Giovanni Muzio e Fernando Távora

Projectos para a Avenida da Ponte e para o Campo Alegre

AGRADECIMENTOS

Ao meu orientador, professor doutor Carlos Martins, um especial agradecimento por todo o acompanhamento, rigor e disponibilidade na realização desta dissertação.

A todos aqueles que de alguma forma contribuíram e ajudaram, directa ou indirectamente, na concretização deste trabalho final.

Mas essencialmente, porque a vida é muito mais que a soma de todos os trabalhos, à minha família, pelo constante apoio, incentivo e dedicação com que acompanharam a realização deste curso.

RESUMO

A cidade do Porto serve de base a esta dissertação, na qual vou estudar a indissociabilidade entre a forma urbana da cidade e as pontes sobre o Douro. Entre as várias pontes existentes cinge-se o campo de estudo à ponte D. Luís e à ponte da Arrábida.

Caracteriza-se o processo de evolução e de expansão da cidade que seguiu diferentes padrões na relação entre os atravessamentos sobre o rio e o desenvolvimento de novas entradas e novas centralidades. As evoluções tecnológicas, as infra-estruturas, os novos padrões de localização de actividades são os principais factores que alimentaram a forma de crescimento e apontaram para uma nova forma de apropriação e organização do espaço. "Este processo de crescimento e transformação interfere na identidade da própria cidade tal como já aconteceu noutros períodos da história. Coloca-se então a questão da leitura da forma da cidade, de como ela se vai progressivamente revitalizando em função do todo e das suas partes, variando a caracterização da sua identidade"[1].

O impacto no tecido urbano reflecte fracturas diferentes, em escalas e tempos também distintos. Uma das rupturas acontece no tecido urbano histórico e consolidado com a ponte D. Luís; a outra ruptura é criada no tecido em expansão com a construção da ponte da Arrábida, onde a auto-estrada cria uma ruptura no território a urbanizar.

Pretende-se, com esta escolha, abordar as propostas de intervenção de Giovanni Muzio e Fernando Távora na resolução da inserção destas duas pontes nas margens e no tecido urbano envolvente. Através do percurso individual e da produção arquitectónica destes dois arquitectos abordo as propostas apresentadas para a Avenida da Ponte e para a zona do Campo Alegre.

PALAVRAS-CHAVE: Giovanni Muzio – Fernando Távora – Avenida da Ponte – Campo Alegre.

[1] FERNANDES, Francisco Barata. Centro Histórico. In COSTA, Alexandre Alves [et al.]. *Porto 1901-2001: guia de arquitectura moderna*. 2001. p. 6.

ABSTRACT

The city of *Porto* is going to be the base for this dissertation, which i'm going to study the inseparability between the urban part of the city and the bridges over the *Douro* river. Among the various existing bridges is confined the study of *D. Luís* bridge and *Arrábida* bridge.

The process of evolution and expansion of the city is characterized by following different patterns between the crossings over the river and the development of new inputs and new centralities. Technological developments, infrastructure, new patterns of location of activities are the main factors that fueled the growth form and pointed to a new way of appropriation and space organization. "This process of growing and transformation interferes with the identity of the own city as already happened in others periods of story. It is placed the question of reading the shape of the city, how she gradually revitalizes in function of the whole and its parts varying the characterization of their identity"[2].

The impact on the urban fabric reflects different fractures at different scales and also distinct times. One of the breaks occurs in the historical and consolidated urban fabric with *D. Luís* bridge; the other break is created in the tissue expansion with the construction of the *Arrábida* bridge, where motorway creates a break in territory to urbanize.

It is intended with this choice, approach the intervention proposals of *Giovanni Muzio* and *Fernando Távora* in resolving the insertion of these two bridges on the banks and the surrounding urban fabric. Through the individual path and architectural production of these two architects i board the proposals for the *Avenida da Ponte* and the *Campo Alegre* area.

kEYWORDS: Giovanni Muzio – Fernando Távora – Avenida da Ponte – Campo Alegre.

[2] FERNANDES, Francisco Barata. Centro Histórico. In COSTA, Alexandre Alves [et al.]. *Porto 1901-2001: guia de arquitectura moderna*. 2001. p. 6.

ÍNDICE

RESUMO 5

ABSTRACT 7

INTRODUÇÃO 11

ESTADO DA ARTE 13

OBJECTO 15

OBJECTIVO 15

METODOLOGIA 17

PLANO GERAL DE MELHORAMENTOS 19

LEGISLAÇÃO DE 1865 21

BARRY PARKER E A INTERVENÇÃO NO PORTO 25

EZEQUIEL DE CAMPOS E O PRÓLOGO AO PLANO DA CIDADE DO PORTO 29

PLANO GERAL DE URBANIZAÇÃO 35

LEGISLAÇÃO 1934 37

MONUMENTALIZAÇÃO 43

MARCELLO PIACENTINI E O PLANEAMENTO DO PORTO 49

GIOVANNI MUZIO E O PLANO REGULADOR DO PORTO 55

GIOVANNI MUZIO 61

ASPIRAÇÃO AO CLÁSSICO 63

DIÁLOGO ENTRE ESCALAS 73

ZONA DE EXPANSÃO DO CAMPO ALEGRE 85

AVENIDA DA PONTE 93

FERNANDO TÁVORA 107

ASPIRAÇÃO AO MODERNO 109

DIÁLOGO ENTRE TRADIÇÃO E MODERNO: "O PROBLEMA DA CASA PORTUGUESA" 113

ORGANIZAÇÃO DOS ARQUITECTOS MODERNOS 123

PLANO DO CAMPO ALEGRE 127

AVENIDA DA PONTE 135

CONSIDERAÇÕES FINAIS 143

INTERROMPER A CIDADE CONSOLIDADA E CONSOLIDAR A CIDADE INTERROMPIDA 145

CONSOLIDAR A CIDADE EM EXPANSÃO 151

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS E DE IMAGENS 155

BIBLIOGRAFIA 157

REFERÊNCIAS DE IMAGENS 163

INTRODUÇÃO

ESTADO DA ARTE

Escreve-se frequentemente sobre as pontes do Porto, como expoentes máximos da técnica, exemplos perfeitos de função que, através do cálculo, desenho e construção, dão forma à cidade. No entanto, esta abordagem centra o estudo em questões técnicas, esquecendo a sua avaliação no contexto particular da relação com o impacto na envolvente próxima e na envolvente longínqua. Entender a história das pontes "como um progresso técnico tende forçosamente a deixar na sombra a maior parte das pontes construídas"[3]. Exemplos desta abordagem são os livros: *As pontes do Porto: história de uma paixão*, de Manuel de Azeredo e *As pontes do Porto*, de Paulo Jorge de Sousa Cruz.

Tão importante quanto as questões estruturais é o lugar, o uso, a imagem e o contexto, valores intrínsecos ao conceito de "ponte" na sua inserção espacial e como elemento de organização e composição urbana.

Nuno Portas colocou a questão nestes termos: "era impossível escrever sobre o rio sem nos enredarmos nas complicadas relações de confrontação das suas margens. Mas também o é, sem falar das pontes e da permanente discussão que suscitam"[4]. Daí advém a polémica recorrente sobre as pontes e as margens que ligam e interrompem.

Um tema portuense já com diversas abordagens é a resolução do problema urbanístico decorrente da construção da ponte D. Luís e da abertura da Avenida D. Afonso Henriques (Avenida da Ponte), onde se identificam modos de recuperar o tecido urbano e de dissimular a cicatriz criada com as demolições em pleno coração do centro histórico. Este tema é desenvolvido, por exemplo, nos livros: *A ponte e a avenida: contradições urbanísticas no centro histórico do Porto* e *A cidade em suspenso: projectos em torno da Sé do Porto (1934/2001)*.

Ao longo do tempo, na cidade do Porto, com a produção de diferentes planos de urbanismo, houve uma evolução de conceitos de cidade e de forma urbana, que se traduziram em vários tipos de projectos, com influências de diferentes correntes.

[3] BATLLE, Enric e ROIG, Joan. Ponte e Lugar. *Architécti*. 45 (1999). p. 34.
[4] PORTAS, Nuno. Marginal do Douro e Atlântico. In COSTA, Alexandre Alves [et al.]. *Porto 1901-2001: guia de arquitectura moderna*. 2001. p. 3.

OBJECTO

Os projectos de Giovanni Muzio e Fernando Távora para a Avenida da Ponte e para a zona do Campo Alegre são o objecto de estudo deste trabalho.

O arquitecto Giovanni Muzio elaborou os estudos para a Avenida da Ponte e para o Campo Alegre no âmbito do Plano Geral de Urbanização de 1940/43 para a cidade do Porto.

Fernando Távora, enquanto trabalhou no Gabinete de Urbanização da Câmara Municipal do Porto, executou o estudo para o Plano Residencial do Campo Alegre em 1949 e realizou o estudo para a Avenida da Ponte em 1955.

OBJECTIVO

O presente estudo tem como objectivo entender os processos e factores que contribuem para a definição e organização da cidade a partir da análise dos projectos elaborados para ligação das duas pontes (ponte D. Luís e ponte da Arrábida). Estas pontes foram importantes como elementos de composição do desenho urbano e de redefinição de novas entradas e centralidades na cidade.

O objectivo deste trabalho passa por estabelecer paralelismos e interpretar, com base no percurso individual de cada um dos arquitectos, Giovanni Muzio e Fernando Távora, as propostas apresentadas para a Avenida da Ponte e para a zona do Campo Alegre.

A reflexão pretende levantar questões relativas:
- à importância das infra estruturas (pontes) no processo de fazer cidade e consequente inserção nas margens;
- ao papel da ponte enquanto elemento de composição e planeamento urbano;
- ao entendimento das relações entre portas da cidade e acessibilidades na estruturação do espaço urbano, e devida influência (planeada ou espontânea) na decadência ou emergência de centralidades;
- à produção arquitectónica e planeamento urbanístico, no que diz respeito a vontades e intenções no contexto físico, temporal e social;

METODOLOGIA

O método utilizado para a compreensão e desenvolvimento deste trabalho processa-se em diferentes partes. A divisão diz respeito a uma sectorização determinante para a reflexão: o espaço físico, relativo à cidade do Porto; o contexto temporal e social, onde se inserem os arquitectos (Giovanni Muzio e Fernando Távora) e as suas propostas de intervenção para as margens (a Avenida da Ponte e a zona do Campo Alegre).

O trabalho organiza-se, numa primeira fase, segundo uma estrutura que contextualiza a concepção urbanística portuguesa. Esta fase divide-se em duas partes: uma - Plano Geral de Melhoramentos - a partir da legislação de 1865, exemplifica duas intervenções significativas no contexto portuense; a outra parte - Plano Geral de Urbanização - demonstra que a partir de 1934 se criaram condições legislativas e estímulos propícios ao florescimento do urbanismo em Portugal e particularmente na cidade do Porto.

A segunda fase, directamente ligada aos arquitectos Giovanni Muzio e Fernando Távora, está orientada para a identificação e reflexão sobre as ideias de relação entre infraestrutura e portas da cidade, expressas nas propostas de abertura e requalificação da ligação da ponte D. Luís ao centro do Porto e na ligação da ponte da Arrábida à zona do Campo Alegre.

Os conceitos de intervenção expressos são aprofundados por comparação da realidade urbana portuense com os contextos estrangeiros em que se vão formulando, a partir duma leitura que aborda inicialmente a produção teórica e arquitectónica dos dois arquitectos.

A reflexão final pretende, a partir da Avenida da Ponte, abordar os conceitos “como interromper a cidade consolidada” e “como consolidar a cidade interrompida”, na reformulação de uma nova entrada na cidade. A partir das propostas para o Campo Alegre, pretendo abordar o modo “como consolidar a expansão da cidade” com a formação de uma nova porta na cidade.

PLANO GERAL DE MELHORAMENTOS

LEGISLAÇÃO DE 1865

Ainda que, à semelhança do ocorrido noutros países da Europa, o urbanismo tenha surgido em Portugal na segunda metade do século XIX com a criação dos Planos Gerais de Melhoramentos em 1865, este limita-se a uma intenção política, que só ganha forma já no século XX, com os primeiros planos gerais para Lisboa e Porto.[5]

O forte ritmo de crescimento das cidades de Lisboa e Porto no decurso do século XIX está na origem da decisão de obrigar estes dois Municípios ao planeamento da sua transformação. O diploma de 1865 cria a figura do Plano Geral de Melhoramentos, que vigoraria até 1934.

A afirmação do urbanismo como prática social generalizada apenas surge na década de trinta como resultado da acção voluntarista de Duarte Pacheco, inserida no contexto de um movimento de consolidação do regime político então vigente, transformando os aglomerados e criando uma imagem urbana com que o próprio regime se identifica.

Em Portugal, o carácter de intervenção pública na cidade oitocentista está definido no diploma publicado em 1865[6], que se ocupou essencialmente da rede viária e da polícia de viação pública. É todavia neste diploma que se encontram as primeiras disposições genéricas portuguesas sobre os Planos Gerais de Melhoramentos. À semelhança das intervenções oitocentistas em outros países da Europa, a higiene e a circulação são os dois vectores dominantes. Ainda que "a decoração da cidade, o livre-trânsito, a comodidade e segurança dos seus habitantes, a salubridade pública e a conveniência de evitar a aglomeração da população" sejam objectivos invocados pela nota ministerial introdutória e explicativa do teor do diploma, o conceito de planeamento subjacente é incipiente, limitando-se a um pré-urbanismo regulamentar. Dentro do espírito do diploma, é privilegiado o arranjo do espaço público, a que a preocupação higienista prevalecente vem acrescentar a salubridade das edificações.

Assim, o Plano Geral de Melhoramentos deveria ocupar-se essencialmente das ruas, praças e jardins, sendo estabelecida a obrigatoriedade de alinhamento dos edifícios e das

[5] LÔBO, Margarida Souza. *Planos de urbanização: a época de Duarte Pacheco*. 1995. p. 13.
[6] Decreto-Lei nº 10 de 13 de Janeiro de 1865.

características das vias, com largura mínima de dez metros e declive máximo de sete por cento[7], de modo a assegurar boas condições para a circulação de veículos. As preocupações higienistas reflectem-se na regulamentação sobre o fixação de cérceas, devendo os projectos atender às indispensáveis condições de luz, ventilação, abastecimento de água e saneamento público. Avançam-se regras de gestão do solo, de forma a garantir a execução dos arruamentos e estabelece-se a obrigatoriedade de construção ao longo das vias existentes.

A esta visão pragmática da expansão urbana, corresponde uma forma de fazer cidade. O privilegiar das vias, dentro do espirito do diploma, conduz ao pragmatismo dos traçados reticulados, quando em terreno pouco acidentado, ou ao desenho de arruamentos adaptados ao sítio, quando necessário.

A legislação de 1865 veio obrigar a uma visão de conjunto das intervenções camararias nas cidades, nomeadamente na do Porto, e estabelecer níveis de qualidade que se reflectem na produção urbana oitocentista, acentuando a sua vertente pragmática.

[7] Artº 35º do Decreto de Lei nº 10 de 13 de Janeiro de 1865.

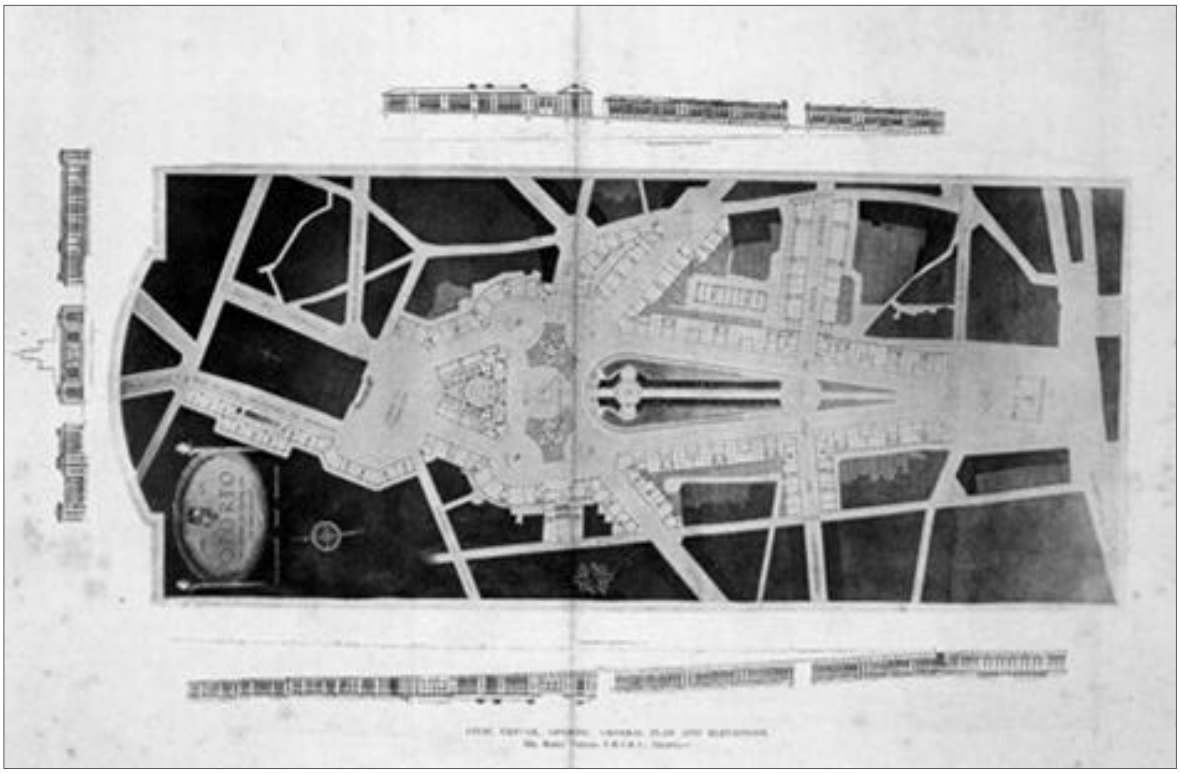

Figura 1: Barry Parker. Projecto para a Avenida da Cidade, 1915.

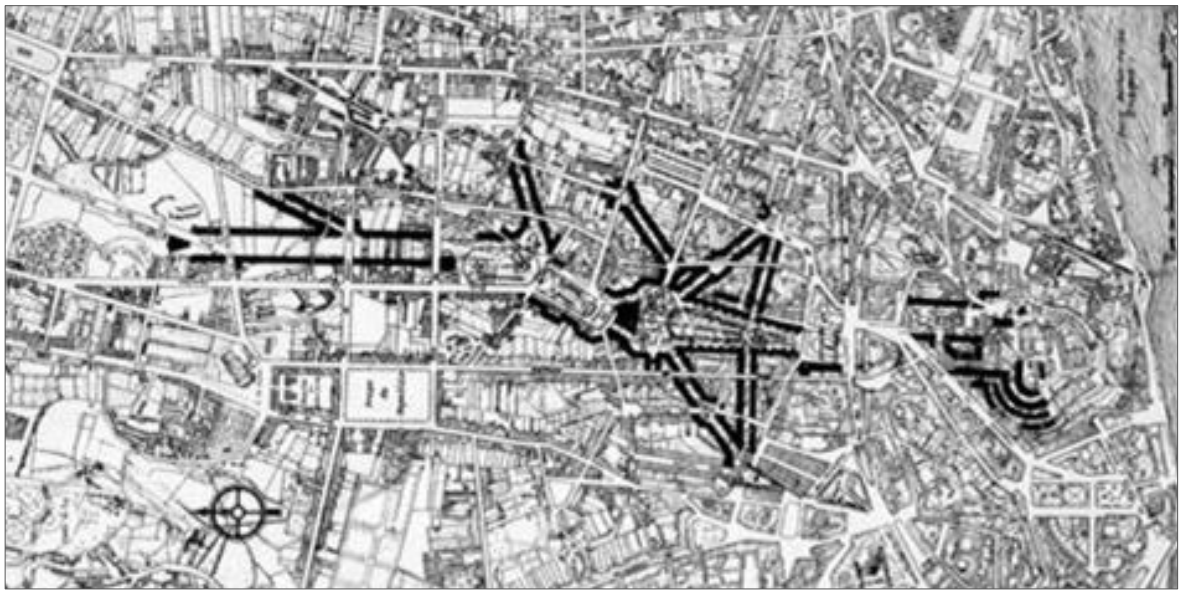

Figura 2: Barry Parker. Plano geral e sua relação com a antiga malha urbana, 1915.

BARRY PARKER E A INTERVENÇÃO NO PORTO

A intervenção mais coerente na cidade do Porto, em termos de reforma urbana para a criação de um novo centro, surge pela mão de um dos arquitectos que desenhou a primeira cidade-jardim inglesa.

Em 1915, a Câmara Municipal do Porto convida Barry Parker (1867-1947) para participar no trabalho de uma comissão técnica constituída para apreciar o Plano de Melhoramentos que a Câmara pretendia levar a efeito. Na sequência desse processo, Parker formula um plano para o centro cívico do Porto abrangendo, num primeiro estudo, a área entre a Praça da Liberdade e a Praça da Trindade e, num segundo tempo, a ligação da Praça da Liberdade à ponte D. Luís.

Barry Parker, arquitecto eclético e essencialmente responsável pelo desenho urbano, afirma-se no Porto como o autor de um caso exemplar de concepção de um centro à medida das novas necessidades da cidade.

O que o arquitecto Barry Parker projecta para criar "um verdadeiro centro cívico e um centro de estabelecimentos é a abertura de uma avenida ampla que deverá ser, sobretudo, muito dignificante"[8] unindo a Praça da Liberdade à igreja da Trindade e rematando-a a Norte com o novo edifício dos Paços do Concelho. Toda a extensão da proposta, que inclui a ligação à ponte D. Luís, é acompanhada pela especificação dos elementos urbanísticos e arquitetónicos que a compõe e marginam.

O plano concebido por Parker para a Avenida da Cidade (Avenida dos Aliados) desenvolve-se em torno de um conjunto de pontos focais, donde irradiam as directrizes de novos arruamentos, que cruzam a rede viária existente na diagonal, evitando os gavetos pré-existentes. "Esta solução, para além de minimizar as demolições e de criar novas frentes de edificação, retoma as preocupações de estética urbana evitando a situação do *carrefour* múltiplo e contendo o espaço com envolventes próximas"[9]. A Avenida proposta desenvolve-se ao longo de um eixo de simetria, com um perfil variável, de forma a articular-se com cada uma das praças pré-existentes, respeitando a escala e a individualidade de

[8] TAVARES, Rui. *Da avenida da cidade ao plano para a zona central: a intervenção de Barry Parker no Porto*. (1985-1986). p. 281-282.
[9] LÔBO, Margarida Souza. *Planos de urbanização: a época de Duarte Pacheco*. 1995. p. 23.

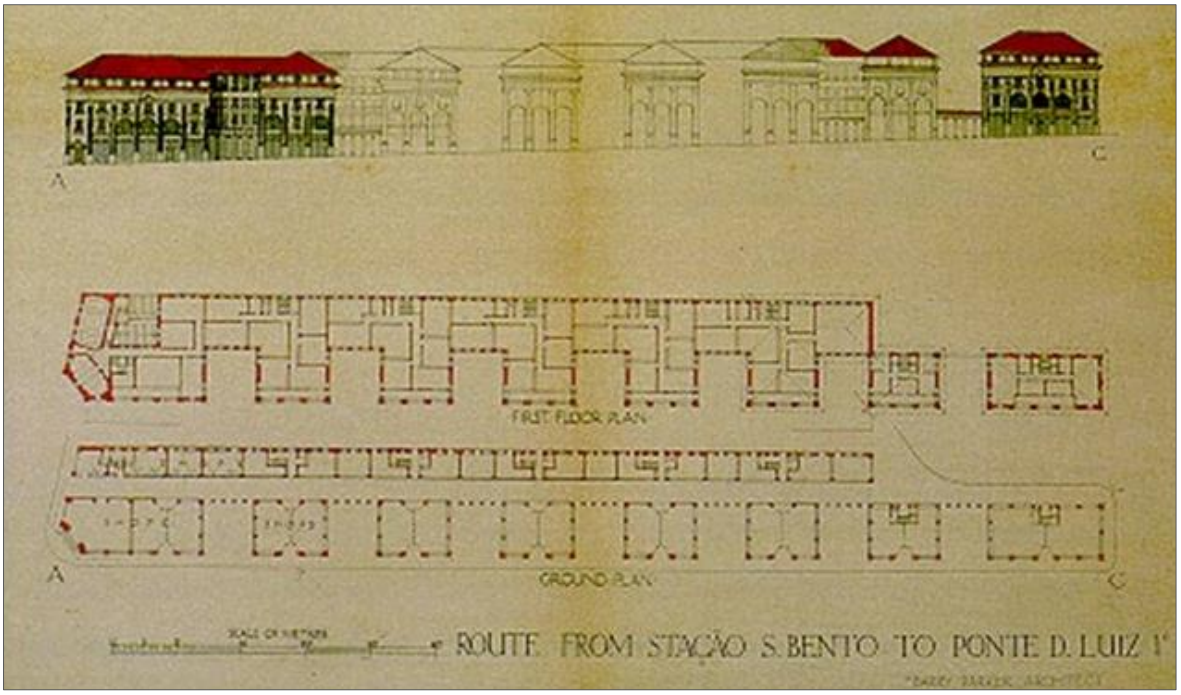

Figura 3: Barry Parker. Ligação da estação de S. Bento à ponte D. Luís, 1916.

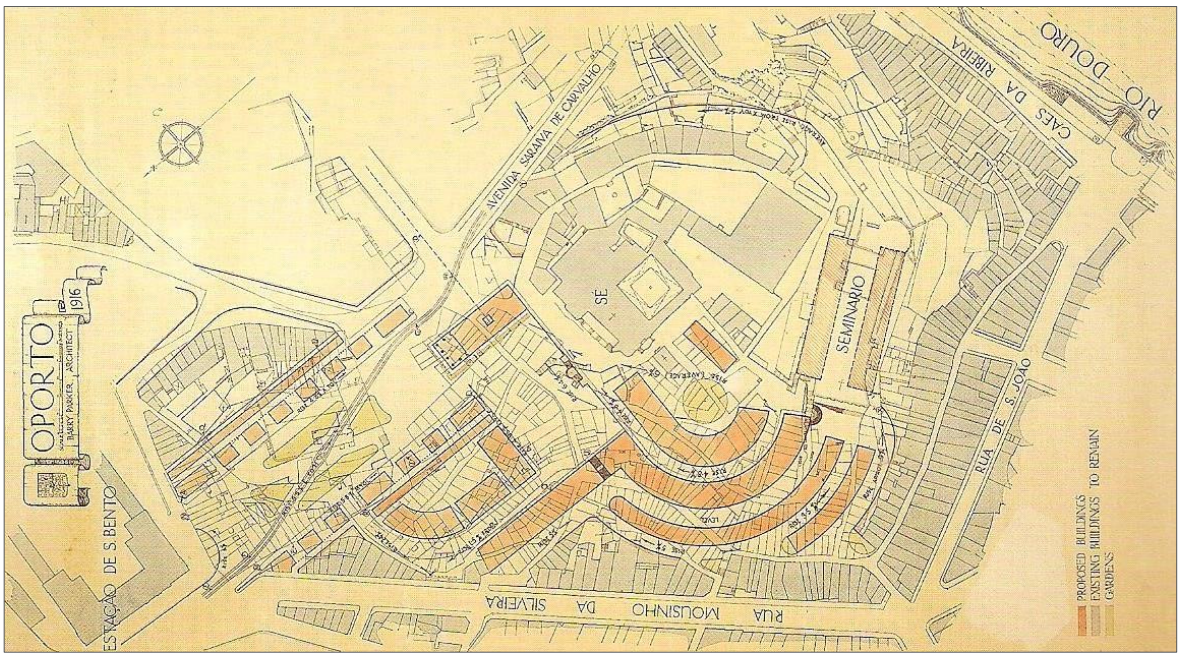

Figura 4: Barry Parker. Projecto de remodelação da zona da Sé, 1916.

cada uma delas. O encontro entre a Avenida e cada uma das praças faz-se através de um estrangulamento, que fecha cada praça sobre si mesma e marca o início da Avenida. A inserção da Avenida no tecido urbano envolvente é feita através de um sistema de novas ruas, pouco extensas, que complementam a avenida central.

A intenção de requalificar a parte alta da cidade, reestruturando o tecido existente numa intervenção de tipo *haussmanniano*, surge numa segunda proposta, com um plano mais global para a cidade. O tipo de intervenção, que vem sobrepor à malha existente uma nova estrutura viária, de maior capacidade, tem a ver com as intervenções em Paris. Mas a configuração do novo traçado, propondo uma composição em torno de pontos focais bem marcados e estabelecendo a ligação entre os elementos mais significativos da cidade, como as praças e os monumentos, revela um novo conceito de desenho urbano.

A solução para as fachadas, valorizadas por um desenho denteado e por torreões a rematar os edifícios de gaveto da Avenida da Cidade, corresponde a uma escala de desenho urbano próxima da arquitectura que nada tem em comum com os alinhamentos e cérceas do urbanismo de regularização. Contudo, o conjunto da intervenção é essencialmente uma operação de reforma urbana, que pretende adaptar a cidade existente a novas necessidades e não conceber ou planear uma nova cidade e as suas expansões.

Barry Parker negando a estrutura preexistente da cidade, propõe um conjunto geometrizado de edifícios cuja linguagem é parte integrante de uma visão formal da cidade, e onde a função viária e a ponte D. Luís são elementos secundarizados. É alinhada uma primeira Avenida da Ponte, que é praticamente uma praça monumental, marginada por edifícios com lojas no rés-do-chão, sugerindo uma continuidade urbana com a Avenida dos Aliados. É também proposta uma primeira geometrização do espaço em frente à fachada da Sé, através de um conjunto de edifícios em curva, que é um tipo de traçado que o morro da Sé inspira. Esta lógica formal visa garantir o enquadramento da Sé como um dos elementos participantes de um conjunto neoclássico, anulando as diferenças ou esbatendo-as em favor da exemplaridade do conjunto.

Figura 5: Ezequiel de Campos. Traça das ruas primárias da cidade do Porto, 1932.

Figura 6: Ezequiel de Campos. Esquisso de reforma do centro da cidade do Porto, 1932.

EZEQUIEL DE CAMPOS E O PRÓLOGO AO PLANO DA CIDADE DO PORTO

Depois das propostas elaboradas por Barry Parker para o centro do Porto, Ezequiel de Campos, em 1932, trouxe de novo à discussão o plano da cidade do Porto.

O "Prólogo ao Plano da Cidade do Porto", segundo o seu autor, é apenas um Estudo Preliminar, onde procura dar respostas ou indicações às problemáticas colocadas. É uma publicação de 50 páginas, com uma introdução "No limiar" e dividida em V partes: I Questão prévia do plano da cidade do Porto, II O ambiente natural do Porto, III Traça geral da cidade do Porto, IV Como se poderá elaborar o plano da cidade do Porto, V Como se poderá realizar as obras do plano da cidade do Porto. Tem anexas duas plantas: "Traça das ruas primárias da cidade do Porto" à escala 1: 25 000, com a cidade cartografada nos seus limites administrativos e englobando o porto de Leixões cartografado no seu projecto global; e "Esquisso de reforma do centro actual da cidade do Porto" à escala 1:10 000, desde o Hospital de Santo António a Poente até ao Jardim de S. Lázaro a Nascente e desde a margem Sul até à Praça da República a Norte.

