

AVENIDA DA PONTE 1968/2000.  
ÁLVARO SIZA, ARQUITECTURA E CIDADE.

Rita Tavares de Almeida Besteiro

FAUP  
Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura  
Setembro de 2012

Docente Acompanhante: Prof. Doutor Carlos Machado

## Agradecimentos

Ao Professor Carlos Machado, pela paciência, pelo constante apoio, e, acima de tudo, pelo rigor e disciplina que inculuiu neste processo de trabalho.

A todos aqueles que me ajudaram a acreditar.

Obrigada

*aos meus pais*



## RESUMO

O presente estudo centra-se na construção da cidade por Siza Vieira. Procuramos compreender a sua ideia de cidade, e de que forma é que ela se traduz no que projecta. De facto, após uma análise das suas palavras, percebemos que Siza, ao desenhar este território, busca constantemente a “*continuidade*”. Desta forma, como base deste estudo elencamos dois projectos de Siza para uma parte da cidade do Porto em que o problema da falta de continuidade se manifesta em diversas esferas, Avenida da Ponte em 1968 e 2000.

Esta parte da cidade a que nos referimos foi alvo de brutais transformações na década de quarenta. Estas transformações tinham o intuito de evidenciar a Sé e, ao mesmo tempo, fazer a ligação entre a Ponte Luís I, a única entrada por Sul à cota alta, e o novo centro da cidade, antiga Praça de D. Pedro. O objectivo era dotar a “segunda cidade” do país de um carácter monumental, à semelhança do que vinha a ser feito em outras grandes cidades europeias. No entanto, a dificuldade de intervenção num território granítico e irregular aliada à necessidade de visibilidade total da Sé a partir da cota baixa levaram a que nenhum projecto para ali fosse aprovado, com excepção do de Álvaro Siza em 1968. Desta forma, a Avenida D. Afonso Henriques, ou da Ponte como é mais vulgarmente chamada, foi aberta em meados da década de cinquenta, sem plano concreto, o que criou uma *ferida* até hoje por *cerzir*.

É isso que Siza pretende fazer em 1968 e 2000. Recuperar o que se perdeu com as demolições, restaurar a continuidade numa parte da cidade em que o que domina é a ruptura. Este restauro é feito em ambos os projectos de formas muito distintas. Se no primeiro o existente permanece quase intocado, claro está, diferente pela presença do grande edifício a Nascente, no segundo a cidade é reconstruída quase literalmente. Em extremo, pode dizer-se que no primeiro projecto cose através do vazio, memória do que a cidade passou, e no segundo através do cheio. Quer num quer noutro importa perceber a cidade enquanto território constituído por camadas, sedimentar. Segundo Siza nenhuma dessas camadas deve ser suprimida. Portanto, não pretende, nunca, apagar aquilo pelo que aquele lugar passou. A memória da violência das demolições está presente.

Ainda, a par do que se passou ali, na zona do Corpo da Guarda, importa a História do que para ali se pensou. Assim, procurámos perceber os estudos que tiveram como âmbito aquele lugar e, acima de tudo, os que mais influência tiveram nos projectos de Siza. A par de tudo isto está a presença incontornável de Fernando Távora em qualquer um dos projectos, manifeste-se ela através do de 1955 ou o de 1998.



## ABSTRACT

The present study is focused on the act of building in the city by Siza Vieira. We seek to understand his concept of city, and in what way does that concept translate in his works. In fact, after an analysis of his words, we realize that Siza when designing this territory, is constantly seeking the “continuity”. Thus, based on this study we list two projects of Siza located in a part of Porto where the lack of continuity is manifested in various spheres, Avenida da Ponte in 1968 and 2000.

This part of the city to which we refer was subjected to brutal changes in the forties. These changes had the intention to show the Cathedral, Sé, and at the same time to make the connection between Luis I Bridge, the only entrance by South at the high level, and the new city center, D. Pedro Square, as it was named. The aim was to provide the “second city” of the country with a monumental character similar to what was being done in other major European cities. However, the difficulty of intervening in an irregular and granitic territory combined with the need of full visibility of the cathedral from the low level lead to the non-approval of any project with the exception of the project of Alvaro Siza in 1968. Thus, the Avenue D. Afonso Henriques was opened in the mid fifties, with no concrete plan, which created a *wound* until today to *heal*.

Is that what Siza aims in 1968 and 2000. He aims to recover what was lost with the demolitions, restoring continuity in a part of town overwhelmed by the sense of rupture. This restoration is done on both projects in very different ways. If in the first project the existing persists almost untouched, of course, different by the presence of the large building on the east. In the second project the city is rebuilt almost literally. In the extreme, it can be said that in the first project, Siza *sews* the city almost by not building, and so, evoking the memory of the demolitions. In the second one, he *heals* the *wound* with the resource of the constructed mass. In both projects what matters is the perception of the city as a territory constructed by many layers. According to Siza none of those layers should be removed. So, he never seeks to erase what happened at that place. The memory of the demolitions is present.

Still, as important as knowing what happened there, it is to know what others have projected for that area. So we have tried to find studies that had as scope that place and, above all, those who had the most influence on Siza’s projects. Alongside all of this is the unavoidable presence of Fernando Távora both in 1955 and 1998.





## ÍNDICE

1. Introdução	13
1.1 Objectivo	15
1.2 Metodologia	19
2. Cidade	21
3. Dois Mil	34
3.1 Casa dos 24	48
4. Avenida da Ponte, Pedaco de História.	59
4.1 Monumentalização	60
4.2 Demolições	68
4.3 Recuperação	73
5. Sessenta e Oito	81
6. Considerações Finais	108
7. Bibliografia	123
8. Créditos de Imagem	125



AVENIDA DA PONTE 1968/2000.  
ÁLVARO SIZA, ARQUITECTURA E CIDADE.



## 1. INTRODUÇÃO

O trabalho desenvolvido tem como principal objectivo perceber, através do estudo de projectos, a construção da cidade na obra de Siza Vieira. Para tal, elencamos dois projectos para o mesmo lugar, nenhum dos dois executado, os projectos para a Avenida da Ponte.

Por se tratar de propostas com o mesmo tema mas separadas no tempo aproximadamente três décadas e por estarem inseridas no cerne daquela que é a *sua cidade*, são representativos da forma como constrói no centro histórico em fases muito distintas do seu percurso. Assim, tentaremos, através do estudo destes projectos, perceber o que muda, e se muda, na construção da cidade por Álvaro Siza. No entanto, para que estes projectos sejam percebidos é necessário perceber o lugar a que se destinam. Assim, serão abordados outros, de outros autores, em tempos distintos, que reflectam a história do lugar.

A presente dissertação não pretende estudar exhaustivamente a obra do autor, mas sim perceber alguns dos seus princípios fundamentais através de exemplos concretos.



## 1.1 OBJECTIVO

Em 1996 Siza afirma “Tenho um currículo de projectos não realizados por obstrução objectiva, muito rico. E também um currículo de projectos não acabados pela mesma razão”<sup>1</sup>, e é de dois desses projectos que nos propomos falar. Para o mesmo lugar, dois projectos que distam entre si tanto em tempo como em estratégia de intervenção: passam três décadas e o último aparece quase como reflexo do tempo passado no que foi um percurso profissional tão rico. Falamos da Avenida da Ponte, em 1968 e 2000.

A pertinência do estudo destes projectos prende-se com a vontade de reflectir sobre a construção de cidade na obra de Álvaro Siza. Esta vontade cresce aqui, na medida em que na Avenida da Ponte projecta na “sua” cidade, o Porto. Este tema é recorrente no discurso de Siza, sendo muitos os textos em que nos fala do que é, para si, cidade, de como a pensa, desenha e constrói. Ainda que seja um homem de *todas as cidades*<sup>2</sup>, percebe-se pelo que escreve que o Porto tem um lugar de destaque na sua aprendizagem enquanto arquitecto. Desta forma, este trabalho procura focar o que é para Siza construir a cidade, mas mais, o que é para ele construir no Porto. Assim, procura-se perceber em que medida estes dois projectos são tão portuenses como o “Boujour Tristesse”<sup>3</sup> é berlinense, e se reflectem, ou não, a qualidade quase “camaleónica” da obra de Siza. Esta qualidade é, segundo Gregotti, a de não minimizar o impacto da intervenção ao

---

1 Vieira, Álvaro Siza, in Seara, Ilda, *Siza Não Construído – Unbuilt*, pág. 7, Arteditores, Matosinhos, 2011

2 “*Todas as cidades são a minha cidade, à qual sempre regresso*” – Vieira, Álvaro Siza, “Cidade” in *01 Textos*, pág. 176, Civilização Editora, 2009. Pub. in *Casabella* n.º 630-631, Janeiro-Fevereiro 1996

3 “*The «sadness» of the architectural language in Kreuzberg project is a little like the reflexion of the melancholy that gives Berlin its particular character*” – Beaudouin, Laurent, “Álvaro Siza – Mesure D'un Parcours” in *l'Architecture d'Aujourd'hui*, n.º 278, pág. 57, 1991





desaparecer face ao meio em que se insere: a obra torna-se necessária, como se de única resposta possível se tratasse, procura *continuar* o que já está feito, melhorá-lo e enfatizá-lo – “*d’entrer par le biais, dans une situation urbaine avec toutes les énergies dégagées par une présence susceptible de provoquer une nouvelle lecture de l’ensemble*”<sup>4</sup> –. Aqui a questão é a da continuidade.

“O atribulado desenvolvimento e o cancelamento de dezenas de projectos (sucessivamente elaborados, a partir da decisão de rasgar o tecido da cidade, interligando a ponte D. Luís I e a Praça da Liberdade) revela muito da história do século passado, em particular da história da arquitectura – não só a portuense ou a portuguesa.”<sup>5</sup> Se falamos de continuidade e da importância, para Siza, de ser *habitante* de todas as cidades em que intervém, percebe-se a necessidade de conhecer a história do lugar a transformar. Quando se fala da Avenida D. Afonso Henriques é inevitável percebê-la enquanto ferida aberta no centro da cidade. Com a construção da Ponte Luís I surge a necessidade de ligar esta entrada – na altura a única por Sul – à cota baixa da Cidade e, por conseguinte, a um dos seus pontos notáveis: antiga Praça de D. Pedro, actual Praça da Liberdade, passando pela Praça de Almeida Garrett e pela Estação de S. Bento. No início do século XX, em 1914 pela mão de Barry Parker é feito um dos primeiros estudos sobre este tema. Adepto do movimento Cidade-jardim, Barry Parker propôs uma rede de novos espaços públicos que possibilitassem, pelo recurso ao vazio, a monumentalização da Sé. Nesta lógica de monumentalização dos grandes edifícios públicos e religiosos seguem-se as propostas de Marcello Piacentini e Giovanni Muzio em 1938 e 1940. Assim, as décadas de trinta e quarenta são marcadas pelas demolições de que é alvo o bairro da Sé nesta vontade de *rasgar* a Avenida. Nesta sequência, aparecem as propostas de Fernando Távora e Luís Cunha com o intuito de restaurar/reparar os danos causados pelas demolições. Sem dúvida, mais que quaisquer outros, estes dois projectos aparecem como fundamentais para o que viria a ser a primeira proposta de Siza, na medida em que concentram em si o mesmo princípio: minimizar os efeitos das demolições, recuperando a memória da cidade. A proposta de 1968 de Siza aparece quase como que aprendizagem bebida de todos estes exemplos bem como uma vontade inequívoca de rematar o que restou das demolições de quarenta.

Mais do que descrever aqui qualquer um dos projectos para a Avenida da Ponte parece-nos importante ressaltar o que mudou. Mudaram as condicionantes, as políticas e a forma de ver a cidade. É importante referir que em 1968 “*era ponto de honra manter a visibilidade lateral da Sé*”<sup>6</sup> e que é pedido a Siza que projecte, em concreto, um edifício de escritórios para o lado Nascente da Avenida, embora este se tenha transformado

4 Gregotti, Vittorio, “La Passion d’Alvaro Siza, selon Vittorio Gregotti” in *l’Architecture d’Aujourd’hui*, n.º 185, pág. 42, 1976

5 Vieira, Álvaro Siza, “A Cidade em Suspense” in *01 Textos*, pág. 255, Civilização Editora, Porto, 2009

6 Vieira, Álvaro Siza “Avenida da Ponte I, Porto, 1968, 1. Memória Descritiva” in Castanheira, Carlos; Porcu, Chiara, *As cidades de Álvaro Siza*, edição Figueirinhas, Lisboa, 2001



mais num plano urbano do que num projecto para um edifício. As motivações externas que se prendiam com uma vontade de monumentalizar a Sé desaparecem no projecto de 2000, não só, por uma mudança no modo como Siza entende o papel dos monumentos na cidade, mas muito pelo trabalho de Fernando Távora no bairro da Sé com a *Casa dos 24*. Segundo Siza Vieira este projecto integra em si o conceito de “*complementaridade entre monumento e tecido urbano*”, – “*O projecto da Casa dos 24, da autoria do Professor Fernando Távora, recentemente aprovado e em construção, dá corpo a esse novo conceito e pode, nesse sentido, ser considerado como pedra fundadora do projecto da Avenida da Ponte agora apresentado.*”<sup>7</sup> –.

Assim, interessa-nos perceber o que é feito em 68 e em 2000, mas, principalmente, quais os princípios da obra de Siza que são comuns a estes dois projectos e o que muda (os que não são). Temos nestes projectos uma oportunidade para analisar o mesmo arquitecto abordando o mesmo problema sob dois pontos de vista muito distintos. Esperamos com eles perceber como se desenvolveu, em Siza Vieira, o conceito de cidade e como a transforma, sem nunca alterar o seu carácter.

## 1.2 METODOLOGIA

O estudo dos projectos para a Avenida D. Afonso Henriques far-se-á maioritariamente através de elementos escritos – quer pelo próprio ou por outros autores – e por elementos desenhados ou modelos tridimensionais. Dada a complexidade histórica que este lugar acarreta, será também necessário incorporar neste estudo a análise de documentos sobre a cidade do Porto e sobre a Avenida D. Afonso Henriques em particular. Este estudo do que terá sido o lugar, ou ainda, do que se terá pensado para ele, passa, não só por testemunhos escritos mas também, mais uma vez, gráficos. Na vontade expressa de perceber o que é a cidade para Siza Vieira, é também necessário, tanto ou mais do que textos escritos sobre ele, analisar o que escreve para entender o que pensa. Desta forma, destinamos integralmente um capítulo à análise o que diz sobre cidade. A este, juntar-se-ão um referente ao projecto de 2000 e à presença incontornável do projecto de 1998 da autoria de Fernando Távora para a Casa dos 24, um outro com ênfase no percurso histórico daquele lugar, e um relativo ao projecto de 1968. Por último, um texto em que procuramos perceber quais são as semelhanças e diferenças entre os dois projectos e a causa para as mesmas.

---

<sup>7</sup> Vieira, Álvaro Siza “Projecto de Requalificação da Av. Afonso Henriques Porto, 2000, Memória Descritiva, Estudo Prévio” in Castanheira, Carlos; Porcu, Chiara, *As cidades de Álvaro Siza*, edição Figueirinhas, Lisboa, 2001



## 2. CIDADE

Os projectos de Álvaro Siza para a Avenida da Ponte intervêm profundamente no centro da cidade do Porto. Em 1968 e 2000, Siza aborda a cidade de formas muito distintas. Esta opção por estratégias muito diferentes na construção da cidade, prende-se com diversos factores, como seja a passagem do tempo, quer reflectida na cidade, quer no percurso de Siza, ou a mudança generalizada de pensamento no que concerne às intervenções no centro histórico e nas imediações de edifícios de excepção como a Sé. Esta mudança prende-se com a leitura de que o tecido “anónimo” é parte integrante da cidade, da mesma forma que o é o monumento, e que este último vive, em geral, de uma relação com o que o envolve. Assim, embora se adivinhem princípios comuns aos dois projectos, depreende-se que cada um deles seja motivado por diferentes formas de pensar e construir a cidade. Desta forma, é peremptório que seja estudado, não só o que Siza pensa sobre a cidade, mas particularmente sobre a cidade do Porto e a continuidade desse pensamento ao longo do tempo.

Procuramos então perceber o que é a cidade para Álvaro Siza, neste primeiro momento, através do que escreve, e, mais tarde, através do que projecta e desenha. Como fundo para este estudo tenham-se os textos “Cidade”, “Outras Cidades”, “Porquê um arquitecto e porquê eu?”, “A cidade que temos”, “Porto” e “As Chaves da Cidade do Porto”, que se prendem com este tema e se espalham por um período de tempo bastante longo.



Fig. 1 Álvaro Siza, Desenho para Bairro da Lada

*“De uma forma ou de outra, todas as cidades são a minha cidade.*

*O fascínio de cada cidade – o sempre diferente fascínio – irresistivelmente nos obriga a adoptá-la, ou ela nos adopta. [...]*

*O peso das raízes põe-se por isso de igual modo onde quer que nos seja dado trabalhar; [...]*

*Se por inteiro perdermos as amarras, arriscamo-nos a um desprendimento que roça o vazio e se aproxima do gratuito. A alternativa é a de uma receptividade universal capaz de despertar as raízes de cada cidade, prolongando-as em caule, ramos, folhas, flores, frutos, em qualquer lugar.”<sup>8</sup>*

Em “Cidade” Siza diz-se homem de todas as cidades. Como se em todas tivesse nascido, vivido, crescido e aprendido. Esta versatilidade quase universal que lhe é característica é o que, como diz, afasta o seu trabalho do gratuito, o que confere à sua arquitectura a capacidade de se “fundir” com o que a rodeia. Assim, valoriza a possibilidade que um arquitecto tem de dotar a sua obra de uma qualidade de pertença relativamente ao sítio em que se insere. Todas as cidades exercem sobre ele um diferente “fascínio”, que o obriga a ser delas ou tê-las como dele. Então, trabalha no Porto, como em Berlim, como em Haia: perde o que o “amarra” à cidade que o viu crescer para se enraizar numa que acaba de conhecer.

Siza Vieira escreve recorrentemente sobre este tema, o que se prende, talvez, com a importância que lhe dá: o que é a cidade e o que significa para quem lá vive. Aqui, viver significa mais do que dormir, morar: viver significa usufruir. Para Siza, a cidade é também a identidade de um povo – “Hitler escreveu que para destruir um povo, para nele apagar a consciência de si próprio, basta destruir os seus monumentos, o meio físico a partir do qual ele se identifica”<sup>9</sup> –, ela é a materialização dos cidadãos, como que reflexo da cultura, das pessoas e das rotinas.

Fala em “Outras Cidades” da “estranheza” com que foi recebida a sua obra em Berlim. De certa forma, justifica a ausência dos “delicados trabalhos de madeira de projectos anteriores”<sup>10</sup>, é que Berlim não é o Porto e a Alemanha não é Portugal. À crítica, assegura que a culpa não é de quem com ele trabalha, que não é a convivência e aprendizagem com arquitectos estrangeiros que o torna menos português e mais alemão. Diz que as cidades, essas que o convidam, talvez esperem que faça o “oposto do que ali se faz” mas explica que a luz não é universal e que o Sol é diferente no Sul e no Norte.<sup>11</sup>

8 Vieira, Álvaro Siza, “Cidade” in *01 Textos*, pág. 175, Civilização Editora, Porto, 2009. Pub. in *Casabella* n.º 630-631, Janeiro-Fevereiro 1996

9 Vieira, Álvaro Siza, “A cidade que temos” in *01 Textos*, pág. 19, Civilização Editora, 2009. Pub. in *Jornal de Notícias do Porto*, 1980  
10 Vieira, Álvaro Siza, “Outras Cidades” in *01 Textos*, pág. 59, Civilização Editora, Porto, 2009. Pub. in *A+U, Architecture and Urbanism* (Álvaro Siza, 1954-1988), Junho de 1989

11 “É possível que as cidades que convidam arquitectos estrangeiros deles esperem o oposto do que ali se faz, exorcizando o conflituoso e fecundo cruzamento de culturas que o mundo do trabalho protagoniza. Seria belo fixar as sínteses que se adivinham ou supõem, universalizar as surpresas de luz que o sol do Sul concede. Mas tal não concede o desenho, naturalmente, não lhe sendo possível senão agir nas margens do que se move.”, Vieira, Álvaro Siza, “Outras Cidades” in *01 Textos*, pág. 59, Civilização Editora, Porto, 2009. Pub. in *A+U, Architecture and Urbanism* (Álvaro Siza, 1954-1988), Junho de 1989





Se a cidade, para Siza Vieira, é reflexo de um povo, ela é-o porque é também reflexo da história dele. As cidades são sedimentares, crescem com o passar do tempo e “*Não crescem em imediata beleza. A beleza revela-se por lenta e longa acumulação e selecção.*”<sup>12</sup>. Desta forma, não faz sentido que a intervenção do arquitecto seja de outra maneira que não a da continuação do que existe. Na construção da cidade, o arquitecto, para Siza, tem um papel “*conservador: ele trabalha ao serviço e no respeito de um Homem que não muda tão vertiginosa e radicalmente como alguns pretendem*”<sup>13</sup>. Com isto, percebe-se que a vontade é a de que a arquitectura nas cidades seja maioritariamente de repetição e, acima de tudo, de continuidade. É este ritmo lento a que se constrói a cidade, que, para Siza, é a causa para a errada procura da singularidade, da espectacularidade e da excepção, em vez daquilo que realmente importa, a continuidade – “*Talvez por isso surja a tentação, tantas vezes presente nos nossos dias, de procurar a todo o custo a singularidade no que é parte de um tecido contínuo, construindo uma banalidade decorrente de ilusórias e paradoxalmente repetidas originalidades.*”<sup>14</sup> –.

No entanto, é essa característica de imensidão e continuidade das cidades que permite que um edifício singular possa realmente sobressair, como resposta à necessidade da cidade conferir a um ou mais edifícios um cariz simbólico quase iconográfico. Em “Porquê um arquitecto e porquê eu?” Siza afirma ser do arquitecto a função de responder, também, a este desejo, sendo seu papel discernir quando se deve procurar a estabilidade, e conseqüente anonimato da obra, ou a afirmação seja através da escala, forma ou linguagem.

“*Não foram esses momentos doirados e as obras singulares que deles decorrem, às quais poucas vezes me foi dado acesso, que ocuparam a maior parte do meu tempo e actividade; mas sim as outras, aquelas que mais directa, continua e universalmente convivem com as necessidades e desejos do Homem.*”<sup>15</sup> Assim, mais do que sobressair num mar de construções anónimas, Siza procura, maioritariamente, responder ao que o Homem e a cidade precisam, seja continuidade ou excepção. Aqui, percebe-se que, para si, a cidade é muito mais do que um conjunto de grandes obras que exijam atenção. A cidade são todas, as anónimas, as que “*não são habitualmente notícia, mas que vão construindo o carácter da cidade*”<sup>16</sup> e as singulares. Para Siza não só de símbolos se desenha e constrói a cidade.

Se todas as cidades são a sua cidade, há uma, que por estar sempre ali, presente, merece especial destaque: o Porto. E, é também, ao falar dele, e do que lá acontece, que expõe o que pensa e sente sobre o que se vai fazendo na cidade, o que se pode, o que se deve, e o que não se deve fazer.

12 Vieira, Álvaro Siza, “Porquê um arquitecto e porquê eu?” in *01 Textos*, pág. 297, Civilização Editora, 2009.

13 Ibidem

14 Ibidem

15 Ibidem

16 Ibidem



Siza defende fervorosamente que a transformação de uma cidade não implica a sua destruição. Que essa transformação, se necessária, ocorrerá naturalmente decorrente das necessidades dos cidadãos. A destruição da cidade não se paga com a preservação do que, para alguns, a representa, ou seja, as consequências da destruição do tecido da cidade não são minimizadas pela preservação dos monumentos. Diz, falando do Porto, que *“Pouco adianta a conservação (a protecção como sintomaticamente se diz) de alguns monumentos abstractamente isolados do contexto que os justifica. Imaginemos a Igreja dos Clérigos despojada do abraço do casario que a envolve, a curva de doirados reflexos que prepara, paralelamente ao alçado lateral, a elevação da famosa torre”*<sup>17</sup>. Aqui, percebe-se que a sua ideia de cidade é muito mais complexa que um território vazio – neutro –, pontuado por monumentos. A sua ideia de cidade centra-se no que constrói esse território, tecido nunca vazio mas sim cheio – de pessoas, de vida, de História –. A casa, elementar constituinte do tecido urbano, para Siza é *“espaço branco”*<sup>18</sup>, em que a única *“assinatura”* é a de quem lá vive. Portanto, obra anónima, mas nunca menos que aquela que não o é.

Em 1980 publica no Jornal de Notícias com *“A cidade que temos”* a indignação face às operações na Praça da República. As demolições dos edifícios do tempo dos Almadás e a nova possibilidade da construção em altura, são referidas por Siza como destruidoras do *“espírito e escala da praça”*, diz que deterioram o perfil do Porto e que levam a uma maior afluência de veículos. Assim, esta obra é aqui descrita como apenas tirando qualidade à cidade, não cumprindo sequer os propósitos de melhoria de tráfego. Fala dos custos, muito mais que materiais, fala dos sociais: das pessoas que dali saem, do tempo que se *“perde”*, da qualidade de vida que decresce. Ainda, diz-nos que tudo isto acontece na nossa cidade, e em todas as outras, reforçando que o granito do Porto, esse de *“oiro velho”*<sup>19</sup> de que fala Eugénio de Andrade, *“não desaparece para que o crepúsculo se encha de outros brilhos”*.<sup>20</sup> Com isto quer-se dizer, que o Porto, em essência, não deve descaracterizar-se para que esses *“outros brilhos”* protagonizem uma nova cidade.

Na maioria das vezes, falar do Porto, para Álvaro Siza, parece ser pretexto para dizer o que numa cidade se desfaz em vez de fazer, ou refazer, transformando-a. Aqui, procuramos ler, nas palavras que escreve sobre o Porto, o que importa quando fala da cidade. Assim, assumimos que o que escolhe ver na cidade, particularmente na sua, é, de certa forma, o que molda o seu pensamento quando a projecta.

17 Vieira, Álvaro Siza, *“A cidade que temos”* in *01 Textos*, pág. 19, Civilização Editora, Porto, 2009. Pub. in *Jornal de Notícias do Porto*, 1980

18 Vieira, Álvaro Siza, *“As Chaves da Cidade do Porto”* in *01 Textos*, pág. 323, Civilização Editora, Porto, 2009. Discurso de aceitação das Chaves da Cidade do Porto em 2005

19 *“Não sei como é que a palavra se insinuou: convenhamos que vem pouco a propósito. A transparência é aqui nostalgia: até a luz terá a cor do granito. Mas o granito é, às vezes, de oiro velho, e outras, azulado, com o luar escasso que nesta noite de Outono escorre dos telhados. Quando o sol, mesmo arrefecido, incide nos vidros, as mil e uma clarabóias e trapeiras e mirantes da cidade enchem o crepúsculo de brilhos – o Porto parece então pintado por Vieira da Silva: e mais imaginário que real. Para as bandas de S. Lázaro, as ruas estão coalhadas de silêncio”* Andrade, Eugénio de, prefácio a *Daqui houve nome Portugal*, citado por Vieira, Álvaro Siza, *“A cidade que temos”* in *01 Textos*, pág. 19, Civilização Editora, Porto, 2009. Pub. in *Jornal de Notícias do Porto*, 1980

20 Vieira, Álvaro Siza, *“A cidade que temos”* in *01 Textos*, pág. 19, Civilização Editora, Porto, 2009. Pub. in *Jornal de Notícias do Porto*, 1980



“Esta minha cidade do Porto tem um solo levado dos diabos. Acidentado, granito que durante séculos repeliu planos apressados.”<sup>21</sup> É este solo que culpa pelo abandono de inúmeros planos pensados para a zona do morro da Sé, entre os quais os que desenhavam a Avenida que aqui se estuda. Culpa esta, repartida com a pressa que há de se construir – ou destruir – a cidade. O solo, “levado dos diabos”, trava os planos mas não trava o tecido, que “deslizante”, se espalha apesar dos morros, e é apenas contido pelas muralhas. Deste conjunto de afirmações, pode retirar-se, mais uma vez, que para Siza, o Porto é sobretudo esse tecido deslizante, espontâneo, capaz de ultrapassar a dificuldade de construir numa cidade de escarpas graníticas.

Importa o cinzento, que diz ser confirmado pelo céu, os muros de cantaria, o reflexo de “tudo em tudo” – “azulejos e vidros finíssimos e ondulados, cubos de granito polido, negro, cavado pelas rodas dos carros de bois e pelos trilhos dos eléctricos, Rio Douro castanho esverdeado”<sup>22</sup> –. E um outro lado do Porto, a ribeira, os turistas, os néons; a Rotunda da Boavista cercada de lojas e escritórios que foram em tempos casas; os viadutos. Siza parece falar deste crescimento – modernidade como lhe chama – com alguma mágoa face ao que dele se reflecte na cidade antiga. Disto são exemplo os viadutos, a que se refere como pouco delicados, “bichos com patas” que pousam em qualquer lado, destruindo o que no seu caminho se cruza, enfatiza que ao invés de livres são brutais, comparando-os com a leveza da Ponte Maria Pia – “E aí vêm pela encosta os viadutos, poisam as patas pouco delicadas sobre muros e quintais, destroem casas, nem suficientemente livres nem prudentes (poderiam voar, sobrepor-se, transformar; apenas se fazem brutais, roçam a estrutura cristalina de Eiffel, ...”<sup>23</sup> –. Deste pequeno excerto de “Porto” é importante referir o uso da palavra “transformar”. Apesar de uma aparente defesa fervorosa das origens da cidade, da “preservação” da cidade antiga, Siza não se opõe em instante algum, à transformação dela. O que é realmente importante é que ela seja transformada a seu tempo, quando esta transformação for no melhor interesse de quem a usa, sem nunca destruir a sua essência. Desta forma percebe-se que o importante é que cada intervenção, por menor que seja, tenha o cuidado de se adaptar ao que a rodeia e não destruir, demolir, ou menosprezar a cidade.

Quando recebe em dois mil e cinco as chaves da cidade do Porto, no discurso de aceitação, diz que a cidade do Porto é hoje uma cidade aberta, refere-a quase como parte de um conjunto formado por ela, enquanto centro dependente, e por outras como Gaia, Matosinhos ou Maia. No entanto, diz que “por deformação profissional” procura “encontrar utilidade – razão de ser” para qualquer objecto, não sendo essas chaves excepção. Assim, é imperativo para Siza Vieira que se encontre a porta da cidade que

---

21 Vieira, Álvaro Siza, “Porto” in 01 Textos, pág. 201, Civilização Editora, Porto, 2009. Pub.in Álvaro Siza, Scritti di Architettura, Skyra e Gustavo Gill, 1997

22 Ibidem

23 Ibidem



ainda está por abrir. É essa a metáfora que encontra para falar da linha que separa as intervenções nos centros históricos das outras.

Álvaro Siza diz ser de qualquer arquitecto que receba esta honra o dever de “*abrir esse muro desadequado, unindo, pela qualidade e com igual exigência, o que é antigo e o que é de hoje e de amanhã: antigo antecipado*”<sup>24</sup>. Este discurso incita uma outra preocupação: a de não prestar atenção somente à cidade antiga. Se as intervenções nos centros históricos são ponderadas, escrutinadas, e sujeitas a rigorosos processos de aprovação, também o devem ser as outras. Nesta sequência, afirma que a cidade nova está a ser negligenciada e que, tanto como preservar o património, é preciso que, no que é novo, ele se crie – “*sempre assim aconteceu – com ou sem arquitectos*”<sup>25</sup> –. Não obstante, volta a referir que a intervenção, quando em contacto directo com uma componente histórica muito rica terá que se adaptar ao que a envolve, contrariando mais uma vez a vontade que a cidade tem de obras que materializem “*o desejo de exprimir a época numa forma que passe pelo desenho*”<sup>26</sup>. Não se quer com isto dizer que a obra arquitectónica deva mimetizar o que a rodeia, apenas que não se pode pôr a vontade exprimir a época em que se constrói através da linguagem, de “fazer” história, de sobressair, acima do que lá está, e do que foi, durante anos e anos, aquele lugar.

Se por um lado este discurso é distante dos outros – na medida em que mais do que se centrar na intervenção nos centros históricos, centra-se na importância do desenho da cidade actual: da que cresce para além deles –, por outro, denota as mesmas preocupações e uma forma de pensar a cidade que se mantém constante ao longo do seu percurso. Aqui, Siza reforça a ideia de que na cidade consolidada o espaço para obras de “destaque” é pouco, e que é nos novos centros, comparados a um mar agitado – “*entre contradições, dúvidas, frustrações e desejos*”<sup>27</sup> –, que reside o espaço para “*a expressão da arquitectura contemporânea*”<sup>28</sup> que diz ser desejada pela cidade. Contudo, este desejo pela obra como reflexo do tempo em que é criada, não pode ser pretexto para a destruição do que já existe. É imperativo que não se destruam “*muros bem fundados, ou o solo que os moldou e que moldaram*”<sup>29</sup>, é preciso não construir por construir e “*sobretudo não construir mais do que o necessário*”<sup>30</sup>.

O que se retira destes depoimentos de Siza é, sem dúvida, a sua ideia de cidade. Ela centra-se na preservação da cidade antiga, através da manutenção da rede que

---

24 Vieira, Álvaro Siza, “Porto” in 01 Textos, pág. 201, Civilização Editora, Porto, 2009. Pub.in Álvaro Siza, Scritti di Architettura, Skyrá e Gustavo Gill, 1997

25 Ibidem

26 Vieira, Álvaro Siza in Cruz, Valdemar, *Retratos de Siza*, pág. 27, Campo das Letras, Porto, 2005

27 Vieira, Álvaro Siza, “As Chaves da Cidade do Porto” in 01 Textos, pág. 323, Civilização Editora, Porto, 2009. Discurso de aceitação das Chaves da Cidade do Porto em 2005

28 Vieira, Álvaro Siza in Cruz, Valdemar, *Retratos de Siza*, pág. 27, Campo das Letras, Porto, 2005

29 Ibidem

30 Ibidem

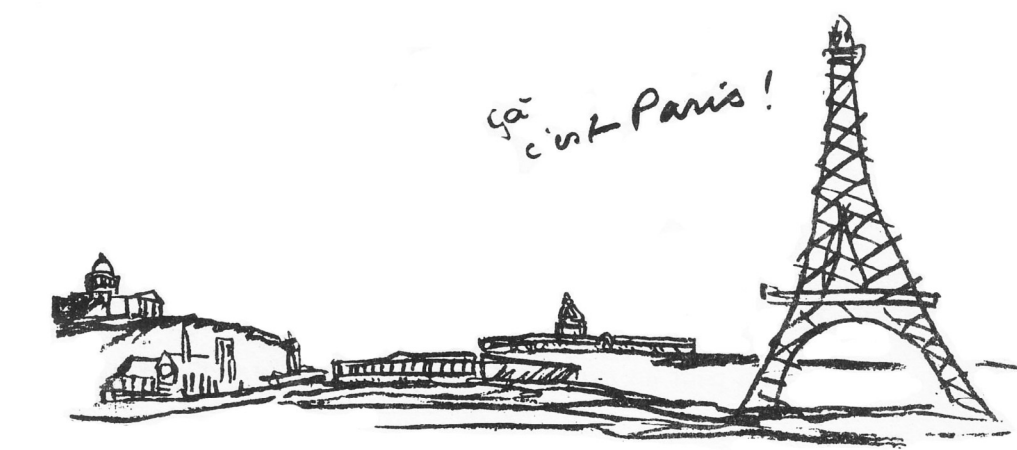


Fig. 2 Le Corbusier, Paris, 1960



une os diversos pontos notáveis – “*Não basta não demolir a Torre dos Clérigos, não basta não demolir o Barredo. Não é necessário destruir para transformar. Para a transformar, é necessário e indispensável não destruir a cidade*”<sup>31</sup> –. O uso da palavra transformar é recorrente no seu discurso, e ela reflecte sem dúvida o que por “preservação da cidade antiga” queremos dizer. A vontade é que a cidade não seja nunca destruída. Que ela cresça e se modifique de acordo com as necessidades de quem a usa, sem jamais perder o seu cerne – “*Sem o arquivo instantâneo da Memória não há Invenção; nem chave alguma abra as portas exactas.*”<sup>32</sup> –. No entanto, é importante fazer notar que esta ideia de cidade é a de Siza, e que ao longo da história do pensamento urbano, são muitos os pontos de vista que diferem dela. Destes pontos de vista é exemplo a posição, quase contrária, de Le Corbusier acerca da intervenção nos centros históricos.

Ainda, é importante reiterar que os textos abordados distam aproximadamente vinte e cinco anos, e que, essa distância em tempo não se traduz em motivações distintas no que concerne ao desenho das cidades.

Um olhar mais atento ao projecto de 2000 para a Avenida D. Afonso Henriques chega para perceber que, ali, o que realmente importa é a recuperação do tecido que envolve (envolia) a Sé. Assim, o projecto coaduna-se com o que Álvaro Siza pensa, como se ainda melhor o transmitisse em desenho que em palavras. É desse projecto que falamos em seguida.

---

31 Vieira, Álvaro Siza, “A cidade que temos” in *01 Textos*, pág. 19, Civilização Editora, Porto, 2009. Pub. in *Jornal de Notícias do Porto*, 1980

32 Vieira, Álvaro Siza, “As Chaves da Cidade do Porto” in *01 Textos*, pág. 323, Civilização Editora, Porto, 2009. Discurso de aceitação das Chaves da Cidade do Porto em 2005



Fig. 3 Álvaro Siza, Desenho para edifícios na Avenida D. Afonso Henriques, 2000

### 3. DOIS MIL

“O que acontece é que existe uma complementaridade entre monumento e tecido, construções banais, vamos dizer assim, sobretudo casas. E a excelência dos monumentos depende desse contraste...”<sup>33</sup> A par do projecto de Fernando Távora para a Casa dos 24, este parece ser um dos fundamentos base para o projecto de Álvaro Siza para a Avenida D. Afonso Henriques em 2000.

Se em 68 intervém do lado nascente da Avenida, aceitando “a premissa patrimonial da legibilidade total da Sé”<sup>34</sup>, e libertando o morro, a poente, como que vestígio das demolições de 40, em 2000, adopta uma estratégia de intervenção, não só distinta mas até oposta.

A intervenção concentra-se na face Poente da Avenida, pelo que se assemelha a uma quase reconstrução da cidade antiga. Pelo contrário, no primeiro projecto para a Avenida, em muito condicionado pelas premissas da D.G.E.M.N., as demolições são em parte respeitadas, assume-se o lugar como “*rasgão impossível de cerzir*”<sup>35</sup> e é no morro não-construído que mais se evidencia a história do sítio. Neste segundo projecto, Siza procura coser o rasgão, minimizar a ferida e (re)criar o diálogo entre Monumento e tecido, remetendo para a Escarpa o papel de retrato do tempo que passou – “... as rochas, resultantes do corte feito, ficam agora expostas. O tempo já as tornou belas – há patine, há vegetação nos interstícios das rochas – e parece-me, neste momento, que se deverá deixar essa afloração como aspecto interessante e como marca da história, porque esta abertura faz parte da história do Porto e é um grande gesto com consequências, em alguns aspectos difíceis, mas que marcou a cidade e que deve ser deixada tal como a ideia a que o gesto correspondia.”<sup>36</sup> –. Citando Alexandre Alves Costa e Jorge Figueira “o problema é a resposta”, ou seja, a escarpa é utilizada como memória de uma ruptura que ali aconteceu, “e que, pertencendo inicialmente ao campo do transitório, ganhou perenidade – por ser, por existir enquanto tal – e por isso deve ser mantida.”<sup>37</sup>.

