

RECONVERSÃO PARCIAL DA ESTAÇÃO DE SÃO BENTO

Ana Cláudia Silva Almeida

20|21

Orientador: João Carreira, Arqº

Trabalho de Projecto

Mestrado Integrado em Arquitectura

esap Escola Superior
Artística do Porto



Ana Cláudia da Silva Almeida

RECONVERSÃO PARCIAL DA ESTAÇÃO DE SÃO BENTO

Trabalho de Projecto

Mestrado Integrado em Arquitectura

Trabalho de Projecto apresentado para cumprimento dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre em Arquitectura realizado sob a orientação científica João Carreira, Arqº.

SETEMBRO, 2021

RESUMO

RECONVERSÃO PARCIAL DA ESTAÇÃO DE SÃO BENTO

ANA CLÁUDIA DA SILVA ALMEIDA

PALAVRAS-CHAVE: Convento, Estação, José Marques da Silva, Património, Reconversão, São Bento

RESUMO

Este trabalho versou sobre a análise da Estação de São Bento, edifício centenário e de grande importância na cidade de Porto, que contribuiu para a sua dinamização e desenvolvimento. Analisou a história e transformações ocorridas no sítio e no edifício, edifício este que está classificado como Imóvel de Interesse Público.

Através de uma análise, tentou-se perceber se o edifício ainda se integra na imagem urbana actual, da mesma forma que se integrava aquando da sua construção.

Partindo dessa análise, procurou-se assumir uma posição crítica por forma a avaliar se o edifício poderia ser intervencionado, promovendo alterações formais, ocupacionais e funcionais, que o adequassem a um contexto mais contemporâneo, compatível com os desenvolvimentos urbano, social, económico e tecnológico.

ÍNDICE

Introdução.....	9
Porto: Breve Contexto Histórico.....	11
Evolução Histórica do Centro Cívico e Comercial.....	11
Do Convento à Estação - Uma cronologia	15
Estação de São Bento.....	20
Noções patrimoniais	20
O sítio	22
O edifício	23
Proposta de Intervenção.....	29
Referências que informaram a proposta	29
Proposta	35
Conclusão	43
Bibliografia	45
Livros.....	45
Teses inéditas	46
Webografia	46

LISTA DE ABREVIATURAS

Arq.	Arquitecto
Av.	Avenida
FIMS	Fundação Instituto Marques da Silva
Gaia	Vila Nova de Gaia
JMS	José Marques da Silva
Marques da Silva	José Marques da Silva
Laloux	Victor Laloux
Séc.	Século
Website	Sítio da Internet
P	Página
PP	Páginas
CP	Comboios de Portugal
S. Bento	São Bento
F. Choay	Françoise Choay
REFER	Rede Ferroviária Nacional
TVDE	Transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma electrónica

INTRODUÇÃO

Pretendeu-se, com este trabalho, estudar a possibilidade de intervir na Estação de São Bento por forma a adequá-la a usos e necessidades mais contemporâneos.

A opção pelo projecto de intervenção neste edifício deveu-se ao seu carácter identitário e à sua implantação no tecido urbano da cidade. Pareceu-nos, também, interessante explorar a sua relação com o passado histórico do lugar – porque a estação se implanta no espaço onde outrora existiu um convento – facto que não está evidente na sua forma e morfologia e com potencial para ser explorado através do desenho arquitectónico.

Para a formalização do projecto foram utilizados os conhecimentos e recursos obtidos ao longo de todo o percurso académico e formativo e que culminam neste trabalho final.

Iniciou-se este trabalho pela análise do edifício e seus espaços interiores, dos espaços envolventes e dos constrangimentos e problemas existentes. Fez-se, também, uma pesquisa histórica com particular incidência no lugar e no edifício e acerca do percurso académico e profissional do arquitecto que o projectou – Arq.º José Marques da Silva – porque essas circunstâncias foram determinantes na influência de todas as suas obras.

Identificados os principais problemas, procurou-se definir uma metodologia teórica que enquadrasse a intervenção a propor. Pretendeu-se reorganizar as funções que existem no edificado, devolvendo todo o programa actual da CP ao edifício principal e criar um novo corpo que estabelece a ligação entre a Ala Norte e Sul do edifício referido. Criar uma cobertura em vidro, no espaço formado pelo edifício principal e o edifício novo, espaço esse, com a proporção de um quadrado, que remete para o claustro que existia no convento. Substituir os dois corpos laterais de mercadorias apenas por coberturas com uma altura mais aproximada à escala humana, pois os dois corpos estão, em grande parte, abandonados, abrindo, assim, a gare da estação aos espaços que a rodeiam. Promover a criação de um piso de estacionamento, subterrâneo, para maior capacidade e organização. Reformular a cobertura da gare e criar novos elementos de cobertura lateral nas zonas de espera.

Para a elaboração desta memória do projecto, adoptamos a grafia pré-acordo ortográfico, por uma questão de opção pessoal e intelectual de discordância com o acordo ortográfico.

Ainda sobre a composição gráfica e a fim de uma melhor leitura desta memória decidimos colocar as imagens ilustrativas do texto, sempre na página ao lado, quando assim sentimos a necessidade de ilustrar.

PORTO: BREVE CONTEXTO HISTÓRICO

Neste capítulo pretendemos localizar o objecto de estudo deste trabalho no tempo e espaço, descrevendo brevemente a história da cidade do Porto, onde se situa a Estação de São Bento. É importante compreender as razões pelas quais a estação foi implantada neste local específico da cidade, onde outrora existiu o Convento de São Bento de Avé Maria e perceber as motivações que levaram os portuenses a demolir um edifício com as características do convento e a eliminar da imagem da cidade e da sua história elementos com valor histórico, arquitectónico e patrimonial.

Focamo-nos, num subcapítulo inicial, em sintetizar a evolução do centro cívico e comercial, por serem os principais factores que contribuíram para a escolha da área de implantação da Estação de S. Bento.

Num segundo subcapítulo, descrevemos de forma cronológica as datas mais significativas da vida dos dois edifícios – Convento de São Bento de Avé Maria e Estação de São Bento.

Evolução Histórica do Centro Cívico e Comercial

A cidade do Porto desenvolveu-se de forma radial a partir do morro da Penaventosa, local de cota elevada, ponto estratégico para defesa, núcleo habitacional e muralhado originário da cidade.

A proximidade deste núcleo habitacional ao rio favoreceu o comércio e expansão da cidade, pois era uma das formas de comunicar com outras regiões, para além das principais vias que ligavam o Porto a Braga, Guimarães e Viana.

As trocas comerciais que o rio permitia, contribuíram para que o centro da cidade se localizasse na Ribeira, que era o local de maior tráfego, por onde se abastecia a cidade. Esta dependência devia-se ao meio de transporte - o barco - que permitia a deslocação de uma maior quantidade de mercadoria e, pelo facto de se deslocar no rio, possibilitava percorrer a distância entre aglomerados populacionais longínquos num tempo inferior ao do carro de tracção animal.

Outros locais usados para comércio de produtos eram as praças e largos existentes junto às portas e postigos da muralha fernandina (segunda linha muralhada da

cidade), por serem de fácil acesso - como é exemplo o Largo de São Bento, junto à Porta dos Carros, local de convergência de vários arruamentos - Rua do Corpo da Guarda, Rua do Loureiro e Rua de Santa Catarina das Flores.

O Largo de São Bento, actual Praça de Almeida Garrett, era um local de bastante afluência comercial, privilegiado pela sua morfologia e pela sua localização próxima à Porta dos Carros - uma das entradas de mais fácil acesso da muralha fernandina.

Adjacente a este largo, do lado nascente, existia o Convento de São Bento de Avé Maria, construído nas hortas do bispo em 1518.

O crescimento da população e das suas necessidades, as mudanças sócio-culturais, políticas e económicas permitiram a expansão da cidade para norte e extra limites muralhados, centrando-se cada vez mais à cota alta, próximo ao convento e à Porta dos Carros - na Praça Nova, actual Praça da Liberdade.

Estas transformações conduziram à criação de novas vias estruturantes na cidade sendo exemplo a Rua de Mouzinho da Silveira (no séc. XIX, cerca de 1877), que permitiu um melhor acesso da zona ribeirinha até ao Largo de São Bento.

Com a revolução industrial e a invenção da máquina a vapor, surge um novo meio de transporte capaz de aumentar o comércio e o tráfego entre o Porto e outras cidades - o comboio.

Nos princípios o comboio circulava apenas de Braga até à estação de Pinheiro de Campanhã, e daí seguia até Gaia através da Ponte Maria Pia, que foi inaugurada em 4 de Novembro de 1877.¹

A população, a Associação Comercial do Porto e o Centro Comercial do Porto exigiam que se estudasse a possibilidade do comboio chegar a um ponto mais central da cidade do Porto, mais concretamente, num local próximo à Praça de D. Pedro IV.²

"Inaugurada que foi a ponte ferroviária sobre o Douro, cruzando o rio e permitindo a chegada da linha do Norte a Pinheiro de Campanhã em articulação com o sistema de transporte massivo de populações pelas linhas do Minho e Douro, gerou-se um novo quadro de desenvolvimento para a cidade pós-industrial. A elite portuense, atenta ao poder transformador gerado pelas populações oriundas do mundo rural periférico chegadas aos núcleos das comunidades urbanas, preparou-se para receber o impacto destas movimentações na vida económica, disputando o benefício da exploração de

¹ "O mosteiro da Nossa Senhora do Pilar... Para além da Serra.", p. 79

² "Estação de S. Bento - Marques da Silva", pp. 53 e 54

vasta mão de obra para os serviços da economia emergente. Uma mudança de paradigma que justificou, também, a progressiva concentração de comércios de várias escalas: mais poderoso e exportador o das empresas sediadas entre a Ribeira e a Alfândega Nova; mais armazenista e distribuidor regional o das bases dos negócios instaladas nas zonas de expansão norte, fora de muros. Uma dicotomia de crescimento que acabaria por se resolver com a definição do lugar da chegada do comboio ao lugar central da cidade moderna, representando a Estação um momento lapidar da evolução urbana do Porto.”³

O local escolhido para a Estação Central dos Caminhos de Ferro foi o local onde estava implantado o Convento de São Bento de Avé Maria, pela proximidade à Praça de D. Pedro e porque, desde 1834, após a extinção das ordens religiosas, este começou a degradar-se por falta de manutenção e foi sendo expropriado. Assim, em 1894, após a morte da última freira (1892) é dada a ordem de demolição do Convento para se iniciar a construção da estação.⁴

A conjugação destas circunstâncias culminou na transformação do lugar, demolindo-se um edifício religioso, para dar lugar à estação.