O Prólogo de Ezequiel de Campos, publicado em 1932, surge como um documento teórico, ocupando-se essencialmente da metodologia de elaboração do plano: "O plano da cidade define o programa segundo o qual a cidade deve crescer. Ele marca a sequência, por um período de anos futuros, das realizações coordenadas a fazer na cidade e nos seus arredores atendendo-se à individualidade e ao carácter próprio da cidade, à provável extensão do seu desenvolvimento, à velocidade e direcção do seu alastramento (…). A preparação do plano da cidade compreende três partes: a elaboração da planta actualizada da cidade, o plano geral da cidade e o plano final. Ao mesmo tempo que a planta actualizada, faz-se o estudo do ambiente natural, económico e social da cidade, do seu valor urbano em si e no seu relacionamento regional. Faz-se também a avaliação do seu destino futuro, da sua grandeza de expansão e do rumo que deve levar dentro de si e em relação com os povoados periféricos: tudo enquadrado na política geral e própria do país e da região. O plano geral compreende o estudo cuidado da traça da cidade e do seu arranjo – ruas, caminho-de-ferro, campos de aviação, jardins, parques, centros urbanos… e toda a urdidura da cidade. Paralelamente, o estudo dos recursos financeiros para a realização da cidade nas atribuições municipais e do Estado, segundo o plano de prioridades e de sequência das obras da cidade. Depois organiza-se o plano final, traçando em escala

Figura 7: Ezequiel de Campos. Planta da cidade do Porto, esquema da forma radiocêntrica, 1932.

adequada na planta definitiva da cidade e elaborando-se os pormenores de execução para cada fase de obras: trabalho afecto à repartição municipal, que cuida da planta e das obras da cidade e às repartições das obras públicas e dos portos, em sequência do critério organizador da traça da cidade”[10].

A importância do Prólogo de Ezequiel de Campos manifesta-se por, pela primeira vez, a cidade do Porto ser considerada na sua totalidade e na sua área de influência; e por se definir uma metodologia para a elaboração de um Plano, constituída por uma análise da cidade e do seu desenvolvimento, tendo em conta os seus principais problemas: de transportes (como a questão dos portos marítimo e fluvial, do transporte ferroviário e o traçado dos principais eixos de circulação rodoviária e sobre carris); da área central e zona histórica; e da interligação dos concelhos limítrofes e regional.

Ezequiel de Campos mostra neste seu Prólogo, para além da sua experiência em diversos domínios, a sua actualização no campo do urbanismo. A sua visão desenvolvimentista fá-lo alargar a área a abranger pelo plano à Federação de Municípios do Porto, Matosinhos, Gaia, Gondomar, Valongo e Maia. No Plano considera assim “a expansão da cidade do Porto, a área da futura cidade, os núcleos urbanos periféricos e a sua interligação e coordenação num plano regional de urbanização (…). Um raio de trinta quilómetros é considerado no plano de urbanização das pequenas metrópoles”.

Face ao aumento da população urbana e circum-urbana do Porto, Ezequiel de Campos chama a atenção para a necessidade de urdir um plano. Delineia um programa de crescimento da cidade e do arranjo dos elementos primários da sua estrutura, bem como o ordenamento das vias de comunicação para as cidades e vilas da região.

A fim de avaliar as características e as regularidades da estrutura da ocupação do território pela cidade do Porto, Ezequiel de Campos traça quatro círculos com centro no Largo do Terreiro, com intervalos de um quilómetro entre eles. O primeiro círculo, com um quilómetro de raio, envolve o velho burgo, o segundo círculo envolve a urbanização que se desenvolveu a partir das grandes vias de acesso, ainda com grandes manchas rurais, o

[10] CAMPOS, Ezequiel de. *Prólogo ao Plano da Cidade do Porto*. 1932. p. 7.

Figura 8: Ezequiel de Campos. Sistema viário completo sobre a planta de Telles Ferreira, 1932.

círculo seguinte já abrange a periferia rural, com núcleos urbanizados e o quarto círculo abrange as aldeias rurais – Lordelo, Ramalde, Paranhos e Campanhã.

Todo este crescimento se fez de forma espontânea. "Não houve, na expansão do Porto, uma arrumação de centros da cidade, nem grandes linhas directrizes, nem orientações axiais de crescimento com suas expansões de praças monumentais e de jardins, como em Paris, em Berlim, em Washington, em Madrid, em Barcelona, em Valência… e como se iniciou em Lisboa, e se pode prosseguir pela traça de Forestier, do arquitecto Cristino da Silva, ou outra"[11].

Sendo Gaia parte importante da vida económica do Porto, do mesmo modo que Matosinhos e Leça da Palmeira, onde se situa o porto de Leixões, a unidade económica do Porto deve ser considerada como um todo. "Por isso o Plano da Cidade do Porto deve compreender Gaia, Matosinhos e Leça, logo também Gondomar, seguindo-se a prática universal do plano de expansão urbana adoptado em muitíssimas cidades de todo o mundo (…) fazendo o enquadramento urbano das povoações satélites, definindo zonas vastas da cidade"[12].

Este plano "estende a problemática das articulações internas e regionais ao contexto urbano que, tal como se argumenta, não se dissocia da área portuária de Leixões e que, inclusivamente, deveria estender-se às aglomerações urbanas próximas tanto para Norte como para Sul do rio Douro. Pela primeira vez se considera oportuna a elaboração de um plano regional de urbanização à escala de uma «pequena metrópole» "[13].

As tendências de expansão da cidade são analisadas, o centro de gravidade comercial desloca-se de Sul para Norte, em direcção à Praça da Liberdade e a área residencial encaminha-se para Poente, ao longo da Avenida da Boavista. São estudados os acessos à cidade, as ruas de circulação concêntrica, a interligação dos núcleos periféricos e os diversos usos, habitação, áreas verdes, indústria, equipamentos, são localizados de acordo com a estrutura proposta para a cidade.

[11] CAMPOS, Ezequiel de. *Prólogo ao Plano da Cidade do Porto*. 1932. p. 20.
[12] Ibidem. p. 21.
[13] DOMINGUES, Álvaro, NONELL, Anni Günther, TAVARES, Rui. Oporto. In GUÀRDIA, Manuel, dir.. *Atlas histórico de ciudades europeas: Península Ibérica*. 1994-1996. p. 144.

PLANO GERAL DE URBANIZAÇÃO

LEGISLAÇÃO 1934

Ao criar os Planos Gerais de Urbanização em 1934, Duarte Pacheco tinha em mente a transformação do país através da criação de uma imagem urbana com que o regime se identificasse. Como político pragmático e homem de acção, Duarte Pacheco mantinha um diálogo permanente com os urbanistas, visualizando e programando a sua execução.

O engenheiro Duarte Pacheco (1900-1943) foi a figura marcante da transformação do território urbano desencadeada na década de trinta. Director do Instituto Superior Técnico, aos vinte e cinco anos, promove a operação urbanística da Alameda D. Afonso Henriques e área envolvente, para viabilizar e enquadrar as novas instalações do seu instituto. Elege uma localização proeminente, na periferia das Avenidas Novas e no limite do território urbanizado da cidade. Transformou este lugar num espaço urbano de grande escala, configurado numa vasta alameda que é sublinhada por uma grande fonte monumental num dos extremos, e pelo conjunto dos edifícios do instituto, em composição formal, no outro extremo. Esta intervenção na cidade prenuncia a decisão de transformar o território, dentro de uma nova ordem institucional que Duarte Pacheco criou como dirigente do novo Ministério das Obras Públicas[14].

Duarte Pacheco impulsiona o desenvolvimento de grandes infraestruturas, como a construção de estradas, de pontes, de barragens e o ordenamento das cidades e vilas, com a realização de planos e de um extenso programa de melhoramentos urbanos necessários a uma nova imagem.

Esta capacidade de intervenção no domínio das obras públicas é reforçada pela institucionalização do Fundo de Desemprego, "que mediante um sistema de compartições vai impulsionar os melhoramentos locais, enquanto centraliza essas acções pelo próprio mecanismo que põe em prática. (…) Era um expediente legislativo disciplinador e eficaz dentro dos princípios que consignara, mas demonstrativo da apetência de domínio total sobre o território"[15].

[14] Dois dias após a posse de Duarte Pacheco como Ministro do Comércio e Comunicações, em 5-07-1932, um reajustamento de competências converte esta estrutura em Ministério das Obras Públicas e Comunicações, transitando os organismos da área do comércio e indústria do Ministério inicial para o Ministério da Agricultura.

[15] ACCIAIUOLI, Margarida. *Os anos 40 em Portugal: o País, o Regime e as Artes*. 1991. p. 411.

Desta "espécie de saco azul entregue ao Ministério das Obras Públicas"[16] provêm as comparticipações que permitem ao Ministério ter a última palavra de todas as decisões. "Duarte Pacheco tinha plena consciência de que o desenvolvimento das localidades era indispensável para o vasto plano que tinha em mãos, sabia que era preciso dotá-las de infraestruturas adequadas, liga-las entre si, dominando e controlando o processo a partir do seu Ministério. Os meios financeiros que o novo Fundo de Desemprego proporcionava facilitavam essa gestão centralizadora pela necessária comparticipação do seu pelouro"[17].

A realização de melhoramentos urbanos, redes de saneamento básico, equipamentos, habitação, arruamentos urbanos, ajardinamentos e parques estava condicionada à existência de planos de conjunto, que ordenassem o aglomerado, articulando funções, e que simultaneamente criassem uma imagem urbana com que o regime se identificasse, objectivos a que os velhos Planos Gerais de Melhoramentos já não respondiam. Para as novas necessidades e para substituir o antigo diploma de 1864, que criara a figura do Plano Geral de Melhoramentos, publicou-se em 1934 a legislação sobre Planos Gerais de Urbanização.

A nova legislação é mais ambiciosa. O novo diploma ocupa-se de um vasto leque de questões organizativas e processuais. A justificação do movimento em prol dos melhoramentos locais como forma de combater o desemprego é apresentada no preâmbulo desse documento.

Em flagrante contraste com o texto do articulado, o preâmbulo é conjuntural, justificando a aplicação das verbas do Fundo de Desemprego em obras públicas, como forma de criação de emprego: "no desejo de estender o mais possível os benefícios da assistência pelo trabalho aos que deste se encontram privados tem o Governo promovido em regime de comparticipação das Câmaras Municipais e do Estado, pelo Fundo de Desemprego, a realização de melhoramentos locais de natureza vária em todo o País. Considera o Governo esta forma de assistência a mais fecunda, pelos múltiplos benefícios morais e materiais que dela advêm para a comunidade. Por um lado, conseguiu-se reduzir a uma grandeza ínfima a percentagem dos trabalhadores e operários desocupados, por motivo da crise, nos

[16] GONÇALVES, Fernando. Urbanística à Duarte Pacheco. *Arquitectura*. 142 (1981). p.24.
[17] ACCIAIUOLI, Margarida. *Os anos 40 em Portugal: o País, o Regime e as Artes*. 1991. p. 411.

diferentes concelhos; por outro lado, pode asseverar-se com legítima satisfação que deste modo se aplicam os recursos do Fundo de Desemprego na criação de riqueza pública"[18].

De acordo com a legislação de 1934, foi atribuída aos municípios o encargo de organizarem os planos gerais de urbanização. Todavia, dada a inexperiência das câmaras neste domínio, foi a Administração Central que dinamizou todo o processo.

Tendo iniciado a sua actividade no Ministério em 1932, Duarte Pacheco em 1934, iniciava expropriações sumárias, sem protecção dos tribunais, com preços arbitrados por uma comissão, cuja decisão não admitia possibilidade de recurso. Este conjunto de acções foi desenvolvido por Duarte Pacheco durante o seu primeiro mandato enquanto Ministro das Obras Públicas.

Contudo, o ministro "que forçava abaixo do admissível os preços das empreitadas para obras do estado, que determinava expropriações (…), fixando indemnizações irrisórias"[19], é afastado do Governo em 1936, quatro anos após a sua entrada no ministério, na altura em que Oliveira Salazar consolida a sua posição. Duarte Pacheco é convidado de novo para o cargo de Ministro das Obras Públicas em 1938 e continua a colocar em prática as suas ideias.

[18] Decreto-Lei 24.802 de 21 de Dezembro de 1934, preâmbulo.
[19] ACCIAIUOLI, Margarida. *Os anos 40 em Portugal: o País, o Regime e as Artes*. 1991. p. 418.

MONUMENTALIZAÇÃO

Enquanto a Europa era devastada pela guerra, Portugal queria afirmar a sua glória construindo e reconstruindo a sua história. Foi neste contexto que surgiam as grandiosas Comemorações dos Centenários da Nacionalidade. Um movimento totalmente desfasado como se o momento fosse o indicado para Portugal poder redimensionar-se à escala do império já semi perdido. Portugal procurava reconstruir, depois do caos político, a economia nacional.

Apesar do relativo isolamento, os arquitectos portugueses acompanhavam os movimentos internacionais[20]. Numa tradição que foi semelhante noutros campos de conhecimento, as elites intelectuais viajavam e estudavam em países europeus, trazendo a actualização do estado da cultura europeia. Simultaneamente Portugal era visitado por estrangeiros que aqui vinham residir ou trabalhar por períodos limitados. Deste modo marcavam-se pontos de viragem na evolução dos movimentos culturais portugueses. Já tinham sido transpostos momentos importantes de reflexão e produção teórica no campo do urbanismo, da arquitectura e restauro. Tinham sido lançadas a Carta de Atenas do Restauro (1931) e a Carta de Atenas (1934) saída do CIAM de 1933.[21]

A partir aproximadamente desse momento, e com a chegada ao Ministério das Obras Públicas de Duarte Pacheco em 1932, assistiu-se a um fervilhar de ideias, em que as fronteiras de isolamento português foram de alguma forma vencidas. Uma guerra é também sinónimo de agitação e de urgência de soluções para a reconstrução de uma nova Europa.

A cidade do Porto não foi imune aos acontecimentos mundiais. Foi durante o período 1939/45 que se passaram alguns dos mais significativos episódios da história portuense.

Três factores foram fundamentais no processo que foi seguido na cidade do Porto e nomeadamente na Zona Histórica da Sé: a presença de Duarte Pacheco como Ministro das Obras Públicas; as Comemorações Centenárias de 1940; e a emergência da Direcção Geral dos Monumentos Nacionais nas acções desenvolvidas em áreas urbanas estratégicas,

[20] COELHO, Sofia Thenaisie. *A cidade em suspenso: projectos em torno da Sé do Porto (1934/2001)*. 2001. p. 18.
[21] Ibidem, p. 20.

Figura 9: Demolições no centro histórico do Porto, final dos anos 30 do século XX, (demolições representadas a vermelho).

Figura 10: Demolições no centro histórico do Porto, final dos anos 30 do século XX.

nomeadamente em edifícios de grande valor simbólico na Fundação da Nacionalidade.[22]

Com o intuito de consolidar a sua posição no poder e projectar uma imagem revigorada no panorama europeu, a jovem ditadura instaura uma serie de decretos com o intuito de extinguir a capacidade reivindicativa e sujeitar os trabalhadores à submissão.

A estratégia passava ainda pela organização do território nacional à imagem do Império, através de uma forte centralidade em torno de uma poderosa capital, espelhando o poder a todo o território através de uma eficaz rede viária, estratégia comum aos regimes totalitários europeus da época. Deste modo, o governo colocou Duarte Pacheco ao comando do novo Ministério das Obras Públicas, tendo este como missão a criação de uma Lisboa capital Imperial, a modernização geral do país e em particular das suas cidades através da criação de planos urbanísticos, até então inexistentes, que regulamentassem a expansão urbana e ordenassem o território.

É também importante referir o papel da Direcção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais, com um período áureo em finais de 30 e nos anos 40, na máquina de propaganda do regime, através da sua política de restauro de monumentos nacionais com o objectivo consequente de elevar o sentimento nacionalista.

Foi neste período que ocorreram as já mencionadas Comemorações Centenárias de 1940, cujo programa de dimensão nacional, se distribuiu por uma grande quantidade de edifícios em diversos pontos do país, os quais, foram palco dessas festividades. As obras no edifício da Sé do Porto, realizadas entre 1936 e 1938, tiveram como consequência natural o tratamento da sua envolvente, nos dois anos que se seguiram. Foi a maior operação de transformação que se realizou na cidade histórica, envolvendo uma devastadora demolição, que modificou para sempre o seu perfil.

Esta acção não pode ser desligada do Plano Geral de Urbanização que coincidia na data com as Comemorações. Foi assim que através e como consequência da importantíssima lei de 1934, que ordena a execução dos Planos Gerais de Urbanização, foram convidados para o Porto os urbanistas associados ao regime fascista italiano. Primeiro Marcello Piacentini

[22] COELHO, Sofia Thenaisie. *A cidade em suspenso: projectos em torno da Sé do Porto (1934/2001)*. 2001. p. 23.

entre 1938 e 1940, e depois Giovanni Muzio entre 1940 e 1943. Este último teve um acompanhamento muito mais próximo por parte do ministro, cujas preocupações com o atraso do Plano e com o lançamento concreto de novos desenvolvimentos para a cidade do Porto, fizeram com que a sua atenção se debruçasse, de um modo interventivo e dinâmico neste Plano.

Foram duas datas limite que fizeram precipitar os acontecimentos. A das Comemorações Centenárias em 1940, e a do cumprimento da lei de 1934, ou seja os cinco anos para a realização do Plano Geral de Urbanização, até 1939.

Figura 11: Marcello Piacentini. Novo esquema viário do centro da cidade do Porto, 1939.

MARCELLO PIACENTINI E O PLANEAMENTO DO PORTO

Na sequência do decreto 24 802, de 21 de Dezembro de 1934, dispunha a Câmara Municipal do Porto de um prazo de cinco anos para elaborar o seu Plano Geral de Urbanização. Encontrava-se também pressionada pela necessidade de enquadrar obras de vulto como a urbanização da Praça do Município, a localização de bairros económicos e a urbanização da Foz. Assim, em 1938, a Câmara decide contratar um urbanista estrangeiro, sendo Marcello Piacentini convidado em Dezembro do mesmo ano para, como consultor, orientar o Plano Geral de Urbanização do Porto, a realizar nos Serviços Técnicos Camarários.

Piacentini, que era director da revista *Arquitettura* desde o seu início, em 1932, viria mais tarde a desempenhar o papel de coordenador das forças culturais e políticas da grande Exposição E42, comemorativa do décimo aniversário da revolução italiana. Esta exposição realizou-se em Roma, em 1942, sendo Piacentini quem estabelece o traço de união e compatibiliza as diversas tendências que participam nesta exposição, redesenhando e harmonizando as propostas de diferentes autores.

Tendo participado como membro influente em numerosos júris de urbanismo, Piacentini era também autor de importantes projectos de arquitectura. Piacentini que se tinha colocado inicialmente em oposição à geração racionalista italiana mais nova, supera a alternativa tradição *versus* modernidade em meados da década de trinta e alia-se às diversas correntes do racionalismo italiano, convidando Piccinato e Pagano para trabalhar na revista *Arquitettura*, de que é director.

Em março de 1939, Piacentini envia ao Porto o arquitecto Giorgio Calza Bini, seu assistente da cadeira de Urbanística na Real Universidade de Roma, e o engenheiro Vicenzo Cívico, secretário do Instituto Nacional de Urbanismo, os quais iniciam os estudos preliminares. Na sequência desta visita, o arquitecto Marcello Piacentini deixa de ser mero consultor e é convidado a elaborar ele próprio o plano.

O processo de elaboração destes estudos foi bastante complexo, não se chegando a um documento final devido a um conjunto de falhas de ambas as partes. Do lado da Câmara a não realização de inquéritos urbanísticos e de plantas actualizadas; e por parte do

Figura 132: Marcello Piacentini. Primeiro esquema da rede de comunicações, 1939.

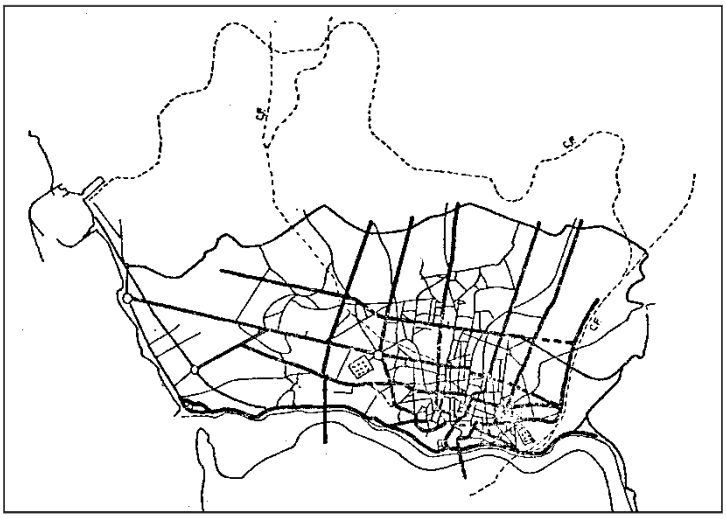

Figura 123: Gabinete de Estudo do Plano Geral de Urbanização. Estudo das vias fisicamente possíveis, 1939.

Figura 14: Marcello Piacentini. Segundo esquema da rede de comunicações, 1939.

arquitecto Marcello Piacentini um conjunto de atrasos no fornecimento de elementos, e uma recusa sistemática em se deslocar ao Porto.

Antão de Almeida Garrett sustenta que "foi a dispersão na pormenorização rodoviária, fora do âmbito dum plano de *massima* e terem-se visto premidos pelo estudo de casos particulares – de grande interesse para arquitectos que eram sem dúvida necessários à Câmara – mas que só deveriam ter lugar após a estrutura básica estudada, impossível com os elementos postos à sua disposição e sem contacto permanente, ou longo, com a cidade, as causas do insucesso e não a falta de idoneidade profissional dos italianos"[23].

Piacentini envia uma série de desenhos com estudos da rede de comunicações da cidade e da região e alguns estudos de pormenor da área central, muito dentro da linguagem do racionalismo italiano. Os estudos da rede de comunicações propõem uma grande retícula ortogonal, que estudos mais pormenorizados do Gabinete de Urbanização da Câmara demonstram ser de muito difícil execução por razões topográficas, apesar das sucessivas alterações que lhes vão sendo introduzidas pelos autores.

As propostas finais do arquitecto Marcello Piacentini assentam na redefinição do sistema viário suportada por um conjunto de vias Norte - Sul e por outro de vias Nascente – Poente; e numa definição de usos de solo que aponta essencialmente para um conjunto de zonas residenciais, uma ampla zona industrial, uma zona desportiva e a zona central/histórica.

Apesar de nunca ter concretizado o plano de urbanização, Marcello Piacentini remeteu alguns estudos do que considerava serem os casos mais urgentes a resolver, na busca de soluções a inserir mais tarde no Plano Geral de Urbanização. Entre esses estudos contam-se três variantes para a ligação ponte – centro da cidade. Para este urbanista a escolha seria determinada pela necessidade ou oportunidade de fazer valer razões de "tráfego ou estética", "economia ou grandiosidade", "singeleza ou monumentalidade".[24]

As alternativas previam a existência de uma rotunda no início da actual Avenida Vímara Peres, da qual partiam três vias em direcção ao centro, de modo a criar, segundo o próprio

[23] GARRETT, Antão de Almeida. *História da evolução dos planos gerais de urbanização da cidade do Porto*. 1974. p 25.
[24] REAL, Manuel Luís, coord.. *A ponte e a avenida: contradições urbanísticas no centro histórico do Porto*. 2001. p. 43.

Figura 15: Marcello Piacentini. Soluções A, B, C e D para a Avenida da Ponte, 1939.

urbanista, uma "simetria conveniente e um ambiente moderno monumental"[25]. A via central era a continuação da dita avenida e fazia simplesmente a ligação ao Largo da Cividade. A Nascente seguia uma artéria que permitia ligar com a zona Este da cidade, mas também com a estação de S. Bento. A Poente, outra radial era considerada a verdadeira via de tráfego para o centro. Na solução A, essa avenida formava uma ampla praça triangular ladeada de edifícios, na zona da Rua Escura e Rua do Souto, e passava depois em viaduto sobre as ruas de Mouzinho da Silveira e das Flores, até ao Largo dos Lóios. A alternativa B propunha uma larga praça em escavação, prosseguindo então o viaduto até ao Largo dos Lóios. A solução C foi considerada, por Piacentini, a de mais rápida execução, dado que não exigia demolições, mas tornava-se dispendiosa pelo custo do trabalho, uma vez que a ligação ponte e rua Mouzinho da Silveira era obtida por um túnel escavado na rocha. Piacentini elaborou ainda uma outra proposta (solução D), que implicava demolir o quarteirão das Cardosas, onde eram construídos quatro edifícios em altura, pelo meio dos quais prosseguia a avenida, de tal modo que havia uma ligação directa da Sé aos novos Paços do Concelho.

Em Novembro de 1939, Piacentini envia 25 desenhos, de que só parte se consegue localizar. Nos estudos de pormenor para a zona central do Porto propõe espaços amplos, definidos por edifícios porticados, sugerindo uma linguagem próxima das suas propostas para a E42.

A colaboração de Piacentini com o Gabinete de Urbanização do Porto não trouxe os resultados pretendidos devido a falhas de ambas as partes.

[25] REAL, Manuel Luís, coord.. *A ponte e a avenida: contradições urbanísticas no centro histórico do Porto*. 2001. p. 43.

GIOVANNI MUZIO E O PLANO REGULADOR DO PORTO

O Plano Geral de Urbanização do Porto, dirigido por Piacentini, não se conclui em 1939, como estava definido, por Duarte Pacheco, na lei de 1934. A Piacentini sucede Giovanni Muzio, que a Câmara Municipal do Porto convida para apoiar no desenvolvimento do seu Plano Regulador em Fevereiro de 1940.

Muzio, que em Milão trabalha quer em arquitectura, quer em urbanismo, pertence ao grupo dos académicos, utilizando uma linguagem que se vai actualizando, sem nunca integrar qualquer vanguarda.[26]

Giovanni Muzio colabora com a Câmara do Porto de forma muito mais estreita e regular que o seu antecessor. O seu compromisso para com a cidade do Porto passou por uma colaboração estreita com o Gabinete de Urbanização da Câmara do Porto, como urbanista/consultor dos trabalhos a efectuar. O diálogo permanente, que Muzio aceita, entre o que propõe a partir de Milão e os ajustamentos propostos pelo Gabinete face à realidade, permitiram não só uma melhor relação entre o urbanista e a Câmara, como um efectivo avanço coordenado dos esforços que se encaminharam para uma abordagem mais realista e exequível do que aquela que se tivera na anterior situação.

Desde o início do ano de 1940 até à morte de Duarte Pacheco, em 1943, Muzio e o Gabinete de Urbanização da Câmara do Porto desenvolveram um plano regulador para a cidade, que se ocupava especialmente dos problemas: da rede viária principal, complexo e determinante nos futuros desenvolvimentos da cidade; da expansão da cidade para Poente, onde o município tem a intenção de criar uma nova área urbana; e do estudo de ligação entre o centro e a ponte D. Luís.

A preocupação de dar uma ordem à cidade através do zonamento, que conciliaria funcionalmente os diversos sectores da cidade de modo a que no seu conjunto se equilibrassem entre si, sem prejuízo de nenhuma das partes, e a noção de "área metropolitana", ou seja, da necessidade de encarar os aglomerados envolventes do Porto

[26] LÔBO, Margarida Souza. *Planos de urbanização: a época de Duarte Pacheco*. 1995. p. 68.

Figura 16: C.M.P., Gabinete de Estudo do Plano Geral de Urbanização, Giovanni Muzio. Plano regulador da cidade do Porto, [1940-42].

como parte integrante do seu sistema, constituíram uma inovação no pensamento sobre a cidade, já que pela primeira vez teve reflexo no desenho do seu Plano Regulador.[27]

A primeira visita de Muzio ao Porto deu-se em Abril de 1940. O seu breve contacto com a cidade permitiu-lhe um conhecimento da realidade local, não só pela observação directa, mas igualmente através dos estudos e inquéritos até à data efectuados. Ficou estabelecido, nessa data, que lhe seriam enviados relatórios pormenorizados dos principais problemas da cidade.

A progressão do trabalho assenta na troca de documentos entre as cidades do Porto e de Milão, o que permite identificar claramente a contribuição de Muzio para a proposta final que se encontrava para aprovação ministerial por ocasião da morte de Duarte Pacheco. O ministro tinha acompanhado e impulsionado a evolução dos trabalhos do plano com interesse. O seu desaparecimento suspende o processo que estava já quase no seu termo, nunca vindo o plano a ser apreciado pelo seu sucessor.

O Plano Regulador, desenvolvido sob a orientação do arquitecto Giovanni Muzio, correspondia ao instrumento designado em italiano por plano de "massima", ou seja, um Plano Geral de Urbanização com especificação dos zonamentos e respectivo regulamento. O Plano Regulador apresentado por Muzio propõe um forte eixo de expansão urbana para Norte, na direcção de Braga, uma zona de expansão para Poente, abrangendo o Campo Alegre e a Foz, com uma importante zona industrial a Nascente. Os espaços verdes desenvolvem-se em cunha, da periferia em direcção ao centro. Na sua proposta final, Muzio propõe uma redefinição do sistema viário assente num eixo Norte-Sul, num eixo Nascente-Poente e em toda uma rede complementar.

O arquitecto Giovanni Muzio desenvolve uma série de estudos de elevada pormenorização ao nível do edificado, desenhando implantações e alinhamentos, e regulamentando cérceas.[28]

[27] COELHO, Sofia Thenaisie*. A cidade em suspenso: projectos em torno da Sé do Porto (1934/2001)*. 2001. p. 55.
[28]OLIVEIRA, Vítor Araújo de. *A evolução das formas urbanas de Lisboa e Porto*. 2004. p 102.

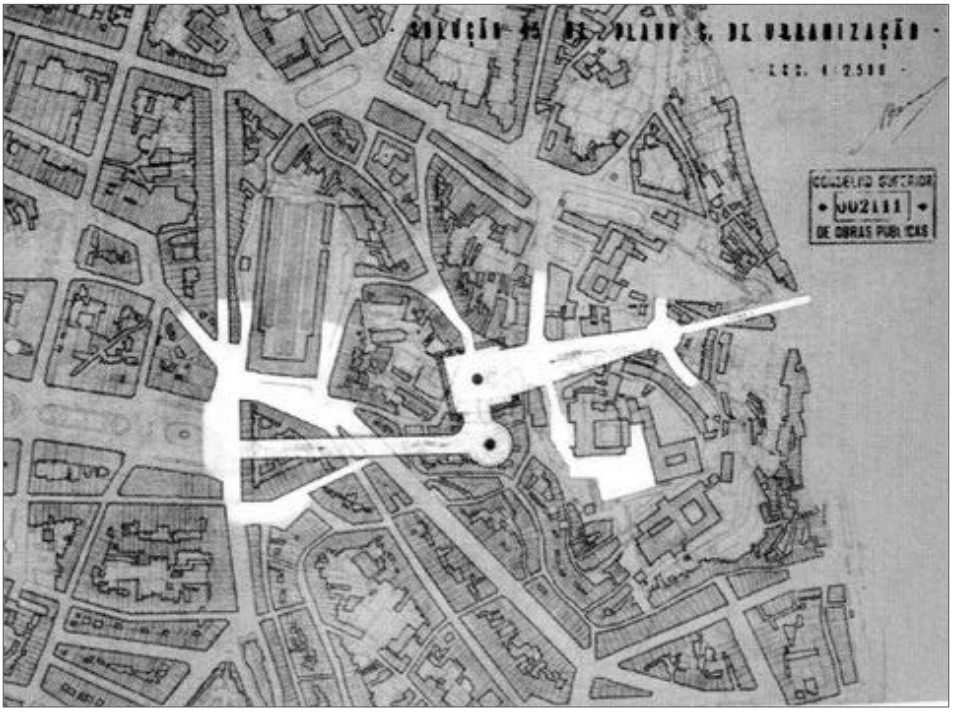

Figura 17: C.M.P., Gabinete de Estudo do Plano Geral de Urbanização, Giovanni Muzio. Estudo de ligação da Avenida da Ponte à Avenida dos Aliados, [1940-42].