33 Vieira, Álvaro Siza, Discurso em vídeo para Fornace della Cava, Cava de’Tirreni, sem data

34 Costa, Alexandre Alves; Figueira, Jorge, “Terreiro da Sé – ideias e transformações” in *Monumentos* n.º 14, pág. 79, 2001

35 Seara, Ilda, *Siza Não Construído – Unbuilt*, pág. 12, Arteditores, Matosinhos, 2011

36 Vieira, Álvaro Siza, Discurso em vídeo para Fornace della Cava, Cava de’Tirreni, sem data

37 “Poder-se-á dizer até que, no conjunto, Siza pretende aprofundar a ideia da Avenida da Ponte como fractura memorizada, degenerescência que a cidade integrou.”, Costa, Alexandre Alves; Figueira, Jorge, “Terreiro da Sé – ideias e transformações” in *Monumentos* n.º 14, pág 81, 2001

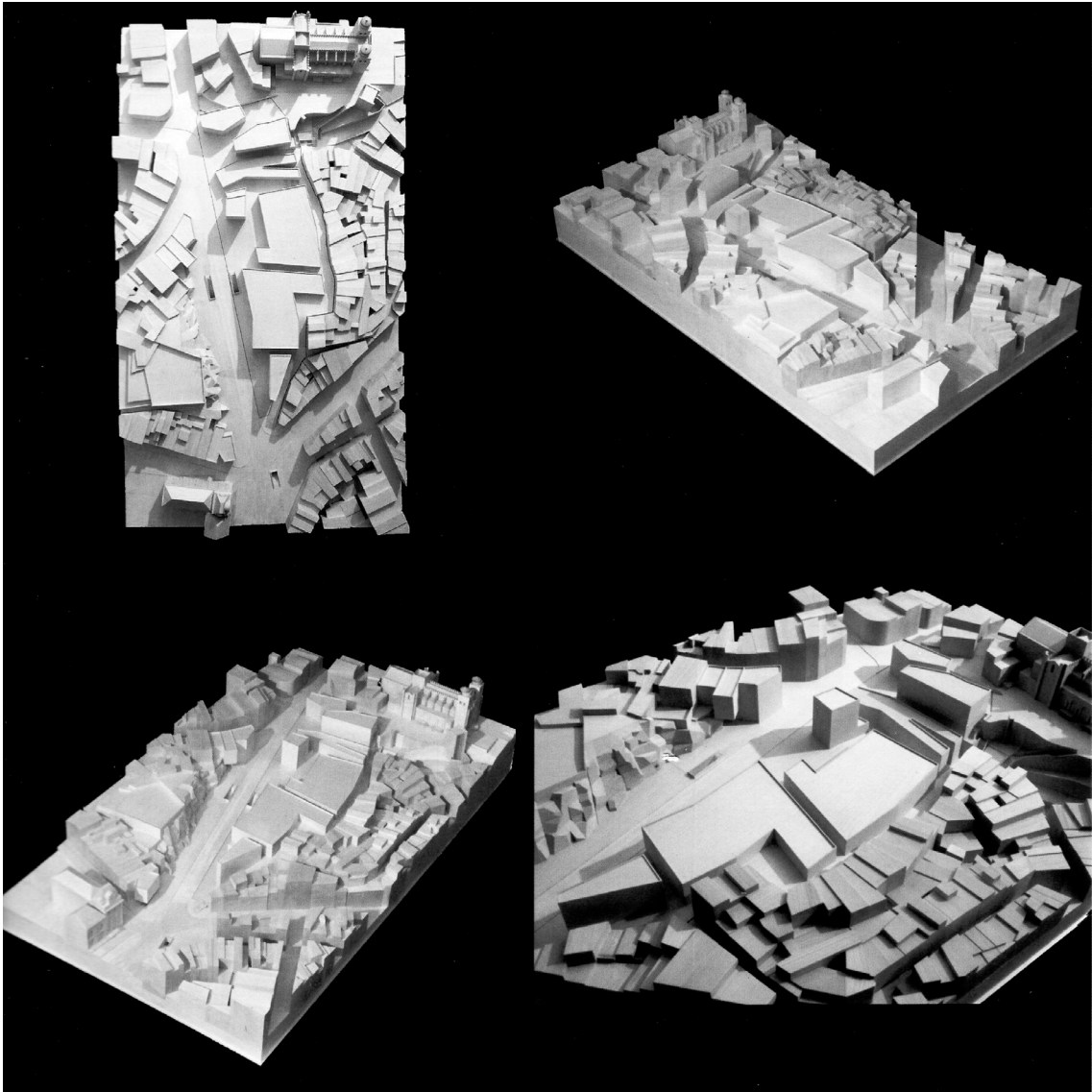


Fig. 4 Maquetes do projecto para a Avenida D. Afonso Henriques, 2000

No que concerne à intervenção a Poente, Siza explica-a como um “... esforço para introduzir estas novas construções, em parte de grande dimensão, na continuidade do tecido existente. Por isso alguns acidentes ajudam [...] a que isto faça parte de um todo, idealmente como se estivesse ali há muito tempo.”<sup>38</sup>. Percebe-se aqui a vontade de coser a que nos referimos. Este discurso reflecte uma vontade inequívoca de tentar continuar o que foi interrompido quase meio século antes, procurando compatibilizar a intervenção para que ela ganhe uma qualidade de pertença, semelhante àquelas que se sedimentam na cidade ao longo de anos e anos. Esta preocupação, a da continuidade, materializa-se através de uma qualidade que Gregotti refere como sendo comum na obra de Siza, compatibilizando, como já referido, a intervenção, mas não através de um qualquer mimetismo, com o que a rodeia, a obra não procura desaparecer mas sim tornar-se necessária. Parece quase óbvia, melhora e enfatiza o que está feito: continua-o.<sup>39</sup>

Siza expõe o projecto em poucas palavras, nas quais ressalva sempre a vontade de reconstruir/redesenhar o que ali havia. A Sul, dois edifícios, de habitação e comércio, refazem a entrada em direcção à Sé, procurando fazer jus ao trabalho de Nasoni na Galilé – “São demolidas as construções que envolvem a Sé e cria-se uma explanada aberta sobre a paisagem, e outras construções que rodeavam o acesso à Sé, um acesso em diagonal que apontava para a Galilé, daí a importância que Nasoni deu a esta entrada...”<sup>40</sup> –. Pretende, de certa forma, continuar o percurso que a Rua Chã faz desde a Batalha, no que parece uma vontade de desenhar a aproximação ao Monumento, envolvendo-o e, assim, “radicalizando o desígnio do projecto de Távora”<sup>41</sup> para a Casa dos 24.

A nível programático o projecto concentra-se no desenho do Museu da Cidade, e é a este que se destina a grande maioria do conjunto edificado a Poente. Embora inicialmente se possa perceber o projecto como uma série de corpos autónomos, o Museu é desenhado como um edifício só, interligado por áreas contínuas subterrâneas que aproveitam a grande diferença de cotas na Avenida. A opção de destacar os volumes à superfície prende-se com a determinação de se manter, de certa forma, fiel ao que ali existiu. O objectivo é o de se aproximar da malha original criando alinhamentos que libertem a Rua do Corpo da Guarda, não a isolando, conectando-a com a Avenida – “conseguir uns abertos e não isolar esta rua, dar-lhe drenagem, saídas...”<sup>42</sup> –. Ainda, mais do que alinhamentos, são criados espaços de paragem, pracetas, que em íntima relação com os conteúdos programáticos recebem acontecimentos especiais tal como entrada/saída para a Estação de Metro de S. Bento, proposta na altura por Álvaro Siza. Um último edifício, a Norte, pretende complementar o arranque da Rua Mouzinho da Silveira.

38 Vieira, Álvaro Siza, Discurso em vídeo para Fornace della Cava, Cava de Tirreni, sem data

39 Gregotti, Vittorio, “La Passion d’Alvaro Siza, selon Vittorio Gregotti” in *l’Architecture d’Aujourd’hui*, n.º 185, pág 42, 1976

40 Vieira, Álvaro Siza, Discurso em vídeo para Fornace della Cava, Cava de Tirreni, sem data

41 Costa, Alexandre Alves, “O Futuro – Dois projectos para dois tempos” in *A ponte e a avenida: contradições urbanísticas no centro histórico do Porto*, pág. 86, Câmara Municipal do Porto, Porto 2001

42 Vieira, Álvaro Siza, Discurso em vídeo para Fornace della Cava, Cava de Tirreni, sem data

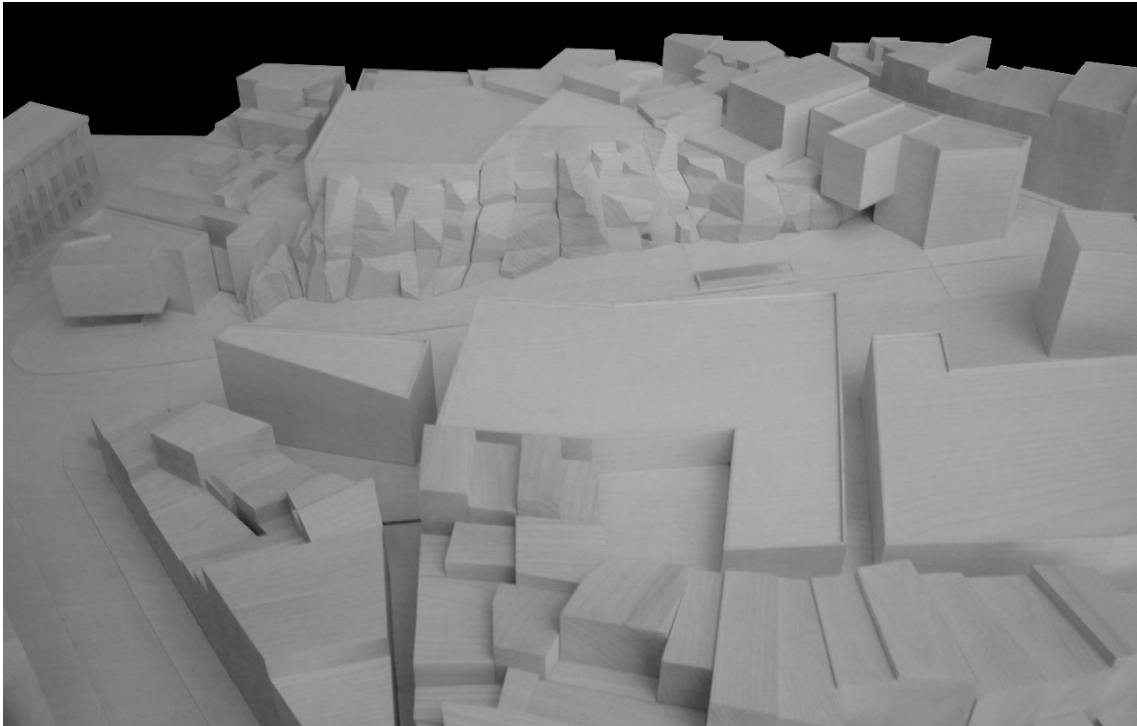


Fig. 5 Maquete do projecto para a Avenida D. Afonso Henriques, vista Poente-Nascente

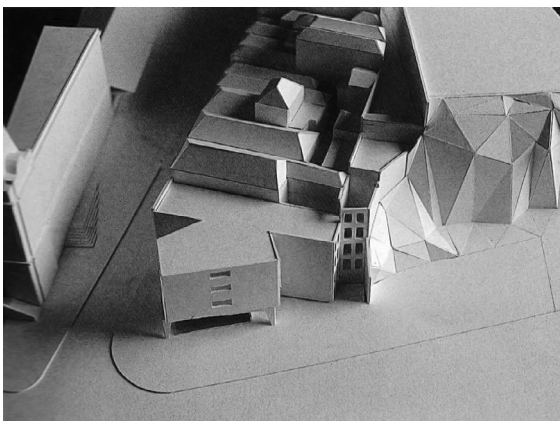


Fig. 6 Maquete, Edifício A, Remate das construções oitocentistas

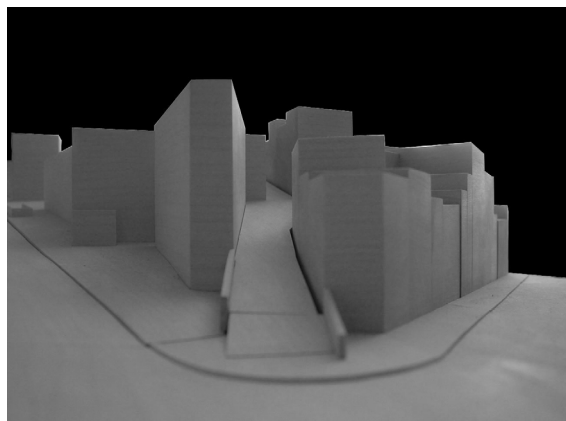


Fig. 7 Maquete, Edifício I, Vista a partir da Praça de Almeida Garrett



Fig. 8 Planta Geral de Implantação

A Nascente, se bem que radicalmente diferente do projecto de 68, a intervenção denota claras influências do projecto de Távora para a zona em 1955. Como já referido, a Escarpa fica liberta e são construídos apenas dois edifícios, um a norte e outro a sul, que pretendem rematar as construções antigas.

Álvaro Siza remete para outro projecto uma das soluções para a diferença acentuada de cotas nas extremidades da Avenida. Este é o da Estação de Metro de S. Bento. Subterrânea, a estação estende-se entre a Praça Almeida Garrett e o meio da Avenida. Com acessos nos dois extremos possibilita a criação de espaços públicos dinâmicos no percurso da Avenida, complementados por programas especiais de usufruto público, como sejam cafés, esplanadas e lojas. No que concerne à organização do trânsito automóvel há uma simplificação que decorre do fecho da Ponte Luís I ao mesmo – destina-se apenas à circulação do metropolitano –, o que possibilita a não existência de cruzamentos, desviando o tráfego apenas em direcção à Batalha – *“Devo fazer notar que a Avenida agora já não dá acesso à Ponte de automóveis, só o metropolitano vai passar, ele é subterrâneo, reaparece aqui junto ao arranque da Ponte, mas os automóveis esses viram para a Batalha aqui, e vêm da Batalha, é este o movimento. Por isso mesmo o acesso feito ao parque de estacionamento é neste ponto, porque não é um cruzamento, e porque já tem que ser uma passagem visto que dá acesso à Sé e à Rua Escura.”*<sup>43</sup> –.

Álvaro Siza desenha a Avenida da Ponte, em 2000, essencialmente através da construção de edifícios. Estes, maioritariamente a Poente, concentram um programa específico de cariz público: o Museu da Cidade. A Nascente, como já referido, aposta na manutenção da Escarpa, construindo a cidade pelo vazio, com excepção de dois edifícios de programa misto que visam rematar o tecido pré-existente.

O projecto é composto por nove edifícios, dois a Nascente e os restantes a Poente, a que nos iremos referir com nomenclatura semelhante à usada na memória descritiva do projecto (de A a I, sendo que A e B se situam a Nascente e os restantes a Poente, C na extremidade Sul do projecto e I na Norte) (Fig. 8)<sup>44</sup>. A e B, a Nascente, são edifícios de programa misto – um piso comercial à cota da rua e três pisos de habitação – e pretendem rematar as construções *sobrantes* dos séculos XVIII e XIX, enquadrando de certa forma a Escarpa que é deixada a descoberto.

A poente, embora se perceba este conjunto como composto por uma série de edifícios autónomos, a verdade é que, como já referido, quase se pode considerar um único edifício com corpos distintos que emergem à superfície. O programa comum é o parque de estacionamento, em dois pisos subterrâneos com capacidade para trezentos e setenta veículos. Ainda, devido à acentuada diferença de cotas, há um piso que ocupa a área

43 Vieira, Álvaro Siza, Discurso em vídeo para Fornace della Cava, Cava de Tirreni, sem data

44 Vieira, Álvaro Siza “Projecto de Requalificação da Av. Afonso Henriques Porto, 2000, Memória Descritiva, Estudo Prévio” in Castanheira, Carlos; Porcu, Chiara, *As cidades de Álvaro Siza*, Figueirinhas, Lisboa, 2001

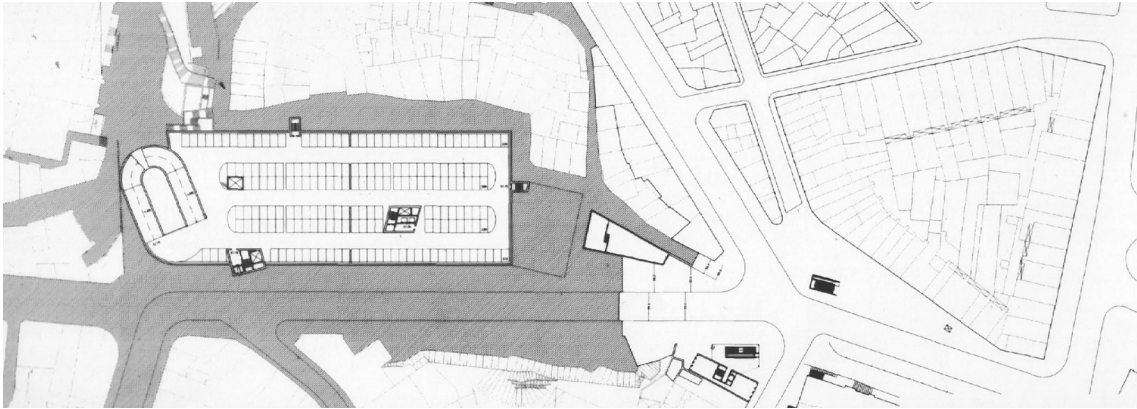


Fig. 9 Planta Geral, Piso 2, cota 57.00

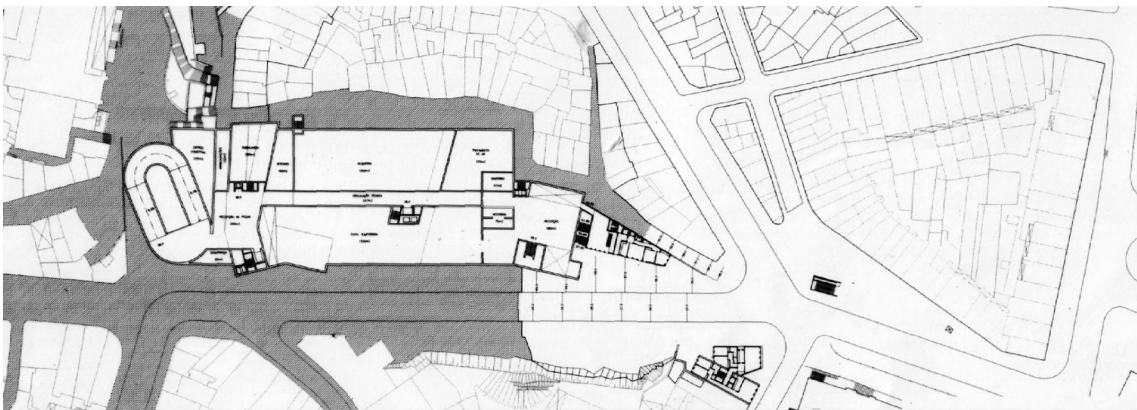


Fig. 10 Planta Geral, Piso 3, cota 60.50

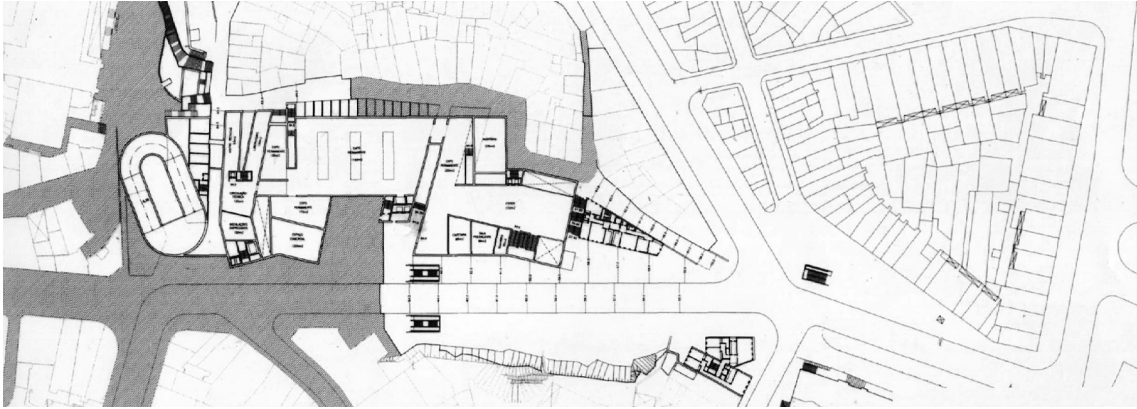


Fig. 11 Planta Geral, Piso 4, cota 65.00

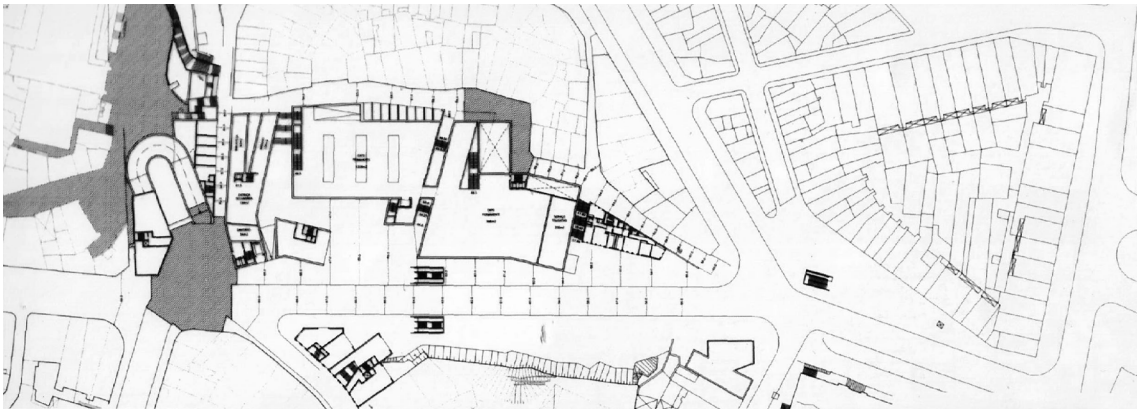


Fig. 12 Planta Geral, Piso 5, cota 69.50



total de implantação deste conjunto, parcialmente enterrado, que se destina a áreas do Museu, como sejam salas de exposições permanentes, auditório, ou, nas zonas em contacto com a via, frente comercial e/ou de serviços.

Os corpos C e D redesenham a aproximação diagonal à Sé, reforçando a força desta fachada da Catedral. Ambos os edifícios contêm um programa misto, com comércio no piso térreo e habitação nos restantes. No entanto, o corpo D está já, de certa forma, ligado ao Museu, na medida em que é aí que se faz a entrada para o parque de estacionamento. É de ressaltar que D tem quatro pisos de habitação, enquanto C apenas três.

Num percurso de Sul para Norte, é o corpo E o primeiro que se destina exclusivamente ao Museu da Cidade. Os corpos E, G e H são maioritariamente destinados a este programa, sendo que E se organiza em três pisos, G em dois e H novamente em três, possuindo estes dois últimos uma frente comercial que visa substituir o mercado a demolir. Esta frente comercial, voltada para a Rua do Corpo da Guarda e estendendo-se praticamente em toda a sua dimensão, visa, de certa forma, conferir às “traseiras” do projecto alguma dinâmica, integrando, assim, esta via num novo sistema de espaços públicos. Uma das particularidades do projecto é a localização de um edifício de programa misto no cerne do Museu. F destaca-se, não só pelo programa, mas pela diferença de cêrceas comparativamente com os outros corpos, combinando numa área relativamente pequena, cinco pisos de habitação e um piso comercial, estando este em contacto com o passeio/via.

Nesta sequência, o último corpo é I. Este faz o remate com a Rua Mouzinho da Silveira e a Praça Almeida Garrett, e procura, em forma, assemelhar-se aos já existentes, e em programa combinar, mais uma vez, um piso térreo comercial com cinco pisos cimeiros de habitação – *“Propus também a construção de um edifício triangular que complementa estes já existentes que dão o belíssimo arranque da rua Mouzinho da Silveira apontado para o cunhal da estação.”*<sup>45</sup> —.

A descrição dos programas que compõem o projecto permite perceber a multiplicidade de funções a que uma forma tão complexa responde. Assim, é possível aferir que a forma não é gratuita, ela é reflexo do que Siza Vieira pretende: desenhar a cidade. E a cidade não é, para ele, de forma alguma, estanque e inerte. Não sendo só através de programas diversificados que desenha a cidade, Siza fá-lo através de um intrincado sistema de espaços abertos. Estes espaços, públicos, pontuados quer por programas, quer por formas singulares, coexistem numa rede de permeabilidades e ligações que visa recriar, de certa forma, o pré-existente, concorrendo para a integração das vias mais isoladas na vida quotidiana da cidade. Assim, redesenha a cidade como se ela própria se desenhasse ao longo dos tempos. Ainda, com a dinâmica decorrente do uso de diferentes cêrceas ao longo da intervenção, reinterpreta o *skyline* único do Porto, o que contribui, mais uma vez para a inserção do projecto na cidade.

45 Vieira, Álvaro Siza, Discurso em vídeo para Fornace della Cava, Cava de Tirreni, sem data

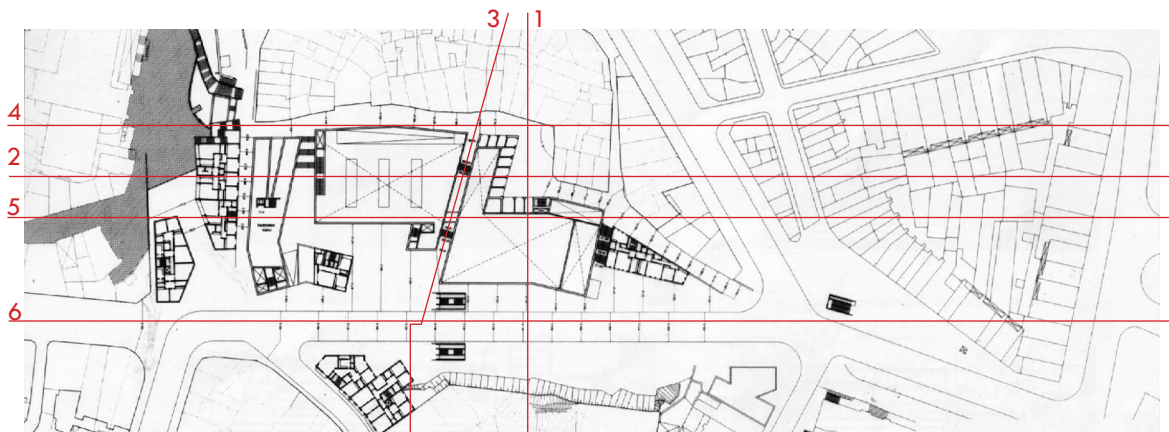
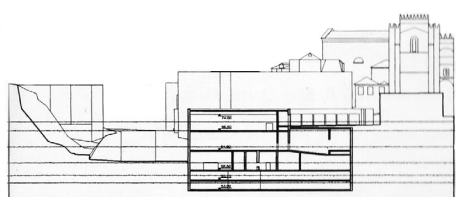
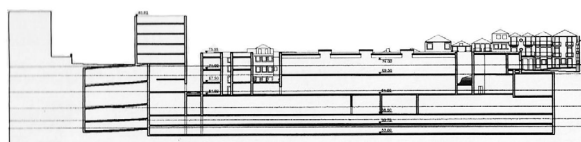


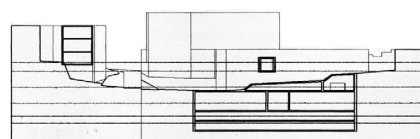
Fig. 13 Planta Geral, Piso 6, cota 72.00, Cortes de 1 a 6 assinalados a vermelho



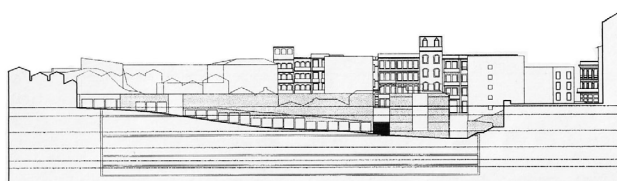
Corte 1



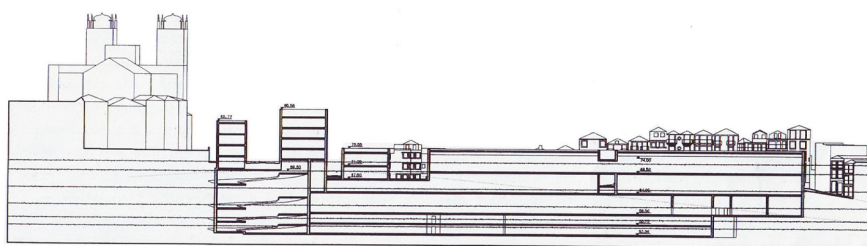
Corte 2



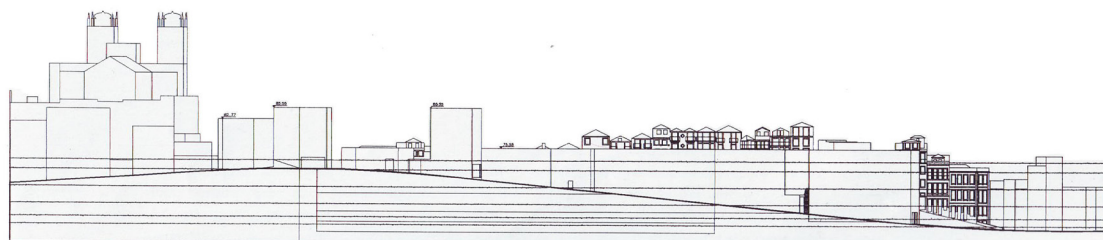
Corte 3



Corte 4



Corte 5



0 10 40m Corte 6

Fig. 14 Cortes gerais da proposta

O conjunto edificado desenvolve-se num máximo de nove pisos acima da cota mais baixa da Avenida, junto à Praça Almeida Garrett. Esta opção projectual implica que a Sé seja visível, mesmo a partir da Praça, e que este projecto seja mais baixo que o de sessenta e oito, em que Siza projectou onze pisos acima da cota mais baixa. Esta percepção de que o projecto é menos denso, no que concerne à altimetria, é conferida, não só pelo menor número de pisos projectado, mas também por os corpos mais altos serem pontuais.

Consequentemente, numa percepção inicial, e quando observado em corte, o projecto transmite uma ideia de horizontalidade, decorrente talvez dos grandes volumes destinados ao Museu da Cidade. De facto, G e H, com um número de pisos contínuos – dois pisos de estacionamento, subterrâneos, um terceiro já destinado ao Museu, parcialmente enterrado, e dois, maioritariamente, acima da cota da rua –, são desenhados com uma altura máxima constante apesar da acentuada diferença de cotas que se sente na Avenida.

A leitura do projecto através do corte vertical possibilita perceber em que medida os corpos mais altos são excepção. Assim, percebe-se que este jogo altimétrico está, em certa medida, relacionado com questões programáticas. Por exemplo, os corpos com maior número de pisos, como sejam C, D, F e I, albergam um programa misto – piso térreo comercial e restantes destinados a habitação –, e, os menores, são em grande parte destinados ao Museu. Programa e forma complementam-se em várias vertentes, ou seja, tanto um como outro são ferramentas para o desenho da cidade, e não só através de um ou de outro, mas de um e de outro, se pontuam espaços que potenciam a permanência do transeunte. Se com I, Álvaro Siza quase que mimetiza o arranque da Rua Mouzinho da Silveira, tanto em forma como em função, com F, pontua um espaço aberto, convidando não só à permanência no mesmo, mas também à entrada para o Museu e a um percurso que, quase repondo a antiga Rua Escura, liga à Rua do Corpo da Guarda e, posteriormente, à Casa dos 24 de Fernando Távora culminando na Catedral. Este espaço, que Siza não denomina como Praça, nem Largo nem Praceta, interessa, não só pelo aspecto formal, mas sobretudo pelo programático. Ele é também motivado pelo projecto contemporâneo para a Estação de Metro de S. Bento que, estrategicamente, posiciona os acessos numa das extremidades deste espaço. Esta vertente multifacetada do espaço, segundo Siza, confere-lhe interesse e torna-o capaz de motivar a vida da cidade – *“A estação do metropolitano que se encontra aqui, no início da Praça de Almeida Garrett até meio da avenida, e que tem acessos de um lado e de outro, já à cota alta, correspondendo aqui a este espaço, que será um espaço público interessante, aqui há um café, uma cafetaria, esplanada, lojas, e há outros acessos para o outro lado sob a Praça Almeida Garrett.”* –.<sup>46</sup>

No projecto de 2000 para a Avenida da Ponte é claro o esforço que é feito para o introduzir na continuidade do tecido existente. Siza Vieira assume os “*acidentes*” próprios

46 Vieira, Álvaro Siza, Discurso em vídeo para Fornace della Cava, Cava de Tirreni, sem data

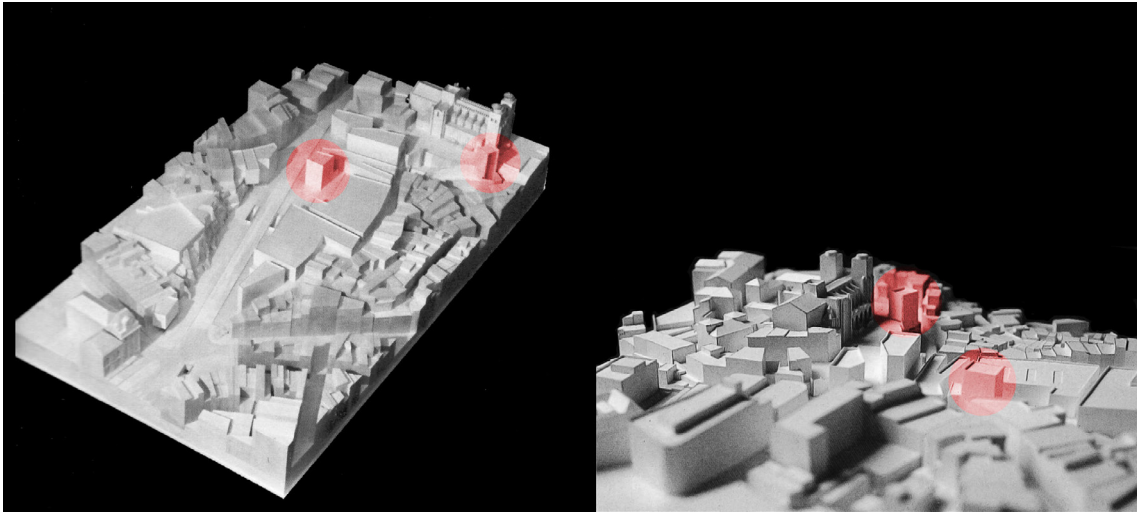


Fig. 15 Vistas gerais da maquete, edifício F e Casa dos 24 assinalados a vermelho



Fig. 16 Planta geral de intervenção e Planta comparativa entre tecido antigo e proposta, tecido antigo a vermelho

da construção sedimentada da cidade como meio para atingir determinadas relações, o que permite que o projecto seja mais uma parte que constitui o todo que é a cidade. A vontade é a de que a obra pareça estar ali há tanto tempo quanto o que a rodeia – “Se observarmos os volumes propostos e os espaços correspondentes verificamos que há um esforço para introduzir estas novas construções, em parte de grande dimensão, na continuidade do tecido existente. Por isso alguns acidentes ajudam, e algumas relações – como isto e isto – ajudam a que isto faça parte de um todo, idealmente como se estivesse ali há muito tempo”<sup>47</sup> –. Uma das relações que Siza nomeia<sup>48</sup>, embora não a explique, é a relação entre a Casa dos 24 de Fernando Távora e o corpo F. Quando observados em maquete, percebe-se uma clara semelhança formal entre os dois corpos, embora o corpo F seja menos regular e de maior dimensão, as volumetrias dos dois edifícios aproximam-se, e parecem, à distância apontar algo de importante para aquela parte da cidade: quase como que torreões que anunciam a presença da Sé.

A inspiração do projecto no que era a cidade antes das demolições de quarenta é notória, e ainda mais óbvia quando comparadas as plantas correspondentes. Se bem que esta comparação seja difícil numa vertente mais tridimensional, a verdade é que se percebe, em desenho, a sensação de densidade que era característica daquela parte da cidade. A entrada para a Sé é redesenhada praticamente mimetizando o que lá existia. Os edifícios C e D quase assumem a mesma forma dos seus antecessores e indicam a entrada em diagonal em direcção à *Galilé*. O novo conjunto edificado correspondente ao Museu, mais do que uma espécie de *colagem* do pré-existente é uma reinterpretação do mesmo. É possível afirmar que existe uma procura por dotar o projecto de uma área de construção semelhante à da cidade antiga divergindo dela maioritariamente pela presença do eixo viário e pela melhoria dos espaços de circulação destinados ao peão.

Se por um lado existem inúmeras semelhanças formais entre o projecto de Siza e a cidade pré-demolições, por outro, são também inúmeras as diferenças. Com o crescimento da cidade e com um aumento da quantidade de pessoas que nela vivem diariamente, é natural que seja necessário um incremento da área não construída destinada a um uso público. Assim, uma das particularidades do projecto é aposta no vazio para desenhar o cheio – como se aquele quarteirão fosse uma massa única rasgada por eixos e subtraída em áreas pequenas e pontuais. Estes eixos são fundamentais na inclusão da Rua do Corpo da Guarda na rede de espaços públicos, drenando-a<sup>49</sup> e promovendo relações quer com o Museu, particularmente, quer com a nova frente “comercial” da Avenida. Tendo em conta as diferenças de cota entre a Rua do Corpo da Guarda e a Avenida, mais propriamente o espaço público proposto, é necessário que sejam criados elementos de

---

47 Vieira, Álvaro Siza, Discurso em vídeo para Fornace della Cava, Cava de’Tirreni, sem data

48 Ibidem

49 “conseguir uns abertos e não isolar esta rua e a dar-lhe drenagem, saídas...”, Vieira, Álvaro Siza, Discurso em vídeo para Fornace della Cava, Cava de’Tirreni, sem data



transição e uma vez que os eixos referidos – essencialmente entre E e G e G e H – são apenas destinados a percursos pedonais, com término num espaço de permanência, a escada é o elemento eleito. As escadas estão presentes – enquanto percurso pedonal público – em três momentos: entre I e H, H e G e G e E. Neste último momento elas adquirem uma dimensão maior, que, acompanhada pela forma quase triangular, parece não só pretender fazer a transição entre espaços com escalas distintas, mas marcar e de certa forma, conduzir quer para a Sé quer para a nova Praça. Ainda, mais do que pela sua dimensão, esta escadaria anuncia-se no projecto pela presença de F, que tal como um torreão, marca e remata a importância deste percurso. Quando observado através da Planta do Piso 6, percebe-se que este recurso à escada, tem algo de semelhante com o que já existe no percurso até à Sé a partir da cota baixa passando pela Casa dos 24 de Fernando Távora.

Em 2000, Siza Vieira desenha novamente a Avenida da Ponte. O seu discurso remete para a história que este lugar carrega, não tanto para o que já pensou mas para o que, para ali, outros pensaram. Ainda, mais do que qualquer pensamento passado, é o que foi aquele lugar que motiva este projecto. Em 2000, a par da vontade de coser a ferida rasgada pelas demolições, o projecto reflecte uma outra, a de a mostrar. Se por um lado procura reconstruir a cidade, por outro, relembra-nos, através da Escarpa a descoberto, que ela foi, de facto, alvo de uma mudança brusca. Este projecto quer ser o que a cidade já foi, não esquecendo, no entanto, aquilo por que passou.

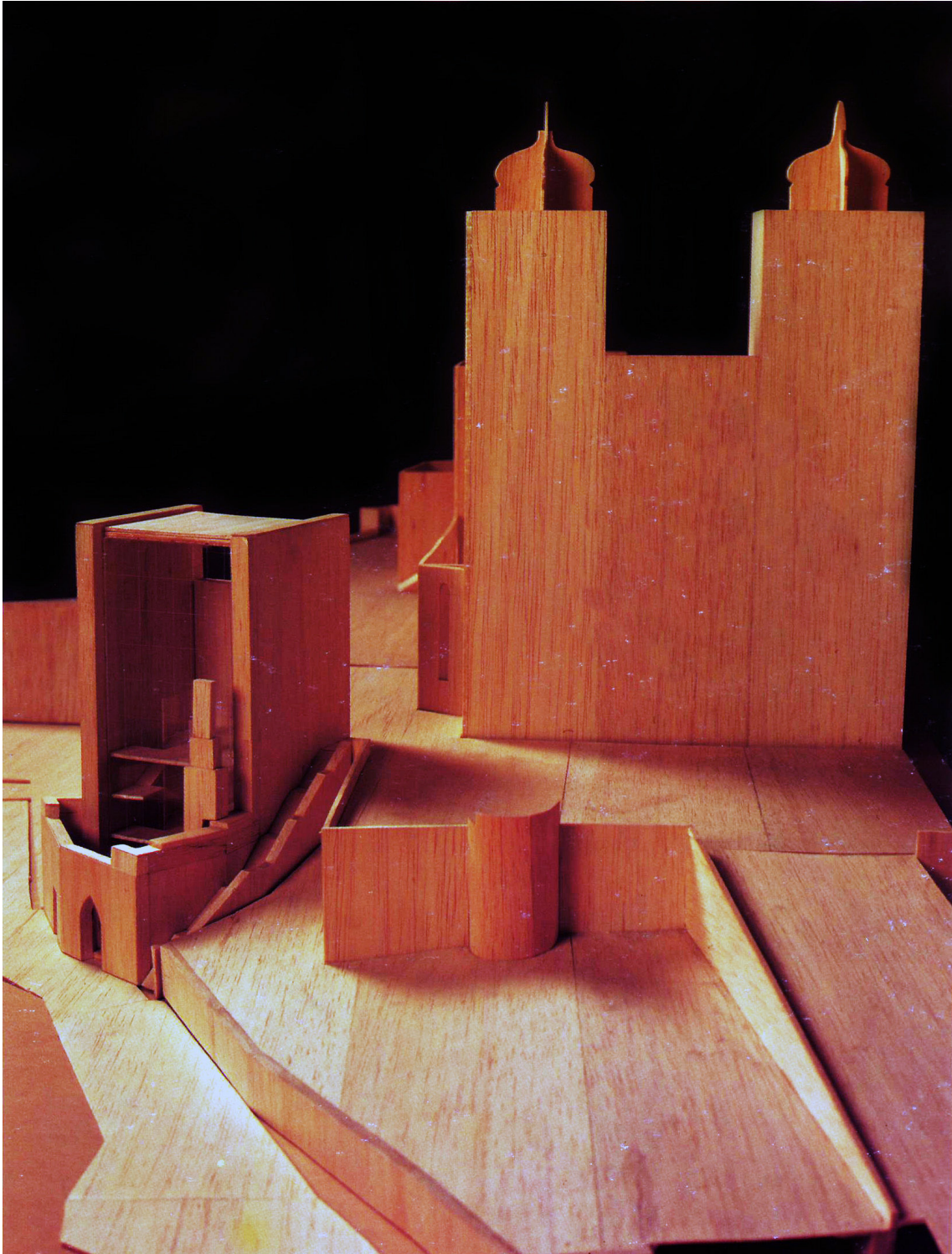


Fig. 17 Fernando Távora, Maquete da Casa dos 24, 1998



### 3.1 CASA DOS 24

“O projecto da Casa dos 24, da autoria do Professor Fernando Távora, recentemente aprovado e em construção dá corpo a esse novo conceito e pode, nesse sentido, ser considerado como pedra fundadora do projecto da Avenida da Ponte agora apresentado.”<sup>50</sup> Parafraseando Siza, esse novo conceito é o da complementaridade entre monumento e tecido urbano, e se o trabalho de Távora junto à Sé é *pedra fundadora* do projecto para a Avenida da Ponte, é-o porque materializa este conceito. É importante fazer notar que esta referência de Siza à nova Torre da Câmara é mais que cordialidade ou simpatia, sendo que, se descreve em cinco parcos pontos o seu projecto para a Avenida, um deles é exclusivamente dedicado à menção ao projecto de Távora.

O projecto de Távora para a Casa dos 24, segundo Eduardo Souto Moura<sup>51</sup>, só poderia ser feito com um profundo conhecimento do lugar, da ruína, do barroco, da importância de Nasoni e da antiga relação daquele edifício com a Sé. Desta forma, para que se entenda o que Távora projectou para ali é necessária uma alusão ao que foi aquele lugar e o que ele representava.