Foi inaugurada em 1916 uma nova porta da cidade – a Estação Central dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro.

³ “Estação de S. Bento – Marques da Silva”, p. 104

⁴ Idem, pp. 50 e 51



Fig. I Ilustração do Largo de São Bento onde se vê a Porta dos Carros



Fig. II Convento de São bento de Avé Maria

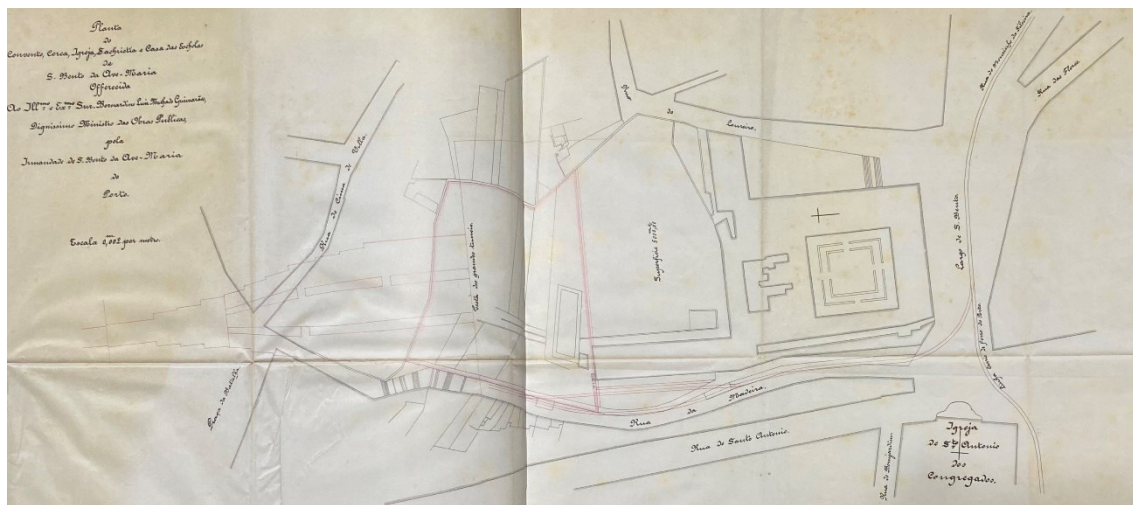


Fig. III Planta do Convento, Cerca, Igreja, Sacristia e Casa das Escolas de S. Bento de Avé Maria, 1893



Fig. IV Fotografia do convento após a sua demolição



Fig. V Fotografia do convento após a expropriação e alargamento do Largo de S. Bento

Do Convento à Estação - Uma cronologia

Em 1518, o rei D. Manuel I ordena a construção do Convento de São Bento de Avé Maria, nas hortas do bispo, junto à Porta dos Carros. O edifício é concluído apenas em 1528. (1518 – 1528)⁵ (ver imagem I)

Em 1535, o Papa Paulo III ordena a incorporação de várias ordens religiosas no Convento – ordens beneditinas.⁶

Em 1783 dá-se um incêndio no Convento e na Igreja, destruindo parte do edifício.

Em 1834, Joaquim António de Aguiar redige um documento que decretava a extinção das Ordens Religiosas em Portugal, o qual é assinado por D. Pedro IV – Liberalismo.

Em 1886, autorizam a expropriação de parte do convento para alargamento do Largo de São Bento de Avé Maria.⁷ (ver imagem II)

Em 1888 é autorizada a construção do lanço de caminho-de-ferro de Campanhã até próximo da Praça de D. Pedro IV, pelo Engenheiro Emídio de Navarro. Os trabalhos da extensão da linha e construção do túnel decorrem entre os anos de 1890 e 1893.⁸ (ver imagem III)

Em Maio⁹ de 1892 faleceu a última freira do Convento de São Bento de Avé Maria, chamada D. Maria da Glória Dias Guimarães.¹⁰

Em 1894 é dada a Ordem de demolição do Convento (ver imagem IV) e construção da gare provisória, em barracões de madeira, apenas na área de implantação do convento, mas mantendo parte da ruína e da igreja beneditina. Esta gare é inaugurada em 1896 com a chegada do primeiro comboio.

⁵ “Os painéis de Azulejo da Estação de S.Bento - História, Contexto e Iconografia”, p. 5

⁶ Ibidem

⁷ “Os painéis de Azulejo da Estação de S.Bento - História, Contexto e Iconografia”, p. 15

⁸ Idem, p. 21

⁹ “Estação S. Bento - Marques da Silva”, p. 51

¹⁰ O Mosteiro de São Bento de Avé Maria do Porto 1518/1899 (Dissertação de Mestrado em História de Arte em Portugal). Volumes I, p. 8

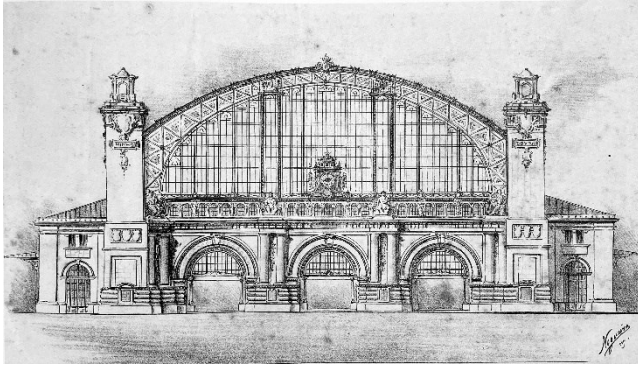


Fig. VI Alçado que JMS expôs na Câmara Municipal



Fig. VII Coro alto da igreja de do convento



Fig. VIII Ruínas da igreja do convento



Fig. IX Fotografia da Estação Central de S.Bento

Durante este período, José Marques da Silva que tinha estudado arquitectura na faculdade de Belas Artes do Porto, e que apesar de estar em Paris, na escola de Beaux-Arts a estudar para obter o diploma de arquitecto, mantinha-se atento às preocupações dos portuenses, e quase como um ensaio, apresenta a Prova para obtenção de Diploma de Arquitecto com o tema “Gare Central”, em 1896.

É escolhido José Marques da Silva para desenhar a Estação Central do Porto, que a desenha inspirada na obra do seu Mestre Victor Laloux – autor da Gare de Tours e Gare D’Orsay.

Em 1900, o Rei D. Carlos I desloca-se ao Porto e faz as honras da colocação da primeira pedra da estação “...colocada no cunhal da Rua da Madeira...”. (Fernandes E. L., 2010) p. 31

Nesta data ainda permanecia intacta a igreja do convento e é requisitado ao “...Conde de Samodães, Inspector da Academia de Belas Artes (...)” (Cardoso, Tavares, & Emanuel, 2019)p. 51, que avalie o edifício e de mais elementos de valor artístico. O Conde fazia parte da Irmandade de S. Bento de Avé Maria, mas não obstante os pareceres deste, a igreja foi demolida em 1902.¹¹

De 1897 até cerca da data de inauguração, o projecto sofre várias alterações primeiro na fase de concepção, em que é pedido ao arquitecto que reduza os ornamentos na fachada, por questões económicas. E posteriormente, sofre alterações no decorrer da obra, devido à circunstância de JMS ser afastado do acompanhamento de obra.

A 5 de Outubro de 1916 é inaugurada a Estação Central dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro.

Três curiosidades sobre a história do convento, que descobrimos durante as pesquisas efectuadas sobre o sítio e o edifício:

- I. Segundo o website “monumentos desaparecidos”¹², ficamos a saber que os três arcos existentes numa das fachadas do convento (fachada oeste), foram, depois da sua demolição, utilizados na construção do Casino da Ponte, em Vila Nova de Gaia. (ver imagem XX)

¹¹ “Estação S. Bento - Marques da Silva”, p. 51

¹² <http://monumentosdesaparecidos.blogspot.com/2014/01/casino-da-ponte-vila-nova-de-gaia.html>