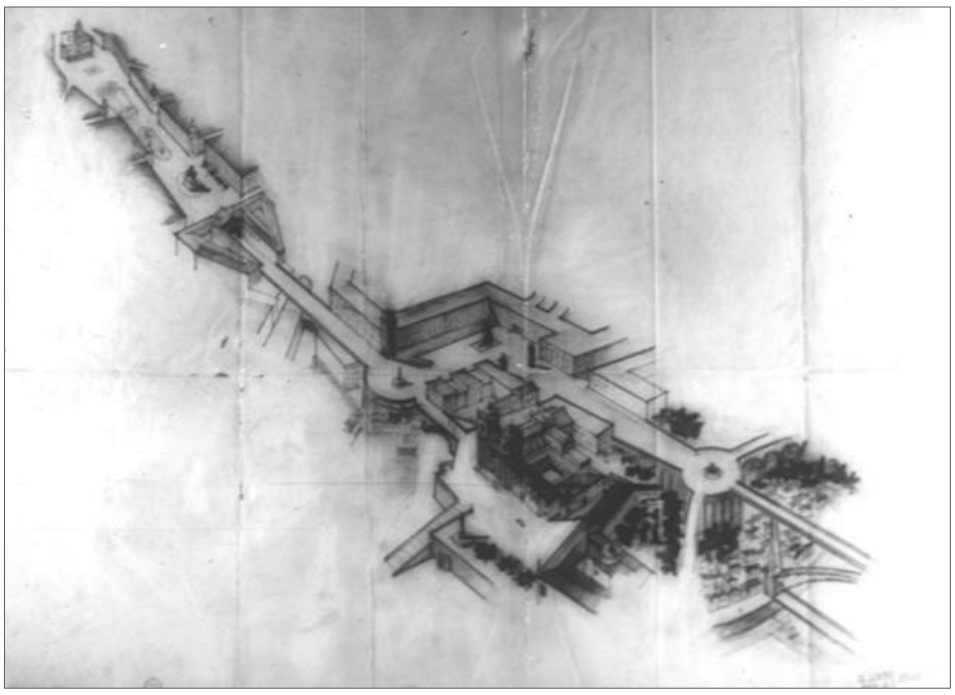

Figura 18: C.M.P., Gabinete de Estudo do Plano Geral de Urbanização, Giovanni Muzio. Perspectiva de estudo da ligação da Avenida da ponte à Avenida dos Aliados, [1940-42].

Todavia, os urbanistas italianos são eminentes arquitectos para quem a escala do desenho urbano, a chamada "arte cívica", desperta grande interesse. Assim, Muzio estuda o desenho de acesso da ponte D. Luís à Avenida dos Aliados e Praça da Trindade em soluções variadas que exploram a diversidade espacial da sequência de praças rodeadas de edifícios, de um estilo um pouco ambíguo, entre o academismo e o racionalismo, onde a perspectiva é sempre monumental, tal como se passava em Itália, na época.

Muzio estende as suas propostas à margem Sul do rio Douro através de uma expansão linear segundo dois eixos ortogonais na área servida pela futura via de atravessamento do rio na Arrábida. A chagada à cidade a partir do Sul, deveria apresentar uma imagem engrandecida pela magnífica ordem dos seus monumentos e das suas amplas praças e avenidas. Imagem que não se coadunava com a escala delicada e labiríntica da cidade medieval.

As suas propostas para o Campo Alegre pecam pela ignorância da movimentação do terreno, apresentando um plano formal de acesso à nova ponte articulado sobre três grandes eixos de modo a criar grandes espaços monumentais, solução de muito difícil implementação em termos topográficos.

GIOVANNI MUZIO

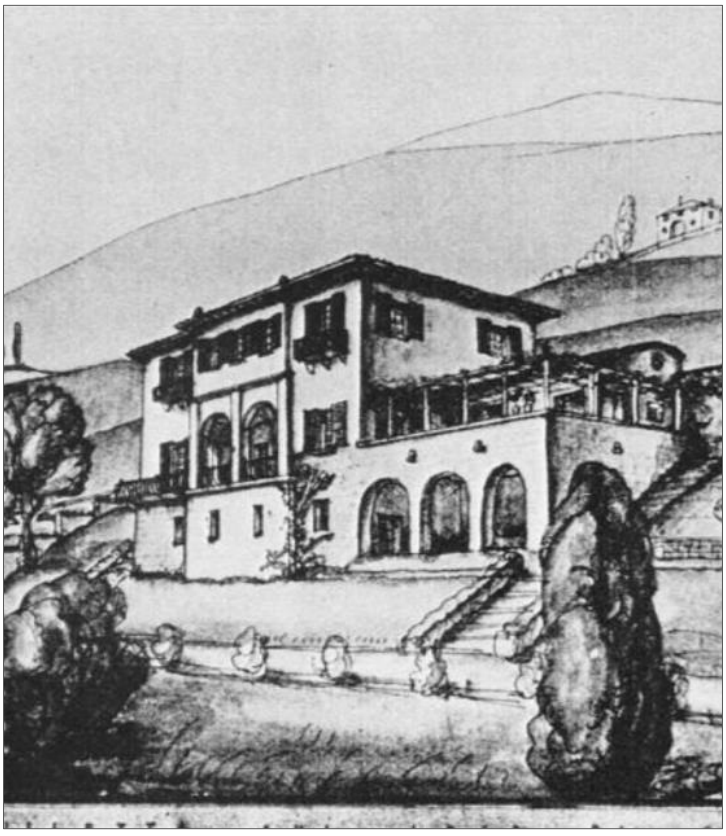

Figura 19: Giovanni Muzio. Projecto de uma *Villa* em *Como*, 1920.

ASPIRAÇÃO AO CLÁSSICO

"Retorno à ordem de uma objectividade rigorosa, procura de um princípio e de uma regra, opção decidida por uma palavra seca e austera até ao limite da «monotonia e da rigidez», centralidade da cidade como matriz indispensável ao projecto de arquitectura: no início dos anos trinta, são estes os núcleos emergentes de uma reflexão autocrítica que Muzio se encarrega de expor, em nome de uma inteira geração"[29].

Muzio avançou com uma interpretação projectual do classicismo, reinterpretando, reduzindo-o aos mínimos elementos expressivos. Esta interpretação surge de um período de ponderação, estudo e análise dos elementos clássicos levado a cabo numa altura em que, jovem e regressado da guerra, a sua adaptação ao meio profissional não estava ainda consolidada.[30]

A visão que Muzio tem do classicismo não é pura e simplesmente histórica. O regresso à ordem promovida pelo Neoclássico como reacção ao Barroco, não é para Muzio um caminho único, mas sim capaz de permitir diversas escolhas. Admira essencialmente as obras Neoclássicas onde a habilidade do autor se manifesta, onde a utilização de elementos clássicos é usada como mediação entre a procura de uma ordem compositiva e a resposta às novas exigências dos edifícios.

A proliferação de estilos diversos, em que os projectos se revestiam de um formalismo exacerbado, resultaram numa crise aberta, na procura de uma arquitectura cuja linha orientadora fosse forte e permitisse uma expressividade coerente. A procura de um estilo *Italiano*, que assentava na observação formal e tipológica das suas arquitecturas vernaculares, levava a que imensos artigos fossem publicados a esse respeito. A ideia da construção popular, e a compreensão da sua importância no contexto urbano, levam-no no início da década de 20, a promover diversas visitas ao centro histórico de Milão, assim como, a elaborar uma série de artigos baseados nesta questão.[31]

[29] IRACE, Fulvio. *Giovanni Muzio 1893-1982: opere. 1994*. p. 17.
[30] Ibidem, p. 11.
[31] Ibidem, p. 17.

Figura 20: Imagem da *Loggia Palladiana*, Vicenza.

Figura 21: Imagem aérea da *Loggia Palladiana*, Vicenza.

Com base neste espírito desenhou casas e outras estruturas inspiradas num vocabulário vernacular. Na primeira *Biennale Romana* de 1921, juntamente com outros colegas apresentou " pequenas igrejas e uma série de *villas*. A intenção de Muzio era através da interpretação do vernacular, construir uma arquitectura moderna.[32]

Escreve Muzio em 1921: "hoje parece necessário reagir contra a confusão e o individualismo exasperado da arquitectura contemporânea, e restabelecer um princípio de ordem pelo qual a arquitectura, uma arte eminentemente social, deverá ser coerente com as características estilísticas do país, para que se forme com a totalidade dos edifícios um todo harmonioso e homogéneo"[33].

O sentimento de aspiração ao clássico era cada vez mais recorrente entre teóricos e arquitectos, mas esta assimilação de valores era dificilmente traduzível em termos práticos. Muzio encabeçou essa linha da frente que procurou aspirar ao reencontro entre o classicismo e a modernidade.

Giovanni Muzio, Mino Fiocchi, Emilio Lancia e Gio Ponti inauguram aquilo a que mais tarde vem a ser dominado por *Milanese Novecento*, e que foi aceite gradualmente pelos Milaneses, pois surgia como uma reinterpretação do Neoclássico Lombardo.

Baseou-se numa vontade de conciliar, a nível projectual, a aprendizagem legada pelos grandes mestres do passado com a necessidade de construir uma modernidade consistente e isenta de fragilidades. À luz do entendimento que tinha dos monumentos e do papel que desempenhavam no ordenamento do espaço urbano, cedo se revoltou com a proposta da Câmara de Vicenza que pretendia avançar com a conclusão da *Loggia Palladiana*. Defendia que as questões relacionadas com a monumentalidade deveriam ser respeitadas, no sentido em que a atitude mais lógica de projecto passaria por projectar novos monumentos e memoriais, e não refazer ou completar os antigos, construções que com o decurso do tempo ganharam a sua coerência e actualidade mesmo estando incompletos.[34]

[32] ETLIN, Richard A.. *Modernism in Italian architecture, 1890-1940*. [cop.1991]. p. 158.
[33] MUZIO, Giovanni. L'architettura a Milano intorno all'Ottocento. *Emporium*. 53 (1921). p. 258.
[34] IRACE, Fulvio. *Giovanni Muzio 1893-1982: opere*. 1994, p. 20.

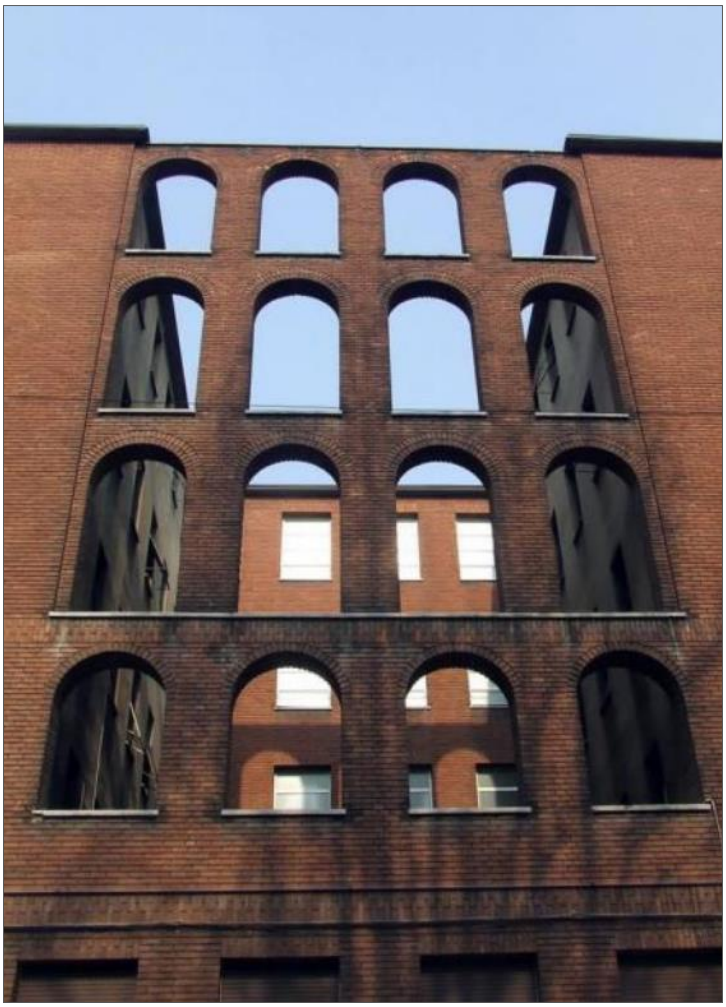

Figura 22: Giovanni Muzio. Centro Cultural Angelicum, Milão, 1939/47.

A apreensão da *Italianidade* fundamentada pela procura de referências nas arquitecturas clássicas torna-se num campo de batalha entre diversas facções que desde os neoclássicos académicos aos racionalistas procuram reclamar para a sua arquitectura o título de herdeira natural dos mais sólidos princípios do classicismo: "a tradição, portanto, a *Italianidade*, a modernidade torna-se terreno de combate onde se possa plantar uma bandeira de exclusiva posse, enquanto a miragem da classicidade presta-se a ser desviada da dupla acepção de um referencialismo icónico e de uma recriação abstracta"[35].

A evolução da arquitectura de Muzio e a relação com o racionalismo torna-se menos radical e cada vez mais natural. Os racionalistas começavam a deixar cair as intransigências dogmáticas em que assentaram as suas posições teóricas, passando a integrar nas suas propostas a vontade de encontrar uma linha condutora que permitisse a conotação das suas arquitecturas com uma identidade cultural nacional. Para isso, em muito serviram as conferências organizadas em Milão em que os racionalistas holandeses, em especial Berlage, discorreram acerca do racionalismo e a sua necessária contextualização, clarificando que o racionalismo holandês deveria ser claramente distinto do mediterrânico.

A própria arquitectura de Muzio evoluía no sentido de uma simplificação formal, não forçada, mas sim natural: "classicismo de Muzio em que operaria naturalmente o espirito do racionalismo: naturalmente quer dizer de dentro, como uma razão intrínseca e congénita, e portanto, nem externa nem superficial como a adesão a uma forma ou a um estilo"[36].

Os conceitos mais em voga nas revistas, e que deveriam servir de suporte a uma renovada gramática formal que enquadrasse a nova arquitectura italiana, eram: moderno, racional, clássico e tradicional. A mescla trazia em si contradições evidentes, contudo o caminho certo parecia ser o que albergasse todas as conotações formais. A procura de uma arquitectura que interpretasse uma nova época, onde o fascismo, através das suas manifestações arquitectónicas providenciasse por intermédio dos arquitectos os equipamentos para uma nova era popular. Em grande parte a luta entre diversas

[35] IRACE, Fulvio. *Giovanni Muzio 1893-1982: opere*. 1994, p. 32-33.
[36] Ibidem, p. 40.

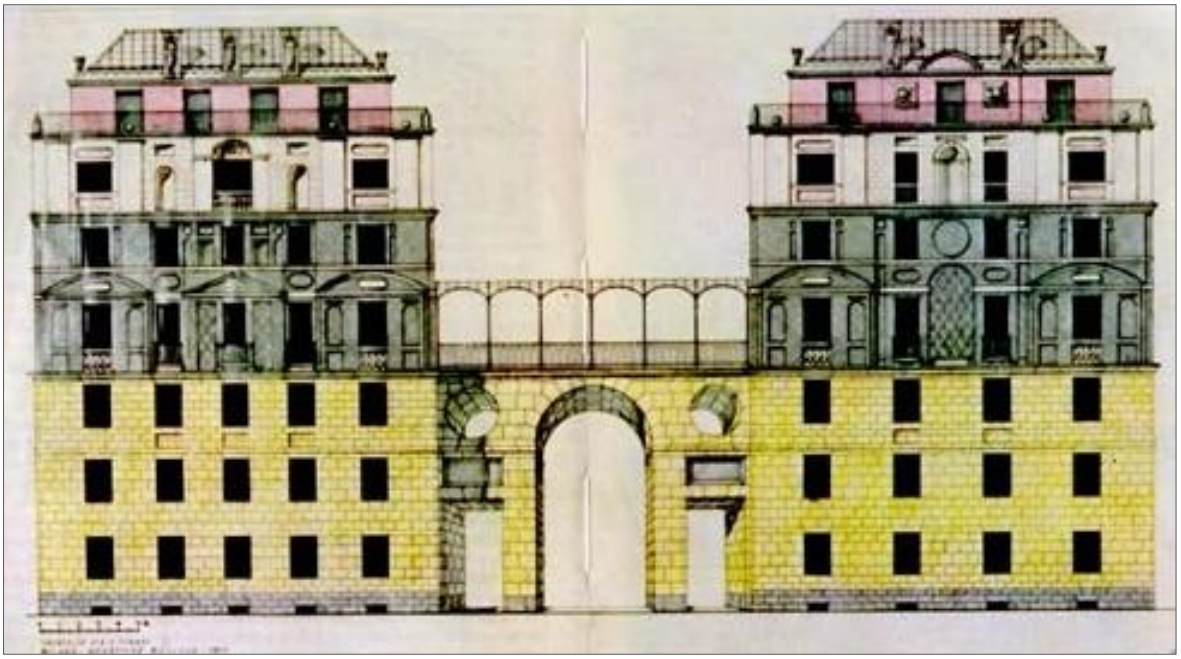

Figura 23: Giovanni Muzio. *Ca'Brutta*, desenho compositivo da fachada para a *Via Moscova*, Milão, 1922.

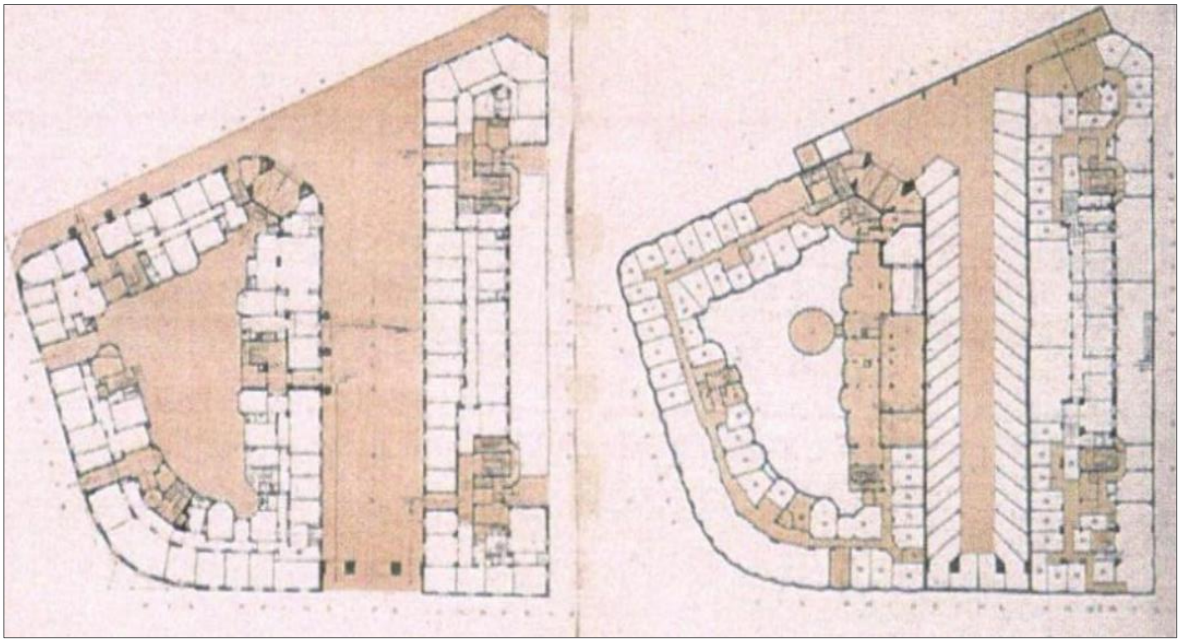

Figura 24: Giovanni Muzio. *Ca'Brutta*, Plantas do rés-do-chão e piso 1.

tendências passava pela forma objectiva de enquadrar todos estes conceitos que, ambiguamente dispostos, acabavam por se anular reciprocamente.

O crescente espaço que Muzio vai ganhando no campo do debate arquitectónico em Milão, leva-o também a confrontar-se com críticas mais ásperas por parte de uma série de arquitectos que outrora haviam defendido e encorajado o desprendimento canónico de que a sua obra se revestia. A dimensão da sua obra vai crescendo, aliada à recepção positiva que esta tem por parte dos arquitectos romanos, caracterizando-se pelo aumento de encargos e encomendas que vai recebendo por parte da administração pública. Muzio estava-se a tornar, não só, uma autoridade a nível local, como a sua arquitectura abrangia já a esfera nacional.

Muzio diz que fazer a cidade significa ter uma ideia geral de intervenção em que a arquitectura assume um papel de grande importância. Mas não é a arquitectura de palácios, é a arquitectura do bloco, do quarteirão, de caracter unitário, tão patente em *Ca' Brutta*, que tão mal foi recebida pela comunidade Milanesa, que esperava um palácio, mas foi brindada com dois blocos de habitação. Esta obra emblemática, de 1922, chegou mesmo a ser votada para demolição pelo Colégio dos Engenheiros e Arquitectos de Milão. A alcunha, pela qual ainda hoje é reconhecida, reflecte o impacto que teve na população.

A expansão do mercado da construção, aliada à vontade de uma capitalização rápida do dinheiro investido, levou a que no início do século XX a especulação imobiliária se tornasse uma realidade incontornável. Nas cidades nasce uma nova forma habitacional: o condomínio. Esta equação quando abordada pelos arquitectos da época levaria à constatação de que se trataria de edifícios de custo controlado, ou seja, de fraca qualidade arquitectónica. Muzio não tinha este entendimento e a possibilidade de construir este condomínio na *Via Moscova* em Milão veio a traduzir-se num exercício onde poderia pôr em prática as considerações arquitectónicas que vinha formulando.

A leitura que faz de Milão e a aspiração a uma cidade claramente coerente entre partes distintas revela-se no seu projecto denominado de *Ca'Brutta*, onde é expressa uma ideia de cidade em que não é a rua que se verga perante a arquitectura mas sim o edificado que procura estabelecer uma coerência formal e compositiva com a envolvente. A ideia de uma peça unitária pouco afirmativa e pouco impositiva mostra-se claramente aqui.

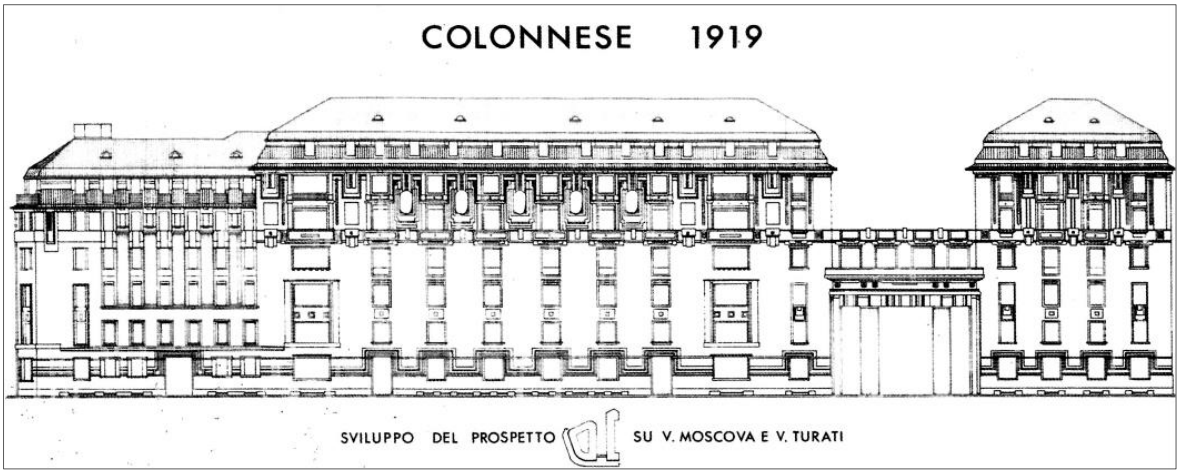

Figura 25: Colonnese. *Ca'Brutta*, desenho da fachada, 1919.

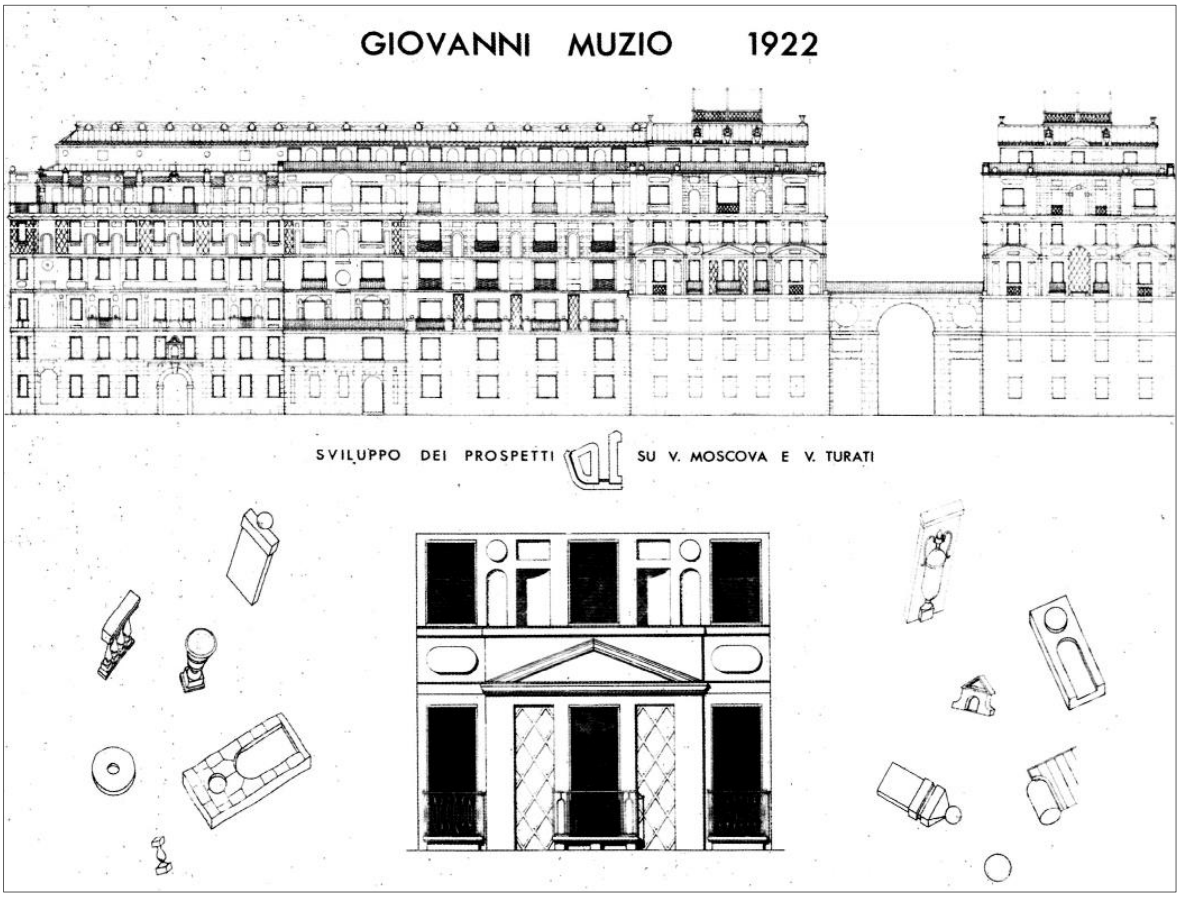

Figura 26: Giovanni Muzio. *Ca'Brutta*, desenho da fachada, 1922.

Em 1919 o estúdio *Barelli-Colonnese* é encarregue por parte dos investidores de apresentar uma primeira proposta. A segunda proposta mais elaborada essencialmente no plano do desenvolvimento das diversas tipologias é aprovada em 1920. A intenção dos projectistas em abrir uma rua que rasgasse o interior do quarteirão veio a criar um braço de ferro com a Câmara Municipal apenas desfeito por um acordo firmado que preveria a reformulação e o redesenho de todas as fachadas propostas. A grande preocupação passava pela aplicação de um modelo decorativo que transmitisse uma ideia de unidade e coerência de todo o bloco, cuja abertura da rua de serviço poderia pôr em causa. A solução apresentada revestia-se de um claro ecletismo, recuperando o espirito dos grandes palácios lombardos, uma clara jogada de sedução perante o poder local que permitiu a sua aprovação por parte dos técnicos. Contudo, e receosa da contestação que se vinha fazendo sentir por parte de alguns arquitectos ao afirmado ecletismo do edifício, a Câmara decide interromper o processo. Muzio, que trabalhava para *Colonnese*, é então encarregue pelo atelier de elaborar uma simplificação formal capaz de gerar novo consenso em torno do projecto.

Propôs um edifício cuja primeira impressão nos relega para os princípios compositivos dos palácios italianos mas que, na verdade, se reveste da procura do estabelecimento de relações compositivas entre elementos clássicos. O desprendimento de cânones e a descontracção com que elementos distintos se interligam e relacionam, não obedecendo a princípios aglomerativos pré-definidos, reveste este edifício de um carácter tratadístico naquilo que o autor nos quer transmitir: "os elementos da tradição clássica são retomados como objectos, fragmentados do passado; reduzidos a símbolos, emblemas, vêm reajustados e transfigurados em sentido irónico e surreal"[37].

Fugia claramente aos modelos clássicos de composição. Não havia nenhuma entrada principal claramente definida, apenas um pórtico que separava os dois blocos. As fachadas apontam para uma depuração decorativa, reinterpretando e estilizando elementos predominantemente utilizados pelos neoclássicos. No espírito da arquitectura de Muzio, prevalece a memória de Palladio, quando filtramos as subtilezas compositivas e a simplificação decorativa encontradas no desenho das grandes fachadas.

[37] CESARONI, Silvia. Giovanni Muzio, Architettura Civile e Classicità. In ERNESTI, Giulio. *La costruzione dell'utopia – architetti e urbanisti nell'Italia fascista*. 1988. p. 104.

Figura 27: Planta da cidade de Colónia.

Figura 28: Cerdá. Plano de Barcelona, 1859.

DIÁLOGO ENTRE ESCALAS

A obra de Muzio e os seus textos incidem insistentemente na procura e resolução de variadas questões urbanas. Não é de estranhar o seu fervor laboral que se reflecte, entre 1926 e 1933, na participação em concursos para os planos reguladores de Milão, Bolzano, Pisa e Verona, mas também como júri em outros tantos concursos e na publicação de textos sobre matérias urbanísticas, das quais foi professor desde 1934.

Com Alberto Alpago Novello, Tomaso Buzzi, Giuseppe De Finetti e Gio Ponti, forma o *Club degli Urbanist* (Clube dos Urbanistas Milaneses) com o intuito de estudar as questões urbanas num contexto diferente das tradicionais abordagens à cidade. A primeira grande intervenção surge com o concurso para o Plano Regulador de Milão e com a reabertura da discussão em torno da *Piazza del Duomo* (Praça da Catedral) e a sua conclusão já prevista no plano original de intervenção. Através da recolha de postais, desenhos, projectos, artigos e planos da área em questão, Muzio avança nas páginas do *Corriere della Sera* (talvez o mais importante jornal milanês) com o regresso às propostas que defendiam a conclusão da praça, hipótese não só consistente e historicamente coerente como polémica. A ideia geral baseava-se na construção de um edifício porticado que separava a praça da rua principal, então caracterizada por um intenso movimento de tráfego. Defende a proposta dizendo que a praça deveria dividir-se em duas: uma primeira que organizaria o espaço em frente à catedral e uma segunda que isolaria e conformaria os elementos viários, separando assim duas realidades distintas: por um lado, o sagrado e o espaço de fruição público e, por outro lado, o trânsito.

Muzio teoriza em 1930, em frente ao Sindicato dos Engenheiros Fascistas da Província de Milão, acerca das possibilidades de intervenção nas cidades contemporâneas; apoia-se nos exemplos de Colónia e Barcelona para introduzir a problemática da conciliação entre centro histórico e expansão urbana. Muzio considera impossível a adaptação do núcleo antigo às necessidades da vida moderna.

Em Colónia, a particularidade da estação ferroviária estar situada lateralmente face à catedral, criando forte tensão espacial assim como dificuldades ao nível da organização urbana, é para Muzio um factor de forte vitalidade, trazendo assim mais vantagens que desvantagens.

Figura 29: Cerdá. Pormenor do Plano de Barcelona, 1859. Intersecção dos grandes eixos que ligam o centro histórico aos novos quarteirões.

Figura 30: Imagem aérea de Barcelona. Marcação a azul das vias estruturantes que foram abertas.

