



# REGENERACIÓN URBANA DEL CENTRO DE OPORTO: LAS PROPUESTAS DE FERNANDO TÁVORA Y ÁLVARO SIZA, 1955-2000

Juan Antonio Enguídanos Montoro

Trabajo Fin de Grado  
Tutor: Javier Pérez Igualada

Grado en Fundamentos de la Arquitectura  
ETS Arquitectura  
Universitat Politècnica de València



# REGENERACIÓN URBANA DEL CENTRO DE OPORTO: LAS PROPUESTAS DE FERNANDO TÁVORA Y ÁLVARO SIZA, 1955-2000

## Resumen

El centro de Oporto, como el de otras ciudades europeas, ha sufrido una profunda transformación a lo largo de los dos últimos siglos. El objetivo del presente trabajo es exponer los procesos de degradación física y social, destrucción del tejido urbano y terciarización que han configurado su situación actual, así como analizar los diferentes proyectos que han tratado de resolver los problemas y contradicciones que plantea. Este análisis se realiza a través del estudio comparativo de cinco propuestas elaboradas por Fernando Távora y Álvaro Siza a lo largo de la segunda mitad del siglo XX, de las que se deduce una evolución en la sensibilidad de sus autores hacia el centro histórico cuyos motivos se enuncian como conclusión.

Palabras clave: regeneración urbana, Fernando Távora, Álvaro Siza, Oporto, centro urbano.

## Abstract

The city center of Porto, like that of many other European cities, has experienced a deep transformation throughout the last two centuries. The objective of this work is to showcase the processes of physical and social deterioration, destruction of urban fabric and tertiarization which have configured its current situation, as well as to analyze the different projects which have tried to solve the problems and contradictions posed by such situation. The analysis is conducted through a comparative study of five proposals elaborated by Fernando Távora and Álvaro Siza throughout the second half of the twentieth century, by means of which it is possible to deduce an evolution in the sensitivity of the authors towards the historic center, whose motives are enunciated as conclusive remarks.

Keywords: urban regeneration, Fernando Távora, Álvaro Siza, Porto, city center.

## Resum

El centre de Porto, com el d'altres ciutats europees, ha sofrit una profunda transformació al llarg dels dos últims segles. L'objectiu del present treball és exposar els processos de degradació física i social, destrucció del teixit urbà i terciarització que han configurat la situació actual, així com analitzar els diferents projectes que han tractat de resoldre els problemes i contradiccions que planteja. Aquesta anàlisi es realitza a través de l'estudi comparatiu de cinc propostes elaborades per Fernando Távora i Álvaro Siza al llarg de la segona mitat del segle XX, de les quals es dedueix una evolució en la sensibilitat dels seus autors cap al centre històric els motius de la qual s'enuncien com a conclusió.

Paraules clau: regeneració urbana, Fernando Távora, Álvaro Siza, Porto, centre urbà.



# REGENERACIÓN URBANA DEL CENTRO DE OPORTO: LAS PROPUESTAS DE FERNANDO TÁVORA Y ÁLVARO SIZA, 1955-2000

## Índice

1. Introducción
  - 1.1 Evolución histórica
  - 1.2 Deterioro físico y social
  - 1.3 Eliminación del tejido urbano
  - 1.4 Terciarización
  - 1.5 Sobreexplotación turística
  - 1.6 Proyectos significativos
- 2 Estudio para la *Avenida da Ponte*. Fernando Távora, 1955
- 3 Estudio para la renovación urbana del barrio del Barredo. Fernando Távora, 1960-70
- 4 Proyecto para la *Avenida da Ponte*. Álvaro Siza, 1968-74
- 5 Reconstrucción de la *Torre da Câmara*. Fernando Távora, 1995-2003
- 6 Proyecto para la *Avenida da Ponte*. Álvaro Siza, 1999-2001
- 7 Conclusiones



Oporto, centro histórico. Perímetro definido en la candidatura a Patrimonio Cultural de la Humanidad por la UNESCO en 1993.

## Introducción

La ciudad de Oporto (Portugal) se encuentra situada en la desembocadura del río Duero, 275 kilómetros al norte de Lisboa y 80 al sur de la frontera con España.

Al estudiar Oporto se consideran tres marcos de referencia:

- El municipio de Oporto, con 240.000 habitantes
- La sub-región del Gran Oporto, que incluye otros 10 municipios limítrofes y cuenta con 1.390.000 habitantes
- El Área Metropolitana de Oporto (AMP), que abarca en total 17 municipios y tiene 1.700.000 habitantes

En cuanto a su centro histórico, se considerará el perímetro definido por la propia ciudad en su candidatura a Patrimonio Cultural de la Humanidad por la UNESCO en 1993.

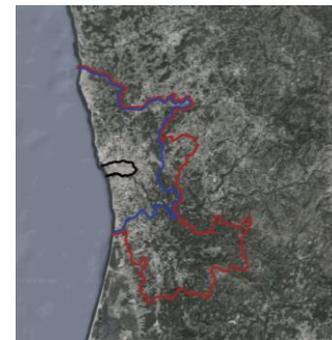
### Evolución histórica

Su origen urbano data del primer milenio antes de Cristo, bajo la forma de un poblado castreño situado en el *Morro da Sé*, punto de confluencia del Río da Vila con el Duero.

Durante la romanización fue una *civitas* de cierta importancia por su posición estratégica en la intersección de dos importantes ejes: el fluvial que constituía el propio río Duero y el recorrido entre *Olisipo* (Lisboa) y *Bracara Augusta* (Braga).



*Situación de Oporto en la Península Ibérica*



*Oporto. Marcos de referencia.*

Oporto —  
Gran Oporto —  
AMP —



Morro da Sé



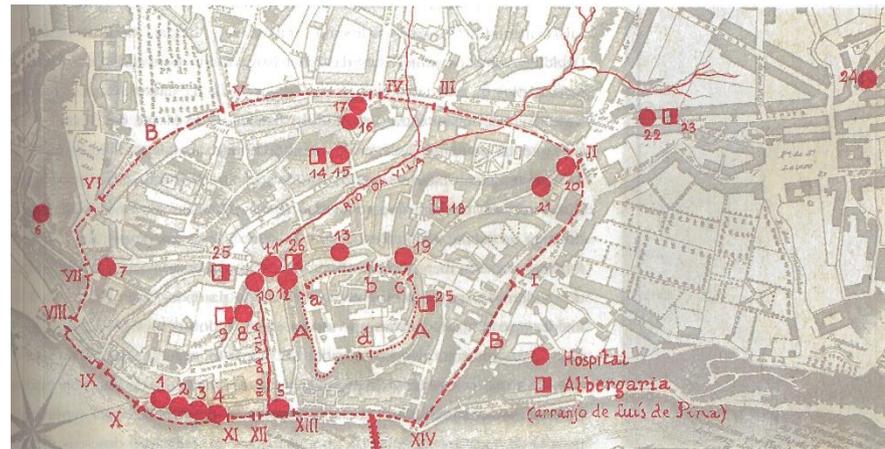
Muralla Fernandina actualmente

Sin embargo, tras la caída del Imperio sufre un retroceso hasta llegar a ser, a principios del siglo XII, un enclave alrededor del *Morro da Sé*. Es entonces, a partir de la llegada de D. Hugo en 1114, cuando Oporto recupera la esperanza de una expansión y desarrollo uniformes y comienza a esbozar su importancia futura y a crecer por medio del comercio y la industria.

La necesidad de esta expansión se manifiesta, a mediados del siglo XIV, en la construcción de la nueva muralla, conocida como Muralla Fernandina.

Al hablar de Oporto en la Edad Moderna, es importante definir el área geográfica que se pretende abarcar. De hecho, la ciudad moderna se desarrollaba del centro a la periferia dentro de tres marcos:

- La ciudad amurallada.
- Los llamados “arrabaldes”, de los que formaban parte las parroquias de Santo Ildefonso y Miragaia en la orilla derecha del río y Meijoeira y Vila Nova en la izquierda.
- El alfoz, que abarcaba las parroquias de Campanhã, Paranhos, Cedofeita, Massarelos y Lordelo.



Murallas antigua y Fernandina y Rio da Vila

En esta época, la ciudad consolida su actividad comercial y portuaria reforzada por los Descubrimientos y por el carácter de potencia marítima y colonial que adquirió Portugal. Dentro de esta actividad cabe destacar las exportaciones de vino de Oporto, especialmente demandado en Inglaterra y mayoritariamente controladas por una numerosa, influyente y elitista colonia británica.

Es a partir de finales del siglo XVIII cuando comienzan a surgir los factores que determinan el contexto en el que se encuentra el centro urbano durante la época estudiada (segunda mitad del siglo XX). Dichos factores son:

- Deterioro físico y social
- Eliminación de tejido urbano
- Terciarización
- Sobreexplotación turística

### **Deterioro físico y social**

A finales del siglo XVIII Oporto conserva en su conjunto el aspecto de un pueblo grande. Las fronteras entre el ámbito doméstico y el público son aún difusas y la estratificación social no se refleja todavía en una segregación urbana, coexistiendo casas ricas y viviendas populares.

A principios del siglo XIX, además, la inestabilidad económica y política provocada por las invasiones napoleónicas y la instauración del liberalismo frenan las operaciones de renovación urbana. A partir de los años 20 se retoma la urbanización de nuevas zonas de la ciudad con la construcción de algunas arterias importantes como la Rua do Bom Retiro (1821) la Rua dos Príncipes (1823) o la Rua dos Bragas (1824). El auge de estas zonas contrasta con la paulatina degradación de la ciudad antigua.

El punto de inflexión definitivo en este proceso de reordenación espacial y social de la ciudad se produce con la Guerra Civil portuguesa (1828-33). La destrucción a la que se ve sometida la parte antigua de la ciudad, unida a su mayor concentración humana, convierte el centro urbano en un área vulnerable a la epidemia del cólera, lo que hace que sea abandonada definitivamente por quienes se lo podían permitir, permaneciendo en ella las familias más pobres.

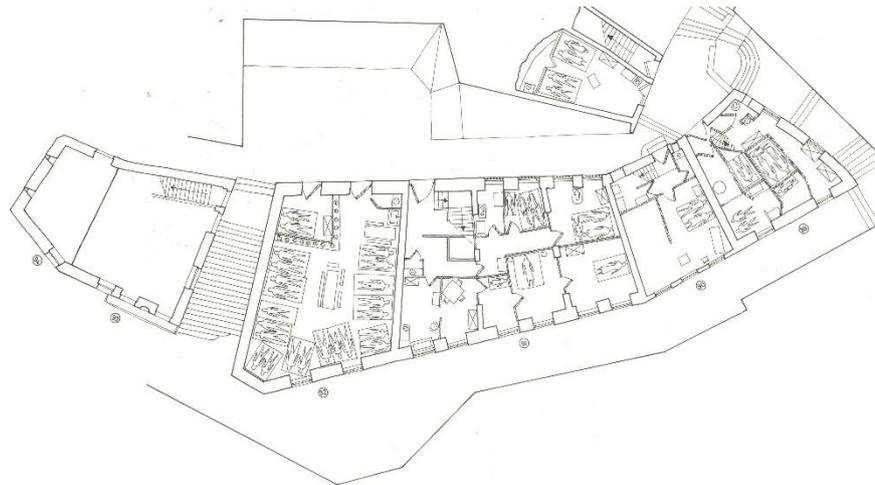


*El Barredo antes de su renovación*

La victoria liberal en el conflicto permite a la burguesía reforzar su poder e imponer un nuevo orden en los espacios y relaciones urbanas tratando de negar el derecho a la ciudad a las clases populares, consideradas “de moral depravada”. Así, por ejemplo, se prohíbe la mendicidad en 1835, se obliga a los vagabundos a trabajar en las obras públicas o se restringe, en 1842, el acceso a ciertos lugares públicos para “quien se presente vestido con poca decencia”.

La apropiación burguesa del suelo, la demolición de los conjuntos habitacionales más precarios con el consecuente desalojo de sus habitantes y el continuo éxodo rural hacia la ciudad provoca un aumento de la demanda de viviendas baratas con una consecuencia decisiva en la evolución urbana y social de Oporto: la proliferación de las llamadas *ilhas*.

Las *ilhas* son aglomeraciones de viviendas minúsculas, en su mayoría construidas con materiales de muy baja calidad y con graves problemas de salubridad. Generalmente se sitúan en los patios traseros de las casas burguesas, y son percibidas por las élites como lugares peligrosos y degradados física, moral y socialmente. Es habitual referirse a ellas como “la ciudad escondida” o “islas de pobreza”, lo que denota la ya casi absoluta inmiscibilidad social en el Oporto de finales del siglo XIX. En 1900, un tercio de los habitantes de la ciudad vivía en ellas.



*Planta de ocupación de una colmeia en los años 60. Estudio para la Rehabilitación Urbana del Barredo, Fernando Távora.*

En el centro urbano esta tipología aparece también en la variable de *colmeia* (colmena) o *ilha em altura*, división de edificios existentes de varias alturas para alojamiento de diversas familias. Las peores condiciones se daban en el Barredo, área situada entre el *Morro da Sé* y el río, cuyo estudio de renovación por parte de Fernando Távora se aborda posteriormente.

A pesar de sus problemas de espacio y salubridad, la intensa vida comunitaria que en ellas tenía lugar (muchas veces forzada por las propias características físicas de las viviendas) favoreció un fuerte vínculo identitario entre sus habitantes y ayudó a la integración de los trabajadores desarraigados llegados de las zonas rurales del país, lo que hizo de las *ilhas* un elemento importante en la estrategia de supervivencia de las clases trabajadoras.

### Eliminación del tejido urbano

El abordaje de este fenómeno se realiza a través de los tres principales motivos que lo provocan:

- Higienización
- Apertura de grandes ejes
- Monumentalización

Asimismo, su estudio se centra en el caso de la *Avenida da Ponte*, abierta a partir de los años 40 con el objetivo de conectar más directamente la estación de São Bento (1916) con el Puente de D. Luís (1886), como introducción al tema de los proyectos que se presentan posteriormente.



Avenida da Ponte

## Higienización

El mencionado nuevo orden social impuesto por la burguesía tras la victoria liberal en la Guerra Civil está asociado a una mayor preocupación urbanística municipal. Las intervenciones avanzan en dos sentidos: por un lado, la ciudad se expande hacia la periferia. Por el otro, se emprenden operaciones en el centro urbano con el objetivo tanto de mejorar el sistema viario como de destruir zonas insalubres.

Bajo estas actuaciones se producen, en la década de 1870, la apertura de las calles Mouzinho da Silveira, Rua do Infante D. Henrique y Rua Nova da Alfândega. Las demoliciones realizadas para ello son criticadas por el autor Emídio de Oliveira ya en 1885, en un texto en el que se lamenta de que “la construcción de la ciudad moderna haya provocado el desalojo de muchas familias obreras que no tendrían dónde refugiarse si la especulación capitalista no se apresurase a lucrarse con el desarraigo provocado al proletariado de Oporto”.

Ya en el siglo XX, el arquitecto Luís Cunha propone en un estudio desarrollado en 1933 la eliminación “en primer lugar de los edificios de viviendas más degradados y después todas las construcciones precarias del interior de las manzanas” con el único objetivo de promocionar el turismo en la zona.

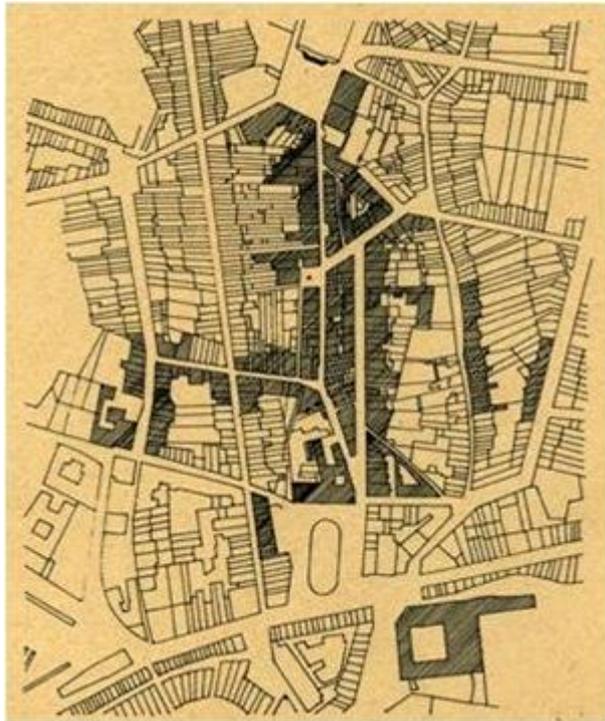
Aún más radical se muestra el arquitecto Manuel Marques de Aguiar, cuyo proyecto de 1954 propone la demolición de todos los edificios del Barredo, reformulando la zona mediante nuevos recorridos y edificios de expresión moderna y racionalista destinados a vivienda, comercio y oficinas. Si bien es cierto que se trata de una propuesta agresiva con la trama urbana, por primera vez se tiene en cuenta el factor social, proponiendo el realojo de la población afectada en áreas periféricas.

En cuanto al llamado Plan Auzelle (plan realizado por el urbanista francés Robert Auzelle y que ha estado vigente en Oporto desde 1962 a 1993), propone la demolición de algunas manzanas interiores para mejorar las condiciones de salubridad de las restantes, para las que se plantean operaciones de restauración y conservación.

## Apertura de grandes ejes

Además de la ya mencionada Mouzinho da Silveira, los ejes de mayor importancia que se abren en el centro urbano de Oporto durante el siglo XX son la *Avenida dos Aliados* y la propia *Avenida da Ponte*.

La primera responde a una invitación del Ayuntamiento de Oporto, en 1915, al urbanista inglés Barry Parker para "rasgar el centro de la ciudad, crear un verdadero centro cívico y terciario y, complementariamente, higienizar la ciudad y mejorar el tráfico". Desde el principio se pide que el proyecto sea "de gran dignidad", y se utiliza el recurso de la perspectiva acelerada para hacerla parecer más larga de lo que es. Si bien la influencia es claramente haussmaniana, existe una crítica implícita a dicho lenguaje rechazando calles interminables y limitando las vistas.