Fig. X Báculo da Abadessa do Convento de S. Bento de Avé Maria

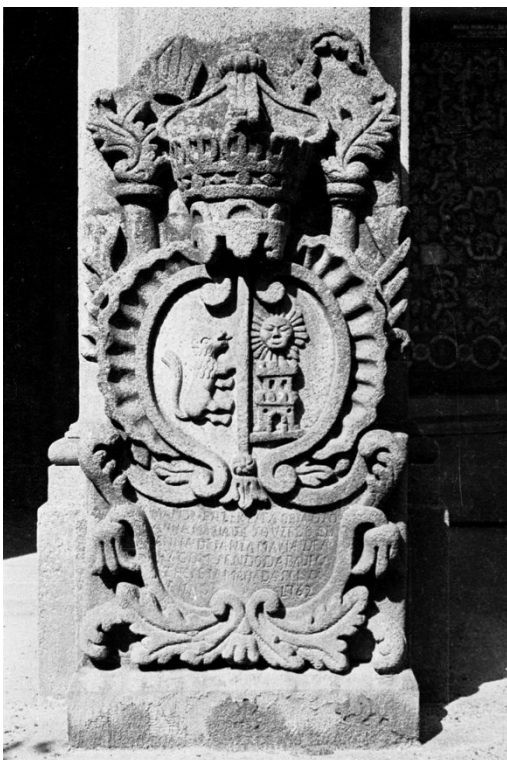


Fig. XI Brasão da casa do capelão do Convento de S. Bento de Avé Maria

- II. Muitos bens foram vendidos pelas freiras, após a extinção das ordens religiosas, porque estas viviam períodos de grandes dificuldades. Inicialmente alguns imóveis, como é o caso da casa do capelão, cujo brasão da ordem beneditina, se encontra actualmente no Museu Soares dos Reis. (ver Fig. XI) Os bens de menor dimensão, foram leiloados à porta do convento, sendo desconhecido o paradeiro da maior parte dos bens. É possível visualizar o báculo da abadessa do convento, no Museu Nacional de Arte Antiga. (ver Fig. X)¹³
- III. As pedras da igreja do convento, foram entregues à Irmandade de Cedofeita que pretendia construir uma nova igreja e que supostamente prometeu à população a reconstrução da fachada demolida na nova igreja. No entanto as pedras da igreja beneditina foram apenas usadas na fundação.¹⁴

¹³ “Porto Desaparecido”, pp. 74 e 75

¹⁴ Idem, p. 93

ESTAÇÃO DE SÃO BENTO

Neste capítulo, pretendemos fazer uma análise do geral para o particular, para perceber as alterações introduzidas no espaço urbano, como consequência da demolição do edifício do Convento e da construção da Estação.

Dividimos esta análise em três subcapítulos. No primeiro, reflectimos sobre algumas noções definidoras do património, no segundo focamo-nos particularmente no estudo do sítio e, no terceiro, centramo-nos no edifício. Neste último, analisamos a sua evolução, desde a concepção à materialização, com uma postura crítica.

Noções patrimoniais

“Património ⁽¹⁵⁾. Esta bela e muito antiga palavra (...) Requalificada por diversos adjectivos (genético, natural, histórico...) (...) Património histórico. A expressão designa um fundo destinado ao usufruto de uma comunidade alargada a dimensões planetárias e constituído pela acumulação contínua de uma diversidade de objectos que congregam a sua pertença comum ao passado (...) O património histórico e os comportamentos que lhe estão associados encontram-se presos em estratos de significação cujas ambiguidades e contradições articulam e desarticulam dois mundos e duas visões do mundo.”¹⁶

Geralmente, assume-se o património como algo intocável e imutável, e existem elementos considerados património que se poderiam manter nessa condição, como uma canção ou uma estátua.

Mas quando nos referimos a arquitectura será que devemos manter a mesma forma de encarar esse património?

Um edifício não é apenas um símbolo, não é apenas um grande objecto decorativo de uma cidade, nem apenas um espaço para cumprir uma função. É uma conjugação

¹⁵ “«Bem de herança que passa, de acordo com as leis, dos pais e das mães para os filhos», *Dictionnaire de la langue française* de E. Littré.”

¹⁶ Cit. In “Alegoria do Património”, p. 11

de valores materializados numa obra construída. É um espaço que nos permite criar organização, conforto, abrigo, segurança, deslumbramento, êxtase, etc.

É projectado com um propósito e função respeitando uma série de condicionantes, que muitas vezes limitam o desenho “perfeito” (se isso existir). E, por muitas vezes ser condicionado ou mal-executado, torna-se um símbolo apenas pelo seu tempo de existência, pela “memória comum” que se espalha pela população, pela imagem que ocupa num determinado espaço da cidade. E até ao momento em que o edifício seja considerado património, pode sofrer muitas alterações devido às necessidades que se vão apresentando, conforme os usos que alberga, e as mudanças que o tempo proporciona. Como escreveu F. Choay, “A história da arquitectura, desde a época romana ao gótico flamejante ou ao barroco é legível em parte dos grandes edifícios religiosos europeus (...)”¹⁷

Assim, resultaram muitos dos edifícios alterados, presentes nas nossas cidades e em todo o mundo. “Na Europa, como noutros locais, a inflação patrimonial é igualmente combatida e denunciada por outras razões: custos de manutenção, inadaptação às necessidades actuais, acção paralisante sobre os grandes projectos de ordenamento do território.”¹⁸

Mas será que se deverão conservar dessa forma?

Não será aceitável que um projecto, mesmo intervindo em património e alterando parcialmente a sua imagem, possa melhorar a arquitectura e urbanismo do lugar?

Uma intervenção que o torne mais funcional, mais belo e que lhe permita continuar a sua história, sem apagar as marcas do tempo, pode conferir-lhe a oportunidade de se adequar às necessidades que vão surgindo.

Segundo F. Choay “A sedução de uma cidade como Paris resulta da diversidade estilística das suas arquitecturas e dos seus espaços, que não devem ser travados por uma conservação intransigente, mas continuadas; é o caso da pirâmide do Louvre.”¹⁹

Com base nestes pressupostos teóricos julgamos ser justificável a intervenção proposta para a reconversão parcial da Estação de São Bento, evitando uma

¹⁷ Idem, p. 16

¹⁸ Idem, p. 15

¹⁹ “Alegoria do Património”, p. 16

interpretação museológica deste edifício e optando pela sua adequação às necessidades contemporâneas.

O sítio

Como já abordamos nesta memória, parte do convento foi demolida, após expropriação, para alargamento do Largo de São Bento – actual Praça de Almeida Garrett – exigência gerada pelo aumento de tráfego.

Com esta demolição, pelo alargamento do Largo de São Bento, e pela abertura da Rua Mouzinho da Silveira e da (actual) Avenida D. Afonso Henriques, este sofre uma deslocação para zona Oeste.

Com o aumento do Largo, que passa a rematar o novo eixo gerado pela Rua Mouzinho da Silveira – estabelecendo uma ligação mais directa e rápida entre esta zona e a zona ribeirinha da cidade; e pelo aumento da circulação na Rua de Santo António (actual Rua 31 de Janeiro), o espaço envolvente do, ainda, convento ganha uma nova escala e importância no tecido urbano da cidade.

Podemos deduzir que: por estas alterações urbanas, pela proximidade à Praça D. Pedro IV, pelas várias propostas em estudo para ligação ao tabuleiro superior da Ponte Luís I e pelo facto da extinção das ordens religiosas ter permitido secularizar os seus bens imóveis, revertendo-os para propriedade do estado, se reunissem as condições para que este lugar – onde se implantava o convento – fosse escolhido para implantar a Estação Central do Porto.

O edifício

Com a Revolução Industrial e o progresso que esta trouxe – invenção da máquina a vapor – e a sua adaptação aos meios de transporte, o comboio ganha protagonismo como principal meio de deslocação de pessoas e mercadorias.

Nessa sequência, e tal como referido anteriormente, a estação surge pela vontade que a população, a Associação Comercial do Porto e o Centro Comercial do Porto tinham em que existisse um ponto de chegada e partida de pessoas e mercadorias a uma zona mais central da cidade do Porto, próximo da Praça de D. Pedro IV.

Às alterações urbanas no desenho da cidade e à extinção das Ordens Religiosas (referido anteriormente no texto desta memória), junta-se a vontade de demonstração de força e poder por parte da Burguesia do Porto. É lançado um concurso público para a realização da tão desejada Estação Central dos Caminhos-de-ferro do Minho e Douro.

Enquanto ideia de projecto, a estação era entendida como um símbolo do progresso²⁰ da cidade e, assumindo a tipologia de estação *terminus*, seria simbolicamente, uma nova porta de entrada e saída da cidade - quer para pessoas como mercadorias.

Ainda que, estando ausente em Paris a estudar Arquitectura nas Beaux-Arts e a trabalhar com Laloux, José Marques da Silva, estando a par destas alterações e preocupações existentes na cidade do Porto, apresenta o seu projecto para obtenção do diploma de Arquitecto intitulado "...Gare Central, respondendo explicitamente às exigências portuenses e às hesitações e peripécias de um concurso público nacional aprovado, em 89, pelo Governo. (...)"²¹

Em 1897, o arquitecto expõe na Câmara Municipal um primeiro alçado do projecto que seria realizado em granito de S. Gens, o qual sofre alterações por novas exigências programáticas - é pedido a JMS que o edifício da Estação de São Bento integrasse, também, os serviços de telégrafo-postal e correios (ver Fig. XII e Fig. XIII) "(...) um dos elementos que se revelará condicionador dos projectos de Marques da Silva, por indefinição do programa e oscilação de critérios que se manterão, pelo

²⁰ "Estação S. Bento - Marques da Silva", p. 57

²¹ "O Arquitecto José Marques da Silva e a Arquitectura do Norte do País na Primeira Metade do Séc. XX", p. 103



Fig. XII José Marques da Silva, Alçado Poente do Conjunto, Estação e Projecto para o edificio dos Correios e Telégrafos, 1911

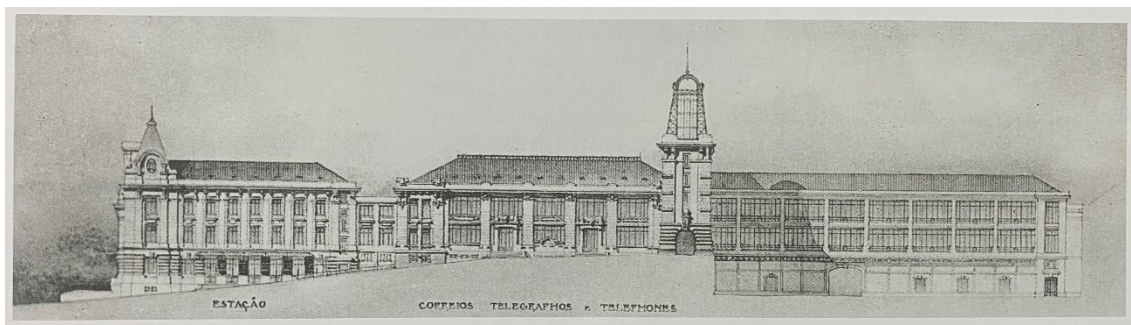


Fig. XIII José Marques da Silva, Alçado Sul do Conjunto, Estação e Projecto para o edificio dos Correios e Telégrafos, 1911

menos, até 1911!”²². Consideravam que a instalação na Praça da Batalha não era suficiente, estava muito afastada e não reunia todas as condições dignas ao serviço.