Aliás, na cidade do Porto, a questão relacionada com a articulação da estação de S. Bento com a fluidez desejável para o espaço urbano circundante é muito importante para Muzio pois nas várias propostas que apresenta para a Avenida da Ponte é feito sempre o esforço de confinar o espaço frontal à estação e de individualizá-lo face ao percurso que liga o centro da cidade à Sé. É, inclusive, o primeiro a afirmar categoricamente a intenção projectual de diferenciar o fluxo de trânsito oriundo da Rua das Flores e da Rua Mouzinho da Silveira e que desemboca em frente à estação de S. Bento do percurso que ligaria a Praça da Liberdade à zona da Sé e que faria posteriormente a ligação à Ponte D. Luís.

Relativamente a Barcelona, a problemática da relação entre casco histórico e cidade moderna é ainda mais evidente que o exemplo na cidade de Colónia. Muzio sai em defesa (tal como em Colónia) dos grandes eixos que, rompendo a malha antiga, relacionam a estrutura medieval com o *ensanche* proposto.

Segundo Muzio, a única forma do centro histórico sobreviver é se este: "(…) se encontra numa posição adequada relativamente à estrutura complexa da parte nova da cidade (…). Não é conveniente empreender no casco antigo grandes obras edificatórias pois encontraremos sempre grandes dificuldades"[38].

A par deste posicionamento da cidade moderna face à cidade antiga, estabelecendo-se relações viárias que se devem pautar por um minimalismo intervencionista, que não descaracterize mas que ao mesmo tempo não seja receoso, segundo Muzio, deverá também existir um respeito pelos "ambientes históricos e característicos"[39], para que a sua espacialidade não seja traída por intervenções pouco rigorosas e contextualmente mal elaboradas.

Estas contextualizações são feitas para uma posterior reflexão sobre o estado das intervenções em Itália, as quais, segundo Muzio, carecendo de uma lógica global de intervenção, descaracterizaram locais tão sensíveis como a *Piazza del Duomo*, em Milão, ou o centro histórico de Florença, o qual, à mercê de uma vaga higienista sofreu uma dura

[38] SÁ, Orlando Manuel Fernandes Lopes de. *Marcello Piacentini, Giovanni Muzio: a avenida da ponte e o contributo italiano num laboratório de experimentação urbanística*. 2007. p. 57.
[39] Ibidem, p. 58.

Figura 31: Centro histórico de Florença. Antes e depois da sistematização.

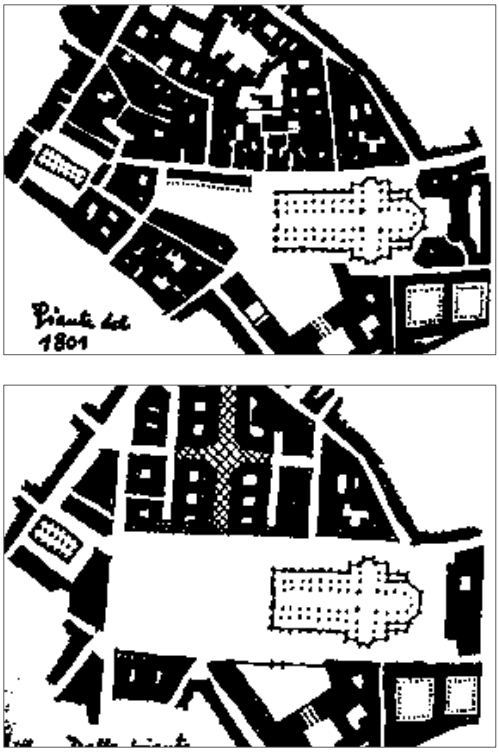

Figura 32: Centro histórico de Milão, planta. Antes e depois da sua reformulação e regularização da *Piazza del Duomo*.

e pouco clara reorganização no início do século: "O centro de Florença, a *Via Rizzoli* de Bolonha, a reestruturação da *Piazza Colonna* e de tantos outros edifícios monumentais ou característicos, inutilmente destruídos para a transformação de Roma, ainda não bastam?"[40]

A conciliação entre as necessidades da cidade moderna e da cidade antiga devem-se fazer, no entender de Muzio, através de: " (…) Grandes eixos tangentes à zona antiga, de secção imponente, adaptados e predispostos para cada novo meio de transporte"[41].

Fazendo uma leitura sobre a estrutura viária do centro histórico do Porto encontramos apenas dois exemplos que, sendo anteriores às propostas de Muzio, se podem enquadrar nesta lógica atrás apresentada: a Rua das Flores e a Rua Mouzinho da Silveira. Consideradas num sentido lato mas necessário a uma aproximação à contextualização da estrutura urbana do Porto.

A questão da visão generalizada, a uma macro-escala dos problemas da cidade, é definida por Muzio quando considera o exemplo da reorganização operada em Paris por Haussmann.

A cidade barroca tendia a ser policêntrica, através da constante conexão e enfiamentos visuais entre os diversos centros de interesse. Esta ideia é recuperada pela cidade "industrial-capitalista", da qual Paris é o exemplo máximo[42]. A questão relacionada com a circulação em Paris, facilitada pelos esventramentos efectuados que ligariam gare a gare, e essencialmente a definição de uma nova estratégia de revalorização e enquadramento dos monumentos, unindo-os através de eixos viários e perspécticos[43], centra-se, segundo Muzio, numa exagerada sistematização local (blocos, quarteirões), em que a procura de uma solução geral, de uma coerente articulação entre intervenções em partes distintas, é posta em segundo plano. A própria estratégia viária veio, segundo este, a provocar graves problemas de trânsito.

[40]FRATICELLI, Vanna. *Roma 1914-1929: la cittá e gli architetti tra la guerra e il fascismo*. 1982. p. 391.
[41] SÁ, Orlando Manuel Fernandes Lopes de. *Marcello Piacentini, Giovanni Muzio: a avenida da ponte e o contributo italiano num laboratório de experimentação urbanística*. 2007. p. 58.
[42] AYMONINO, Carlo. *Origines y desarrollo de la ciudad moderna*. 1972. p. 38.
[43] LAMAS, José M. Ressano Garcia. *Morfologia urbana e desenho da cidade*. 2010. p. 212-216.

Figura 33: Edifício do jornal II *Popolo d'Italia*, Milão, 1938.

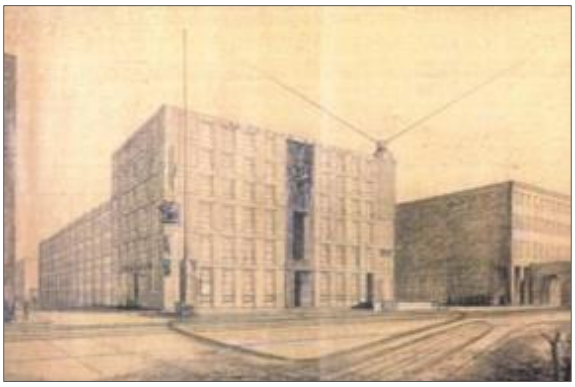

Figura 34: Perspectiva do edifício do jornal II *Popolo d'Italia*, Milão, 1938.

Figura 35: Planta de implantação do edifício jornal II *Popolo d'Italia*, Milão, 1938.

Em Milão, Muzio lamenta as constantes intervenções feitas apenas ao abrigo de preocupações utilitárias, nomeadamente a abertura de ruas para conectar pontos distintos, sem qualquer preocupação de carácter edificativo. Segundo o seu discurso, as principais vias não deveriam servir apenas para facilitar a circulação mas também para a disposição dos principais equipamentos.

No final do seu discurso frente ao Sindicato dos Engenheiros, Muzio diz-nos que para pensar a cidade não são precisas especulações formais abstractas, nem regras teóricas absolutas. É preciso sim lançar uma base operativa assente em casos concretos, sobre os quais possa ser feita uma reflexão incisiva.[44]

Muzio operou sempre a uma escala mais reduzida. Teve apenas a possibilidade de projectar edifícios pontuais que desenhava e implantava de uma forma muito sensível à estrutura urbana existente. Tinha como intuito que estas intervenções não afectassem apenas os edifícios com que estabeleciam relações de proximidade, mas que o seu papel estruturador de uma prática urbana consistente e consciente alcançasse a totalidade da malha urbana.

O edifício para o jornal *Il Popolo d'Italia*, projectado em 1938, permite-nos avaliar o percurso das intenções arquitectónicas e urbanísticas de Muzio, praticamente 20 anos volvidos desde a construção de *Ca'Brutta*. A centralidade deste edifício no contexto viário existente, situando-se na zona de transição entre o centro histórico e a zona nova de Milão, assinalada pela presença dos arcos da denominada *Porta Nova*, obriga Muzio a pensar que tipos de relações poderia um edifício público estabelecer com a envolvente, assim como a antecipar uma futura reforma desta zona, tendo em conta alterações possíveis do plano regulador.[45]

Percebendo as realidades distintas que cercam o lote, desenha um bloco mais maciço que enquadra a praça, bloco que intersectaria um outro com uma arquitectura menos austera que pontuava as frentes urbanas das ruas que desembocavam na praça.

[44] MINETTO, Renato. *Muzio: l'architettura di Giovanni Muzio*. 1994.
[45] IRACE, Fulvio. *Giovanni Muzio 1893-1982: opere*. 1994. p. 153.

Figura 36: Vista aérea da *Piazza del Duomo*, Milão.

Figura 37: Planta da *Piazza del Duomo*, Milão. Demarcação do projecto de Muzio para esta zona.

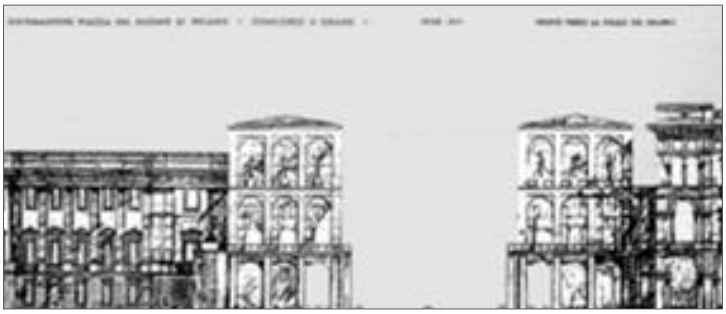

Figura 38: Giovanni Muzio. Alçado do projecto para a *Piazza del Duomo*, Milão.

A proposta de Muzio de 1939 para a *Piazza del Duomo*, que consistia essencialmente na edificação de dois edifícios denominados de *Arengario* (tribuna), é apenas concluída em 1956. Este encargo vinha no seguimento da tomada de posição da Câmara Municipal Milanesa face às constantes interpelações feitas por diversos arquitectos, entre eles o próprio Muzio, que focava essencialmente a não conclusão da praça prevista no projecto original que serviu de base aos esventramentos que conformaram a nova praça em frente à catedral.

O projecto original, da autoria de Giuseppe Mengoni, acabou por nunca ser concluído devido à sua morte em 1878, e o problema arrastou-se durante décadas. A construção de uma galeria e de duas frentes porticadas, assim como a edificação de um outro volume que conforma a escala da praça, apesar de anteriormente previstas, jamais avançavam, dadas as características da zona em questão. As obras de demolição haviam sido feitas e as fachadas constituintes da praça haviam sido concluídas[46]. Contudo e dado o arrastar do processo, o aspecto "inacabado" da praça começou a ganhar espaço na memoria dos Milaneses e passados 50 anos a hipótese de uma transformação parecia criar cada vez mais opositores. Dos vários projectos apresentados, a nota dominante era o receio do carácter impositivo de que as propostas poderiam revestir. E assim chegados a 1926, altura da apresentação do plano regulador, denotava-se a falta de ideias para a praça. Era caracterizado pelo seu aspecto inconclusivo e personificado pelo não redimensionamento da sua escala; a sua clara indefinição espacial era marcada pela difícil relação entre o Palácio Real e a Catedral.

E é com o célebre artigo de 14 de Outubro de 1926 no *Corriere della Sera* que Muzio entra no debate. Defendendo uma ligeira elevação da cota da praça, assim como a construção de um edifício de fundo que conformasse o espaço, pode ler-se uma vontade de revalorização funcional, caracterizada pela definição de uma nova escala para o sagrado.

Baseado nos princípios higienistas da época, é proposta a recuperação do quarteirão a sul da *Piazza del Duomo*, que resultou na abertura de uma nova praça, embora de carácter

[46] IRACE, Fulvio. *Giovanni Muzio 1893-1982: opere*. 1994. p. 124.

mais singelo, que passaria a servir de charneira entre o tráfego proveniente de sul e a praça da catedral.

Quando o grupo de Muzio ganha o concurso para a sistematização das relações espaciais entre este quarteirão e a *Piazza del Duomo*, tem que lidar obrigatoriamente com este novo elemento, sendo que a sua proposta aposta claramente na clarificação do diálogo entre estas duas praças. O projecto tenta resolver, para além desta questão, a indefinição espacial em frente ao Palácio Real e a proposta dos dois edifícios que enquadram a entrada na *Piazza del Duomo*. Criando ao mesmo tempo uma forte relação espacial com a nova praça, resolve também esta questão, uma vez que introduz um elemento que confina e reenquadra o Palácio. O carácter cenográfico de que esta proposta se reveste (devido à ausência de um programa), a forma como cria novas relações de escala, não deixou de ser criticada.

Muzio não orientou o seu processo criativo pela procura de um novo formalismo ou de uma nova significação arquitectónica. Construiu a sua obra pausadamente, como se cada esquisso reflectisse um consolidado processo reflexivo, procurando sempre a contextualização pela aposta na diluição ou pela imposição, quando o contexto assim o exigisse. Quando olhamos para as obras de Muzio é natural que estas transmitem uma clara serenidade, tal como a arquitectura clássica.

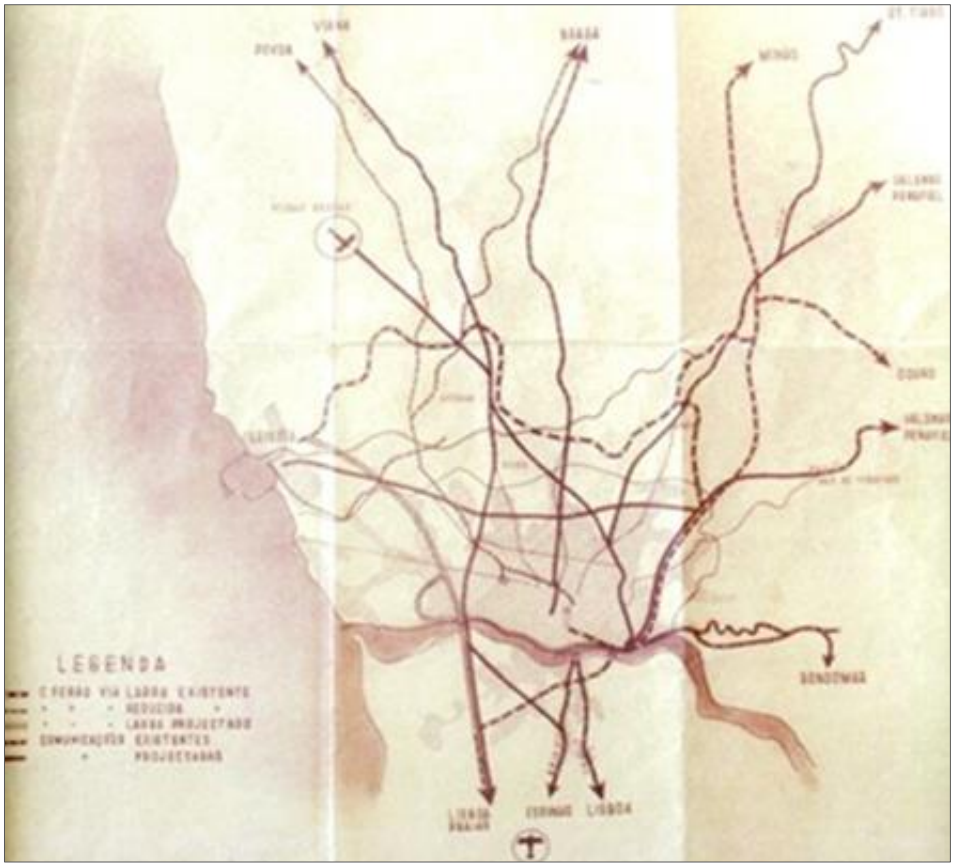

Figura 39: C.M.P, Gabinete de Estudo do Plano Geral de Urbanização, Giovanni Muzio. Primeiro esquema das grandes comunicações, Maio 1940.

Figura 40: C.M.P, Gabinete de Estudo do Plano Geral de Urbanização, Giovanni Muzio. Primeiro esquema geral da cidade do Porto, [1940-42].

ZONA DE EXPANSÃO DO CAMPO ALEGRE

Em 1940, Giovanni Muzio, é chamado para substituir Marcello Piancentini na elaboração do Plano Geral de Urbanização. Muzio é solicitado para trabalhar em colaboração com o Gabinete do Plano de Urbanização e Expansão da Câmara Municipal do Porto. Este Gabinete de Urbanização era dirigido pelo arquitecto Arménio Losa, e dele faziam parte os engenheiros Antão de Almeida Garrett e Miguel Resende.

Na cidade do Porto esboçam-se projectos de zonamento rígido, onde se destaca das propostas: a preocupação com a circulação transversal e as ligações à região norte e Matosinhos (acesso à ponte D. Luís e à nova ponte da Arrábida); a demarcação e planificação das áreas de expansão residencial como o Campo Alegre e Gomes da Costa; e a delineação da zona industrial (Ramalde e Campanhã).

Uma vez terminado o porto de Leixões, a cidade do Porto sente a necessidade de definir as áreas de expansão residencial e de equipamento industrial, apresentando uma tendência de zonamentos ao invés da concentração no núcleo original.

No desenvolvimento do Plano Geral de Urbanização do Porto, Giovanni Muzio, para além de trabalhar o eixo da Avenida da Ponte, trabalhou igualmente o sistema de circulação e de articulação com a área poente em despontada urbanização (Campo Alegre e Boavista).

A 26 de Junho de 1940, Muzio envia de Milão uma carta com um relatório onde aponta um primeiro esquema geral. O arquitecto milanês propõe o prolongamento da rua Gonçalo Cristóvão para Poente que atravessando a rua Júlio Dinis e passando junto ao cemitério de Agramonte ligaria com a grande artéria Norte-Sul para a comunicação inter-regional, ou seja a estrada de atravessamento interurbano, que da ponte da Arrábida, seguiria para Norte. De seguida, a via de prolongamento da rua Gonçalo Cristóvão, acompanhando a curva de nível, seguiria até à Foz, com um carácter turístico e panorâmico.

Muzio avança algumas reflexões sobre a urbanização das margens da via que dá acesso à ponte da Arrábida, adiantando que junto à saída da ponte prevê uma praça beneficiando da “belíssima posição panorâmica” sobre o Douro e sobre o mar com dimensões e forma análogas à Praça do Comércio de Lisboa.

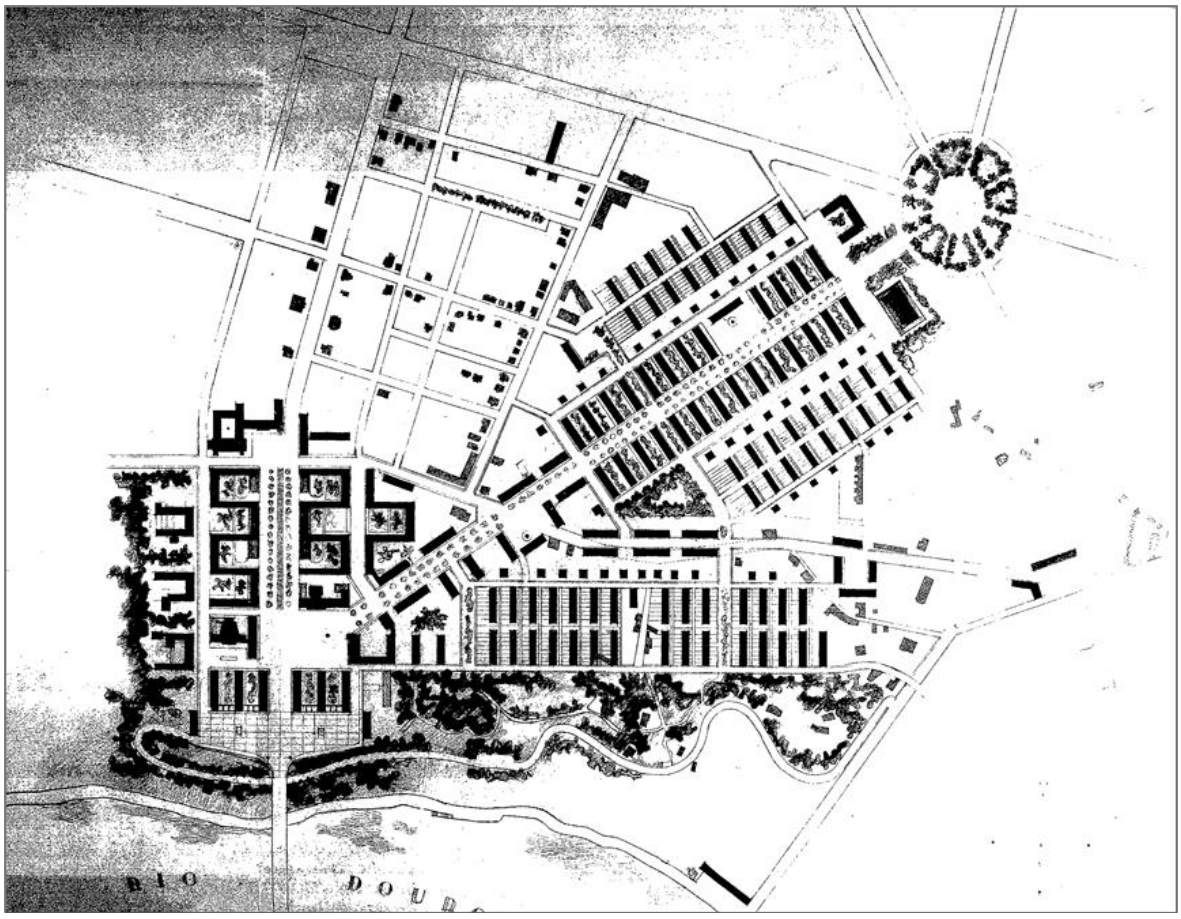

Figura 41: C.M.P, Gabinete de Estudo do Plano Geral de Urbanização, Giovanni Muzio. Plano da urbanização da zona do Campo Alegre, [1940-42].

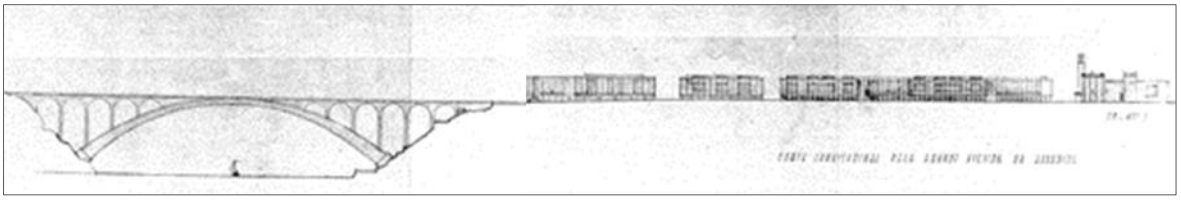

Figura 42: C.M.P, Gabinete de Estudo do Plano Geral de Urbanização, Giovanni Muzio. Corte longitudinal pela grande Avenida da Arrábida, [1940-42].

Desta praça e até à Avenida de Boavista propõe uma nova urbanização residencial que seria um novo centro urbano da cidade do Porto colocado entre o centro histórico e a Foz.

O Gabinete de Urbanização responde a Muzio que as ruas em curva propostas são consideradas impraticáveis. O Gabinete corrige o traçado para Poente do prolongamento da rua Gonçalo Cristóvão, para não atravessar os terrenos do Liceu Rodrigues de Freitas.

Em resposta são enviados mais elementos onde dá a indicação que o prolongamento da rua Cristóvão fica definido para oriente até atingir a estação de Campanhã e para ocidente até interligar com a Rua Alegre. Dirigindo para a parte ocidental da cidade destaca-se de uma grande praça uma rua que atingirá a rua do Campo Alegre, passando em frente ao Liceu, para ligar com a grande artéria, de comunicação intermunicipal, que é a Ponte da Arrábida.

Quanto às urbanizações sobre o eixo da Arrábida, ou seja, da praceta de saída da ponte até atingir a Avenida da Boavista, Giovanni Muzio desenha um conjunto de ruas (em parte utilizando as existentes) de modo a criar uma estrutura urbana bem definida, necessária a uma zona residencial completamente nova que se tornaria num importante centro cívico.

O Gabinete volta a fazer reparos à ligação da grande praça com o Campo Alegre assim como com o sistema Campo Alegre e Ponte da Arrábida; o Gabinete envia um novo desenho, considerando que a proposta de Muzio não se adequa ao terreno.

Em 26 de Janeiro de 1941 Muzio chega ao Porto onde permanecera até 10 de Fevereiro deste mesmo ano. Nesta altura são discutidos com os técnicos da Câmara Municipal do Porto alguns dos problemas da cidade considerados mais urgentes, como a Ponte da Arrábida e a sua articulação com a zona do Campo Alegre, o sistema de Gomes da Costa, a ligação entre a Boavista e o porto de Leixões e a criação da zona industrial de Ramalde. Destes encontros resultaram ideias, sugestões e formalizações para as concepções urbanísticas.

A ponte da Arrábida é tratada como uma nova entrada na cidade; por isso, Muzio revela uma importante preocupação com o desenho urbano, no que diz respeito às praças, ruas e edifícios. Garrett descreve as propostas para a zona da Ponte da Arrábida: “Uma sala de

Figura 43: C.M.P, Gabinete de Estudo do Plano Geral de Urbanização, Giovanni Muzio. Estudo para o plano regulador, solução A, 1941.

Figura 44: C.M.P, Gabinete de Estudo do Plano Geral de Urbanização, Giovanni Muzio. Estudo para o plano regulador, solução B, 1941.

entrada pequena, 100x150m, ou aproximadamente, capaz de tomar valor com edifícios de 20m de altura, e colocada o mais avançada possível. Duas saídas para o Norte: uma pela Rua de António Cardoso alargada; a outra a Poente desta e indo aproximadamente ao cruzamento da Rua Bessa Leite, abaixo da fábrica do Bessa, directa à Avenida da Boavista. Um sistema quadriculado de ruas neste tramo para Norte. Uma ligação o mais directa possível, com o centro e mais abaixo que a Rua do Campo Alegre, que conduz à praça de Carlos Alberto. Será uma panorâmica de 20 a 25m, seguindo aproximadamente as curvas de nível e levando ao Palácio de Cristal. Depois a Rua do Campo Alegre e outra mais a Sul, possivelmente darão a outra perna da L para Leste"[47].

Paralelamente à memória descritiva, o Gabinete de Urbanização da Câmara Municipal do Porto, com a colaboração de Giovanni Muzio, elabora em meados de 1941, e a partir de sucessivos estudos, duas plantas intituladas "Estudo para o Plano Regulador".

Neste estudo, no que concerne às comunicações, já é apresentado o novo atravessamento do Douro, pela ponte da Arrábida, indicando a possibilidade da auto-estrada do norte, que iria ligar, ladeando o núcleo da actual cidade, à grande penetração vinda de Braga.

A 9 de Março de 1941 o Ministro das Obras Públicas e Comunicações, Duarte Pacheco, desloca-se ao Porto onde tem uma reunião com o arquitecto Giovanni Muzio e com o Gabinete do Plano Geral de Urbanização da Câmara Municipal do Porto. Duarte Pacheco toca em diversos pontos do plano, começando pelas ligações saídas/entradas da cidade e as suas articulações regionais. O ministro acaba por chamar à razão que o Plano Geral de Urbanização, na sua enorme complexidade, não se pode limitar ao estudo de uns certos problemas, embora sejam de facto os mais importantes, como é o caso do esquema das comunicações.

Nas plantas do "Estudo para o Plano Regulador" está cartografada a ponte da Arrábida e definido o eixo N/S até à Circunvalação, onde é criado um nó rodoviário, prolongando-se para os concelhos a Norte. Estão definidas a praça e as urbanizações à saída da ponte da Arrábida (numa das soluções aponta-se ainda a urbanização do Campo Alegre).

[47] GARRETT, Antão de Almeida - **História da evolução dos planos gerais de urbanização da cidade do Porto.** 1974. p 71.

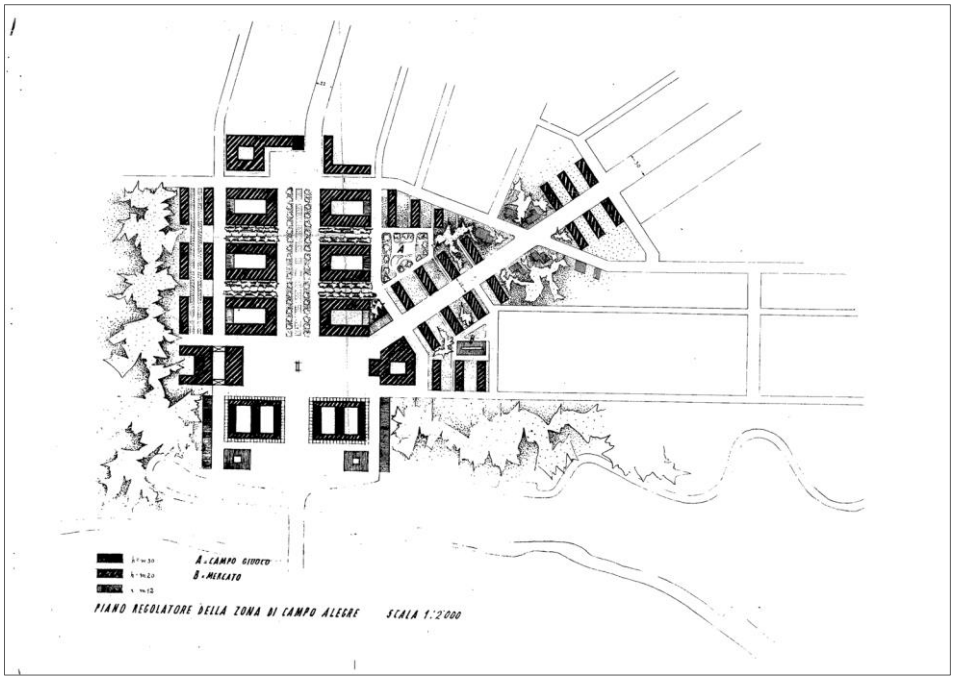

Figura 45: C.M.P, Gabinete de Estudo do Plano Geral de Urbanização, Giovanni Muzio. Plano regulador da zona do Campo Alegre, [1940-42].

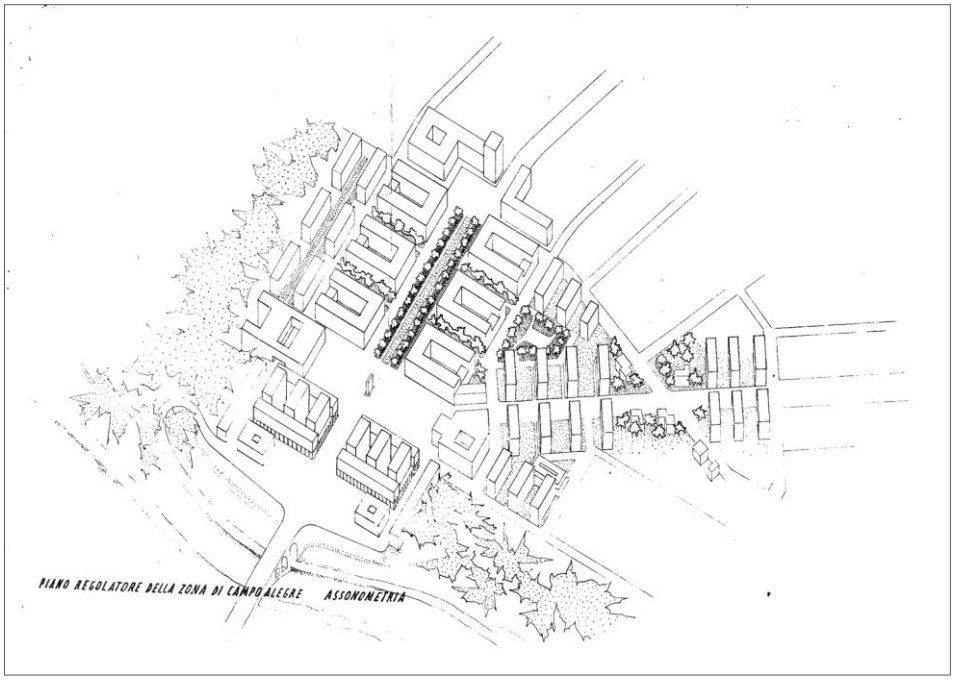

Figura 46: C.M.P, Gabinete de Estudo do Plano Geral de Urbanização, Giovanni Muzio. Plano Regulador da zona do Campo Alegre, perspectiva, [1940-42].