Embora seja, muitas vezes descrito, por Siza, como charneira entre dois tipos de pensamento – o de que os monumentos devem estar isolados para se destacarem, e o outro, de que os monumentos devem estar integrados no tecido anónimo das cidades –, a verdade é que o projecto de Távora não é “*uma novidade absoluta*”<sup>52</sup>. A violência das demolições no Terreiro da Sé levou a que, logo a seguir, se pensasse na reconstrução da Casa da Câmara. Esta filosofia de reconstrução coadunava-se com a visão de Losa para o local, prevendo uma espécie de estação arqueológica, quase à semelhança da acrópole grega. É de notar a presença naquele lugar de uma outra torre, a da Cidade,

---

50 Vieira, Álvaro Siza “Projecto de Requalificação da Av. Afonso Henriques Porto, 2000, Memória Descritiva, Estudo Prévio” in Castanheira, Carlos; Porcu, Chiara, *As cidades de Álvaro Siza*, Figueirinhas, Lisboa 2001

51 Moura, Eduardo Souto, “La Torri di Távora” in “Fernando Távora, Recupero dell’antico palazzo comunale «Casa dei Ventiquattro», Porto, Portogallo 2002”, *Casabella* n.º 700, pág. 64, Maio 2002

52 Afonso, José Ferrão, “A Monumentalização – Torres e escarpas, classicismo e romantismo” in Real, Manuel Luís, *A ponte e a avenida: contradições urbanísticas no centro histórico do Porto*, pág. 67, Câmara Municipal do Porto, Porto 2001

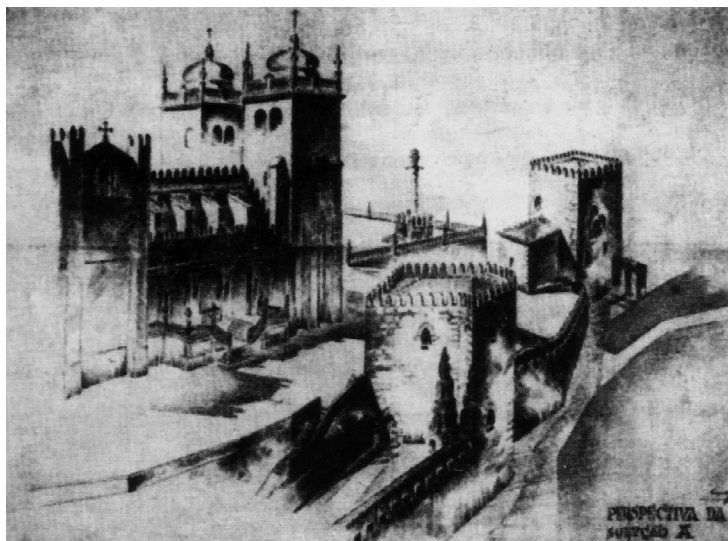


Fig. 18 Miguel Resende, Museu de História da Cidade (Torre da Cidade) e reedificação da Casa da Câmara (Casa dos 24)



Fig. 19 Ruínas da Casa da Câmara, sem data

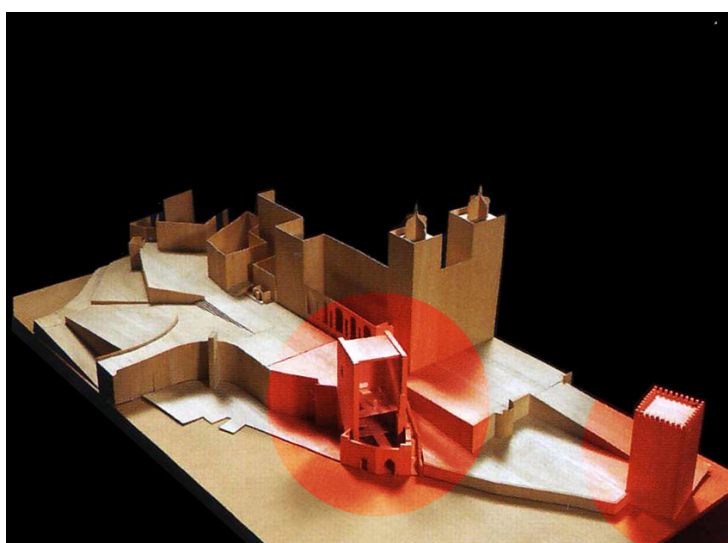


Fig. 20 Maquete da Casa dos 24, Relação com Torre da Cidade de Rogério Azevedo

com projecto de reconstrução de Rogério Azevedo. Esta última torre foi deslocada da sua implantação original, pensando-se que esta deslocação pudesse dever-se já a uma possível ligação, a estabelecer futuramente, com a, na altura, ainda não reconstruída, Casa da Câmara. A relação entre a Torre da Cidade e uma possível recuperação da Casa da Câmara está exposta num desenho de 1949 de Miguel Resende (Fig. 18).

*“A cerca de seis metros da torre da Sé Catedral do Porto foi levantado no século XV, aproveitando porventura parte da muralha dita «Sueva», um edifício-torre para instalação dos Paços do Concelho, conhecido por Casa dos Vinte e Quatro, uma vez que também ali se reuniam as Corporações”*<sup>53</sup>. O edifício que Távora reconstrói teve várias denominações. Esta Torre, *Casa da Rolaçom*, albergou em tempos os Paços do Concelho da Cidade do Porto, e era vulgarmente conhecida por Casa dos 24. Esta nomenclatura, de origem popular, está ligada à *“historiografia corporativa”*<sup>54</sup>, prendendo-se com o facto de aí se reunirem vinte e quatro representantes de diferentes corporações relativas aos diferentes ofícios da cidade.

Este edifício tinha como principal função, a de representar a sede do poder municipal. Embora fosse palco para a realização de inúmeras reuniões, o espaço não possibilitava grandes ajuntamentos de pessoas, ficando estes remetidos a áreas exteriores. Com uma implantação em grande parte similar à que Távora propõe em 1998, a Torre da Câmara situava-se nas imediações da Catedral, distando dela apenas sete metros. Também no que concerne às dimensões planimétricas e altimétricas são muitas as características recuperadas por Távora – *“O edifício apresentava uma forma de torreão, com paredes construídas em granito que atingiam «100 palmos de altura» (cerca de 22 metros), guarnecidos com ameias [...] A estrutura encontrava-se implantada somente a sete metros de distancia da Sé Catedral como que desafiando o poder episcopal”*<sup>55</sup> –.

*“Em 1998, Fernando Távora vai interromper o silêncio que se tinha instalado em volta do conjunto monumental conformado pela Sé e pelo Paço Episcopal. Sendo um tecido urbano cuja resolução carece de aprofundamento, quer à escala da cidade, quer à escala local, Távora intui esta indecisão e propõe uma alteração de pressupostos”*<sup>56</sup>. É esta alteração de pressupostos que torna este projecto tão determinante na abordagem que Siza adopta em 2000. Com a Casa dos 24, Távora propõe uma abordagem ao Bairro da Sé totalmente distinta, não só do projecto de 1968 de Siza Vieira, mas do seu próprio projecto para a Avenida D. Afonso Henriques em 1955. Contrariamente aos pressupostos anteriores, a Sé é quase desafiada pela torre que se ergue nas suas imediações. A torre exige a

53 Távora, Fernando, “Memória Descritiva e Justificativa” in *Empreitada de recuperação dos antigos Paços do Concelho*, pág. 127, Arquivo Histórico do Porto, 1998

54 Afonso, José Ferrão, “A Monumentalização – Torres e escarpas, classicismo e romantismo” in Real, Manuel Luís, *A ponte e a avenida: contradições urbanísticas no centro histórico do Porto*, pág. 67, Câmara Municipal do Porto, Porto, 2001

55 Gomes, Francisco Portugal e, “Restauro e Reabilitação na Obra de Fernando Távora. O Exemplo da Casa dos 24.” in *Arquitextos*, São Paulo, 08.095, Vitruvius, 2008

56 Costa, Alexandre Alves, “O Futuro – Dois projectos para dois tempos” in *A ponte e a avenida: contradições urbanísticas no centro histórico do Porto*, pág. 85, Câmara Municipal do Porto, Porto, 2001

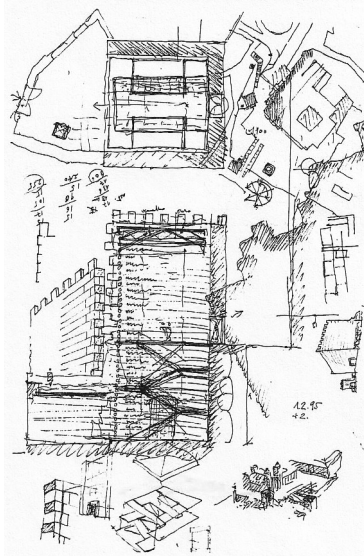


Fig. 21 Desenho de estudo para a Casa dos 24



Fig. 22 Casa dos 24 em construção, sem data



Fig. 23 Casa dos 24, sem data

“atenção dos transeuntes”<sup>57</sup>, readquirindo o protagonismo que teve em tempos. No entanto, o objectivo não é o de retirar visibilidade à Catedral, é o de lhe conferir uma leitura mais próxima da que tinha anteriormente. Siza toma, em 2000, este projecto como mote para explicar o cerne do seu projecto para a Avenida D. Afonso Henriques, o que permite, de certa forma, retirar do seu discurso justificações históricas para este tipo de abordagem. Parafrazeando Siza<sup>58</sup>, o que confere individualidade a um monumento, mais que o seu desenho, é, em grande parte, o contraste com o tecido que o envolve. Especialmente numa construção gótica, o edifício não é, geralmente, pensado para “ficar exposto mas sim amparado, rodeado”. Este discurso tal como o projecto de Távora para a Casa dos 24 constituem uma forte oposição à “tendência de «museificação» do património”<sup>59</sup>.

*“Uma vez que tal edifício foi lugar e significado do poder municipal é intenção do projecto proposto a sua transformação em memorial recordatório de longos anos de vida e de história da cidade do Porto, pela criação de um objecto arquitectónico que, invocando a torre outrora existente, em dialogo com as restantes da Sé e do Arquivo Histórico, possua um espaço interno capaz de emocionar os seus visitantes recordando-lhes tão glorioso passado.”*<sup>60</sup> São estas as palavras que Távora usa para dizer o que quer que o projecto seja. A verdade é que não existia um programa concreto a respeitar. O objectivo era criar ali um edifício de cariz público que exaltasse a História da cidade.

Embora se trate, no fundo, de um projecto de recuperação, ou redesenho, de um edifício antigo, não se pretende fazer uma reconstituição fiel da antiga Torre da Câmara. O trabalho desenvolvido na Casa dos 24 está muito distante daquele que foi feito por Rogério de Azevedo na Casa da Torre. Importa perceber o trabalho de Rogério Azevedo como parte integrante da proposta de Arménio Losa para o Largo da Sé. A Casa da Torre, ruína descoberta com as demolições, é reconstruída, num novo local, próximo da Sé, num projecto que pretendia simular o que o edifício havia sido no seu primeiro estado, “embelezado” com aberturas e balcões<sup>61</sup>. “Trata-se de um exemplo claro da facilidade com que as ruínas são reinventadas e manipuladas para servirem o presente, mantendo a verosimilhança do «histórico»”<sup>62</sup>. Távora procura afastar-se deste tipo de intervenção, pretende evocar a memória do edifício através de elementos como proporção, fundações e implantação e não através de uma qualquer linguagem mimética. No entanto, o que permanece da ruína está presente, sentem-se as fundações e a pedra velha.

Assim, levantam-se as paredes de que há vestígio. Tal resulta numa planta

57 Costa, Alexandre Alves, “O Futuro – Dois projectos para dois tempos” in *A ponte e a avenida: contradições urbanísticas no centro histórico do Porto*, pág. 85, Câmara Municipal do Porto, Porto, 2001

58 Vieira, Álvaro Siza, Discurso em vídeo para Fornace della Cava, Cava de Tirreni, sem data

59 Costa, Alexandre Alves, “O Futuro – Dois projectos para dois tempos” in *A ponte e a avenida: contradições urbanísticas no centro histórico do Porto*, pág. 85, Câmara Municipal do Porto, Porto, 2001

60 Távora, Fernando, “Memória Descritiva e Justificativa” in *Empreitada de recuperação dos antigos Paços do Concelho*, pág. 127, Arquivo Histórico do Porto, 1998

61 Afonso, José Ferrão, “A Monumentalização – Torres e escarpas, classicismo e romantismo” in Real, Manuel Luís, *A ponte e a avenida: contradições urbanísticas no centro histórico do Porto*, pág. 67, Câmara Municipal do Porto, Porto, 2001

62 Costa, Alexandre Alves; Figueira, Jorge, “Terreiro da Sé – ideias e transformações” in *Monumentos n.º 14*, pág. 78, 2001

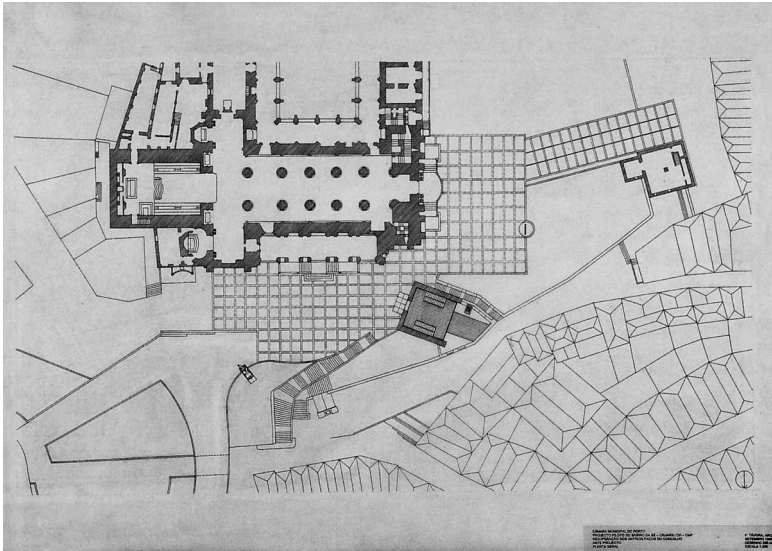


Fig. 24 Planta geral de intervenção

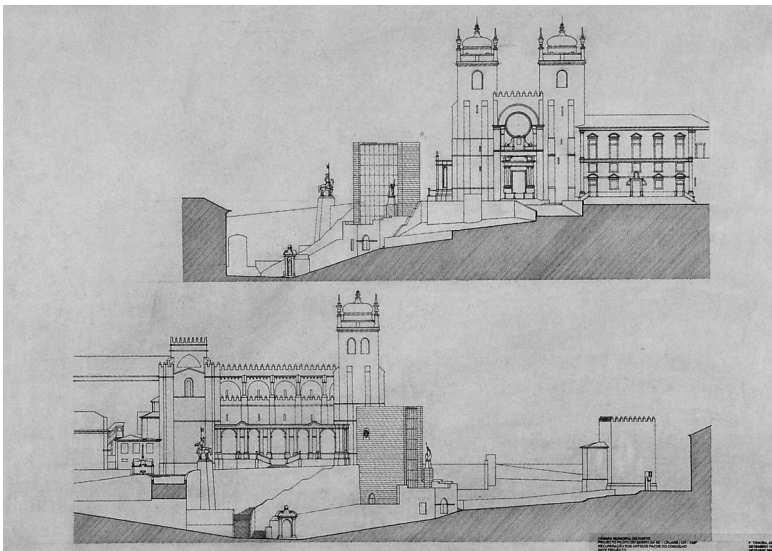


Fig. 25 Cortes gerais, relação com a Sé

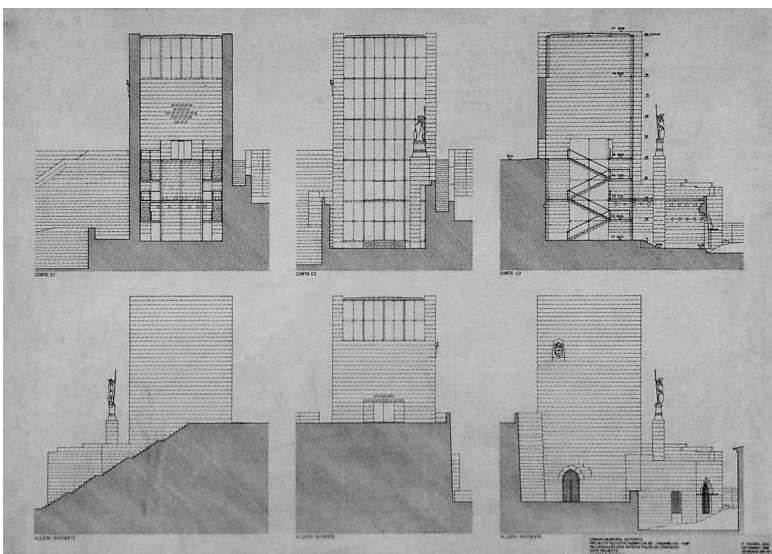


Fig. 26 Cortes do edifício

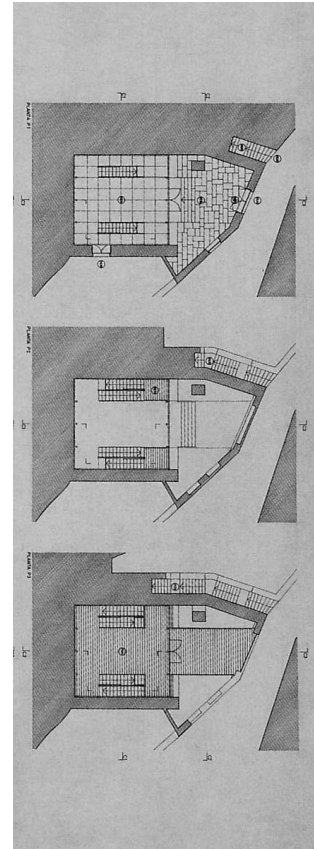


Fig. 27 Plantas 1, 2 e 3

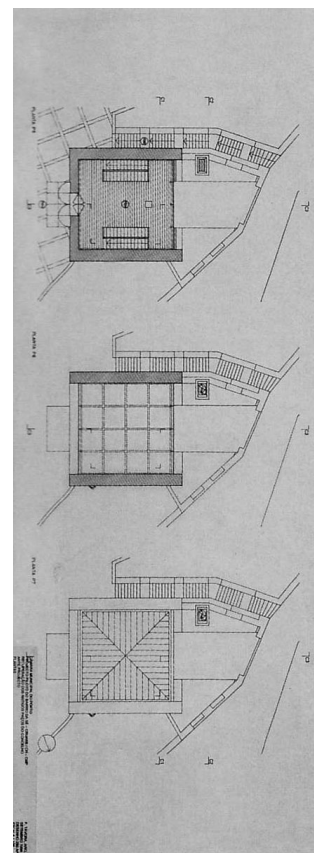


Fig. 28 Plantas 4, 5 e 6

aproximadamente quadrada em que uma estrutura em U limita o edifício em três dos seus lados, sendo o quarto, e último, aberto, totalmente em vidro, “como uma moldura, à leitura da Cidade”<sup>63</sup>. Esta evocação da Casa-Torre não se prende só com o desenho em planta. É mencionada a altura do antigo edifício como tendo *mais de cem palmos de alto*<sup>64</sup>, e é esta altura que serve de mote à eleição da altura do novo. Não só no que respeita à cércea é usado o palmo. Ele irá servir de medida padrão em muitos elementos projectuais, entre os quais, a estereotomia da pedra que reveste o edifício. Em cada pedra cabem dois palmos e isso é enfatizado quando “*deixa na pedra os sinais das mãos que desenham e constroem*”<sup>65</sup>, como marca clara do uso do palmo como medida matriz.

O granito continua a ter um papel preponderante. No entanto, há um contraste claro e propositado entre as pedras antigas e irregulares e uma estereotomia rígida que pressupõe o uso de pedras idênticas, com dimensões precisas. Porém, este contraste na forma e textura não se traduz num contraste cromático. A cor do novo edifício funde-se com a da Catedral, provocando uma sensação de unidade e continuidade. Ao granito, alia-se o uso de materiais menos comuns naquele lugar, como o vidro e o aço corten – “*O granito em paredes exteriores e interiores, o ferro corten em pilares e vigas, o latão em caixilhos comportando vidros duplos ou a madeira de castanho, forrando pisos e escadas, tudo se conjuga para o reforço de uma sóbria expressão dos espaços que, exteriores ou interiores, acompanham e condicionam o visitante*”<sup>66</sup> –.

A ruína do edifício não é manipulada mas sim mantida, respeitando a sua integridade. As paredes que sobre ela pousam respeitam a espessura das paredes antigas. A “*sala ao nível do Terreiro da sé e outra ao nível da Rua de S. Sebastião*” existentes no edifício do século XV são mantidas, complementadas por um piso intermédio. A verticalidade do edifício faz-se sentir também no interior. O objectivo de Távora é que o seu espaço interno cresça “*fortemente num apelo vertical, deixando pressentir a sua altura de 100 palmos*”<sup>67</sup>. Esta verticalidade é conseguida através da leveza dos pisos em madeira que, não encontrando as paredes, permitem a sua leitura vertical. O plano horizontal encontra o vertical, nos pisos cimeiros, apenas através dos elementos estruturais em aço. Numa outra forma de fazer o mesmo, no piso baixo, este encontro entre planos é feito através de uma grelha. Ou seja, o chão transforma-se em grelha metálica quando encontra a parede de pedra. Esta mudança de material, de certa forma, cria uma ilusão de “não-encontro”. Esta verticalidade permite mostrar claramente que a parede nova e velha são a mesma,

---

63 Távora, Fernando, “Memória Descritiva e Justificativa” in *Empreitada de recuperação dos antigos Paços do Concelho*, pág. 127, Arquivo Histórico do Porto, 1998

64 Referência a um texto citado por Magalhães Basto referente a um auto de vistoria de 8 de Fevereiro de 1783 em Costa, Alexandre Alves; Figueira, Jorge, “Terreiro da Sé – ideias e transformações” in *Monumentos* n.º 14, pág. 79, 2001

65 Gomes, Francisco Portugal e, “Restauro e Reabilitação na Obra de Fernando Távora. O Exemplo da Casa dos 24.” in *Arquitectos*, São Paulo, 08.095, Vitruvius, 2008

66 Távora, Fernando, “Memória Descritiva e Justificativa” in *Empreitada de recuperação dos antigos Paços do Concelho*, pág. 127, Arquivo Histórico do Porto, 1998

67 *Ibidem*



Fig. 29 Relação entre Casa dos 24 e Fachada Norte da Sé, sem data



Fig. 30 O Palmo, sem data



Fig. 31 Vista a partir do interior do edifício, sem data



quer em material, quer em forma, quer em implantação. Apenas muda a estereotomia e a idade da pedra. Esta unidade deve-se em grande parte à leveza do soalho em madeira o que não aconteceria se se recorresse ao betão ou à pedra.

O U, praticamente cego, abre-se comedidamente para o Terreiro da Sé. No entanto, esta abertura não implica qualquer interação com o transeunte, estando no encontro da parede com a cobertura. Das poucas aberturas neste U, destacam-se as duas portas, uma com acesso ao Terreiro da Sé e outra à Rua de S. Sebastião, sendo que *“a porta principal localizada no plano elevado do Terreiro da Sé tem a expressão da porta de um cofre que guarda bens valiosos. No entanto não é completamente opaca permitindo ao cidadão comum, ver para o interior através de duas pequeníssimas janelas circulares, que permitem a visão penetrante da curiosidade popular”*<sup>68</sup>.

O facto de, a nível programático, não existirem grandes exigências, pretendendo-se acima de tudo um espaço de cariz cívico, permitiu que o espaço não fosse compartimentado. Assim, ele assemelha-se quase a um percurso pela cidade, entre a cota alta e a baixa, organizado essencialmente através de uma escadaria dupla, simétrica.

A História do lugar está presente. Não através de um qualquer recurso à arqueologia, nem através da cópia do que ali existe. A História está presente através da articulação entre o que ali existiu e o que para ali se poderá fazer; está presente através da restauração, em certa medida, da espacialidade que ali se sentia; está presente através do quadro que o pano de vidro enquadra. Távora pretende com a Casa dos 24 criar *“uma espécie de caixa milagrosa que nos permitirá percorrer um espaço carregado de tempo”*<sup>69</sup>.

---

68 Gomes, Francisco Portugal e, “Restauro e Reabilitação na Obra de Fernando Távora. O Exemplo da Casa dos 24.” in *Arquitextos*, São Paulo, 08.095, Vitruvius, Abril de 2008

69 Távora, Fernando, “Memória Descritiva e Justificativa” in *Empreitada de recuperação dos antigos Paços do Concelho*, pág. 127, Arquivo Histórico do Porto, 1998



#### 4. AVENIDA DA PONTE, PEDAÇO DE HISTÓRIA

*“A demolição das construções entre a Ponte D. Luís e a Praça da Liberdade, efectuada durante os anos 30 a 50, deu lugar a um difícil projecto urbano, para o qual dezenas de estudos foram sucessivamente realizados e reprovados”<sup>70</sup>*

Nos textos de Álvaro Siza sobre os seus projectos para a Avenida D. Afonso Henriques é recorrente a referência à História do sítio. De certa forma, estes estudos acabam por confirmar a importância que este tema tem enquanto componente do processo projectual, enfatizando a continuidade, seja ela no tempo, no espaço ou na forma.

Assim, focamo-nos, em seguida, na História daquele lugar e do que para ele se pensou. A abordagem a este tema será feita em três momentos distintos: o primeiro, irá explanar estudos correspondentes a uma corrente de pensamento que visava monumentalizar a cidade, através da eliminação do tecido próximo aos edifícios nobres ou de excepção; o segundo, pretende descrever o que de facto ali aconteceu – demolições, construções e arranjos –; e, por último, o que se estudou para coser os fragmentos deixados pelas demolições. Para o estudo deste tema não serão abordados todos os projectos para a Avenida da Ponte, mas uma selecção representativa dos diferentes momentos por que passou esta parte da cidade.

---

<sup>70</sup> Vieira, Álvaro Siza “Projecto de Requalificação da Av. Afonso Henriques Porto, 2000, Memória Descritiva, Estudo Prévio” in Castanheira, Carlos; Porcu, Chiara, *As cidades de Álvaro Siza*, Figueirinhas, Lisboa, 2001

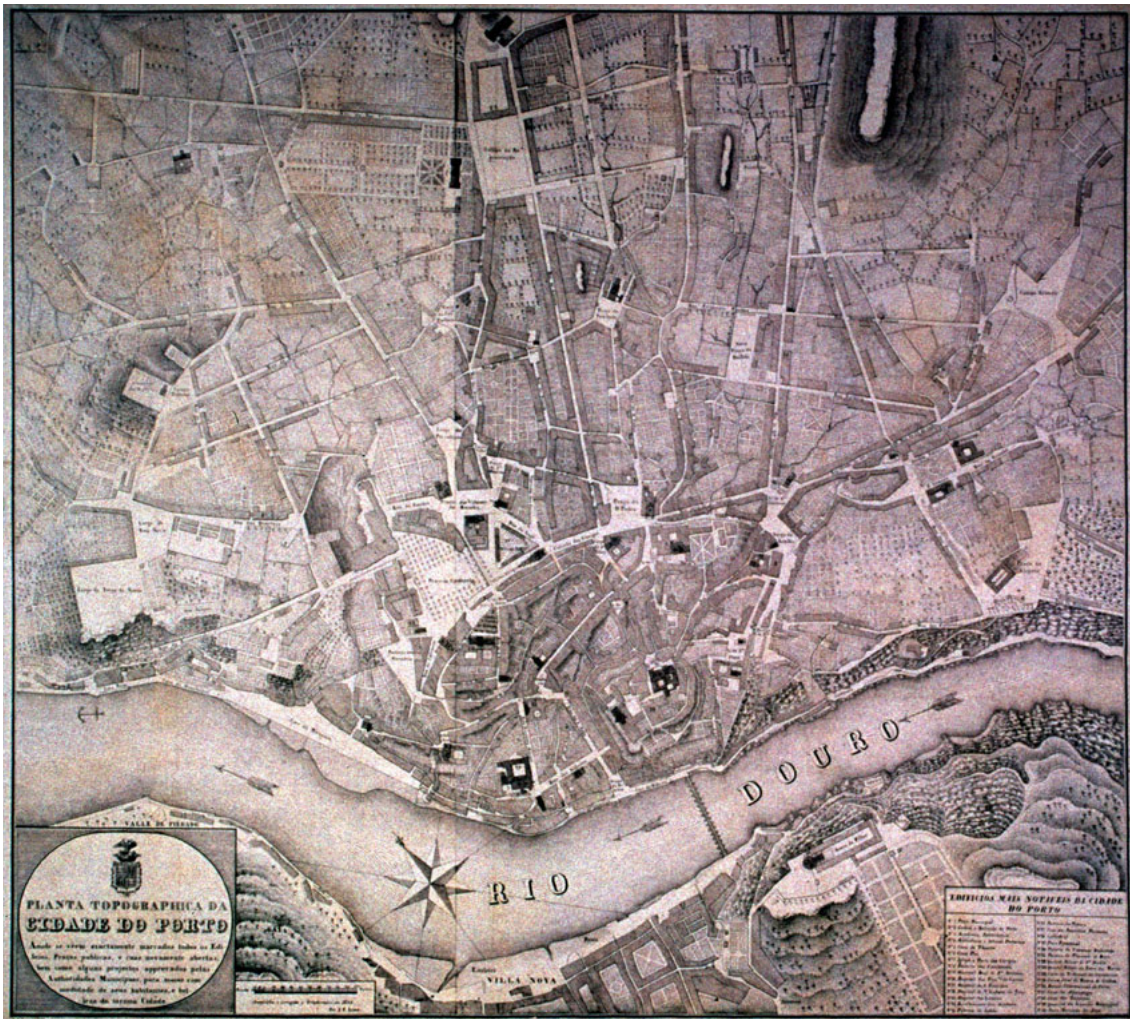


Fig. 32 Joaquim da Costa Lima, Planta Topográfica da Cidade do Porto, 1839

## 4.1 MONUMENTALIZAÇÃO

Não sendo, de todo, nossa intenção fazer uma análise histórica exaustiva do que se pensou para aquele sítio, ou das correntes que fizeram com que se sentisse necessidade de ali mudar alguma coisa, é necessário que se percebam alguns dos acontecimentos que motivaram tais estudos.

Assim, é essencial que se tenha em conta um fim de século XIX marcado pela Revolução Industrial. O decorrente êxodo rural e a necessidade de acomodar e servir a crescente população resultaram na necessidade de elaborar planos de desenvolvimento que regulassem, em certa medida, o crescimento das cidades. A isto, no início do século XX, alia-se a necessidade de reconstrução consequente dos efeitos da primeira grande guerra. Desta forma, inicia-se um período em que a questão do desenho das cidades está bastante presente.

O Terramoto de Lisboa, em 1755, pela vasta destruição que causou na capital, impulsionou uma onda de intervenções programadas na cidade. Também no Porto isto se sentiu e em 1757, *“Pombal envia para o Porto, como governador militar, um dos seus primos, João de Almada, que se há de revelar um instrumento notável da acção do ministro no Norte do país.”*<sup>71</sup>. João de Almada, demonstra desde logo interesse pelo desenvolvimento da cidade, criando ainda em 1757 a *Junta das Obras Públicas do Porto*. É importante referir que o Porto não só não tinha necessidade de se reconstruir, ao contrário de Lisboa, como também não estava numa fase de prosperidade tão grande que necessitasse modificações de grande envergadura. Desta forma, o que interessava era *“conceber e impor, dentro da Ordem, o quadro de uma cidade futura, baseada no Comércio e digna dos seus contactos internacionais”*<sup>72</sup>. Para facilitar o processo de demolições é ordenado que prevaleça o bem comum face ao direito de propriedade individual. As construções a erguer deverão responder a princípios claramente expostos de salubridade e funcionalidade – protecção contra incêndios, iluminação, ventilação –. No Porto do século XVIII procurava-se uma arquitectura *“orientada por condições económicas e sociais, à projecção de uma cidade moderna, conforme ao espirito da burguesia comercial a qual foi destinada, e capaz de responder às suas necessidades”*<sup>73</sup>. Marie-Thérèse Mandroux-França<sup>74</sup> fala de Pombal e de homens como João de Almada, que aplicaram as suas ideias no Porto, como *“verdadeiros precursores”*, na medida em que a justificação, aqui empregue, da expropriação pelo bem comum, ou utilidade pública, só é expressa, anos mais tarde, em França, na Declaração dos Direitos do Homem.

---

71 Mandroux-França, Marie-Thérèse, *Quatro Fases da Urbanização do Porto no Século XVIII*, pág. 8, Câmara Municipal do Porto, Porto, 1985

72 Ibidem

73 Ibidem

74 Ibidem



Fig. 33 Ponte Maria Pia, Construção, sem data

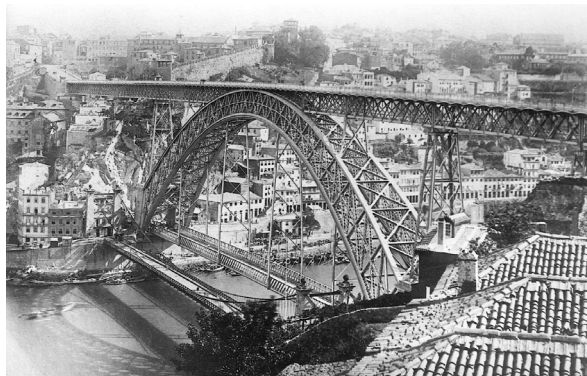


Fig. 34 Ponte Luís I antes da demolição da Ponte Pensil, sem data



Fig. 35 Estação de S. Bento, Construção, sem data

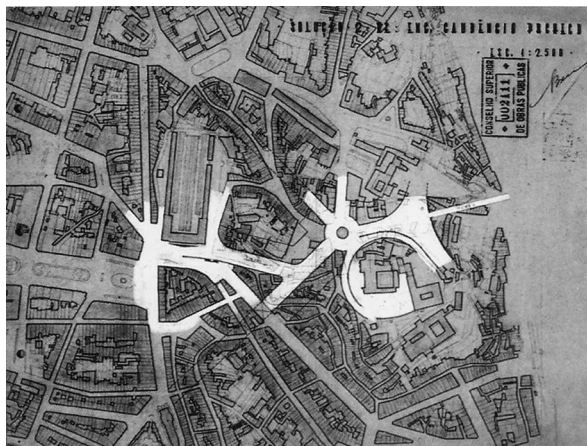


Fig. 36 Gaudêncio Pacheco, Proposta para ligação Ponte - Estação

É sobre a alçada de João de Almada, e do seu filho e sucessor, Francisco de Almada, que se fazem das maiores intervenções extra e intra muros na cidade. Estas manifestam-se no Bairro do Laranjal, onde está hoje a Avenida dos Aliados, na Rua do Almada, e na Rua de S. João. Tinha-se na Rua de S. João a vontade de criar, uma primeira ligação, franca, da cota baixa, o primeiro centro cívico e comercial do Porto, à cota alta, onde já existiam construções fora da muralha e onde seria, mais tarde, edificada a nova Câmara Municipal. Percebe-se o fundamento destas construções como uma base que suportasse a prevista expansão da cidade para Norte.

No início do século XX há uma vontade de conferir ao centro uma certa “Modernidade”, que o elevasse ao nível de outras grandes cidades europeias. É importante referir a mudança política, com a proclamação da República em 1910, que pretendia que as cidades de maior importância fossem quase um reflexo do novo regime. A tudo isto, junta-se, claramente, o progresso técnico que se reflectiu nas novas travessias sobre o Rio Douro, Ponte D. Maria, 1877, e Ponte Luís I, 1886, e na chegada da ferrovia ao centro da cidade, com a Estação de S. Bento, 1888-1916. Por conseguinte, o Porto entra no que se pode dizer ser uma nova fase. Nesta fase pretendia-se afirmar o poder municipal através da monumentalização do centro, materializada por novos edifícios públicos, pela exaltação dos monumentos antigos e abertura de grandes eixos.

Em 1886 a inauguração da Ponte Luís I possibilita a criação de uma importante ligação rodoviária Sul-Norte. A urgência de prolongar esta via para Norte aumenta quando em 1888 é entregue o anteprojecto para a Estação Central de S. Bento<sup>75</sup>. Neste contexto, é relevante perceber a Sé Catedral enquanto elemento “díspar” face à modernidade eminente que a quer rodear, relevando que, na altura, era impensável que o casario do Bairro da Sé fosse parte integrante de uma qualquer ligação de cariz monumental até ao novo centro da cidade.

Esta ligação é primeiramente abordada por Gaudêncio Pacheco em 1913. Neste estudo são tratadas maioritariamente questões que se prendem com o trânsito rodoviário. Desta forma, é proposta uma rotunda junto à Sé que pretende distribuir o trânsito para duas grandes vias, uma com destino à Batalha e outra à Igreja dos Clérigos. A Sé aparece aqui como elemento chave do projecto, figura central que marca a chegada à cidade e a distribuição para os seus diversos pontos de interesse. Gaudêncio Pacheco desenha vias de grandes dimensões que praticamente ignoram as acentuadas diferenças de cota que se sentem, vencendo-as através de viadutos monumentais – *“As diferenças topográficas a vencer e o traçado preexistente são valores subestimados em favor da clareza da proposta”*<sup>76</sup> –. Da mesma maneira que as características topográficas do terreno têm pouca consequência neste estudo, o mesmo se pode dizer das construções comuns, casas.

<sup>75</sup> A Estação Ferroviária de S. Bento, com projecto é da autoria de Marques da Silva, é usada pela primeira vez em 1896 embora só seja oficialmente inaugurada dez anos depois em 1916.

<sup>76</sup> Costa, Alexandre Alves; Figueira, Jorge, “Terreiro da Sé – ideias e transformações” in *Monumentos* n.º 14, pág. 74, 2001

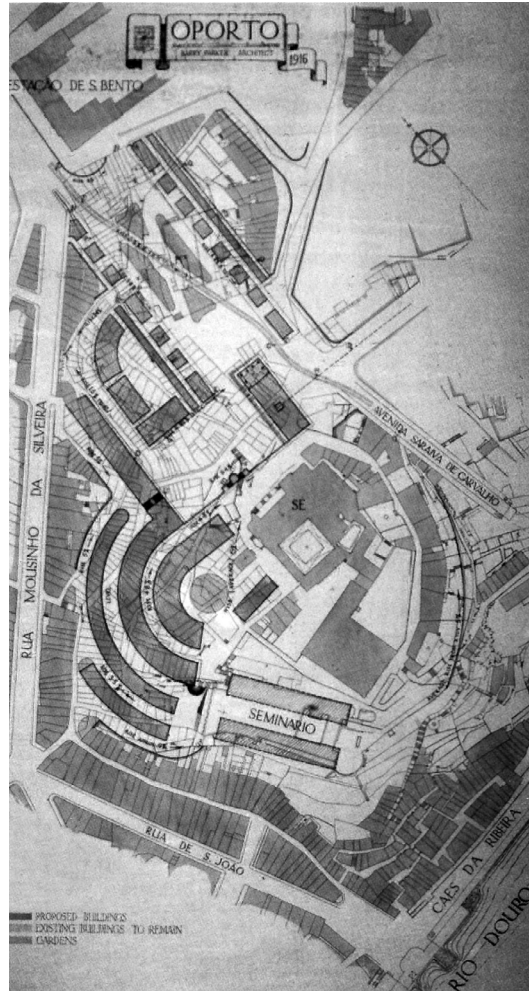


Fig. 37 Barry Parker, Proposta para ligação Ponte-Estação



Fig. 38 Ezequiel de Campos, Proposta para ligação Ponte-Estação



A verdade é que quando observada a planta, onde apenas se desenham vias e edifícios de excepção, percebe-se um total alheamento do tecido que constitui a cidade. “Pese embora o esquematismo da proposta é possível sugerir que a Sé e a Ponte D. Luís I são os protagonistas principais de um novo sistema de relações que se quer impor, e que visa resolver o conflito urbano que é latente.”<sup>77</sup> temos assim o primeiro exemplo de monumentalização. Devido à dificuldade de execução e ao custo elevado que teria o projecto foi abandonado

Em 1914, com o intuito de ir ao encontro das tendências europeias, a Câmara Municipal do Porto convida Barry Parker, adepto do movimento cidade-jardim, a desenhar a nova Avenida dos Aliados, sendo também incumbido de efectuar estudos para outras áreas da cidade, entre as quais a zona da Sé e da Ponte Luís I. Em 1916 “Surgiu assim um plano geral de remodelação para a zona da Sé, que implicava a demolição de quase todos os edifícios na sua envolvente”<sup>78</sup>. Este estudo é, em parte, diferente do de Gaudêncio Pacheco, na medida em que não é no sistema viário e na Ponte Luís I que reside o protagonismo da proposta, assemelhando-se por continuar a ter pouca consideração pelas condições topográficas do terreno em que intervém. Aqui esboça-se pela primeira vez algo com traçado similar ao que é hoje a Avenida da Ponte. No entanto, embora pretenda servir os propósitos de ligação entre a Ponte e a Estação, esta primeira Avenida da Ponte aproxima-se mais a uma “praça monumental”<sup>79</sup> conformada por edifícios com galerias comerciais no piso térreo à semelhança do que se propunha para a Avenida dos Aliados. Ainda, é importante referir que é aqui que o espaço em frente às fachadas Norte e Poente da Catedral é, pela primeira vez, geometrizado, promovendo a criação de uma praça (esplanada) através de um conjunto edificado em curva. A vontade é a de que a Sé se insira num conjunto monumental em que não “destoe”, anulando os grandes contrastes entre monumento e envolvente.

