
*De Pé Sobre
a Terra.*

*Estudos Sobre
a Indústria,
o Trabalho e
o Movimento
Operário em
Portugal.*

TÍTULO

De Pé Sobre a Terra.

Estudos Sobre a Indústria, o Trabalho e o Movimento Operário em Portugal.

Contribuições provenientes da série de encontros de investigadores de ciências sociais “Áreas Industriais e Comunidades Operárias”, organizados em 2011 em Portimão, a 3 e 4 de Junho, em Lisboa, a 20, 21 e 22 de Outubro, em Almada, a 25, 26 e 27 de Novembro, e no Porto, a 16 e 17 de Dezembro, por Bruno Monteiro (Instituto de Sociologia, Universidade do Porto) e Joana Dias Pereira (Instituto de História Contemporânea, Universidade Nova de Lisboa).

ORGANIZADORES

Bruno Monteiro

Joana Dias Pereira

DESIGN GRÁFICO

Catarina Azevedo

catarina.azzevedo@gmail.com

ISBN

978-989-98170-1-2

FORMATO

155 X 240 mm

1ª EDIÇÃO

----- 2013

Esta publicação não se destina à circulação comercial e não tem, além disso, nenhum fim lucrativo. Os textos que nela estão reunidos são resultado directo de actividades organizadas e realizadas pela Universidade Popular do Porto. Os autores, titulares do direitos desta obra, publicam-na nos termos da licença Creative Commons «Atribuição – Uso Não Comercial – Partilha» nos mesmos termos 2.5 Portugal (cf. <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/2.5/pt/>).

Sinais de Modernidade, Modernidade dos Sinais: Ecletismo, Internacionalismo e Desterritorialização em 1900

História Local vs História Global

À escrita sobre a arquitetura coloca-se, atualmente, o desafio de reconhecer o seu contributo para a reconstrução da história do projeto e do espaço arquitetónico, em particular, da história produzida no século XX a partir de leituras generalizadoras com uma agenda predefinida. Esta consciência tem vastas implicações nos desenvolvimentos dos estudos que, não cabendo aqui a sua discussão, podem ser parcialmente apontadas. Entre elas emerge a necessidade de um urgente *regresso ao arquivo* para visitar obras esquecidas, mal interpretadas ou desvalorizadas na historiografia convencional; este é um processo cheio de surpresas que, com uma renovada atenção aos detalhes dos processos e de proximidade à obra, permite outro entendimento do desfasamento e da consonância da produção arquitetónica portuguesa com as congéneres europeias; permite estabelecer, por exemplo, uma articulação ignorada entre emissão/receção e centro/periferia; permite ainda questionar a dita ausência de uma vontade teórica das obras/arquitetos, facto que implica questionar, antes de mais, a ideia de *teoria* e o *campo da teoria* onde as obras se produzem, aceitando que projeto/história/teoria são

partes omnipresentes do pensamento e da produção arquitetónica, para além da especificidade das suas narrativas¹.

O caminho para outra interpretação da arquitetura do século XX é longo, tal a violenta influência de uma historiografia construída por uma determinada cultura moderna, fundada no epicentro do Movimento Moderno e dos CIAM (Congrès internationaux d'architecture moderne, 1928-1959, 1962). A reflexão crítica em Portugal sobre estes aspetos é tardia. De forma sucinta, devemos referir que é no âmbito da história da arte de José-Augusto França que se delinea outra leitura e interpretação dos fenómenos do século, nomeadamente pela valorização da cultura material como fonte insubstituível para a leitura da obra (das artes plásticas e arquitetura). Apesar de tudo, nos estudos pós França, quase tudo se mantém, com a exceção fundadora do *projeto de investigação* conduzido por Pedro Vieira de Almeida e da crítica comprometida com renovação do pensamento moderno de Nuno Portas, ainda hoje centelhas para um estudo centrado no projeto de arquitetura como forma de conhecimento. Mas como França referia em 1966 e, posteriormente, em 1974, também nos estudos de arquitetura ainda muito há que fazer:

«Importaria também que esta história agora concluída fosse a última a ser feita nas condições de individualismo que lhe foram obrigatórias.» Assim se escreve no livro atrás citado [A Arte em Portugal no Século XIX] e se volta a escrever agora, sem qualquer

¹ Carlos Martí Arís, "Una opinión sobre la crítica", em *La Cimbra y el Arco* (Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos, 2005), 42–47.