No entanto, as soluções desenhadas para cumprir esta exigência nunca chegaram a avançar, ficando a estação central, dividida em dois grandes programas: passageiros e mercadorias. O programa dedicado aos passageiros desenvolvia-se no corpo principal em forma de U com sala de bagagens; salas de espera com distinção de classes; instalações sanitárias e local de venda de bilhetes – no piso 0. Nos restantes pisos, desenvolvia-se a parte administrativa dos caminhos-de-ferro do Minho e Douro.

O programa dedicado às mercadorias desenvolvia-se nos dois corpos laterais – cais cobertos de mercadorias, com desenho mais simples e adossados ao corpo principal (Alas Norte e Sul).

Para permitir a implantação da estação neste local, e a ligação à (actual) estação de Campanhã, foi necessário perfurar uma rede de túneis na escarpa da Batalha. Implantou-se neste lugar uma grande plataforma rectangular “70,50 m por 180 m de comprimento”²³ que fica envolvida pela Rua da Madeira, Rua do Loureiro – com pendentes bastante acentuadas – e Praça de Almeida Garrett. Para resolver as diferenças altimétricas, no limite que confronta com a Praça de Almeida Garrett, o arquitecto desenhou uma via secundária, em frente à fachada principal do edifício, de forma a criar uma transição mais suave.

Com a transformação urbana que este gerou acentua-se, neste local, um problema que muito foi estudado, mas nunca ficou bem resolvido – o nó de convergência da Rua do Loureiro, Avenida Infante D. Henrique, Rua Mouzinho da Silveira e Praça de Almeida Garrett.

Verificamos que a construção não respeitou o projecto. Este sofreu várias alterações, durante a fase de desenho, devido a questões económicas, e outras durante a fase de execução. Muitas das alterações prenderam-se com factores económicos, para redução de custos, e visaram essencialmente a redução de elementos decorativos, tendo-se mantido, no entanto alguns elementos alusivos às regiões do Minho e Douro – uvas, frutas, rosas, entre outros.

²² “Estação S. Bento - Marques da Silva”, p. 57

²³ “Estação S. Bento - Marques da Silva”, p. 8 – digitalização da memória descritiva do projecto de JMS



Fig. XIV Fotografia, a partir da plataforma, onde se observa a ligação entre a cobertura e o corpo principal do edifício



Fig. XV Fotografia, a partir da plataforma, onde se observa a ligação entre as coberturas dos corpos de mercadorias e o corpo principal do edifício

Outras alterações foram causadas pelo facto do arquitecto Marques da Silva ter sido afastado do acompanhamento das obras, conduzindo a muitos dos problemas que se podem observar actualmente.²⁴

As necessidades funcionais para as quais a estação foi projectada foram-se alterando com o desenvolvimento social, industrial e tecnológico.

A sua principal função - transporte de passageiros - mantém-se, mas o tráfego de mercadorias foi extinto e transferido para outro ponto ferroviário - o Porto de Leixões. Assim, parte do edifício perde a sua função e fica descontextualizado no tempo.

Partindo para uma análise crítica, constatamos que há, actualmente, uma desadequação do desenho da estação e das suas funções perante as necessidades contemporâneas. Pela mistura de funções e geração de espaços desorganizados - actualmente, a estação está dividida entre funções da CP/REFER/IP e concessionada a outros usos - hostel, café, STCP, lojas e alguns dos seus espaços estão desocupados e devolutos, maioritariamente nos corpos de mercadorias.

Pela falta de qualidade espacial nos limites laterais da estação, que se poderiam classificar como espaços expectantes, resultantes da falta de uso. Estes espaços foram outrora um local de alfândega, mas uma vez extinta este programa no edifício, estes espaços passaram a ser local de estacionamento, funcionando actualmente, do lado sul um parque de estacionamento privado, da REFER.

Verificamos que existem conflitos da cobertura da gare com o corpo principal, pela forma como se apoia no edifício - o metal perfura a parede e a cantaria de pedra, para se fixar, de uma forma que não parece ter sido projectada por Marques da Silva. (ver imagem XIV)

Dessa mesma forma, verificamos, também, a existência de conflitos dos corpos laterais de mercadorias com o corpo principal, principalmente na cobertura destes, e pela forma como se liga ao corpo principal sem cuidado de remates, como uma qualquer construção de um edifício pobre que se remedeia com um pouco de argamassa. (ver imagem XV) Para além destes conflitos construtivos, estes elementos apresentam conflitos formais, na falta de transição entre os corpos de mercadorias, que se desenvolvem longitudinalmente ao longo do espaço - mais estreitos e mais baixos que o corpo principal - construções estas que, ainda que realizadas de raiz, pelo que se pode apurar pelos documentos consultados, pelo seu

²⁴ "Estação S. Bento - Marques da Silva", p. 67

aspecto formal, estético e pela forma como se liga ao corpo principal, até passariam por ser de uma fase posterior de construção, se não mesmo de um outro autor.

Consideramos que a falta de uma ligação directa entre os pisos superiores das alas Sul e Norte do edifício principal, numa cota superior, que não a do piso 0, criam uma ruptura neste, contribuindo para que em cada Ala do edifício possam funcionar diferentes programas, como se verifica actualmente e como já referimos anteriormente.

Estes problemas detectados resultaram, essencialmente, de circunstâncias económicas e economicistas, do afastamento do arquitecto no decorrer da obra, de alterações promovidas, impulsivamente, nos espaços, ao longo do tempo, numa tentativa de responder a necessidades momentâneas e pontuais.

Com este tipo de intervenções pouco ponderadas e que visavam adaptar as suas salas a funções que pudessem sustentar a sua existência, o edifício foi sendo alterado e ajustado, mas as alterações promovidas não deixaram de ser soluções temporárias, que não fizeram o edifício viver, mas apenas para sobreviver. Este tipo de intervenção acontece quando o entendemos e tratamos como uma soma de partes e não como um todo, uno.

A sua configuração e imagem mostra-nos a sua história, mas a evolução pede transformação: maior fluxo de passageiros; ausência de serviço de transporte de mercadorias. O edifício está desadequado às necessidades actuais, pelas transformações provocadas pela evolução no comboio – de vapor para eléctrico - o que exige novas estruturas na estação, alterando assim a sua imagem.

PROPOSTA DE INTERVENÇÃO

Neste capítulo pretendemos dar resposta aos problemas identificados no capítulo anterior. Num primeiro subcapítulo mencionamos as referências que informaram a proposta, quer ao nível teórico como prático. Seguindo, assim, o método científico para elaboração de um projecto, em que após a escolha do lugar e análise do mesmo, procuramos perceber as formas como problemas semelhantes já foram abordados e resolvidos, obtendo assim mais conhecimento que nos ajudasse a tomar uma postura crítica quanto às soluções a propor, tendo em conta que a intervenção se realiza num edifício classificado como Imóvel de Interesse Público.

No segundo subcapítulo descrevemos a memória do processo de trabalho até alcançar a proposta final.

Referências que informaram a proposta

Teórica:

Teoria do restauro – Cesare Brandi

Prática:

1. Santa Caterina Market | Miralles Tagliabue EMBT
2. Encants Market | b720 Fermín Vázquez arquitectos
3. Train Station, Restoration, Chicago, United States | Goettsch Partners
4. Train Station, Metro Station, Guangzhou, China | TFP Farrells
5. Train Station, Renovation, Burgos, Spain | Contell-Martínez Arquitectos
6. Train Station, Adaptive Reuse, Renovation, London, United Kingdom | John McAslan + Partners
7. Dresden Central Station, 2006 - Dresden, Germany | Foster and Partners
8. Musee d'Orsay, Paris, França | Gae Aulenti
9. Matera Fal Central Station, Matera, Italy | Stefano Boeri Architetti
10. Estruturas tensesis | Frei Otto
11. Museo di Castelvecchio | Carlo Scarpa