*Avenida dos Aliados. Demoliciones realizadas para su apertura*



*Avenida dos Aliados. Estado actual*



Imagen de las demoliciones

En el caso de la *Avenida da Ponte*, su apertura se entiende como una necesidad desde la inauguración del Puento de D. Luís I en 1886 y de la estación de ferrocarril de São Bento en 1916, y está contemplada en todos los planes para la zona a partir de entonces. Esta necesidad se acentúa después de que la *Avenida dos Aliados* asuma el carácter de centro de la ciudad. Sin embargo, las demoliciones para su apertura no empiezan hasta 1940 y se prolongan hasta 1985.



Demoliciones 1940-1948

Demoliciones 1948-1985

La *Avenida da Ponte*, que se analizará con detalle más adelante, es uno de los temas más recurrentes en el urbanismo de la ciudad, y los sucesivos proyectos de intervención en ella, la atención que se le presta desde la propia *Faculdade de Arquitectura* en forma de ejercicios y trabajos académicos y los numerosos textos que se le refieren dan a entender que su lectura es aún la de un lugar en transformación. En muchos de estos textos, además, se utilizan términos como herida, cicatriz y rasgadura o se habla del *Morro do Corpo da Guarda* (la colina que es cortada por la avenida) como “víctima”, lo que muestra la percepción del gesto de su apertura como un acto violento.

## Monumentalización

Pese a la agresividad de algunas de las propuestas de demolición del centro de Oporto presentadas anteriormente, todas ellas asumen que hay ciertos monumentos (sobre todo la Catedral) que merecen protección. El ingeniero Ezequiel de Campos, por ejemplo, defiende en 1932 que es posible adaptar la ciudad antigua a la vida moderna sin arrasarla por completo, si bien en su opinión solo pueden considerarse con valor histórico o artístico "las iglesias y algún raro edificio respetable".

En ciertas propuestas estos edificios singulares son no solo protegidos sino exaltados, amplificados y dotados de simbolismo. Es decir, monumentalizados. Esta pretensión justifica en algunos casos la demolición de las edificaciones anexas o que se interpongan en su visión, alterando la escala, el recorrido de llegada y la percepción originales del monumento.

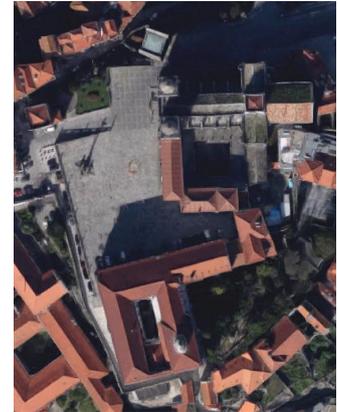
En el caso de la *Avenida da Ponte*, la monumentalización de la Catedral es, junto con la apertura del propio eje, el motivo de las demoliciones. Se pretende por un lado hacerla visible desde la estación de São Bento y a lo largo de la propia avenida, y por el otro la configuración del actual *Terreiro da Sé*, una plaza frente a la fachada principal de la catedral con amplias vistas sobre el río.



*Demoliciones para la liberación del Terreiro da Sé, 1940-48*



*Vista de la Catedral tras las Demoliciones*



*Terreiro da Sé actualmente*



Planta del Plan Auzelle. En azul, las Áreas destinadas a uso terciario

La elección de la catedral como monumento a destacar responde, además de a su importancia y significado, a una exaltación del románico por parte del régimen de Salazar, que lo consideraba el estilo más “puro y verdadero” frente al arte renacentista, despreciado por decadente y por tener influencias paganas. Resulta inevitable la analogía con la visión de otros regímenes fascistas coetáneos como el italiano, expresada de esta manera por el propio Mussolini en 1925: “Roma debe parecer maravillosa a todas las gentes del mundo: vasta, ordenada, poderosa como fue en tiempos del primer imperio de Augusto. Vosotros continuaréis liberando el tronco del gran roble de todo lo que le asfixia (...) Todo lo que a su alrededor creció en los siglos de decadencia debe desaparecer (...) los monumentos milenarios de nuestra historia deben agigantarse en necesaria soledad”.

### Terciarización

Entendemos la terciarización urbana como un proceso a través del cual el uso residencial se ve desplazado y sustituido por usos terciarios, es decir, turísticos, comerciales y administrativos. Es una de las consecuencias de la zonificación propuesta por el urbanismo moderno, que hoy en día se rechaza mayoritariamente en favor de la superposición de usos.

Resulta muy significativo que el propio Plan Auzelle, mencionado anteriormente, tenga la terciarización del centro urbano como uno de sus principales objetivos, proponiendo limitar el crecimiento de la población residente y que en él se concentren edificios administrativos, bancos, despachos y consultas de los profesionales liberales, establecimientos de enseñanza superior, periódicos, asociaciones culturales, teatros y cines y los principales establecimientos comerciales. El suelo para su construcción se obtendría, una vez más, de la demolición de edificios de viviendas pobres e insalubres y de las tradicionales *ilhas*. El realojo de la población desplazada se produciría mediante nuevos núcleos habitacionales que sirviesen como catalizadores del crecimiento urbano de las áreas periféricas.

Desde otra perspectiva Domingos Tavares, en su texto *A centralidade – Um conceito urbano em evolução*, tras un interesante recorrido por los diferentes centros, o áreas que han realizado su función, que ha tenido la ciudad de Oporto a lo largo de su historia, defiende que no tiene sentido hablar en el siglo XXI de regreso al centro, sino asumir que éste tiene ahora otras cualidades, como “ofrecer monumentos a los turistas, un poco, pero mucho

más para ofrecer acontecimientos especiales a sus habitantes" y pone como ejemplos conciertos de música popular, procesiones religiosas, cafeterías tradicionales o un Museo para la exposición de la historia y dignidad de la ciudad" (en clara referencia al proyecto de Siza que se explicará posteriormente). Concluye, por tanto, que el factor cultural debe ser hoy en día el punto de referencia para la consolidación de la nueva centralidad.

### **Sobreexplotación turística**

Pese a que también es una forma de terciarización, se presenta la masificación del turismo en el centro de Oporto por separado por el gran impacto que ha tenido sobre todo en los últimos años.

Ya desde los primeros planes urbanísticos del siglo XX se tiene en cuenta el turismo, como se ha mencionado en el caso de Luís Cunha en 1933. Sin embargo, entonces se consideraban como principales atractivos turísticos de la ciudad las playas de Matosinhos y las bodegas de vino de Oporto, situadas en Vila Nova de Gaia. El Plan Auzelle por su parte intenta una valorización turística del centro mediante la construcción de edificios nuevos que puedan llevar nuevos usos a la zona.

Sin embargo, el punto de inflexión de este fenómeno fue la declaración del centro de Oporto como Patrimonio Cultural de la Humanidad por la UNESCO en 1996, a lo que siguió su condición de Capital Europea de la Cultura en 2001. A partir de entonces, factores como el denso tráfico de compañías de bajo coste en su aeropuerto, el buen clima y bajos precios en comparación con gran parte del resto de Europa han contribuido a la situación actual.

El hecho de que el turismo se haya convertido en la actividad económica más rentable en la ciudad ha tenido un fuerte impacto para los habitantes y comerciantes tradicionales del centro, ya bastante castigados por los factores expuestos anteriormente, en forma de presiones de los propietarios, que ven una oportunidad de lucro en expulsar a sus inquilinos para destinar sus viviendas a alojamientos turísticos y sus bajos comerciales a restaurantes y tiendas de recuerdos.

## Proyectos significativos

Para finalizar la introducción al centro urbano de Oporto cabe mencionar y situar una serie de intervenciones y proyectos de distintas épocas que han contribuido a configurarlo y que han tenido una cierta importancia en las propuestas que se abordarán posteriormente.

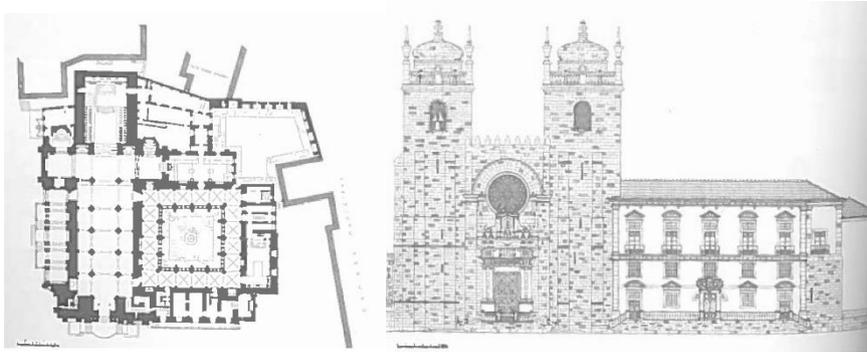
En primer lugar se presentan los tres focos principales de la *Avenida da Ponte* (la catedral, el puente de D. Luis I y la estación de São Bento), posteriormente dos proyectos para dicha avenida en contraste con las propuestas de Távora y Siza que se analizan posteriormente y, por último, un conjunto de obras contemporáneas residenciales, de equipamiento y de infraestructura.



- 1.- *Catedral de Oporto*
- 2.- *Puente de D. Luís I*
- 3.- *Estación de São Bento*
- 4 y 5.- *Propuestas para la Avenida da Ponte*
- 6.- *Lavadero público de São Nicolau*
- 7.- *Recuperación de la Viela do Anjo*
- 8.- *Mercado de São Sebastião*
- 9.- *Estudios para artistas*
- 10.- *Edificio de viviendas*
- 11.- *Parada de metro de São Bento*
- 12.- *Funicular dos Guindais*

## Catedral de Oporto, s. XII-XVI

La catedral actual fue construida en sucesivas fases, iniciándose a finales del siglo XII sobre los restos de una ermita prerrománica de la que existen restos arqueológicos que datan de los siglos IX-X y no siendo totalmente acabada hasta mediados del siglo XVI con la construcción del cimborrio de piedra que remata el crucero. A su aspecto actual contribuyeron también algunas intervenciones barrocas realizadas durante el siglo XVIII y la restauración por parte de la Dirección General de Edificios y Monumentos Nacionales durante las décadas de los 30 y 40 del siglo XX, siguiendo la línea del Régimen de exaltación del románico apuntada anteriormente, y calificada de ideológica y propagandística por la autora Maria Leonor Botelho en su libro *A Sé do Porto no século XX*.



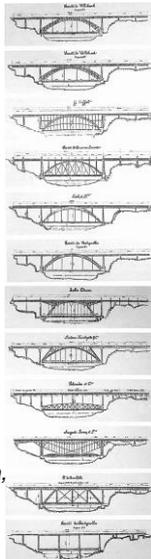
## Puente de D. Luis I. Teófilo Seyrig, 1881-1886



Puente Prensil



Puente Maria Pia

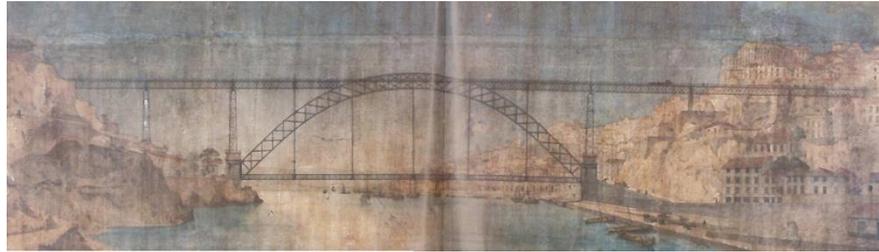


Propuestas Presentadas (3ª desde arriba, la de Eiffel)



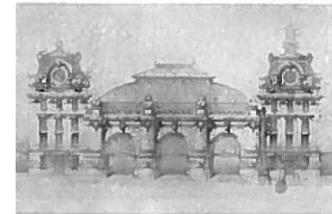
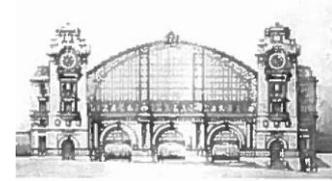
Puente en construcción

El puente de D. Luís I se propone en 1876 para sustituir al antiguo Puente Prensil (Stanislas Bigot, 1841-43) por dos razones fundamentales: en primer lugar, porque con el aumento de tráfico su seguridad empezó a ser puesta en duda, y por otra parte por la necesidad de una conexión de las dos orillas del río a una cota más elevada con la finalidad de conectar más fácilmente la parte alta de la ciudad con la carretera de Lisboa. Tras ser elegida su localización, en 1880 se lanzó un concurso público para el que se presentaron 12 propuestas entre las que se encontraba una de Gustave Eiffel, que ya había construido en la ciudad el Puente *Maria Pia* en 1877. Sin embargo fue un socio suyo en dicho proyecto, Teófilo Seyrig, el autor de la propuesta escogida, que fue construida entre 1881 y 1886 y que desde entonces ha asumido gran parte de la carga iconográfica de Oporto.

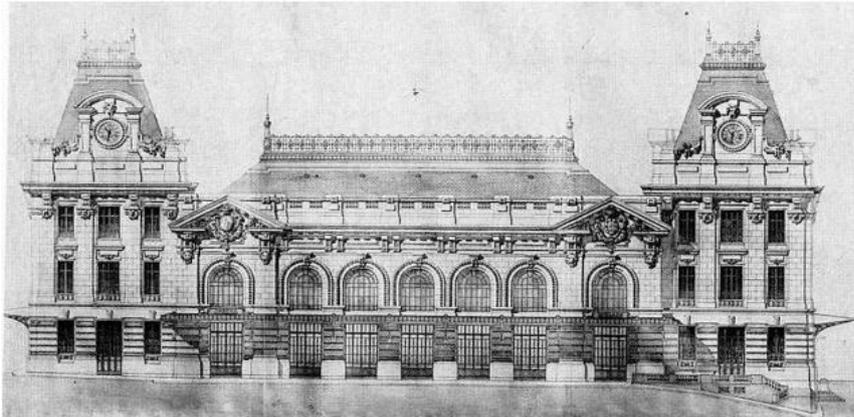


## Estación de São Bento. José Marques da Silva, 1900-1916

La llegada del ferrocarril al lugar donde entonces se encontraba el antiguo Convento de São Bento solo se puede explicar a través del nuevo carácter de centro de actividades de la ciudad que había adquirido la parte alta en detrimento de la ribera del río ya que, como apunta Domingos Tavares de nuevo en su texto *A centralidade – um conceito urbano em evolução*, si no fuese por la capacidad atractiva de este nuevo centro en formación se habría recurrido a otro lugar menos costoso de alcanzar (en referencia al gran esfuerzo que se realizó para excavar el túnel para llegar a la actual estación). El proyecto de la propia estación nace del trabajo final del entonces estudiante de Arquitectura en la Escuela de Bellas Artes de París José Marques da Silva, nacido en Oporto, que desembocó en un encargo oficial. Tras un proceso durante el cual el arquitecto tuvo que presentar varias alternativas hasta llegar a un consenso, llegando a ser despedido y readmitido, la construcción fue concluida en 1916.



*Propuestas previas*



Propuesta para la *Avenida da Ponte*. Luís Cunha, 1933

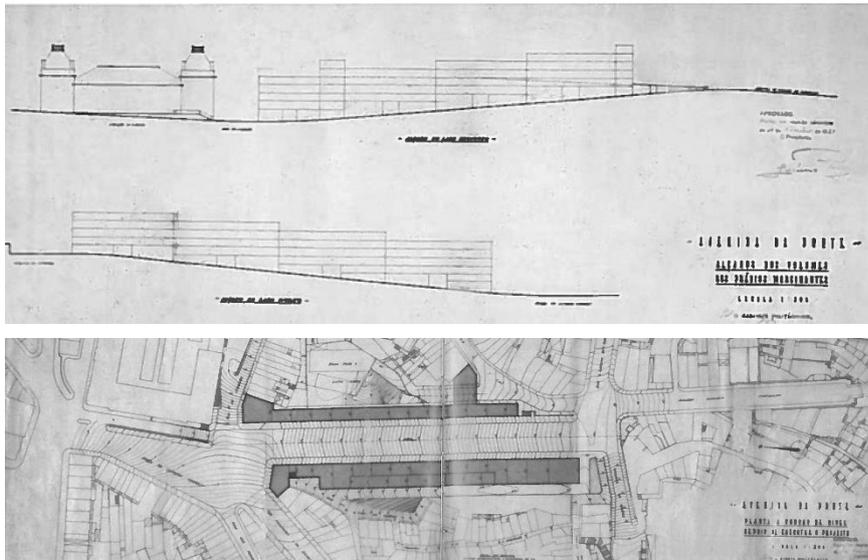
El proyecto tiene como objetivos evitar la ruptura entre la manzana de la catedral y la de *São Bento* conectándolos plásticamente y reorganizar los recorridos viarios y peatonales de forma que la actividad continúe fluyendo hacia el centro antiguo. Se propone un edificio en Z cuya planta baja, volcada sobre un recorrido peatonal cubierto, se destina al comercio, los pisos superiores a oficinas y el extremo sur, con vistas a la zona de interés histórico, a un hotel.



## Propuesta para la Avenida da Ponte. Bomfim Barreiros, 1949

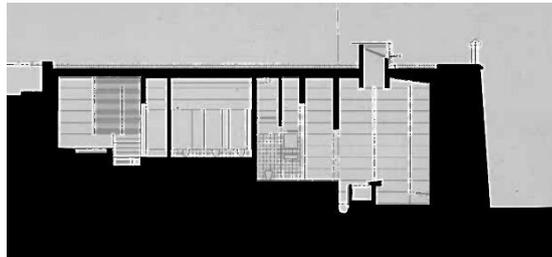
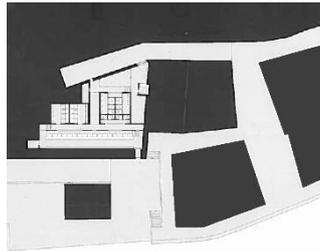
Realizada por el ingeniero Bomfim Barreiros, esta propuesta nace como resultado de una síntesis de varias de las soluciones planteadas hasta entonces para la avenida.

La propuesta incide especialmente en las circulaciones viarias y en la existencia de aparcamientos, y en su opinión, debido a la crisis habitacional que se vivía, debían reducirse al mínimo expropiaciones y demoliciones incluso de las zonas insalubres. Formalmente, consistía en alineaciones a ambos lados de edificios comerciales con volumen suficiente para dar a la avenida cierta imponencia, aunque se remitía a la necesidad de un estudio arquitectónico detallado.