*espécie de ilusão a curto prazo. Várias causas impedem, em Portugal, a formação de equipas de trabalho para a realização de estudos de História – não só do século XX e não só de arte.*²

Por este caminho, sucintamente traçado, pretende-se apresentar, em seis tópicos, algumas hipóteses para a leitura da obra de Marques da Silva (1869-1947), focadas a partir dos projetos da Estação Ferroviária de S. Bento (1896-1911) e do Edifício Quarteirão Conde de Vizela (1922-1923), no Porto. Pretende dar-se especial atenção, não só aos edifícios em si, mas também às relações entre eles e deles com a globalidade da obra onde se inserem, como parte do ambiente cultural onde se produziram. A partir desta observação dos edifícios abre-se a (re)leitura da obra de Marques da Silva, uma intervenção cosmopolita e internacional realizada no Porto que, no início do século XX, deve ser atendida como uma obra moderna.

A consideração desta ideia de moderno implica “demonstrar que existe uma clara discrepância entre os objetivos formulados pela vanguarda – que, entre outros, rejeitavam a tradição académica entendida como classicismo – e o programa real da arquitetura europeia e americana, muito menos afastada desta tradição do que estes manifestos e programas fizeram crer”.³ Trata-se de uma leitura fundamental das condições e do programa presente na obra de Marques da Silva, no quadro das arquiteturas da abertura do século XX, porque

2 José-Augusto França, *A Arte em Portugal no Século XX. 1911-1961* (Lisboa: Bertrand, 1984), 603.

3 Ignasi de Solà-Morales, “Clasicismos en la arquitectura moderna”, em *Inscripciones* (Barcelona: Gustavo Gili, 2003), 145.

hoje sabemos que irão moldar profundamente – mais do que foi convencionalmente aceite – as diferentes produções arquitetónicas do século XX português; irão moldar a própria ideia de moderno.⁴

Assim, a sua leitura impõe que, ao questionar a formulação ortodoxa de moderno, se coloque outra ideia de moderno popularizado e aceite (ao contrário das vanguardas), que entende o moderno como um *processo* cíclico jamais concluído; como uma produção *impura* estabelecida sobre compromissos; e como parte de uma *polifonia* onde se escutam, simultaneamente, várias vozes.

A) PONTOS DE PARTIDA

Na determinação de alguns pontos de partida para esta observação da abertura do século XX, a percepção da duracão do tempo surge como significativa.⁵ Esta mudança irá permitir que a “questão simbólica” da produção arquitetónica seja relativizada, deixando de ser entendida como imutável e representativa dos valores milenares. Esta é uma das mais significativas diferenças, já anunciada desde o século XVIII, agora sujeita à crescente aceleração e sucessão de fenómenos, que conduzem à sua necessária precarização como produto no processo de mercantilização de toda a atividade humana (*commodification*). Mas é no tempo de Marques da Silva que, definitivamente,

4 Rui Jorge Garcia Ramos, “Raízes e caminhos: Marques da Silva e a arquitectura do século XX”, em *Leituras de Marques da Silva*, coord. Rui Jorge Garcia Ramos (Porto: Fundação Instituto Arquitecto José Marques da Silva, 2011), 15–27.