Ref. 1



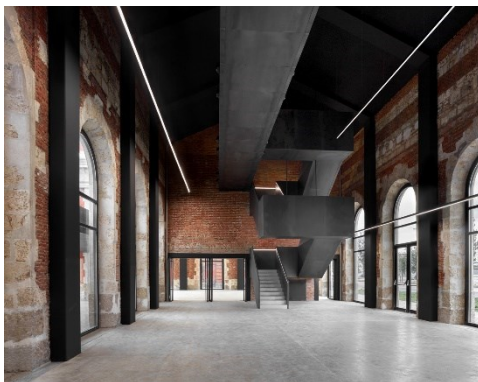
Ref. 2



Ref. 3



Ref. 4



Ref. 5



Ref. 6



Ref. 7



Ref. 8



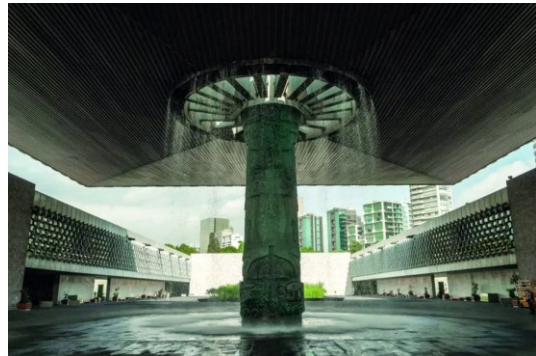
Ref. 9



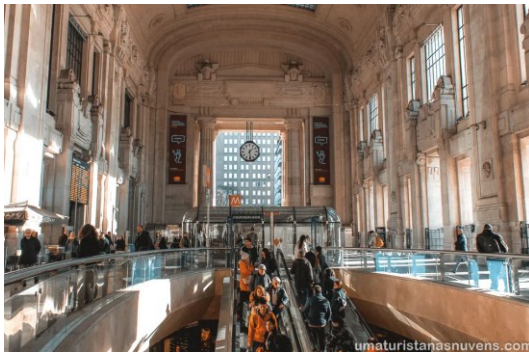
Ref. 10



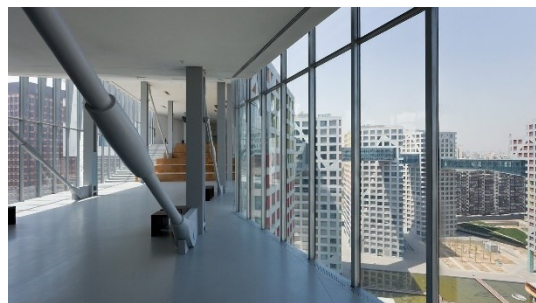
Ref. 11



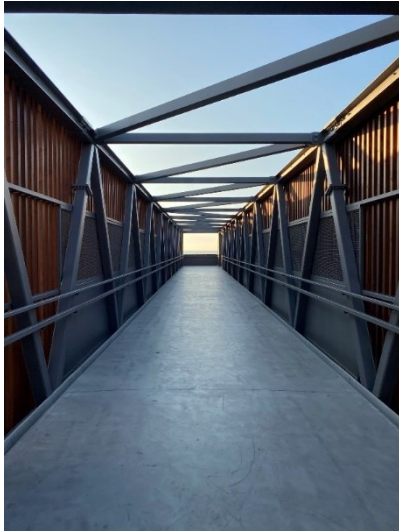
Ref. 12



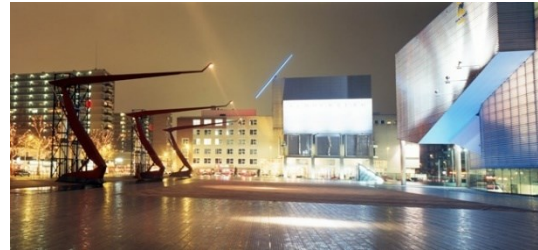
Ref. 13



Ref. 14



Ref. 15



Ref. 16



Ref. 17



Ref. 18



Ref. 19



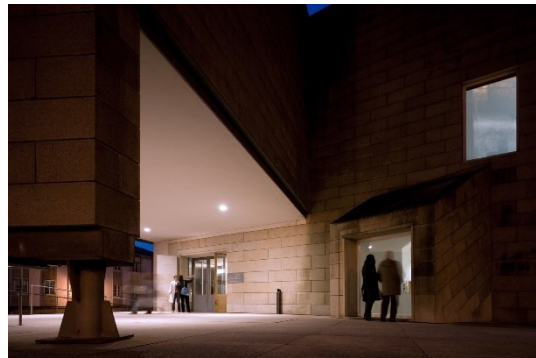
Ref. 20



Ref. 212



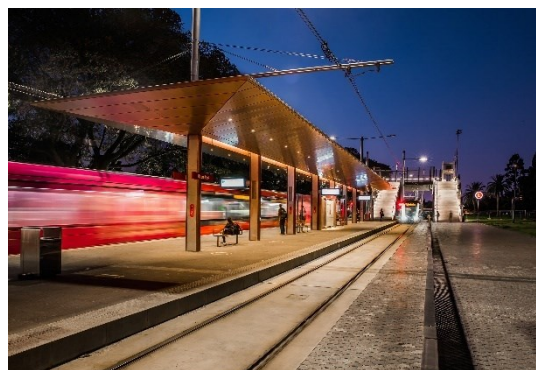
Ref. 23



Ref. 24



Ref. 22



Ref. 23

12. Museu Nacional de Antropologia, México | Pedro Ramírez Vázquez, Jorge Campuzano e Rafael Mijares
13. Estação Central de Milão
14. Linked Hybrid, Beijing, China 2009 | Steven Holl Architects
15. Passagem pedonal superior Norte, Espinho | ReCaFe
16. Schouwburgplein, Rotterdam, NL | West8
17. Palácio do Marquês de Castelo Rodrigo | João Rapagão e César Fernandes
18. Restauro do Mosteiro de São Bento da Vitória | Carlos Guimarães e Luís Soares Carneiro
19. Department of Islamic Arts of the Louvre Museum | Rudy Ricciotti
20. Great Court at the British Museum, 2000 - London, UK | Foster and Partners
21. Pedestrian Bridges (And Their Construction Details) | ArchDaily
22. Museu Louvre Lens - SANAA
23. Gallery of Salburúa Nature Interpretation Centre / QVE Arquitectos - 9
24. Galeria de Centro Galego de Arte Contemporânea | Álvaro Siza
25. Multifunctional Bridge Over River Danube | ARCVS Design
26. Sydney CBD and South East Light Rail | GRIMSHAW

Proposta

A Estação de São Bento é, como já referido, uma porta de entrada e saída da cidade, um local de passagem, de espera, um ponto de encontro. Este seria o ponto de partida para um projecto – estudar a possibilidade de reconverter o edifício para necessidades e usos e mais contemporâneos.

Após a escolha, o passo seguinte foi procurar informação gráfica e teórica relativa a este. Não foi uma tarefa fácil, pois existe mais informação gráfica dos primeiros desenhos do arquitecto Marques da Silva, do que informação gráfica actual, pelo menos de fácil acesso. Deste modo, foram-nos facultadas peças desenhadas com alguns anos de diferença da realidade actual, por questões de segurança do funcionamento das entidades nele presente.

Foi uma das dificuldades encontradas no início, tentar conciliar as versões anteriores, com o que conseguíamos observar do edifício e com a cartografia da Câmara Municipal do Porto de 2005. Dada esta circunstância, muitos dos espaços foram desenhados por aproximação e suposição do que conseguimos ler nas peças desenhadas e no edifício.

Numa primeira abordagem, detectamos os problemas já referidos, e pensamos como primeira solução para resolução desses, a reorganização do programa existente no conjunto, no que refere à empresa da CP, distribuindo o programa pelo edifício principal e substituir a cobertura central da gare e os corpos laterais de mercadorias, por uma cobertura nova.

Essa cobertura abrangia a área da existente, expandindo-se parcialmente para as laterais e teria uma forma orgânica ondulante, para marcar formalmente determinados eixos visuais. Um dos pontos interessantes na envolvente da estação é o casario diversificado em cores, cérceas e forma. A cobertura seria materializada em chapa metálica espelhada, para reflectir o movimento constante diário que se observa na gare, pela chegada e partida de comboios e pessoas. A intenção desta solução era manter o espaço abrigado para os utilizadores, trazer a contemporaneidade ao edifício e abrir o espaço da gare aos limites laterais da estação, criando uma nova praça e uma forma diferente de usar o espaço.

Era uma solução radical e frágil, porque eliminava a cobertura central e todos os elementos da arquitectura de ferro e imagem industrial presente na estação. E seria frágil apoiar esta nova estrutura nos pilares de ferro existentes.

O facto de toda a cobertura ser metálica e opaca, retirava luz no espaço de espera, logo após a entrada na gare. Não seria a solução a adoptar, porque não era essa a atmosfera que queríamos que se fizesse sentir naquele espaço. Queríamos manter e aprofundar a ideia do arquitecto Marques da Silva - "*Sair-se da escuridão de um túnel e penetrar num espaço iluminado em que a luz abundantíssima entra em jorros, deve produzir no viajante, logo ao entrar da cidade, uma agradabilíssima impressão*".²⁵

Foi uma falha que nos obrigou a repensar o edifício e a procurar perceber-lo ao detalhe, através de um levantamento do existente. Porque sem o edifício nada faria sentido.

Esta fase de levantamento levou-nos a olhar mais detalhadamente para todos os seus elementos e a encontrar mais desarmonias no seu desenho – desalinhamentos, descontinuidades, soluções provisórias (por serem pouco ponderadas) - reforçando a ideia de que os corpos de mercadorias não têm relevância para serem preservados. No entanto, a cobertura de gare, apesar da sua fraca integração no conjunto, tem características que se devem preservar, como já referimos, pelos pilares metálicos em ferro forjado, inspirados no desenho das colunas clássicas gregas, em conjugação com toda a estrutura em treliça metálica, características da arquitectura industrial. Neste ponto, temos a certeza que a cobertura da gare é para preservar, ficando por resolver a sua ligação ao edifício, e que os corpos de mercadorias podem ser substituídos, para dar lugar a uma grande praça atravessada por comboios e pessoas.

Repensando a parte programática do projecto, pensamos que faria sentido e seria interessante criar uma comunicação entre a Ala Norte e Sul do corpo principal, permitindo assim uma continuidade do programa ao nível do piso 1 e 2.

Desta forma, percebemos que seria uma hipótese a explorar o desenho de um novo corpo que iria permitir a ligação entre as duas alas do edifício. Propomos a materialização de um corpo novo que respeita os alinhamentos e alturas do edifício principal, que o pretende completar do ponto de vista formal e funcional, sem se impor no espaço. Com esta solução colmatamos, o que interpretamos ser uma lacuna do edifício.