O arquitecto Giovanni Muzio desenvolve uma serie de estudos para a área do Campo Alegre de elevada pormenorização ao nível do edificado, desenhando implantações, alinhamentos e regulamentando cérceas.

Muzio trabalha esta nova porta da cidade como um centro habitacional a partir do sistema da ponte, de modo a permitir a expansão da cidade para Poente. A partir da praça de entrada receptora de todo o tráfego do tabuleiro da ponte da Arrábida vindo da zona Sul, desmultiplica-se um sistema viário, que permite a distribuição para as diferentes zonas da cidade com características muito próprias.

O arquitecto Muzio nas orientações que deixou para o Campo Alegre indica que se tivesse atenção à saída da ponte onde deveria existir uma ligação, o mais directa possível ao Palácio de Cristal. Era realizada uma outra ligação, mais abaixo, com um carácter panorâmico, para vivendas ricas, com a obrigação dos terrenos serem ajardinados. Se não se construíssem, a Câmara ficava com a opção de realizar jardins e parques para enriquecerem a paisagem.

Entre a ligação ao Palácio de Cristal, com uma via de 20m de largura, e a via panorâmica com 10m, situavam-se as casas ricas com parques. Entre a rua do Campo Alegre e a nova via de ligação ao Palácio de Cristal optar-se-ia por dispor de um sistema de pequenas ruas Norte-Sul, em dispositivo simples e claro para casas médias de residência.

A partir da praça de chegada, encontra-se uma zona densa com a utilização dos quarteirões nos dois eixos para Norte. Esta nova entrada possibilita a construção de um novo centro cívico com conceitos clássicos, onde o quarteirão e as vias ortogonais fazem parte do seu desenho. A ideia de praça continua presente nesta proposta onde ela se reveste como uma articulação entre espaços públicos distintos.

Com este plano, Muzio concebe uma cidade nova, bem ligada ao Porto antigo, com instalação possível para todas as classes e com uso dos recursos locais, onde o centro cívico funciona, à semelhança do que se sucede na cidade tradicional, como o principal elemento dinamizador do plano.

Através de uma intervenção monumental, ordenada e unitária, produz uma nova cidade de matriz clássica, imagem de marca da sua produção arquitectónica.

Figura 47: C. M. P., Gabinete de Estudo do Plano Geral de Urbanização, Giovanni Muzio. Proposta para o plano regulador do Porto, [1940-42]. Primeira abordagem à topografia portuense.

Figura 48: C. M. P., Gabinete de Estudo do Plano Geral de Urbanização, Giovanni Muzio. Proposta para o plano regulador do Porto, [1940-42]. Aposta em eixos mais curvilíneos.

AVENIDA DA PONTE

Convidado para elaborar o Plano Geral de Urbanização Muzio evidencia nas primeiras propostas para este plano, uma certa hesitação face à abordagem necessária para a Avenida da Ponte.

Denota-se a intenção de produzir uma ligação com uma escala bastante significativa usando a Rua do Loureiro, criando um percurso que acabaria por não corresponder às necessidades de ligação com o centro. Propõe ainda uma ligação alternativa que parte do espaço fronteiro à saída do tabuleiro superior da ponte, contorna a Sé e o Paço Episcopal, fazendo uma rasante à Igreja dos Grilos, indo posteriormente cruzar as ruas das Flores e Mouzinho da Silveira à cota alta, através (provavelmente) de um viaduto, com o intuito de desaguar na Cadeia da Relação. Ora esta proposta, imbuída de um carácter distinto de tudo o que havia sido proposto até à época, é também pouco consistente, tal como o plano geral proposto, onde são marcados grandes gestos (largas ruas curvilíneas), mas de pouca aplicação prática. Não se lê uma ideia clara de projecto, o que nos pode indiciar que esta tenha sido uma proposta pouco assertiva quanto à estrutura urbana, como à topografia da cidade do Porto. A nível da estrutura urbana Muzio poderia ler e interpretar a malha urbana portuense, com os seus lotes estreitos e cumpridos, pouco flexíveis a uma ideia fundamentada em grandes eixos de matrizes mais orgânicas e menos rectilíneas. A nível topográfico Muzio compreendera as dificuldades inerentes à concretização de um percurso como o que propõe entre a saída do tabuleiro da ponte D. Luís e a Cordoaria. A ausência destas duas leituras leva a concluir que esta primeira abordagem se encontrava descontextualizada.

O Plano Geral apresentado, quando confrontado com estas duas leituras, permite tirar duas conclusões. A primeira é que Muzio abandona a abordagem mais abstracta da malha da cidade e estrutura a sua proposta com base na fixação de gandes eixos consentâneos com as especificidades da malha urbana. A segunda conclusão, baseada na ausência de um desenho específico para a Avenida da Ponte, leva a crer que tenha havido por parte de Muzio uma percepção das dificuldades inerentes à intervenção nesta zona. Na verdade, vai produzir planos de pormenor para esta zona, reflectindo sobre as condicionantes de uma área incapaz de ser submetida a planos de incidência global.

Figura 49: C. M. P., Gabinete de Estudo do Plano Geral de Urbanização, Giovanni Muzio. Propostas para o quarteirão das Cardosas, soluções 10, 12 e 13, [1940-42].

Figura 50: C. M. P., Gabinete de Estudo do Plano Geral de Urbanização, Giovanni Muzio. Avenida da Ponte, solução 10, [1940-42].

As propostas apresentadas por Muzio para a Avenida da Ponte podem-se ler como fruto de um processo evolutivo, onde variadas ponderações levaram a alterações significativas, mas que nunca perderam o fio condutor. Isto quer dizer que houve questões que foram ensaiadas em todas as propostas, assim como existem elementos que foram sempre descartados. Falo do quarteirão das Cardosas e da atitude que Muzio teve para com ele.

Giovanni Muzio considerou que o quarteirão das Cardosas não tinha validade suficiente como suporte urbano capaz de representar um papel estruturador nas suas propostas. E isso torna-se evidente, no sentido em que o quarteirão reveste-se de variadas formas consoante as necessidades de cada uma das soluções apresentadas. Tanto serve como elemento de transição, unindo através de um percurso o Largo dos Lóios e a estação, assim como serve de remate da via estruturante que une o centro e a Sé, ou mesmo servindo como charneira entre dois percursos distintos, como se poderá constatar na última solução. Em qualquer uma das propostas apresentadas, o quarteirão nunca é mantido.

A primeira proposta que apresenta para a Avenida da Ponte (apelidada de solução 10 por Bonfim Barreiros), marca o início de um processo de renúncia da Avenida dos Aliados, como elemento de fixação de pessoas e como espaço público de encontro. A descaracterização que o seu traçado sofreu, aquando da alteração da proposta originária de Barry Parker, que alargou o afunilamento previsto para a transição entre o troço superior da Avenida e a Praça da Liberdade, terá sido um elemento chave da abordagem de Muzio às questões que se poderiam colocar na procura da melhor solução para a Avenida da Ponte. A ausência de carácter de praça da denominada “Praça da Liberdade”, deve ter produzido em Muzio uma impressão, que este equacionou desde os primeiros esboços: a criação de uma praça vizinha à Sé, e cuja proximidade com a praça central, só se pode justificar à luz de uma falha desta enquanto elemento de pausa e respiro entre malhas bastante densificadas.

A primeira proposta de Muzio aborda a configuração espacial de uma praça cuja escala procurava impor uma nova referência às malhas envolventes. E a ideia da praça está tão presente na sua proposta que ela se reveste como uma articulação entre praças ou espaços públicos distintos. O redesenho total do quarteirão das Cardosas, visa para além de moldar a Praça da Liberdade, ligar directamente e através de um percurso transversal, o Largo dos Lóios e a Praça Almeida Garrett. Nessa mesma linha operativa, o percurso de referência, a

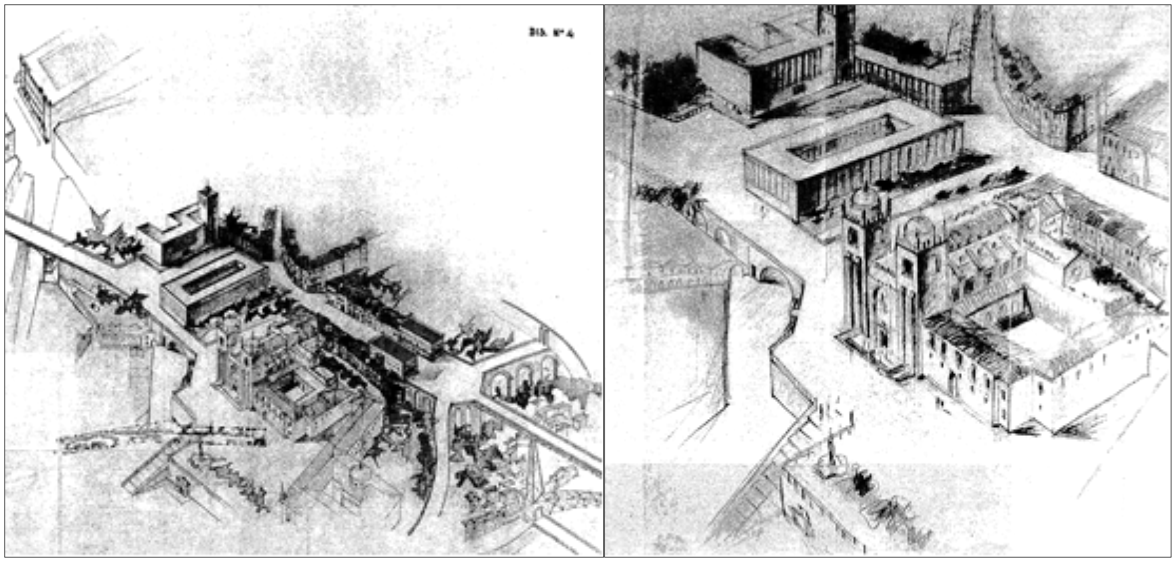

Figura 51: C. M. P., Gabinete de Estudo do Plano Geral de Urbanização, Giovanni Muzio. Perspectiva do Largo da Cividade à Sé, solução 10, [1940-42].

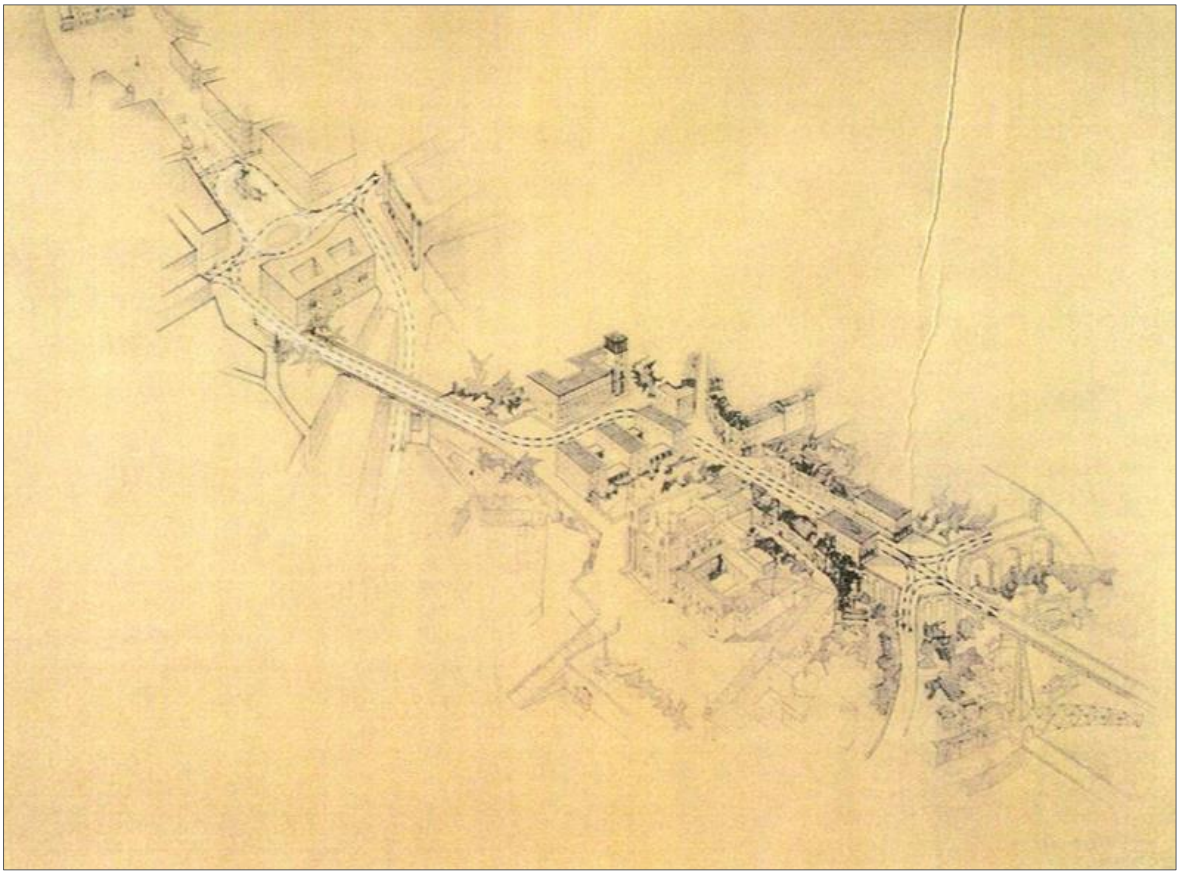

Figura 52: C. M. P., Gabinete de Estudo do Plano Geral de Urbanização, Giovanni Muzio. Ligação da ponte à Praça da Liberdade, perspectiva, [1940-42]. Primeira proposta para a Avenida da Ponte.

denominada Avenida da Ponte é fragmentada em dois tramos. O primeiro é o prolongamento da ponte até à nova praça , um elemento central compositivo, na meia encosta. O segundo tramo é a ligação por viaduto da nova praça ao Largo dos Lóios. A completar esta aposta na imposição e significação de espaços urbanos de escala significativa e nas relações e percursos estabelecidos entre estes, o arquitecto propôe também uma redefinição do terreiro da Sé, procurando clarificar este espaço. Mas esta solução apresentava alguns problemas, relativamente à coerência entre as intenções projectuais e o projecto final. Se repararmos que a praça proposta reflecte a intenção de criar um espaço de estar colectivo, não podemos deixar de ver que esta mesma intenção é posta em prática pelas opções tomadas para a regulação do tráfego. Ao fazer o cruzamento entre a via que vem do centro e a via que provém do tabuleiro superior da ponte, este mesmo espaço auto destrói-se como espaço de estar, perdendo o seu significado. Muzio reformula-o nas propostas seguintes, desviando o trânsito para uma via envolvente, salvaguardando assim o cáracter que tanto pretendia para este espaço.

Também a caracterização de uma clara ideia de percurso, quando o observador chega oriundo da Ponte D. Luís, ganha aqui um significado maior. Muzio quis enfatizar este percurso, pondo-o em ponto de igualdade com o percurso originário do centro. Nesse sentido, a saída do tabuleiro superior da ponte, desemboca num alargamento viário de escala controlada, pontuado pela marcação de uma torre que se eleva sobre a escala dos edifícios da praça proposta. Dessa forma verifica-se que os dois percursos essenciais são ambos pontuados por elementos arquitectónicos. No caso do percurso vindo do centro, é a Sé que se fixa como enfiamento perspéctico.

A segunda proposta posta em discussão (solução 11), é a correcção de alguns aspectos atrás referidos: o carácter da praça proposta, a redefinição dos eixos principais, e a caracterização do quarteirão das Cardosas, não como elemento de transição espacial, mas sim como remate de percurso.

No fundo, tanto esta como a terceira proposta de Muzio (solução 12) incidem numa ideia muito forte que passa pela marcação de um grande eixo entre a Praça da Liberdade e a Sé. Está aqui patente uma ideia muito barroca da cidade, assente na marcação de um eixo fundamental, mas que na essência acaba por contradizer a ideia de cidade, que o desenho

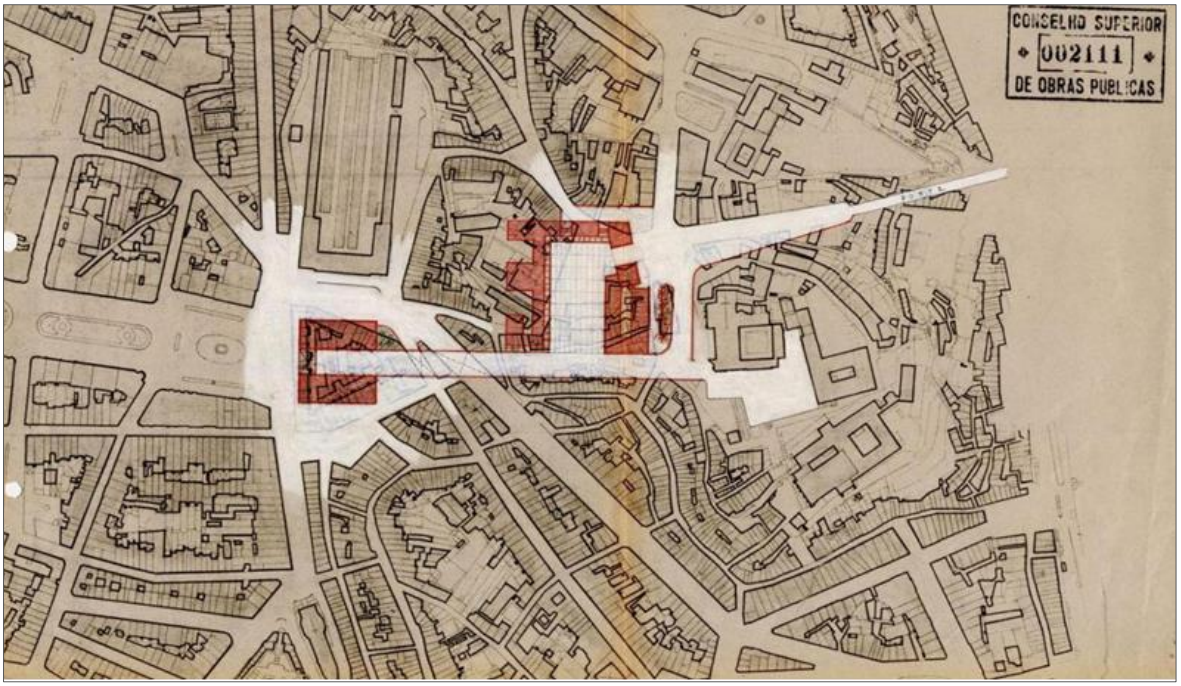

Figura 53: C. M. P., Gabinete de Estudo do Plano Geral de Urbanização, Giovanni Muzio. Avenida da Ponte, solução 11, [1940-42]. Segunda proposta para a Avenida da Ponte.

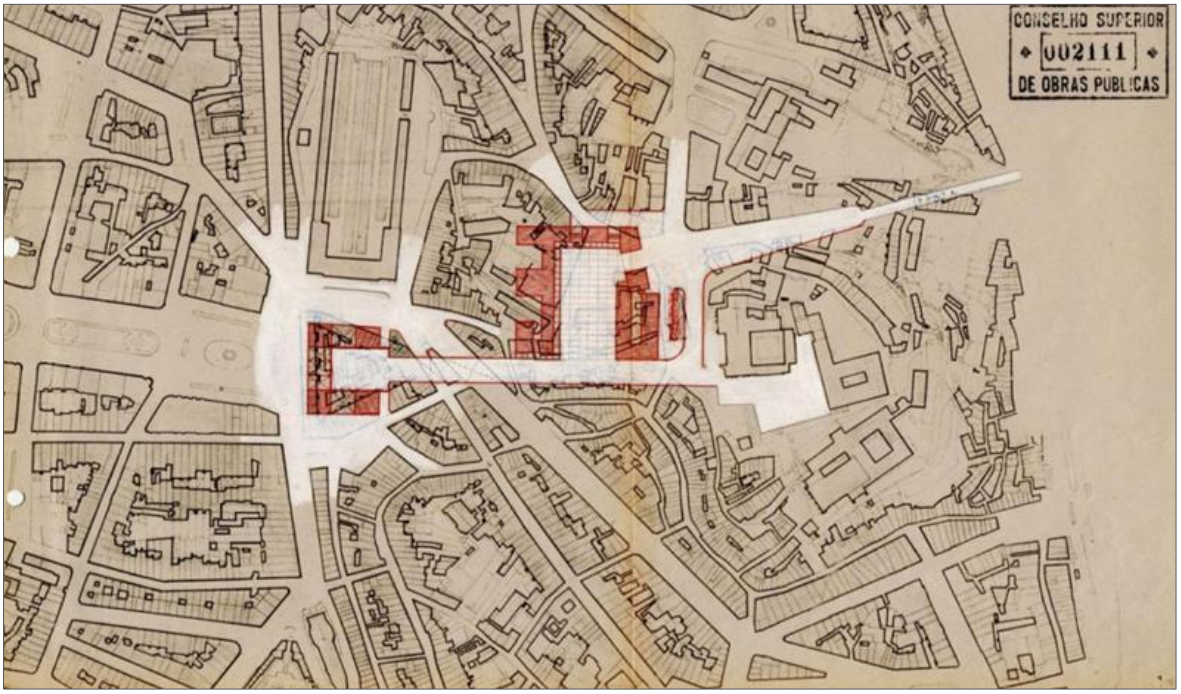

Figura 54: C. M. P., Gabinete de Estudo do Plano Geral de Urbanização, Giovanni Muzio. Avenida da Ponte, solução 12, [1940-42]. Terceira proposta para a Avenida da Ponte.

da praça nos aponta. A ideia de cidade Barroca traduz-se na configuração de uma malha urbana que cria ligações entre diversos espaços urbanos de cariz e escalas distintas, marcada pela hierarquização de uma série de percursos que funcionam como um todo. Ora, esta ideia de apresentar um eixo aglutinador está nos antípodas da concepção neoclássica, ou até mesmo "renascentista" da cidade de que Muzio foi admirador e que tanto inflenciaram o percurso e a prática de Muzio. E parece que o próprio Muzio fez esta reflexão, na medida em que a sua última proposta, vem reforçar o carácter mais clássico na reestruturação da malha urbana, insistindo mais na reformulação dos espaços e na reequação das suas escalas, do que na acentuação de eixos viários e perspécticos.

Apesar desta forte marcação axial que as suas, segunda e terceira, propostas apresentam, Muzio tenta controlar este forte enfiamento visual, através da caracterização arquitectónica do edifício que ocupará o quarteirão das Cardosas. Pode-se ler no desenho a marcação de uma arcada que fará a transição espacial entre a Avenida da Ponte e a Praça da Liberdade, de modo a fazer a separação entre duas estruturas urbanas distintas (a mais iluminista, que sempre teve problemas de conexão com a medieval).

A grande diferença entre estas duas propostas passa pela reformulação deste quarteirão e o carácter de que se reveste como elemento de transição. Enquanto na solução 11, Muzio assume claramente o eixo, quebrando unicamente a sua continuação espacial pela introdução de uma arcada, na solução 12, Muzio tenta atribuir outras potencialidades a esta estrutura arquitectónica. A principal prioridade foi dar uma escala diferente a este percurso, criando um alargamento aquando da transição entre o trecho da Avenida da Ponte e a Praça da Liberdade. Este alargamento, conformado por uma arcada virada a Norte, e rematado a Sul pelas reminiscências do esventramento produzido no quarteirão das Cardosas, obtém um carácter distinto da proposta anterior onde era apenas elemento de marcação viária. Possui as características de uma pequena praça capaz de conter o fortíssimo enfiamento visual que aí desemboca, evitando que se produza uma sensação de afunilamento, que claramente se pode observar na solução 11.

A praça desenhada nestas duas soluções está imbuída de uma classicidade assumida. Três lados estão arquitectónicamente definidos, e o lado aberto para a envolvente é

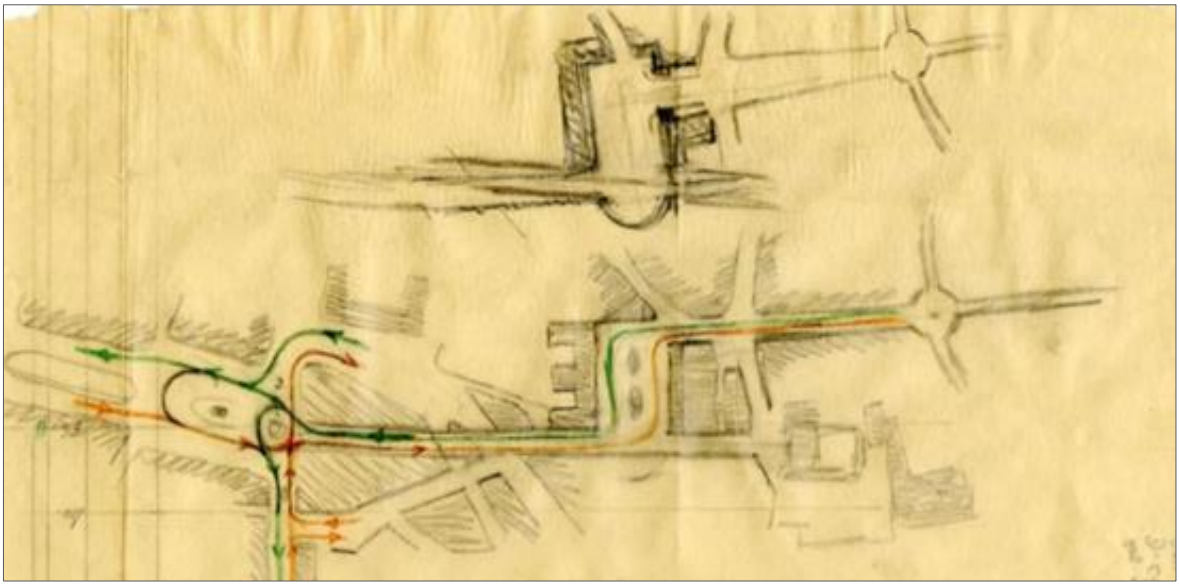

Figura 55: C. M. P., Gabinete de Estudo do Plano Geral de Urbanização, Giovanni Muzio. Esquisso de ligação Ponte à Praça da Liberdade, [1940-42]. Esquisso inicial na procura de uma configuração espacial para a praça e a articulação com o tráfego.

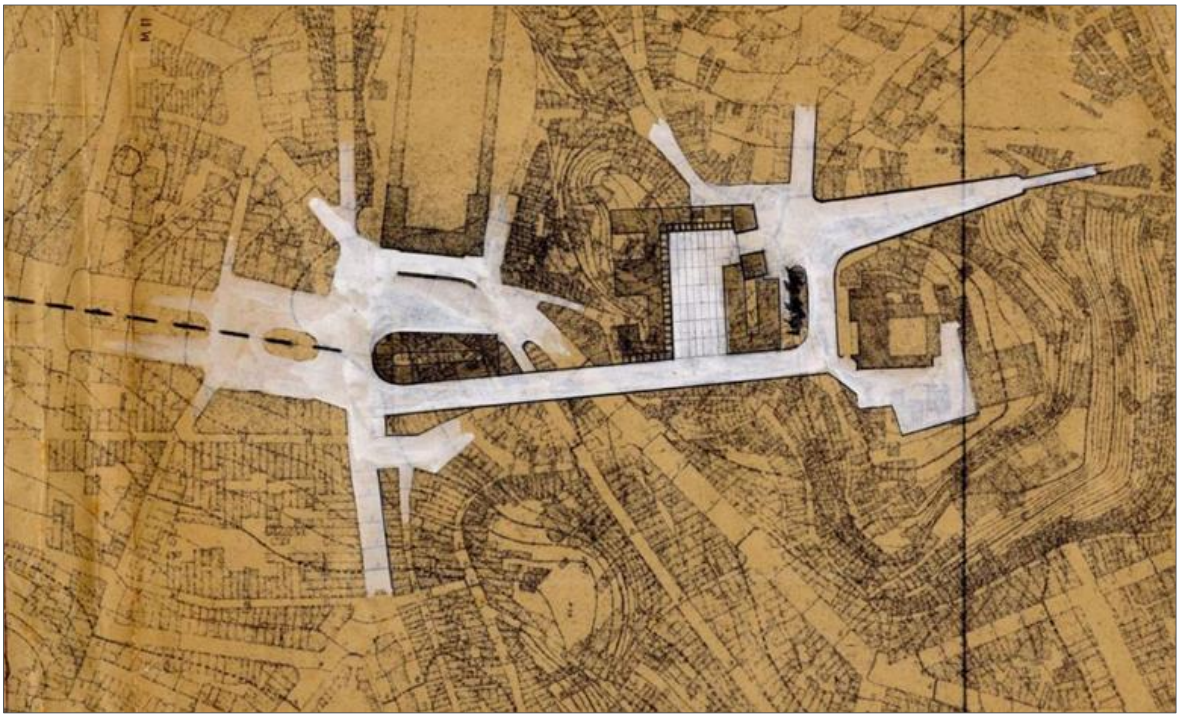

Figura 56: C. M. P., Gabinete de Estudo do Plano Geral de Urbanização, Giovanni Muzio. Planta de ligação Ponte à Praça da Liberdade, [1940-42]. Esquisso da proposta final para a Avenida da Ponte.

precisamente um dos lados menores, o que contribui para uma sensação de clausura face à envolvente. Dos três lados construídos, dois são marcados pela introdução de uma arcada que tem como objectivo conferir uma forte caracterização arquitectónica ao conjunto. O facto de não ser completamente regular (repare-se na zona da entrada do percurso proveniente do tabuleiro superior da ponte) confere-lhe uma influência italiana evidente, recuperando as tradições do país natal no que concerne à compreensão e estruturação de espaços urbanos bem definidos.

Mas, mesmo resolvendo problemas que a solução 11 havia deixado em aberto, a solução 12 não consegue responder na essência a algumas questões viárias. Nomeadamente, quando atendemos ao percurso estrutural da proposta, reparamos que, pela forma como produz um enfiamento visual com a Sé, sendo-lhe praticamente perpendicular, um grave problema de circulação é criado, na medida em que a curva que os veículos têm que dar é quase de 90 graus. Na sua última proposta, solução 13, Muzio tenderá a resolver este problema, alterando o eixo da Avenida da Ponte, permitindo uma viragem bem mais suave, encerrando assim algumas reminiscências não funcionais que poderiam naturalmente adevir deste facto.

Nesta proposta, que culmina um processo de reflexão sobre as potencialidades e as necessidades de uma malha urbana condenada a definhar, dada a ausência de medidas concretas para o retrocesso deste processo, o arquitecto milanês consolida as ideias que pretendia aplicar. Com a redefinição do eixo, os problemas viários ficaram mais bem resolvidos, a própria praça ganha uma geometria ainda mais irregular, implantando-se assim com mais naturalidade na malha urbana. Pode-se ler também uma clara vontade de Muzio acabar com um enfiamento visual directo entre a Sé e a Avenida dos Aliados, na medida em que nesta proposta a Avenida da Ponte não desemboca centralmente na Praça da Liberdade, mas sim num dos seus vértices, nomeadamente no cruzamento entre esta e a Rua dos Clérigos. O próprio conjunto arquitectónico que aqui é desenhado (dimensões reduzidas quando comparado com as outras propostas) tem como objectivo libertar mais espaço defronte à estação de S.Bento, por forma a configurar um espaço urbano de dimensões mais consideráveis. Ganha claramente corpo a estratégia de conexão global entre os diversos espaços públicos (Praça da Liberdade/ Praça Almeida Garrett/ Nova Praça proposta/ Largo da Sé).