5 Krzysztof Pomian, *L'ordre du Temps* (Paris: Éditions Gallimard, 2008).

se marca a passagem para esta conceção moderna do tempo, acompanhada por outros temas, como o debate identitário centrado na questão das identidades nacionais, na afirmação totalitária dos nacionalismos, na descoberta das culturas populares como legitimadoras de uma certa ideia de tradição, na formulação do património material e na consolidação de instituições decisivas, como o museu e o arquivo. Podemos salientar que o ritmo da transformação da “questão simbólica” se torna paralelo ao ritmo de transformação da sociedade, definindo-se num processo aberto e de múltiplo sentido. Esta leitura permite introduzir o que se chama “consumo” – consumo imaterial, de produtos e do próprio espaço⁶ – aspeto central na orientação da resposta da nova arquitetura aos novos desafios vindos de uma sociedade em mudança. Este tema permanece no centro do dilema ainda hoje vivido pela arquitetura na abertura do século XXI, é um território vasto de problemáticas, onde a sociologia e a antropologia podem ter um contributo na compressão das suas forças, quer como ritualização de práticas, quer como produtor de simbolismos.

Continuando a indagação de pontos de partida, o novo surge como uma manifestação omnipresente na vida desta época. O homem dos anos de 1900 está rodeado pelo novo, quer como realidade experienciada na sua vida quotidiana, quer como representação experienciada através do acesso ao mundo da imagem. A obra de Marques da Silva apresenta a resposta a uma situação nova, sendo ela própria a experiência dessa novidade. A novidade de trás na sua resposta,

6 John Urry, *Consuming Places* (London: Routledge, 2000).

ajustada aos meios onde intervém, não produz, necessariamente, uma rutura no sentido que vanguarda lhe irá conferir, sendo capaz de dar continuidade à rede urbana, a um modelo de cidade em transformação e às expectativas dos seus encomendadores. Simultaneamente, é capaz de expressar diferentes dinâmicas (encomenda privada, pública, comercial, religiosa) e diferentes tempos em permanente atualização dos valores e dos sinais (Armazéns Nascimento, Edifício Quarteirão Conde de Vizela, Casa de Serralves, Liceu de Coimbra). Contudo, esta novidade é mais do que um estilo, ou seja, é mais que um problema de desenho decorativo das fachadas – este é o equívoco da história da arte vs a história do espaço. O novo na sua obra é, antes de mais, um modo de fazer através da negociação, do compromisso, da presença no local e no tempo, ou seja, é uma forma de pensar/projetar o espaço em si como resposta racional e funcional a um pedido concreto. A obra de Marques da Silva traz novas respostas arquitetónicas a novos programas socioeconómicos para a transformação, agendada politicamente, da cidade.

B) NA BAGAGEM

Nos finais de 1889 Marques da Silva chegava a Paris. A 6 de Agosto de 1890 é admitido na *École Nationale et Spéciale des Beaux-Arts*. Em 10 de Dezembro de 1896 obtém o diploma. Neste período formativo parisiense vai frequentar as aulas no atelier do Victor Laloux (1850–1937), arquiteto de edifícios importantes nas alterações em curso na cidade e na disciplina, como a Gare d'Orsay (Gare d'Orléans, Paris, 1897–1900) ou a Siège Central du Crédit Lyonnais (Paris, 1904-1913).

No seu regresso ao Porto traz na bagagem uma ideia de modernidade. A modernidade onde opera Marques da Silva é estruturada a partir de Paris, entre a academia das Beaux-Arts (só aparentemente conservadora) e a cidade capital do *progresso*. Como refere Edward Said, é importante conhecer a itinerância das teorias.⁷ As teorias, tal como Marques da Silva, viajam e este é um facto relevante para outro entendimento da modernidade. Não só é importante conhecer o local emissor, como também o local para onde viaja, o local derradeiro onde a teoria se conforma. A teoria, a experiência formativa e de vida fazem parte da bagagem de Marques da Silva que viajam para um contexto local, onde interferem com o seu trabalho e ação. Esse local é o Porto e é no confronto com o local que essa bagagem entra em tensão ao ter de resolver conflitos, ao negociar compromissos... enfim, ao concretizar um projeto de arquitetura. Esta tensão é a experiência da modernidade como processo dialético e irresolúvel – onde a identificação de uma solução para um problema gera outros problemas e soluções, num movimento cíclico e permanente.