²⁵ "O Arquitecto José Marques da Silva e a Arquitectura do Norte do País na Primeira Metade do Séc. XX", vol. I, p. 149

Pretendemos que a implantação do corpo novo em junção com o edifício principal, forme um quadrado com a proporção perfeita, remetendo para o claustro existente no convento de São Bento de Avé Maria, que foi demolido para a construção da estação e do qual não resta marca. (ver Fig. XVII) Com o desenho desta nova praça interna, limitada pelos edifícios e na sequência da intenção de manter a estação como um espaço bastante iluminado e aberto à cidade, pensamos que o caminho seria através do desenho de uma cobertura transparente neste espaço, para maior conforto do utilizador, que seria realizada em estrutura metálica e vidro no alinhamento e cota das platibandas, para que seja visível a fachada interior do edifício por completo (circunstância que não se verificava com a actual cobertura - limitava a visibilidade da fachada ao piso 1). Este espaço de encontro, de pausa, de espera e de passagem será a grande sala de recepção da estação, após o vestíbulo, com a sua cobertura em vidro que transforma o espaço, tornando-o mais luminoso e maior pois permite a continuidade visual para o exterior – céu.

Nos primeiros esboços que consultamos, também o arq. Marques da Silva desenhou uma cobertura central em vidro e ferro, inspirada nas obras do seu mestre Laloux e no que se construía em Paris. (ver Fig. XVI)

No decorrer do processo, detectamos outra lacuna – onde ficariam os carros que actualmente estacionam nos parques privados, existentes nos espaços adjacentes aos corpos de mercadorias?

Analizando os fluxos de mobilidade nesta zona da cidade, em particular os movimentos de chegada e partida à estação, concluímos que os utilizadores se deslocam de diversos meios: a pé; de bicicleta; de mota; de viatura particular; de táxi ou TVDE; de transportes públicos (autocarro, metro – existem pontos de acesso muito próximos).

Se nos deslocamos em meio de transporte privado onde estacionamos? Sendo uma questão pertinente e devido ao elevado tráfego na cidade, achamos importante reflectir no projecto a resposta a esta questão, incluindo um espaço onde se pode estacionar os veículos – um dos principais meios utilizados para chegar à estação, ou dela partir para outro destino.

A forma, que julgamos ser adequada para a materialização desta ideia será a do desenho de um parque subterrâneo, porque desta forma permite um melhor acesso e circulação por via automóvel, com ligação às duas ruas adjacentes à estação - Rua do Loureiro e da Madeira. A construção num piso inferior, permite uma maior capacidade de lugares, reservando o piso 0 apenas para utilização pedonal. Criando uma praça, atravessada por comboios, mas com a continuidade espacial que se faria sentir nas hortas do convento. Para permitir uma maior versatilidade do uso do

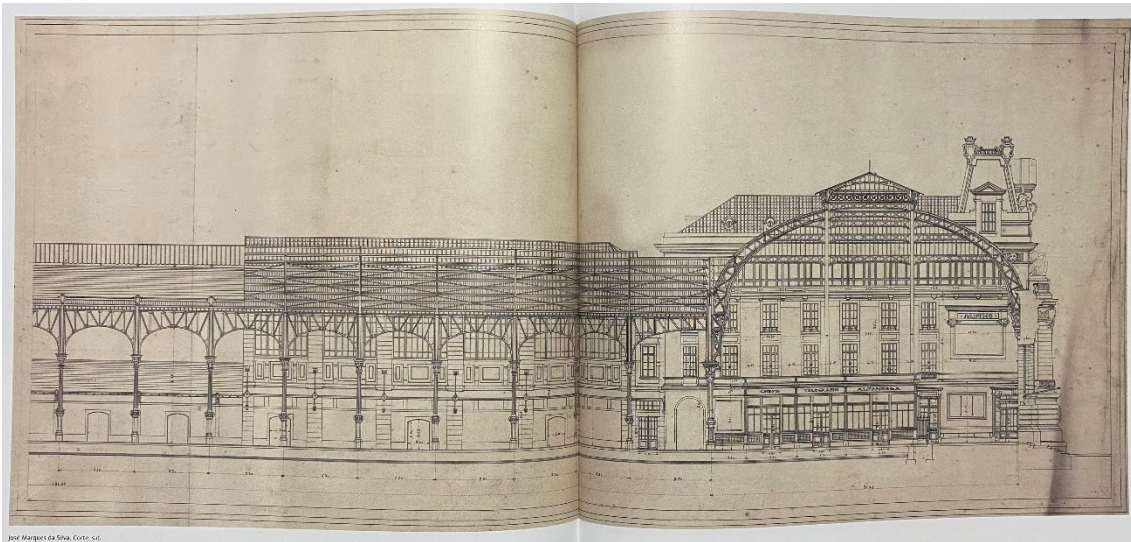


Fig. XVI José Marques da Silva, Corte, s. d.



Fig. XVII Claustro de São Bento de Avé Maria

espaço e na tentativa de melhorar a sua qualidade, a expansão e abertura provocados pela eliminação dos corpos de cargas, possibilita que a estação seja percebida de outra forma, com maior comunicação às ruas e quarteirões envolventes.

Em resposta às alterações que podíamos preconizar no edifício principal da estação, e segundo as informações que tínhamos sobre o seu projecto original e alterações posteriores, surgem novamente as dúvidas do que teria relevância para a imagem do edifício, sobre onde e como intervir. Sobre se a opção certa será repor elementos que faltam imitando os originais, ou desenhar novos.

Devemos eliminar todos os acrescentos que não correspondem ao projecto original, realizados à posteriori para suprir necessidades que o programa requeria?

Segundo a análise que fizemos, verificamos que foi adicionado, ao projecto original, uma espécie de piso intermédio, entre o piso 0 e 1, possivelmente para dar resposta à necessidade de mais espaço de trabalho. Esta alteração, retirou a nobreza deste piso, privando os utilizadores de um espaço mais amplo e com tectos profusamente desenhados e estucados à semelhança do tecto do vestíbulo (como se pode observar, também, no tecto do espaço da actual bilheteira). Em junção com este piso intermédio, foram compartimentados os espaços à cota da gare, das alas norte e sul com o fim de aí instalar uma sala de espera mais pequena - do que a projectada por JMS - um espaço de armazenamento de bagagens, uma cafetaria, instalações sanitárias e estabelecimentos comerciais. Este acréscimo, provocou no espaço mudanças ao nível das fachadas, com o intuito de proporcionar luz e ventilação nos novos espaços criados, nomeadamente através da abertura de portas e óculos - nas fachadas voltadas para a gare, Norte e Sul, com um desenho simétrico - e vigas de betão com capeamento de pedra, em três dos vãos das fachadas exteriores Norte e Sul, para rematar o topo da laje do piso intermédio criado.

Se optarmos pela eliminação das alterações ao projecto original, será que podemos fazer uma eliminação selectiva?

Consideramos, que o piso intermédio não apresenta relevância para ser preservado, pela sua qualidade formal e espacial, pela ruptura que introduz no espaço e por ter compartimentações que não fazem falta ao programa, que é perfeitamente organizável nos restantes pisos do edifício. Desta forma, propomos eliminar o piso intermédio para voltar a repor o pé direito original do piso 0 e, assim, repor o carácter nobre deste espaço. Recuperando a sua escala e adoptando-o ao novo programa. Nesta sequência, pensamos que faz sentido, de acordo com esta proposta, a eliminação das vigas de betão e a reposição das portas exteriores, com um desenho igual às existentes. Não queremos com isto reverter o edifício à sua forma original,

mas sim completar a unidade do alçado – nas fachadas exteriores Norte e Sul. No que respeita às fachadas interiores, optamos por manter as alterações existentes nas fachadas, preservando essas marcas do tempo, porque potenciam a reconversão proposta desse espaço e se adequam ao desenho do novo programa. São elementos que não se desenquadraram da imagem geral do edifício, apesar de terem sido acrescentados em fase posterior.

Assumindo a mesma posição crítica que nos impulsionou a repor a unidade de conjunto das caixilharias dos alçados Norte e Sul, propomos a deslocação das grades de protecção - existentes no topo das linhas férreas - juntamente com o recuo das linhas, para permitir a edificação da praça rectangular coberta, que remete para o claustro, e o novo corpo que a limita. E verificando, com o levantamento do edifício, a ausência de uma destas grades na plataforma de embarque, mais a norte, propomos a sua reposição, não querendo, com isto, realizar um “falso histórico”²⁶, mas repor a unidade formal do conjunto - situação que não se verificaria se optássemos por realizar uma grade nova.

Este projecto, não constituindo uma excepção à metodologia, foi sofrendo várias alterações conforme se pensava o espaço e se validava em desenho a exequibilidade da solução, de acordo com a base teórica e posição crítica que adoptamos.

O programa que propomos:

Piso -1: Parque de estacionamento; zona técnica; posto de vigilância e segurança com instalação sanitária e espaço de vestiário; espaço de armazenamento de limpeza e manutenção.

Piso 0: Bilheteira; vestíbulo; livraria; sala de espera com compartimentos para armazenamento de bagagens; cafeteria; espaço de armazenamento de limpeza e manutenção.

Piso 1 e 2: Gabinetes; salas de reunião; arquivo; sala de convívio de funcionários, instalações sanitárias funcionários, espaço de armazenamento de material de limpeza.