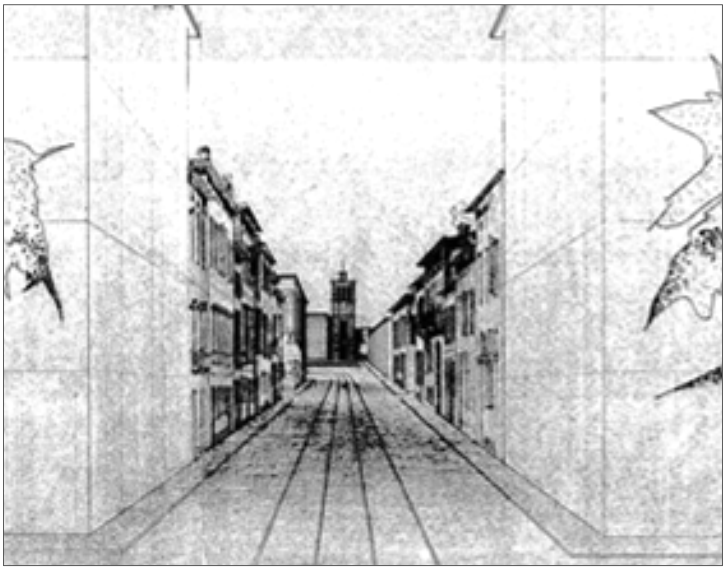

Figura 57: C. M. P., Gabinete de Estudo do Plano Geral de Urbanização, Giovanni Muzio. Esquisso da proposta final, [1940-42]. Esquisso demonstrativo da forte relação perspéctica com a Sé.

Figura 58: C. M. P., Gabinete de Estudo do Plano Geral de Urbanização, Giovanni Muzio. Esquisso do Largo da Cividade à Sé, [1940-42]. Caracterização da praça.

Muzio teve a capacidade de interligar estruturas urbanas distintas, operando a uma micro-escala com os olhos postos na procura de uma coerência global. O domínio das diversas escalas em que operava é o que caracteriza o conjunto de propostas de Giovanni Muzio para a Avenida da Ponte.

O paralelismo mais imediato é naturalmente com a proposta para a reorganização da *Piazza del Duomo* em Milão, onde Muzio propõe uma estrutura urbana que opera a dois níveis. Ao nível da articulação arquitectónica, preenchendo um vazio caracterizado por arquitecturas diversas, criando uma linguagem clássica, pouco impositiva, de forma a diluir as divergências formais patentes na envolvente. E opera também ao nível espacial, configurando a praça em frente ao *Palazzo Real*, conferindo-lhe uma escala capaz de suportar o imenso espaço público característico da *Piazza del Duomo*, assim como produz um afunilamento que reenquadra a entrada nesta, do percurso oriundo da *Piazza Diaz*, e cuja escala poderia, caso esta clarificação espacial não fosse feita, criar uma situação conflituosa com a praça principal.

A compreensão e o domínio das escalas em que o projecto se desenvolve, a preocupação pela individualização de diversas estruturas urbanas pela introdução de momentos diversos nos seus projectos, está patente nos desenhos de Giovanni Muzio. Tem vários desenhos de pormenor, de caracterização arquitectónica das diversas áreas do projecto, de enfiamentos visuais que se criariam e a forma como o edificado proposto se poderia relacionar com os edifícios de referência.

De forma conclusiva, pode-se considerar que as propostas de Muzio recuperam os esquemas de circulação viária na sua generalidade, o estabelecimento de enfiamentos visuais directos com a Sé, o recurso ao viaduto como elemento desbloqueador de uma complicada articulação viária e o estabelecimento de uma pequena área à saída do tabuleiro superior da ponte D. Luís que regulasse e orientasse os diversos percursos pretendidos.

Relativamente aos esquemas viários que Muzio desenha, eles baseiam-se essencialmente na separação do trânsito proveniente do centro em direcção à ponte, do trânsito proveniente das ruas das Flores e Mouzinho da Silveira, evitando assim um afunilamento anunciado na Praça Almeida Garrett. Estes funcionavam também como potencializadores

de uma clara ideia de monumentalidade, pois é tentado o enquadramento da Sé, de forma a que esta esteja sempre presente nas diversas leituras visuais do centro da cidade. Muzio afirmou sempre esta forte vontade projectual da criação de um eixo cujo remate era inevitavelmente a Sé.

Atendendo às questões viárias, a forma como Muzio resolve o viaduto (como se fosse uma ponte), de modo a evitar cortar os topos das ruas das Flores e Mouzinho da Silveira, leva-o a desenhar um percurso a uma cota altíssima, o que levanta dúvidas da sua exequibilidade.

Muzio opta por criar uma praça capaz de permitir uma melhor articulação com os outros espaços públicos da cidade, mas imbuída de espírito impositivo, um espaço colectivo por excelência. Um acto que descredibiliza a Avenida dos Aliados como referencial urbano.

Em relação ao quarteirão das Cardosas, Muzio destrói-o, esventra-o e redesenha-o completamente, sempre com o intuito de produzir efeitos distintos na Praça da Liberdade, que nunca estariam ligados às necessidades desta, mas sim do projecto global em si. A leitura que Muzio faz da cidade, incide no facto de que malhas urbanas ou conjuntos arquitectónicos de pouca validade seriam sacrificáveis na reorganização geral das propostas. Acontece não só com o quarteirão das Cardosas; da mesma forma que acontece com o quarteirão do Corpo da Guarda que nas suas propostas é sempre parcialmente destruído.

O Muzio que está patente nos projectos para a Invicta é claramente o mesmo que ao longo da sua carreira construiu uma obra muito coerente, apostada na adopção de princípios de composição claros, de matriz clássica, anexados a uma forte capacidade de operar segundo as diversas escalas que a cidade encerra em si. Um arquitecto muito atento ao detalhe, cuja estruturação das suas propostas demonstra o que muitos escreveram sobre os seus edifícios: claros, sóbrios e imbuídos do espírito de bem construir.

FERNANDO TÁVORA

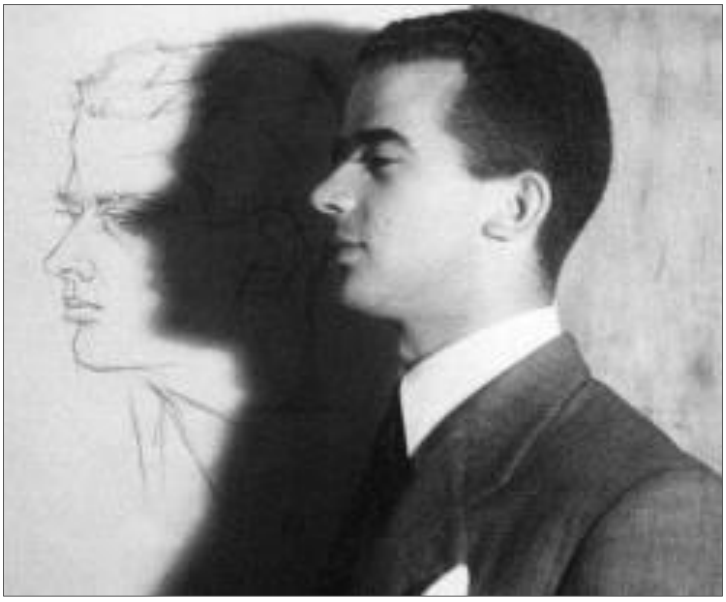

Figura 59: Fernando Távora.

ASPIRAÇÃO AO MODERNO

"Educado num ambiente onde se consideravam como fundamentais os valores da tradição, valores talvez retrógrados, numa família aristocrática; ser-lhe-á incutida, desde tenra idade, a importância de uma relação muito directa com as referências de carácter histórico, com um Portugal entendido como entidade tutelar a ser valorizada, com a terra como suporte vital e principal objecto da acção do homem. Uma certa «naturalidade» na sua relação com as coisas ou com as circunstâncias que dão forma ou condicionam a sua vida, lhe permitirá olhar, usufruir em todas as suas distintas vertentes, apropriando-se de tudo o que nela há de positivo ou negativo. Lhe dará, porque é um apaixonado, a possibilidade de transformar a sua existência numa assumida e inesgotável fonte de prazer."[48]

Fernando Távora (1923-2005) nascido no Porto e natural de uma família pertencente à nobreza cresceu no seio de uma família muito culta, mas também bastante conservadora. No entanto tratava-se de uma família muito atenta ao que a circundava, interessando-se pelas questões da arte. O seu pai era um homem muito curioso relativamente aos assuntos relacionados com a arquitectura.

Távora já em criança tinha uma grande capacidade para desenhar. Inicialmente, o seu interesse pela arquitectura era de carácter mais histórico, o que se tornou, de certa forma, importante na determinação das suas opções futuras.

A sua decisão em ingressar nos estudos de arquitectura não foi muito bem aceite por parte da família, que ambicionava que Távora seguisse a área de engenharia civil, visto que na altura era uma profissão mais bem conceituada. Como o próprio Távora disse: "Ser engenheiro era ser arquitecto e mais alguma coisa"[49].

Fernando Távora acabou por se inscrever na Escola de Belas Artes do Porto. No entanto, a sua formação académica acabou por ser influenciada por duas vertentes que se contrariavam: a visão muito conservadora da sua família, que entendia de arte de uma forma culta, mas tradicionalista; e, por outro lado, a relação com os novos valores do Movimento Moderno acontece com a sua entrada na Escola de Belas Artes.

[48] FERNÁNDEZ, Sergio. Fernando Távora a través de su obra. In ROCA, Javier Gallego. *Renovácion, restauración y recuperación arquitectónica y urbana en Portugal*. 2003. p.101
[49] CARDOSO, Mário. Entrevista com o arquitecto Fernando Távora. *Arquitectura*, 123 (1971). p. 150.

Távora tenta conciliar o seu ambiente familiar com a realidade contemporânea, que segundo o próprio, não era algo pacífico de fazer. O seu percurso inicial foi muitas vezes confuso, havendo momentos de muitas dúvidas e incerteza, que eram reflexo da visão dualista com que iniciou a sua formação. Em suma, Távora nasceu num mundo tradicional e projectou-se mais tarde num mundo moderno, onde viveu e construiu a sua arquitectura. Para além da formação tradicional que Távora obteve no seu seio familiar, nos primeiros anos de escola foi-lhe incutido o estudo da cultura clássica e tradicional. Foi com o consentimento de Carlos Ramos que ele decidiu realizar o seu primeiro edifício moderno. Na época, Carlos Ramos era dos poucos professores, da Escola de Belas Artes, aberto a novas linguagens. Apesar de usar nos seus trabalhos uma linguagem clássica oficial, permitia que outras linguagens fossem usadas, mais livres e mais modernas, mas só depois de terem experimentado, através de alguns trabalhos, várias linguagens. Por exemplo, enquanto estudante, Távora projectou uma fonte "clássica", uma escadaria "germânica" e um palácio residencial "italiano". No entanto, esta diversidade existente nas linguagens usadas não se enquadrava na arquitectura moderna que na altura era introduzida em Portugal, provocando em Távora uma vontade de experimentar algo novo.

Assim que surge a oportunidade de projectar, Távora faz a conciliação entre o moderno e a arquitectura tradicional portuguesa.

"Quando comecei a ter capacidade de projectar, pôs-se-me outro problema: mas que arquitectura eu vou projectar? É esta que eu recebo das revistas, do estrangeiro, esta arquitectura de guerra, que evidentemente tem outros condicionamentos completamente diferentes dos nossos"[50]. Como arquitecto, Fernando Távora considerava-se um homem moderno. Em todo o seu percurso soube assumir a influência que a cultura tradicional e moderna teve na sua vida.

Távora aprendeu a viver e posteriormente a projectar a arquitectura sem nunca esquecer as suas raízes, mas acima de tudo, respeitando-as.

[50] FIGUEIRA, Jorge. Coisa Mental, Fernando Távora. *Unidade.* 3 (1992). p 102.

O Problema da Casa Portuguesa

Figura 60: Fernando Távora, "o problema da casa portuguesa", 1945.

DIÁLOGO ENTRE TRADIÇÃO E MODERNO: "O PROBLEMA DA CASA PORTUGUESA"

Foi a 10 de Novembro de 1945 que se publicou no semanário Aleó " O Problema da Casa Portuguesa". Este texto agitou, pela sua importância, a arquitectura portuguesa, sendo posteriormente ampliado para 16 páginas nos "Cadernos de Arquitectura" de 1947, dado o forte impacto causado nos arquitectos da época.

Este artigo, escrito pelo jovem estudante de arquitectura, de apenas 22 anos, reflectia a situação arquitectónica vigente em Portugal, na época, reflexo também de um regime político que confinava a arquitectura portuguesa a um debate medíocre à volta de um suposto estilo nacional.

O texto que Fernando Távora escreveu, confirma a ideia de uma divergência existente entre a cultura arquitectónica do Porto e a tendência nacional fascista, construída muitas vezes com um carácter monumental e correspondente ao período de consolidação do Estado Novo. Esta política nacionalista imposta pelo Estado Novo, tinha por objectivo a propaganda do regime e a construção de obras públicas, como forma de consolidação do seu valor.

Surgiram assim, duas vertentes de exaltação do poder implantado, através da arquitectura: por um lado um estilo monumental, que recebia influências italianas ou alemãs, onde se inseriam os grandes equipamentos urbanos; por outro lado, um estilo mais relacionado com o regionalismo e o rural, que se pretendia que correspondesse a um retrato do país enquanto uma eterna aldeia. Encontramos exemplos desta segunda vertente da arquitectura nos equipamentos públicos regionais (escolas e estações dos correios) e em toda a construção de habitações unifamiliares. Foi no apoio a esta orientação do Estado Novo que se colocou o arquitecto Raul Lino, muito acarinhado pelo regime.

Neste contexto político cerrado, foi muito importante a publicação do texto "O Problema da Casa Portuguesa" que demonstrou, de forma revolucionária, a falta de independência profissional que se sentia na arquitectura portuguesa. Mas, mais do que uma crítica, o texto mostrava a situação em que estava a arquitectura.

O texto demonstrou o espírito crítico que se começava a fazer sentir no meio arquitectónico português e também as preocupações disciplinares que estavam a ser

levantadas: por um lado a crítica ao suposto estilo português, por outro a apologia de uma necessária actualização dos arquitectos face à nova arquitectura contemporânea. Távora tentou demonstrar que o uso sem lógica das formas do passado criava apenas mais um estilo. Para Távora apenas se podia chamar Arquitectura à construção que reflectia o Homem do seu tempo e que dava resposta às circunstâncias que o envolviam.

No seu texto verifica-se que, na primeira parte, o arquitecto referiu a crise que a arquitectura portuguesa estava a viver. No capítulo "arquitectura e arqueologia", foi feita uma dura crítica à arquitectura denominada de estilo português. Segundo o autor, o estilo criado pelos "arqueólogos" do regime, elaborado tendo por base um entendimento pseudo historicista, muito retrógrado das formas do passado, vinha gerar modelos muito restritos face à realidade social e económica.

No entanto, Távora não se apresentava contra a arquitectura do passado; o que ele afirmou foi que o Estado Novo pretendeu, através da política, distanciar os arquitectos de uma arquitectura que estivesse de acordo com as necessidades e os tempos actuais.

"O passado é uma prisão que poucos sabem livrar-se airosamente e produtivamente: vale muito mas é necessário olhá-lo não em si próprio, mas em função de nós próprios"[51].

Na continuidade do texto, Távora defendeu a verdade da arquitectura, tentando denunciar, no capítulo "Falsa arquitectura", a mentira dos novos decorativismos patenteados na arquitectura, por exemplo de Raul Lino. Porque se Raul Lino conseguiu integrar a Casa do Cipreste na paisagem da Serra de Sintra e afirmou que não se podia restringir e estabelecer regras para a organização funcional da casa, já que estas deviam estar relacionadas com as necessidades individuais e especificas da cada pessoa, também projectou, por exemplo, a incoerente Casa de Monsavalt.

"A arquitectura da casa à antiga portuguesa por assentar apenas em caprichos decorativos e não em lógicas e razões arquitectónicas de adequação às necessidades sociais, funcionais e produtivas não permite definir uma boa arquitectura"[52].

[51] TÁVORA, Fernando. *O problema da casa portuguesa*. 1947. p 11.
[52] Ibidem. p.5.

No terceiro capítulo, “Para uma arquitectura integral”, e já após terem sido referidos os problemas então patentes na arquitectura produzida em Portugal, Távora apontou os possíveis caminhos para a criação de uma arquitectura portuguesa actual. O que ele propunha era a participação de todos, e para ser possível criar uma arquitectura portuguesa moderna, teria que se:

- diagnosticar o meio português;
- fazer o levantamento criterioso da arquitectura portuguesa existente;
- conhecer a arquitectura internacional contemporânea.

No diagnóstico do meio português pretendia-se o entendimento daquilo que o homem português contemporâneo queria. No levantamento criterioso da arquitectura portuguesa, Távora defendeu a necessidade de estudar a arquitectura popular como representativa do homem português e da diversidade regional, para que dela se pudessem extrair os principais ensinamentos. Pretendia desmascarar os “arqueólogos” do regime que defendiam a cópia integral dessas obras. Távora apelou também ao conhecimento da arquitectura internacional contemporânea, expressa através do Movimento Moderno, de modo a que se pudesse definir com maior exactidão uma arquitectura moderna portuguesa. Só através do contacto com os outros era possível enriquecer e expandir a arquitectura portuguesa, atribuindo-lhe cada vez maior autonomia e identidade.

O que Távora defendeu foi um estudo da arquitectura moderna contemporânea, mas também reconheceu a necessidade de se estudar a arquitectura portuguesa. Considerou mesmo só ser possível criar uma arquitectura portuguesa moderna, se se conciliassem as influências globais do mundo com a individualidade do carácter específico português.

“O Problema da Casa Portuguesa” foi sobretudo um discurso ideológico de crítica a uma norma de edificação feita com inúmeros preconceitos. Foi a primeira posição pública que veio defender a produção portuguesa de arquitectura moderna, contra um estilo português vinculado pelo regime político vigente.

A problemática que Fernando Távora denominaria mais tarde por “terceira via”, não teve concretização prática nesta altura, já que os seus primeiros trabalhos não reflectiam o seu pensamento teórico. Apenas fica a certeza de que o que Távora pretendeu era que a

arquitectura fosse o reflexo do Homem de hoje e para o Homem de hoje, dando resposta às circunstâncias que o envolviam.

A busca de Távora pela arquitectura moderna tem que ser entendida como uma síntese entre a arquitectura moderna contemporânea e a arquitectura popular portuguesa. Era preciso comunicar ao público os ensinamentos do pensamento moderno e a sua realidade local, para permitir que as pessoas pudessem usufruir da arquitectura, pois só existindo um receptor da arquitectura era possível existir uma relação directa entre destinatário e remetente.

Este texto de Távora influenciaria para sempre o seu percurso. Foi um problema, na época, muito importante, que esteve presente no seu quotidiano, encontrando o arquitecto o seu caminho pessoal, nunca rejeitando o problema da identidade nacional, não aceitando, contudo, a visão nostálgica do passado.

"Armados de uma falsa interpretação da arquitectura antiga para resolverem questões bem presentes e vivas"[53]. Note-se nesta afirmação de Távora, em que o arquitecto critica, de forma exaustiva, aqueles que, face ao progressivo avanço da modernidade e consequente desaparecimento das formas tradicionais, procuravam a história como solução.

Ao contrário desses, Távora defendeu a arquitectura moderna que emergia um pouco por todo o mundo, como caminho a seguir, sem negar a importância dos valores tradicionais.

Defendeu que se, por um lado, era importante preservar esses valores, por outro, era preciso interpretá-los e adaptá-los às novas exigências: "a história vale na medida em que pode resolver os problemas do presente e na medida em que se torna auxiliar e não uma obsessão"[54].

[53] TÁVORA, Fernando. *O problema da casa portuguesa*. 1947. p.5.
[54] Ibidem. p.7.

Assim, as formas tradicionais não deviam ser adaptadas de forma aleatória, sendo preciso entender que elas foram o resultado "das condições impostas ao material pela função que é obrigado a desempenhar e ainda de um espirito próprio daquele que age sobre o mesmo material"[55], não devendo, por isso, ser encaradas como meros elementos decorativos. Com efeito, toda a crítica de Távora era lançada a todos aqueles que se esqueciam disso, uma vez que aplicavam essas formas de uma forma errada, reclamando um único modo de construir com base na tradição – a casa portuguesa – "ao qual presidiu a mentira arquitectónica que caracteriza as más obras e os maus artistas"[56].

Em oposição aos defensores da casa portuguesa, que a estudavam erradamente, defendeu que a casa popular, quando devidamente estudada, daria aos arquitectos grandes lições, pois iria descobrir-se que ela era mais funcional do que queriam fazer parecer.

Em suma, o texto de Távora introduziu esta problemática, antevendo o rumo que a arquitectura iria seguir. O que se coloca é o problema da história, da tradição e o problema da modernidade, sendo estes os temas que acompanharam e caracterizaram a arquitectura de Fernando Távora.

[55] TÁVORA, Fernando. *O problema da casa portuguesa*. 1947. p.8.
[56] Ibidem. p.8.

Figura 61: Organização dos Arquitectos Modernos (ODAM), 1951. Fotografia do grupo na inauguração da exposição no Ateneu Comercial do Porto.

1-Adalberto Dias, 2-Rui Pimentel, 3-João Henrique Anderson, 4-Mário Bonito, 5-Fernando Lanhas, 6-Alfredo Viana de Lima, 7- José Carlos Loureiro, 8-Luís Amaral, 9-Fernandes Amorim, 10-Carlos Lameiro, 11-João Tinoca, 12-Luis Oliveira Martins, 13- Guilherme Corte-Real, 14-Cassiano Barbosa, 15-António Corte-Real, 16-Arménio Losa, 17-Director do Ateneu Comercial do Porto, 18-António Veloso, 19-Eugénio Alves de Sousa.

ORGANIZAÇÃO DOS ARQUITECTOS MODERNOS

Fernando Távora lançou um desafio quando disse que havia a necessidade de estudar a casa portuguesa, porque o seu estudo ainda não tinha sido realizado. A arquitectura do Estado Novo tentou impor uma identidade, contudo essa imposição não poderia ser considerada como uma única identidade portuguesa, pois o país é portador de inúmeras paisagens, com características muito diferentes. Assim, a arquitectura não podia ter as mesmas características no Sul ou no Norte do país, visto que cada lugar tem uma identidade arquitectónica diferente.

Desta forma, surgiu a necessidade de debate e discussão da nova arquitectura. Fundaram-se duas organizações a nível nacional: em Lisboa, em 1946, apareceu o grupo ICAT, Iniciativas Culturais, Arte e Técnica; no Porto, em 1947, fundou-se o grupo ODAM, Organização dos Arquitectos Modernos.

Enquanto o grupo de Lisboa, constituído por muitos artistas e arquitectos, esteve mais ligado à renovação de conceitos, sendo as suas preocupações mais ideológicas, o grupo do Porto, o ODAM, exclusivamente constituído por arquitectos ou estudantes de arquitectura, lutou para não existirem regras de cariz político que limitassem a prática profissional. Desta forma, o grupo ODAM centrou-se muito na discussão em torno da renovação da teoria e prática arquitectónica. Contudo, tanto o ODAM como o ICAT tiveram um papel decisivo na arquitectura a nível nacional surgindo, por exemplo, o Congresso dos Arquitectos em 1948 que incentivou ainda mais os arquitectos na sua práctica profissional. Criou-se uma certa ruptura com a tendência nacionalista que, posteriormente, se reflectiu numa concepção arquitectónica muito contestatária.

"A organização dos Arquitectos Modernos (ODAM), tem como objectivo divulgar os princípios em que se deve assentar a arquitectura moderna, procurando afirmar através da própria obra, dos seus componentes, como deve ser formada a consciência profissional e como criar o necessário entendimento entre os arquitectos e os demais técnicos e artistas. (…) Assim, procura divulgar a arquitectura moderna através de exposições, publicações, etc."[57].

[57] BARBOSA, Cassiano. *ODAM : Organização dos Arquitectos Modernos : Porto : 1947-1952*. 1972.

O grupo ODAM defendia um corte com a arquitectura de tendência nacionalista, monumental ou rural, que era preferida pelo poder político. Estes queriam afirmar-se como arquitectos modernos, onde estivessem presentes as diversas premissas base do Movimento Moderno internacional. De facto, houve no Porto, mais concretamente dentro do grupo, uma consciência profissional de entendimento entre os arquitectos. Estes criaram uma aproximação às arquitecturas das novas vanguardas modernas, como a alemã ou a holandesa, e estabeleceram uma nova atitude ética da prática profissional. O grupo procurou inspiração inicial nas experiências racionalistas europeias dos anos 20 e 30. Houve uma identificação dos autores do grupo com a arquitectura moderna, que teve como principal influência uma das figuras arquitectónicas mais relevantes do Movimento Moderno, Le Corbusier, factor este que iria influenciar todo o percurso de Fernando Távora. O grupo defendeu uma linguagem muito apoiada na figura de Le Corbusier. Fundado num espírito associativo, no pós guerra, o grupo juntava trinta e seis arquitectos, todos eles ligados à Escola de Belas Artes do Porto.

Fernando Távora pertenceu ao grupo ODAM, durante o seu início, mas por um curto período de tempo. Não pertenceu sempre ao grupo porque a sua atitude perante a arquitectura não era dirigida apenas a um ensinamento. Enquadrou-se com alguns dos seus ideais iniciais, mas não se identificou com uma arquitectura muito relacionada com a política. Isto porque Távora, além da vertente moderna que defendeu, evidenciou uma forte influência da arquitectura tradicional portuguesa, que iria caracterizar todo o seu percurso. Não podemos esquecer que o grupo ODAM foi um grupo com fortes convicções políticas, muito contestatárias do regime do Estado Novo; Távora não teve "disponibilidade" para ser político; entrou no grupo quando se identificou com os seus ideais mas afastou-se quando sentiu que a arquitectura já não era o tema principal.

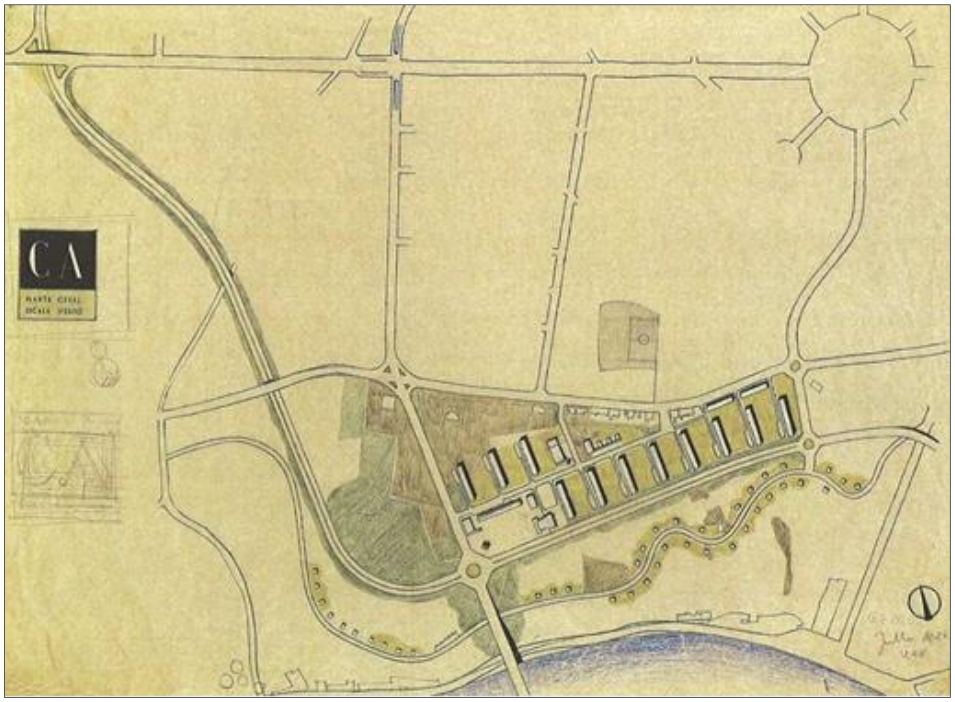

Figura 62: Fernando Távora. Plano de urbanização da zona do Campo Alegre, planta geral do Plano Campo Alegre, Julho/Agosto de 1948.

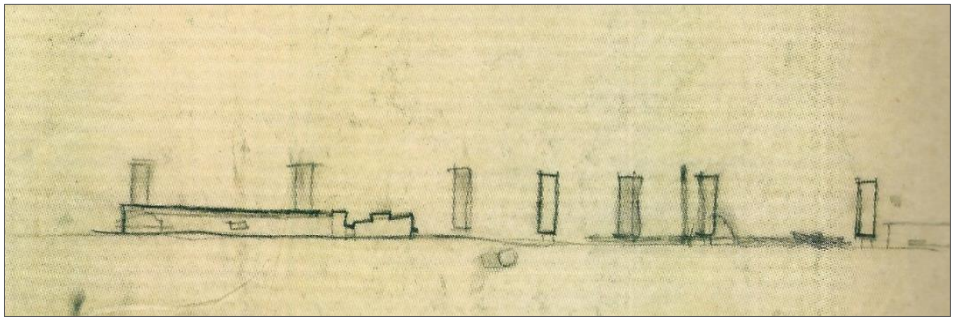

Figura 63: Fernando Távora. Plano de urbanização da zona do Campo Alegre, perfil longitudinal do plano, s.d.

PLANO DO CAMPO ALEGRE

As premissas lançadas pelo Movimento Moderno, pelos debates internacionais de arquitectura, como os CIAM, pelo lançamento da Carta de Atenas e pela particular visão de Távora sobre o problema da habitação plurifamiliar em altura, assim como a analogia a casos de estudo similares, constituíram a base para a análise e interpretação do Plano do Campo Alegre, de 1949.

"… Ideia do Plano: construção de uma paisagem nitidamente urbana a umas dezenas de metros de altura sobre o Douro. Viveriam aí uns 6000 habitantes com o seu equipamento e tráfego próprio independente do tráfego de passagem, uma grande praça e uma avenida de peões permitiria uma intensa vida social. Procurava-se que a solução tivesse um grande sentido cívico, uma grande expressão de presença"[58].

A intenção de construir este plano partia da necessidade de, em conjunto com a ponte que estava planeada ser construída (Ponte da Arrábida), fazer nascer à cota alta da cidade uma zona residencial com uma escala que ultrapassava a escala doméstica em virtude de algo "perfeitamente portuense, capaz de produzir um grande «*impact*»"[59].

Este primeiro projecto urbano de Fernando Távora, anterior ao de Ramalde caracterizou-se por uma abordagem à escala da cidade e não à escala da casa ou do edifício isolado. A implantação deste plano no Campo Alegre traria uma nova visibilidade à cidade pelas características físicas do seu território. A proposta tinha uma forte intencionalidade de representar uma "modernidade radical que se contrapunha aos modelos precedentes dos italianos (Piacentini e Muzio) e constituía uma das primeiras propostas de desenho urbano fundadas na exaltação de uma vida social de características vigorosamente urbanas"[60].

Como se pode observar nas imagens referentes ao projecto, o plano previa a construção de uma ponte que ligaria a margem Sul ao Porto. A ponte construiu-se apenas uns anos

[58] PORTAS, Nuno. Arquitecto Fernando Távora: 12 anos de actividade profissional. *Arquitectura*. 71 (1961). p.13.
[59] Ibidem. p.13.
[60] Ibidem. p.12.