Na sua bagagem vem também a vantagem de ser eclético, ou seja, a capacidade de retirar ensinamento de toda a experiência significativa, para que, de forma pertinente, se possa propor a melhor solução, a mais capaz de se adequar às condições locais. Isto é a vantagem de ser eclético, aspeto que, sendo comum e permanente às práticas

⁷ Edward W. Said, “Reconsiderando a teoria itinerante”, em *Deslocalizar a Europa: Antropologia, Arte, Literatura e História na Pós-Colonialidade*, org. Manuela Ribeiro Sanches (Lisboa: Cotovia, 2005), 25–42.

artísticas, tem conseqüências particulares para a obra de Marques da Silva devido ao entendimento pragmático da forma de agir e pensar o projeto. Nesta ordem de problemas, o projeto é, acima de tudo, o caminho para uma obra-construção (e não operação diletante); isto significa, entre outros aspetos, a deslocação de uma ideia de arquiteto-autor para outra de arquiteto-técnico; o quer dizer que, apesar da arquitetura continuar a ser uma arte, é agora também uma técnica que, em parceria com os engenheiros (um compromisso de sobrevivência), tem de resolver os problemas da vida; esta postura é a via do *progresso*, esta é a sua ideia de moderno – processual, impuro, polifônico.

Mas a sua bagagem traz outra novidade. A arquitetura, para ser resposta moderna às exigências funcionais da vida, isto é, uma arquitetura mediada e ajustada pelas exigências do consumo, necessita de uma nova capacidade de pôr em prática. Para executar este objetivo vai reconsiderar-se um antigo instrumento, o deseenho. Embora fazendo parte do processo de trabalho dos arquitetos, mesmo quando oculto ou quando era não atendido como central numa metodologia de projeto, o esquisso – um desenho rápido das ideias – estava presente. Contudo, agora, este desenho irá passar a ser considerado e valorizado enquanto tal, como instrumento de investigação das variáveis espaciais, na procura infinita da adequação entre forma, simbolismo e função.

O desenho, em sentido amplo, é uma forma de conhecimento que, ao não poder ser substituído pela palavra, permite a tradução rápida de ideias complexas, sendo capaz de acompanhar a velocidade dos novos desafios da técnica e do diálogo com outras disciplinas essenciais à nova edificação.

Mas o desenho tem também outra consequência para estudo desta arquitetura. O reconhecimento da sua importância retira, definitivamente, a obra de Marques da Silva (e dos seus colegas parisienses) de uma redução estilística a que foi sujeitada pela historiografia da arte ao ignorar a importância disciplinar e o significado do espaço em si na tradução das formas de vida. Assim entendido, o desenho abre e sustenta uma prática moderna do projeto, consequência também de um ensino baseado em “ateliers”, como acontecia nas escolas de *Beaux-Arts*.⁸

O regresso ao arquivo de Marques da Silva permite compreender como estes processos acontecem, permite ver e conhecer por dentro. Por exemplo, no desenho preparatório do grande trabalho académico de fim de curso de uma estação ferroviária (em Paris, no atelier Laloux), vamos encontrar esboços e apontamentos escritos, realizados posteriormente (possivelmente já no Porto), relativos à passagem desta experiência para o projeto da Estação de S. Bento. Estes pequenos esboços permitem verificar que S. Bento vem de Paris, não só metaforicamente, como ideia, como preparação técnica e projetual ou como organização da informação para um projeto já previsto, mas também como desenho cultivado nas qualidades formais e técnicas dos exemplos parisienses, nomeadamente, do seu mestre Laloux (autor, entre outras, da Gare d’Orsay). Estes desenhos a lápis

8 É esta a tradição do ensino na escola do Porto dirigida por Marques da Silva, depois por Carlos Ramos numa forte continuidade... e agora na FAUP. Por isto trata-se, atualmente, de uma escola eclética, beauxartiana, estruturada pelo ensino do desenho e pela prática, em atelier, do projeto de arquitetura.

registam uma planta muito semelhante à de S. Bento, com anotações escritas que referem “está muito grande”. Com esta nota escrita salienta a dimensão excessiva deste projeto académico feito em Paris que, agora, depois de viajar, devia ajustar-se ao local do antigo Convento S. Bento de Avé Maria no Porto.