Em “Prólogo ao plano da Cidade do Porto”, de 1932, Ezequiel de Campos aborda também esta questão. Campos “defende ser possível adaptar a cidade antiga à vida moderna sem completo arrasamento”<sup>80</sup> afirmando contudo que pouco mais edifícios que as igrejas poderiam ter algum valor artístico ou histórico. No seu “Esquisto de reforma do centro actual da Cidade do Porto” propõe alterações significativas ao Morro da Sé, com o intuito de melhorar as condições viárias. Neste esquisso a Sé é envolta por uma espécie de rotunda de onde é lançada uma avenida até à lateral do Palácio das Cardosas, frente da Igreja dos Congregados. Aqui, a Sé é tida, mais uma vez como principal organizador do espaço, a proposta desenha-se à volta dela, elevando o conceito de espaço público em contiguidade com um monumento. Assim, a avenida aqui proposta, mais que da Ponte,

77 Costa, Alexandre Alves; Figueira, Jorge, “Terreiro da Sé – ideias e transformações” in *Monumentos* n.º 14, pág. 74, 2001

78 Reimão, Rute, “A IDEIA – As propostas de um novo eixo viário” in Real, Manuel Luís, *A ponte e a avenida: contradições urbanísticas no centro histórico do Porto*, pág. 41, Câmara Municipal do Porto, Porto, 2001

79 Costa, Alexandre Alves; Figueira, Jorge, “Terreiro da Sé – ideias e transformações” in *Monumentos* n.º 14, pág.74, 2001

80 Reimão, Rute, “A IDEIA – As propostas de um novo eixo viário” in Real, Manuel Luís, *A ponte e a avenida: contradições urbanísticas no centro histórico do Porto*, pág. 41, Câmara Municipal do Porto, Porto, 2001

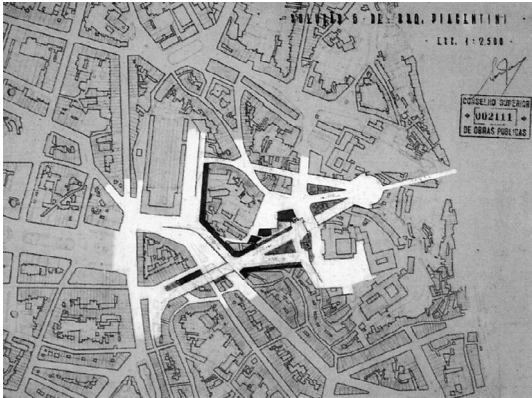


Fig. 39 Marcello Piacentini, Proposta 1 para ligação Ponte-Estação

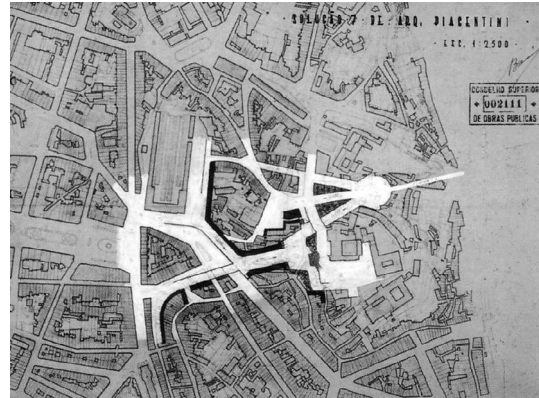


Fig. 40 Marcello Piacentini, Proposta 2 para ligação Ponte-Estação

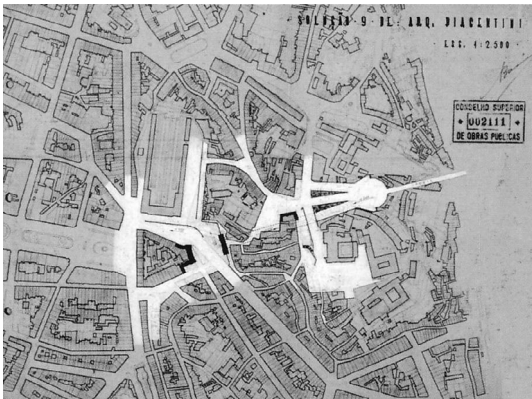


Fig. 41 Marcello Piacentini, Proposta 3 para ligação Ponte-Estação

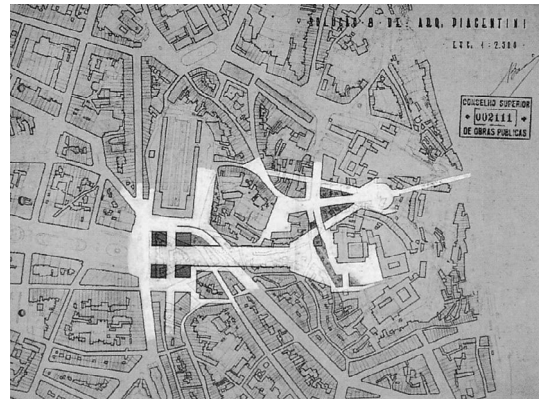


Fig. 42 Marcello Piacentini, Proposta 4 para ligação Ponte-Estação

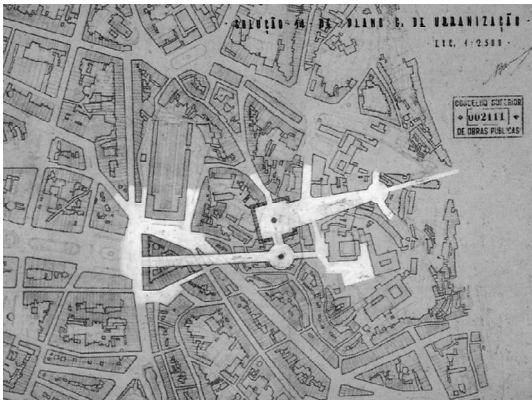


Fig. 43 Gabinete Municipal, Proposta para ligação Ponte-Estação

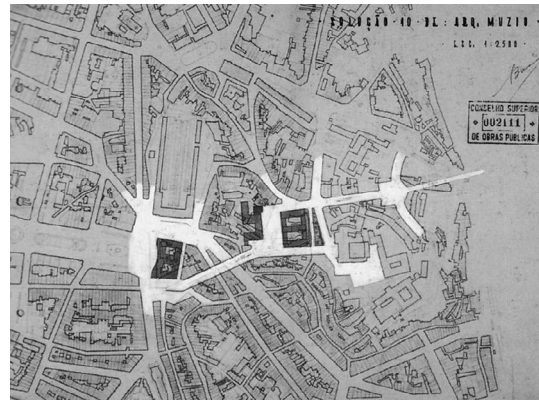


Fig. 44 Giovanni Muzzio, Proposta 1 para ligação Ponte-Estação

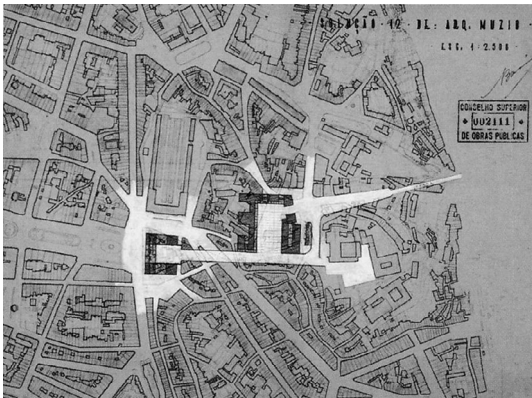


Fig. 45 Giovanni Muzzio, Proposta 2 para ligação Ponte-Estação

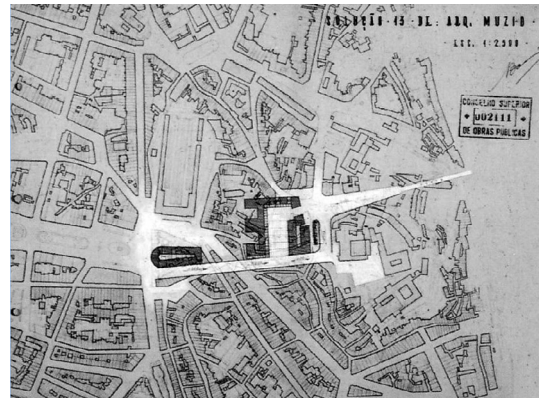


Fig. 46 Giovanni Muzzio, Proposta 3 para ligação Ponte-Estação

é da Sé.<sup>81</sup> Mais uma vez a proposta não é levada a cabo.

Marcello Piacentini aceita, em 1939, a função de colaborador urbanista. Embora não tenha efectuado por completo um plano de urbanização, efectua alguns estudos para áreas que, a seu ver, precisavam de urgente intervenção. Nestes estudos figuram projectos para as ligações entre a Ponte Luís I e o centro da cidade. Comum às várias propostas que apresenta, é o projecto de uma rotunda, no início da Avenida Vimara Peres, que distribui o trânsito em três vias: uma, a Nascente, ligava à fachada lateral da Estação de S. Bento; outra, central, culminava no largo da Cividade, ou Corpo da Guarda – conformado por um dos quarteirões demolido para a abertura da Avenida actual –; e por último, a Poente, uma via que tinha por objectivo a ligação à Avenida dos Aliados. É nesta última via que reside o cerne da proposta, sendo que é à volta dela que giram as diferentes versões da mesma. Numa primeira solução, na zona da Rua Escura, a via expandia-se para uma praça triangular rodeada por edifícios, seguindo depois em viaduto até ao Largo dos Lóios. Em seguida propõe uma nova versão desta solução em que a praça triangular é substituída por uma outra, escavada. Por último, embora com um traçado em muito semelhante, Piacentini apresenta uma proposta que considera ser a mais viável e de rápida execução uma vez que é diminuta no que concerne às demolições a efectuar. A via Poente a que nos temos referido transforma-se em túnel que desemboca na Rua Mouzinho da Silveira, prosseguindo à superfície, mais uma vez, até aos Lóios. Ainda é de ressaltar que Marcello Piacentini aborda uma versão desta via com término a eixo da Avenida dos Aliados, substituindo o Edifício das Cardosas por quatro edifícios em altura.

As propostas de Piacentini também não são construídas, pelo que a Câmara Municipal convida em 1940 Giovanni Muzio para realizar um novo Plano Geral de Urbanização e um Plano de Pormenor para o centro da cidade. O trabalho de Muzio é iniciado como resposta a uma proposta municipal prévia que consistia numa ligação Ponte/Aliados em leque, na qual o primeiro troço se inicia junto à Ponte e é rematado por uma praça monumental no Largo da Cividade, daí, uma ligação para Poente liga a uma outra praça em frente à fachada Norte da Sé, praça esta de onde arranca para Norte um viaduto que terminaria a eixo do Edifício das Cardosas. Muzio responde a esta sugestão ligando as duas praças previamente proposta, numa única de cariz monumental, e alterando o término da Avenida, que se desenhava agora em viaduto até ao Largo dos Lóios, desenhando um edifício monumental no lugar do quarteirão das Cardosas. O objectivo era o de não misturar o que era uma zona histórica, Sé e Cividade, e uma zona comercial e política, Avenida dos Aliados. Esta proposta é mais uma vez refutada pela Câmara no sentido em que realmente se pretendia que a ligação ao centro desembocasse na

81 Costa, Alexandre Alves; Figueira, Jorge, "Terreiro da Sé – ideias e transformações" in *Monumentos* n.º 14, pág. 75, 2001

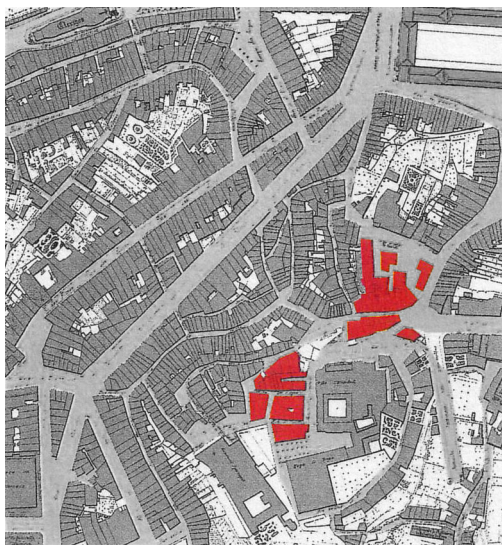


Fig. 47 Anos 30, Demolições previstas a vermelho



Fig. 48 Anos 40, depois da primeira fase de demolições

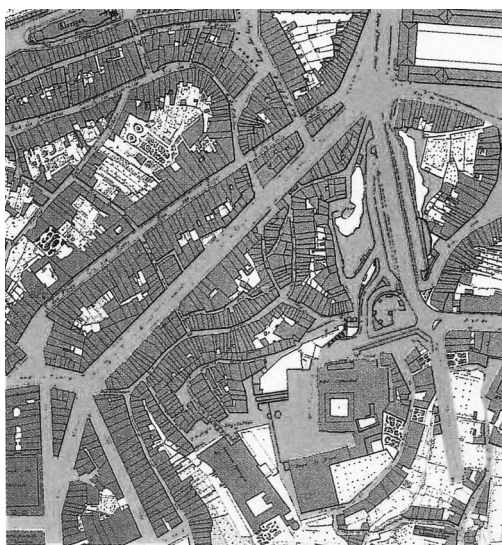


Fig. 49 Anos 60, Depois da abertura da Avenida

Avenida dos Aliados, assim, Muzio apresenta uma nova versão da proposta em que a Praça da Cidade, como a apelida, se torna ainda mais grandiosa, pontuada por dois torreões que deveriam ser visíveis da Ponte. O trânsito rodoviário seria desviado por um arruamento em frente à fachada lateral da Sé até à via principal que seguiria a eixo da Avenida dos Aliados, culminando no centro de dois edifícios paralelos à fachada da estação e unidos por um pórtico. Estes edifícios substituiriam o quarteirão das Cardosas e fariam a transição entre a nova Avenida e a Praça da Liberdade, conformando uma espécie de praça porticada, que faria a ligação entre as Praças da Liberdade e de Almeida Garrett, bem como com o Largo dos Lóios. Numa última versão deste estudo, Muzio volta à ideia original, defendendo que a nova via não deve ser desenhada a eixo da Avenida dos Aliados e redesenhando um edifício para o lugar do Palácio das Cardosas, amplia desta forma a Praça Almeida Garrett, e recebendo a nova via, uma vez mais, nos Lóios.

Com este trabalho Muzio contribui para o leque de projectos não aprovados para aquele lugar. Após o seu estudo, técnicos da Câmara continuaram a trabalhar em prol de um projecto que respondesse as exigências da Câmara e da D.G.M.E.N., o que resultou em novas versões de projectos anteriores como os de Muzio ou Piacentini. Constituem excepção aqueles que inovam por conectarem com a Praça da Liberdade pelo lado Nascente do quarteirão das Cardosas ao invés do usual contacto pelo Largo dos Lóios, a Poente.

## 4.2 DEMOLIÇÕES

Foram muitos os estudos que se fizeram na procura da melhor forma de ligar o “novo centro” da cidade, composto pela Praça da Liberdade e pela Estação de S. Bento, à Ponte Luís I e consequentemente a Gaia e ao Sul do País. No entanto, a Avenida D. Afonso Henriques e o Terreiro da Sé, hoje existentes, não são reflexo da aplicação de nenhum projecto em exclusivo, mas sim da adaptação de várias ideias para aquele lugar. Estas ideias traduziram-se em demolições violentíssimas que dizimaram alguns quarteirões quase na sua totalidade.

Com a proximidade das comemorações centenárias de 1940, surge em 1939, com o “Quadro de Projecto de Melhoramentos do Largo da Sé”, uma urgência na concretização dos trabalhos e demolições no Morro do Corpo da Guarda. Neste conjunto de documentos existem várias Memórias Descritivas em que são explicadas as diferentes propostas de melhoramentos, propostas estas que inventariam os edifícios a demolir, bem como os custos de tais demolições. O objectivo era libertar o largo de “*certos prédios inestéticos, o que permitiria desafrontar as fachadas da Sé e dos Paços do Concelho, criando novas perspectivas*”



Fig. 50 Demolições, sem data

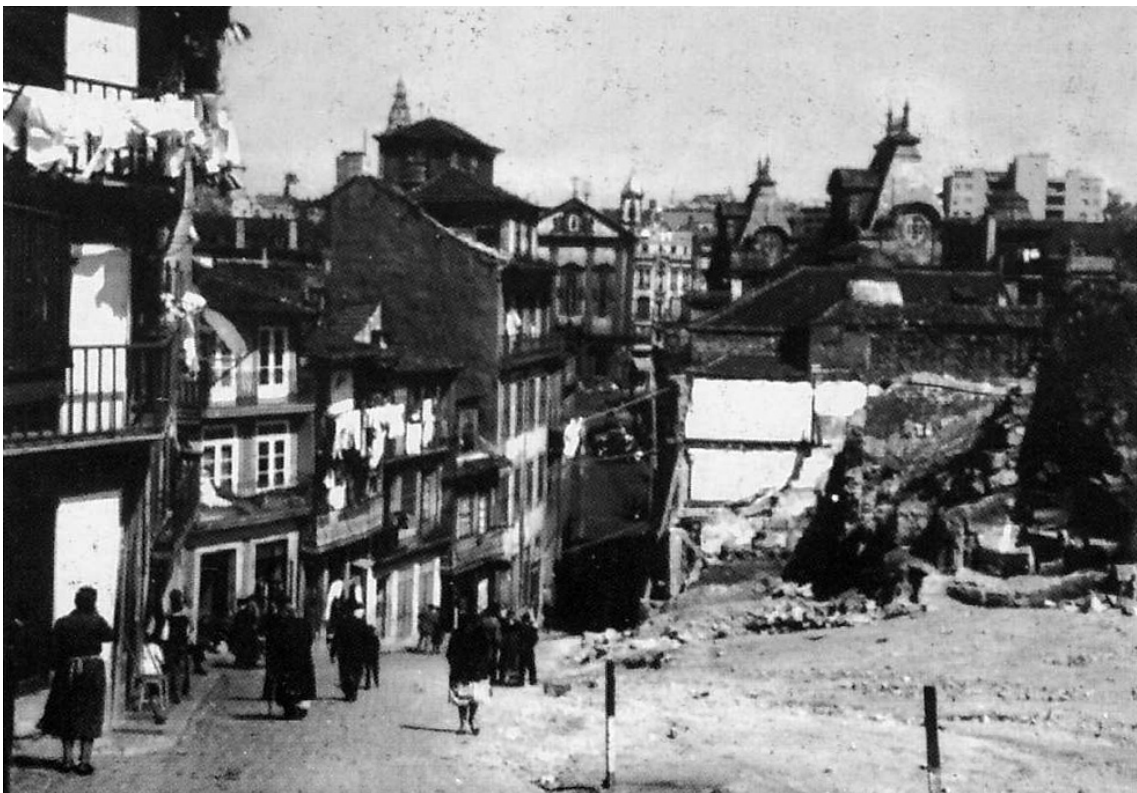


Fig. 51 Demolições, sem data

e pontos-de-vista”<sup>82</sup>. A verdade é que qualquer uma das três primeiras soluções, mesmo a mais interventiva, implicava um menor número de demolições que aquele que foi, de facto, realizado. É no fim de 1939 que Arménio Losa explica em Memória Descritiva a totalidade dos trabalhos a realizar, o porquê de tais intervenções serem necessárias e o objectivo para o Bairro da Sé. A vontade era a de conferir àquela parte da cidade “*interesse turístico, limpando-a e cuidando das suas muitas belezas, rasgando vistas sobre os pontos mais curiosos da cidade ao mesmo tempo que se cuidaria da salubridade das habitações e, finalmente, transformando-a em estação arqueológica*”<sup>83</sup>. Em “Terreiro da Sé – ideias e transformações”, Alexandre Alves Costa e Jorge Figueira reforçam a importância de Arménio Losa enquanto arquitecto de formação moderna. Assumem que é essa formação aliada às premissas da D.G.M.E.N. e dos Serviços de Obras e Urbanismo do Porto que contribuem para que estes trabalhos se coadunem com a “*ideia de encontrar uma essência estilística que reponha a verdade sobre um determinado edifício de alto valor patrimonial – o que equivale a expurgá-lo de alterações fora dessa origem e consequentemente isolá-lo como facto imperturbável*”<sup>84</sup>.

Na memória descritiva de Losa, as demolições são justificadas com a necessidade de “*embelezamento e arranjo dos dois primeiros monumentos*”, sendo que estava prevista a demolição de três quarteirões de casas “*na quasi totalidade em péssimas condições de higiene*”. Ainda, “*para melhorar a entrada estreita por onde se faz hoje o acesso ao edifício da Câmara, há também que demolir algumas casas; as que se conservam a Norte, serão reformadas ou reconstruídas em novos alinhamentos com estilo apropriado*”. É importante reafirmar a vontade de transformar a entrada Norte da Sé numa esplanada-miradouro, que contemplasse “*o casario de grande parte da cidade, a torre dos Clérigos, a Relação e S. Bento da Victória*”, bem como, permitir que a fachada da Catedral fosse observada a partir desta esplanada. Se por um lado, se procurou promover junto à Sé um espaço de contemplação da cidade, por outro, o desafogo trazido por essa esplanada, procurava conferir visibilidade à Catedral a partir do percurso em direcção à Ponte.<sup>85</sup> É de relevar que este projecto de demolições estava acompanhado de um de reedificação, que previa a reconstrução de algumas das casas demolidas, respeitando normas rígidas de linguagem e alinhamento. Note-se que, naturalmente, este processo de geometrização do Largo da Sé, havia sido já contemplado em muitos dos projectos previamente referidos.

Os trabalhos no Largo da Sé no início da década de quarenta correspondem à primeira fase de demolições para a abertura da Avenida da Ponte, que só viria a ser inaugurada com uma faixa de rodagem provisória em 1954.

82 “Memória Descritiva” in *Projecto de arranjo urbanístico da zona da Sé e Paços do Concelho*, pág. 3, Arquivo Histórico Municipal, 1939

83 Losa, Arménio, “Memória Justificativa e Descritiva do Projecto de Arranjo da Zona Histórica da Sé e dos Paços do Concelho” in *Projecto de arranjo urbanístico da zona da Sé e Paços do Concelho*, pág. 26, Arquivo Histórico Municipal, 1939

84 Costa, Alexandre Alves; Figueira, Jorge, “Terreiro da Sé – ideias e transformações” in *Monumentos* n.º 14, pág.76, 2001

85 Losa, Arménio, “Memória Justificativa e Descritiva do Projecto de Arranjo da Zona Histórica da Sé e dos Paços do Concelho” in *Projecto de arranjo urbanístico da zona da Sé e Paços do Concelho*, pág. 27 a 29, Arquivo Histórico Municipal, 1939



Fig. 52 Abertura da Avenida D. Afonso Henriques, sem data



Fig. 53 Abertura da Avenida D. Afonso Henriques, sem data



Em Dezembro de 1949 foi aprovado para a Avenida um projecto do Engenheiro Bonfim Barreiros, projecto este que era o desenvolvimento de uma proposta anterior de Miguel Resende<sup>86</sup>. A proposta de Bonfim Barreiros não só teria que ter como base o projecto de Miguel Resende, como teria que respeitar a premissa imposta pela Câmara de aumentar a largura da Avenida para vinte e cinco metros de largura, bem como incluir uma estação de camionagem. O traçado da via foi regulado pelo cunhal da estação ferroviária e pelo arranque da Rua Chã, sendo que, no interior desse quarteirão a Nascente existiria a dita estação de camionagem.

Tal como para o terreiro da Sé, também para aqui se previa uma reedificação que obedecesse a determinadas regras. Os edifícios a ladear a avenida deviam ser de cariz comercial, pelo menos no piso térreo, e de uma dimensão considerável para que conferisse à via alguma monumentalidade. Desta forma, era necessário que qualquer conjunto edificado a construir fosse alvo de um “*estudo arquitectónico detalhado*”<sup>87</sup>.

Deste 1947 que estavam em andamento as expropriações, consequentes demolições e ajustes topográficos, mesmo sem um projecto concreto a que obedecer. A Avenida D. Afonso Henriques desenhou-se com um traçado genericamente idêntico ao que Bonfim Barreiros havia proposto. Esta proposta continuou a ser revista durante todo o tempo de construção da avenida, até à sua abertura com uma faixa de rodagem provisória em 1954.

Embora tenha sido um processo penoso, extremamente estudado, mesmo em fase de construção, não se conseguiu chegar a uma solução harmoniosa e que servisse os melhores interesses da cidade. Segundo Rute Reimão todos os estudos efectuados “*não obstaram a que, logo na altura, se achasse lamentável o aspecto daquela que era uma das principais entradas da cidade*”<sup>88</sup>, referindo mesmo uma afirmação proferida pelo antigo vereador da Câmara do Porto, arquitecto Rogério de Azevedo, que se referiu àquela obra como “*verdadeira obra contra a natureza das cidades*”.

### 4.3 RECUPERAÇÃO

Durante quase meio século foi estudada a ligação entre a Ponte Luís I e o novo centro da cidade, composto pela Praça de D. Pedro, ou da Liberdade, e pela recém construída Estação Ferroviária de S. Bento. Na década de quarenta essa ligação torna-se tão urgente que a actual Avenida D. Afonso Henriques é aberta sem que houvesse um plano

---

<sup>86</sup> “*Alargava-se o final da Av. Vímara Peres para formar uma praça donde partia a nova avenida, rasgando agora o quarteirão do Corpo da Guarda até à estação e desembocando face à esquina Sul desta.*” Este projecto inicialmente previa uma via que atravessa o quarteirão das Cardosas no sentido Nascente-Poente, ligando os Lóios a S. Bento, via essa que desaparece numa segunda versão. Reimão, Rute, “A IDEIA – As propostas de um novo eixo viário” in Real, Manuel Luís, *A ponte e a avenida: contradições urbanísticas no centro histórico do Porto*, pág. 47, Câmara Municipal do Porto, Porto, 2001

<sup>87</sup> *Ibidem*

<sup>88</sup> *Ibidem*

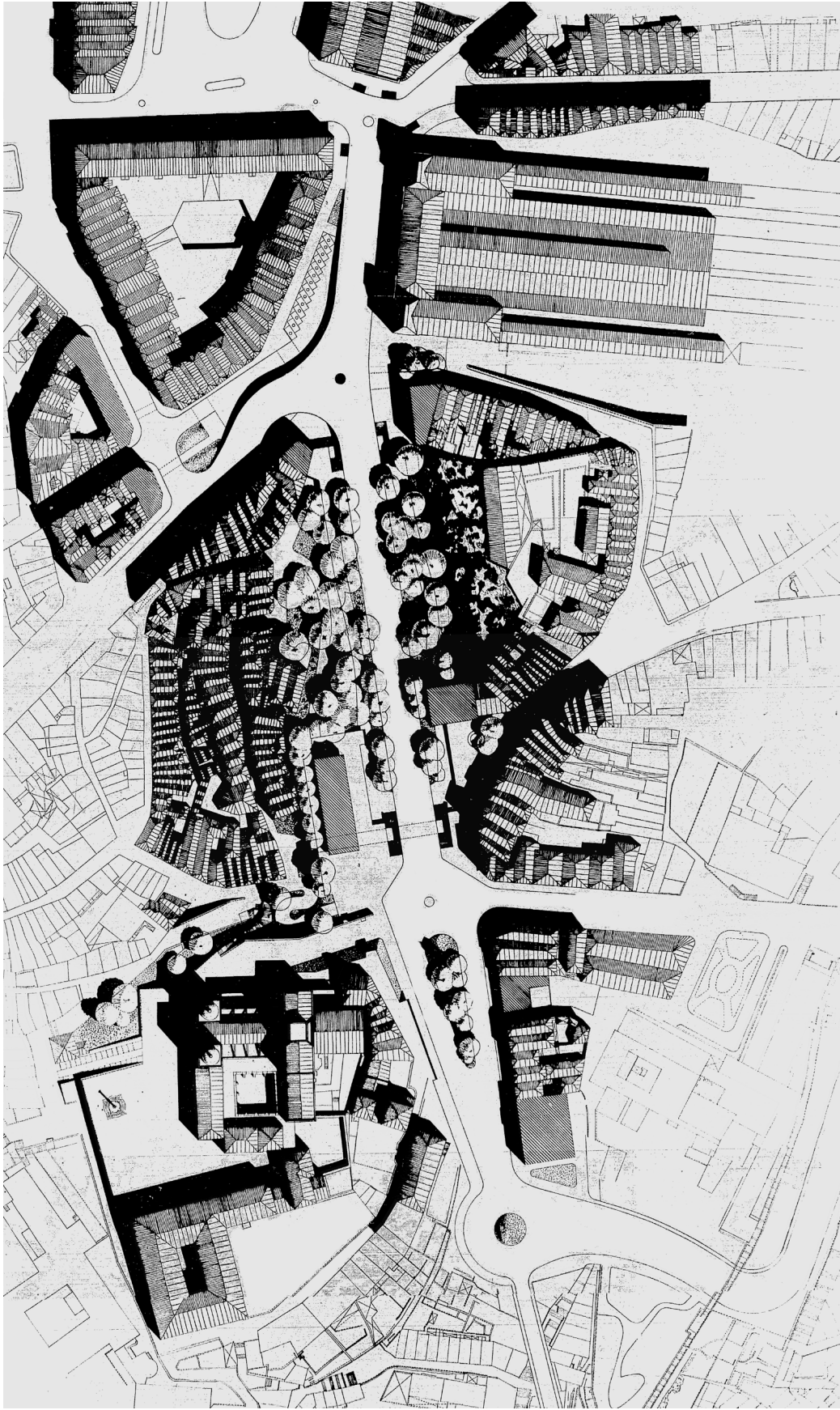


Fig. 54 Fernando Távora, Proposta geral para a Avenida da Ponte, 1955

concreto para a execução de obra de tal dimensão. Esta fase de demolições pode ser entendida quase como uma charneira entre duas abordagens muito distintas ao mesmo tema. A primeira, corresponde às inúmeras propostas com o intuito de criar uma Avenida que, por concentrar em si o único acesso viário para Sul, pudesse retratar uma imagem monumentalizada do Porto, quase como se de um átrio da cidade se tratasse. A segunda, é composta pelos trabalhos em prol de uma reconstrução da cidade, combatendo, de certa forma, os efeitos nefastos das demolições no morro da Sé. Desta última fase são protagonistas as propostas de Fernando Távora em 1955 e Luís Cunha em 1958. Também os projectos de Álvaro Siza em 1968 e 2000 podem ser aqui incluídos.

Em 1955, apenas um ano após a abertura ao público da Avenida D. Afonso Henriques, Fernando Távora elabora um estudo que visava resolver os problemas que esta abertura havia causado. Contrariamente aos estudos anteriores, o de Távora procura apaziguar os contrastes entre novo e velho. Desta forma, mais do que a Sé, o tecido que constitui a cidade antiga tem espaço para protagonismo por oposição a todos os estudos que implicavam a sua exclusão ou secundarização.

Se no projecto de 2000, de Siza Vieira a Escarpa é memória das demolições, relembrando a abertura da ferida que é hoje a Avenida, também nesta proposta de Távora o é. Não procura, de forma alguma, fingir ou dissimular os vestígios das demolições, eles são realçados, enfatizados. Com esta proposta de Távora, inicia-se uma corrente de pensamento em que o centro histórico é incompatível com mudanças repentinas.

Esta proposta de Távora desenha essencialmente através do vazio. Ao contrário da maioria dos projectos anteriores, não são previstos edifícios marginais na continuidade da Avenida. Não se pretende aqui que o espaço seja comprimido ou controlado, de certa forma, transportando a avenida para outra realidade que não a do Porto. Ela continua a relacionar-se física e visualmente com as zonas mais degradadas da cidade. A intervenção, no que concerne ao edificado construído de raiz, cinge-se a dois corpos, sendo que um deles era destinado ao abrigo do Museu Municipal e o Gabinete da História da Cidade. Se por um lado, a proposta de Távora parece muito contida, com o objectivo de não perturbar a essência da cidade antiga, por outro, é de notar a linguagem que usa quando projecta estes dois edifícios, assentes em *pilotis* balançados sobre alguns dos novos percursos pedonais. Outros edifícios são projectados para “conter” e rematar os efeitos das demolições.

Num projecto em que o edifício novo não é protagonista, importa que se leia o vazio. No que concerne à organização do tráfego, Távora propõe uma rotunda, próxima do arranque da Ponte, que articula duas vias, uma, a que segue em continuidade para Norte, até S. Bento, e outra, que direccionada para Nascente, segue pela Rua do Miradouro

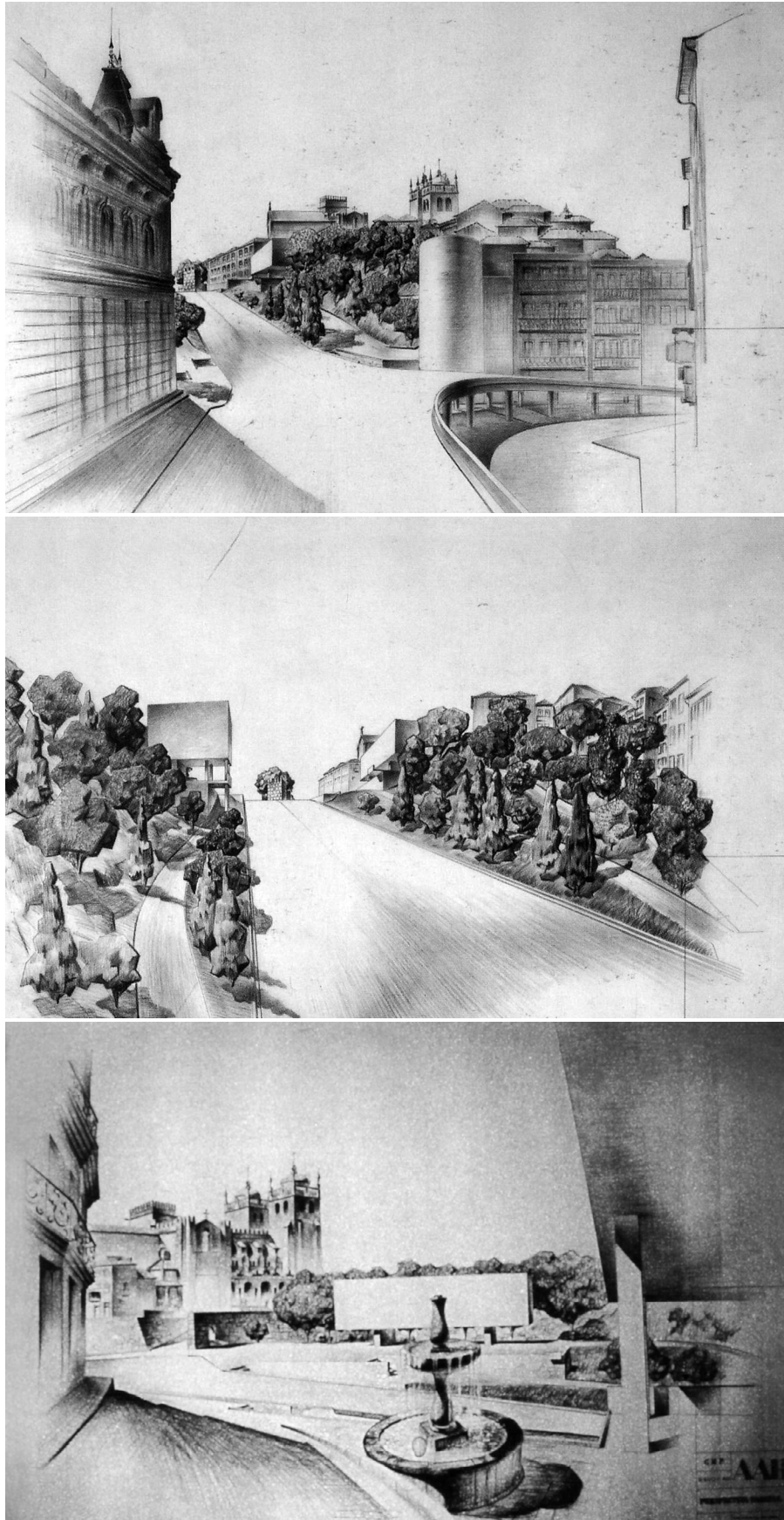


Fig. 55 Fernando Távora, Desenhos da proposta para a Avenida da Ponte, 1955

até ao Passeio das Fontainhas. Uma outra rotunda é desenhada no encontro da Avenida Vímara Peres com a Rua Saraiva de Carvalho, em direcção à Batalha. A partir deste ponto a Avenida Vímara Peres transforma-se na de D. Afonso Henriques. Uma terceira rotunda é desenhada na chegada a S. Bento, antes da Praça Almeida Garrett. Esta rotunda, em viaduto, visa articular as diferentes cotas da Praça da Liberdade, da Rua Mouzinho da Silveira e da Avenida D. Afonso Henriques. Assim, a Praça Almeida Garrett fica desenhada a dois níveis, sendo o mais baixo destinado ao trânsito pedonal e comércio local.

É nos espaços ajardinados e nos percursos pedonais que assenta o cerne do projecto. Távora, como dito anteriormente, projecta pelo vazio, cobrindo o que sobrou da cidade com vegetação e arborização. A leitura deste estudo de Fernando Távora é extremamente importante quando em paralelo com a de qualquer um dos projectos de Siza para a Avenida D. Afonso Henriques, uma vez que, pela primeira vez a escarpa é deixada a descoberto sendo que, também aqui, o que realmente importa é a memória da cidade.

Em 1958 cabe a Luís Cunha e Rogério Barroca a tarefa de redesenhar a Avenida da Ponte com o intuito de camuflar as arestas deixadas pelas demolições. A proposta de Luís Cunha tem um fundo similar à de Távora. Nenhuma das propostas tem por objectivo dotar a Avenida de uma imagem monumental através da negação da envolvente. Ela não pretende mascarar o que a envolve nem fazer parte de um qualquer jogo de aparente grandiosidade, protagonizado na cidade pela Avenida dos Aliados, Praça da Liberdade e alguns monumentos pontuais.

É projectado um edifício contínuo em forma de Z, que tem por objectivo ligar formalmente os dois quarteirões mais afectados pelas demolições – Rua Chã, no topo sul do lado Nascente da Avenida, e Rua Mouzinho da Silveira, no topo Norte, a Poente –. O braço Sul deste Z portica a entrada/saída da Avenida, rematando-a, e o braço mais longo margina-a em quase toda a sua extensão a Poente, a Norte a inflexão do edifício pretende articulá-lo com os edifícios que rematam a Rua Mouzinho da Silveira, desenhando mais um pórtico. É ainda projectado um outro edifício a Poente, junto à Estação de S. Bento, que visava acolher as instalações para o Gabinete de História e Urbanismo da Cidade. A nível programático, estava projectado, como já era comum nos projectos para a Avenida da Ponte, que o edifício fosse composto por galerias comerciais no piso térreo. Os pisos cimeiros seriam ocupados por escritórios e por um hotel. A fotografia da maquete apresenta algumas diferenças quando confrontada com a planta. Estas diferenças residem na existência de dois grandes edifícios, um a Nascente da Estação de S. Bento e outro, a Poente, mais próximo da Sé.

A compatibilização das novas construções com as antigas é feita através dos materiais

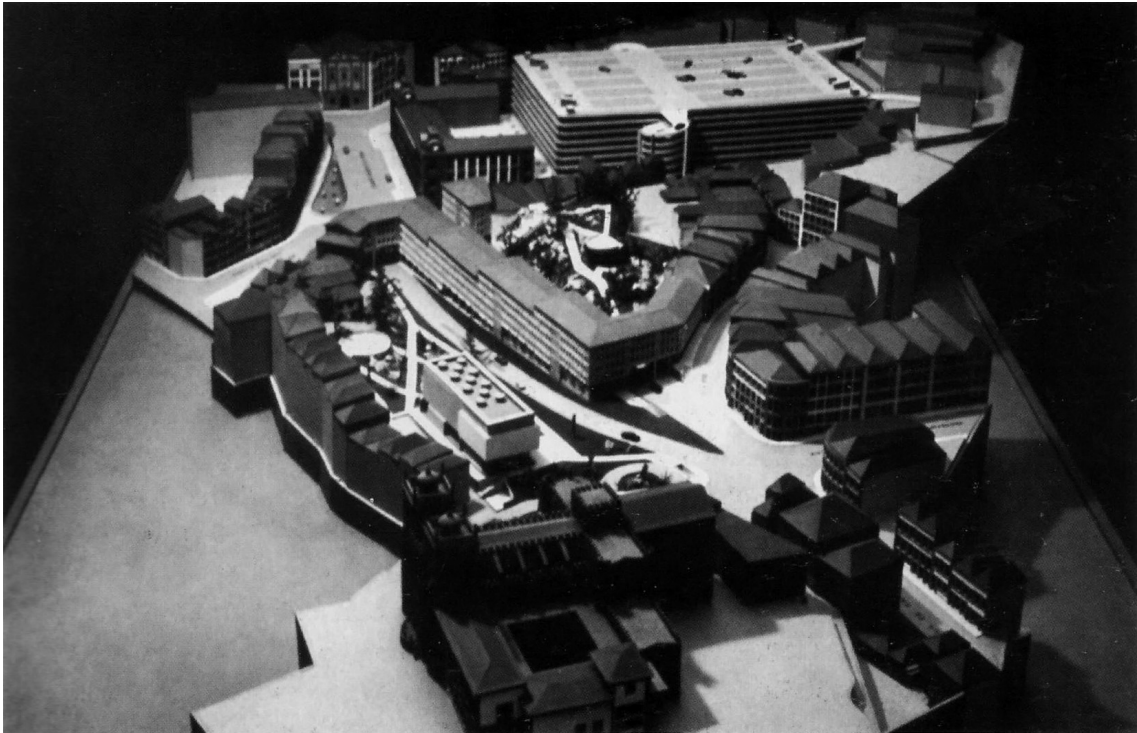


Fig. 56 Luís Cunha, Proposta geral para Avenida da Ponte, Maquete, 1959

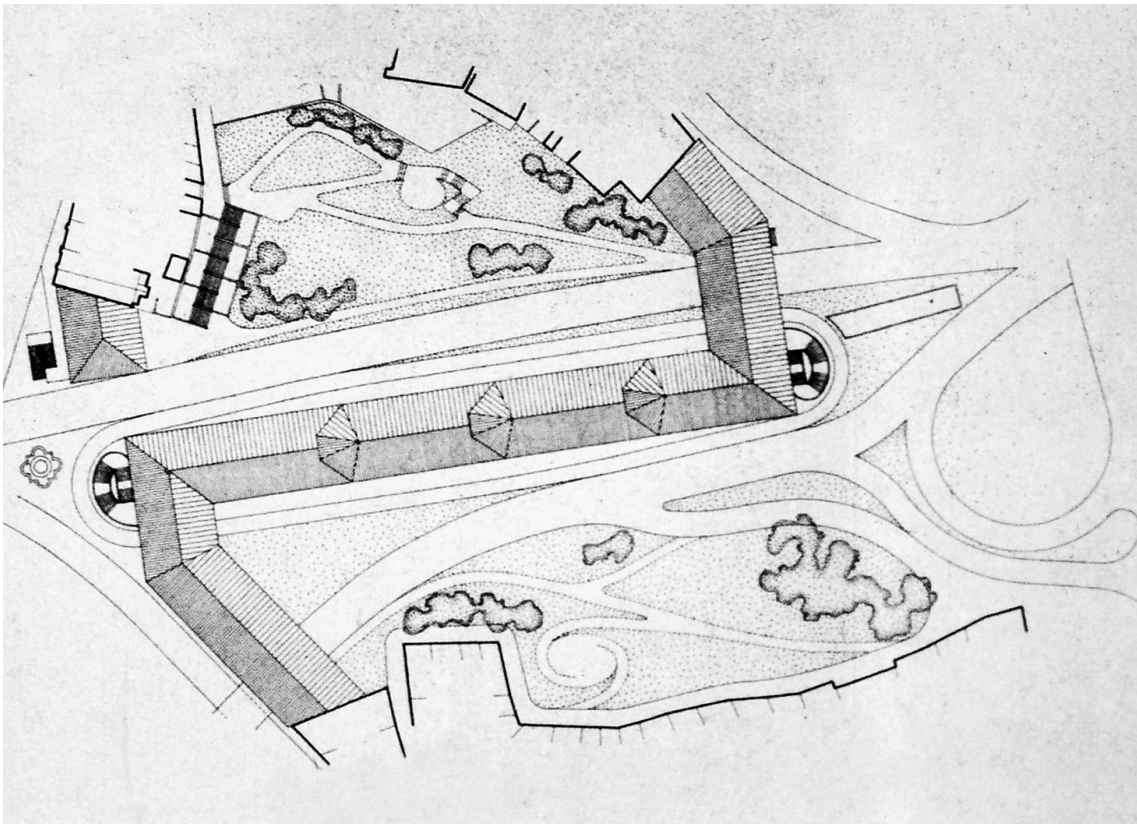


Fig. 57 Luís Cunha, Proposta geral para Avenida da Ponte, Planta, 1959

usados, e de uma certa inspiração métrica na linguagem das construções pré-existentes. Para isso, recorre-se a uma métrica em muito similar à dos cheios e vazios dos edifícios do século XVIII, e o material eleito como revestimento é o azulejo. É de salientar que apesar desta evocação do passado, o edifício proposto não procurava mimetizar o antigo mas sim reinterpretá-lo, não sendo pretendida uma cópia da cidade antiga.