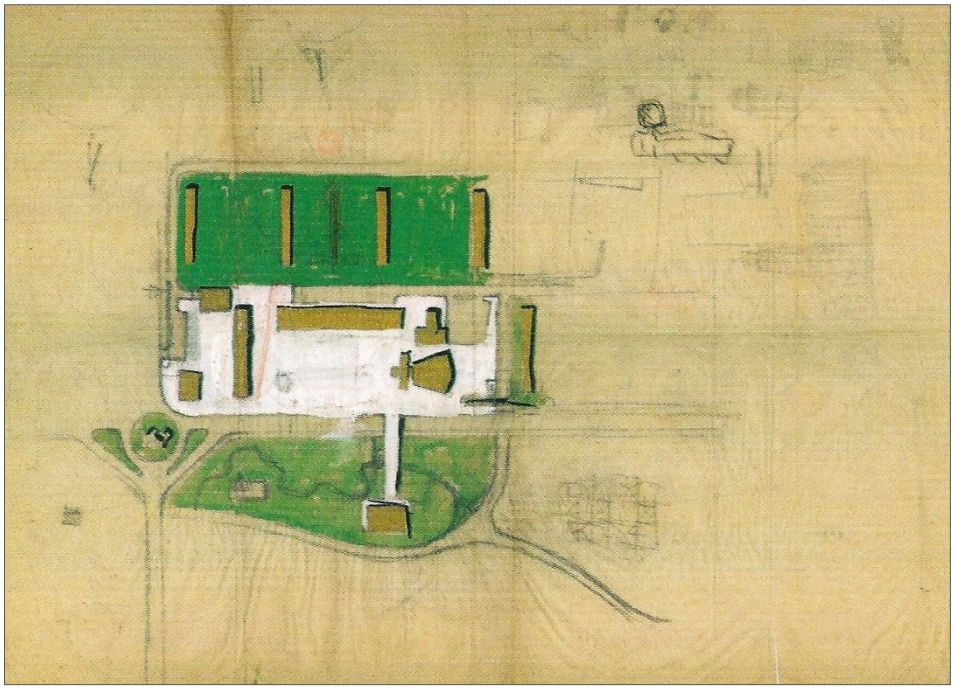

Figura 64: Fernando Távora. Plano de urbanização da zona do Campo Alegre, planta geral, lado sul, s. d.

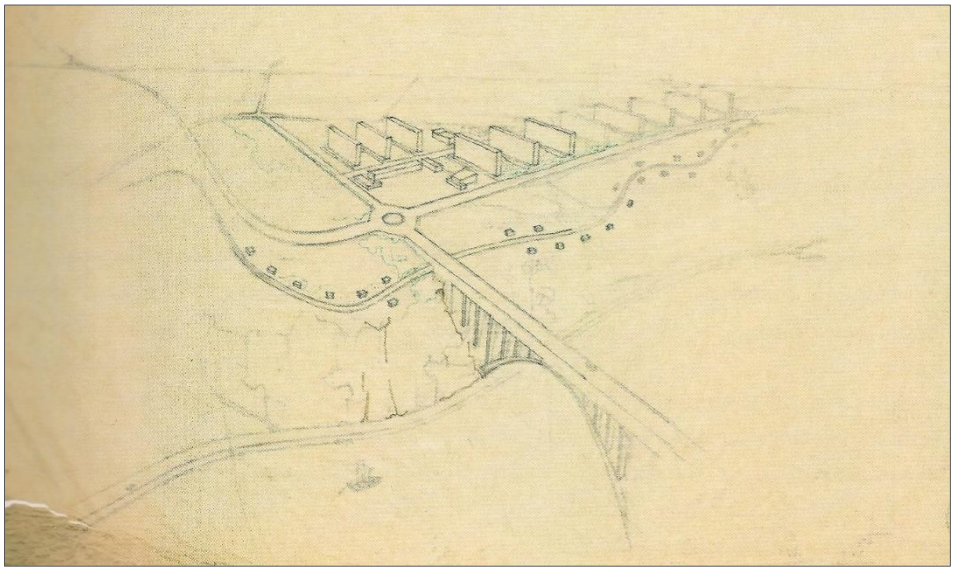

Figura 65: Fernando Távora. Plano de urbanização da zona do Campo Alegre, desenho perspectivado do plano, Julho/agosto de 1948.

mais tarde mas constituiu uma importante base compositiva da proposta. A matriz da proposta tinha por base a perpendicularidade entre dois importantes eixos: o eixo de prolongamento da ponte e o eixo perpendicular que se relacionaria com todo o conjunto habitacional. Uma das principais intenções do programa centrava-se na necessidade de instalar 6000 pessoas e, desta forma, Távora desenvolve um grande complexo de blocos habitacionais em altura, paralelos entre si, assim como paralelos ao eixo estruturador desta proposta: a Ponte da Arrábida.

A estruturação do construído segundo a definição de um sistema axial de eixos afirma, no projecto do Campo Alegre, uma forte relação com a modernidade, ao mesmo tempo que é explorada a questão da orientação solar Nascente-Poente e a integração de áreas verdes em todo o espaço envolvente ao edificado. É também proposto um centro cívico relacionado com toda a área habitacional (com edifícios mais baixos e perpendiculares aos blocos habitacionais), capaz de criar uma "vida própria", autónoma, com o seu centro e ramificações de distribuição, nomeadamente no que diz respeito aos espaços de circulação para automóveis, peões, espaços verdes e espaços livres de lazer.

O desenho deste centro cívico introduz uma série de diferentes questões na organização da proposta. Por um lado, Távora equaciona várias soluções para a caracterização deste centro. A intenção é clara: tornar esta praça, com os vários equipamentos públicos e espaços verdes, o centro estruturador da proposta. O centro cívico funcionaria, à semelhança do que se sucede na cidade tradicional, como o principal elemento dinamizador do plano. Cada espaço seria autónomo na sua função e na sua forma; no entanto, todos eles estariam relacionados por relações visuais e percursos de conexão entre eles. Távora opta, então, por aproximar o centro cívico do ponto estrutural da proposta: a rótula que define a intersecção dos dois principais eixos do plano.

Távora pretendia uma intervenção globalizada, monumental, uma intervenção moderna, ordenada e unitária, que pudesse conciliar as suas intenções compositivas com uma adequada inserção na envolvência da cidade.

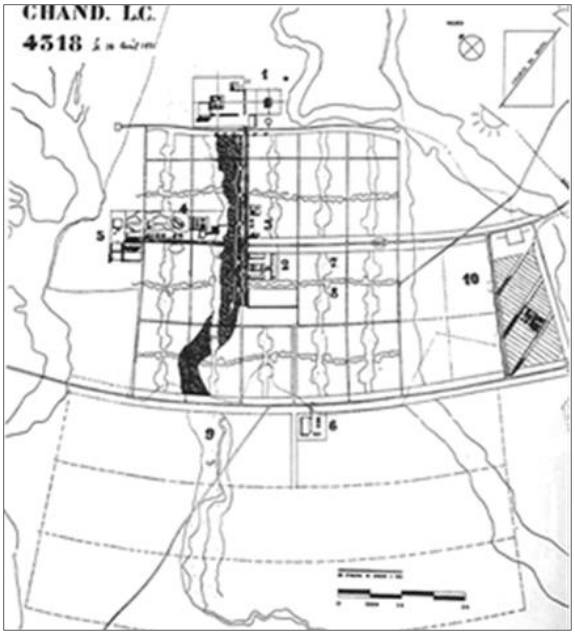

Figura 66: Le Corbusier. Plano de Chandigarh, Índia, 1950.

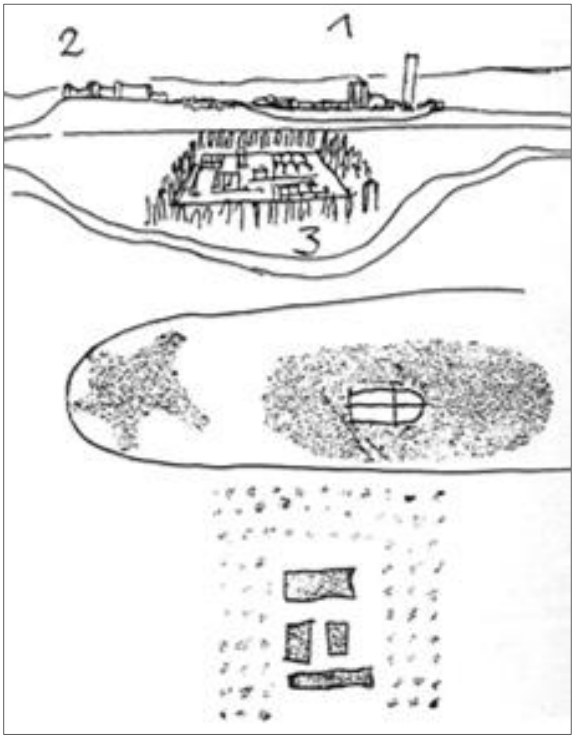

Figura 67: Le Corbusier. Urbanização de Saint-Gaudens, França, 1945.

Em analogia ao bairro de Alvalade (de Faria da Costa), o plano do Campo Alegre assume igualmente referências ao Movimento Moderno, por um lado, nas referências à matriz clássica de composição da cidade (utilizada também por Le Corbusier em Chandigarh), que surgem na utilização de um sistema axial de eixos que usa ainda a grande praça como ponto dinamizador do desenho da cidade, ao mesmo tempo que recorre aos blocos soltos modernos. A proximidade da praça ao ponto de união dos dois eixos ortogonais, a rotunda, evidencia a necessidade de destacá-la do contexto habitacional, ao potenciar neste local uma vida urbana intensa relacionada também com as vias estruturantes e com as principais actividades e equipamentos.

Por sua vez, uma importante via pedonal, a Sul da área habitacional, evidenciava o carácter humanizado da intervenção. A criação de um espaço pedonal, voltado para o rio, a separação entre veículos e peões e também os percursos livres no rés-do-chão que percorriam os edifícios sobre *pilotis* eram sobretudo características exemplares de uma cidade moderna, patente na Carta de Atenas.

À semelhança de outros arquitectos modernos como Januário Godinho, Arménio Losa ou Carlos Ramos, que tiveram a seu cargo planos de urbanização, Fernando Távora no Campo Alegre adopta a forma curva como elemento de ligação da arquitectura à natureza e à própria topografia do terreno que expressa a forte relação com o lugar, com as suas vistas e a necessidade de fazer sobressair num plano extremamente racional e contido, a organicidade de um percurso que "permitiria uma intensa vida social"[61].

Em suma, o Plano do Campo Alegre aplica já valores modernos que entram em diálogo com as características específicas do lugar e com a identidade própria do contexto físico e social. É o grande momento de convicção no uso de uma nova linguagem arquitectónica, ligada a importantes transformações ideológicas, construtivas e formais, mas no entanto, a sabedoria de Távora no manuseamento e conhecimento dos valores próprios da arquitectura portuguesa permite que esta obra alcance uma coerência arquitectónica, ponderada entre as condicionantes locais e os valores da modernidade.

[61]PORTAS, Nuno. Arquitecto Fernando Távora: 12 anos de actividade profissional. *Arquitectura*. 71 (1961). p.13.

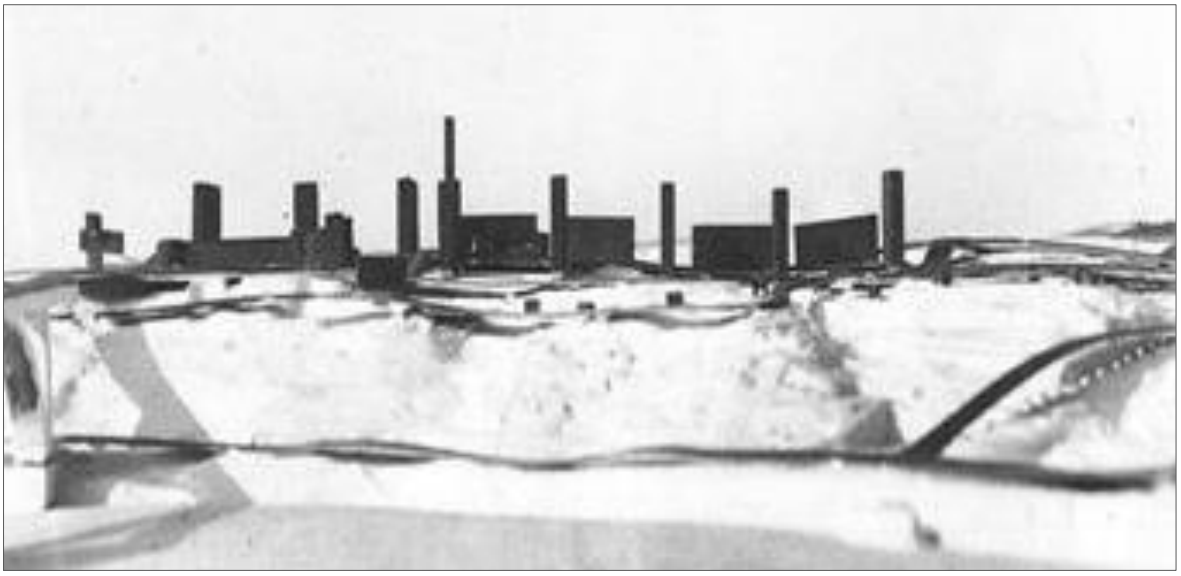

Figura 68: Maquete da proposta para o Campo Alegre, 1949.

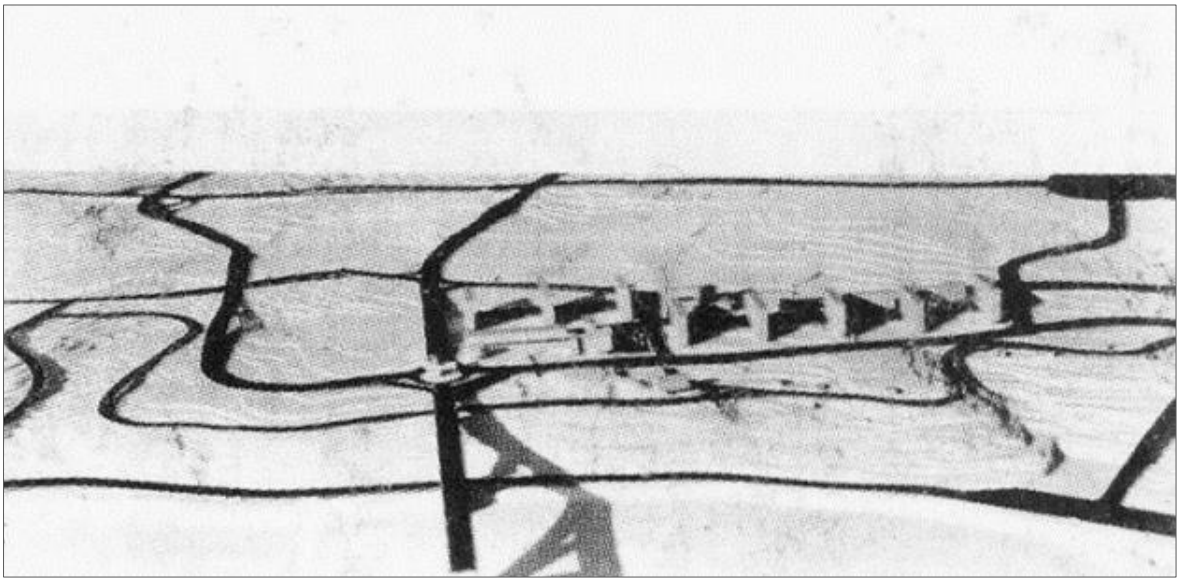

Figura 69: Maquete da proposta para o Campo Alegre, 1949.

A estrutura do Plano do Campo Alegre, de modo análogo ao Plano de Ramalde, enquadra-se naquilo que Manuel Mendes designa de "desenho da cidade descontínua". As formas de crescimento da cidade do Porto foram resultantes de descontinuidades, rupturas, ligações entre o sistema radiocêntrico e a retícula; aglomerações urbanas fragmentadas, dispersas, diversificadas, marcadas pela impossibilidade do traçado da rua definir uma malha regular extensa.[62] A própria morfologia urbana do edificado e do espaço público determinou uma imagem da evolução da cidade segundo uma escala doméstica.

No entanto, o traçado de grandes eixos como a Avenida da Boavista foi estruturador para "fazer da cidade a escala do território", de modo a criar uma cidade global, que integrasse e consolidasse a descontinuidade de urbanizações dispersas com as intervenções preexistentes planeadas e programadas.

[62] MENDES, Manuel. La habitatión y la ciudad modernas: rupturas y continuidades: 1925-1965. In *Primer Seminario Docomomo Ibérico.* 1997. p.69.

Figura 70: Demolições para a abertura da Avenida da Ponte, final dos anos 40 do século XX, (demolições representadas a vermelho).

Figura 71: Demolições para a abertura da Avenida da Ponte, final dos anos 40 do século XX.

AVENIDA DA PONTE

Nos primeiros tempos de funcionamento da ponte D. Luís a sua inserção em ambas as margens obrigava a contornar realidades existentes (a Serra do Pilar em Gaia e o morro do Corpo da Guarda no Porto), para a ligação a zonas mais centrais. No entanto, "Vila Nova de Gaia soube ligar-se e tirar partido desta nova ligação à cota alta e nela apoiar todo o seu desenvolvimento, enquanto que o Porto nunca conseguiu clarificar a sua nova porta de entrada à cota alta e o seu novo alçado, nem redesenhar, até aos dias de hoje, toda a envolvente demolida e sacrificada"[63].

Em 1948, surgem as segundas demolições que complementaram as acções levadas a cabo no final da década de 30. Desta feita, a acção é ainda mais abrangente estendendo-se desde a Sé até S. Bento. Na envolvente próxima da Catedral desapareceram os últimos edifícios, que permaneciam já isolados e desarticulados junto ao acesso à praça. Desapareceram também, os edifícios que delimitavam, a Nascente, a travessa de S. Sebastião, que devido às posteriores demolições permaneciam algo soltos, permitindo agora um melhor enquadramento da Sé. As últimas vítimas visadas nesta gigante operação foram duas frentes de quarteirão que impediam a progressão do novo eixo viário que ligava agora o centro à ponte e consequentemente a Sul.

Embora a ligação efectiva entre a ponte D. Luís e o centro do Porto só tenha sido construída nos anos 50 do século XX, com a abertura da chamada "Avenida da Ponte" (Avenida D. Afonso Henriques), essa ligação foi tema de projectos e reflexões desde a inauguração do atravessamento até aos nossos dias.

A abertura da Avenida da Ponte sem projecto específico e deixando por resolver os remates com a envolvente, levantou um problema que motivará reflexões e propostas para o tentar resolver. O arquitecto Rogério de Azevedo, vereador da Câmara do Porto em 1955, exprime o seu descontentamento com a situação provocada considerando a avenida assim aberta "uma verdadeira obra contra a natureza das cidades"[64].

---

[63] DIAS, Adalberto. Ponte sobre o Rio Douro, entre Fontainhas – Porto e a Serra do Pilar – Vila Nova de Gaia. *Monumentos*. 9 (1998). p. 67.

[64] REAL, Manuel Luís, coord.. *A ponte e a avenida: contradições urbanísticas no centro histórico do Porto*. 2001. p. 50.

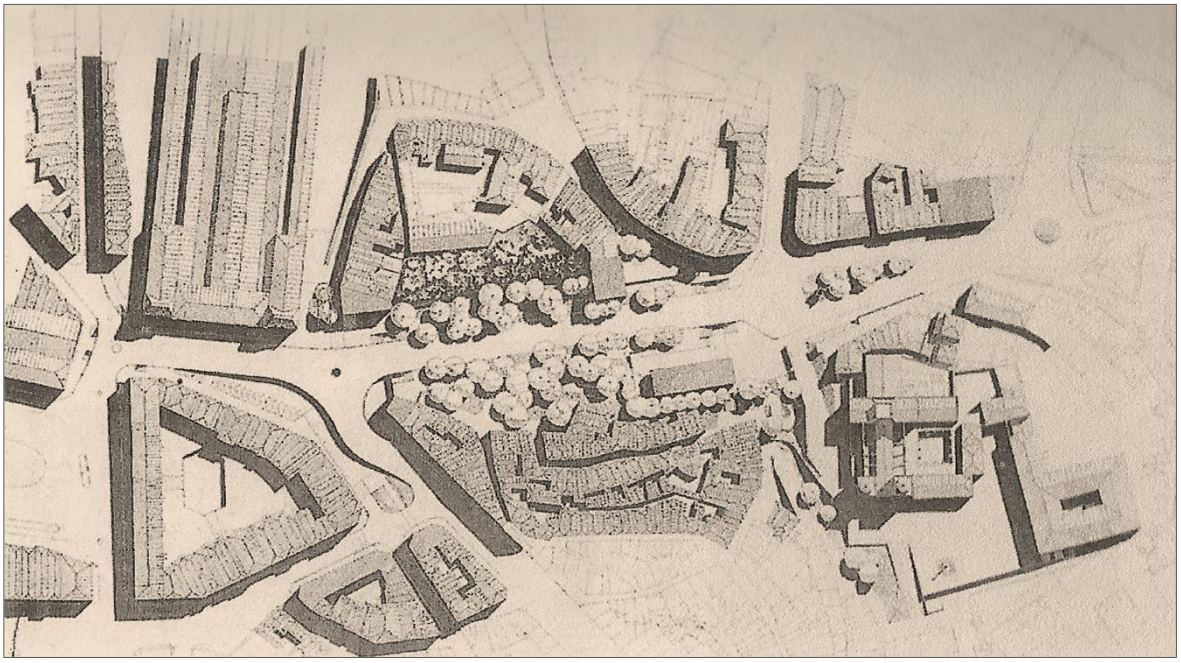

Figura 72: Fernando Távora. Avenida D. Afonso Henriques, planta de conjunto, Setembro 1955.

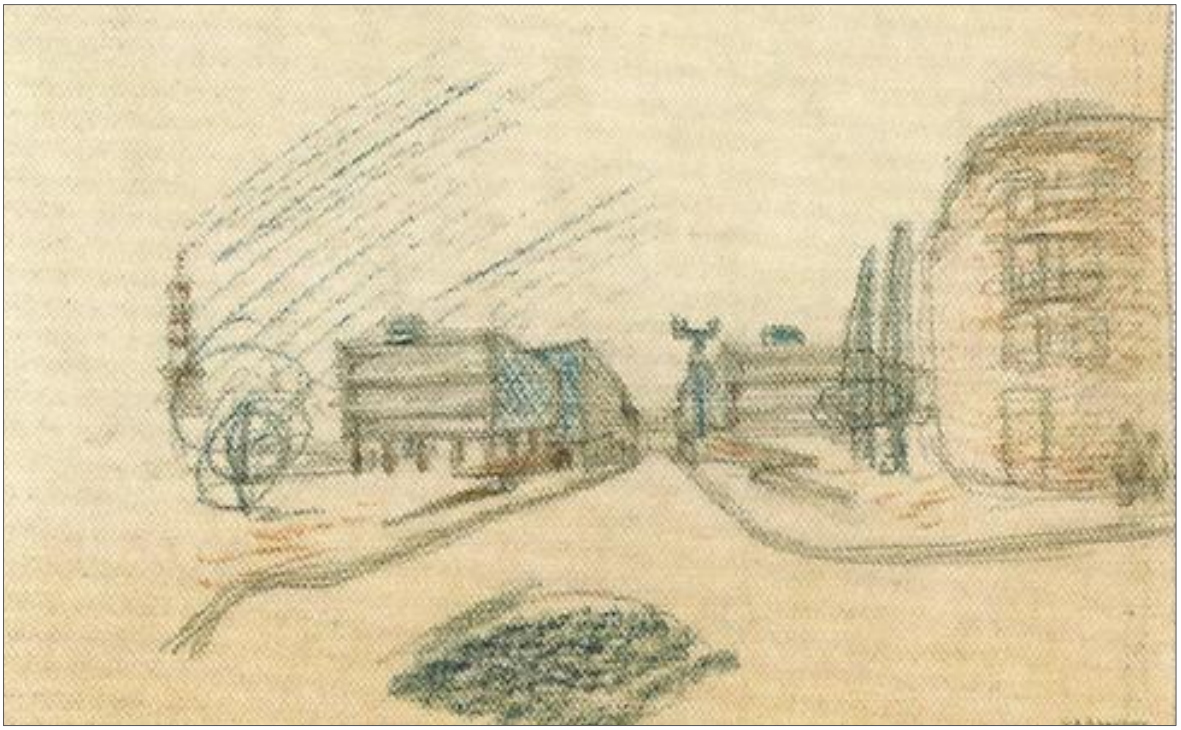

Figura 73: Fernando Távora. Avenida D. Afonso Henriques, perspectiva da avenida, s. d.

O primeiro estudo elaborado para tentar resolver a ferida aberta, após as demolições, é realizado pelo arquitecto Fernando Távora em 1955 quando trabalhava na Câmara Municipal do Porto.

Távora conhece as propostas que antecederam a sua e parece-lhe desadequada a ideia de uma intervenção excessivamente afirmativa e construída. Acerca dos projectos anteriores refere que "alguns (…) cortavam a meio a Avenida e sugeriam a construção de inacreditáveis, volumes horríveis"[65].

A sua proposta para a Avenida D. Afonso Henriques marca um ponto de viragem na evolução dos planos para o centro da cidade. Em clara antítese aos seus antecessores, vai entender a evolução da cidade de um modo totalmente díspar e mesmo inovador. Até então, todos os planos para a ligação da Ponte D. Luís ao centro da cidade tinham como base a criação de uma nova imagem de cidade. Como estudado anteriormente, em clara ligação a políticas governamentais vigentes, encontravam na necessidade de articulação da saída a Sul com o centro um pretexto para dotar a cidade de um carácter monumental ao sabor dos novos ideais. Para o conseguir, projectaram amplas avenidas, desmedidos conjuntos edificados e monumentais espaços públicos na maior parte dos casos desligados de uma realidade exequível.

O estado de devastação, criado pelas demolições, marcou profundamente o entendimento do arquitecto português em relação ao trabalho a desenvolver no local. O que havia constituído para os seus antecessores uma oportunidade para construir uma cidade moderna, organizada e livre de problemas característicos da cidade medieval vai agora ser entendido como um problema, uma agressão à cidade que requeria atenção e resolução para o seu problema urbanístico.

Ao intervir pontualmente, Távora vai apelar à memória da cidade, deixando que os seus gestos realcem os vestígios das demolições, enquadrando-os numa proposta moderna e descomplexada. A coabitação do "novo" e do "antigo" permitiria a introdução contextualizada e referenciada do estilo moderno num terreno incompatível com grandes mudanças, como é o caso dos centros históricos.

[65] TÁVORA, Fernando e SIZA, Álvaro. Lavorare "insieme". *Casabella*. 700 (2002). p. 54.

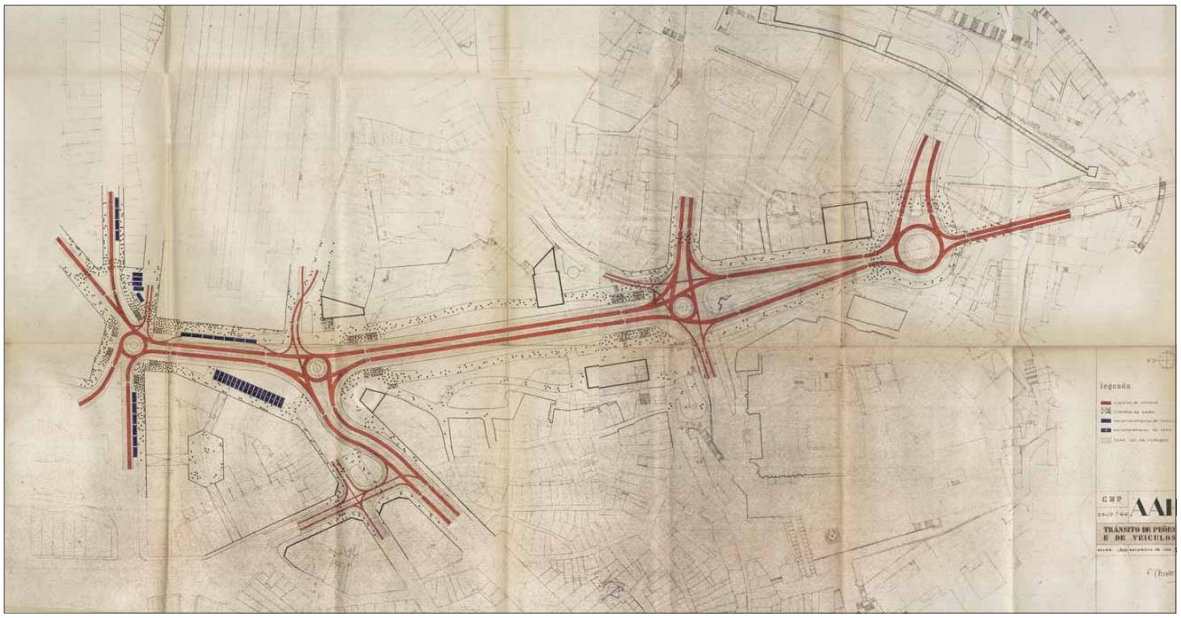

Figura 74: Fernando Távora. Avenida D. Afonso Henriques, trânsito de peões e veículos, planta de implantação das vias, Setembro 1955.

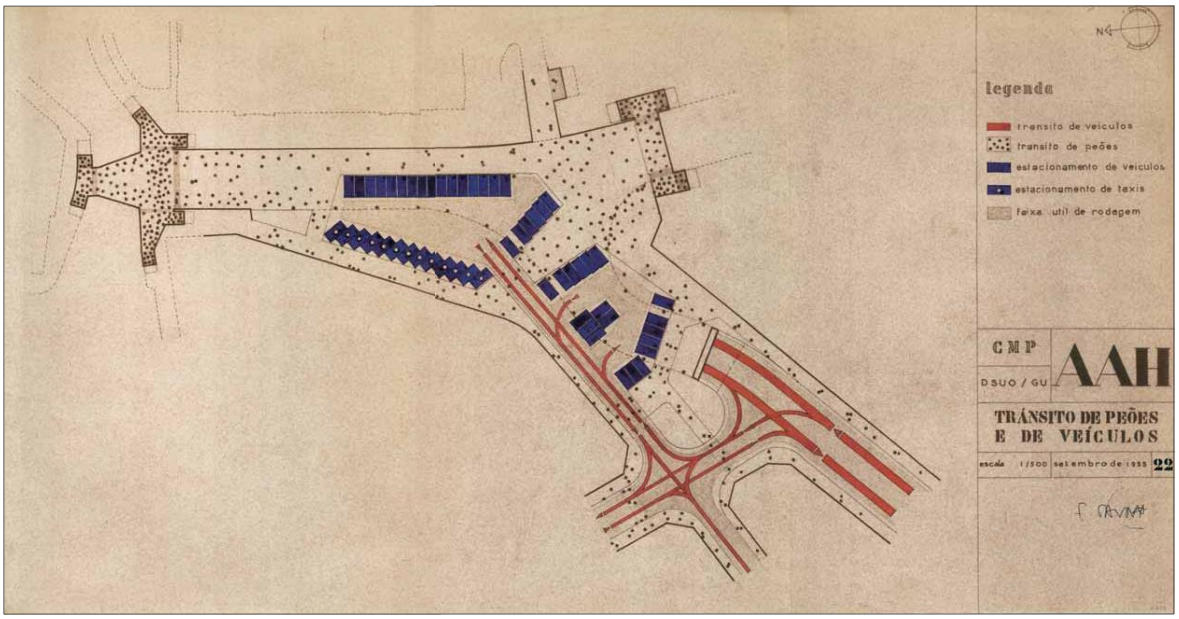

Figura 75: Fernando Távora. Avenida D. Afonso Henriques, trânsito de peões e veículos, planta de implantação das vias, troço menor, Setembro 1955.

O seu projecto mantém a largura total da avenida, procurando suavizar a ferida aberta pelas demolições com espaços ajardinados e arborizados nas duas margens, definindo um filtro na relação com a escarpa e com as construções a Poente. A Nascente, um passeio largo liga a avenida à estação de S. Bento. A Poente, um passeio serve também as ligações para peões, por entre as árvores.

Como explicava o arquitecto "(…) diferentemente dos projectos de Muzio e Piacentini, baseados numa sucessão de praças, não altero significativamente o eixo viário em direcção à Avenida dos Aliados"[66].