Fig. 1 – “Une Gare Central”, Marques da Silva, Paris, 1895–1896.

C) EM PARIS A PENSAR EM ARQUITETURA NO PORTO

Em Paris prepara a seu regresso ao Porto com a acertada escolha do tema da estação ferroviária urbana para o seu projeto académico de fim de curso. Quando chega, liga-se imediatamente ao debate do momento sobre a transformação do centro da cidade com a construção da nova estação. Numa impressionante manifestação de *marketing* profissional expõe, em 1897, na Câmara Municipal do Porto, o seu trabalho académico para *Une Gare Central*. A demonstração da sua iniciativa e capacidade técnica, articuladas pelo “gosto francês” do projeto, sinal cosmopolita que interessava à burguesia local, permitem que o projeto de arquitetura seja desenvolvido por *motu proprio* até à sua adjudicação somente em 1899.

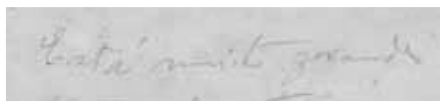


Fig. 2 – Detalhe de “Une Gare Central”, Marques da Silva, Paris, 1895–1896.

Mas o seu sentido de oportunidade não se limita a esta ação. Desde logo mantém relações próximas com o poder económico e comercial da cidade, bem representadas pela encomenda do

desenho de mobiliário para a Associação Comercial Portuense. No mesmo momento, assegura também a sua presença no debate social sobre a questão da habitação, com um projeto inédito em Portugal, baseado num modelo francês de habitação operária, para o bairro filantrópico “O Comércio do Porto”.

A sua intervenção alarga-se ao território urbano do Porto e abrange todos os programas, quer no âmbito da encomenda privada, quer pública, contribuindo decisivamente para a cidade nova, a cidade dos equipamentos. Nesse momento já se agendava sobre o Porto uma transformação “violenta” do seu território, que exigia demolições significativas, a introdução de serviços públicos em larga escala, a par da vontade do redesenho do espaço público.

Neste âmbito, para Marques da Silva, a cidade é um todo a ser pensado em conjunto, o que lhe permite reconsiderar o papel simbólico do edifício isolado como parte funcional decisiva do conjunto urbano. Isto significa, também, que o tecido urbano é constituído essencialmente por construções correntes/banais sujeitas a regulamentos que lhes conferem ordenação. Ou seja, é possível satisfazer, pelo menos teoricamente, as necessidades de representação social, os aspetos funcionais e de conforto e, sobretudo, económicos de uma nova classe média interessada em outro estilo de vida.

Nesta leitura da cidade, Marques da Silva considera que uma cidade funcional é o fator mais importante na adequação a uma mais valia económica. Isto permite-lhe operar a passagem de um entendimento da cidade-monumento contínuo para outro modelo, onde a amálgama de edifícios correntes é pontuada por objetos singulares – o edifício-monumento.

Com isto Marques da Silva não só confere um papel ao valor simbólico da singularidade do edifício-monumento na construção da cidade — de que são exemplo S. Bento e o quarteirão Conde de Vizela, ampliando assim a ideia de monumento —, como reconhece a importância da massa anónima edificada — visível no traçado proposto, em 1915, para a Avenida e centro do Porto — como elemento aglutinador indispensável na definição dos tecidos urbanos e do caráter da cidade. Este é, em curtas palavras, o modelo da renovação *haussemaniana* de Paris que, Marques da Silva, bem conhece.