Mais do que através do que constrói, Luís Cunha e Rogério Barroca, aproximam-se de Távora pelo que deixam de construir, ou, melhor, pelo que constroem através do vazio.

Também aqui, o lado Nascente da Avenida é libertado deixando que a Escarpa permaneça intacta, como reflexo do que a cidade passou. Tanto a Nascente como a Poente, a articulação entre o edifício proposto e os pré-existentes é feita através do recurso a grandes espaços ajardinados.

Como já referido, o desenho do sistema viário é componente substancial de qualquer proposta para aquela zona e naquele tempo. É necessário ter em conta que era ali a única entrada rodoviária na cidade e que estava nas imediações de vias de grande importância, fosse esta importância rodoviária ou simbólica. Este projecto é um dos que mais arrisca neste sentido, propondo um sistema extremamente complexo articulado através de dois nós principais. Estes nós situam-se nos dois extremos da Avenida, articulando-a, a Sul, com a Avenida Vímara Peres, Rua Saraiva de Carvalho, Rua Chã e com o Terreiro da Sé; e a Norte com a Rua do Loureiro, Rua Mouzinho da Silveira, Rua das Flores e Praça Almeida Garrett. Estaria pensada também uma desmultiplicação do tráfego através da criação de uma nova via, a Poente do edifício em Z, que suportaria um dos sentidos de trânsito, relegando para a via original o outro. Cria-se, de certa forma, um sistema que implica longos percursos que envolvem o quarteirão das Cardosas e o Largo dos Lóios.

Ao interferir com a visibilidade total da Sé a partir da cota baixa, o projecto de Luís Cunha não se coadunava com as premissas da D.G.M.E.N., o que levou ao seu abandono.

Este estudo de Luís Cunha e Rogério Barroca não foi, nem será o último para a Avenida D. Afonso Henriques. Entretanto aquele sítio foi alvo de intervenções pontuais que não conseguiram, nunca, repor o que foi perdido com as demolições de 40. Em 1986 é construído o Mercado de Levante de S. Sebastião, da autoria de António Moura, que albergava vendedores de bens alimentares e produtos têxteis. A degradação rápida deste equipamento leva a uma nova intervenção em 1995, com projecto do mesmo arquitecto, em que se constroem cinco placas de betão armado com coberturas revestida com elementos vegetais. Instalaram-se ali 48 comerciantes.

Neste contexto de reconstrução da cidade, outros estudos para a Avenida da Ponte foram feitos. Dois deles por Álvaro Siza, um, já abordado, em 2000, e outro em 1968. É o de 1968 que nos propomos estudar em seguida.





## 5. SSESSENTA E OITO

*“Atravessando barricadas, entre carros incendiados e ao som da Internacional, em pleno Maio de 68, o arquitecto Álvaro Siza dirige-se, em Paris, ao nº 13, Place du Panthéon, casa de Robert Auzelle, autor do Plano Director do Porto. Leva com ele um projecto, mais um entre muitos que nunca tiveram sequência.”*<sup>89</sup> Este projecto é o primeiro que desenha para a Avenida da Ponte. O projecto mereceu um parecer positivo por parte de Auzelle, sendo mesmo o único aprovado no que concerne à “saga” da Avenida da Ponte. Apesar da aprovação, o projecto de Siza não foi realizado, o que *“lhe permitiu, trinta anos depois, abandoná-lo definitivamente”*<sup>90</sup>. Este abandono é definitivo na medida em que propõe, em 2000, uma solução completamente distinta.

O projecto previa um edifício de escritórios para o lado Nascente da Avenida. Além dos escritórios, que ocupariam a maioria da área criada, previa-se a criação de um grande parque de estacionamento, a par de alguns espaços comerciais ou de restauração. É importante referir que o projecto se centrava na proposta para o edifício, não sendo, originalmente, previsto que Siza projectasse uma solução que resolvesse problemas em qualquer outra parte da Avenida. No entanto, o projecto cresce, e embora estas soluções não sejam muito explícitas quer nos desenhos, quer nos textos publicados, percebe-se, na Memória Descritiva do projecto, uma clara preocupação com a organização do tráfego e da margem Poente da via. A inserção do edifício na Avenida provocaria uma “alteração de ambiente” que implicava uma intervenção mais alargada, contrariando assim o plano desenvolvido pelo Gabinete de Urbanização – *“Deveria este programa integrar-se no estudo da Avenida D. Afonso Henriques desenvolvido pelo Gabinete de Urbanização, em revisão da proposta apresentada juntamente com o Plano Director. Durante a execução do ante-projecto, e sobretudo pela impossibilidade de evitar, como era requerido, uma alteração de ambiente, e pelas dificuldades em algumas expropriações necessárias, foi profundamente alterado o esquema previsto, tornando-se indispensável definir o novo perfil longitudinal da Avenida e estabelecer alguns princípios relativos ao arranjo da zona envolvente”*<sup>91</sup> —.

89 Costa, Alexandre Alves, “O Futuro – Dois projectos para dois tempos” in *A ponte e a avenida: contradições urbanísticas no centro histórico do Porto*, pág. 81, Câmara Municipal do Porto, Porto, 2001

90 *Ibidem*

91 Vieira, Álvaro Siza “Avenida da Ponte I, Porto, 1968 , 1.Memória Descritiva” in Castanheira, Carlos; Porcu, Chiara, *As cidades de Álvaro Siza, Figueirinhas, Lisboa, 2001*

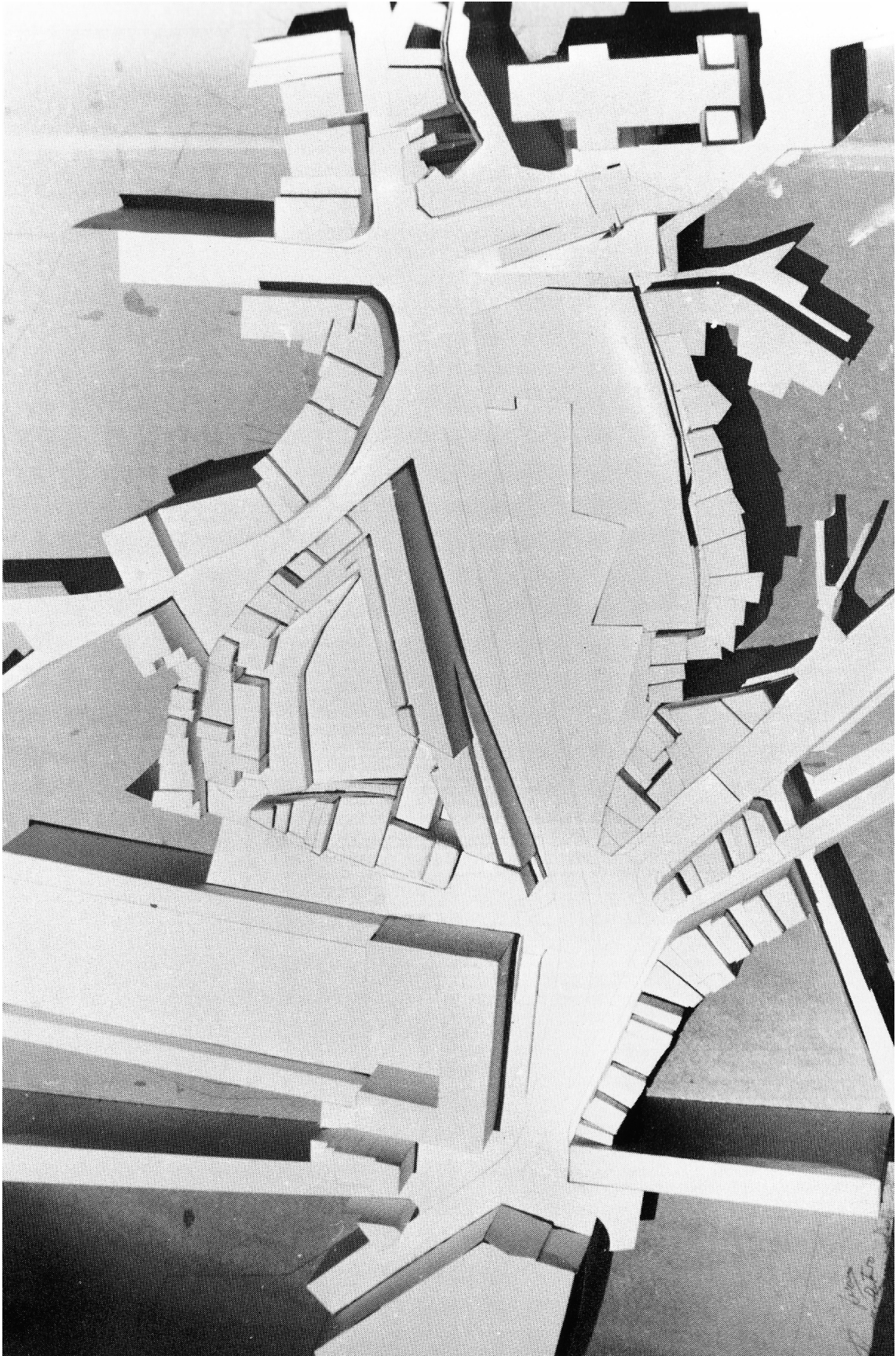


Fig. 58 Siza Vieira, Maquete da proposta geral para a Avenida da Ponte, 1968

Parafraseando Siza<sup>92</sup>, o projecto resultou do estudo das razões para a não aprovação dos estudos anteriores. Estas razões residiam num impasse entre o Plano de Auzelle e as premissas de legibilidade total da Sé da D.G.M.E.N.. O Plano de Auzelle previa a construção de um viaduto que, ligando o morro da Sé à Avenida Saraiva de Carvalho, obstruía parcialmente a visibilidade da Sé a partir da cota baixa. Assim, através da eliminação deste viaduto, o tráfego é organizado num esquema de sentidos únicos. Este esquema apoia-se na construção de uma terceira ponte – já havia sido construída a Ponte da Arrábida em 1963 –, e na revisão do sistema de paragens e rotas dos transportes colectivos do Porto, diminuindo assim a densidade de trânsito automóvel no centro da cidade. É necessário explicitar que apesar de ser proposto um sistema viário apoiado numa lógica de sentidos únicos, o projecto do edifício, e principalmente o parque de estacionamento, suporta a organização da Avenida quer em um quer em dois sentidos de trânsito.

Se por um lado a proposta de Siza é considerada “apaziguadora”<sup>93</sup>, na medida em que não intervém no lado Poente da Avenida, por outro, no que concerne à linguagem elencada, ela constitui uma ruptura com a envolvente. Álvaro Siza diz não ser já o tempo em que se pensa ser na unidade de linguagem que reside a solução para a coesão do tecido urbano. Também não é pretendido com este projecto ditar qualquer tipo de tendência futura para os edifícios a construir no centro histórico, dotando-o de uma qualquer característica global, com este projecto, Siza afirma a ideia de “*unidade entendida como polémica expressão da complexidade, iniciando aqui a sua metódica busca de uma razão que não reprima nenhum dos elementos que constituem a realidade, apenas os ordene para que coexistam*”<sup>94</sup>.

Gregotti afirma que, na obra de Siza, é sempre possível reconhecer as características do meio em que se insere, seja o reflexo da topografia ou da História que o lugar carrega. Siza deixa que o lugar e a História sejam protagonistas da proposta – “*actores principais*”<sup>95</sup> –. Assim, o Porto é aqui peça mais que integrante, chave do projecto. Continua descrevendo o Porto como cidade pouco “pacífica”, aqui não reina a ordem pombalina de Lisboa. Por oposição, o Porto é uma espécie de misto “*desordenado e vivo entre um suporte geográfico maravilhoso, uma cidade antiga e um enorme desenvolvimento urbano no século XIX*”<sup>96</sup>. É este Porto em que Siza constrói, e é a complexidade do meio, e a da consequente integração da obra nele, que confere ao seu trabalho uma riqueza extrema que combina actos quase miméticos com outros que não podiam ser mais distantes do existente.

92 Vieira, Álvaro Siza “Projecto de Requalificação da Av. Afonso Henriques Porto, 2000, Memória Descritiva, Estudo Prévio” in Castanheira, Carlos; Porcu, Chiara, *As cidades de Álvaro Siza*, Figueirinhas, Lisboa, 2001

93 Seara, Ilda, *Siza Não Construído – Unbuilt*, pág. 10, Arteditores, Matosinhos, 2011

94 Costa, Alexandre Alves, “O Futuro – Dois projectos para dois tempos” in *A ponte e a avenida: contradições urbanísticas no centro histórico do Porto*, pág. 81, Câmara Municipal do Porto, Porto, 2001

95 Gregotti, Vittorio, “La Passion d’Alvaro Siza, selon Vittorio Gregotti” in *l’Architecture d’Aujourd’hui*, n.º 185, pág. 42, 1976, tradução

96 Ibidem

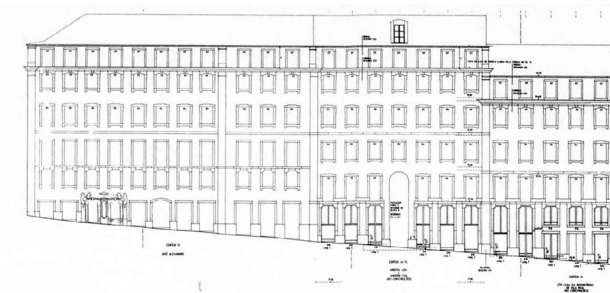
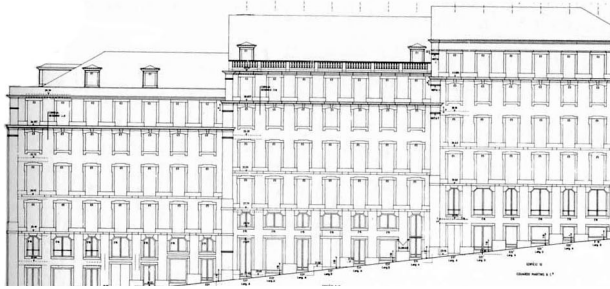


Fig. 59 Siza Vieira, Reconstrução do Chiado, 1989 - ...

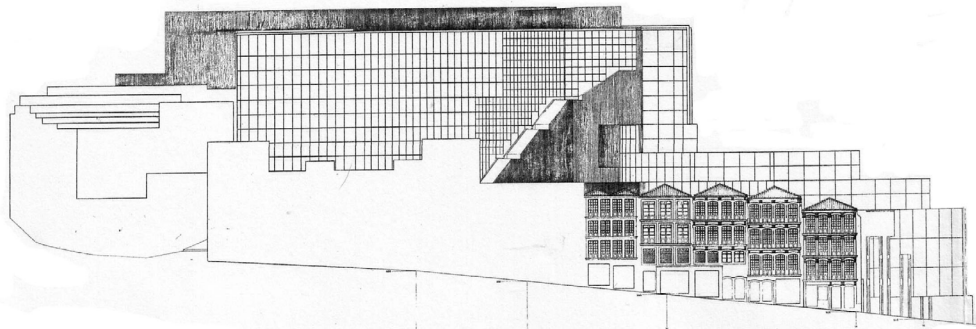


Fig. 60 Siza Vieira, Alçado Norte do Edifício na Avenida D. Afonso Henriques, 1968 (As fachadas de edifícios oitocentistas desenhadas correspondem aos edifícios a reconstruir)



Fig. 61 Siza Vieira, Desenho Geral de Intervenção, 1968

Interessa perceber como o faz. Fecha o quarteirão a Nascente, numa reinterpretação do que foi o antigo Quarteirão do Corpo da Guarda, articulando o velho e o novo. Através de um processo de “colagem”, Siza integra no projecto algumas construções do século XIX. Podemos perceber este arranque do projecto com a reconstrução dos edifícios antigos, quer na Rua do Loureiro, quer na Rua Chã, quase como um prenúncio do que Siza faz na reconstrução do Chiado (Fig. 59 e 60). Aqui não há, de facto, vontade de desenhar algo diferente, esse protagonismo está guardado para o edifício principal. Desta forma, a restante intervenção pretende fundir-se com a envolvente. Esta inclusão dos edifícios oitocentistas no projecto, é mais que colagem pura do pré-existente e carrega um conhecimento do que são as casas do século XIX no Porto. Na Figura 61, pode ler-se “*ver fotos de aumentos de andares em casas antigas*” o que denota uma clara preocupação com a legitimidade do que para ali projecta. Estas construções são articuladas com o novo edifício, que, num máximo de onze andares, face à cota mais baixa de implantação, se impõe como algo indiscutivelmente novo. Se por um lado recupera e mimetiza o que já existe, por outro não pretende, nunca, minimizar a intervenção para que ela se funda com o pré-existente. Para Siza, as cidades constroem-se a partir da sobreposição de camadas, “*Não crescem em imediata beleza. A beleza revela-se por lenta e longa acumulação e selecção.*”<sup>97</sup>. Reforçando esta mesma ideia, com o projecto do edifício “cose” as pontas que ficaram soltas quando se rasgou a Avenida, provocando uma nova leitura do meio em que se insere. A cidade transforma-se.

Este projecto revela, como já referido, uma capacidade incrível de relacionar o novo com o existente. A unidade de quarteirão – compreendida entre a Rua Chã e do Loureiro – é reposta apesar dos contrastes evidentes entre os tempos das construções. Esta convivência pacífica entre novo e velho parece quase natural, como se para ali não se esperasse outra coisa. Das construções oitocentistas da Rua do Loureiro arranca o pano de vidro, com uma cércea semelhante à destas e que, sensivelmente a meio da avenida, sobe, abruptamente para se adaptar à das construções do século XIX na Rua Chã, a Sul. Os edifícios antigos são reconstruídos – fielmente no que concerne ao desenho das fachadas e com algumas alterações interiores que permitam a adaptação aos novos programas a albergar –, e é através deles, e dos seus vãos no piso térreo, que as pessoas são convidadas a percorrer o interior de quarteirão. O percurso entre S. Bento e a Ponte pode agora ser feito pelos peões também, no que se poderiam considerar, as “costas” do novo edifício. Este percurso está pontuado por programas diferenciados, que promovem ligações com os diferentes pisos – aproveita-se assim a pendente acentuada da via –, mas, a par de qualquer função programática, a sua riqueza é lhe conferida pelo seu desenho formal. Ele está pontuado por aberturas e estrangulamentos, aproximando-o dos percursos antigos da cidade medieval.

---

97 Vieira, Álvaro Siza, “Porquê um arquitecto e porquê eu?” in *01 Textos*, pág. 297, Civilização Editora, 2009.

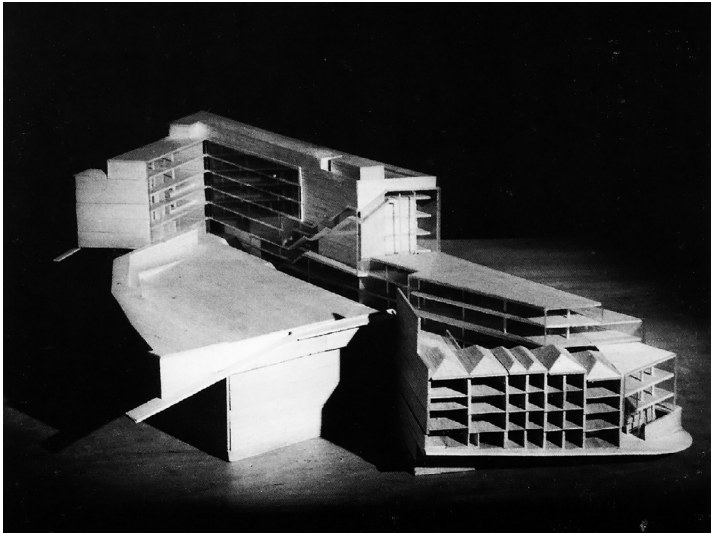


Fig. 62 Maquete do Edifício, Vista Norte

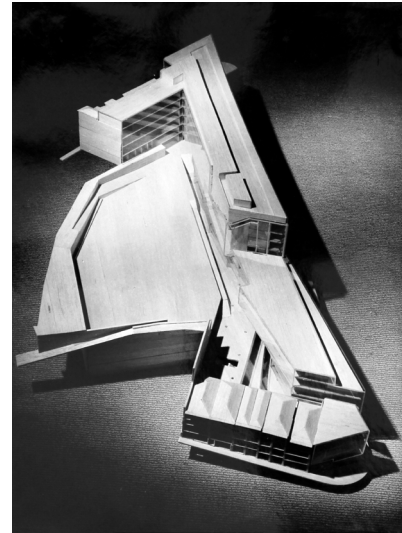


Fig. 63 Maquete do Edifício, Vista Aérea Norte

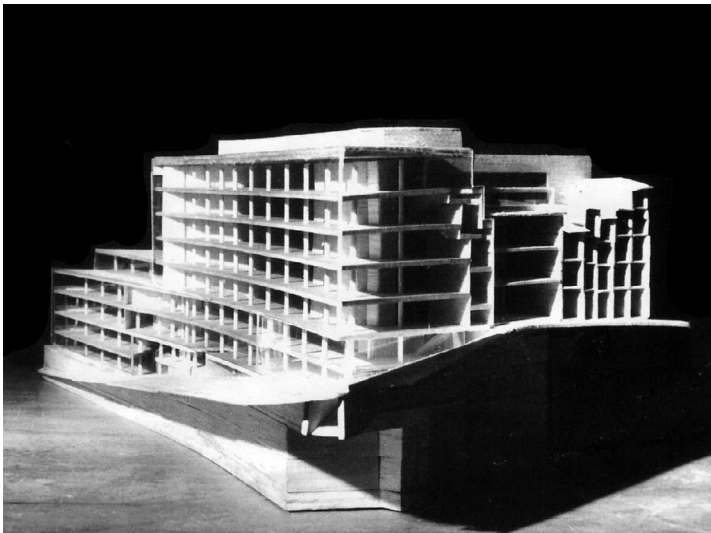


Fig. 64 Maquete do Edifício, Vista Sul

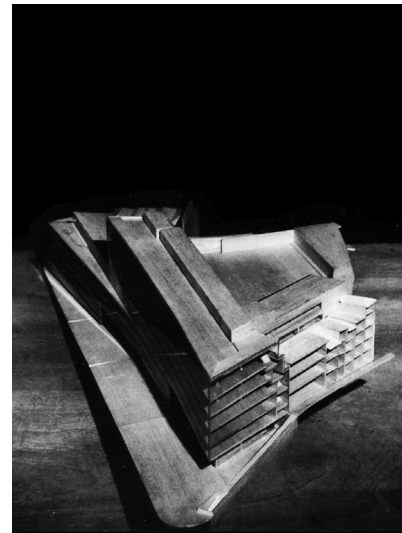


Fig. 65 Maquete do Edifício, Vista Aérea Sul

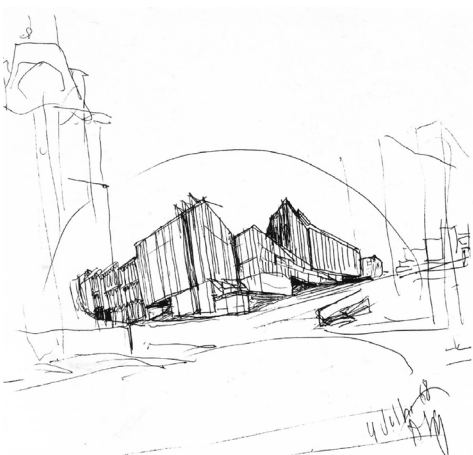


Fig. 66 Desenho de Estudo, Topo Norte

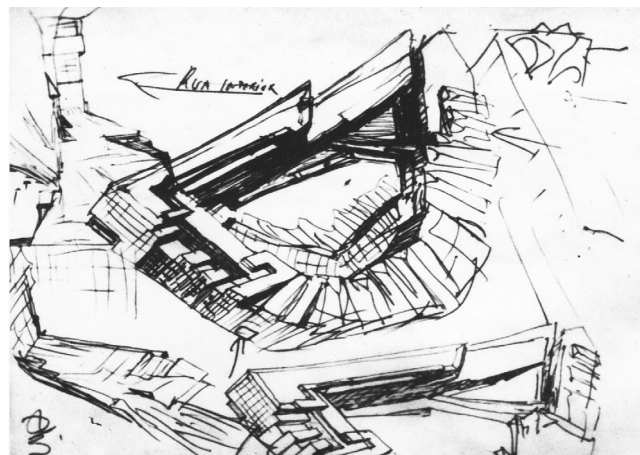


Fig. 67 Desenho de Estudo, Geral, Interior de Quarteirão

Há claramente uma componente do projecto que se prende com uma espécie de exaltação da história do lugar. Como já referido, esta exaltação não se prende com uma reprodução fiel do que ali existiu, não se pretende copiar integralmente a linguagem das construções oitocentistas e fundir o edifício com o que o rodeia. Esta exaltação é feita, em parte, através de contrastes.

Segundo Alexandre Alves Costa<sup>98</sup>, neste primeiro projecto, a cidade antiga é encarada como “*imagem estática, reproduzível mas não integrável como coisa ainda viva, a história é o que se vê dela e é matéria puramente estética*”. Não existem grandes relações de traçado, muito menos de linguagem. Se em 2000 Siza evoca a História do sítio através da reinterpretação do tecido antigo, em 1968 fá-lo, em grande parte através, do reflexo da envolvente. Para tal recorre ao pano de vidro. Embora este tema do pano de vidro reflector, tenha sido já muito usado, por exemplo, na arquitectura do movimento moderno, ele é aqui abordado de uma forma peculiar. A par da vontade de transformar o edifício numa espécie de ecrã em que são apresentadas imagens da cidade, está, segundo Gregotti<sup>99</sup> uma outra, de “anular” de certa forma o objecto. O pano de vidro torna o que reflecte, a cidade, protagonista por oposição ao edifício que cobre.

Na Memória Descritiva<sup>100</sup> Siza descreve o projecto em três alíneas distintas: Integração na Zona, Distribuição do Programa e Construção. Para que se entenda o projecto é relevante entender o que diz sobre ele, sendo que serão os pontos que sublinha que estão, certamente, na origem do projecto, residindo aí, o que o levou a desenhá-lo como desenhou.

Diz que o plano do Gabinete de Urbanização em que se enquadra o projecto “*prevê a construção marginal apenas do lado nascente*” o que “*abre a possibilidade de manter as virtualidades do estudo de 1955, sem prejuízo de alguns aspectos introduzidos pela solução posterior*”.<sup>101</sup> São poucas as palavras que usa para descrever a solução. Inicia-o por fazer referência ao parque de estacionamento, elemento programático que considera importantíssimo para a valorização do projecto face a soluções anteriores. O parque de estacionamento é descrito como “*silo oculto pelo edifício de escritórios*” – o uso da palavra silo será, aqui, empregue em alusão ao funcionamento do espaço –, e seria construído no interior do quarteirão conformado pela Rua do Loureiro a Norte e pela Rua Chã a Sul, sendo rematado a Poente pelo edifício projectado. A construção deste parque implica a demolição da escarpa, a Nascente, bem como de alguns prédios, possibilitando assim a criação de um espaço público no interior de quarteirão. Este espaço público, praca, tem

---

98 Costa, Alexandre Alves, “O Futuro – Dois projectos para dois tempos” in *A ponte e a avenida: contradições urbanísticas no centro histórico do Porto*, pág. 81, Câmara Municipal do Porto, Porto, 2001

99 Ibidem

100 Vieira, Álvaro Siza “Avenida da Ponte I, Porto, 1968 , 1.Memória Descritiva” in Castanheira, Carlos; Porcu, Chiara, *As cidades de Álvaro Siza*, Figueirinhas, Lisboa, 2001

101 O estudo de 1955 referido é o de Fernando Távora para a Avenida e o que Siza se refere como posterior é o de Luís Cunha em 1959

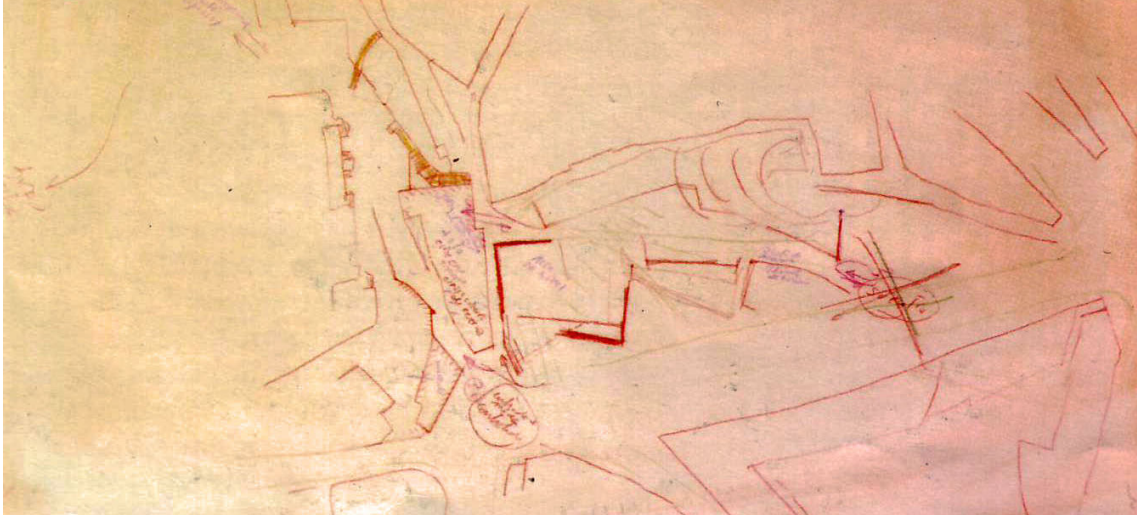


Fig. 68 Desenho de Estudo, Margem Poente

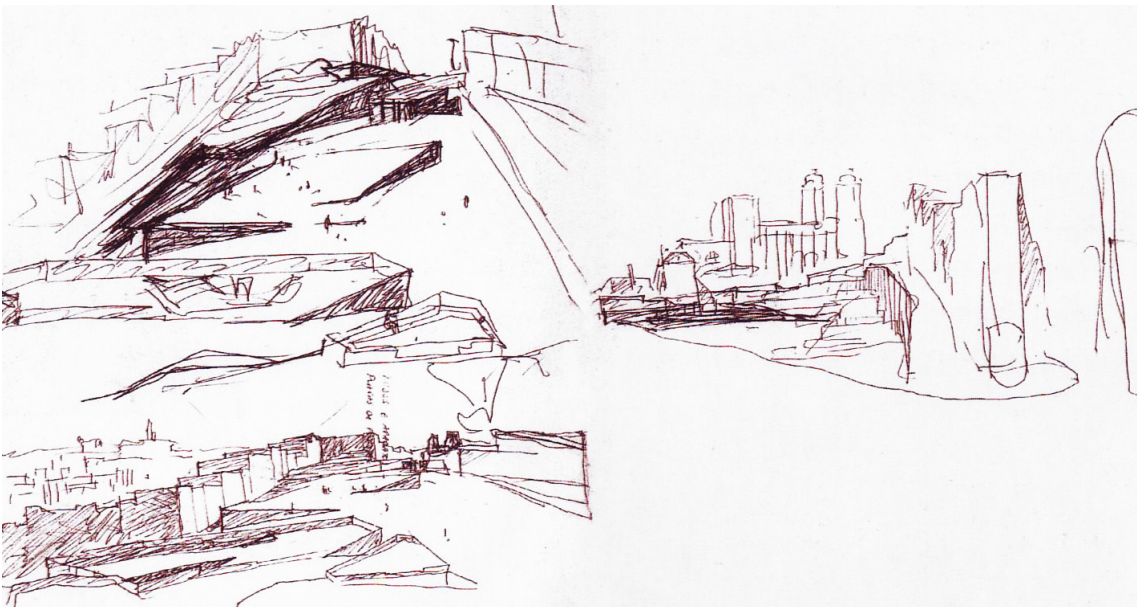


Fig. 69 Desenhos de Estudo, Margem Poente

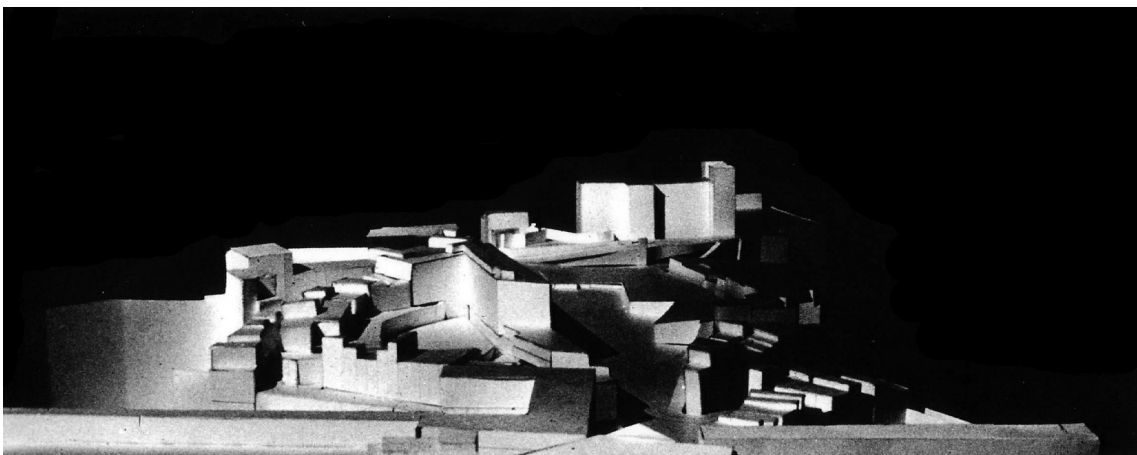


Fig. 70 Maquete da intervenção geral, Vista Norte



por objectivo introduzir no interior de quarteirão novas dinâmicas, revitalizando-o.

*“A ideia central do ante-projecto traduz a generalização desta proposta de continuidade: sendo o espaço libertado consequência de uma modificação estrutural, provocada pela construção da Ponte D. Luiz, isto é pela expansão da cidade (cuja história se lê nos sucessivos anéis sobranceiros) e pelo deslocamento do seu centro, considera-se que a intervenção a propor deverá ter em conta o significado desse espaço, respondendo às suas exigências quantitativas e qualitativas e ordenando as suas relações com os volumes e espaços livres que o envolvem.”*<sup>102</sup> É relevante reforçar o uso da palavra continuidade. O que daqui se retira é que a vontade é a de perceber o espaço para o qual se projecta como consequência de uma mudança brusca na cidade. A Avenida da Ponte é de facto testemunho de uma necessidade de expansão. Esta expansão teve como consequência a emergência de um centro à cota alta e conseguinte necessidade de ligar esta cota à outra margem do rio, facilitando a entrada e saída da cidade. Importa então, de certa forma, que a envolvente seja tida em grande linha de conta, uma vez que o objectivo é que se diminua a percepção de quebra, ferida, em prol de uma outra, a de continuidade, através do novo “ordena-se” o velho.

*“O edifício projectado refaz a unidade do quarteirão, ao mesmo tempo que responde ao perfil e caracterização do percurso entre a Ponte e a Praça Almeida Garrett, prolongando o alinhamento da Avenida Vímara Peres, a sul, variando de cércea, participando na definição da Praça, a norte.”*<sup>103</sup> São estas as palavras elencadas pelo autor para descrever em poucas linhas o cerne do projecto e a sua contribuição para a cidade. Ainda, reforça que foi necessário ajustar a relação entre as aberturas da Avenida D. Afonso Henriques e a Rua Mouzinho da Silveira, para que, em conjunto com o tratamento do espaço a poente e com a Sé como pano de fundo, possam concorrer para o “restabelecimento da unidade da Praça, em moldes que traduzam a realidade”<sup>104</sup>.

A Poente o estudo é esquemático. É proposto que se ordene a encosta rochosa pelo recurso a grandes terraços, que permitam uma área de esplanadas *“compatível com o movimento e características da zona”*<sup>105</sup>. O desenho destes terraços prende-se com o estudo da implantação dos prédios antigos, demolidos no início da década de cinquenta. Assim, apesar de uma abordagem completamente distinta face ao projecto de 2000, já em 1968, Siza demonstra uma vontade de evocar a memória da cidade através de uma reinterpretação dos traçados antigos. Para si, o arranjo deste lado Poente da Avenida D. Afonso Henriques é crucial para a conformação da Praça Almeida Garrett.

Na alínea três da Memória Descritiva, Construção, o projecto é descrito no que concerne aos materiais elencados e outras questões de ordem funcional. Justifica-se o

102 Vieira, Álvaro Siza “Avenida da Ponte I, Porto, 1968”, 1. Memória Descritiva” in Castanheira, Carlos; Porcu, Chiara, *As cidades de Álvaro Siza*, Figueirinhas, Lisboa, 2001

103 Ibidem

104 Ibidem

105 Ibidem

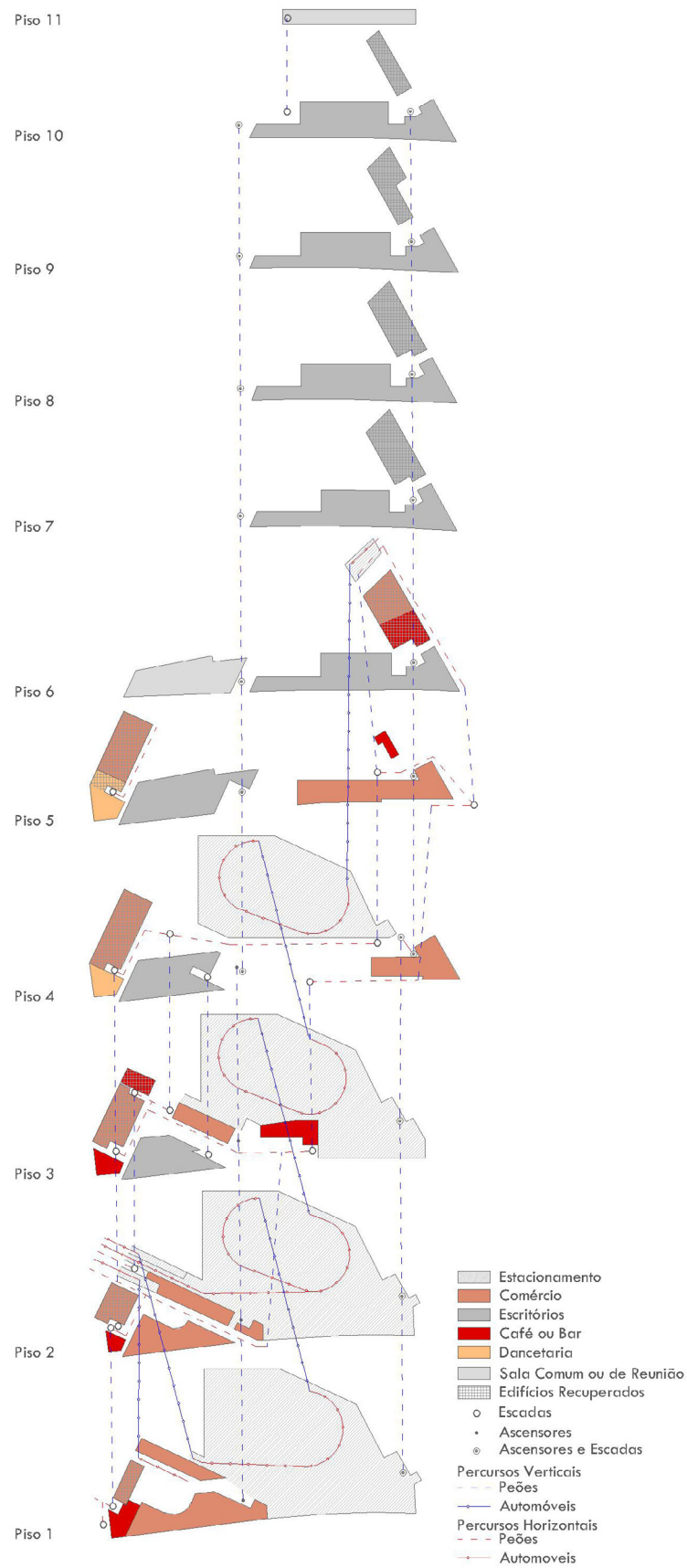


Fig. 71 Esquema da organização programática do edifício, baseado em desenho de projecto

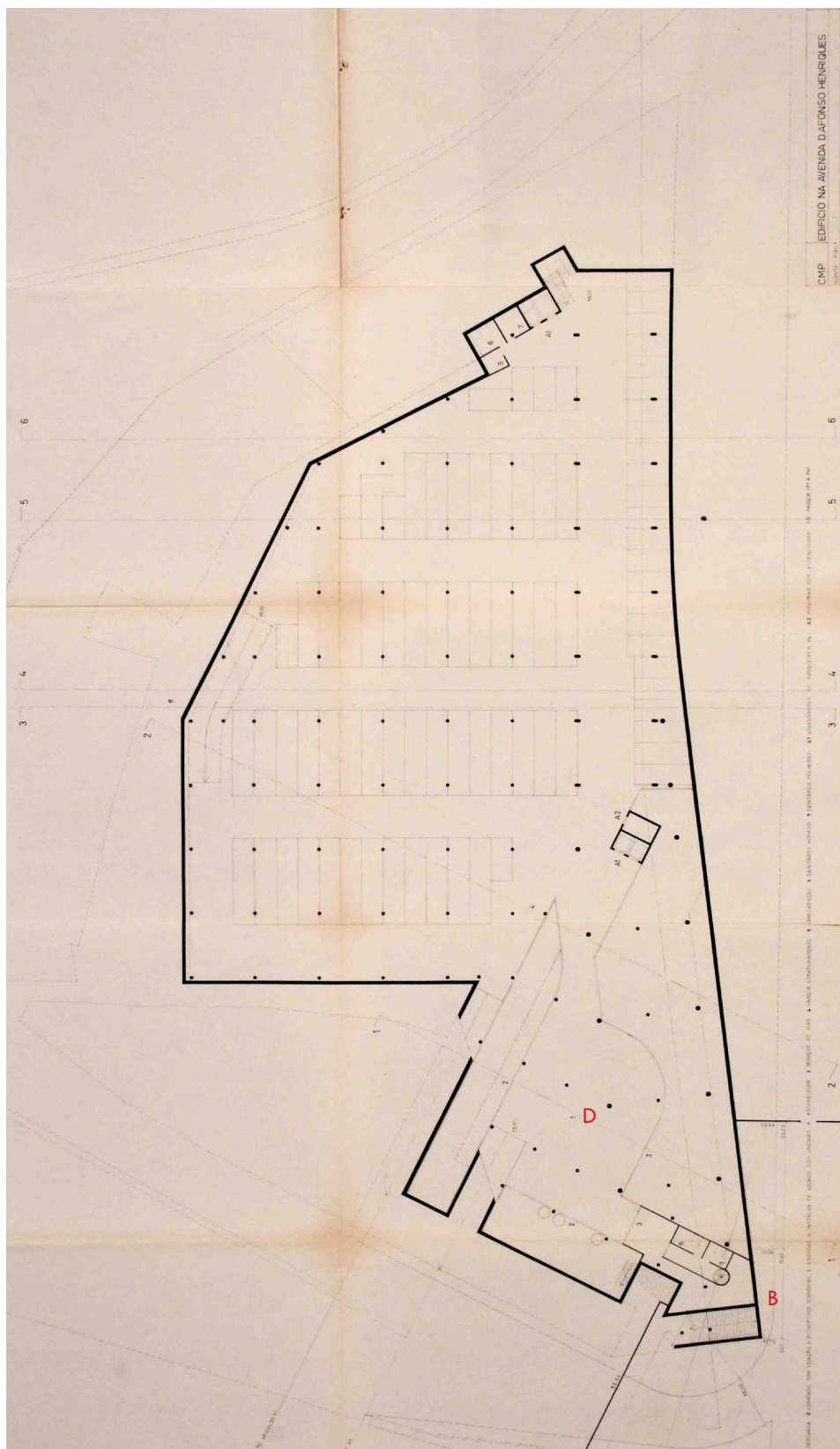
involucro totalmente em vidro pelas especificidades de programa, especialmente pela necessidade de comunicação dos espaços comerciais com a via. Este involucro revestiria uma estrutura independente de betão armado, modulada de acordo com as diferentes funções programáticas. A divisão dos espaços interiores seria feita através de painéis amovíveis o que dotaria o edifício de versatilidade, permitindo diferentes usos em diferentes pisos e/ou épocas. Este recurso ao vidro implica um cuidado especial com questões térmicas. Estando o edifício voltado a Poente e sem artifícios que confirmam aos espaços interiores algumas sombras, aliado ao facto de a caixilharia ser maioritariamente fixa, seria necessário um sistema artificial de controlo da temperatura interior pelo que estava prevista na concepção do projecto um sistema de condicionamento de ar. Justifica-se a necessidade deste investimento pela valorização do edifício.