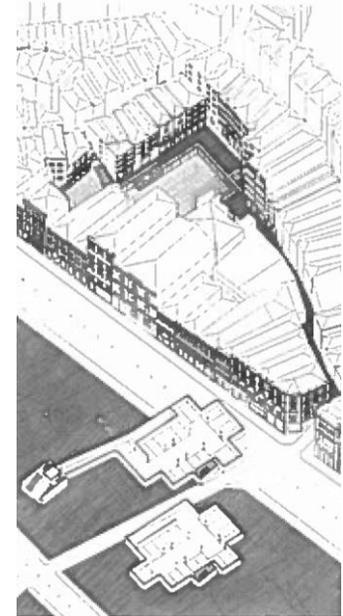
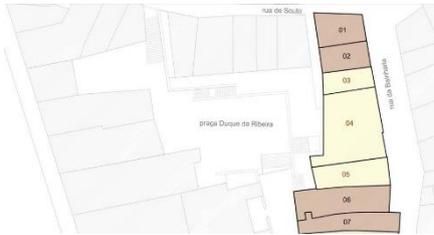
Lavadero público de *São Nicolau*. Paulo Providência, 1992

La ausencia de infraestructuras en las antiguas viviendas del barrio hacen necesarios los lavaderos colectivos que tradicionalmente constituyen, más allá de sus funciones, un lugar de encuentro que refuerza los vínculos identitarios de sus habitantes. Su construcción se puede interpretar como una voluntad política del ayuntamiento de Oporto para mantener a los habitantes de una zona que ya empezaba a experimentar un gran cambio a través del turismo.



Recuperación de la *Viela do Anjo*. Barbosa&Guimarães Arquitectos, 1994

La intervención pretendía la recuperación de una “zona de nadie” que se encontraba en un estado de gran degradación y se había convertido en el centro del consumo de droga en la ciudad. Para ello se restauraron los edificios adyacentes, se abrieron dos nuevos accesos y se proyectó un nuevo espacio público con bajos comerciales en la *Praça Duque da Ribeira* con la intención de convertir la zona en un lugar de paso. La construcción nueva se materializa en granito, y la restauración de los revestimientos y carpinterías de madera de las fachadas se realizaron según técnicas tradicionales.



Axonometría



Mercado de São Sebastião. António Moura, 1995

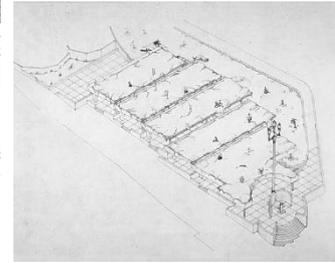
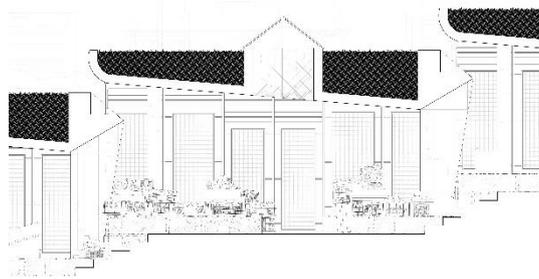
Es el único proyecto que se ha construido hasta ahora en la *Avenida da Ponte*. Sustituye al anterior mercado, también proyectado por António Moura, que incluía además el mercado de tejidos de la catedral y que pese a haber sido construido en 1986 sufrió un rápido deterioro. El nuevo proyecto aprovecha las plataformas de implantación del antiguo, y se compone de 5 forjados de hormigón armado con cubierta vegetal que permiten instalarse a 48 comerciantes en condiciones adecuadas.



Mercado antiguo

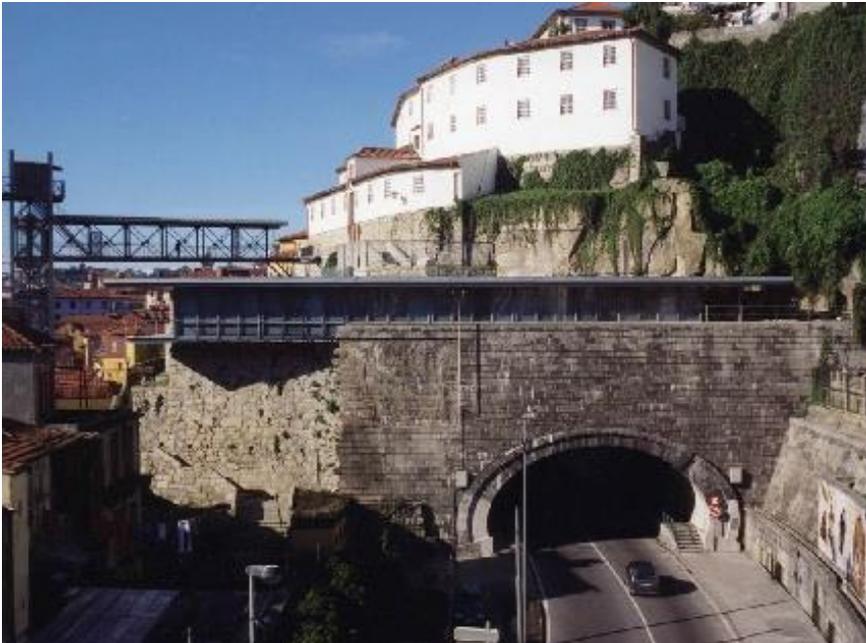
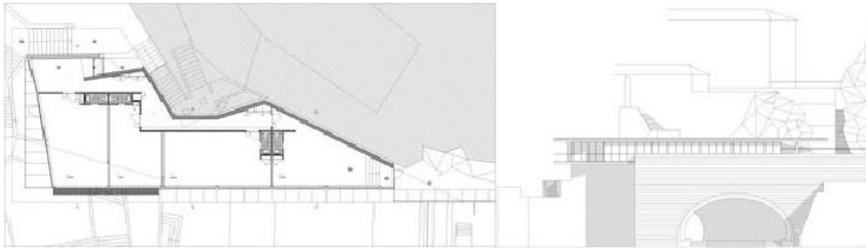


Mercado de tejidos de la catedral



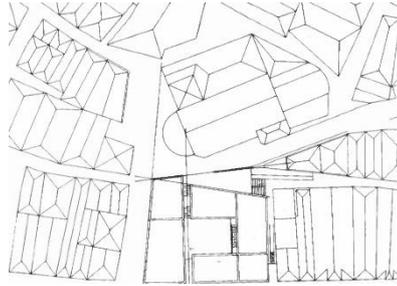
Estudios para artistas. Virgínio Moutinho, 1997

El programa del proyecto consiste en 4 estudios para jóvenes artistas plásticos. Ocupa una plataforma con vistas sobre el río y la margen sur, que se integra en un sistema de terrazas conformadas por muros de granito que asume el gran desnivel existente entre la catedral y la ribera. Su situación entre dos iconos de la construcción en hierro de la ciudad como son el puente de D. Luis y el ascensor de la Lada condicionó la elección de una expresión material metálica.



## Edificio de viviendas en Miragaia. Adalberto Dias, 1991-2000

Se construye en el solar liberado por una construcción que había sido demolida en los años 50. El edificio pretende, volumétricamente, devolver a la iglesia de S. Pedro de Miragaia y a la estructura urbana el sentido y escala perdidos con la demolición. Formalmente, trata de referirse a las características de la envolvente sin negar la naturaleza y la lógica de los materiales utilizados en una obra nueva.

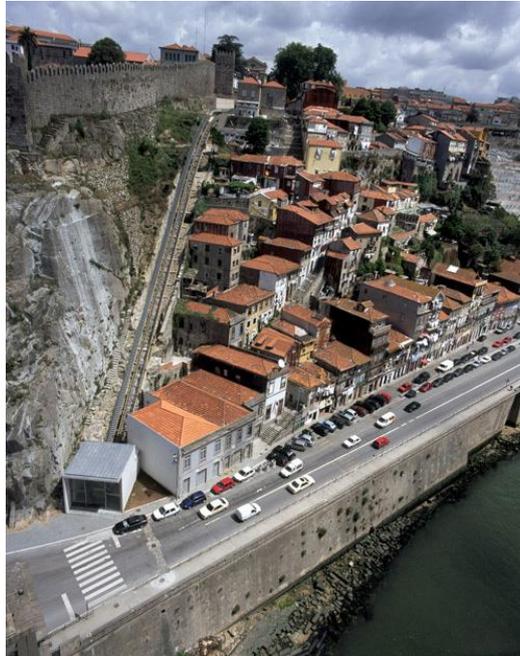
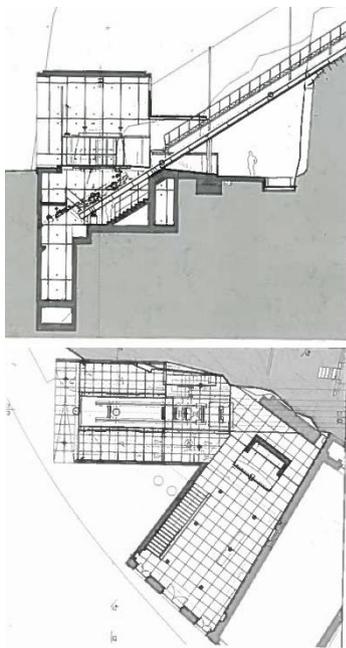


Funicular *dos Guindais*. Adalberto Dias, 2001

El funicular *dos Guindais* conecta la ribera del río con la *Praça da Batalha*, en la parte alta, en un recorrido paralelo a los restos de la Muralla Fernandina. El funicular original fue proyectado por el ingeniero Raul Mesnier e inaugurado en 1891. Sin embargo, solo estuvo dos años en funcionamiento antes de que se cerrase debido a un grave accidente en 1893. Posteriormente fue re proyectado por el mismo ingeniero, pero nunca volvió a abrirse. Con motivo de las intervenciones de Oporto 2001 - Capital Europea de la Cultura se encargó al arquitecto Adalberto Dias proyectar un nuevo funicular donde se encontraba el antiguo.

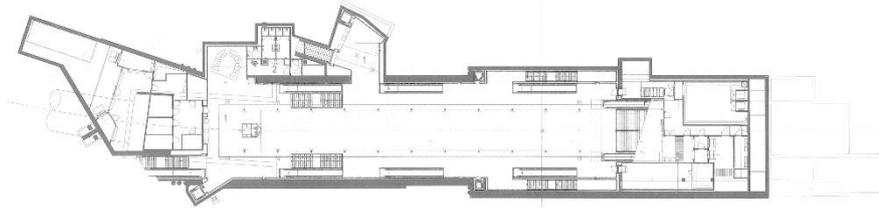
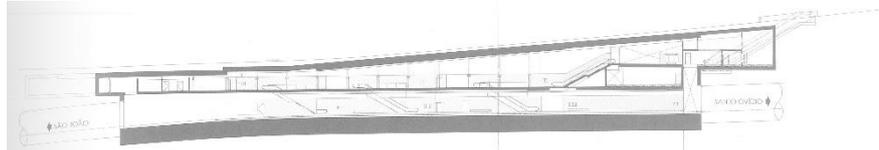


*Antiguo funicular*



## Parada de metro de São Bento. Álvaro Siza, 1997-2005

Como responsable de la arquitectura de la red de metro de Oporto, Eduardo Souto de Moura encargó a diferentes arquitectos el proyecto de las diversas estaciones. De ellas, la que más influencia tiene en la zona estudiada es la parada de São Bento, de Álvaro Siza. Por un lado porque en su lógica de accesos y salidas tiene en cuenta su proyecto del Museo de la Ciudad que se explicará posteriormente y que al no ser finalmente construido hace que dicha lógica quede obsoleta, y por el otro porque el hecho de que el tablero superior del Puente de D. Luis I pase a ser de uso compartido para peatones y metro (emergiendo a la superficie pocos metros antes de su inicio) acaba finalmente con la importancia de la *Avenida da Ponte* como eje rodado.

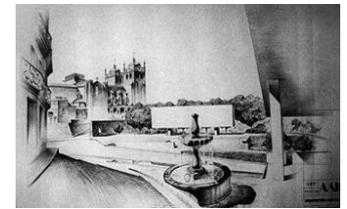
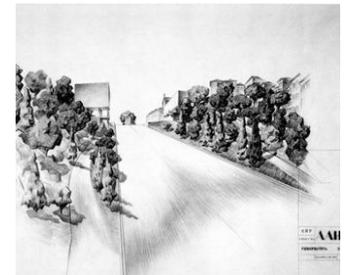


## Estudio para la *Avenida da Ponte*. Fernando Távora, 1955

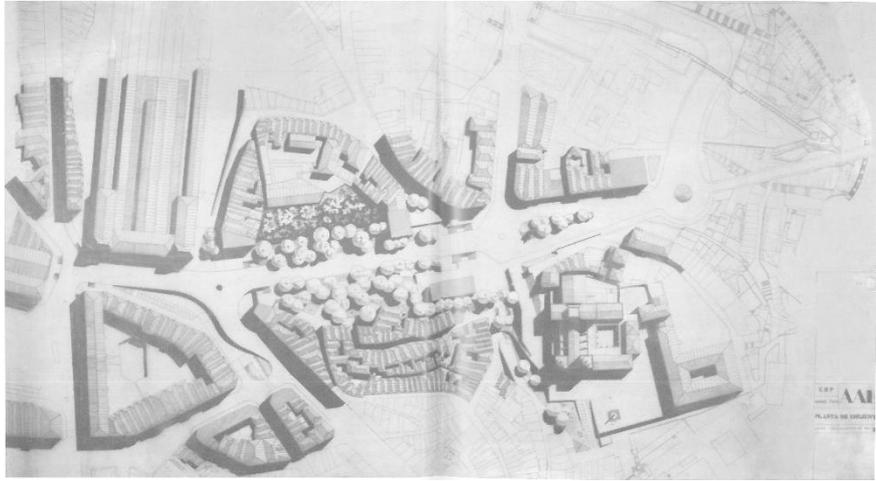
Tras las múltiples propuestas realizadas para la estabilización formal de la *Avenida da Ponte* desde el comienzo de las demoliciones (Como las de Luís Cunha y Bonfim Barreiros expuestas anteriormente), Fernando Távora presenta un estudio, en 1955, con una diferencia sustancial con respecto a los proyectos anteriores: mientras estos proponían, de diferentes maneras, resolver los problemas que planteaba la avenida mediante volumen edificado (tanto para dar frentes a la avenida, en el caso de Barreiros, como para conectar el tejido urbano de ambos lados, en el de Cunha), Távora plantea una solución paisajística, limitando la intervención de la arquitectura al remate de las manzanas mutiladas por las demoliciones y tratando de recuperar la continuidad de la colina cortada a través de la introducción de vegetación y arbolado. Propone circulaciones peatonales integradas en las zonas verdes laterales, conectando ambos lados mediante una cota inferior que alberga también plazas de aparcamiento.