D) DESTERRITORIALIZAÇÃO DE UMA EXPRESSÃO ARQUITETÓNICA

S. Bento é um projeto desterritorializado, viaja de Paris para o Porto. Esta arquitetura era considerada *estrangeirada*, pela crítica da época, por não se dedicar à procura de uma identidade nacional genuína. Pelo contrário, esta arquitetura afirmava-se como internacional, o que consistia, antes de mais, na sua inclusão numa corrente de pensamento assente na crença do *progresso* e num modo de fazer *eclético*. Este modo de atuação era difundido da Europa às Américas, de Nova Iorque a Santiago do Chile, de Paris a Istambul... locais onde se encontram os mesmos tipos de estações ferroviárias, liceus, grandes armazéns, teatros etc., muito semelhantes aos edifícios construídos no Porto.

A ação de Marques da Silva no projeto de S. Bento exemplifica a forma como considerava a articulação de diferentes tópicos no projeto de arquitetura para uma resposta eficaz ao programa, adequada à condição urbana e satisfatória para o cliente. No projeto para a

estação ferroviária de S. Bento teve de considerar aspetos funcionais precisos, o que impunha o saber de um arquiteto-técnico capaz de resolver a sua complexidade, mas que, simultaneamente, também atendia à realização dos dispositivos espaciais e simbólicos. A articulação do funcional e do simbólico, ao ser central na ação do arquiteto, era considerada com pragmatismo, quer na satisfação do cliente, quer na construção, nomeadamente na utilização de recursos locais, patentes, por exemplo, na tradição de construir em pedra. Contudo, existe uma profunda alteração na aceitação destes problemas: a dimensão. A nova cidade dos equipamentos é projetada não só para o usufruto de uma restrita elite mas, como no caso da estação, para o movimento pendular de grandes massas de utentes. A grande dimensão dos espaços é uma das imagens mais marcantes desta arquitetura que encara, com as engenharias, a resolução de vãos até então impensáveis, a planificação de espaços de circulação, a utilização de novos materiais, com uma precisão exigida à instalações de equipamentos industriais.

Esta arquitetura internacional deve ser observada, não só como a desterritorialização de uma expressão arquitetónica, mas também como o seu oposto, como territorialização que incorpora no contexto urbano do Porto um novo equipamento, fazendo vibrar uma arquitetura “pensada de Paris” perante as condições locais da sua produção. Neste confronto com os arquétipos europeus, é particularmente importante a perícia negocial e a capacidade de desenho no estabelecimento de compromissos por Marques da Silva, atitudes que devemos considerar modernas.

Isto é visível, no regresso ao arquivo, no estudo dos desenhos de diversos projetos como o Teatro S. João, os Armazéns Nascimento,

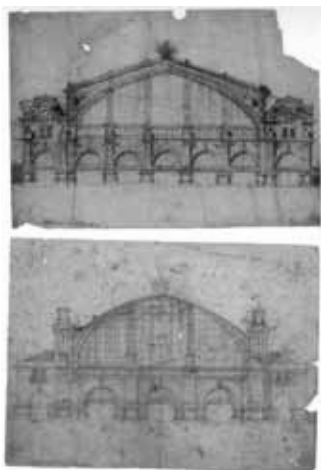


Fig. 3 – *Esquissos para o alçado principal de S. Bento, Marques da Silva, Porto, c. 1897.*

o Edifício Quarteirão Conde de Vizela, nos Liceus ou na operação de Serralves. A observação atenta da sequência de desenhos para S. Bento ressalta este processo, onde se regista uma transformação dos valores e intenções presentes na conceção do projeto; passando da sujeição a uma imagem representativa da nova técnica, para uma obediência à tradição construtiva disponível no local e ao gosto do cliente. O hibridismo do desenho final, tal como foi construído, é o resultado desta passagem de uma fachada “metálica” para uma fachada de “pétrea”. Aspeto que deve ser entendido, não como um recuo, mas como parte do processo negocial de fazer arquitetura, o que permitiu reforçar o uso da construção em pedra como legitimação simbólica.⁹

Contudo não se deverá iludir o caráter problemático deste compromisso aqui registado. O visível recuo/afastamento do grande caixilho em ferro e vidro da fachada principal representa o recuo inequívoco de um sinal funcional e moderno, certamente observado em

⁹ Outros fatores, que interferem com esta obra, são amplamente analisados no trabalho de António Cardoso.