Focamo-nos agora na organização programática e na sua articulação com os diferentes percursos. Esta organização será descrita num percurso Norte-Sul a que correspondem as cotas mais baixas, e mais altas, respectivamente.

Uma das grandes diferenças deste projecto face aos anteriores para aquele lugar é a forma como é encarado o percurso pedonal S. Bento – Ponte Luís I. Segundo Siza é este percurso que motiva a organização do programa em todo o edifício – *“A distribuição do programa pedido baseia-se no percurso de peões entre a Praça de Almeida Garrett e a Ponte D. Luiz, percurso que atravessa obliquamente o edifício, proporcionando ao longo do seu desenvolvimento (pelo aproveitamento da pendente da Avenida) diferentes comunicações com os vários pisos e com as zonas envolventes de interesse imediato ou potencial”*<sup>106</sup> –. Este percurso (A) toma um papel, ainda mais, fundamental na proposta devido ao estrangulamento provocado pelo posicionamento do edifício face ao passeio (B). Aqui, junto à Rua do Loureiro, o passeio Nascente da Avenida é quase suprimido, obrigando o peão ou a fazer o percurso interior ou a atravessar para a face Poente da Avenida. Este estrangulamento não é feito na totalidade da altura, existindo, neste encontro com a Rua do Loureiro, um recuo do edifício nos pisos superiores o que resulta numa pequena plataforma à cota do segundo piso (Figura 66). As aberturas do piso térreo – pisos, uma vez que a pendente da Avenida possibilita que até ao quinto piso todos tenham, em algum momento, contacto com a via – para o passeio da Avenida são diminutas, pelo menos no que concerne aos pisos um e dois. Nestes primeiros pisos, o percurso privilegiado é o interno, o que faz com que os principais programas se voltem para dentro. Só a uma cota intermédia entre a do segundo piso e do terceiro é que o percurso oblíquo encontra o passeio da Avenida, sendo só a partir daí que o edifício é integralmente transparente, uma vez que até então é desenhado um embasamento. O piso um é maioritariamente ocupado pelo parque de estacionamento. Este parque ocupa a maioria do espaço interior

---

<sup>106</sup> Vieira, Álvaro Siza “Avenida da Ponte I, Porto, 1968 , 1.Memória Descritiva” in Castanheira, Carlos; Porcu, Chiara, *As cidades de Álvaro Siza, Figueirinhas, Lisboa, 2001*



A | PERCURSO INTERIOR ; B | ESTRANGULAMENTO DO PASSEIO ; C | ENTRADA PARA PARQUE EST. ; D | "ÁREA DE SERVIÇO"  
 E | ESCADA DE ACESSO PERC. INT. ; F | RAMPA DE ACESSO PERC. INT. ; G | CENTRO DO PERC. INT. ; H | GALERIA COMERCIAL  
 PISO 3 ; I | VÃO DE ACESSO PERC. INT. AVENIDA ; J | ESCADA PISO 3 ; L | ESCADA DE ACESSO A PLAT. EXT. INTERMÉDIA  
 M | ÁTRIO DISTRIBUIDOR ; N | ESCADA DE ACESSO PISO 4 ; O | ENTRADA DE COTA NA AV. PISO 4 ; P | PLATAFORMA EXT.  
 COBERT. P. E. ; Q | RAMPA DE ACESSO P. E. ; R | EDIFÍCIOS RECUPERADOS RUA CHÃ

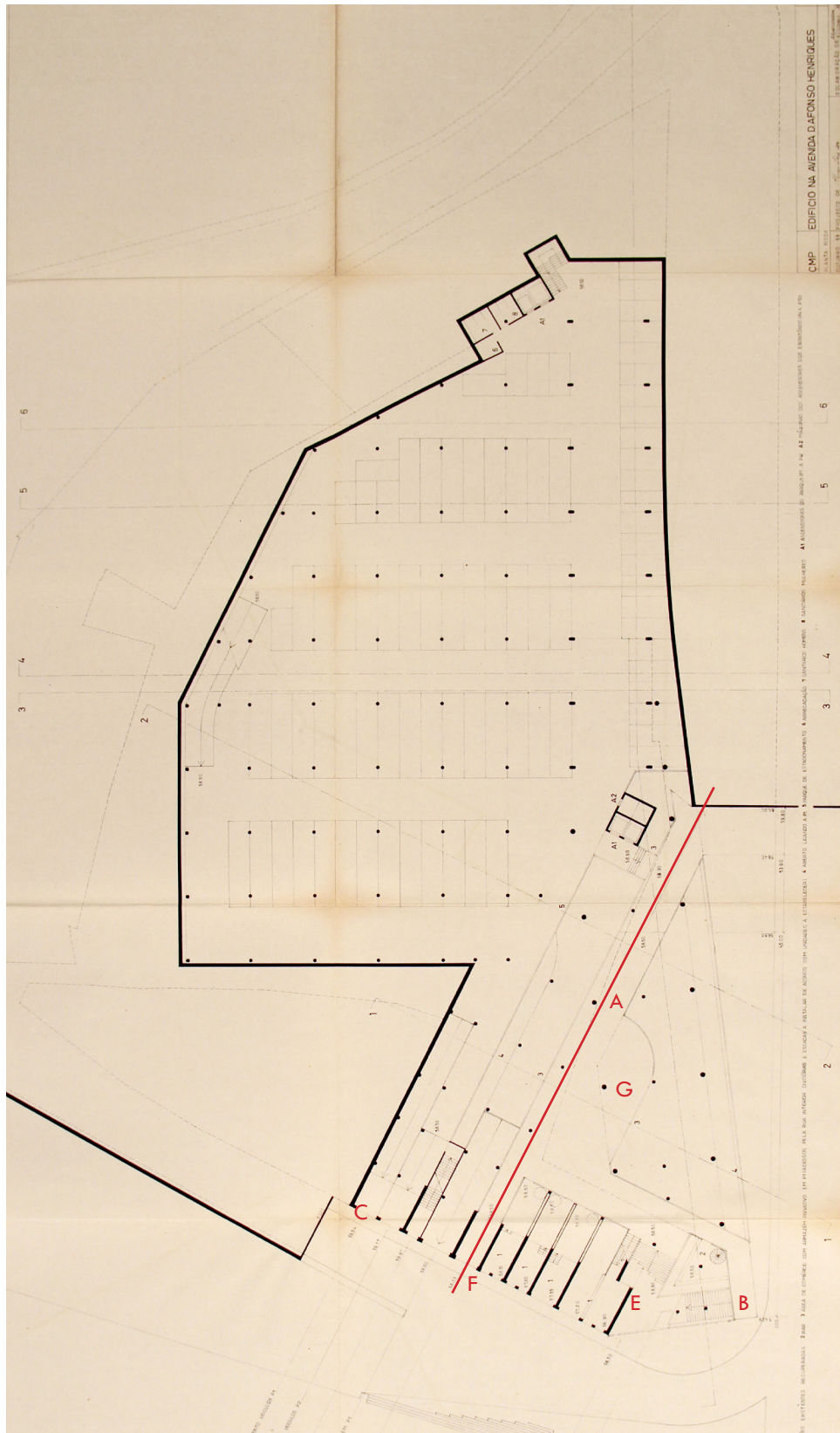
Fig. 72 Planta Piso 1

do quarteirão, existindo nos primeiros quatro pisos, com variações de desenho que se prendem com diferentes ocupações programáticas face às vias e percursos pedonais. A entrada para o parque de estacionamento (C) faz-se por vãos já existentes em edifícios a recuperar na Rua do Loureiro, já à cota do piso 1. No que concerne a acessos verticais, existe um conjunto de ascensores e escadas, junto ao extremo Sul do edifício, já na Rua Chã, e um outro conjunto de ascensores, a Norte, na articulação do parque com um programa comercial. No entanto, neste primeiro piso, existem já alguns espaços comerciais. Estes espaços, vivem de uma ampla ligação com os do piso seguinte e, não tendo qualquer relação com as vias adjacentes – Avenida D. Afonso Henriques, ou Rua do Loureiro –, procuram concentrar em si áreas mais funcionais, desenhando uma espécie de área de serviços (D) assistida por um espaço amplo com ligação à Rua do Loureiro, destinado a cargas e descargas. A par destes espaços comerciais é também projectado o piso inferior de um Bar/Cafetaria com entrada principal pelo segundo piso. No piso dois, mantém-se a organização dos espaços comerciais em torno de um espaço maior, comum. No entanto, este piso beneficia da relação com a Rua do Loureiro e com o novo percurso para peões. O acesso a este percurso, faz-se, pela Rua do Loureiro quer por escada quer por rampa. Os dois acessos são separados por um conjunto de espaços comerciais – situados em edifícios oitocentistas recuperados –. A Nascente, o acesso é directo, por rampa (F)(Fig. 73), através de um vão existente num dos edifícios recuperados, e a Poente (E), é feito através de uma escadaria. Esta escadaria é aqui interrompida, sendo continuada por uma outra, contígua, desenhada até ao quinto piso.

A escada (E) tem um papel crucial enquanto marcação do início deste percurso. Ela é desenhada com uma dimensão considerável e está localizada num ponto de torção do edifício e de articulação dos dois tipos de linguagem utilizados – a da cortina de vidro e a das construções oitocentistas –. O vão que a anuncia é também de grande dimensão estendendo-se até ao terceiro piso. Esta escadaria culmina num patamar que distribui o utilizador para dois pontos distintos, a Nascente, o percurso que o conduzirá até à Avenida, em direcção à Ponte, e a Poente, uma espécie de varanda, pequena plataforma, sobre o passeio e com ligação directa com o bar (Figura 66).

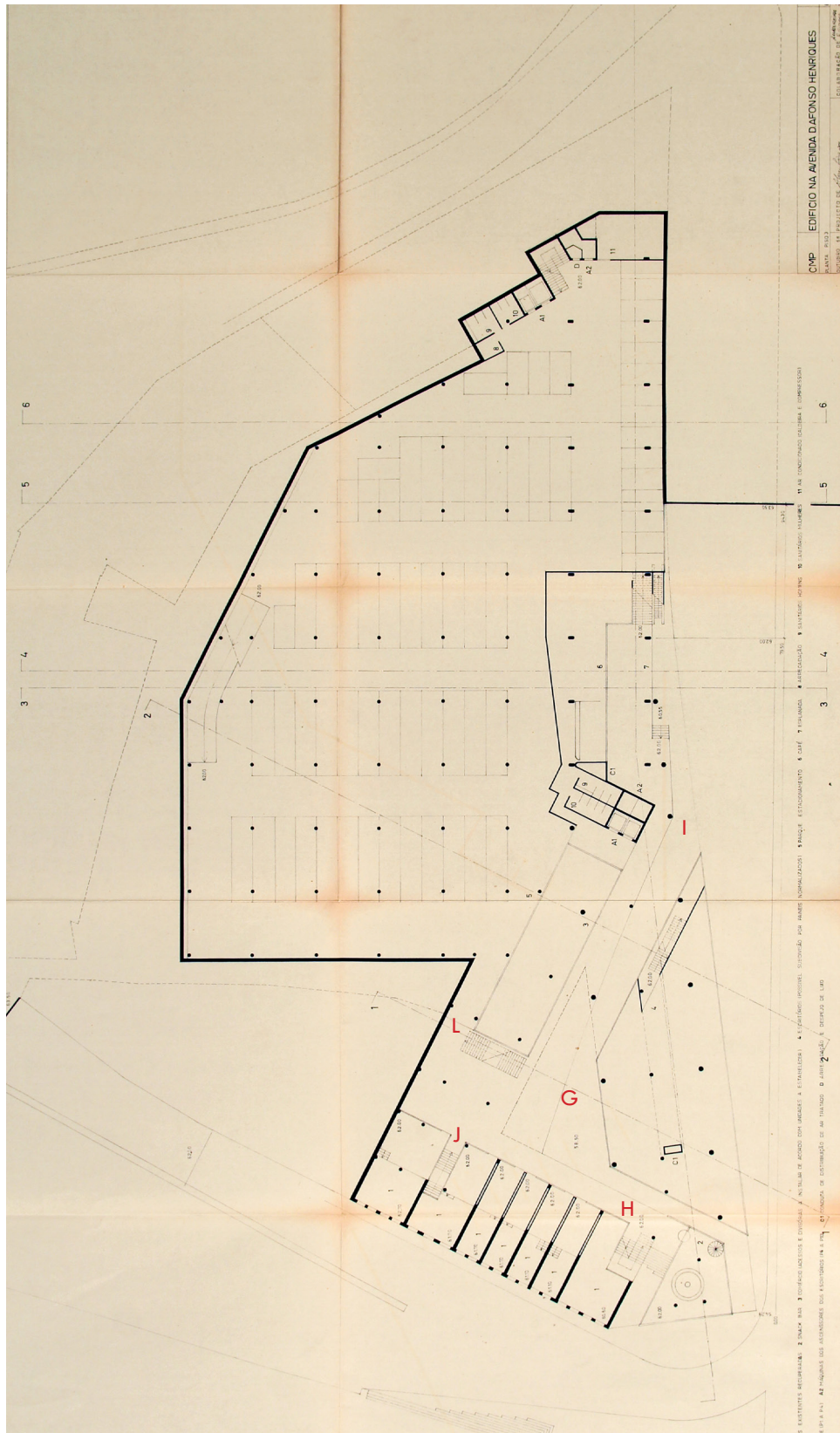
É importante perceber a complexidade que o desenho deste percurso acarreta. Gregotti chama-lhe “*une série d’espaces urbains piétonniers qui reproduisent les mesures de la ville ancienne*”<sup>107</sup>. O “centro” do percurso (G), centro este mais simbólico que geométrico, é marcado por um alargamento, quase praceta envolvida pelos espaços comerciais. Esta praceta, à cota do piso dois, é parcialmente coberta, junto aos edifícios, criando assim uma espécie de galeria comercial. No piso seguinte, esta galeria (H) mantém-se, aqui com carácter quase de varanda coberta, no entanto a cobertura sobre este espaço central diminui. O percurso é recebido pela Avenida através de um vão no edifício (I), sendo que

107 Gregotti, Vittorio, “La Passion d’Alvaro Siza, selon Vittorio Gregotti” in *l’Architecture d’Aujourd’hui*, n.º 185, pág. 42, 1976



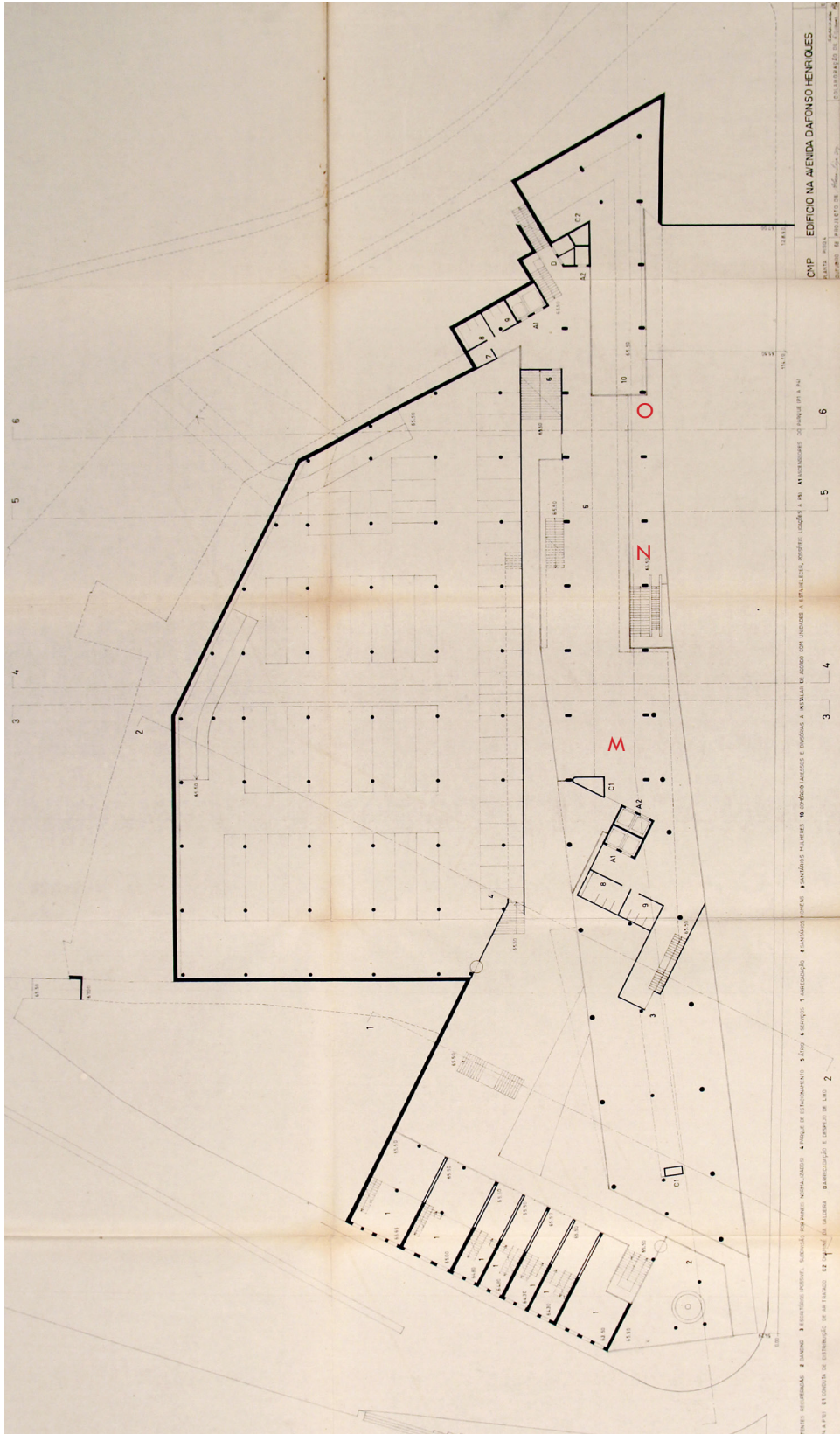
A | PERCURSO INTERIOR ; B | ESTRANGULAMENTO DO PASSEIO ; C | ENTRADA PARA PARQUE EST. ; D | "ÁREA DE SERVIÇO"  
 E | ESCADA DE ACESSO PERC. INT. ; F | RAMPA DE ACESSO PERC. INT. ; G | CENTRO DO PERC. INT. ; H | GALERIA COMERCIAL  
 PISO 3 ; I | VÃO DE ACESSO PERC. INT. AVENIDA ; J | ESCADA PISO 3 ; L | ESCADA DE ACESSO A PLAT. EXT. INTERMÉDIA  
 M | ÁTRIO DISTRIBUIDOR ; N | ESCADA DE ACESSO PISO 4 ; O | ENTRADA DE COTA NA AV. PISO 4 ; P | PLATAFORMA EXT.  
 COBERT. P. E. ; Q | RAMPA DE ACESSO P. E. ; R | EDIFÍCIOS RECUPERADOS RUA CHÃ

Fig. 73 Planta Piso 2



A | PERCURSO INTERIOR ; B | ESTRANGULAMENTO DO PASSEIO ; C | ENTRADA PARA PARQUE EST. ; D | "ÁREA DE SERVIÇO"  
 E | ESCADA DE ACESSO PERC. INT. ; F | RAMPA DE ACESSO PERC. INT. ; G | CENTRO DO PERC. INT. ; H | GALERIA COMERCIAL  
 PISO 3 ; I | VÃO DE ACESSO PERC. INT. AVENIDA ; J | ESCADA PISO 3 ; L | ESCADA DE ACESSO A PLAT. EXT. INTERMÉDIA  
 M | ÁTRIO DISTRIBUIDOR ; N | ESCADA DE ACESSO PISO 4 ; O | ENTRADA DE COTA NA AV. PISO 4 ; P | PLATAFORMA EXT.  
 COBERT. P. E. ; Q | RAMPA DE ACESSO P. E. ; R | EDIFÍCIOS RECUPERADOS RUA CHÃ

Fig. 74 Planta Piso 3



A | PERCURSO INTERIOR ; B | ESTRANGULAMENTO DO PASSEIO ; C | ENTRADA PARA PARQUE EST. ; D | "ÁREA DE SERVIÇO"  
 E | ESCADA DE ACESSO PERC. INT. ; F | RAMPA DE ACESSO PERC. INT. ; G | CENTRO DO PERC. INT. ; H | GALERIA COMERCIAL  
 PISO 3 ; I | VÃO DE ACESSO PERC. INT. AVENIDA ; J | ESCADA PISO 3 ; L | ESCADA DE ACESSO A PLAT. EXT. INTERMÉDIA  
 M | ÁTRIO DISTRIBUIDOR ; N | ESCADA DE ACESSO PISO 4 ; O | ENTRADA DE COTA NA AV. PISO 4 ; P | PLATAFORMA EXT.  
 COBERT. P. E. ; Q | RAMPA DE ACESSO P. E. ; R | EDIFÍCIOS RECUPERADOS RUA CHÃ

Fig. 75 Planta Piso 4



esta última etapa, em rampa, é totalmente coberta. Esta última rampa visa alcançar a cota da rua, que é uma cota intermédia entre o segundo e terceiro pisos, podendo dizer-se que o percurso se desenha maioritariamente à cota do piso dois. É o conjunto de alargamentos e estrangulamentos que confere ao percurso este carácter interpretativo das medidas da cidade antiga a que se refere Gregotti. É relevante referir que este percurso, ou conjunto de percursos, é mote para a localização dos acessos verticais do edifício, sendo possível afirmar que é ele o elemento gerador da distribuição programática.

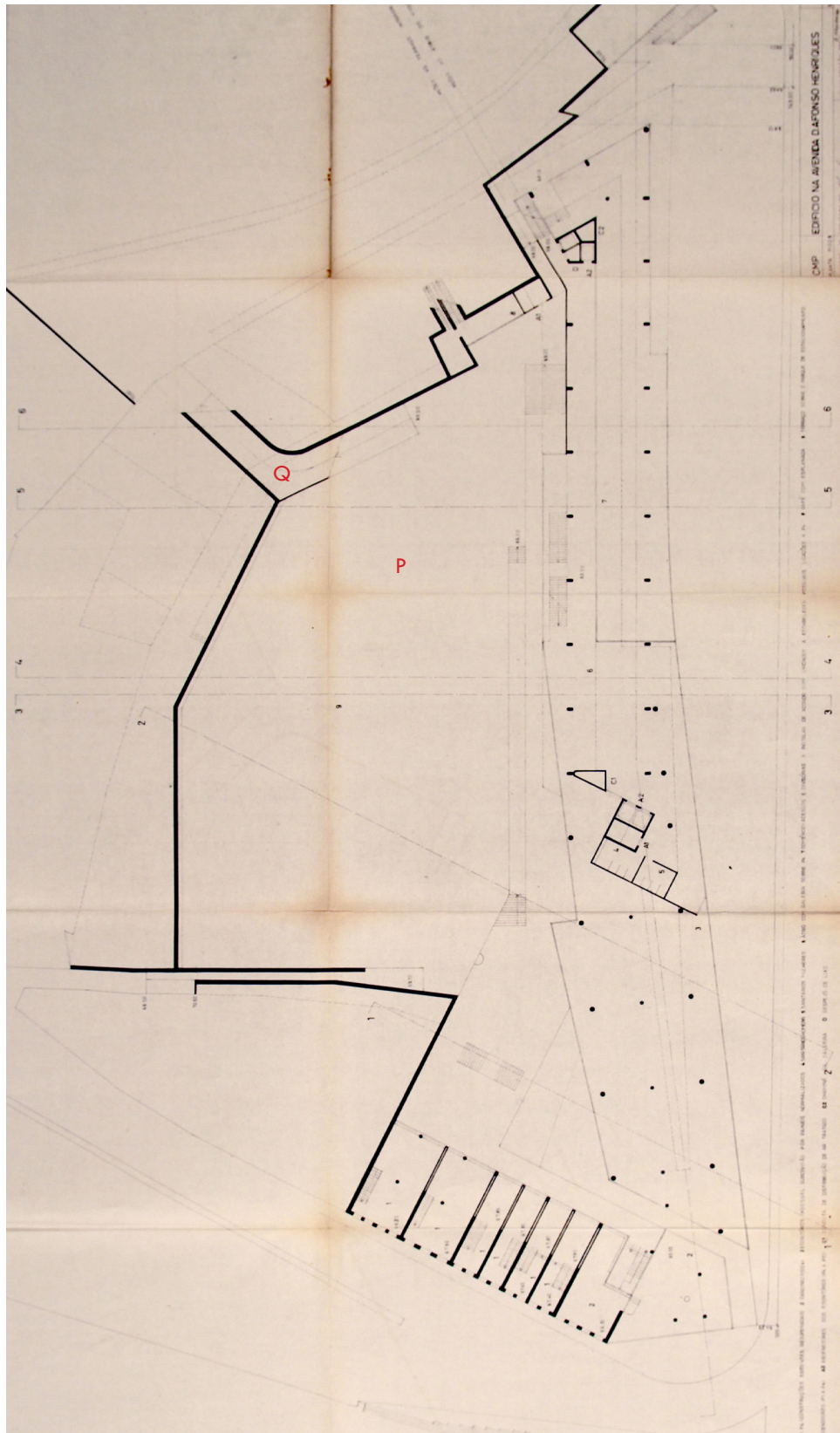
No terceiro piso a distribuição programática é sensivelmente a mesma. Desaparecem as entradas em rampa, quer para o estacionamento, quer para o interior de quarteirão, sendo esta última substituída por uma escada, a Nascente (J). Existe uma quase repetição do percurso descrito anteriormente. No entanto, este percurso é ligeiramente desviado, para que o outro, em baixo, possa estar descoberto. Os espaços comerciais e o bar mantêm-se, com ligeiras mudanças no que concerne à forma. A grande alteração a nível programático reside na mudança do programa comercial para escritórios no segundo módulo marginal à Avenida D. Afonso Henriques. Neste espaço “interior”, é projectada uma escada (L) junto ao espaço comercial contíguo ao parque de estacionamento, que liga a um terraço no piso quatro, plataforma esta a partir de onde se acederá ao terraço sobre o parque de estacionamento, já no piso cinco. Ainda, a Sul, é neste piso que o parque de estacionamento começa a recuar face à Avenida, dando lugar a um programa de escritórios.

No quarto piso, o edifício adquire em planta um aspecto uno por oposição ao heterogéneo dos pisos anteriores. Junto à Rua do Loureiro mantêm-se a frente comercial, e o programa de articulação das duas vias passa de bar ou café para danceteria. O percurso deixa de existir, sendo substituído por uma plataforma a partir da qual se acede a estes programas. Esta aparência “menos quebrada” em planta, deve-se em muito, ao recuo mais acentuado do parque de estacionamento, dando lugar a um átrio distribuidor (M) para o edifício de escritórios, *“interligando os grupos de escadas e ascensores dos seis pisos de escritórios e dos quatro pisos do parque de estacionamento, e proporcionando uma vasta área pública interior, com acesso às zonas comerciais”*<sup>108</sup>. O acesso a partir da Avenida para este átrio é feito, pela cota baixa, através de uma escadaria, complementada por uma outra, mecânica (N), e pela cota alta, directamente (O). Neste piso existe também, no extremo Sul do alçado da Avenida, uma frente comercial que contacta directamente com o passeio.

A distribuição programática no quinto piso é em grande parte similar à do quarto. No entanto, embora sendo repetido o átrio, ele diminui de dimensão, dando lugar a uma frente comercial maior no extremo Sul da Avenida. Ainda, prevê-se que exista aqui o

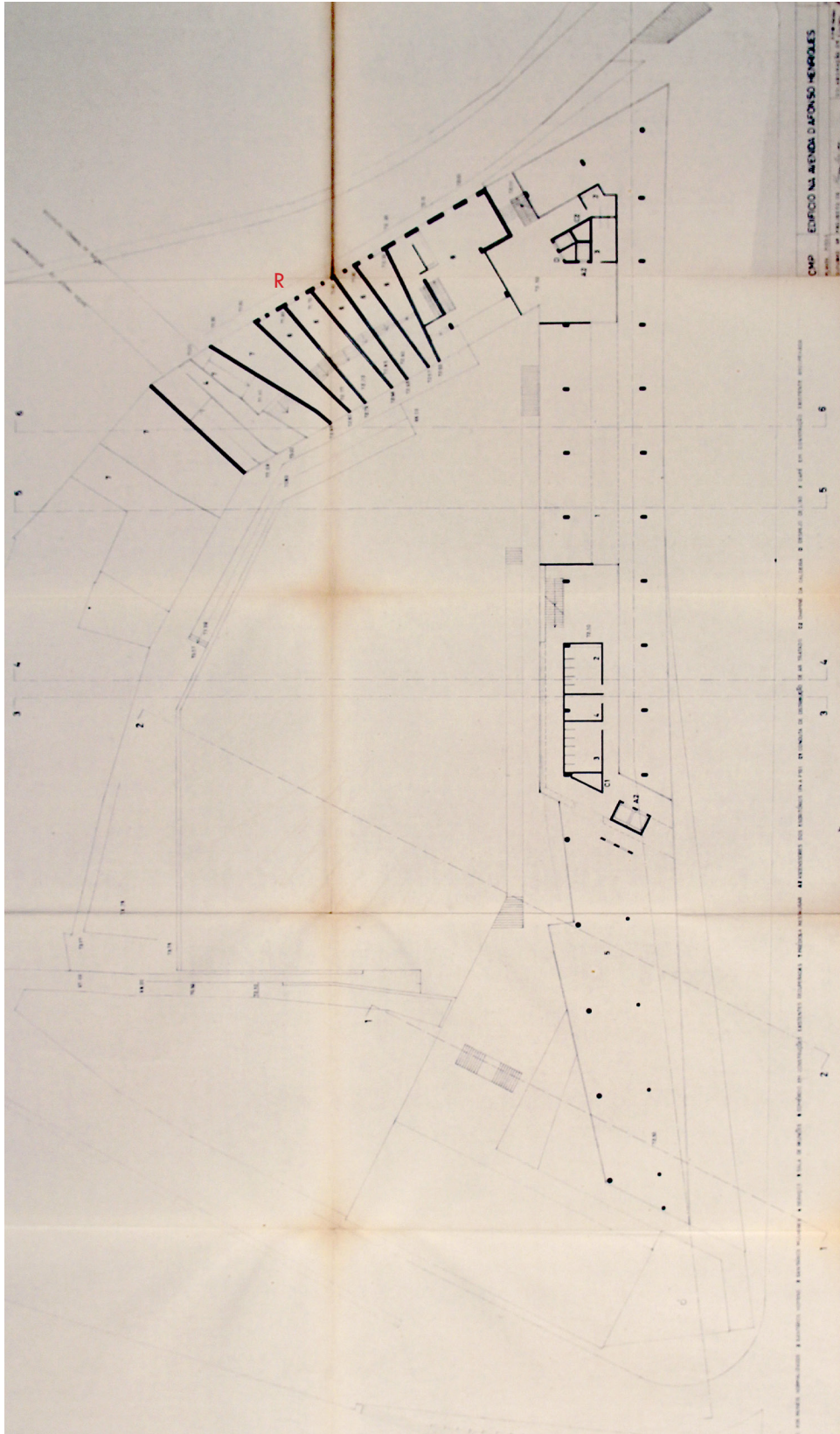
---

<sup>108</sup> Vieira, Álvaro Siza “Avenida da Ponte I, Porto, 1968 , 1.Memória Descritiva” in Castanheira, Carlos; Porcu, Chiara, *As cidades de Álvaro Siza, Figueirinhas, Lisboa, 2001*



A | PERCURSO INTERIOR ; B | ESTRANGULAMENTO DO PASSEIO ; C | ENTRADA PARA PARQUE EST. ; D | "ÁREA DE SERVIÇO"  
 E | ESCADA DE ACESSO PERC. INT. ; F | RAMPA DE ACESSO PERC. INT. ; G | CENTRO DO PERC. INT. ; H | GALERIA COMERCIAL  
 PISO 3 ; I | VÃO DE ACESSO PERC. INT. AVENIDA ; J | ESCADA PISO 3 ; L | ESCADA DE ACESSO A PLAT. EXT. INTERMÉDIA  
 M | ÁTRIO DISTRIBUIDOR ; N | ESCADA DE ACESSO PISO 4 ; O | ENTRADA DE COTA NA AV. PISO 4 ; P | PLATAFORMA EXT.  
 COBERT. P. E. ; Q | RAMPA DE ACESSO P. E. ; R | EDIFÍCIOS RECUPERADOS RUA CHÃ

Fig. 76 Planta Piso 5



A | PERCURSO INTERIOR ; B | ESTRANGULAMENTO DO PASSEIO ; C | ENTRADA PARA PARQUE EST. ; D | "ÁREA DE SERVIÇO"  
 E | ESCADA DE ACESSO PERC. INT. ; F | RAMPA DE ACESSO PERC. INT. ; G | CENTRO DO PERC. INT. ; H | GALERIA COMERCIAL  
 PISO 3 ; I | VÃO DE ACESSO PERC. INT. AVENIDA ; J | ESCADA PISO 3 ; L | ESCADA DE ACESSO A PLAT. EXT. INTERMÉDIA  
 M | ÁTRIO DISTRIBUIDOR ; N | ESCADA DE ACESSO PISO 4 ; O | ENTRADA DE COTA NA AV. PISO 4 ; P | PLATAFORMA EXT.  
 COBERT. P. E. ; Q | RAMPA DE ACESSO P. E. ; R | EDIFÍCIOS RECUPERADOS RUA CHÃ

Fig. 77 Planta Piso 6

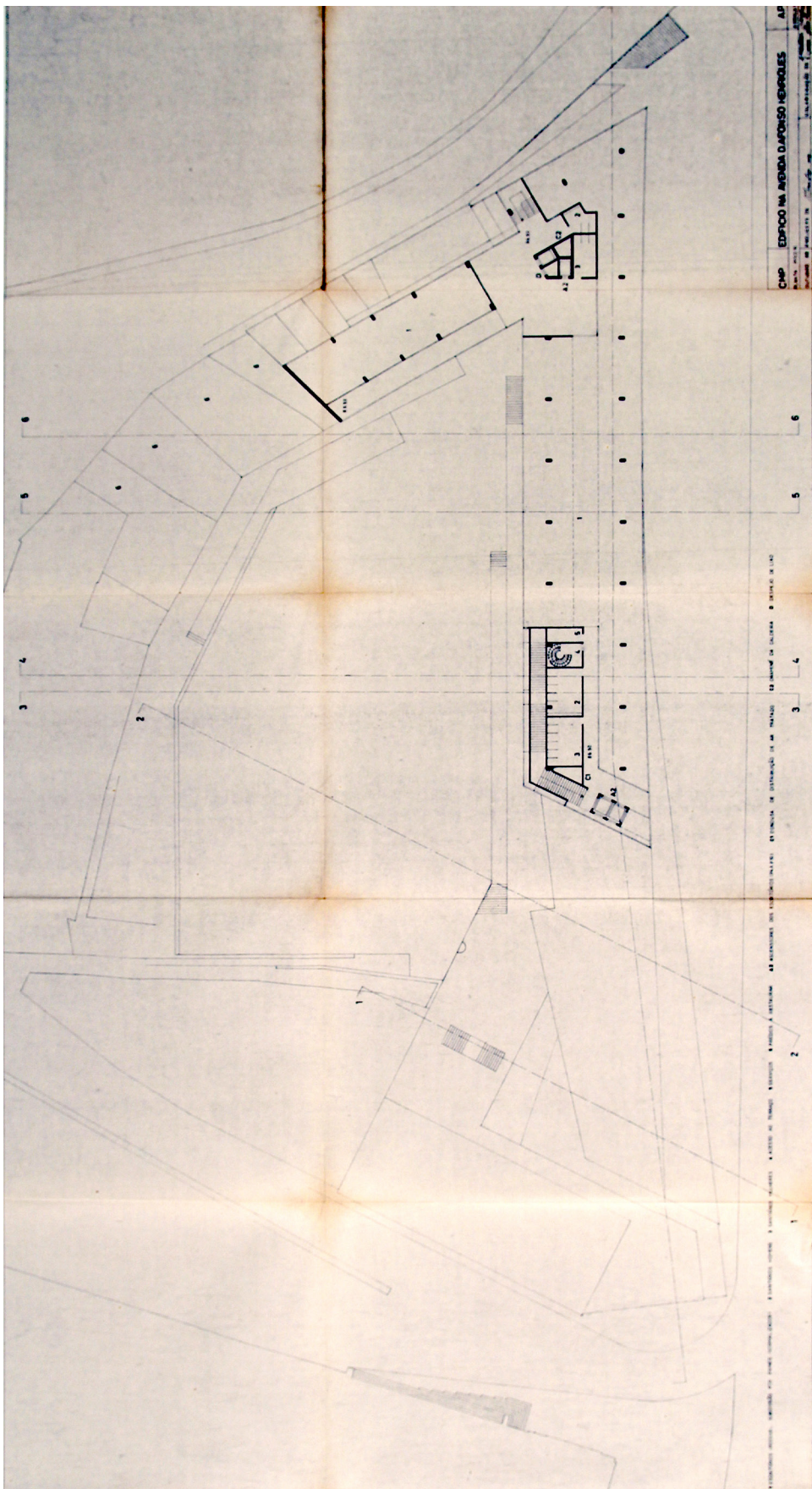


Fig. 78 Planta Piso 10

piso inferior de um espaço de restauração, com entrada e espaço principal no piso seis. Este está em ampla ligação com a cobertura praticável do parque de estacionamento (P), desenhando-se aí uma esplanada. Tanto a frente comercial da Rua do Loureiro como a danceteria são também projectadas para este piso. É importante referir que todos os programas se voltam, também, para o interior, numa tentativa de dinamizar a grande plataforma criada pela cobertura do parque. Ainda, existe neste piso uma rampa de saída (Q) do parque de estacionamento que liga à Rua Chã, integrando-o no sistema de organização de tráfego previsto.