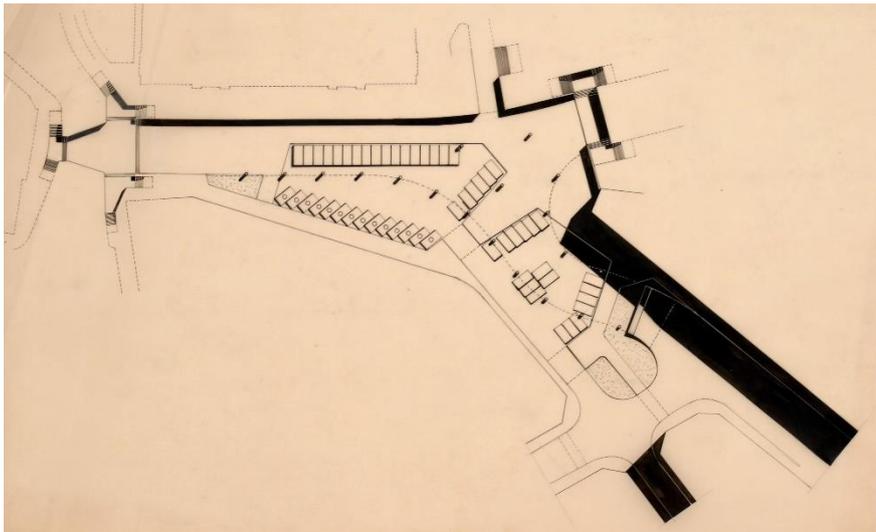
*Esquema general*



*Perspectivas*

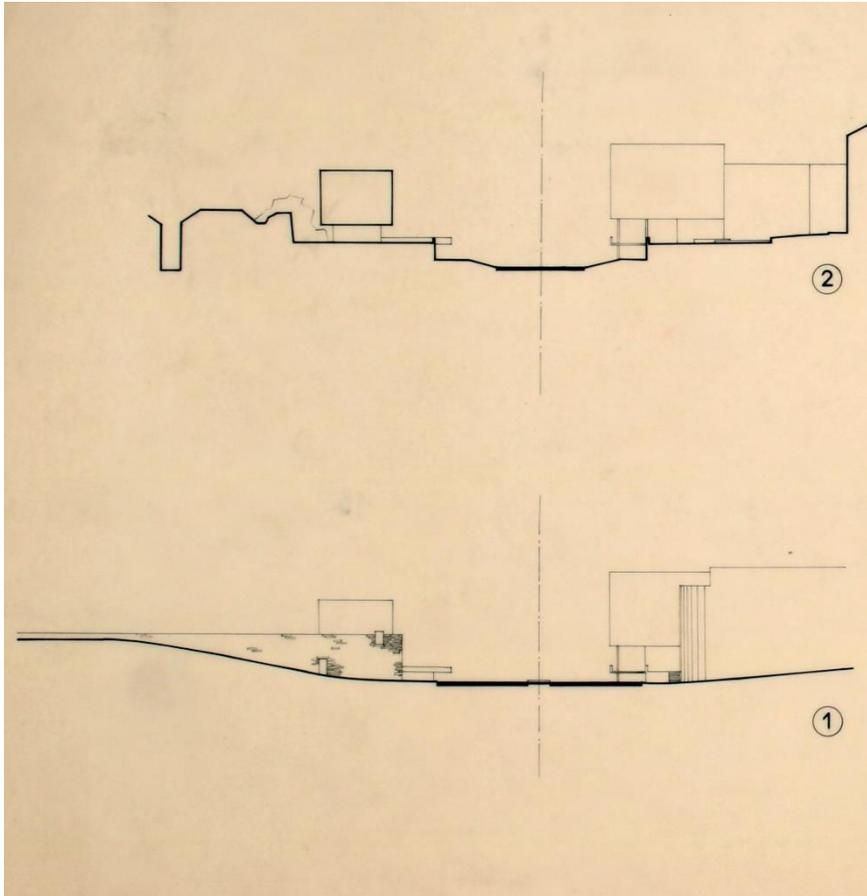


*Planta general*



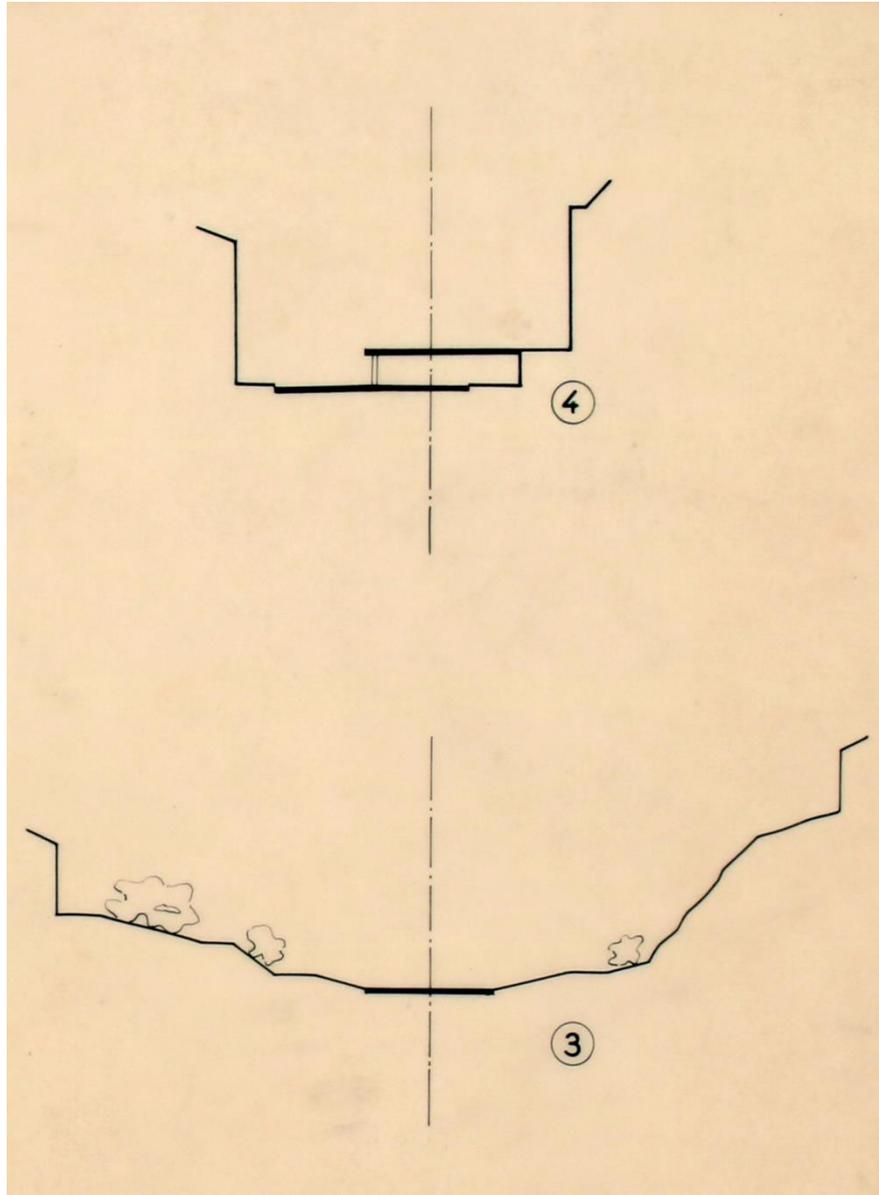
*Planta cota inferior*

*Estudio para la Avenida da Ponte. Fernando Távora, 1955*



*Secciones transversales*

*Estudio para la Avenida da Ponte. Fernando Távora, 1955*



*Secciones transversales*

*Estudio para la Avenida da Ponte. Fernando Távora, 1955*

## Estudio para la renovación urbana del barrio del Barredo. Fernando Távora, 1960-70

La década de los 60 del siglo XX es un período de grandes reivindicaciones sociales y políticas, que alcanza su punto álgido con el mayo del 68 francés, que se extendería, en mayor o menor medida, por todos los países del mundo. En el contexto portugués, coincide con un intento de apertura del régimen que culmina en 1968 con la llamada *Primavera Marcelista*. Esta tenía, entre otras, la reivindicación del derecho a la ciudad como territorio público y democrático.

Coetáneo de estas reivindicaciones, el estudio para la renovación urbana del Barredo (en adelante ERUB), fue elaborado a lo largo de la década por un equipo técnico municipal coordinado por Fernando Távora, y constituye un importante giro en las teorías urbanas portuguesas. Como observa el autor José Aguiar en su texto *Após Veneza, do restauro estilístico para o restauro crítico*, el estudio "se convirtió en un precursor de las metodologías previstas en el concepto, aún contemporáneo, de la 'Rehabilitación Urbana Integrada'". Desde su inicio, se concibió como un proyecto piloto que se extendería posteriormente a otros sectores de la ciudad.

La importancia del ERUB se debe fundamentalmente a dos factores que se abordan independientemente a continuación. Por un lado, al hecho de constituir un ejemplo de aplicación de esta nueva política urbana y, por otro, a ser un espacio de aprendizaje en una época de debate y revisión de la formación del arquitecto.



*Estado de algunos  
Interiores del barrio*

El Barredo como espacio de formación del arquitecto en la *Escola de Belas Artes do Porto* (ESBAP)

La investigación llevada a cabo en la ESBAP sobre el Barredo bajo la orientación de los profesores Octávio Lixa Filgueira y el propio Fernando Távora, tiene un papel fundamental en su elección como sector piloto, como muestra la memoria descriptiva del proyecto en su exposición de los factores que justifican dicha elección (“...4.- la existencia de levantamientos de todas las viviendas del Barredo realizados por alumnos de la ESBAP...”).

Este interés que la Escuela tenía en el Barredo es indisoluble de la profunda transformación que se estaba produciendo de los métodos de enseñanza en dirección a una profundización en la función social del arquitecto. En la práctica, esta tendencia aparece reflejada en los trabajos académicos de reconocimiento de las zonas obreras de la ciudad orientados por dichos profesores, en los que se motiva a los alumnos a utilizar el dibujo y la fotografía como instrumentos con el objetivo de “conocer para comprender”. Los trabajos debían tratar de resolver el problema de la vivienda en el centro histórico, y al mismo tiempo proponer una rehabilitación del espacio público a través de las manzanas, y se orientaba a los alumnos a interpretar de forma sensible las características identitarias del barrio.



*Cocina de la casa 1 de la manzana 3. Asignatura: Arquitectura analítica I. Año 1964-65  
Alumno: João Resende. Profesor: Octávio Lixa Filgueiras*



*Elementos gráficos del trabajo Zona do Barredo. Estudio de recuperación inicial.*

*Asignatura: Composição de Arquitectura 3. Año 1967-68.*

*Alumno: Alexandre Vasconcelos. Profesor: Fernando Távora*

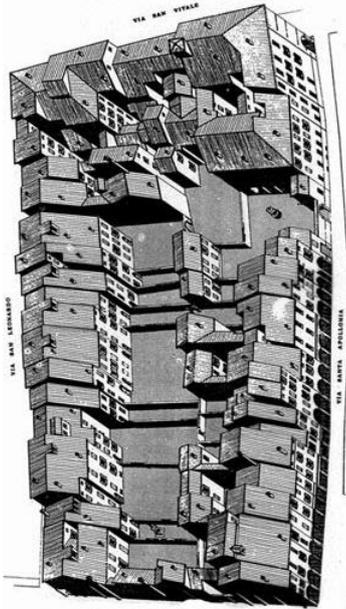
## El Barredo en defensa de una nueva política urbana

A principios del siglo XX existían fundamentalmente dos visiones sobre la ciudad antigua. La visión moderna defendía su actualización, si fuese necesario a costa de la historia. La alternativa perseguía una cristalización de la memoria a través de la conservación y restauración de las construcciones con valor histórico y artístico. Cada una de estas visiones quedó plasmada en su respectiva Carta de Atenas, la de 1931, resultado del Congreso internacional de Expertos en la protección y conservación de monumentos de arte e historia, y la de 1933, resultante del CIAM de La Sarraz). Sin embargo, ambas tienen en común la reducción de la ciudad antigua a sus edificios más notables, y defienden las demoliciones y desobstrucciones con el objetivo de aislarlos (lo que se ha expuesto anteriormente como monumentalización).

A partir de los años 50, con la revisión de la modernidad, surge sobre todo en Italia una corriente que defiende que los centros históricos deben ser un factor de cohesión urbana y estar integrados en las dinámicas de desarrollo local. Su materialización más importante fue el plan director de la ciudad de Bolonia, de Giuseppe Campos Venuti, que tiene como objetivo la contención y el control de la expansión urbana y el retorno y reaprovechamiento del centro.

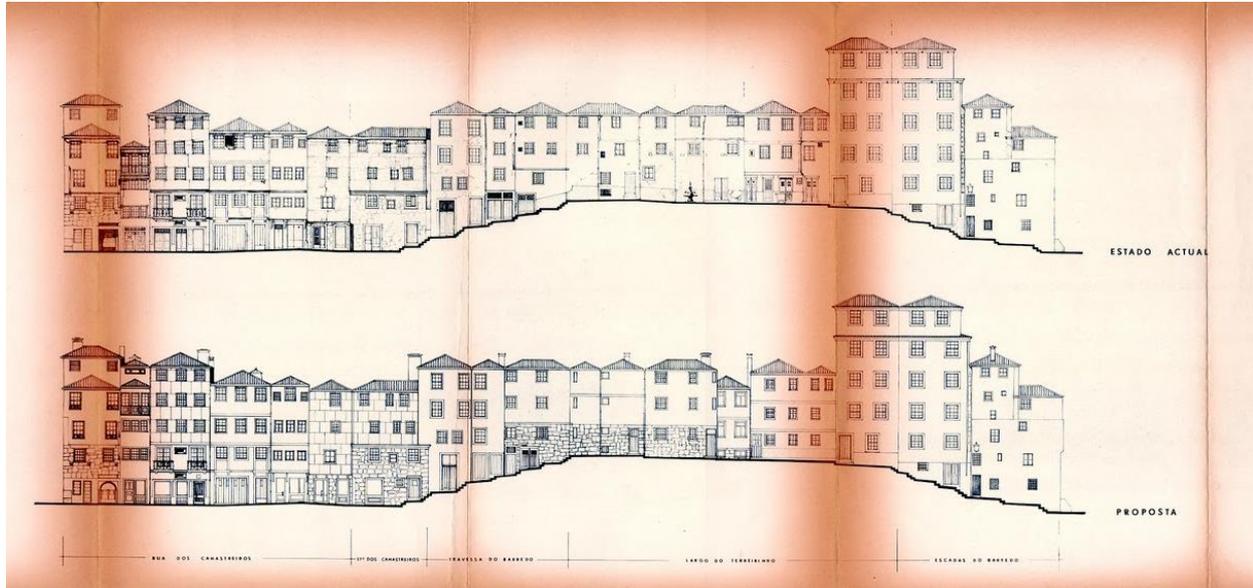
En Portugal, el ERUB constituye la primera expresión de esta corriente y contrasta con los planes existentes como el Plan de Mejora, que preveía la construcción de 6000 viviendas nuevas para otras tantas familias, que serían desalojadas de *ilhas* y otras zonas insalubres. Entre sus orientaciones destaca el hecho de hablar de conjuntos históricos, y no solo de construcciones, y su vertiente social con propuestas como tratar de garantizar el realojo dentro de la misma zona o el fomento de la participación de los habitantes en los procesos.

Como conclusión cabe señalar que, como denuncian los autores Gonçalo Moniz, Luís Correia y Adelino Gonçalves en su texto conjunto *O estudo de renovação urbana do Barredo. A formação social do arquitecto para um território mais democrático*, la realidad del desarrollo urbano portugués ha sido muy diferente a los planteamientos del ERUB, y el despoblamiento y degradación de los centros históricos "no representan la memoria colectiva, si no que más bien lo contrario: el 'olvido colectivo' de las zonas más antiguas de nuestras ciudades".

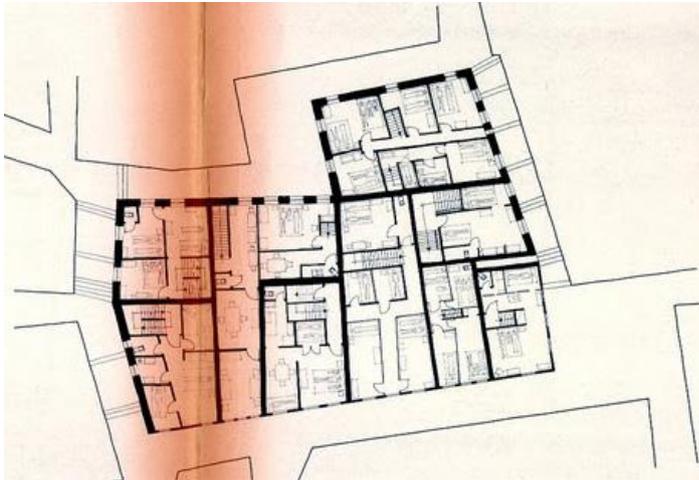


Plan director de Bolonia.  
Detalle de manzana



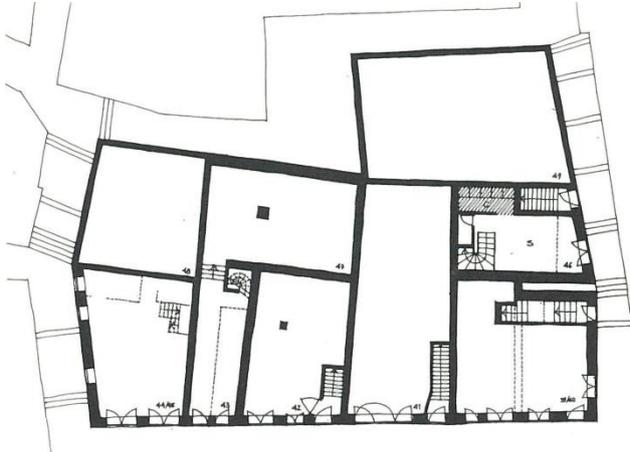


Q.III. Alzado perimetral existente y propuesto



Q.III. Planta existente (Nivel 3)

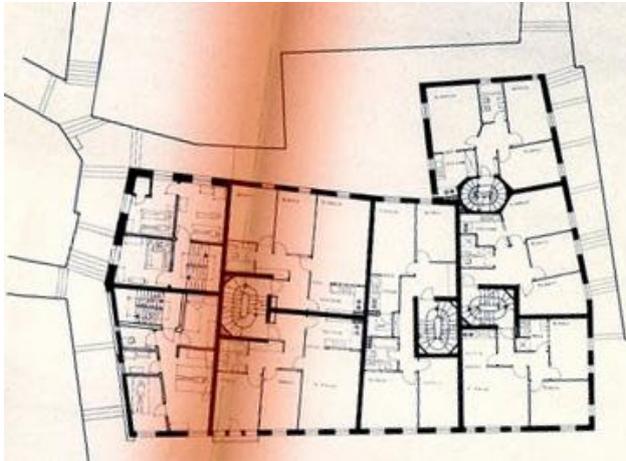
*Estudio para la renovación urbana del barrio del Barredo. Fernando Távora, 1960-70  
Manzana Q.III.*



Q.III. Propuesta (Nivel 0)



Q.III. Propuesta (Nivel 2)



Q.III. Propuesta (Nivel 3)



Q.III. Propuesta (Nivel 4)

Estudio para la renovación urbana del barrio del Barredo. Fernando Távora, 1960-70  
Manzana Q.III.