Paris. Esta resposta híbrida será também uma questão de sobrevivência, lição que todos os arquitetos aprendem, que lhe permite conciliar, com assertividade, a sua experiência da modernidade parisiense com a condução do projeto interagindo com o meio sociocultural onde pretende ser reconhecido e viver. Este conhecimento sábio do mundo e do contexto portuense, onde encontra os seus clientes, permite-lhe, ao reconhecer os limites de cada um, manter uma relação simultânea com o universo parisiense – com os colegas com quem se corresponde, de onde encomenda livros, catálogos e aonde irá regressar diversas vezes – e com a elite da sociedade portuense, conservadora nos comportamentos e no gosto, que tendo casa na cidade sonha com os prazeres do campo. Mas é exatamente esta tensão e compromisso, conciliados no projeto, que faz de Marques da Silva, no Porto, um arquiteto moderno.



Fig. 4 – Fotografia de S. Bento na exposição de homenagem ao arquiteto Marques da Silva, 1953.

E) AGENCIAMENTO COLETIVO DA ENUNCIÇÃO

Mas a ação de Marques da Silva, que temos vindo a analisar, não seria possível sem se inscrever numa vontade coletiva, convicta deste entendimento do progresso e desta via da modernidade (havia outras vias em discussão). Assumir a necessidade de fazer demolir a parte final do Convento de S. Bento de Avé Maria, sobretudo no momento em que se debatia a hipótese de incluir a igreja, ainda de pé, no edifício da estação, é sinal dum agenciamento coletivo. Erguer

a estação é uma enunciação progressista sustentada pela burguesia local que, apesar de estar economicamente motivada, foi capaz de produzir um sentido mais amplo de transformação e de qualificação da cidade. A imagem registada em fotografia da multidão a aguardar a chegada do primeiro comboio ao centro do Porto em 1896 (ainda antes da construção da atual estação) remete para a necessidade de um envolvimento amplo da sociedade. Neste caso, a imagem traduz um S. Bento popular, onde se apreende que a eficácia de uma só vontade progressista não basta, só a força dum agenciamento coletivo é suficiente para a transformação da cidade, independentemente da sua índole político-social e características urbanas.

Outros projetos de Marques da Silva, entre outros arquitetos, podem ser referidos como exemplo de transformação profunda da cidade. Os Liceus como refundação social baseada na educação/pedagogia moderna, os Armazéns Nascimento como proposta de outra relação comercial e de consumo burguês, ou o desenho da Avenida dos Aliados como refundação simbólica da cidade são projetos onde Marques da Silva assume uma posição na controvérsia do que é a modernidade e de como pode efetivar-se na construção da cidade.



Fig. 5 – Convento de S. Bento de Avé Maria antes de começarem as demolições.



Fig. 6 – Chegada do primeiro comboio à estação central do Porto, 1896.

Em 1916 Barry Parker (1867–1947) apresenta um projeto para o conturbado processo da Avenida dos Aliados.¹⁰ O desenho de Parker baseava-se na homogeneidade formal dos edifícios que definiam a praça, exatamente na direção oposta do ecletismo francês posteriormente adotado na construção dos edifícios da Avenida, no seguimento da conceção de Marques da Silva, anteriormente exposta, de edifico-monumento. Esta proposta de Parker, com certeza, terá arrepiado Marques da Silva, obrigando-o a confrontar outra ideia de modernidade, defendida pelo seu colega inglês, vagamente próxima da nossa querela identitária e nacionalista, conhecida na época por Casa Portuguesa. A proposta de Parker transpõe as ideias do *picturesque* inglês para um desenho de conjunto da Avenida no Porto, na senda de uma ideia de cidade-monumento, o que Marques da Silva considerava de natureza “medieval, que não pode aplicar-se à grandeza dos nossos costumes e aos progressos que a locomoção moderna exige”¹¹. A posição de Marques da Silva é clara e coerente nesta controvérsia Moderna; esta proposta de Parker não subscreve a sua ideia de modernidade, nem os seus interesses, nem aqueles que já tinham desenhado a transformação urbana do Porto, sendo por isto abandonada em favor de um traçado urbano de alinhamento e cércuas para a Avenida onde cada edifício é parte de um todo.