Em suma, propomos um corpo novo, que complete o conjunto edificado – ligando-o através de um elemento mais estreito (ponte), realizado em estrutura metálica e forrado a chapa perfurada, que marque a transição entre os dois. O novo corpo será materializado em lajes betão, estrutura de ferro e revestido a vidro, inspirado na linguagem da arquitectura industrial, contemporânea da origem do comboio. Este,

²⁶ “Teoria do Restauro”, p. 6

em conjunto com o edifício principal forma um praça quadrangular que será coberta com uma cúpula, materializada numa composição de barras tubulares metálicas e vidro, sendo pontualmente aberta ao centro, com a intenção de ser permeável à água e acentuar o ponto central do espaço – como acontecia nos claustros – mas neste caso, essa centralidade é marcada por um elemento no tecto desse espaço que indica o caminho descendente da água, até ser recolhida no pavimento, num elemento circular, de nível com o restante pavimento, preenchido com granito britado. O restante pavimento será em betão, com a métrica indicada no desenho da planta, assim como o restante pavimento do piso 0, com excepção da marcação dos pilares de ferro que se removeram, que será feita em granito e do contorno das plataformas de embarque que se manterão, também, em pedra de granito. Na linha a seguir a esse contorno em pedra de granito, propomos uma faixa em pitões de aço para marcação de pavimento táctil e antiderrapante, para alertar da proximidade da linha de comboio.

O corpo novo estabelece, para além da ligação horizontal do edifício principal, a ligação vertical entre os vários pisos – do piso -1, onde desenhamos o parque de estacionamento, ao piso 2.

Esta ligação vertical é marcada pelo desenho de um vazio, que permite a continuidade visual em todo o pé direito deste e se relaciona com o desenho de poços de luz, que pontuam o piso 0, reforçando a ideia de permeabilidade vertical. Os poços de luz, com bancos adossados, possibilitam momentos de pausa e contemplação, ajudam a organizar o espaço e permitem a entrada de luz no piso -1.

Propomos preservar parcialmente a cobertura da gare, actualmente existente na estação. Datada de 1910, desenhada e calculada por Marques da Silva. Marca da arquitectura do ferro, da época da revolução industrial. Composta por treliças metálicas apoiadas em pilares de ferro forjado e ornamentados com a ordem composta no capitel, por acharmos que é um elemento que faz parte da imagem do edifício e lhe acrescenta valor formal e material. Continua a ser, também, um elemento útil no espaço, abrigando os utilizadores e permitindo da mesma forma uma permeabilidade à luz e à observação da envolvente.

Propomos, também, desenhar novas coberturas laterais que complementam a cobertura da gare e que proporcionam abrigo e sombra aos utilizadores do espaço e que simultaneamente geram uma aproximação à escala humana, criando uma transição mais fluida entre as várias escalas do edificado. Quanto ao desenho destes elementos, utilizamos uma abordagem modular, com um desenho mais limpo e depurado, contrastante com a cobertura da gare que mantemos. Relativamente aos materiais usados, optamos pela utilização de um material que gerasse reflexos, no

tecto da cobertura, para dar mais dinamismo ao espaço, espelhando o movimento dos comboios e dos passageiros. Nos pilares destas, optamos pelo mesmo material, mas com acabamento baço, para contrastar com o material de revestimento da cobertura servindo de estrutura, integrando também o sistema de drenagem das águas pluviais, à imagem do que Marques da Silva desenhou na cobertura central da gare.

O desenho da proposta procura respeitar os alinhamentos, eixos, simetria, ortogonalidade e métrica do conjunto da estação – edifício principal, cobertura da gare e os seus pilares metálicos, pontuando o espaço com algumas excepções.

Pretendeu-se uma intervenção que fosse facilmente identificável, que marcasse uma nova etapa na história e que possibilitasse intervenções futuras, como defende Brandi nos três princípios do restauro da matéria:

“O primeiro é que é integração deverá ser sempre e facilmente reconhecível (...)”²⁷

“O segundo princípio é relativo à matéria da qual resulta a imagem, que só é insubstituível se por acaso contribuir directamente para a figuratividade da imagem enquanto aspecto e não para tudo aquilo que é estrutura.”²⁸

“O terceiro princípio refere-se ao futuro: ou seja, prescreve que cada intervenção de restauro não torne impossível, mas antes facilite as eventuais intervenções futuras.”

29

²⁷ Teoria do Restauro”, p. 17

²⁸ Idem, p.18

²⁹ Ibidem

CONCLUSÃO

Quando nos propomos a intervir num edifício existem várias questões a ter em conta. O conhecimento do edifício no seu contexto histórico, geográfico e urbano. No caso da Estação de São Bento, estudar a história do sítio e do edifício, levou-nos a perceber que a sua imagem actual podia e devia ser diferente, como era antigamente interpretada - símbolo do progresso da cidade.

No sítio onde está implantada a estação, existiu um convento com uma igreja barroca, que segundo registos consultados, estaria repleta de elementos com bastante interesse artístico e histórico.

Levantamos as questões:

Poderia o convento ter sido reabilitado e dado origem a uma nova estação? - como havia sido proposto pela Irmandade do Convento de S. Bento de Avé Maria do Porto.³⁰ Poderia ter-se preservado o conjunto beneditino - convento e igreja - e implantado a estação nas proximidades?

São questões às quais não podemos responder por falta de factos que justifiquem uma posição.

Os factos que sabemos relativos à construção da estação, é que existiram muitas condicionantes no projecto e em obra, alterando bastante as primeiras propostas do arquitecto Marques da Silva, propostas essas que dariam origem a edifícios mais interessantes, do ponto de vista da imagem e qualidade espacial.

À época, uma das questões que condicionou o desenho da estação foi a necessidade de responder a duas funções - transporte de pessoas e mercadorias. Actualmente a estação tem a necessidade de responder, apenas, à função de transporte de passageiros, como pudemos concluir com a análise ao edifício. Com este facto verificado, colocamos em questão a permanência dos corpos de mercadorias no espaço. Beneficiaria, o espaço, da manutenção deste conjunto? Se sim, que programa incluiríamos nestes corpos? A solução, mais exequível, seria um programa de mercado ou comércio de luxo - um programa que pudesse marcar a diferença nesta zona da cidade e ser atractivo ao seu uso. Esta solução reabilitaria estes corpos, mas não quebraria a barreira, que eles representam, entre as ruas envolventes e a

³⁰ "Estação S. Bento - Marques da Silva", pp. 30 e 31

gare, a juntar ao facto, de que a cidade do Porto já vive de comércio de pequena e grande escala, de baixo e alto custo.

Pareceu-nos mais interessante uma intervenção que permitisse uma continuidade espacial, abrindo a gare à cidade e que nos fizesse perceber, de uma forma diferente, a estação na cidade. Uma estação para todos, que pretende reflectir o aumento demográfico, aberta à cidade.

Nesta proposta, propomos também honrar a existência do convento neste local, usando-o como inspiração na intervenção, com a referência ao claustro, através do desenho da praça quadrada, coberta e com marcação do seu ponto central, acentuando o eixo de simetria do espaço.

Propomos a estruturação do espaço através de uma malha orientada pelos pilares metálicos da gare e que se traduz, no desenho da estereotomia do pavimento, mantendo a métrica do espaço.

A nível de postura crítica, apoiamo-nos na “Teoria do Restauro” de Cesare Brandi – restauro crítico – que nos dá a liberdade de tomar uma posição sempre consciente da “(...) instância histórica e a instância estética, que deverão, com recíproca circunspecção, nortear o que pode ser o restabelecimento da unidade potencial da obra de arte, sem que se venha a realizar um falso histórico ou perpetrar uma ofensa estética”.³¹ Com base nesta frase de Brandi, também nós norteamos a nossa postura crítica quanto aos elementos a repor – caixilharias da fachada norte e sul e as grades de protecção no topo das linhas férreas – restabelecendo a unidade do conjunto. Quanto aos elementos a eliminar e substituir ponderamos a relevância que a presença e a ausência destes teria no conjunto.

Norteados por uma postura crítica e inspirados pelas teorias de Cesare Brandi, formulamos um projecto académico de reconversão parcial da Estação de São Bento, tentando “construir” sobre os projectos e ideias que José Marques da Silva havia desenvolvido para este reconhecido marco da cidade do Porto que, como escreveu Brandi, “(...) para representar uma operação legítima, não deverá pressupor nem o tempo como reversível, nem a abolição da história.”³²

³¹ “Teoria do Restauro”, p. 16

³² “Teoria do Restauro”, p. 33

BIBLIOGRAFIA

Livros

Brandi, C., 2006. *Teoria do Restauro (1ª ed.)*. s.l.:Orion.

Cardoso, A., Tavares, D. & Emanuel, C., 2019. *Estação S. Bento - Marques da Silva*. Porto: Edições Afrontamento.

Rodrigues, M. J., Sousa, P. F. d. & Bonifácio, H. M. P., 2005. *Vocabulário técnico e crítico de Arquitectura*. 4ª edição ed. s.l.:Quimera.

Cardoso, A., Tavares, D., & Emanuel, C. (2019). *Estação S. Bento - Marques da Silva*. (F. I. Silva, Ed.) Porto: Edições Afrontamento.

Carvalho, A. C. (1992). O Arquitecto José Marques da Silva e a Arquitectura do Norte do País na Primeira Metade do Séc. XX (Dissertação de Doutoramento em História de Arte). *Volume I, II e III*. Faculdade de Letras do Porto.

Choay, F. (2008). *A Alegoria do Património*. Lisboa: Edições 70.

Costa, F. P. (1930-1939). *Enciclopédia Prática da Construção Civil (Cadernos)*. Lisboa: Edição do Autor.

Cultura, P. d. (DL 2009). *O mosteiro da Nossa Senhora do Pilar... Para além da Serra*. Vila Nova de Gaia: Câmara Municipal de V. N. Gaia.

Fernandes, F., & Cannatà, M. (2009). *Territórios Reabilitados / Revamped Landscape*. Casal de Cambra: Caleidoscópio.

Ferrão, B. J. (1997). *Projecto e Transformação Urbana do Porto na Época dos Almadás, 1758/1813*. Porto: FAUP publicações.

Lynch, K. (2008). *A Imagem da Cidade*. Lisboa: Edições 70.

Marques, M. M., & Dias, M. T. (2002). *Porto Desaparecido*. Lisboa: Quimera.