É no piso seis que há uma grande mudança na configuração do edifício. A frente da Rua do Loureiro desaparece, bem como o corpo até então destinado a café, bar e danceteria. A torção do edifício é praticamente eliminada – o uso da palavra praticamente tem a ver com a ligeira curvatura que a fachada mantém –, seguindo um alinhamento praticamente paralelo ao da linha do passeio. No que concerne à organização programática, projecta-se uma grande sala de reuniões a Norte, e escritórios em toda a frente da Avenida a Sul. Estes programas são articulados por átrios que recebem os acessos verticais e onde se localizam as instalações sanitárias. Ainda, a diferença neste piso reside no desenho da frente da Rua Chã (R) por recurso a um programa comercial e de restauração em edifícios antigos recuperados. Aqui, o programa de restauração tem, como já referido, um segundo piso, mais baixo, com acesso à esplanada. Neste piso existe também acesso, no extremo Nascente da intervenção, pela Rua Chã, para o interior de quarteirão.

Os pisos seguintes têm uma configuração comum entre eles com excepção de algumas mudanças pontuais. O que é diferente relativamente ao piso seis é a eliminação da sala de reuniões a Norte, o que resulta numa elevação parcial do edifício. A nível programático a diferença é que o edifício é, no seu todo, destinado a escritórios. No último e décimo primeiro piso existe apenas uma sala polivalente de dimensões consideravelmente reduzidas relativamente aos restantes pisos. Funciona quase como uma cobertura praticável apoiada por um espaço coberto. O acesso a este último piso é unicamente feito por escada.

É necessário reforçar que as divisórias entre espaços de escritórios não estão desenhadas por estarem previstas ora uma ocupação integral do piso, ora ocupações distintas que beneficiariam da possibilidade de moldar o espaço à medida das necessidades dos utilizadores, o que leva a que nem corredores de circulação estejam desenhados. Este tipo de abordagem é também tido no que respeita às áreas comerciais. Desta forma, Siza possibilita que esta ocupação possa “*vari*ar horizontal e verticalmente, aproveitando a sobreposição de pisos”<sup>109</sup>. O abastecimento destas áreas far-se-ia através do parque de estacionamento em zonas com acessos independentes. Não querendo, de todo,

<sup>109</sup> Vieira, Álvaro Siza “Avenida da Ponte I, Porto, 1968”, 1. Memória Descritiva” in Castanheira, Carlos; Porcu, Chiara, *As cidades de Álvaro Siza, Figueirinhas, Lisboa, 2001*

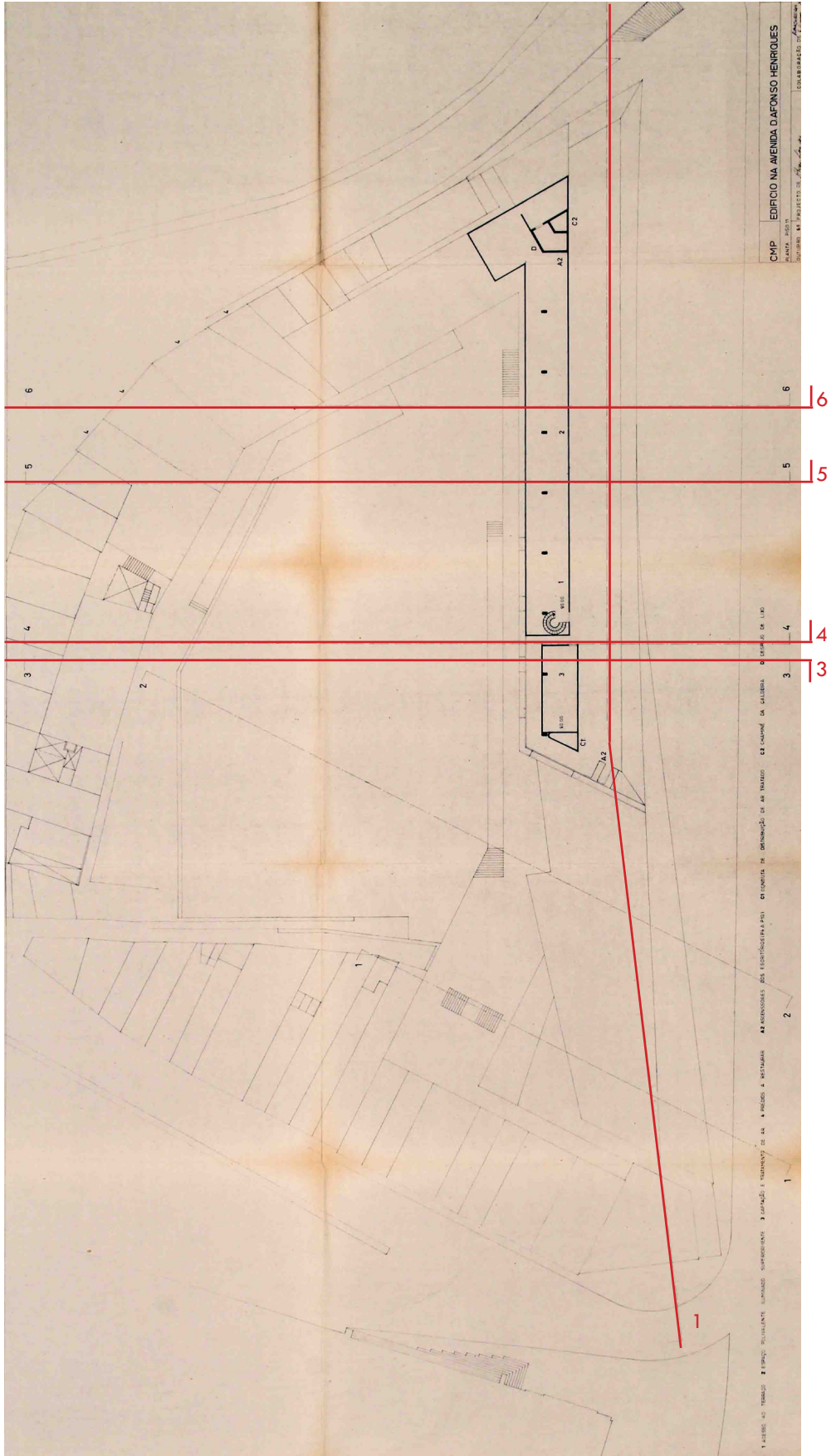


Fig. 79 Planta Piso 11

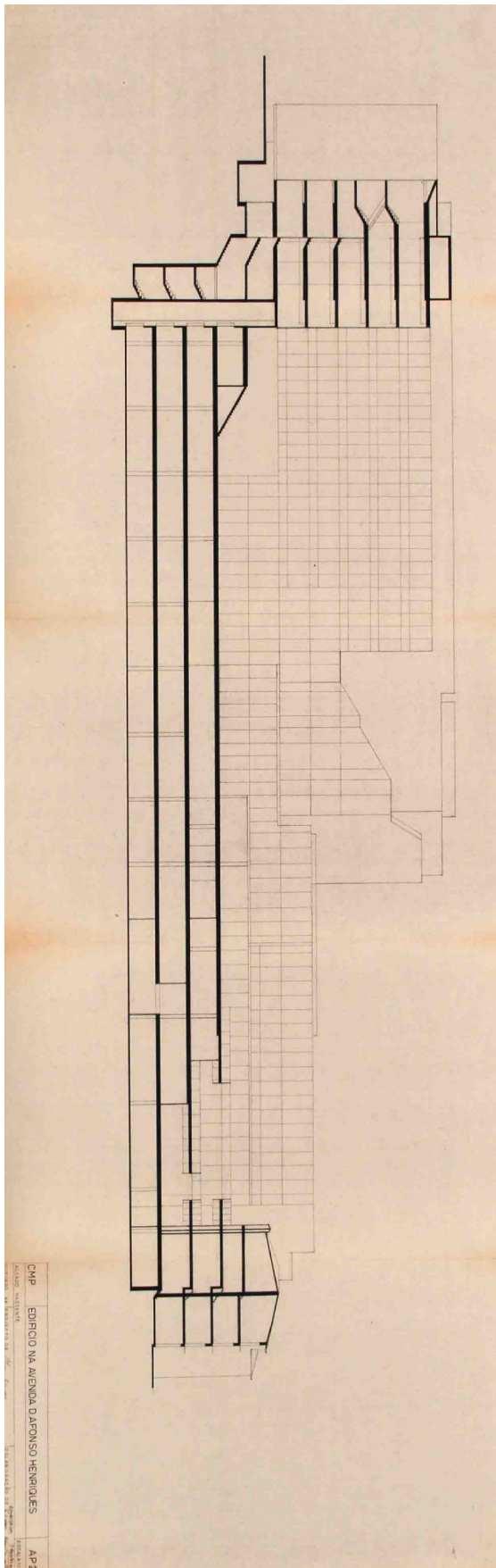


Fig. 80 Alçado Nascente

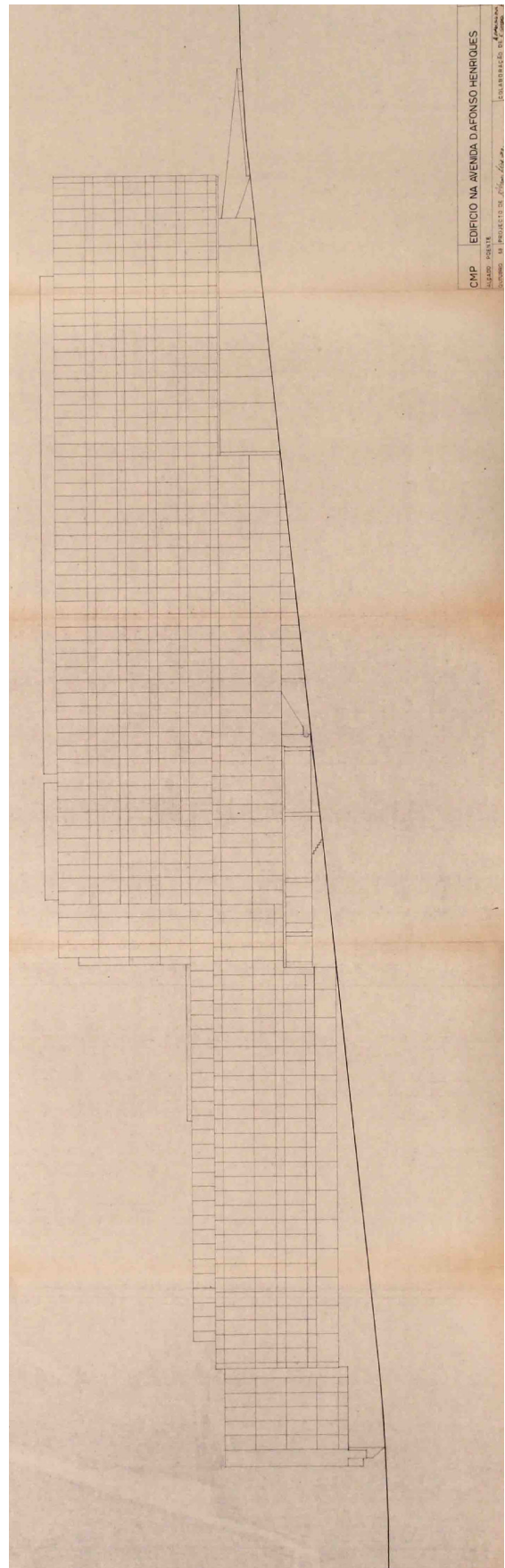


Fig. 81 Alçado Poente

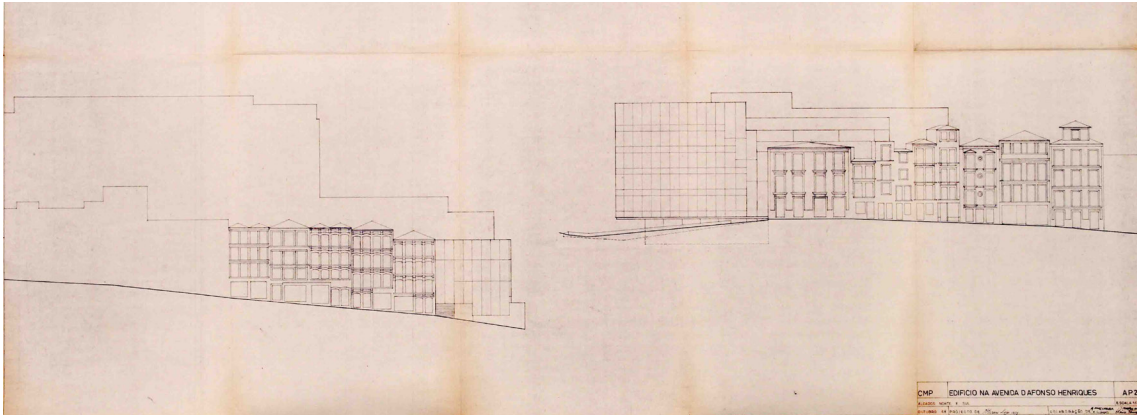


Fig. 82 Alçados Norte e Sul

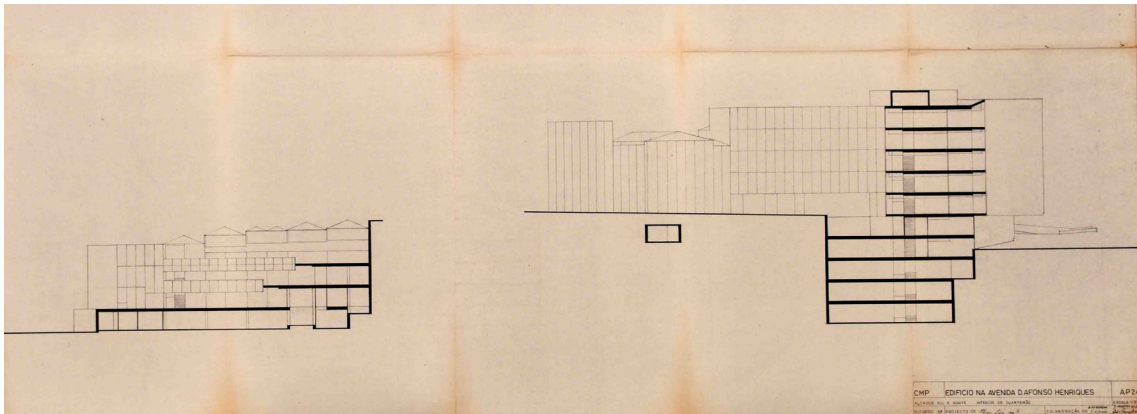


Fig. 83 Alçados Sul e Norte, Interior de Quarteirão

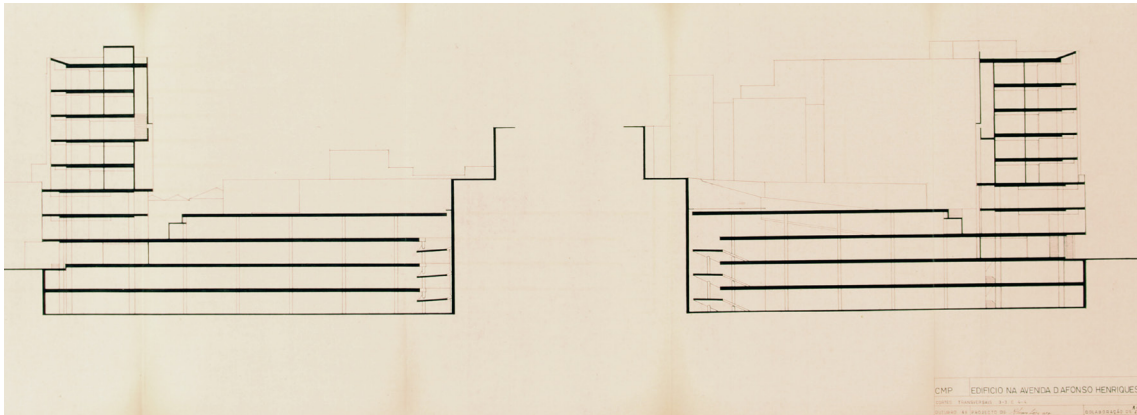


Fig. 84 Cortes 3 e 4

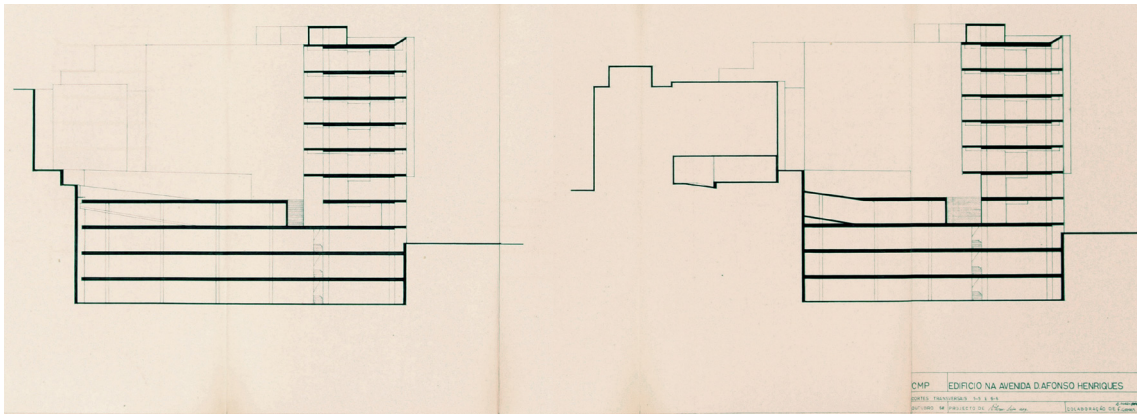


Fig. 85 Cortes 5 e 6



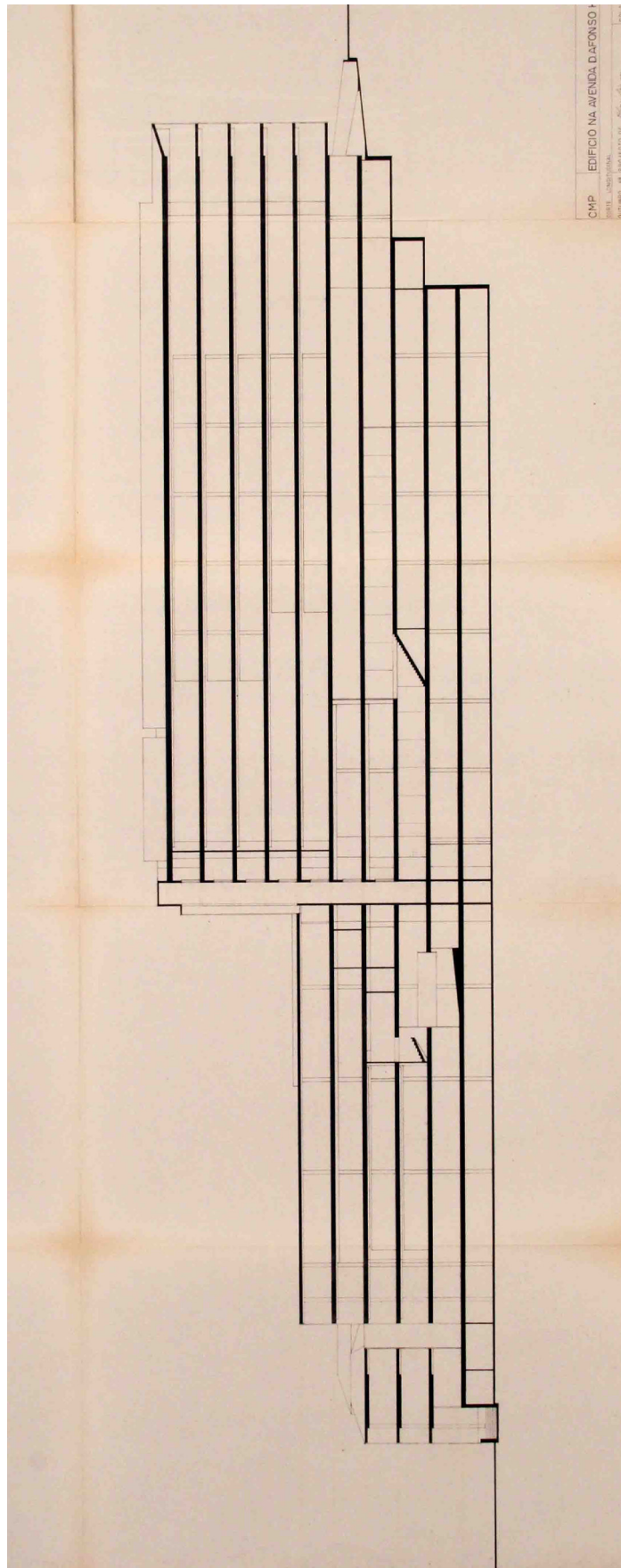


Fig. 86 Corte 1



minimizar a possibilidade de diferentes apropriações do edifício, Siza diz que espaços como cafeterias, bar ou a danceteria estão já localizados uma vez que a posição destas instalações “é de influência evidente”<sup>110</sup>.

Álvaro Siza termina a Memória Descritiva enfatizando os benefícios que a construção deste projecto traria à zona. Tendo em conta o potencial da zona, não só a construção do edifício estimularia a iniciativa particular o que resultaria, certamente, numa mudança nos tipos de ocupação, mas também, pelo facto de o edifício articular as diferentes cotas da Avenida – através do sistema de comunicações verticais e pelo contacto dos vários pisos com o passeio – seria menor a necessidade de investimento noutros artificios ou programas para o mesmo efeito. Ainda, serve este projecto de mote para definir algumas directrizes para a recuperação de edifícios no centro histórico, na medida em que essas directrizes seriam exemplificadas na reconstrução dos edifícios oitocentistas na Rua do Loureiro e Rua Chã.

Excluindo algumas intervenções pontuais, este projecto foi em mais de um século o único aprovado para o desenho daquela Avenida, não sendo no entanto realizado. A 14 de Outubro de 1968 Siza diz que este trabalho “*consistiu numa procura de continuidade, relativamente ao carácter da cidade e ao esforço de quantos a têm estudado; conseguida ou não, tudo continua em aberto...*”<sup>111</sup>. Foi esta procura da continuidade que nos propusemos estudar. Interessa, desta forma, perceber o que une este projecto de 1968 ao que faz para o mesmo sítio em 2000. Interessa perceber se a ideia de continuidade se mantém, ou seja, de que forma é que ela se revela enquanto projecta.

Ainda, para que se percebam as semelhanças existentes entre as propostas, sejam elas no processo projectual ou nos próprios projectos, é necessário que se perceba o que mudou e o que motivou essa mudança. Se a continuidade que procurámos se revela em cada projecto na procura das suas relações com a cidade e com o tempo, iremos de seguida tentar perceber de que forma esta continuidade, existe no percurso do autor, tendo como matéria os projectos de 1968 e de 2000 para a Avenida da Ponte.

---

110 Vieira, Álvaro Siza “Avenida da Ponte I, Porto, 1968 , 1.Memória Descritiva” in Castanheira, Carlos; Porcu, Chiara, *As cidades de Álvaro Siza*, Figueirinhas, Lisboa, 2001

111 Ibidem

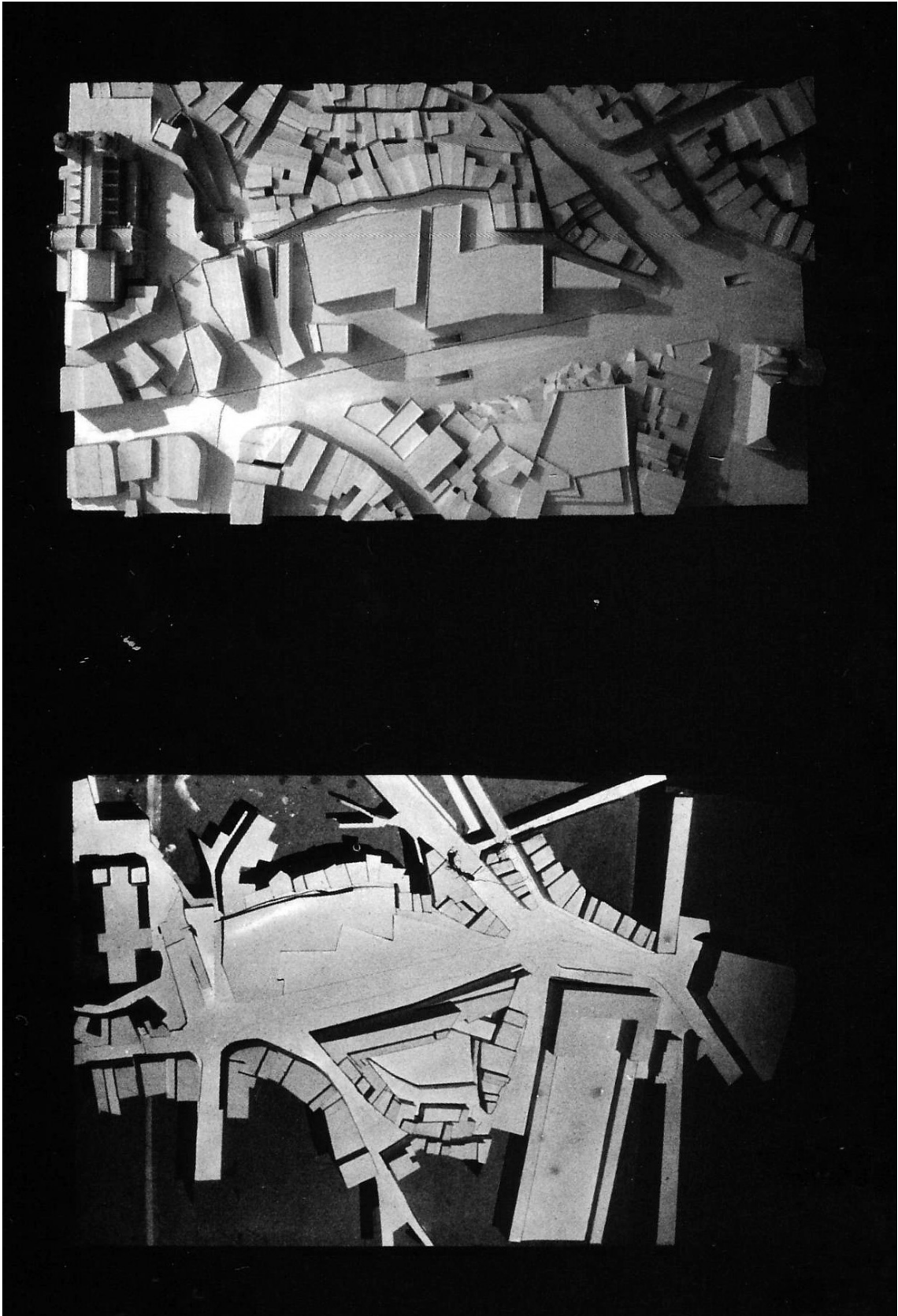


Fig. 87 Siza Vieira, 2000 e 1968, Vista de cima das maquetes

## 6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

*“O conceito é totalmente diferente<sup>112</sup>. Neste já se assume uma coisa que na altura não sei se fiz só por calculismo, para ter o projecto aprovado, porque ainda não estava no ponto de achar que esse balanço entre tecido urbano e monumentos era essencial em termos do ambiente da cidade. Agora já não é assim. As construções que se propõem deram polémica, não muito grande. A grande polémica foi movida quando se fez o belíssimo projecto do arquitecto Távora da Casa dos 24.”<sup>113</sup>*

Segundo Siza, em entrevista a Valdemar Cruz, o projecto de 2000 é “totalmente diferente” do de 1968. Essa diferença reside essencialmente na implantação. Se o projecto de 1968 é *pacífico*, na medida em que não interfere com a leitura da Sé a partir da Praça de Almeida Garrett, o de 2000 procura, fundamentalmente, alterar essa percepção, com uma implantação quase total no lado Poente da Avenida. Esta questão da implantação prende-se em muito com a forma como é encarada a construção nos centros históricos. Primeiro, procura uma intervenção que pouco ou nada interfira com a percepção dos espaços, construindo-se, por isso, apenas na margem Nascente, e depois, arrisca ao projectar na imediação de um edifício como a Sé, recuperando o traçado antigo. Embora este conceito de recuperação esteja presente em ambos os projectos, o que muda, fundamentalmente, é a forma de o aplicar. No entanto é preciso que se perceba que as diferentes opções projectuais de Siza, no que concerne à recuperação do pré-existente, estão intrinsecamente relacionadas com o que se pensava na época relativamente à construção junto aos monumentos, e mais, com as premissas impostas para a aprovação dos projectos. Ainda, a encomenda do primeiro projecto era totalmente diferente da do segundo.

Em 1968, foi pedido a Álvaro Siza que projectasse um edifício de escritórios para o lado Nascente da Avenida, não estando prevista qualquer alteração de traçado para a via. Esta encomenda prendia-se com as premissas da D.G.M.E.N. de legibilidade total da Sé – *“Para a Avenida da Ponte foram feitos mais de quarenta projectos, alguns muito interessantes, como um do arquitecto Távora, que não se fez porque não havia dinheiro para realizar os viadutos e também porque não se propunha massa construída que pagasse o resto. Todos foram reprovados por uma razão de fundo: tapavam a Sé. Na altura havia*

---

112 O conceito a que se refere é o do Projecto de Álvaro Siza em 2000 para a Avenida da Ponte, confrontado com o do Projecto do mesmo autor em 1968

113 Vieira, Álvaro Siza in Cruz, Valdemar, *Retratos de Siza*, pág. 31, Campo das Letras, Porto, 2005

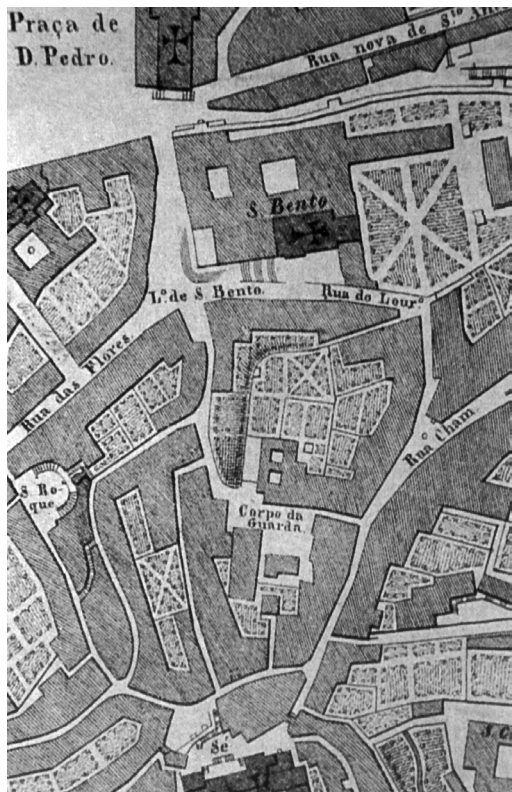


Fig. 88 Zona do Corpo da Guarda antes das demolições

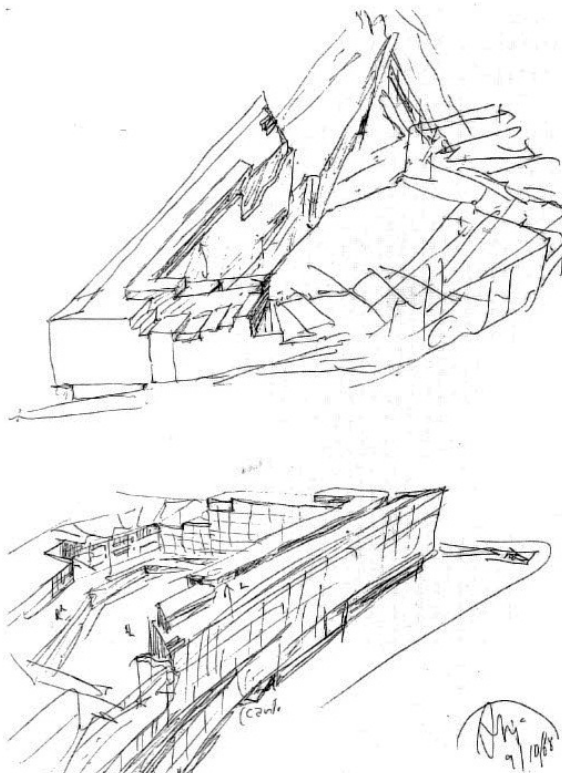


Fig. 89 Siza Vieira, Nova unidade de quarteirão, estudo, 1968

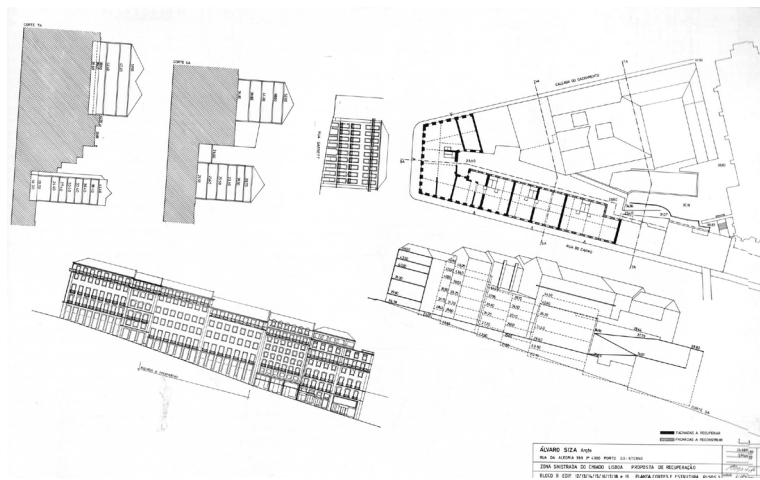


Fig. 90 Siza Vieira, Reconstrução do Chiado, 1989 - ...

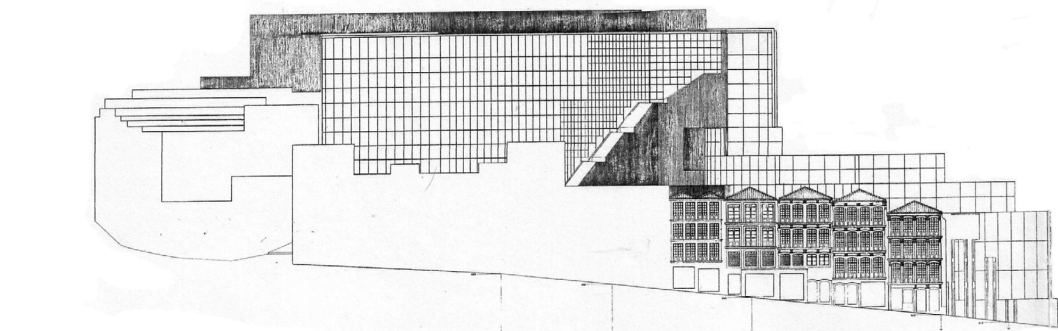


Fig. 91 Siza Vieira, Alçado Norte do Edifício na Avenida D. Afonso Henriques, 1968

a ideia – tardiamente – de que os monumentos deviam ficar isolados na sua glória e o que estava à volta ia abaixo, coisa que se fez.”<sup>114</sup> –. Assim, a recuperação, nesta altura, não podia passar pelo redesenho do tecido que envolvia a Catedral. Aqui Siza cose a cidade de outra forma.

Em 1968, Siza diz que “O edifício projectado refaz a unidade de quarteirão, ao mesmo tempo que responde ao perfil e caracterização do percurso entre a Ponte e a Praça Almeida Garrett”<sup>115</sup>. O quarteirão do Corpo da Guarda, junto a S. Bento, rasgado com a abertura da Avenida D. Afonso Henriques, é de certa forma reinterpretado. De facto, recupera-se ali a ideia de quarteirão (Fig. 88 e 89). Esta recuperação, obviamente, mais do que recorrer a um desenho fidedigno ao original, já que tal não seria possível, procura devolver-lhe a lógica do quarteirão portuense. Fecha-se o que sobrou das demolições, com uma frente contínua, pontualmente aberta para que o espaço interior seja vivido.

O objectivo de ambos os projectos é recuperar a zona em que intervêm. E recuperar, em 1968, é mais do que repor o que ali existia literalmente. O que importa é que se diminua a percepção de ruptura, causada pelas demolições, em prol de uma outra, a de continuidade. Tal não é feito através de uma cópia integral dos traçados antigos mas do que de novo se desenha. Com o que se constrói de novo reintegra-se o pré-existente na cidade. No que concerne à recuperação, num sentido mais literal, ela está presente neste projecto através da articulação do edifício novo com o resto do quarteirão pré-existente. São recuperados, quase literalmente, alguns edifícios, quer da Rua do Loureiro quer da Rua Chã. Pode dizer-se que, na obra de Siza, esta pequena fracção do projecto de 1968 é quase uma antevisão do que viriam a ser os projectos para o Chiado. Os edifícios são de facto recuperados. Pretendem ser fidedignos ao desenho original e manter as características da maioria do tecido que constitui a cidade antiga. Como no Chiado, entramos aqui na dimensão da construção anónima, sem assinatura. Os edifícios fundem-se com o que os envolve, novos sim, no que respeita ao material e à construção, mas iguais a tantos outros que constroem o Porto. Ainda, em 1968, talvez pelo calculismo de que fala Siza, pela vontade de ver o projecto aprovado, a margem Poente é deixada praticamente intocada. Embora não haja grande referência, escrita ou desenhada, a essa parte do projecto, percebe-se que estavam previstas umas plataformas que pretendiam evocar a memória da cidade antiga através a reinterpretação dos traçados pré-existent.

No projecto de 2000 esta dimensão da recuperação aparece de uma forma distinta. A diferença entre os dois projectos em muito se deve ao de Fernando Távora para a Casa dos 24. Siza enfatiza inúmeras vezes que é esse o projecto que abre caminho, junto à Sé, para um outro tipo de intervenção, através da inserção do monumento em tecido contínuo, repondo a dinâmica do território para o qual esse monumento foi projectado.

<sup>114</sup> Vieira, Álvaro Siza in Cruz, Valdemar, *Retratos de Siza*, pág. 31, Campo das Letras, Porto, 2005

<sup>115</sup> Vieira, Álvaro Siza “Avenida da Ponte I, Porto, 1968 , 1.Memória Descritiva” in Castanheira, Carlos; Porcu, Chiara, *As cidades de Álvaro Siza, Figueirinhas*, Lisboa, 2001

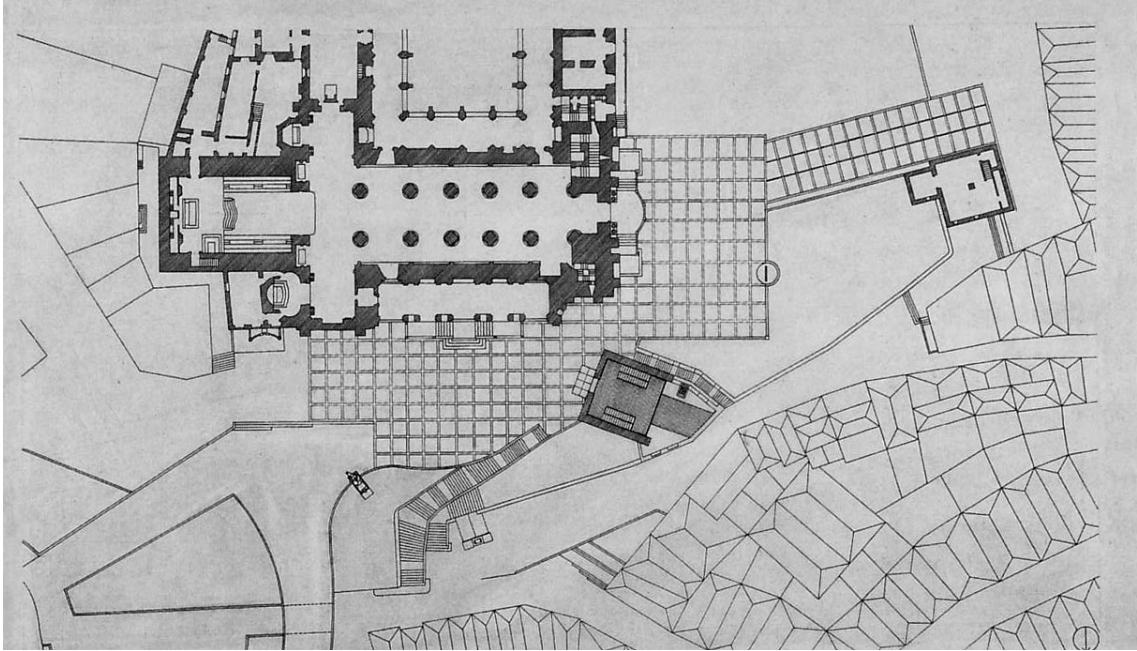


Fig. 92 Fernando Távora, Casa dos 24, Planta geral de intervenção, 1998

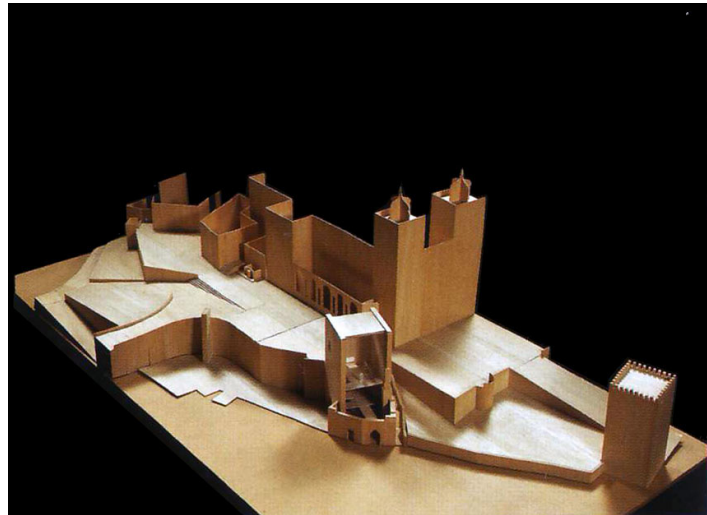
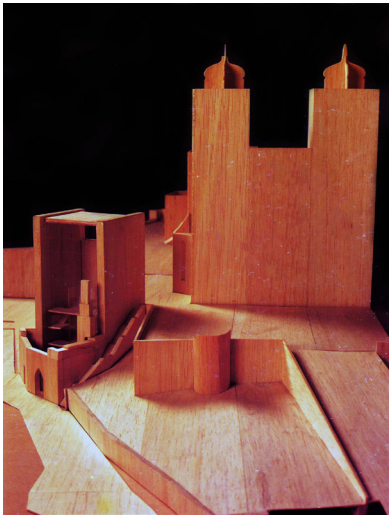


Fig. 93 Fernando Távora, Maquete da Casa dos 24, 1998



*“É uma obra excepcional. Tem um significado ímpar na cidade. É muito singular, porque não está ligada a uma função. É como que um miradouro sobre a cidade, mas é também um elemento unificador da cidade suficientemente potente e inteligente para quebrar aquele fosso entre o morro da Sé e o resto. Foi um fosso provocado, não era um fosso histórico, e que continha tensões que foram reavivadas de uma forma ridícula, como os comentários que foram feitos sobre a agressão à igreja. Essa obra, depois de aparecer, o único comentário que se pode fazer é que era necessária. Quando vi pela primeira vez a «maqueta», porque eu tinha ali ao lado a encomenda da Avenida da Ponte, abriu-se-me o caminho para o que fazer na Avenida. Percebi que aquela era a direcção e que puxava outras coisas. Eu estava bastante preso ao projecto de 1968 e permanecia num período de reflexão sobre o que fazer. Aquela peça ajudou-me a encontrar o caminho.”*<sup>116</sup>. Percebe-se através destas palavras a importância desta obra na concepção do projecto de 2000 para a Avenida da Ponte. Aqui, Siza quase explica o que move este último projecto através das qualidades que reconhece no de Távora. Com o projecto para a Avenida D. Afonso Henriques em 2000, Siza pretende continuar a cidade. Continuidade e unidade são talvez as palavras de ordem. O objectivo é, de facto, quebrar o fosso. Deixar que a igreja seja percebida enquanto parte de um todo, a cidade do Porto.