Os edifícios propostos para a extensão central da avenida são apenas quatro, estrategicamente localizados. Na parte inferior, um serve para rematar a frente construída da Rua do Loureiro e outro cumpre o mesmo fim no gaveto da Rua Mouzinho da Silveira, servindo de rótula à sua ligação com a avenida. Na parte superior, a Nascente, um edifício avança ligeiramente sobre a avenida, elevado do solo sobre pilares, para rematar a Rua Chã. Do outro lado da avenida, um volume paralelepipédico levantado sobre um muro e também vazado no piso térreo corresponderia ao Museu Municipal e Gabinete da História da Cidade. Como lembrava Fernando Távora "pela primeira vez na história do Porto defendia-se a localização de um edifício destinado a museu da história da cidade. (…) Naquele período o arquitecto responsável pelo Plano Regulador era Robert Auzelle"[67].

Na parte superior, a abertura do campo visual permite o destaque central do cubelo da muralha medieval junto à ponte D. Luís. Aí, no extremo Sul, uma rotunda articula o acesso à avenida com uma ligação nova e larga para Nascente que atravessaria o troço da Muralha Fernandina para o seguir paralelamente, até à zona da Batalha. Um quinto edifício remataria junto à rotunda o conjunto urbano que se estende pela Rua Saraiva de Carvalho. A ligação à avenida faz-se por um tramo que alarga progressivamente de Sul para Norte, até ao cruzamento com a rua Saraiva de Carvalho e o acesso à Sé. Associado a este espaço estaria o, já referido, Museu da História da Cidade.

Na parte inferior da avenida, a concordância entre esta e a Praça Almeida Garrett era

[66] TÁVORA, Fernando e SIZA, Álvaro. Lavorare "insieme". *Casabella*. 700 (2002). p. 54.
[67] Ibidem. p. 54.

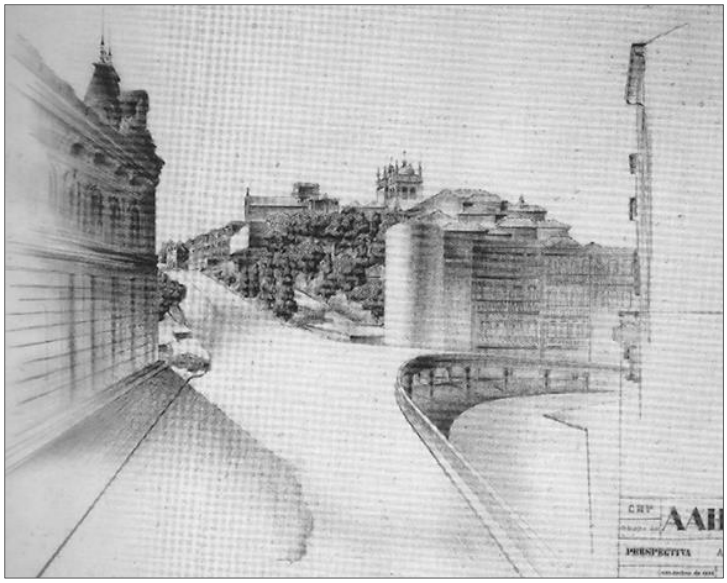

Figura 76: Fernando Távora, Gouveia Portuense (desenho). Projecto para a Avenida D. Afonso Henriques, perspectiva A, 1955.

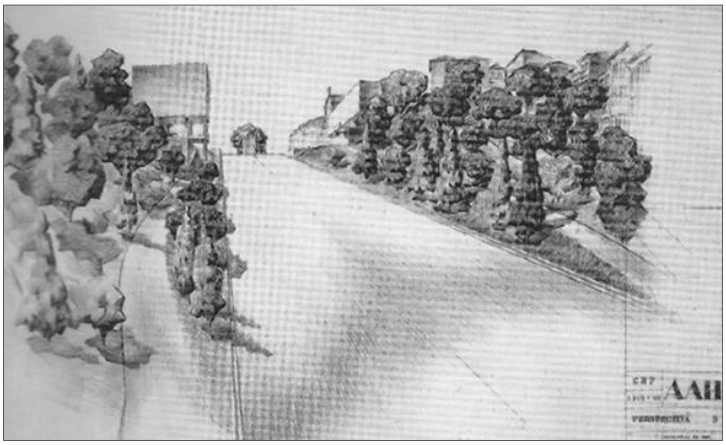

Figura 77: Fernando Távora, Gouveia Portuense (desenho). Projecto para a Avenida D. Afonso Henriques, perspectiva B, 1955.

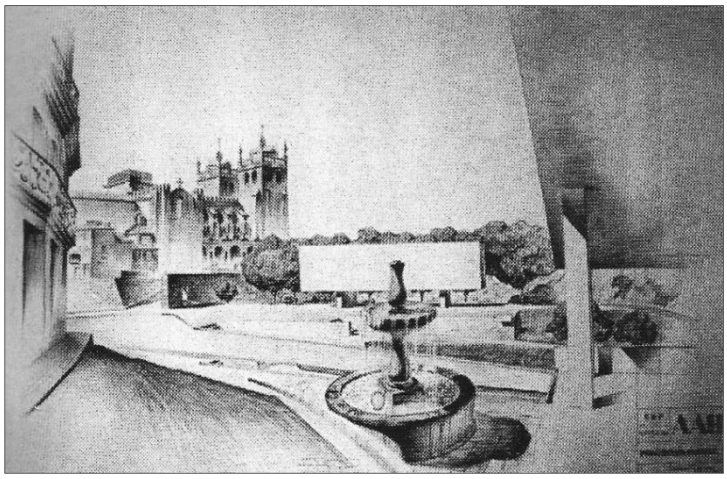

Figura 78: Fernando Távora, Gouveia Portuense (desenho). Perspectiva parcial do projecto para a Avenida D. Afonso Henriques, 1955.

edificada, o viaduto podia-se desenhar mais livremente, de acordo com os raios de viragem e dimensões pensadas para o trânsito automóvel. Fernando Távora descreve o novo nivelamento da via: "começa num nível baixo, prossegue com uma certa inclinação e depois altera-a para se ligar à Avenida da Ponte à cota da estação de S. Bento"[68].

No entanto, é no tratamento dos percursos e do espaço verde que o plano em questão ganha dimensão e relevância. Toda a área libertada pelas demolições seria ocupada por vegetação e trajectos pedestres em clara referência aos vestígios arquitectónicos do passado; os pavimentos, os muros e a flora são introduzidos de forma reflectida explanando a história do local e prolongando-a. A ênfase atribuída ao espaço de lazer, em clara referencia à Carta de Atenas, dá relevância aos monumentos e referências locais, sem que para isso seja necessária a construção de edifícios de avultada envergadura. Pelo contrário, este é o primeiro plano a deixar virgem a escarpa descoberta pelas demolições.

"A modernidade de um acontecimento mede-se pela relação que ele mantém com as condições dentro das quais se realiza. Em matéria de Arquitectura e Urbanismo, modernidade significa integração perfeita de todos os elementos que podem influir na realização de qualquer obra, utilizando todos os meios que melhor levem à concretização de determinado fim."[69]

A título de conclusão podemos dizer que Távora, ainda que mostrando vontade de aplicar os ideais modernos no seu plano, reconhece a dificuldade da área se inserir no centro histórico. Por isso, procura referências locais que potenciem contextualizar as opções de vanguarda. Trata-se do primeiro plano que reconhece as demolições como algo que foi nefasto e agressivo para com a cidade, procurando através de intervenções pontuais, uma solução global para a cicatriz que assolava o centro histórico do Porto.

A proposta não seria aprovada e construída. Como esclarece Álvaro Siza "o projecto de Távora é perfeitamente aceite, mas não se realiza por motivos meramente económicos: a reduzida quantidade de edifícios propostos tornam o investimento insuficientemente rentável"[70].

[68] TÁVORA, Fernando e SIZA, Álvaro. Lavorare "insieme". *Casabella*. 700 (2002), p. 54.
[69] TÁVORA, Fernando. *Teoria Geral da Organização do Espaço: arquitectura e urbanismo.* 1993, p.9.
[70] TÁVORA, Fernando e SIZA, Álvaro. Lavorare "insieme". *Casabella*. 700 (2002), p. 54.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

INTERROMPER A CIDADE CONSOLIDADA E CONSOLIDAR A CIDADE INTERROMPIDA

As demolições das construções entre a ponte D. Luís e a Praça da Liberdade, efectuadas durante os anos 30 a 50 do século XX, deu lugar a um difícil problema de desenho urbano.

Focando na história da Avenida da Ponte e no que para ela se pensou, abordei este tema em dois momentos projectuais. O primeiro, através de Giovanni Muzio, que explana estudos correspondentes a uma corrente de pensamento que visava monumentalizar a cidade, através da eliminação do tecido urbano antigo próximo aos edifícios patrimoniais. O segundo momento, após as demolições, com Fernando Távora, onde estuda a recuperação dos fragmentos deixados pelas demolições.

Giovanni Muzio, na forma como analisa a malha urbana e as necessidades prementes desta, opta por criar uma praça capaz de permitir uma melhor articulação com os outros espaços públicos da cidade. Uma praça imbuída de espírito impositivo, um espaço colectivo por excelência, um acto que descredibiliza a Avenida dos Aliados como referencial urbano.

Na opção de destruição e esventramento relativamente ao quarteirão das Cardosas, Muzio redesenha-o completamente, sempre com o intuito de produzir efeitos distintos na Praça da Liberdade, que nunca estariam ligados às necessidades desta, mas sim ao projecto global em si.

A leitura que o arquitecto9 Muzio faz da cidade incide no facto de que malhas urbanas ou conjuntos arquitectónicos de pouca validade na reorganização geral das propostas seriam sacrificáveis. Acontece não só com o quarteirão das Cardosas; da mesma forma acontece com o quarteirão do Corpo da Guarda que, nas suas propostas, é sempre parcialmente destruído.

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 D. Luís. No entanto, a Avenida D. Afonso Henriques e o Terreiro da Sé, hoje existentes, não são reflexo da aplicação de nenhum projecto em particular, mas sim da adaptação de várias ideias para aquele lugar. Estas ideias traduziram-se em demolições violentíssimas que dizimaram na sua totalidade alguns quarteirões.

Na década de quarenta a ligação entre a ponte D. Luís e o novo centro da cidade torna-se tão urgente que a Avenida da Ponte é aberta sem que houvesse um plano concreto para a execução de uma obra de tal dimensão.

Esta fase de demolições pode ser entendida como uma charneira entre duas abordagens muito distintas ao mesmo tema. A primeira, "como interromper a cidade consolidada", corresponde às inúmeras propostas com o intuito de criar uma avenida que pudesse retratar uma imagem monumentalizada do Porto, como se de um átrio da cidade se tratasse. A segunda, "como consolidar a cidade interrompida" é composta pelos trabalhos em prol da reconstrução da cidade, combatendo, de certa forma, os efeitos nefastos das demolições no Morro da Sé. Desta fase é protagonista a proposta de Fernando Távora em 1955.

No seu estudo, o arquitecto Fernando 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.

Nesta proposta de Távora a escarpa é a memória das demolições relembrando a abertura da ferida que é hoje a Avenida. Não procura dissimular os vestígios das demolições; bem pelo contrário, eles são realçados e enfatizados. Com esta proposta de Távora inicia-se uma corrente de pensamento em que o centro histórico é incompatível com mudanças drásticas.

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. A Avenida continua a relacionar-se física e visualmente com as zonas mais degradadas da cidade.

É nos espaços ajardinados e nos percursos pedonais que assenta o cerne do projecto. Távora projecta pelo vazio, cobrindo o que "sobrou" da cidade com vegetação e arborização.

A leitura deste estudo de Fernando Távora é importante, uma vez que, pela primeira vez, a escarpa é deixada a descoberto sendo que o que realmente importa é a memória da cidade, como modo de "consolidar a cidade interrompida".

Ao contrário de Fernando Távora, Muzio ao "interromper a cidade consolidada" opta por operações urbanas que propunham a demolição de bairros menores no centro histórico para que os monumentos pudessem sobressair. Muzio admite a manutenção parcial da estrutura urbana, desde que sujeita a alargamentos e requalificações. No entanto, os espaços públicos eram delimitados por edifícios novos e monumentais, ou pela Sé.

Giovanni Muzio e Fernando Távora trabalham a Avenida da Ponte de modos totalmente distintos devido ao contexto social, temporal e físico em que se inserem no momento das suas propostas de intervenção.

CONSOLIDAR A CIDADE EM EXPANSÃO

O pensamento do arquitecto Muzio que está patente no projecto para a expansão da cidade do Porto, é claramente o mesmo que ao longo da sua carreira construiu uma obra coerente, apostada na adopção de princípios de composição claros, de matriz clássica, anexados a uma forte capacidade de operar segundo as diversas escalas que a cidade encerra em si. Um arquitecto muito atento ao detalhe, cuja estruturação das suas propostas demonstra que os seus edifícios são claros, sóbrios e imbuídos do espirito de bem construir.

Távora no Plano da zona do Campo Alegre aplica as regras da Carta de Atenas, como afirmação radical de modernidade que utiliza todos os padrões do racionalismo ao mesmo tempo que afirma a pretensão de que o plano seja também um acto perfeitamente portuense. Mas, ao mesmo tempo, Távora torna evidente as dificuldades de aplicação das ideias expressas no opúsculo "O Problema da Casa Portuguesa".

Távora justifica o carácter portuense pretendido, para além do desenho vanguardista da proposta, com o grande sentido cívico que se pretendia para o projecto, em que se sacrifica um pouco o individuo para obter soluções cujo significado ultrapasse a sua escala. Este discurso está ligado ao conceito de monumento necessário à arquitectura moderna para satisfazer a necessidade humana de criar símbolos para os seus actos.

A proposta de Távora para o Campo Alegre surge como uma afirmação de modernidade radical, que se contrapunha ao plano precedente de Muzio, constituindo-se como uma proposta de desenho urbano fundada na exaltação de uma vida social de características urbanas.

Tanto em Muzio como em Távora, os projectos para a zona do Campo Alegre, são desenhados para ocupar a cota alta da margem Norte do rio Douro e incorporar a ponte da Arrábida, que se afigura como uma direcção determinante para a implantação e organização de todo o conjunto. Os planos dos dois arquitectos previam a construção de uma ponte que serviria de base compositiva para esta nova porta da cidade.

Verifica-se também a utilização de sistemas axiais que recorrem à grande praça como ponto dinamizador do desenho da cidade. Esta praça é o elemento de união de eixos, os

quais, compostos por vários edifícios em blocos, criam um jogo de cheios e vazios, onde o "vazio" é o espaço público.

Ambos os arquitectos trabalham a zona do Campo Alegre como um novo e importante centro cívico, onde aproveitam as características do terreno para a sua implantação. Uma cidade com o olhar para o rio, onde a vida urbana é intensificada.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS E DE IMAGENS

BIBLIOGRAFIA

ACCIAIUOLI, Margarida **-** Os anos 40 em Portugal: o País, o Regime e as Artes. Lisboa : Universidade Nova de Lisboa, 1991. (Dissertação de doutoramento).

ALMEIDA, Bernardo Pinto de – Entrevista a Fernando Távora. Boletim da Universidade do Porto. Porto : [Universidade do Porto], 1990. 19 (out/nov 1993).

AYMONINO, Carlo - **Origines y desarrollo de la ciudad moderna**. Barcelona : Editorial Gustavo Gili, 1972. 329 p.

BANDEIRINHA, José António [et al.] – **Fernando Távora: modernidade permanente.** Matosinhos : Associação Casa da Arquitectura, 2012. 455p. ISBN 978-989-20-3393-8.

BARBOSA, Cassiano - **ODAM : Organização dos Arquitectos Modernos : Porto : 1947-1952**. Porto : Edições Asa, 1972. 211 p.

BATLLE, Enric e ROIG, Joan – Ponte e Lugar. Architécti. Oeiras : Editora Trifório. 45 (1999). p. 34 - 37.

CAMPOS, Ezequiel de - **Prólogo ao Plano da Cidade do Porto.** Porto : Empresa Industrial Gráfica, 1932. 49 p.

CARDOSO, Mário – Entrevista com o arquitecto Fernando Távora. Arquitectura. Lisboa. 123 (1971). p. 150-154.

CARVALHO, Teresa Pires de, GUIMARÂES, Carlos, BARROCA; Mário Jorge - **Bairro da Sé do Porto : contributo para a sua caracterização histórica.** Porto : C.M., 1996. 270 p.

CESARONI, Silvia – Giovanni Muzio, Architettura Civile e Classicità. In ERNESTI, Giulio – **La costruzione dell'utopia – architetti e urbanisti nell'Italia fascista.** Edizioni Lavoro : Roma, 1988.

COELHO, Paulo – **Fernando Távora: 1923-2005**. Vila do Conde : Quidnovi, 2011. 93 p. ISBN 978-989-554-900-9.

COELHO, Sofia Thenaisie – **A cidade em suspenso: projectos em torno da Sé do Porto (1934/2001).** Coimbra : Lince Gráfica, 2001. 155 p. ISBN 972-98750-0-6.

DIAS, Adalberto – Ponte sobre o Rio Douro, entre Fontainhas – Porto e a Serra do Pilar – Vila Nova de Gaia. Monumentos. Lisboa. 9 (1998) p. 65-69. ISSN 0872-8747.

DOMINGUES, Álvaro, NONELL, Anni Günther, TAVARES, Rui – Oporto. In GUÀRDIA, Manuel, dir. – Atlas histórico de ciudades europeas: Península Ibérica. Barcelona : Salvat, 1994-1996. ISBN 84-3455681-2. Vol. 1. p. 126 - 153.

ESPOSITO, Antonio, LEONI, Giovanni – **Fernando Távora: opera completa.** Milano : Electa, 2005. 399 p.

ETLIN, Richard A. - **Modernism in Italian architecture, 1890-1940.** Cambridge, Mass. : The MIT Press, [cop.1991]. 736 p.

FERNANDES, Francisco Barata – Centro Histórico. In COSTA, Alexandre Alves [et al.] – Porto 1901-2001: guia de arquitectura moderna. Porto : Porto 2001, 2001. p. var. ISBN 972-26-206-4.

FERNÁNDEZ, Sergio – Fernando Távora a través de su obra. In ROCA, Javier Gallego – Renovácion, restauración y recuperación arquitectónica y urbana en Portugal. Granada : editorial universidade de Granada, 2003. 243 p. ISBN 84-338-2958-0

FIGUEIRA, Jorge – Coisa Mental, Fernando Távora. Unidade. Porto. 3 (1992). p. 100-106.

FRATICELLI, Vanna – **Roma 1914-1929: la cittá e gli architetti tra la guerra e il fascismo.** Officina Edizioni : Roma, 1982. p.

FRECHILLA, Javier – Conversaciones en Oporto – Fernando Távora. Arquitectura. Madrid. 26 (1986).

GARRETT, Antão de Almeida – **A Ponte da Arrábida e o Porto de amanhã**. Porto : Marâmus, 1950. 14 p., Sep. da Revista da Faculdade de Engenharia.

GARRETT, Antão de Almeida - **História da evolução dos planos gerais de urbanização da cidade do Porto.** Porto : FEUP, 1974. 98 p.

GARRETT, Antão de Almeida - **Plano Regulador da Cidade do Porto**. Porto : C.M., 1952. 26 p., Sep. "civitas", 8(2)

GONÇALVES, Fernando – Urbanística à Duarte Pacheco. Arquitectura. Lisboa. 142 (1981).

IRACE, Fulvio – **Giovanni Muzio 1893-1982: opere**. Electa : Milão, 1994. 260 p. ISBN 978884354989

LAMAS, José M. Ressano Garcia - **Morfologia urbana e desenho da cidade.** 5ª ed., Lisboa : Fundação Calouste Gulbenkian, 2010. 590 p. ISBN 978-972-31-0903-0

LÔBO, Margarida Souza – **Planos de urbanização: a época de Duarte Pacheco**. 2ª ed., Porto : Faup Publicações, 1995. 305 p. ISBN 972-9483-14-0

MENDES, Manuel, in Primer Seminario Docomomo Ibérico – La habitatión y la ciudad modernas: rupturas y continuidades: 1925-1965: actas. Zaragoza: Docomomo ibérico, 1997. p.

MINETTO, Renato – **Muzio: l'architettura di Giovanni Muzio**. Milano : Abitare Segesta, 1994. 262 p. ISBN 88-86116-10-1

MUZIO, Giovanni – L'architettura a Milano intorno all'Ottocento. Emporium. 53 (1921).

OLIVEIRA, Vítor Araújo de – A evolução das formas urbanas de Lisboa e Porto. Porto : FAUP, 2004. 242 p. Dissertação de mestrado.

PORTAS, Nuno - Marginal do Douro e Atlântico. In COSTA, Alexandre Alves [et al.] - Porto 1901-2001: guia de arquitectura moderna. Porto : Porto 2001, 2001. ISBN 972-26-206-4. p. var.

PORTAS, Nuno – Arquitecto Fernando Távora: 12 anos de actividade profissional. Arquitectura. Lisboa. 71 (1961). p. 11-16.

PORTO, Câmara Municipal - **Inauguração da Ponte da Arrábida: Junho 1963**. Porto : C. M. Gabinete de História da Cidade, 1964. 105 p.

REAL, Manuel Luís, coord. - **A ponte e a avenida: contradições urbanísticas no centro histórico do Porto**. Porto : Câmara Municipal do Porto, 2001. 130 p. ISBN 972-605-051-0

SÁ, Orlando Manuel Fernandes Lopes de – Marcello Piacentini, Giovanni Muzio: a avenida da ponte e o contributo italiano num laboratório de experimentação urbanística. Porto : Faup, 2007. 119 p. Prova Final de licenciatura apresentada à FAUP.

TAVARES, Rui – **Da avenida da cidade ao plano para a zona central: a intervenção de Barry Parker no Porto**. Porto : Câmara Municipal do Porto, [1985-1986]. p. 261-309, Sep. "Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto", 2ª série, 3-4

TÁVORA, Fernando - **O problema da casa portuguesa**. Lisboa : Manuel João Leal, 1947. 13 p.

TÁVORA, Fernando – **Teoria geral da organização do espaço: arquitectura e urbanismo**. Porto : Faup publicações, 1993. [pag. var.].

TÁVORA, Fernando e SIZA, Álvaro – Lavorare "insieme". Casabella. Milano. ISSN 0008-7181. 700 (2002) 54-57.

TRIGUEIROS, Luiz - **Fernando Távora.** Lisboa : Blau, 1993. 216 p.

REFERÊNCIAS DE IMAGENS

Figura da página de rosto - Disponível na www: «http://www.oasrn.org/contactos.php?pag=instalacoes» (19/12/2014), modificada pela autora.

Figura 1 - Disponível na www: «http://doportoenaoso.blogspot.pt/2010/08/os-planos-para-o-porto-dos-almadas-aos_23.html» (19/12/2014).

Figura 2 - Digitalizada do livro: *Bairro da Sé: contributos para a sua caracterização histórica*, pág. 83.

Figura 3 - Arquivo Histórico "Casa do Infante", cota: D-CDT/A4-4.

Figura 4 - Arquivo Histórico "Casa do Infante", cota: D-CDT-ROL/A2-1.

Figura 5 - Arquivo Histórico "Casa do Infante", cota: D-CDT/B3-5.

Figura 6 - Arquivo Histórico "Casa do Infante", cota: D-CDT/B1-2.

Figura 7- Disponível na www: «http://doportoenaoso.blogspot.pt/2010/09/os-planos-para-o-porto-dos-almadas-aos.html» (19/12/2014).

Figura 8- Disponível na www: «http://doportoenaoso.blogspot.pt/2010/09/os-planos-para-o-porto-dos-almadas-aos.html» (19/12/2014).

Figura 9 - Disponível em www: «http://pt.slideshare.net/joaquim.flores/as-intervenes-urbanas-na-zona-envolvente-s-do-porto» (19/12/2014

Figura 10 - Arquivo Histórico "Casa do Infante", colecção de fotografia.

Figura 11 - Digitalizada do livro: *A ponte e a Avenida – contradições urbanísticas no centro histórico do Porto,* catálogo, imagem nº70.

Figura 12 – Digitalizada do livro: *História da evolução dos planos gerais de urbanização do Porto,* pág. 104.

Figura 13 – Digitalizada do livro: *História da evolução dos planos gerais de urbanização do Porto,* pág. 104.

Figura 14 - Digitalizada do livro: *História da evolução dos planos gerais de urbanização do Porto*, pág. 105.

Figura 15 - Arquivo Histórico "Casa do Infante", cotas: D-CDT/C2-1-6, D-CDT/C2-1-7, D-CDT/C2-1-8, D-CDT/C2-1-9.

Figura 16 - Arquivo Histórico "Casa do Infante", cota: D-CDT/B5-17-FD.

Figura 17 – Disponível na www: «http://doportoenaoso.blogspot.pt/2010/11/os-planos-para-o-porto-dos-almadas-aos_25.html» (19/12/2014).

Figura 18 – Disponível na www: «http://doportoenaoso.blogspot.pt/2010/11/os-planos-para-o-porto-dos-almadas-aos_25.html» (19/12/2014).

Figura 19 – Digitalizada do livro: *Modernism in Italian Architecture, 1890-1940,* pág. 160.

Figura 20 – Disponível na www: «http://www.informagiovani-italia.com» (19/12/2014).

Figura 21 – Disponível na www: «http://www.vicenza-unesco.com» (19/12/2014).

Figura 22 – Digitalizada do livro: *Marcello Piacentini, Giovanni Muzio: a avenida da ponte e o contributo italiano num laboratório de experimentação urbanística,* pág. 48.

Figura 23 – Disponível em www: «http://doportoenaoso.blogspot.pt/2010/11/os-planos-para-o-porto-dos-almadas-aos_25.html» (19/12/2014).

Figura 24 – Digitalizada do livro: *Giovanni Muzio 1893-1982: opere,* pág. 79.

Figura 25 – Digitalizada do livro: *La costruzione dell'utopia – architetti e urbanisti nell'Italia fascista*, pág. 106.

Figura 26 – Digitalizada do livro: *La costruzione dell'utopia – architetti e urbanisti nell'Italia fascista*, pág. 106.

Figura 27 – Digitalizada do livro: *Forme Nuove di Città Moderne*, pág. 4.

Figura 28 – Disponível em www: «http://belmiro.blogspot.pt/2010/10/pensamentos-na-varanda.html» (19/12/2014).

Figura 29 – Disponível em www: «http://belmiro.blogspot.pt/2010/10/pensamentos-na-varanda.html», modificada, (19/12/2014).

Figura 30 – disponível em www: « https://earth.google.com/», modificada, (19/12/2014).

Figura 31 – Digitalizada do livro: *Storia del Territorio e delle Città d'Italia: dal 1800 ai giorni nostri,* pág. 189.

Figura 32 – Digitalizada do livro: *Origines y desarrollo de la ciudad moderna,* pág. 40 e 41.

Figura 33 – Disponível em www: «http://www.lombardiabeniculturali.it/architetture/schede/3m080-00096/», (19/12/2014).

Figura 34 – Digitalizada do livro: *Giovanni Muzio 1893-1982: opere,* pág. 151.

Figura 35 – Digitalizada do livro: *Giovanni Muzio 1893-1982: opere,* pág. 150.

Figura 36 – Digitalizada do livro: *Marcello Piacentini, Giovanni Muzio: a avenida da ponte e o contributo italiano num laboratório de experimentação urbanística,* pág. 63.

Figura 37 – Digitalizada do livro: *Giovanni Muzio 1893-1982: opere,* pág. 151.

Figura 38 – Digitalizada do livro: *Giovanni Muzio 1893-1982: opere,* pág. 150.

Figura 39 - Arquivo Histórico "Casa do Infante", cota: D-CDT/B4-27.

Figura 40 – Disponível em www: «http://doportoenaoso.blogspot.pt/2010/11/os-planos-para-o-porto-dos-almadas-aos_25.html» (19/12/2014).

Figura 41 - Arquivo Histórico "Casa do Infante", cota: D-CDT/B4-51.

Figura 42 - Arquivo Histórico "Casa do Infante", cota: D-CDT/B4-50.

Figura 43 – Disponível em www: «http://doportoenaoso.blogspot.pt/2010/11/os-planos-para-o-porto-dos-almadas-aos 25.html» (29/12/2014).

Figura 44 - Disponível em www: «http://doportoenaoso.blogspot.pt/2010/11/os-planos-para-o-porto-dos-almadas-aos_25.html» (29/12/2014).

Figura 45 - Arquivo Histórico "Casa do Infante", cota: D-CDT/B3-26.

Figura 46 - Arquivo Histórico "Casa do Infante", cota: D-CDT/B3-27.

Figura 47 - Digitalizada do livro: *Bairro da Sé: contributos para a sua caracterização histórica,* pág. 88.

Figura 48 - Digitalizada do livro: *Bairro da Sé: contributos para a sua caracterização histórica,* pág. 88.

Figura 49 - Arquivo Histórico "Casa do Infante", cotas: D-CDT/C2-1-10, D-CDT/C2-1-12, D-CDT/C2-1-13.

Figura 50 - Arquivo Histórico "Casa do Infante", cota: D-CDT/C2-1-10-FD.

Figura 51 - Arquivo Histórico "Casa do Infante", cota: D-CDT/B4-36.

Figura 52 - Digitalizada do livro: *A ponte e a Avenida – contradições urbanísticas no centro histórico do Porto*, catálogo, imagem nº71.

Figura 53 - Arquivo Histórico "Casa do Infante", cota: D-CDT/C2-1-11-FD.

Figura 54 - Arquivo Histórico "Casa do Infante", cota: D-CDT/C2-1-12-FD.

Figura 55 - Arquivo Histórico "Casa do Infante", cota: D-CDT/B3-60-FD.

Figura 56 - Arquivo Histórico "Casa do Infante", cota: D-CDT/B3-61-FD.

Figura 57 - Arquivo Histórico "Casa do Infante", cota: D-CDT/B3-22.

Figura 58 - Arquivo Histórico "Casa do Infante", cota: D-CDT/B3-61-FD.

Figura 59 – Disponível em www.prof2000.pt

Figura 60 – Digitalizada do livro: *O Problema da Casa Portuguesa.*

Figura 61 – Digitalizada do livro: *ODAM: Organização dos Arquitectos Modernos,* pág. 21.

Figura 62 – Digitalizada do livro: *Fernando Távora: modernidade permanente,* pág. 199.

Figura 63 – Digitalizada do livro: *Fernando Távora: modernidade permanente,* pág. 200.

Figura64 – Digitalizada do livro: *Fernando Távora: modernidade permanente,* pág. 200.

Figura 65 - Digitalizada do livro: *Fernando Távora: modernidade permanente,* pág. 201.

Figura 66 – Digitalizada do livro: *Le Corbusier : 1910-65,* pág. 204.

Figura 67 - Digitalizada do livro: *Le Corbusier : 1910-65,* pág. 184.

Figura 68 - Digitalizada do livro: *Fernando Távora,* pág. 49.

Figura 69 – Digitalizada da revista *Arquitectura*, 71 (1961), pág. 13.

Figura 70 – disponível em www: «http://pt.slideshare.net/joaquim.flores/as-intervenes-urbanas-na-zona-envolvente-s-do-porto», (19/12/2014), modificado pela autora.

Figura 71 – Disponível em www: «http://monumentosdesaparecidos.blogspot.pt/2012/05/se-do-porto-demolicao-da-zona.html» (19/12/2014).

Figura 72 – Arquivo Histórico "Casa do Infante", cota: D-CDT/C5-10.

Figura 73 - Digitalizada do livro: *Fernando Távora: modernidade permanente,* pág. 436.

Figura 74 – Digitalizada do livro: *Fernando Távora: modernidade permanente,* pág. 438/9.

Figura 75 - Digitalizada do livro: *Fernando Távora: modernidade permanen*te, pág. 440/1.

Figura 76 – Arquivo Histórico "Casa do Infante", cota: D-CDT/A4-172.

Figura 77 – Arquivo Histórico "Casa do Infante", cota: D-CDT/A4-171.

Figura 78 – Arquivo Histórico "Casa do Infante", cota: D-CDT/A4-173.