Pinho, I. M. (2000). O Mosteiro de São Bento de Ave Maria do Porto 1518/1899 (Dissertação de Mestrado em História de Arte em Portugal). *Volumes I e II*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

Rodrigues, M. J., Sousa, P. F., & Bonifácio, H. M. (2005). *Vocabulário técnico e crítico de Arquitectura (4ª edição ed.)*. Quimera.

Salvadori, M., & Heller, R. (2005). *Estructuras para arquitectos*. Buenos Aires: Nobuko.

Távora, F. (2015). *Da Organização do Espaço*. Porto: FAUP publicações.

Zumthor, P. (2004). *Pensar La Arquitectura*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.

Teses inéditas

Carvalho, A. C. P. d., 1992. *O Arquitecto José Marques da Silva e a Arquitectura do Norte do País na Primeira Metade do Séc. XX (Dissertação de Doutoramento em História de Arte)*. s.l.:Faculdade de Letras do Porto.

Pinho, I. M., 2000. *O Mosteiro de São Bento de Avé Maria do Porto 1518/1899 (Dissertação de Mestrado em História de Arte em Portugal). Volumes I e II*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

Fernandes, E. L. (2010). *Os painéis de Azulejo da Estação de S.Bento - História, Contexto e Iconografia (Relatório de Estágio)*. Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

Webografia

1. Santa Caterina Market | Miralles Tagliabue EMBT

Outubro, 2019

<https://www.google.com/search?q=mercado+santa+caterina+miralles&source=Imns&client=safari&hl=pt->

[PT&ved=2ahUKEwiqjKDaqtblAhUVJxQKHfp3ASUQ_AUoAHoECAEQAA](https://www.google.com/search?q=mercado+santa+caterina+miralles&source=Imns&client=safari&hl=pt-PT&ved=2ahUKEwiqjKDaqtblAhUVJxQKHfp3ASUQ_AUoAHoECAEQAA)

<http://www.mirallestagliabue.com/project/santa-caterina-market-renovation/>

<https://archinect.com/embt/project/santa-caterina-market>

<http://bcnarq.blogspot.com/2009/04/mercado-santa-caterina-2005-arquiteto.html>

<https://arqa.com/arquitectura/mercado-de-santa-caterina-bcn.html>

2. Encants Market | b720 Fermín Vázquez arquitectos

Outubro, 2019

<https://b720.com/portfolio/mercat-dels-encants/>

3. Train Station, Restoration, Chicago, United States | Goettsch Partners

Outubro, 2019

https://www.archdaily.com/925336/chicago-union-station-great-hall-restoration-goettsch-partners?ad_source=search&ad_medium=search_result_all

4. Train Station, Metro Station, Guangzhou, China | TFP Farrells

Outubro, 2019

https://www.archdaily.com/267849/guangzhou-south-railway-station-tfp-farrells?ad_source=search&ad_medium=search_result_all

5. Train Station, Renovation, Burgos, Spain | Contell-Martínez Arquitectos

Outubro, 2019

https://www.archdaily.com/873855/burgos-railway-station-refurbishment-contell-martinez-arquitectos?ad_source=search&ad_medium=search_result_all

6. Train Station, Adaptive Reuse, Renovation, London, United Kingdom | John McAslan + Partners

Outubro, 2019

https://www.archdaily.com/219082/kings-cross-station-john-mcaslan-partners?ad_source=search&ad_medium=search_result_all

<https://www.archdaily.com/162461/in-progress-kings-cross-station-john-mcaslan-partners>

<http://archityperereview.com/project/kings-cross-station-3/>

<https://fineartamerica.com/featured/1-kings-cross-station-alex-cassels.html>

7. Dresden Central Station, 2006 - Dresden, Germany | Foster and Partners

Outubro, 2019

<https://www.fosterandpartners.com/projects/dresden-central-station/#/>

<https://www.fosterandpartners.com/projects/reichstag-new-german-parliament/>

8. Musée d'Orsay, Paris, França | Gae Aulenti

Novembro, 2019

http://www.greatbuildings.com/buildings/Musee_d_Orsay.html

<https://www.nytimes.com/2012/11/02/arts/gae-aulenti-musee-dorsay-architect-dies-at-84.html>

9. Matera Fal Central Station, Matera, Italy | Stefano Boeri Architetti

Novembro, 2019

[https://www.archdaily.com/928530/stefano-boeri-architettis-new-train-station-opens-in-southern-](https://www.archdaily.com/928530/stefano-boeri-architettis-new-train-station-opens-in-southern-italy?utm_medium=email&utm_source=ArchDaily%20List&kth=4,703,533)

[italy?utm_medium=email&utm_source=ArchDaily%20List&kth=4,703,533](https://www.archdaily.com/928530/stefano-boeri-architettis-new-train-station-opens-in-southern-italy?utm_medium=email&utm_source=ArchDaily%20List&kth=4,703,533)

<https://www.stefano-boeri-architetti.net/en/project/stazione-matera-centrale-fal/>

10. Estruturas tensesis | Frei Otto

Dezembro, 2019

<https://www.archdaily.com.br/tag/frei-otto>

<https://www.pritzkerprize.com/laureates/frei-otto>

11. Museo di Castelvecchio | Carlo Scarpa

Janeiro, 2020

<https://www.archdaily.com.br/br/872695/classicos-da-arquitetura-restauro-do-museu-de-castelvecchio-em-verona-carlo-scarpa>

<https://www.archiviocarloscarpa.it>

12. Museu Nacional de Antropologia, México | Pedro Ramírez Vázquez, Jorge Campuzano e Rafael Mijares

Março, 2020

https://www.google.com/search?q=museu+nacional+de+antropologia+mexico&hl=pt-PT&source=Inms&tbm=isch&sa=X&ved=2ahUKEwj56iVspzzAhXfD2MBHWWFAd8Q_AUoAXoECAEQAw&biw=1366&bih=643&dpr=1#imgsrc=9bBoum_Lz_M8MM&imgdii=EZ__wCU72hgQfM

<http://www.cazadoresdebibliotecas.com/2011/09/museu-nacional-de-antropologia-do.html>

13. Estação Central de Milão

Março, 2020

<https://www.bmsprogetti.it/projects/milan-central-railway-station/>

<http://www.rpapg.it/progetti/stazione-ferroviaria-milano-centrale-milano>

<https://www.plus39.eu/projects/project.php?id=96>

<http://www.grandistazioni.it/content/grandiStazioni/it/le-nostre-stazioni/milano-centrale.html>

<https://blog.urbanfile.org/2019/09/09/milano-centrale-attorno-alla-stazione-qualcosa-bolle-in-pentola/>

https://milano.repubblica.it/cronaca/2019/02/05/news/milano_stazione_centrale_piazza_progetto_antidegrado_bambini-218341700/

<https://umaturistanasnuvens.com/o-que-fazer-em-milao-em-1-dia/>

14. Linked Hybrid, Beijing, China 2009 | Steven Holl Architects

Maio, 2020

<https://www.stevenholl.com/projects/beijing-linked-hybrid?>

15. Passagem pedonal superior Norte, Espinho | ReCaFe

Janeiro, 2021

16. Schouwburgplein, Rotterdam, NL | West8

Fevereiro, 2021

<https://www.west8.com/projects/schouwburgplein/>

17. Palácio do Marquês de Castelo Rodrigo | João Rapagão e César Fernandes

Março, 2021

<https://www.habitarportugal.org/pt/projecto/valorizacao-do-palacio-do-marques-de-castelo-rodrigo/>

18. Restauro do Mosteiro de São Bento da Vitória | Carlos Guimarães e Luís Soares Carneiro

Maio, 2021

<https://www.tnsj.pt/pt/edificios/mosteiro-de-sao-bento-da-vitoria>

19. Department of Islamic Arts of the Louvre Museum | Rudy Ricciotti

Maio, 2021

<https://vidrado.com/noticias/arquitetura-e-engenharia/museu-do-louvre-inaugura-seu-imponente-veu-de-vidro-2/>

<https://rudyr Ricciotti.com/projet/departement-des-arts-de-lislam#!/rudyr Ricciotti.com/wp>

20. Great Court at the British Museum, 2000 - London, UK | Foster and Partners

Maio, 2021

<https://www.fosterandpartners.com/projects/great-court-at-the-british-museum/>

21. Pedestrian Bridges (And Their Construction Details) | ArchDaily

Maio, 2021

https://www.archdaily.com/893015/15-innovative-pedestrian-bridges-and-their-construction-details?utm_medium=email&utm_source=ArchDaily%20List&utm_campaign=product&utm_term=pedestrian-bridges&kth=*<div>KTH|</div>

22. Museu Louvre Lens - SANAA

Junho, 2021

<https://www.archdaily.com.br/br/953642/museu-louvre-lens-sanaa>

23. Gallery of Salburúa Nature Interpretation Centre / QVE Arquitectos - 9

Julho, 2021

https://www.archdaily.com/30399/salburua-nature-interpretation-centre-qve-arquitectos/5010744a28ba0d4222002020-salburua-nature-interpretation-centre-qve-arquitectos-image?next_project=no

24. Galeria de Centro Galego de Arte Contemporânea | Álvaro Siza

Julho, 2021

https://www.archdaily.com.br/br/875625/centro-galego-de-arte-contemporanea-de-alvaro-siza-pelas-lentes-de-fernando-guerra/59655e4ab22e38a4e100008c-centro-galego-de-arte-contemporanea-de-alvaro-siza-pelas-lentes-de-fernando-guerra-foto?next_project=no

25. Multifunctional Bridge Over River Danube | ARCVS Design

Julho, 2021

<https://www.archdaily.com/921085/arcvs-design-multifunctional-bridge-over-river-danube>

26. Sydney CBD and South East Light Rail | GRIMSHAW

Julho, 2021

<https://grimshaw.global/projects/sydney-light-rail/>