Q.III / PROPOSTA ALTERNATIVA DOS PROJECTOS			
PAVIMENTOS	FACHADAS	PARIEDES DE MEIAÇÃO E ESCADAS	COBERTURAS
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ CONSERVAÇÃO DO PAVIMENTO EXISTENTE C/CONSOLIDAÇÃO</li> <li>■ DEMOLIÇÃO DO PAVIMENTO EXISTENTE C/SUBSTITUIÇÃO EM LAJE</li> <li>●●●●● DEMOLIÇÃO DO PAVIMENTO EXISTENTE C/SUBSTITUIÇÃO POR PAVIMENTO SEMELHANTE</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ CONSERVAÇÃO DA FACHADA EM PEDRA</li> <li>■ CONSERVAÇÃO DA FACHADA EM TAPIA C/CONSOLIDAÇÃO</li> <li>■ DEMOLIÇÃO DA FACHADA EM TAPIA E C/SUBSTITUIÇÃO</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ CONSERVAÇÃO DE PAREDE DE MEIAÇÃO EM PEDRA C/CONSOLIDAÇÃO</li> <li>■ CONSERVAÇÃO DE PAREDE DE MEIAÇÃO EM TAPIA C/CONSOLIDAÇÃO</li> <li>■ DEMOLIÇÃO DE PAREDE DE MEIAÇÃO EM PEDRA E C/SUBSTITUIÇÃO</li> <li>■ DEMOLIÇÃO DE PAREDE DE MEIAÇÃO EM TAPIA E C/SUBSTITUIÇÃO</li> <li>■ ESCADAS A DEMOLIR E SUBSTITUIR</li> <li>■ ESCADAS A CONSERVAR COM REVISÃO E CONSOLIDAÇÃO</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— COBERTURA A CONSERVAR C/REVISÃO</li> <li>— COBERTURA A DEMOLIR E REFEZER</li> </ul>

**Q.III. Intervenciones. Leyenda:**

**Pavimentos**

Conservación y consolidación del pavimento existente

Retirada del pavimento existente y sustitución por una losa

Retirada del pavimento existente y sustitución por uno semejante

**Fachadas**

Conservación de la fachada de piedra

Conservación y consolidación de la fachada de tapia

Demolición y sustitución de la fachada de tapia

**Medianeras y escaleras**

Conservación y consolidación de medianera de piedra

Conservación y consolidación de medianera de tapia

Demolición y sustitución de medianera de piedra

Demolición y sustitución de medianera de tapia

Escaleras a demoler y sustituir

Escaleras a conservar revisándolas y consolidándolas

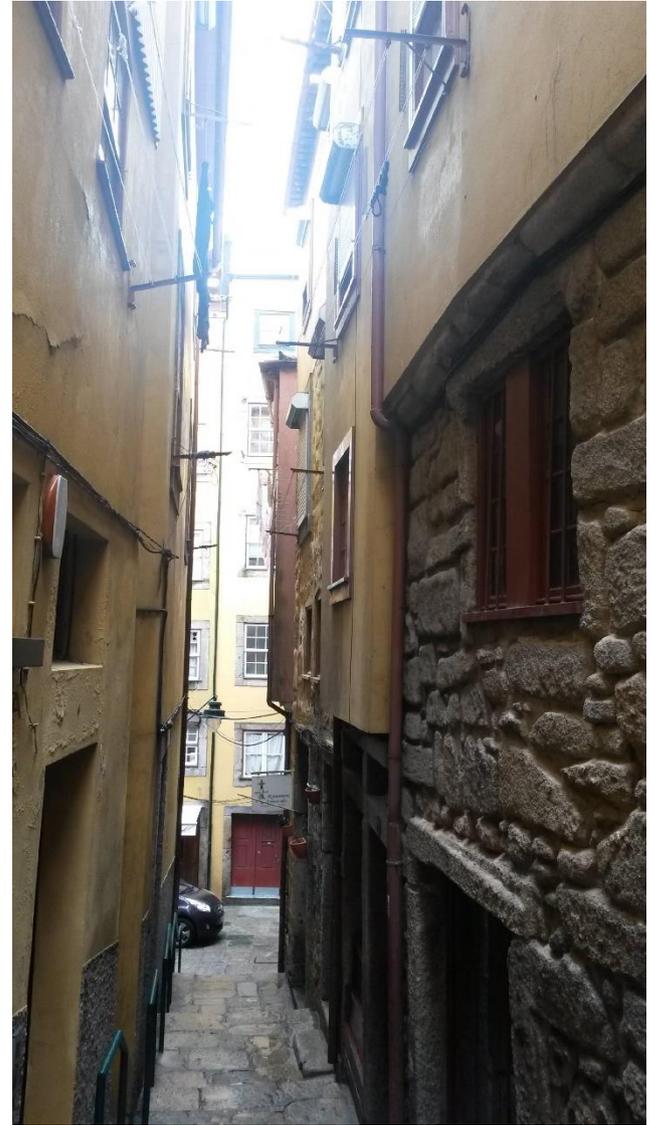
**Cubiertas**

Cubierta a conservar revisándola

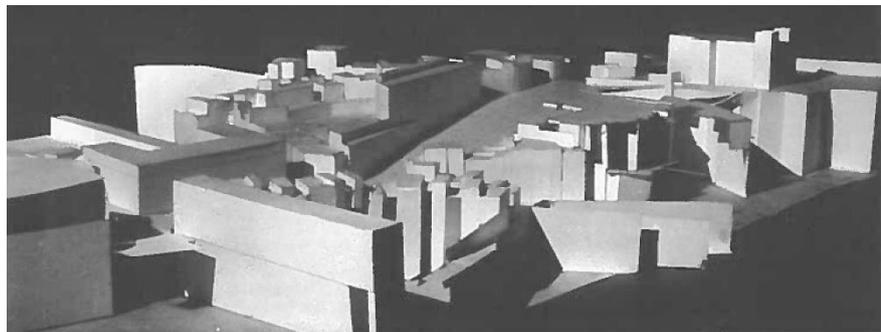
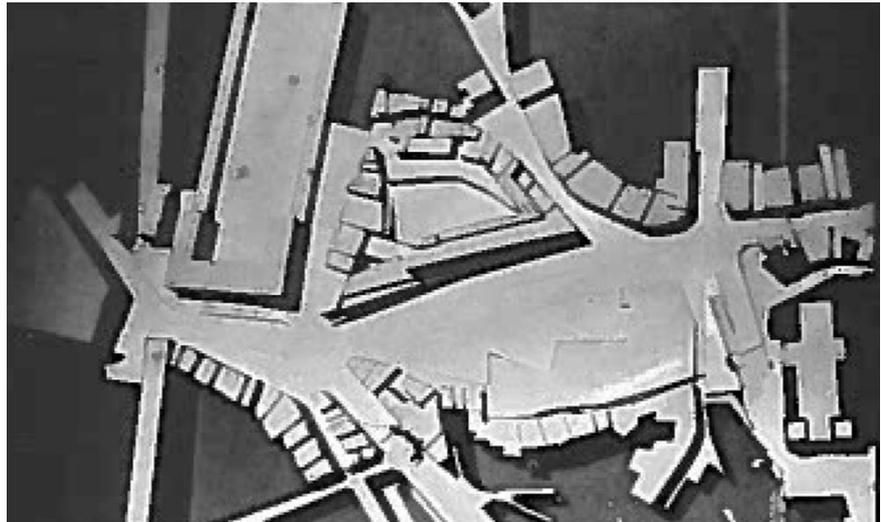
Cubierta a demoler y reconstruir



*Q.III. Estado actual*



*Estudio para la renovación urbana del barrio del Barredo. Fernando Távora, 1960-70  
Manzana Q.III.*



*Proyecto para la Avenida da Ponte. Alvaro Siza, 1968-74.*

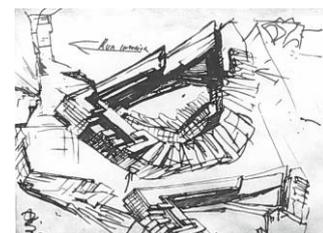
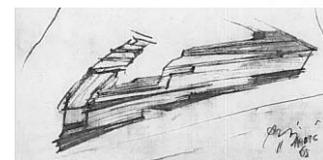
## Proyecto para la *Avenida da Ponte*. Álvaro Siza, 1968-74

En 1968, casi 30 años después del inicio de las demoliciones para la apertura de la *Avenida da Ponte* y tras más de una veintena de propuestas presentadas para su estabilización formal, Robert Auzelle, autor del Plan Director de la ciudad y consultor urbanístico, encarga a Álvaro Siza proyectar un edificio que ocupase la escarpa del lado oeste de la avenida, con la preocupación de ocultar lo que las demoliciones y el corte en el terreno habían puesto al descubierto. El proyecto inicial, entregado por Siza a Auzelle en París en pleno Mayo del 68 (en una escena en la que Alexandre Alves Costa, en su texto *O Futuro – Dois projectos para dois tempos*, describe a Siza “atravesando barricadas, entre coches incendiados mientras sonaba la Internacional”), generó en el arquitecto francés “un acuerdo sin reservas”, como él mismo anunció el día 13 de mayo.

Pese a que el encargo era únicamente proyectar el edificio, Siza, con la ventaja de conocer los proyectos anteriores e influido principalmente por los de Luís Cunha y Fernando Távora, extiende su propuesta a una reorganización de la zona.

El proyecto parte de la premisa de evitar cualquier adaptación mimética, afirmando su modernidad y reconociendo la ciudad como una adición y superposición de fragmentos.

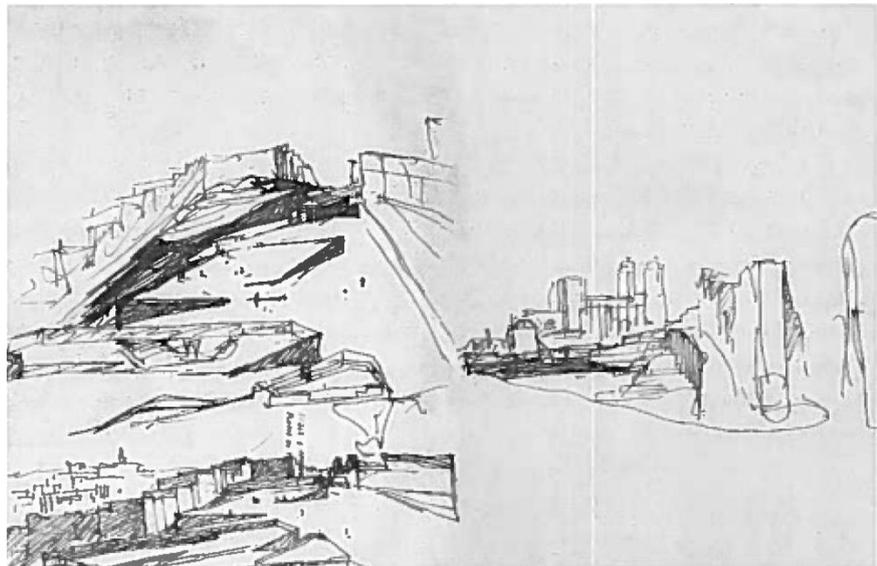
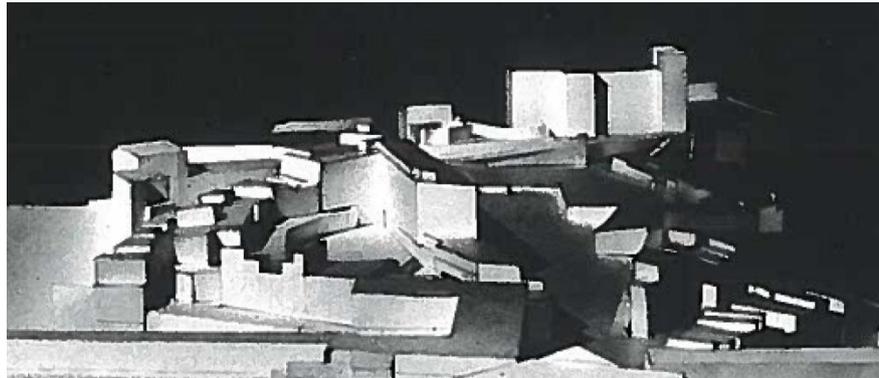
Formalmente, es un edificio longitudinal que completa una manzana formada por las calles *Chá* y *Loureiro* además de por la propia avenida. Preveía 10 alturas en su cota más baja y contenía un programa de zonas comerciales, oficinas y aparcamiento. Su fachada era un plano continuo de vidrio, con la intención de reflejar la ciudad antigua con la que se confrontaba. La intervención se complementaría con la rehabilitación de los edificios degradados en la manzana.



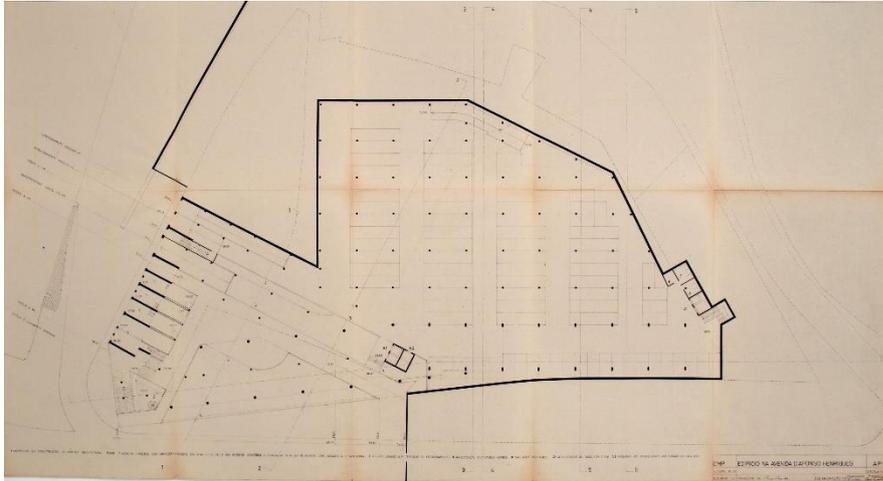
Proyecto para la *Avenida da Ponte*. Álvaro Siza, 1968-74.  
Bocetos.

Pese a que se muestra apaciguador con la imposición del régimen de mantener las visuales sobre la catedral (por los motivos expuestos anteriormente), el proyecto incluye también una serie de terrazas en el lado este de la avenida que evocan, con sus muros de soporte, las demoliciones que habían sido necesarias para su apertura.

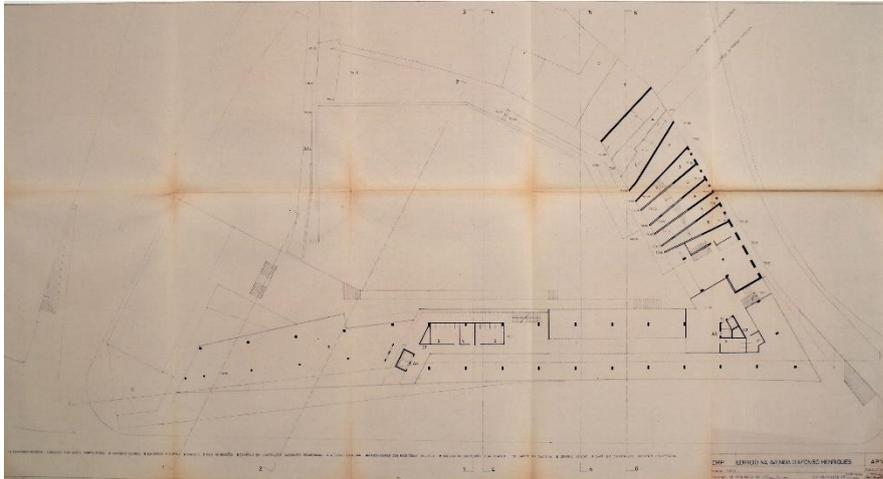
Aunque fue el único aprobado de los proyectos presentados para la zona, tampoco llegó a construirse.



*Maqueta y dibujos del lado este, donde se aprecian las terrazas propuestas*

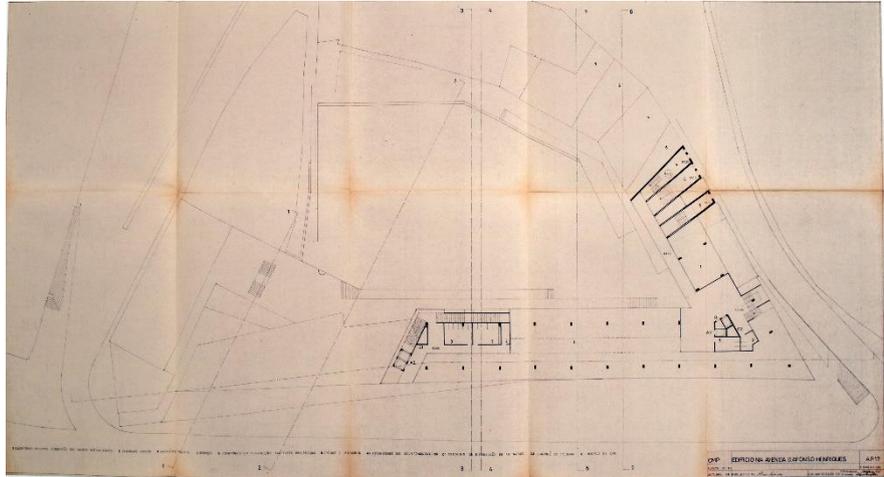


*Planta 2 (cota +60m). Leyenda: 1.Comercio en construcciones existentes recuperadas 2.Bar 3.Zona comercial con almacenamiento privado en P1 4.Abierto conectado con P1 5.Aparcamiento 6.Cobro 7.Aseos de hombres 8.Aseos de mujeres A1.Ascensores del aparcamiento A2.Máquinas de los ascensores de las oficinas*

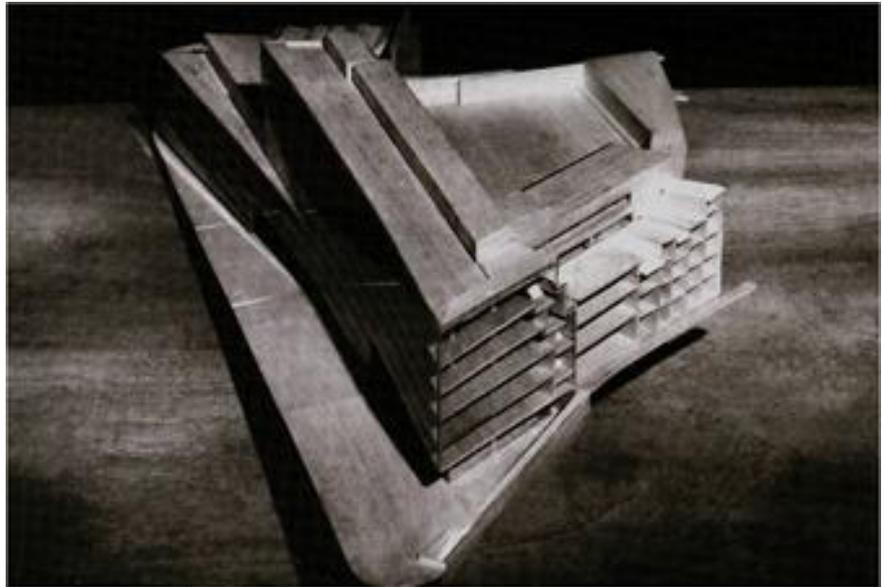


*Planta 6 (cota +72m) Leyenda: 1.Oficinas 2.Aseos de hombres 3.Aseos de mujeres 4.Servicios 5.Sala de reuniones 6.Comercio en construcciones existentes recuperadas 7.Edificios a restaurar 8.Cafetería en construcción existente recuperada A2.Ascensores de las oficinas (P4 a P10) C1.Conducto de distribución de aire acondicionado C2.Chimenea de la caldera D.Evacuación de residuos*