O que ambos os projectos fazem, o de Távora e o de Siza, é amparar a Sé. Reintegrá-la na cidade. Porque agora se percebe que ela não foi pensada para estar sozinha no cume do morro. Ela foi pensada para estar inserida num tecido denso. Por exemplo, a importância dada ao desenho da fachada Norte, e à Galilé de Nasoni, deve-se em grande parte a dois edifícios, destruídos pelas demolições, que, pela sua forma, encaminhavam as pessoas num percurso em diagonal com culmino na Galilé – *“O que acontece é que existe uma complementaridade entre monumento e tecido, construções banais vamos dizer assim, sobretudo casas. E a excelência dos monumentos depende desse contraste, sobretudo numa construção gótica que é uma construção que tem do lado de fora a estrutura, é como que um edifício virado do avesso. E não foi pensado, de um modo geral, haverá excepções, não foi pensado para ficar exposto mas sim amparado, rodeado”*<sup>117</sup> –.

A recuperação no segundo projecto aparece neste sentido. No de reconstruir o traçado antigo da cidade. A margem Poente da Avenida é de novo edificada. Veem-se os “abertos”, como lhe chama Álvaro Siza, a Avenida comunica com a Rua do Corpo da Guarda através de percursos, mais ou menos estreitos, que procuram recuperar as medidas da cidade antiga. O novo faz o que ali já esteve feito. O edifício transforma-se, à superfície, num conjunto de corpos em prol dessa comunicação. As ruas furam, continuam, incitando a percorrer caminhos entre as partes que constituem o museu. É reinterpretado o skyline da cidade. A inconstância das cérceas quase que faz com que o projecto pareça ter a qualidade sedimentar que

116 Vieira, Álvaro Siza in Cruz, Valdemar, *Retratos de Siza*, pág. 116, Campo das Letras, Porto, 2005

117 Vieira, Álvaro Siza, Discurso em vídeo para Fornace della Cava, Cava de Tirreni, sem data



Fig. 94 Siza Vieira, 1968 e 2000, Plantas gerais de intervenção com demolições assinaladas a vermelho

Siza diz ser das cidades. A ilusão é a de que aquela parte da cidade foi construída através da sobreposição de camadas, ao longo dos tempos, e não de uma única vez. Se esta ideia da recuperação é fundamental em qualquer um dos projectos, quer em 1968 quer em 2000, também o é a da memória, da *ferida*. Tanto em textos sobre o primeiro como sobre o segundo projecto, Siza refere, mais que uma vez, a importância de lembrar a violência da qual foi vítima aquele espaço, e que, no fundo, fez com que ele se tornasse o que é hoje. Reitera que essa violência foi quase “mal necessário”, que ela é consequência da deslocação do centro para a cota alta, e da conseguinte necessidade de ligação do mesmo a Sul. Para si, não se pode simplesmente apagar aquilo pelo qual a cidade passou. Assim, quer num projecto quer no outro, essa componente da memória está bastante presente.

Em 1968, quase não interfere com o que ali está, tendo alguns princípios semelhantes aos do projecto de Fernando Távora em 1955. Em extremo, pode até dizer-se que a memória das demolições preserva-se quase pela *não intervenção*. O que queremos com isto dizer é que, o morro a Poente praticamente a descoberto, por si só, evoca a ideia do que ali passou. Ou seja, o lugar, preserva-se praticamente intocado. Obviamente, a percepção dele é alterada, redireccionada, pela construção da margem Nascente. Ainda, pode dizer-se que essa construção, em grande escala, do lado Nascente da Avenida, enfatiza a não edificação do outro. Esse vazio deixado pelas demolições, a única frente da Rua do Corpo da Guarda, são lembrados também pelo espelho que é a fachada do novo edifício. A isto, alia-se a evocação do traçado antigo pelas plataformas desenhadas, que pretendem lembrar que o morro embora esteja, agora, liberto de construções não o esteve anteriormente.

*“E parece-me, neste momento, que se deverá deixar essa afloração como aspecto interessante e como marca da história, porque esta abertura faz parte da história do Porto e é um grande gesto com consequências, em alguns aspectos difíceis, mas que marcou a cidade e que deve ser deixada tal como a ideia a que o gesto correspondia.”*<sup>118</sup> Em 2000 a presença dessa memória a que nos referimos é mais óbvia, ou declaradamente intencional. Ela está presente essencialmente na margem Nascente, na escarpa rochosa a descoberto. Siza diz que o tempo, a patine, a vegetação, já tornaram as rochas belas<sup>119</sup> e que elas são testemunho do que aquele lugar passou.

A evocação da memória das demolições em ambos os projectos implica um conhecimento da história do lugar. Do que ali se fez, mas mais, do que para ali se pensou. Em diversos contextos são falados os “*mais de quarenta projectos*” não aprovados, com excepção do de Siza em 1968. Desses mais de quarenta, destacam-se os de Fernando Távora e de

---

118 Vieira, Álvaro Siza, Discurso em vídeo para Fornace della Cava, Cava de Tirreni, sem data

119 Ibidem

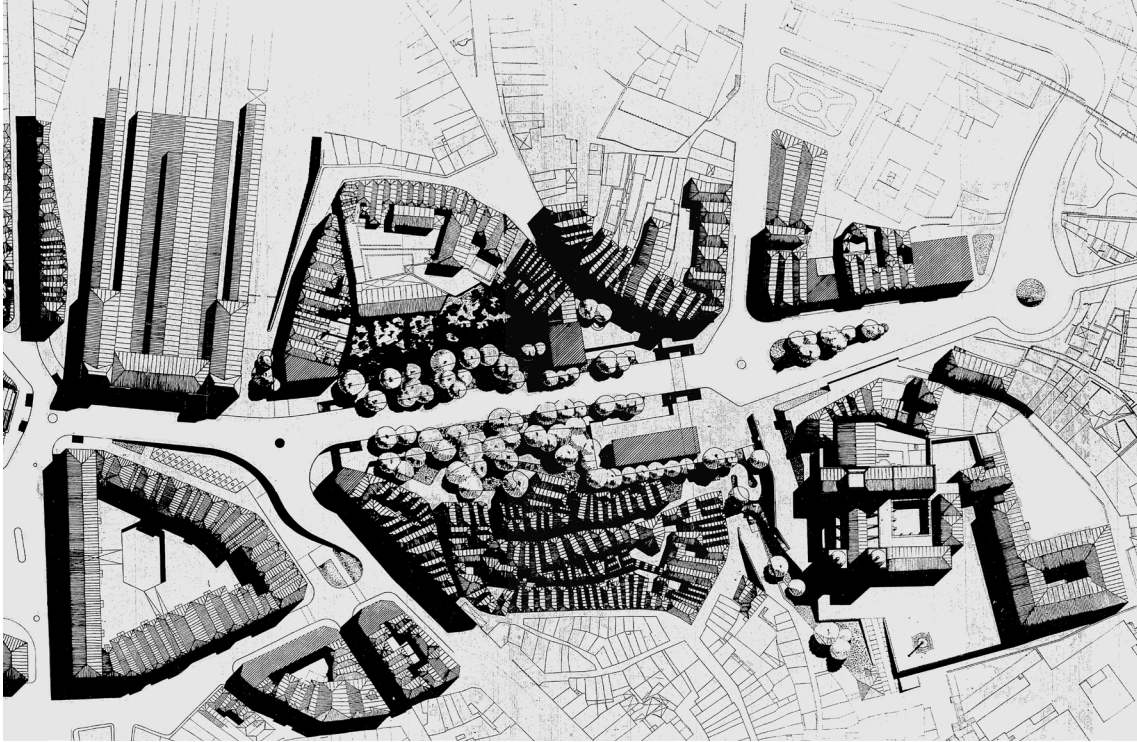


Fig. 95 Fernando Távora, Proposta geral para a Avenida da Ponte, 1955



Fig. 96 Luís da Cunha, Proposta geral para Avenida da Ponte, 1959

Luís Cunha, em 1955 e 1959, respectivamente. Na Memória Descritiva<sup>120</sup> do primeiro projecto de Siza para a Avenida D. Afonso Henriques diz que eles “*estão na base do enquadramento actual do problema*” e que “*estas duas soluções têm em comum uma maior sensibilidade às características da zona envolvente*”. No entanto, ressalva que elas são em muito opostas.

Este tema aparece aqui no intuito de perceber quais dessas “*quarenta e tal*” propostas para aquele lugar estão mais presentes em cada um dos projectos de Siza. Como já referido, a presença do de Távora em 1955 é quase óbvia quando observado o de Siza em 1968. O que é *transferido* de um para o outro é a “*importância conferida directamente ao espaço libertado pela penetração da Avenida*”<sup>121</sup>. No entanto, Távora recusa a construção de edifícios marginais em toda a extensão da Avenida, o que não acontece em 1968 uma vez que toda a margem Nascente é edificada. Apesar do princípio da manutenção do espaço libertado pelas demolições estar também presente na proposta de Luís Cunha, é proposta uma massa edificada que compense o investimento naquela área. É também isto que Siza propõe. O espaço libertado pelas demolições mantém-se presente, mas a intervenção nele é compensada, economicamente, através da construção de um grande edifício.

No que concerne ao projecto de 2000 é mais difícil perceber as relações com os projectos anteriores, uma vez que ele é completamente inovador no que concerne ao tipo de intervenção. No entanto, existe já a Casa dos 24. E é este, segundo Siza, o ponto de charneira entre um projecto e o outro. Contudo, é interessante perceber que após projectar o mesmo lugar pela segunda vez, Siza refere semelhanças deste último projecto com propostas anteriores às suas, – “*O que é curioso é que o Auzelle, que eu me lembro de ter conhecido numa visita que ele fez ao Restaurante Boa Nova, também tapava a Sé. Procurava já nessa altura refazer ali o tecido da cidade. Ali era uma floresta de viadutos que também tapavam a base da Sé.*”<sup>122</sup> –. A verdade é que até 1968, devido aos viadutos projectados para organização do tráfego rodoviário todos os projectos implicavam uma obstrução parcial da Sé. Ainda, a escarpa deixada a descoberto em 2000 remete, também, para a ideia fundamental do projecto de Fernando Távora em 1955.

É importante perceber as propostas para a Avenida da Ponte no contexto da obra de Siza. A década de sessenta está associada a um conjunto de obras que se podem agrupar por possuírem características comuns entre si, e de certa forma distintas do que se associa, na generalidade, à obra de Álvaro Siza Vieira. Falamos da Cooperativa de Lordelo, das Piscinas da Praia de Leça e da Casa Manuel Magalhães, finalizada já em 1970. Poder-se-á dizer que esta década marca um período de desvinculação de Siza a uma influência

---

120 Vieira, Álvaro Siza “Avenida da Ponte I, Porto, 1968”, 1. Memória Descritiva” in Castanheira, Carlos; Porcu, Chiara, *As cidades de Álvaro Siza*, Figueirinhas, Lisboa, 2001

121 *Ibidem*

122 Vieira, Álvaro Siza in Cruz, Valdemar, *Retratos de Siza*, pág. 31, Campo das Letras, Porto, 2005



Fig. 97 Cooperativa de Lordelo, 1960-63

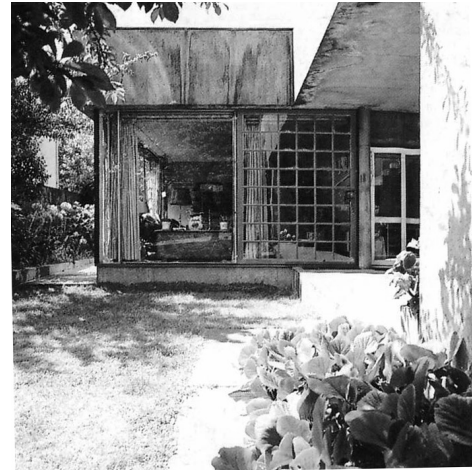


Fig. 98 Casa Manuel Magalhães, 1967-70



Fig. 99 Piscinas da Praia de Leça 1961-66



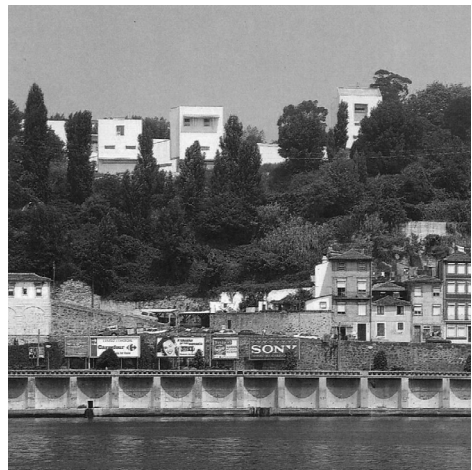
Fig. 100 Casa Beires, 1973-76



Fig. 101 Casa Alcino Cardoso, 1971-73



Fig. 102 Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 1986



muito específica, a arquitectura vernacular portuguesa. Neste conjunto de obras prevalecem as linhas e planos horizontais, volumes puros em betão aparente. Em extremo, podemos incluir o projecto para o edifício na Avenida D. Afonso Henriques neste conjunto de obras, a par da Casa Manuel Magalhães, como fim, ou charneira de um período para outro. A inclusão do projecto neste conjunto prende-se com a forte presença das linhas horizontais, com o uso do betão, mesmo que no interior do edifício, conjugado com o vidro. Talvez este projecto marque de facto o fim de um período de experimentação, que procura buscar diferentes influências, abordando-as talvez de forma mais literal do que fará no futuro. Ainda, no que concerne ao projecto de 1968, a par deste conjunto definido por um período de tempo, podemos referir um outro, relativo à utilização do *pano de vidro*. Já na década de setenta, a Casa Alcino Cardoso e a Casa Beires, possuem algumas semelhanças com este projecto, no que concerne à utilização do vidro. Em qualquer uma destas obras, o vidro adquire um papel fundamental, sendo empregue na totalidade das fachadas com caixilhos reticulados bastante marcados. Também, na casa Manuel Magalhães há uma primeira abordagem a este tema com um dos panos de vidro da sala.

Quanto ao projecto de 2000, ele insere-se num conjunto de obras no âmbito do Porto 2001, Capital Europeia da Cultura. Destas, destaca-se a Estação de Metro de S. Bento, em ampla relação com o projecto da Avenida, complementando-a. Ainda, a colaboração com Eduardo Souto Moura para a Requalificação da Praça da Liberdade e da Avenida dos Aliados, em paralelo com a Estação de Metro da Trindade, projecto de Souto Moura, procuravam requalificar todo o percurso entre a *entrada na cidade*, Ponte Luís I, e um dos seus novos centros, junto à Câmara. No entanto, pelas suas características formais ele lembra, de certa forma, o anterior, para a Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto. Estas semelhanças devem-se ao tipo de apropriação do espaço “enterrado”, que permite, a uma cota superior, fragmentar o edifício, criando a ilusão de se tratar de um conjunto de edifícios autónomos. Também na Faculdade de Arquitectura há uma certa referência aos alçados antigos do Porto. O projecto de 2000 não passou da fase de anteprojecto, não havendo por isso qualquer tipo de definição a nível da linguagem ou do material a utilizar. No entanto, não é difícil para ali imaginar qualquer coisa de semelhante às paredes brancas da Faculdade de Arquitectura.

O que muda nas três décadas que distam estes dois projectos é em grande parte a maturação que advém de muita experimentação. No entanto, mudam também as condicionantes. Elas possibilitam em 2000 algo impensável em 1968, a intervenção na margem Poente da Avenida. Daí que Siza fale do “*calculismo*” desse primeiro projecto, e que releve que foi por isso que o projecto foi aprovado ao contrário de todos os outros até então – “*O projecto que eu fiz foi aprovado, talvez porque há bastante calculismo nesse primeiro projecto, mas também há convicções. Uma das coisas era não fazer viadutos. Tive*





que estudar um sistema que ainda está a funcionar no essencial, que é de sentido único, para não fazer viaduto. Como tal já não tapava a Sé.” –. Em 2000, a discussão havia já sido aberta por Távora, interessava continuá-la e restituir à cidade um pouco do que ela tinha sido antes.

O comum entre os dois projectos é o sítio. A presença do Porto está tanto na reconstrução dos edifícios do século XIX e no reflexo da cidade na fachada de vidro em 1968, como na reinterpretação do traçado antigo em 2000. Observamos duas formas muito distintas de fazer a mesma coisa: recuperar um pedaço de cidade que desaparece com as demolições de quarenta.

Aqui, mais do que os projectos recuperarem a cidade eles mostram-na. Só poderiam ser para ali, e, para ali, parecem tratar-se da única resposta possível. Foi essa característica da obra de Siza que procurámos confirmar ao estudar a Avenida da Ponte em 1968 e 2000; a da capacidade de continuar o que está feito, alterar a sua percepção, sem nunca comprometer a autenticidade do sítio em que intervém ou da obra em si; a da capacidade de incutir no projecto características mais que físicas, que nos dizem que aquele edifício não podia estar senão naquele sítio. Com estes projectos reconhecemos a capacidade que Siza tem de perceber a essência do sítio onde intervém, continuá-lo, enfatizá-lo, melhorá-lo.

*“Em antiquíssima alquimia surge, quase inexplicável, a essência de cada cidade, para lá da Geografia e da História registada, do peso das matérias próprias.*

*Ecos de cruzamentos transformam as cidades, lenta e progressivamente, ou de súbito. Entrechocam-se, dissolvem-se nos interstícios das origens, impressionam-nos, a nós que arrastamos outras ondas.*

*Tudo isso acontece na cidade em que vivemos; só assim não morre.*

*O peso das raízes põe-se por isso de igual modo onde quer que nos seja dado trabalhar; a possibilidade contemporânea de chamamento a largas viagens estimula através dos olhos e da mente.*

*Se por inteiro perdemos as amarras, arriscamo-nos a um desprendimento que roça o vazio e se aproxima do gratuito. A alternativa é a de uma receptividade universal capaz de despertar as raízes de cada cidade, prolongando-as em caule, ramos, folhas, flores, frutos, em qualquer lugar.*

*Todas as cidades são a minha cidade, à qual sempre regresso.*

*Tudo é então diferente, pois conheço o que é diferente. Os olhos abrem-se à minha cidade, sou de novo um estranho maravilhado capaz de ver: de fazer.”<sup>123</sup>*

---

123 Vieira, Álvaro Siza, “Cidade” in *01 Textos*, pág. 175, Civilização Editora, 2009.



## BIBLIOGRAFIA

- CASTANHEIRA, Carlos; PORCU, Chiara, *As cidades de Álvaro Siza*, Figueirinhas, Lisboa 2001
- CORBUSIER, *Précisions: sur un état présent de l'architecture et l'urbanisme*, Ed Vincent Fréal, Paris, 1960
- CRUZ, Valdemar, *Retratos de Siza*, Campo das Letras, Porto, 2005
- ESPOSITO, Antonio; LEONI, Giovanni; CONTE, Francesco del; MADDALUNO, Raffaella, *Fernando Távora: opera completa*, Electa, Milão, 2005
- FIGUEIRA, Jorge, *Álvaro Siza: Modern Redux*, Hatje Cantz Verlag, Ostfildern, 2008
- FRAMPTON, Kenneth, *Álvaro Siza Vieira – Profissão poética*, Gustavo Gil, Barcelona 1988
- FRAMPTON, Kenneth, *Álvaro Siza: tutte le opere*, Electa, Milão 1999
- GABINETE DE URBANIZAÇÃO, *Projecto de arranjo urbanístico da zona da Sé e Paços do Concelho*, Arquivo Histórico do Porto, 1939
- LIMA, Ana Filipa dos Santos Pereira, *Fernando Távora: a presença simultânea do Alfa e do Ómega: a validação teórica e projectural da obra de Fernando Távora*, Prof. Responsável Domingos Tavares, FAUP, Porto, 2008
- MANDROUX-FRANÇA, Marie-Thérèse, *Quatro Fases da Urbanização do Porto no Século XVIII*, Câmara Municipal do Porto, Porto, 1985
- MILHEIRO, Ana Vaz; AFONSO, Jorge; NUNES, Jorge; entrevista por MOURA, Eduardo Souto; fotografia Rodrigues, José Manuel, *Álvaro Siza: candidatura ao prémio UIA gold medal 2005*, Ordem dos Arquitectos, Lisboa, 2005
- MONEO, Rafael, *Inquietud teórica y estrategia proyectual : en la obra de ocho arquitectos contemporáneos*, Actar, Barcelona, 2004
- REAL, Manuel Luís, *A ponte e a avenida: contradições urbanísticas no centro histórico do Porto*, Câmara Municipal do Porto, Porto 2001
- REIS, Luís Miguel Limpo Trigueiros dos, *Fernando Távora: para uma arquitectura natural*, Prof. Responsável Carlos Machado, FAUP, Porto, 2005
- RODRIGUES, António Jacinto, *Teoria da arquitectura: o projecto como processo integral na arquitectura de Álvaro Siza*, edição FAUP Publicações, Porto 1996
- SEARA, Ilda, *Siza Não Construído – Unbuilt*, edição Arteditores, Matosinhos 2011
- SILVA, Hugo Machado da, *Avenida da ponte: impasse em continuidade*, docente acompanhante professor Domingos Tavares, FAUP, Porto 2007

SILVA, Maria Manuel Sales de Lucena Sampaio e, *A ideia de cidade em Álvaro Siza*, Prof. responsável Carlos Machado, FAUP, 2011

TÁVORA, Fernando, *Empreitada de recuperação dos antigos Paços do Concelho*, Arquivo Histórico do Porto, 1998

TESTA, Peter, *The architecture of Álvaro Siza*, The MIT Press, Massachusetts, 1984

TRIGUEIROS, Luiz, *Álvaro Siza 1954-1976*, Blau, Lisboa, 1997

TRIGUEIROS, Luiz, *Álvaro Siza 1986-1995*, Blau, Lisboa, 1995

TRIGUEIROS, Luiz, *Fernando Távora*, Blau, Lisboa 1993

VIEIRA, Álvaro Siza, *01 Textos*, Civilização Editora, Porto 2009

VIEIRA, Álvaro Siza, *Imaginar a evidência*, Edições 70, Lisboa 2000

#### ARTIGOS E PERIÓDICOS:

BARDA, Marisa, “Álvaro Siza – Contraponto Poético”, in *Arquitectura e Urbanismo* n.º 21, Dezembro de 1988 e Janeiro de 1989

BEAUDOIN, Laurent, “Álvaro Siza – Mesure D’un Parcours” in *l’Architecture d’Aujourd’hui*, n.º 278, 1991

BOHIGAS, Oriol, “La Passion d’Alvaro Siza” in *l’Architecture d’Aujourd’hui*, n.º 185, 1976

*Casabella 700*, Arnoldo Mondadori Editore, Maio, 2002

GOMES, Francisco Portugal e, “Restauro e Reabilitação na Obra de Fernando Távora. O exemplo da Casa dos 24” in *Arquitextos 08.095*, Vitruvius, São Paulo, 2008

GREGOTTI, Vittorio, “La Passion d’Alvaro Siza” in *l’Architecture d’Aujourd’hui*, n.º 185, 1976

*Monumentos 14 – Paço Episcopal do Porto e Envolvente*, Março 2001

ROUSSELOT, Christina; BEAUDOUIN, Lauren, entrevista a Álvaro Siza “Entretien avec Álvaro Siza” in *AMC 44*, Paris, 1978

VIEIRA, Álvaro Siza, “Requalificação da Avenida D. Afonso Henriques”, in *Jornal dos Arquitectos* n.º 199, Janeiro e Fevereiro de 2001

ZAERA, Alejandro “Salvando las turbulencias: entrevista con Álvaro Siza” in *El Croquis 68/69 + 95* Álvaro Siza, El Croquis editorial, Madrid, 2000

VIEIRA, Álvaro Siza, Discurso em vídeo para Fornace della Cava, Cava de’Tirreni, sem data:

<http://www.youtube.com/watch?v=C9EPeWpw87o>,

<http://www.youtube.com/watch?v=KmjZfFE9NMo>

## CRÉDITOS DE IMAGENS

CAPA – Montagem própria com FRAMPTON, Kenneth, *Álvaro Siza: tutte le opere*, Electa, Milão 1999, p. 120 e VIEIRA, Álvaro Siza, “Requalificação da Avenida D. Afonso Henriques”, in *Jornal dos Arquitectos* n.º 199, Janeiro e Fevereiro de 2001, p. 85

Fig. 1 – CASTANHEIRA, Carlos; PORCU, Chiara, *As cidades de Álvaro Siza*, Figueirinhas, Lisboa, 2001

Fig. 2 – LE CORBUSIER, *Précisions: sur un état présent de l’architecture et l’urbanisme*, Ed Vincent Fréal, Paris, 1960, p. 175-176

Fig. 3 – VIEIRA, Álvaro Siza, “Requalificação da Avenida D. Afonso Henriques”, in *Jornal dos Arquitectos* n.º 199, Janeiro e Fevereiro de 2001, p. 85

Fig. 4 – CASTANHEIRA, Carlos; PORCU, Chiara, *As cidades de Álvaro Siza*, Figueirinhas, Lisboa 2001

Fig. 5 – SILVA, Hugo Machado da, *Avenida da ponte: impasse em continuidade*, docente acompanhante professor Domingos Tavares, FAUP, Porto 2007, p. 87 (modificada)

Fig. 6 – SILVA, Hugo Machado da, *Avenida da ponte: impasse em continuidade*, docente acompanhante professor Domingos Tavares, FAUP, Porto 2007, p. 87 (modificada)

Fig. 7 – SILVA, Hugo Machado da, *Avenida da ponte: impasse em continuidade*, docente acompanhante professor Domingos Tavares, FAUP, Porto 2007, p. 87 (modificada)

Fig. 8 – CASTANHEIRA, Carlos; PORCU, Chiara, *As cidades de Álvaro Siza*, Figueirinhas, Lisboa, 2001

Fig. 9 – CASTANHEIRA, Carlos; PORCU, Chiara, *As cidades de Álvaro Siza*, Figueirinhas, Lisboa, 2001

Fig. 10 – CASTANHEIRA, Carlos; PORCU, Chiara, *As cidades de Álvaro Siza*, Figueirinhas, Lisboa, 2001

Fig. 11 – CASTANHEIRA, Carlos; PORCU, Chiara, *As cidades de Álvaro Siza*, Figueirinhas, Lisboa, 2001

Fig. 12 – CASTANHEIRA, Carlos; PORCU, Chiara, *As cidades de Álvaro Siza*, Figueirinhas, Lisboa, 2001

Fig. 12 – CASTANHEIRA, Carlos; PORCU, Chiara, *As cidades de Álvaro Siza*, Figueirinhas, Lisboa, 2001

Fig. 14 – VIEIRA, Álvaro Siza, “Requalificação da Avenida D. Afonso Henriques”, in *Jornal dos Arquitectos* n.º 199, Janeiro e Fevereiro de 2001, p. 87

Fig. 15 – Montagem própria com imagens de CASTANHEIRA, Carlos; PORCU, Chiara, *As cidades de Álvaro Siza*, Figueirinhas, Lisboa 2001 e *Monumentos 14 – Paço Episcopal do Porto e Envolvente*, Março 2001, p. 80

Fig. 16 – VIEIRA, Álvaro Siza, “Requalificação da Avenida D. Afonso Henriques”, in *Jornal dos Arquitectos* n.º 199, Janeiro e Fevereiro de 2001, p. 86

Fig. 17 – *Monumentos 14 – Paço Episcopal do Porto e Envolvente*, Março 2001, p. 72

Fig. 18 – REAL, Manuel Luís, *A ponte e a avenida: contradições urbanísticas no centro histórico do Porto*, Câmara Municipal do Porto, Porto 2001, p. 69

Fig. 19 – REAL, Manuel Luís, *A ponte e a avenida: contradições urbanísticas no centro histórico do Porto*, Câmara Municipal do Porto, Porto 2001, p. 68

Fig. 20 – ESPOSITO, Antonio; LEONI, Giovanni; CONTE, Francesco del; MADDALUNO, Raffaella, *Fernando Távora: opera completa*, Electa, Milão, 2005, p.172

Fig. 21 – *Monumentos 14 – Paço Episcopal do Porto e Envolvente*, Março 2001, p. 79

Fig. 22 – REAL, Manuel Luís, *A ponte e a avenida: contradições urbanísticas no centro histórico do Porto*, edição Câmara Municipal do Porto, Porto 2001, p. 69

Fig. 23 – GOMES, Francisco Portugal e, “Restauro e Reabilitação na Obra de Fernando Távora. O exemplo

da Casa dos 24” in *Arquitextos 08.095*, Vitruvius, São Paulo, 2008

Fig. 24 – ESPOSITO, Antonio; LEONI, Giovanni; CONTE, Francesco del; MADDALUNO, Raffaella, *Fernando Távora: opera completa*, Electa, Milão, 2005, p.173

Fig. 25 – ESPOSITO, Antonio; LEONI, Giovanni; CONTE, Francesco del; MADDALUNO, Raffaella, *Fernando Távora: opera completa*, Electa, Milão, 2005, p.173

Fig. 26 – ESPOSITO, Antonio; LEONI, Giovanni; CONTE, Francesco del; MADDALUNO, Raffaella, *Fernando Távora: opera completa*, Electa, Milão, 2005, p.173

Fig. 27 – ESPOSITO, Antonio; LEONI, Giovanni; CONTE, Francesco del; MADDALUNO, Raffaella, *Fernando Távora: opera completa*, Electa, Milão, 2005, p.173

Fig. 28 – ESPOSITO, Antonio; LEONI, Giovanni; CONTE, Francesco del; MADDALUNO, Raffaella, *Fernando Távora: opera completa*, Electa, Milão, 2005, p.173

Fig. 29 – GOMES, Francisco Portugal e, “Restauro e Reabilitação na Obra de Fernando Távora. O exemplo da Casa dos 24” in *Arquitextos 08.095*, Vitruvius, São Paulo, 2008

Fig. 30 – GOMES, Francisco Portugal e, “Restauro e Reabilitação na Obra de Fernando Távora. O exemplo da Casa dos 24” in *Arquitextos 08.095*, Vitruvius, São Paulo, 2008

Fig. 31 – GOMES, Francisco Portugal e, “Restauro e Reabilitação na Obra de Fernando Távora. O exemplo da Casa dos 24” in *Arquitextos 08.095*, Vitruvius, São Paulo, 2008

Fig. 32 – Arquivo Histórico Municipal do Porto

Fig. 33 – Biblioteca de Arte-Fundação Calouste Gulbenkian in

<http://www.flickr.com/photos/biblarte/4089568502/in/photostream/>

Fig. 34 – <http://monumentosdesaparecidos.blogspot.pt/2009/10/ponte-d-maria-ii-ou-ponte-pensil-cidade.html>

Fig. 35 – <http://www.geopalavras.com/2012/08/construcao-da-estacao-de-s-bento.html>

Fig. 36 – REAL, Manuel Luís, *A ponte e a avenida: contradições urbanísticas no centro histórico do Porto*, Câmara Municipal do Porto, Porto 2001, Catálogo Fig. 3

Fig. 37 – REAL, Manuel Luís, *A ponte e a avenida: contradições urbanísticas no centro histórico do Porto*, Câmara Municipal do Porto, Porto 2001, Catálogo Fig. 69

Fig. 38 – REAL, Manuel Luís, *A ponte e a avenida: contradições urbanísticas no centro histórico do Porto*, Câmara Municipal do Porto, Porto 2001, p. 44

Fig. 39 – REAL, Manuel Luís, *A ponte e a avenida: contradições urbanísticas no centro histórico do Porto*, Câmara Municipal do Porto, Porto 2001, Catálogo Fig. 7

Fig. 40 – REAL, Manuel Luís, *A ponte e a avenida: contradições urbanísticas no centro histórico do Porto*, Câmara Municipal do Porto, Porto 2001, Catálogo Fig. 9

Fig. 41 – REAL, Manuel Luís, *A ponte e a avenida: contradições urbanísticas no centro histórico do Porto*, Câmara Municipal do Porto, Porto 2001, Catálogo Fig. 10

Fig. 42 – REAL, Manuel Luís, *A ponte e a avenida: contradições urbanísticas no centro histórico do Porto*, Câmara Municipal do Porto, Porto 2001, Catálogo Fig. 8

Fig. 43 – REAL, Manuel Luís, *A ponte e a avenida: contradições urbanísticas no centro histórico do Porto*, Câmara Municipal do Porto, Porto 2001, Catálogo Fig. 15

Fig. 44 – REAL, Manuel Luís, *A ponte e a avenida: contradições urbanísticas no centro histórico do Porto*, Câmara Municipal do Porto, Porto 2001, Catálogo Fig. 11

- Fig. 45 – REAL, Manuel Luís, *A ponte e a avenida: contradições urbanísticas no centro histórico do Porto*, Câmara Municipal do Porto, Porto 2001, Catálogo Fig. 13
- Fig. 46 – REAL, Manuel Luís, *A ponte e a avenida: contradições urbanísticas no centro histórico do Porto*, Câmara Municipal do Porto, Porto 2001, Catálogo Fig. 14
- Fig. 47 – *Monumentos 14 – Paço Episcopal do Porto e Envolvente*, Março 2001, p. 76
- Fig. 48 – *Monumentos 14 – Paço Episcopal do Porto e Envolvente*, Março 2001, p. 76
- Fig. 49 – *Monumentos 14 – Paço Episcopal do Porto e Envolvente*, Março 2001, p. 76
- Fig. 50 – REAL, Manuel Luís, *A ponte e a avenida: contradições urbanísticas no centro histórico do Porto*, Câmara Municipal do Porto, Porto 2001, Catálogo Fig. 33
- Fig. 51 – REAL, Manuel Luís, *A ponte e a avenida: contradições urbanísticas no centro histórico do Porto*, Câmara Municipal do Porto, Porto 2001, Catálogo Fig. 36
- Fig. 52 – REAL, Manuel Luís, *A ponte e a avenida: contradições urbanísticas no centro histórico do Porto*, Câmara Municipal do Porto, Porto 2001, Catálogo Fig. 38
- Fig. 53 – REAL, Manuel Luís, *A ponte e a avenida: contradições urbanísticas no centro histórico do Porto*, Câmara Municipal do Porto, Porto 2001, Catálogo Fig. 40
- Fig. 54 – Arquivo Histórico Municipal do Porto, D-CDT-C5-010
- Fig. 55 – REAL, Manuel Luís, *A ponte e a avenida: contradições urbanísticas no centro histórico do Porto*, Câmara Municipal do Porto, Porto 2001, p. 61 e Catálogo Fig. 41 e 42
- Fig. 56 – REAL, Manuel Luís, *A ponte e a avenida: contradições urbanísticas no centro histórico do Porto*, Câmara Municipal do Porto, Porto 2001, p. 61
- Fig. 57 – REAL, Manuel Luís, *A ponte e a avenida: contradições urbanísticas no centro histórico do Porto*, Câmara Municipal do Porto, Porto 2001, Catálogo Fig. 50
- Fig. 58 – *A+U, Architecture and Urbanism*, Dezembro de 1980, p. 28
- Fig. 59 – TRIGUEIROS, Luiz, Álvaro Siza 1986-1995, Blau, Lisboa, 1995, p. 154, 155, 166
- Fig. 60 – FRAMPTON, Kenneth, Álvaro Siza: tutte le opere, Electa, Milão 1999, p. 120
- Fig. 61 – FRAMPTON, Kenneth, Álvaro Siza: tutte le opere, Electa, Milão 1999, p. 120
- Fig. 62 – Arquivo Histórico Municipal do Porto, Guia 8/2007 n° 199, p. 9
- Fig. 63 – Arquivo Histórico Municipal do Porto, Guia 8/2007 n° 199, p. 10
- Fig. 64 – CASTANHEIRA, Carlos; PORCU, Chiara, *As cidades de Álvaro Siza*, Figueirinhas, Lisboa, 2001
- Fig. 65 – REAL, Manuel Luís, *A ponte e a avenida: contradições urbanísticas no centro histórico do Porto*, Câmara Municipal do Porto, Porto 2001, Catálogo Fig. 61
- Fig. 66 – CASTANHEIRA, Carlos; PORCU, Chiara, *As cidades de Álvaro Siza*, Figueirinhas, Lisboa, 2001
- Fig. 67 – SEARA, Ilda, *Siza Não Construído – Unbuilt*, edição Arteditores, Matosinhos 2011, p. 11
- Fig. 68 – CASTANHEIRA, Carlos; PORCU, Chiara, *As cidades de Álvaro Siza*, Figueirinhas, Lisboa, 2001
- Fig. 69 – REAL, Manuel Luís, *A ponte e a avenida: contradições urbanísticas no centro histórico do Porto*, edição Câmara Municipal do Porto, Porto 2001, p. 84
- Fig. 70 – SEARA, Ilda, *Siza Não Construído – Unbuilt*, edição Arteditores, Matosinhos 2011, p. 15
- Fig. 71 – Desenho próprio baseado em esquema de projecto em Arquivo Histórico Municipal do Porto, Guia 8/2007 n° 199, p. 11
- Fig. 72 – Arquivo Histórico Municipal do Porto, Guia 8/2007 n° 199, AP9

- Fig. 73 – Arquivo Histórico Municipal do Porto, Guia 8/2007 n° 199, AP10
- Fig. 74 – Arquivo Histórico Municipal do Porto, Guia 8/2007 n° 199, AP11
- Fig. 75 – Arquivo Histórico Municipal do Porto, Guia 8/2007 n° 199, AP12
- Fig. 76 – Arquivo Histórico Municipal do Porto, Guia 8/2007 n° 200, AP13
- Fig. 77 – Arquivo Histórico Municipal do Porto, Guia 8/2007 n° 200, AP14
- Fig. 78 – Arquivo Histórico Municipal do Porto, Guia 8/2007 n° 200, AP18
- Fig. 79 – Arquivo Histórico Municipal do Porto, Guia 8/2007 n° 200, AP19
- Fig. 80 – Arquivo Histórico Municipal do Porto, Guia 8/2007 n° 200, AP25
- Fig. 81 – Arquivo Histórico Municipal do Porto, Guia 8/2007 n° 200, AP26
- Fig. 82 – Arquivo Histórico Municipal do Porto, Guia 8/2007 n° 200, AP27
- Fig. 83 – Arquivo Histórico Municipal do Porto, Guia 8/2007 n° 200, AP24
- Fig. 84 – Arquivo Histórico Municipal do Porto, Guia 8/2007 n° 200, AP22
- Fig. 85 – Arquivo Histórico Municipal do Porto, Guia 8/2007 n° 200, AP23
- Fig. 86 – Arquivo Histórico Municipal do Porto, Guia 8/2007 n° 200, AP20
- Fig. 87 – SEARA, Ilda, *Siza Não Construído – Unbuilt*, edição Arteditores, Matosinhos 2011, p. 14
- Fig. 88 – REAL, Manuel Luís, *A ponte e a avenida: contradições urbanísticas no centro histórico do Porto*, Câmara Municipal do Porto, Porto 2001, p. 56
- Fig. 89 – SILVA, Maria Manuel Sales de Lucena Sampaio e, *A ideia de cidade em Álvaro Siza*, Prof. responsável Carlos Machado, FAUP, 2011, p. 40
- Fig. 90 – TRIGUEIROS, Luiz, *Álvaro Siza 1986-1995*, Blau, Lisboa, 1995, p. 169 e 160
- Fig. 91 – FRAMPTON, Kenneth, *Álvaro Siza: tutte le opere*, Electa, Milão 1999, p. 120
- Fig. 92 – ESPOSITO, Antonio; LEONI, Giovanni; CONTE, Francesco del; MADDALUNO, Raffaella, *Fernando Távora: opera completa*, Electa, Milão, 2005, p.173
- Fig. 93 – *Monumentos 14 – Paço Episcopal do Porto e Envolvente*, Março 2001, p. 72 e ESPOSITO, Antonio; LEONI, Giovanni; CONTE, Francesco del; MADDALUNO, Raffaella, *Fernando Távora: opera completa*, Electa, Milão, 2005, p.172
- Fig. 94 – Montagem própria com base em VIEIRA, Álvaro Siza, “Requalificação da Avenida D. Afonso Henriques”, in *Jornal dos Arquitectos* n.º 199, Janeiro e Fevereiro de 2001, p. 86
- Fig. 95 – Arquivo Histórico Municipal do Porto, D-CDT-C5-010
- Fig. 96 – REAL, Manuel Luís, *A ponte e a avenida: contradições urbanísticas no centro histórico do Porto*, Câmara Municipal do Porto, Porto 2001, p. 61
- Fig. 97 – Henriques, Helena Cristina Neto, *O pátio e as casas de Siza*, Prof. responsável Carlos Machado, FAUP, Porto, 2007
- Fig. 98 – TRIGUEIROS, Luiz, *Álvaro Siza 1954-1976*, Blau, Lisboa, 1997,
- Fig. 99 – Própria, 2011
- Fig. 100 – TRIGUEIROS, Luiz, *Álvaro Siza 1954-1976*, Blau, Lisboa, 1997, p. 169
- Fig. 101 – TRIGUEIROS, Luiz, *Álvaro Siza 1954-1976*, Blau, Lisboa, 1997, p. 140
- Fig. 102 – TRIGUEIROS, Luiz, *Álvaro Siza 1986-1995*, Blau, Lisboa, 1995, p. 51 e 52



Porto, Setembro de 2012.