¹⁰ Este processo foi amplamente estudado por Rui Tavares e André Tavares.

¹¹ António Cardoso, *O Arquitecto José Marques da Silva e a Arquitectura no Norte do País na Primeira Metade do Séc. XX* (Porto: Faup Publicações, 1997), 253, 288.

F) EVITAR A DISJUNÇÃO CONTEÚDO E EXPRESSÃO

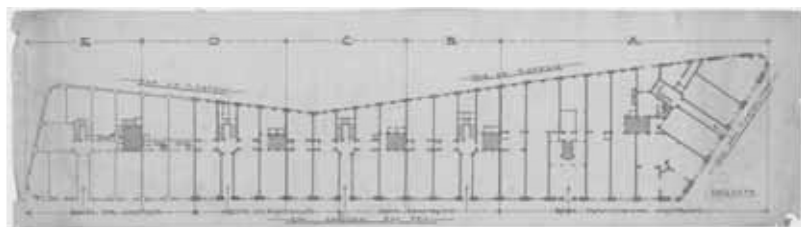


Fig. 7 – Planta do piso térreo do Edifício Quarteirão Conde de Vizela, 1920, Marques da Silva.

A tensão entre situações dissonantes é permanentemente usada por Marques da Silva nas suas obras; a tensão entre dois entendimentos de moderno ou entre Paris-Porto é usada, não só como pragmatismo na resposta ao local, ao cliente e à tradição, mas também como modo de trabalho, ao fazer incluir o lado problemático desta enunciação “tensa” no projeto. Esta interpretação, ao ser bloqueada pela história canónica da arquitetura, ao apagar esta reflexão teórica discreta presente na prática dos arquitetos, ignora a narrativa mantida entre emissor e local de difusão do pensamento arquitetónico, bem como da sua importância no desenho das soluções projetuais.

É importante verificar que esta operação, conduzida por Marques da Silva, evita sempre a disjunção entre conteúdo e expressão, ultrapassando a hipótese de uma obra na margem do que poderia ser aceite ou de uma obra de vanguarda. Se em S. Bento este problema já é visível, no Edifício Quarteirão Conde de Vizela (1922), situado nas Carmelitas e um dos maiores edifícios construídos no Porto durante a primeira metade do século, esta tensão entre

disjunção e unidade é o próprio tema do trabalho e da sua essência moderna.

Em 1920, Marques da Silva está a dirigir as obras da complexa operação do Bairro das Carmelitas. No Edifício Quarteirão Conde de Vizela a disjunção e a unidade do conjunto estão latentes em todos os níveis do projeto: na conciliação das diferentes faces de um programa comercial, de serviços e de habitação; na relação com a cidade através de um edifício-funcional de desenho racional na distribuição das áreas e na modulação rigorosa, determinadas pela economia da operação imobiliária, e através de um edifício-monumental virado sobre os Clérigos; no



Fig. 8 – Fotografia do Edifício Quarteirão (rua Cândido dos Reis e Carmelitas) na exposição de homenagem ao arquitecto Marques da Silva, 1953.



Fig. 9 – Fotografia do Edifício Quarteirão na rua Conde de Vizela (antiga rua do Correio), 2010.

desenho diferenciado dos alçados, entre uma fachada de pedra (rua Cândido dos Reis, Carmelitas) e uma fachada de superfícies lisas rebocadas e pintadas (voltada para a rua do Correio, hoje Conde de Vizela). Sobretudo este tratamento divergente das fachadas, ligadas a modos distintos de atender à “questão simbólica” e funcional, articula sinais de modernidade que apontam o fim de um tempo e abertura de outro, num pragmatismo secular que parece marcar sempre a arquitetura portuguesa.