*Proyecto para la Avenida da Ponte. Alvaro Siza, 1968-74.*

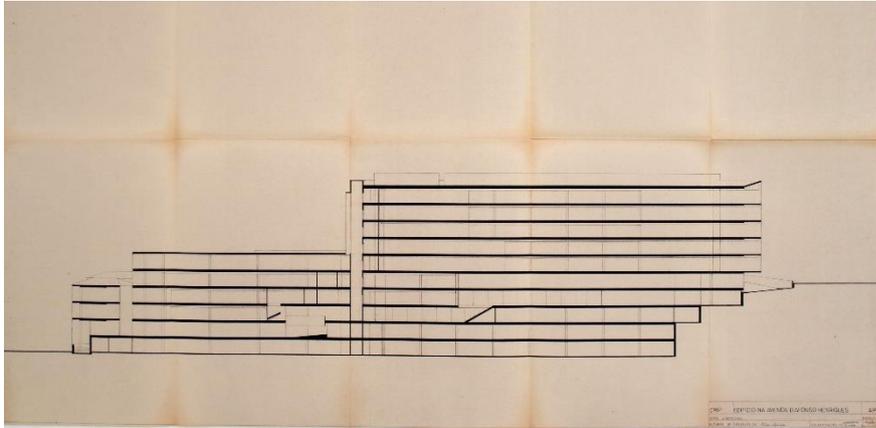


*Planta 9 (cota +81m) Leyenda: 1.Oficinas 2.Aseos de hombres 3.Aseos de mujeres 4.Servicios 5.Oficinas en construcciones existentes recuperadas 6.Edificios a restaurar A2.Ascensores de las oficinas (P4 a P10) C1.Conducto de distribución de aire acondicionado C2.Chimenea de la caldera D.Evacuación de residuos*

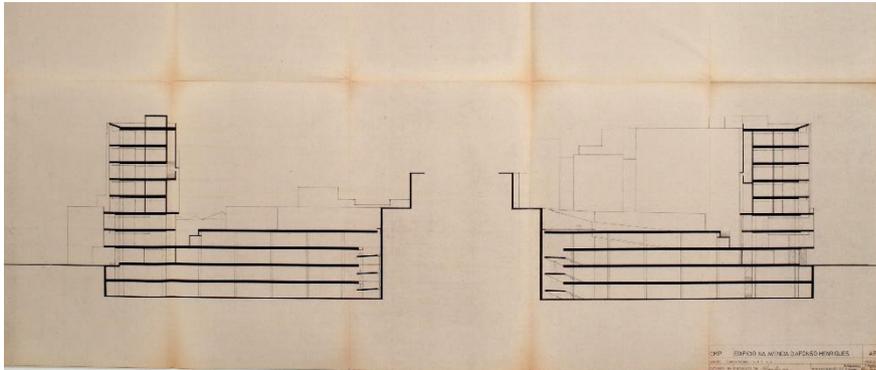


*Maqueta del edificio*

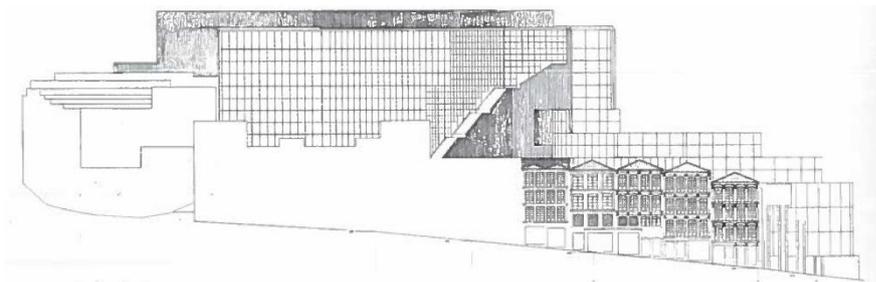
*Proyecto para la Avenida da Ponte. Alvaro Siza, 1968-74.*



*Sección longitudinal*



*Secciones transversales (3-3 y 4-4)*

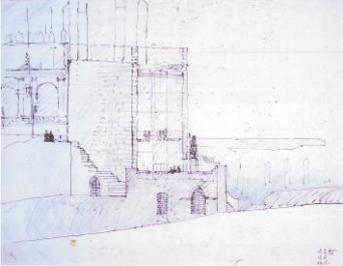


*Alzado posterior*

*Proyecto para la Avenida da Ponte. Alvaro Siza, 1968-74.*



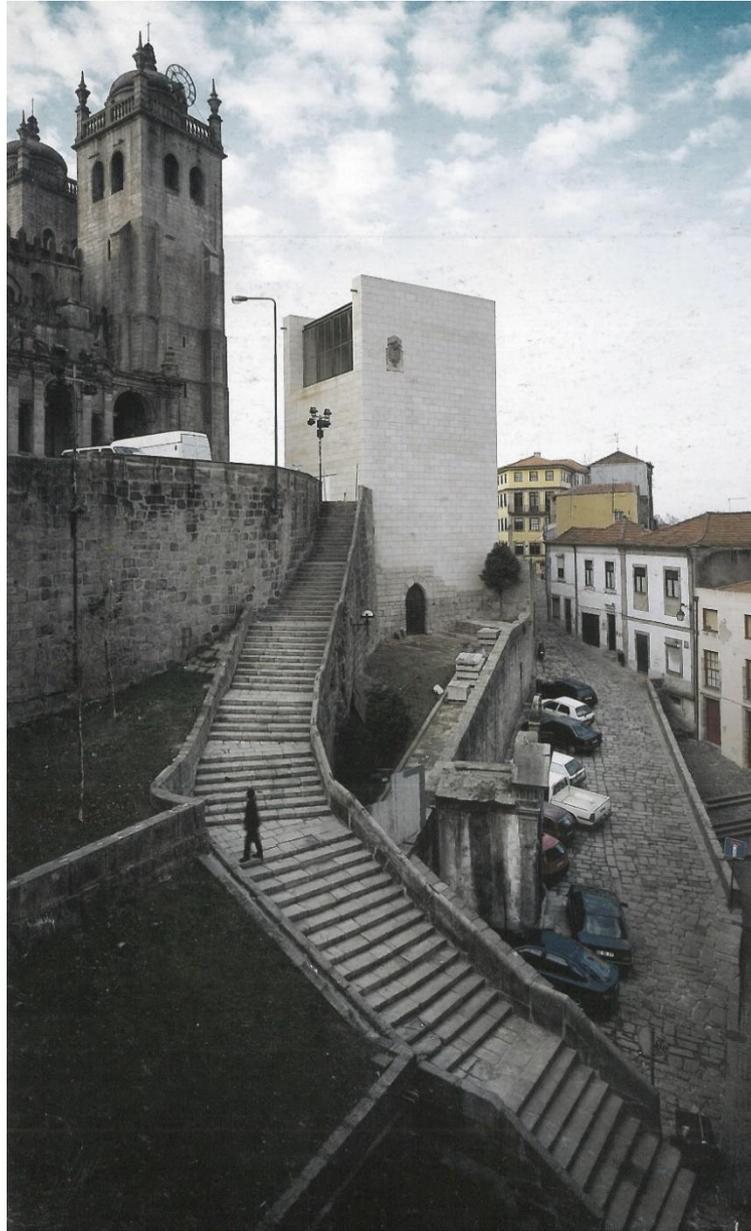
*Ruina preexistente*



*Boceto*



*Proceso de reconstrucción*



*Reconstrucción de la Torre da Câmara. Fernando Távora, 1995-2003.*

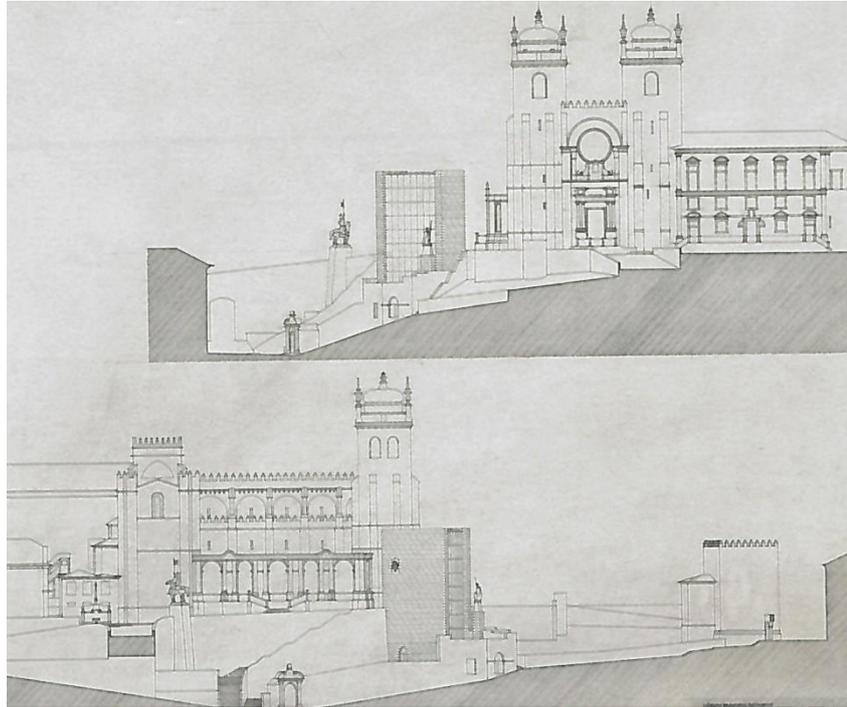
## Reconstrucción de la *Torre da Câmara*. Fernando Távora, 1995-2003

La *Torre da Câmara* original fue un edificio del siglo XV que albergó el gobierno de la ciudad y del que únicamente se mantenían en pie los cimientos. Con su reconstrucción, Távora cuestiona toda la filosofía de intervención en el entorno de la Catedral que se había llevado a cabo hasta entonces y los presupuestos que habían llevado a una musealización del lugar.

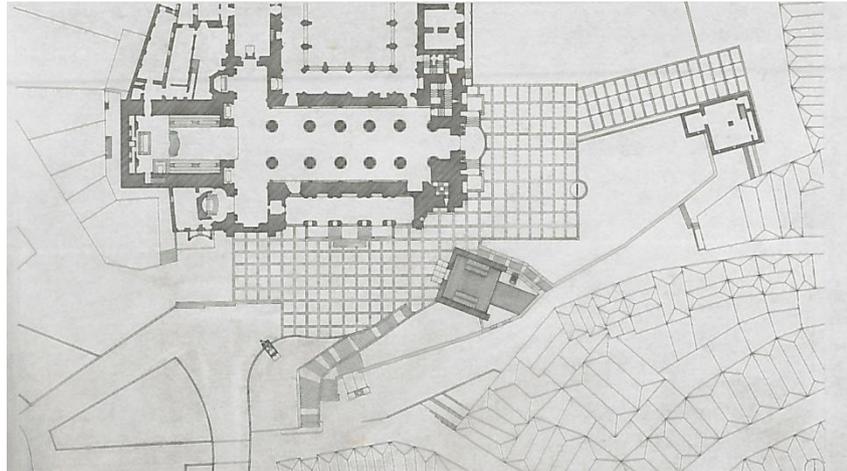
Távora propone una intervención de lenguaje contemporáneo pero que rehace la trama urbana medieval, donde la Catedral recupera el equilibrio con la *Torre da Câmara* a través de una tensión de proximidad que no existía en el lugar desde las demoliciones de 1940. Con esta actuación, el autor pretende establecer los criterios y directrices para futuras conexiones y ordenaciones (así lo entiende Álvaro Siza en su proyecto de 1999 que se expone a continuación).



*Planta de situación existente y propuesta*



*Alzados de situación*



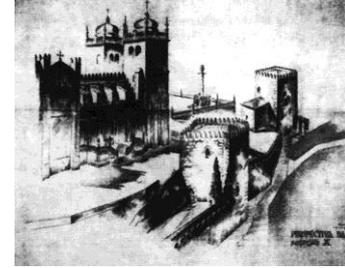
*Planta de situación*

*Reconstrucción de la Torre da Câmara. Fernando Távora, 1995-2003.*

El proyecto no es una novedad absoluta ya que, como señala el autor José Ferrão Afonso en su texto *A monumentalização – Torres e escarpas, classicismo e romanticismo*, ya tras las demoliciones de 1940, reconociéndose excesivas, se encargó al arquitecto Miguel Resende la reconstrucción de la torre en un estilo neogótico, en sintonía con la de la cercana *Torre da Cidade* realizada por Rogério Azevedo pocos años antes llegando incluso a desplazarla quince metros de su lugar original.

Por el contrario, Távora evita tanto una interpretación historicista como un excesivo rigor arqueológico, y opta por una evocación volumétrica abstracta que alcanza los 100 palmos de altura con los que los textos de la época la describen. Trata de ser, en palabras del propio arquitecto, “un memorial recordatorio de largos años de vida e historia de la ciudad de Oporto”.

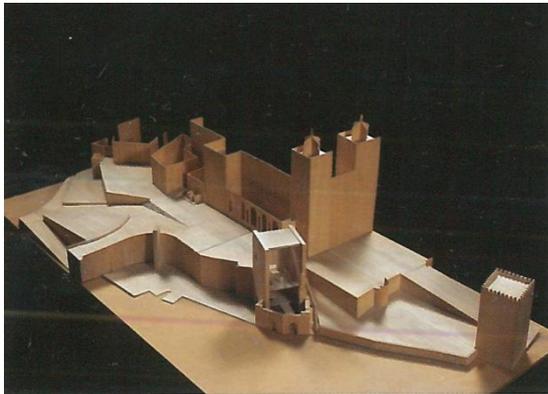
Además de devolver a la Catedral parte de la escala perdida tras las demoliciones, la intervención tiene una gran carga simbólica. Como explica el texto de Ferrão Afonso, cuando la torre original fue construida a principios del siglo XV, Oporto estaba sufriendo una importante expansión urbanística, y la construcción de la sede del gobierno de la ciudad junto a la catedral, además de la afirmación de un nuevo poder (el municipal) frente al religioso, marca un regreso al centro. El proyecto de Távora, por su parte, subraya ese concepto de lugar-centro frente a la inestable situación urbana de Oporto a finales del siglo XX, de la que se cuestiona el abandono del centro y la excesiva suburbanidad.



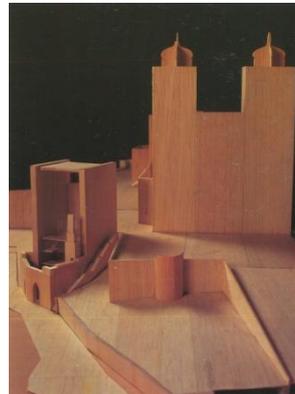
*Propuesta de Miguel Resende. 1940 (en segundo plano, la Torre da Cidade)*



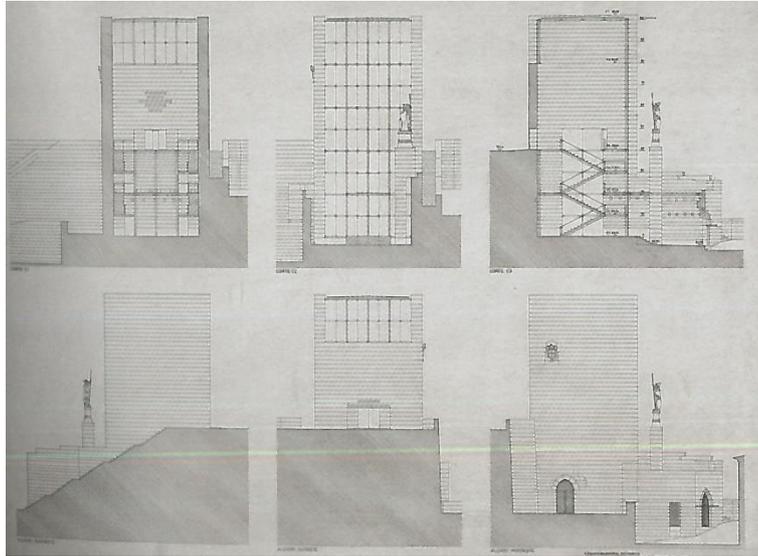
*Torre da Cidade, Rogério Azevedo*



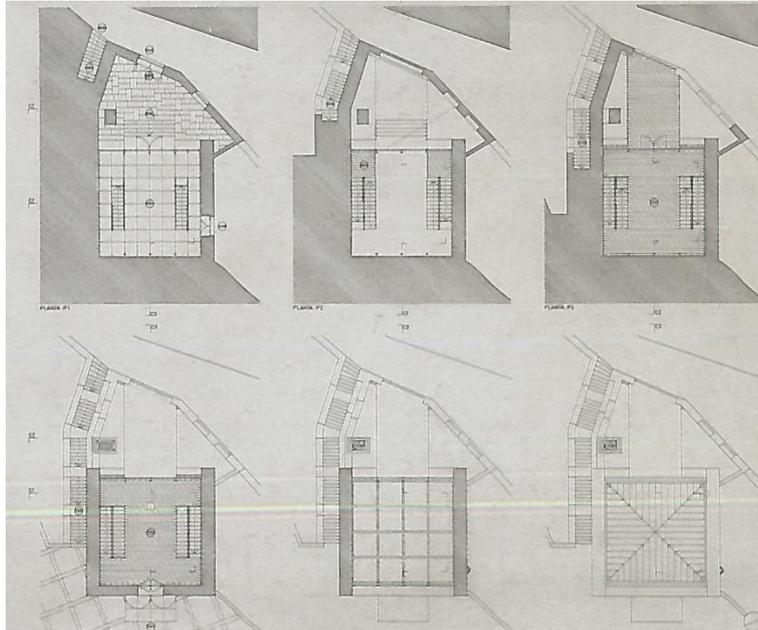
*Maqueta*



*Marcación de los 100 palmos de altura en los bloques de granito*



Secciones

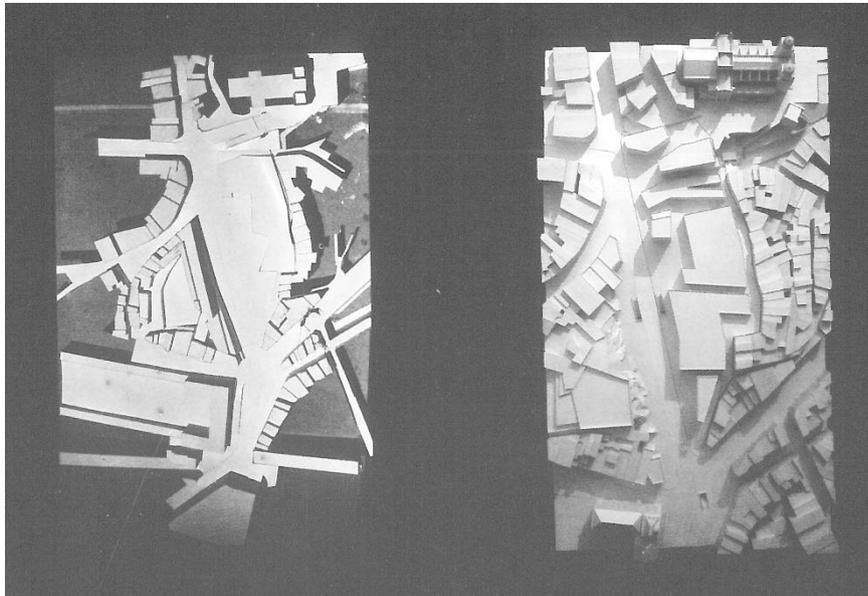


Plantas

Reconstrucción de la Torre da Câmara. Fernando Távora, 1995-2003.

Proyecto para la *Avenida da Ponte*.  
Álvaro Siza, 1999-2001

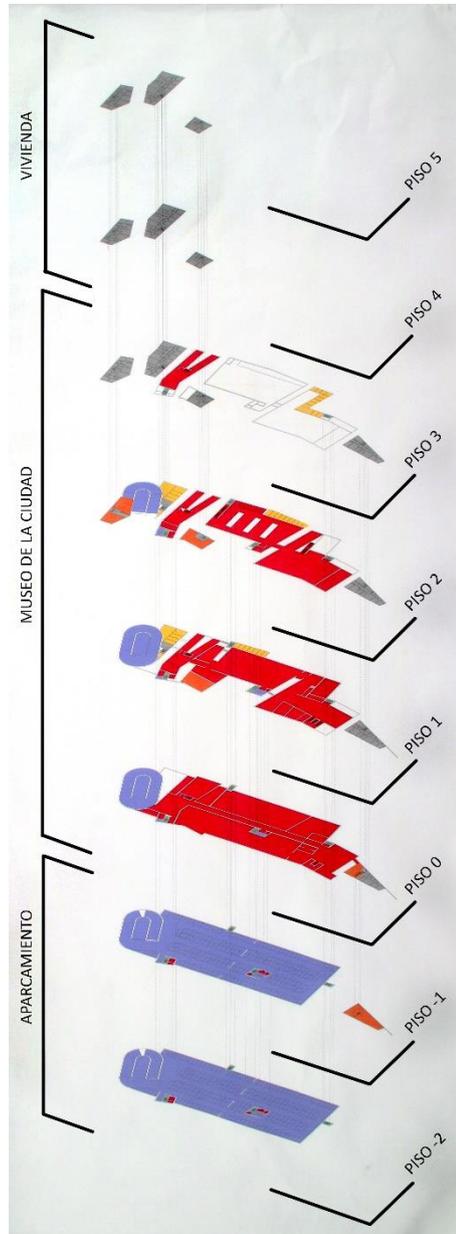
En enero de 1999, más de 30 años después de su anterior proyecto para la zona y en el ámbito de las intervenciones urbanas promovidas para Oporto 2001 – Capital europea de la cultura, se le volvió a encargar a Álvaro Siza un proyecto para la *Avenida da Ponte*, que debía albergar un programa mixto compuesto por un Museo de la Ciudad, aparcamientos, viviendas, locales comerciales y un mercado.



Proyectos de 1968 (izquierda) y 1999 (derecha)



Maqueta de proyecto



*Axonometría explotada.*

**Legenda:**

- Aparcamiento
- Comercio
- Museo
- Salidas de emergencia
- Vivienda
- Mercado

*Proyecto para la Avenida da Ponte. Álvaro Siza, 1999-2001*

En esta ocasión, Siza se desmarca deliberadamente del proyecto de 1968, liberando la escarpa del lado este, ya que, como él mismo explica en un vídeo del año 2001 en el que expone el proyecto, el tiempo la ha hecho bella (ahora tiene pátina y crece vegetación entre las rocas) y debe quedar expuesta como marca de la historia de la ciudad.

En la nueva propuesta, Siza desarrolla el planteamiento esbozado por Távora con la reconstrucción de la *Torre da Câmara* expuesta anteriormente (que Siza considera como la “primera piedra” de su proyecto) y rehace parcialmente el tejido urbano alrededor de la Catedral (con especial atención a recuperar la llegada a esta en diagonal).

El autor considera, por lo tanto, que existe una complementariedad entre monumento y tejido urbano, contrariamente a la opinión de quienes defienden su aislamiento, y que en el caso concreto de la catedral de Oporto, esta no fue concebida para quedar expuesta sino protegida por edificación.

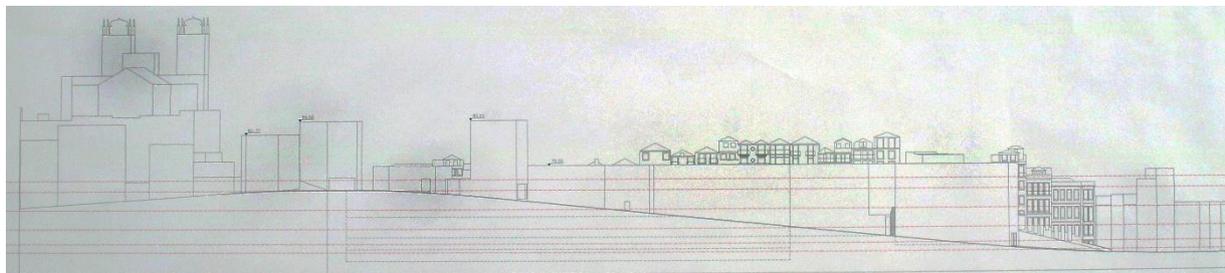
Formalmente, la intervención consta de un nivel subterráneo continuo, que asume principalmente el programa del Museo, y emerge a cota de calle en forma de volúmenes independientes, evitando así aislar la *Travessa de São Sebastião* y evocando la trama urbana derribada. Al otro lado de la avenida, se proponen únicamente dos volúmenes rematando el conjunto de viviendas del siglo XVIII que había quedado interrumpido por las demoliciones.



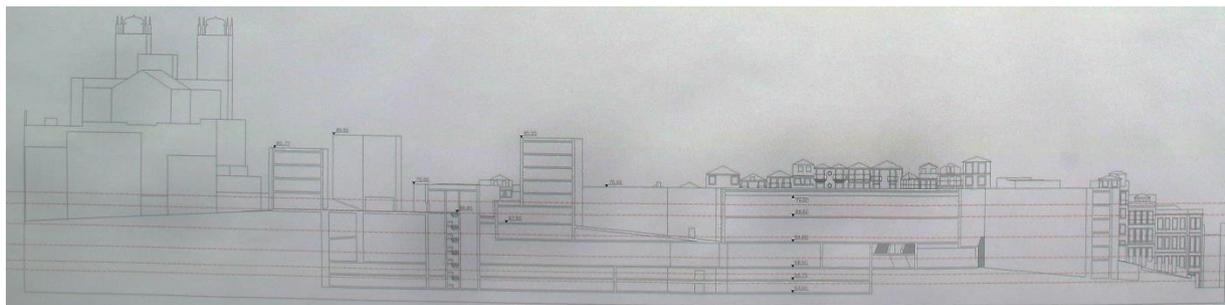
*Planta de la edificación demolida (izquierda) y propuesta (derecha)*

*Secuencia de fotogramas del vídeo explicativo:*

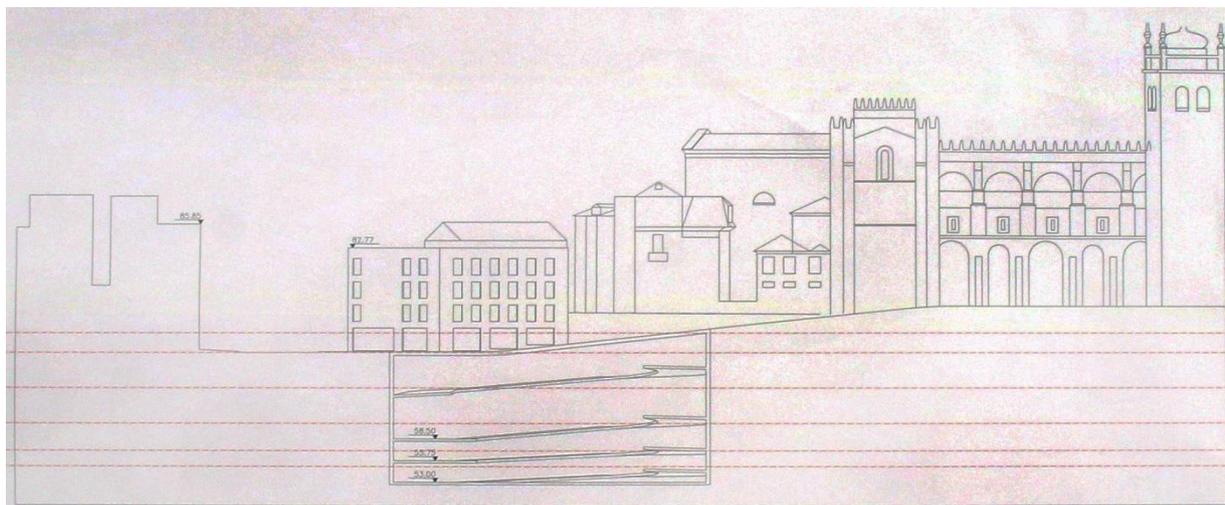
- 1.- *Presentación general*
- 2.- *Referencia a la Torre da Câmara*
- 3.- *Llegada a la Catedral en diagonal*



*Alzado*

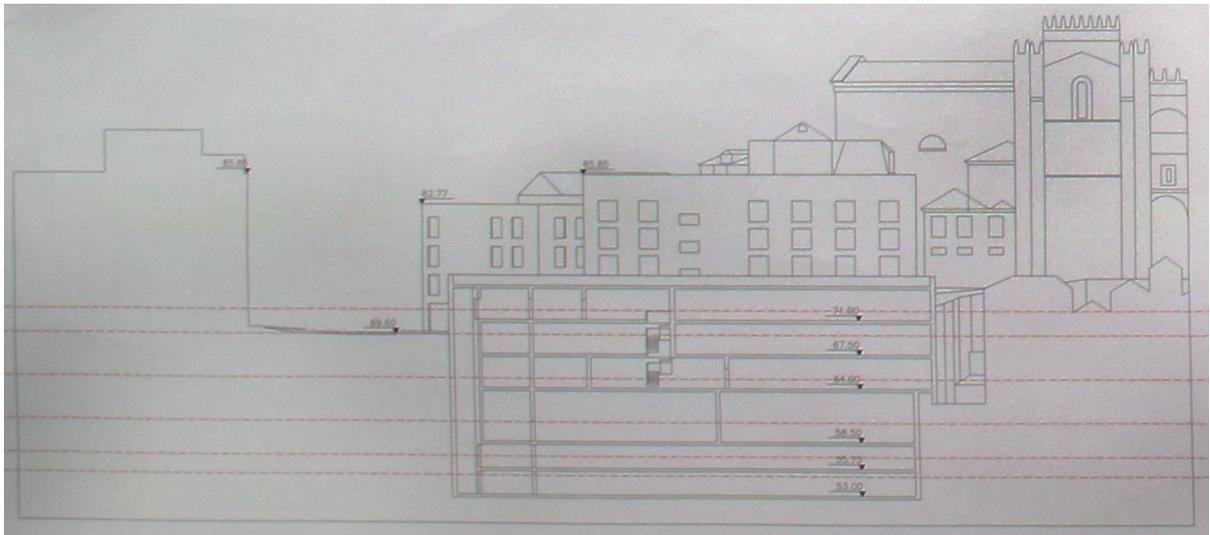
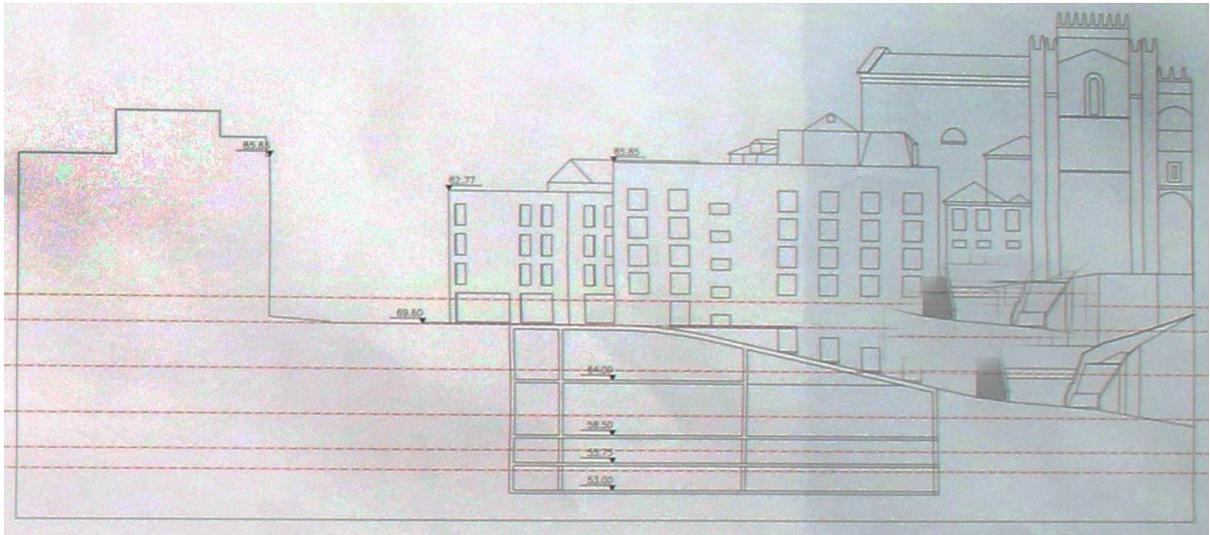


*Sección longitudinal*



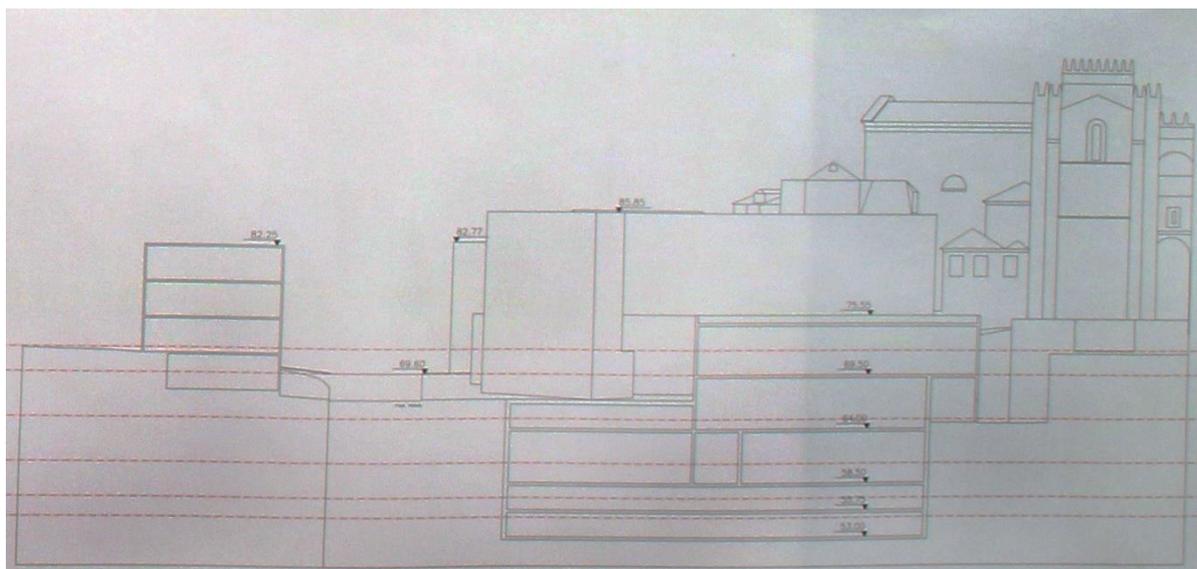
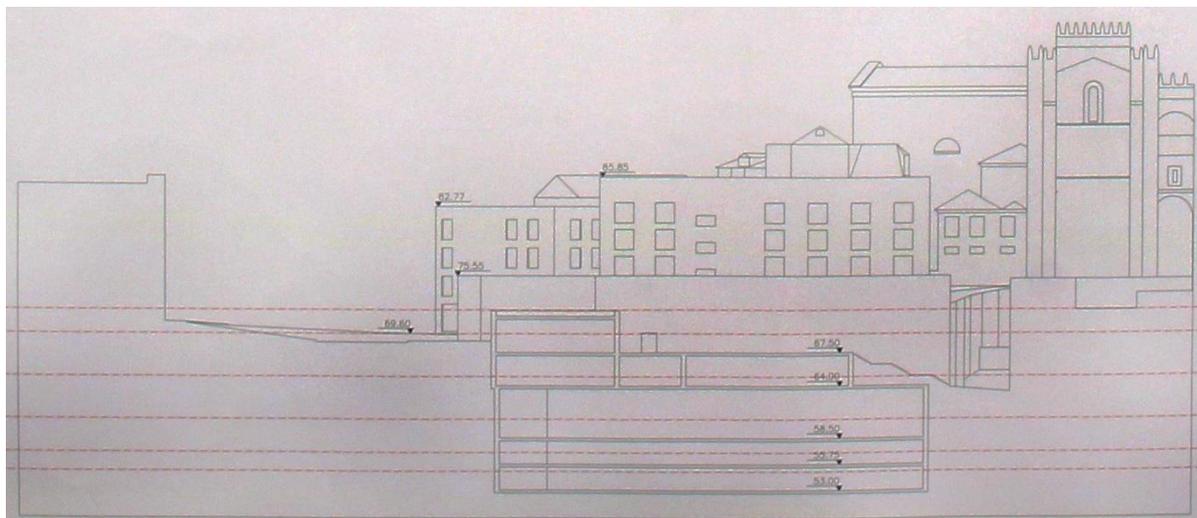
*Sección transversal*

*Proyecto para la Avenida da Ponte. Álvaro Siza, 1999-2001.*



*Secciones transversales*

*Proyecto para la Avenida da Ponte. Álvaro Siza, 1999-2001.*



*Secciones transversales*

*Proyecto para la Avenida da Ponte. Álvaro Siza, 1999-2001.*

## Conclusiones

Tras el análisis realizado de los casos de estudio, la conclusión más clara que se extrae es que existe una evolución en el criterio de intervención en el centro histórico que Fernando Távora y Álvaro Siza experimentan desde sus proyectos de las décadas de los 50 y 60 hasta los proyectos de los 90. El autor José Ferrão Afonso, en su ya mencionado texto *A monumentalização – Torres e escarpas, classicismo e romanticismo*, defiende que a lo largo de la historia se alternan dos visiones de la ciudad: una visión sintética y selectiva, propia del barroco, y donde sitúa el acto de apertura de la *Avenida da Ponte*, y otra visión analítica y respetuosa, más propia del classicismo, en la que engloba los últimos proyectos estudiados de ambos arquitectos (considerando implícitamente que los anteriores forman parte de la primera visión).

En primer lugar, esta diferencia entre las propuestas de una y otra época tiene un componente político evidente, relacionado con el hecho de tratarse de proyectos anteriores y posteriores al 25 de abril de 1974 (Revolución de los Claveles). De esta forma, mientras los tres primeros aceptan, aunque con matices, la concepción parcial y selectiva que el régimen de Salazar tenía de la Historia, los dos últimos aportan una revisión crítica de la evolución urbana de la ciudad, considerándola como una superposición de estratos.

Sin embargo, este cambio de sensibilidad hacia el centro histórico no es justificable únicamente por el cambio político, sino que es también el resultado del aprendizaje y la experiencia adquiridos a través de intervenciones en otros contextos urbanos consolidados llevadas a cabo en el intervalo de tiempo transcurrido entre unos proyectos y otros.



Bonjour Tristesse. *Berlín, 1980-84.*

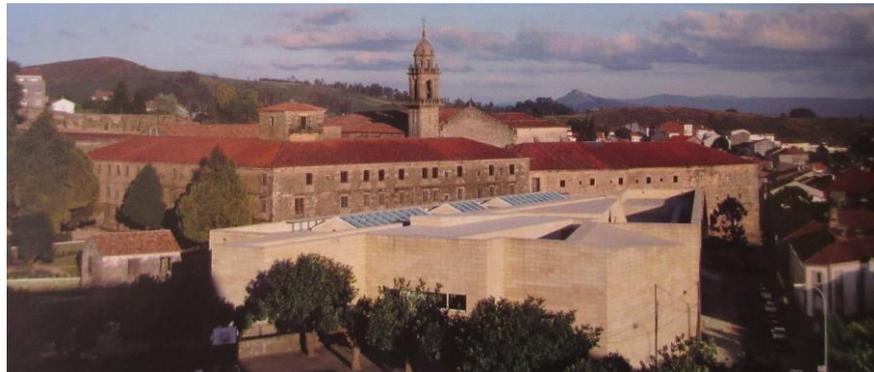


Portal de Riquer. *Alcoy, 1993.*

En el prólogo del libro *Siza, não construido*, de Ilda Seara y José Manuel Pedreirinho, se mencionan en este sentido los proyectos de Siza para Berlín (*Bonjour Tristesse, 1980-84*), Alcoy (Restauración del Portal de Riquer, 1993) y Lisboa (Complejo *Terraços de Bragança, 1992-2004*). En el caso de este último, destaca el contraste entre el tratamiento de los alzados exteriores, que mantienen la proporción y ritmo de huecos de los edificios del entorno, así como los balcones corridos con barandilla metálica, y el tratamiento más abstracto de los alzados del interior de manzana, con balcones de planta triangular en un lado y terrazas profundas en el otro. En el interior de manzana, además, se respetan los restos arqueológicos existentes. Cabría añadir a estos proyectos el del Museo Gallego de Arte Contemporáneo en Santiago de Compostela, construido entre 1988 y 1993 en el jardín del Convento de Santo Domingo de Bonaval, del siglo XVII.



Complejo *Terraços de Bragança. Lisboa, 1992-2004. Alzado exterior y alzados interiores*

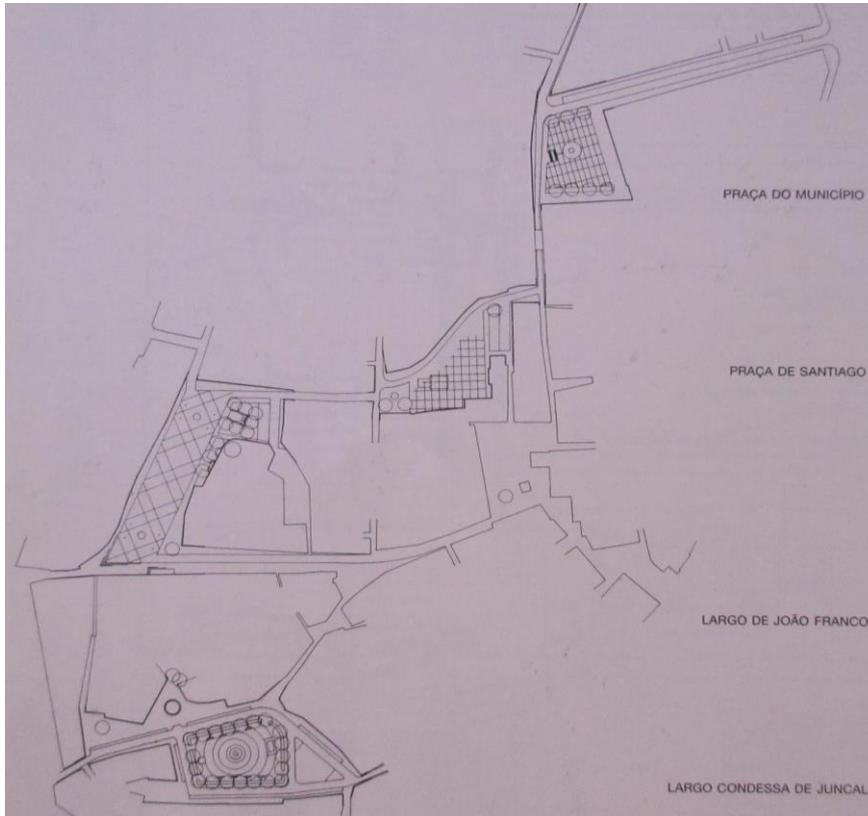


*Museo Gallego de Arte Contemporáneo. Santiago de Compostela, 1988-93*

En el caso de Távora, para entender su evolución resultan fundamentales tanto el tratamiento del espacio público llevado a cabo en Guimarães (1987) como la *Praça 8 de Maio* de Coimbra (1993). En esta última recupera su cota inicial, que había sido aumentada para permitir el tráfico rodado. En el caso de Guimarães, cuyo Plan General de Urbanización había realizado el propio Távora en 1980, proyectó a partir de 1987 la rehabilitación de cuatro plazas del centro histórico de la ciudad, tratando de respetar en cada una de ellas su forma, funciones, ambiente construido y época. Como el propio arquitecto explica en el libro *Fernando Távora*, "... será barroco el carácter de la *Praça do Município*, medieval el de la *Praça de Santiago*, renacentista el del *Largo de João Franco* y romántico el del *Largo da Condessa de Juncal*". Sin embargo, las conecta en un recorrido urbano intramuros que garantiza su unidad.



Praça 8 de Maio. Coimbra, 1993



Rehabilitación de 4 plazas. Guimarães, 1987.



Por último, se debe destacar cómo esta evolución en los criterios y sensibilidades de intervención en entornos históricos ha continuado en proyectos posteriores (sobre todo de Siza, ya que desafortunadamente la *Torre da Câmara* fue el último proyecto importante de Távora) en los que se han añadido factores y condicionantes propios de la contemporaneidad. De este modo, en la estación de metro *Municipio* en Nápoles, inaugurada en 2015 y realizada en colaboración con Eduardo Souto de Moura, ambos arquitectos se enfrentaron a la concepción de un equipamiento infraestructural de gran importancia y escala en un suelo repleto de vestigios arqueológicos, cuyos descubrimientos obligaron a alterar el proyecto en varias ocasiones. Por su parte, en el concurso en colaboración con el arquitecto Juan Domingo Santos para el nuevo atrio de la Alhambra, en Granada, de 2011, se proyecta un nuevo elemento que debe integrarse en el conjunto de la Alhambra a la vez que asume una función catalizadora de la musealización a la que se somete a dicho conjunto.



*Estación de metro Municipio. Nápoles, 1980-2015. Vista virtual y proceso de construcción.*



*Concurso para el nuevo atrio de la Alhambra. Granada, 2011. Vista virtual.*

## Índice de imágenes

De izquierda a derecha y de arriba abajo:

Página 6

Google Maps, modificada por el autor.

Página 7

Im. 1 y 2: Google Maps, modificadas por el autor.

Página 8

Im. 1: [markscholey.co.uk](http://markscholey.co.uk)

Im. 2: [portopatrimoniomundial.com](http://portopatrimoniomundial.com)

Im. 3: RAMOS, Luís A., *História do Porto*. Oporto: Porto Editora, 1994.

Página 9

Im. 1 y 2: RAMOS, Luís A., *História do Porto*. Oporto: Porto Editora, 1994.

Página 10

RAMOS, Luís A., *História do Porto*. Oporto: Porto Editora, 1994.

Página 11

Google Maps, modificada por el autor.

Página 13

Im. 1: COSTA, Alexandre Alves, *Porto 1901-2001: guia de arquitectura moderna*. Oporto: Ordem dos arquitectos, 2001.

Im. 2: Google Maps, modificada por el autor.

Im. 3: [losintrepidosviajeros.blogspot.com](http://losintrepidosviajeros.blogspot.com)

Página 14

Im. 1, 2 y 3: [doportoenaoso.blogspot.com](http://doportoenaoso.blogspot.com)

Página 15

Im. 1 y 2: doportoenaoso.blogspot.com

Im. 3: Google Maps, modificada por el autor.

Im. 4: flickr.com

Página 16

doportoenaoso.blogspot.com

Página 18

Google Maps, modificada por el autor.

Página 19

Im. 1 y 2: BOTELHO, Maria Leonor. *A Sé do Porto no século XX*. Lisboa: Livros Horizonte, 2006.

Im. 3: flickr.com

Página 20

Im. 1: RAMOS, Luís A., *História do Porto*. Oporto: Porto Editora, 1994.

Im. 2: restosdecoleccion.blogspot.com

Im. 3, 4 y 6: BRAGA, Maria Helena y REAL, Manuel Luís, *A ponte e a avenida: contradicções urbanísticas no centro histórico do Porto*. Oporto: Câmara Municipal do Porto, 2001.

Im. 5: flickr.com

Página 21

Im. 1, 2 y 3: COSTA, Alexandre Alves, *Porto 1901-2001: guia de arquitectura moderna*. Oporto: Ordem dos arquitectos, 2001.

Im. 4: theluxurytravelexpert.com

Página 22

Im. 1 y 2: doportoenaoso.blogspot.com

Página 23

Im. 1 y 2: BRAGA, Maria Helena y REAL, Manuel Luís, *A ponte e a avenida: contradicções urbanísticas no centro histórico do Porto*. Oporto: Câmara Municipal do Porto, 2001.

Página 24

Im. 1, 2 y 3: 2G. Nº 20 (2001).

Página 25

Im. 1, 2, 3 y 4: RIO, Francisco Sousa, *Prémio João de Almada: 25 anos*. Casal de Cambra: Caleidoscópico, 2012.

Página 26

Im. 1, 2 y 4: BRAGA, Maria Helena y REAL, Manuel Luís, *A ponte e a avenida: contradições urbanísticas no centro histórico do Porto*. Oporto: Câmara Municipal do Porto, 2001.

Im. 3: [pinterest.com](https://www.pinterest.com)

Im. 5: [flickr.com](https://www.flickr.com)

Página 27

Im. 1, 2 y 3: [virginiomoutinho.com](http://virginiomoutinho.com)

Página 28

Im. 1, 2 y 3: NEVES, José Manuel, *Adalberto Dias: arquitecturas*. Casal de Cambra: Caleidoscópico, 2005.

Página 29

Im. 1, 2 y 3: NEVES, José Manuel, *Adalberto Dias: arquitecturas*. Casal de Cambra: Caleidoscópico, 2005.

Im.4: [pt.wikipedia.org](http://pt.wikipedia.org)

Página 30

Im. 1 y 2: CASTANHEIRA, Carlos, *Álvaro Siza: the function of beauty*. Londres: Phaidon, 2009.

Im. 3: [peipegata.com](http://peipegata.com)

Página 31

Im. 1, 2, 3 y 4: BRAGA, Maria Helena y REAL, Manuel Luís, *A ponte e a avenida: contradições urbanísticas no centro histórico do Porto*. Oporto: Câmara Municipal do Porto, 2001.

Página 32

Im. 1 y 2: Archivo municipal de la *Câmara do Porto*.

Página 33

Archivo municipal de la *Câmara do Porto*.

Página 34

Archivo municipal de la *Câmara do Porto*.

Página 36

Im. 1, 2, 3 y 4: CORREIA, Luís Miguel, GONÇALVES, Adelino y MONIZ, GONÇALO, *O estudo para a renovação urbana do Barredo: a formação social do arquiteto para um território mais democrático*. Coimbra: Universidade de Coimbra, 2014.

Página 37

Im. 1 y 2: CORREIA, Luís Miguel, GONÇALVES, Adelino y MONIZ, GONÇALO, *O estudo para a renovação urbana do Barredo: a formação social do arquiteto para um território mais democrático*. Coimbra: Universidade de Coimbra, 2014.

Página 38

Urban-networks.blogspot.com

Página 39

Im. 1: foiassimk.blogspot.com

Im. 2: CORREIA, Luís Miguel, GONÇALVES, Adelino y MONIZ, GONÇALO, *O estudo para a renovação urbana do Barredo: a formação social do arquiteto para um território mais democrático*. Coimbra: Universidade de Coimbra, 2014.

Im. 3: RAMOS, Luís A., *História do Porto*. Oporto: Porto Editora, 1994.

Página 40

Im. 1 y 2: foiassim.blogspot.com

Página 41

Im. 1, 2 y 4: TRIGUEIROS, Luiz, *Fernando Távora*. Lisboa: Blau, 1993.

Im. 3: foiassim.blogspot.com

Página 42

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

Página 43

Im. 1 y 2: elaboración propia.

Página 44

Im. 1 y 2: PEDREIRINHO, José Manuel y SEARA, Ilda, *Siza não construído*. Matosinhos: Arteditores, 2011.

Página 45

Im. 1: doportoenaoso.blogspot.com

Im. 2 y 3: PEDREIRINHO, José Manuel y SEARA, Ilda, *Siza não construído*. Matosinhos: Arteditores, 2011.

Página 46

Im. 1 y 2: PEDREIRINHO, José Manuel y SEARA, Ilda, *Siza não construído*. Matosinhos: Arteditores, 2011.

Página 47

Im. 1 y 2: Archivo municipal de la *Câmara do Porto*.

Página 48

Im. 1: Archivo municipal de la *Câmara do Porto*.

Im. 2: BRAGA, Maria Helena y REAL, Manuel Luís, *A ponte e a avenida: contradições urbanísticas no centro histórico do Porto*. Oporto: Câmara Municipal do Porto, 2001.

Página 49

Im. 1 y 2: Archivo municipal de la *Câmara do Porto*.

Im. 3: BRAGA, Maria Helena y REAL, Manuel Luís, *A ponte e a avenida: contradições urbanísticas no centro histórico do Porto*. Oporto: Câmara Municipal do Porto, 2001.

Página 50

Im. 1, 2 y 3: BRAGA, Maria Helena y REAL, Manuel Luís, *A ponte e a avenida: contradições urbanísticas no centro histórico do Porto*. Oporto: Câmara Municipal do Porto, 2001.

Im. 4: ESPOSITO, Antonio, *Fernando Távora: opera completa*. Milán: Electa, 2005.

Página 51

ESPOSITO, Antonio, *Fernando Távora: opera completa*. Milán: Electa, 2005.

Página 52

Im. 1 y 2: ESPOSITO, Antonio, *Fernando Távora: opera completa*. Milán: Electa, 2005.

Página 53

Im. 1: ESPOSITO, Antonio, *Fernando Távora: opera completa*. Milán: Electa, 2005.

Im. 2 y 3: BRAGA, Maria Helena y REAL, Manuel Luís, *A ponte e a avenida: contradicções urbanísticas no centro histórico do Porto*. Oporto: Câmara Municipal do Porto, 2001.

Im. 4: [pt.wikipedia.org](http://pt.wikipedia.org)

Im. 5: [doportoenaoso.blogspot.com](http://doportoenaoso.blogspot.com)

Página 54

Im. 1 y 2: ESPOSITO, Antonio, *Fernando Távora: opera completa*. Milán: Electa, 2005.

Página 55

Im. 1 y 3: PEDREIRINHO, José Manuel y SEARA, Ilda, *Siza não construído*. Matosinhos: Arteditores, 2011.

Im. 2: BRAGA, Maria Helena y REAL, Manuel Luís, *A ponte e a avenida: contradicções urbanísticas no centro histórico do Porto*. Oporto: Câmara Municipal do Porto, 2001.

Página 56

Archivo municipal de la *Câmara do Porto*, modificada por el autor.

Página 57

Im. 1, 2, 3, 4 y 5: Fotogramas del vídeo "ÁLVARO SIZA, OBRAS E PROJECTOS: Requalificação da Avenida D. Afonso Henriques.

Página 58

Im. 1, 2 y 3: Archivo municipal de la *Câmara do Porto*.

Página 59

Im. 1 y 2: Archivo municipal de la *Câmara do Porto*.

Página 60

Im. 1 y 2: Archivo municipal de la *Câmara do Porto*.

Página 62

Im. 1 y 5: JODIDIO, Philip, *Álvaro Siza complete Works: 1952 – 2013*. Colonia: Taschen, 2013.

Im. 2: vam10.com

Im. 3: CASTANHEIRA, Carlos, *Álvaro Siza: the function of beauty*. Londres: Phaidon, 2009.

Im.4: El croquis. Nº 168/169 (2013).

Página 63

Im. 1: arquivoatom.up.pt

Im. 2, 3 y 4: TRIGUEIROS, Luiz, *Fernando Távora*. Lisboa: Blau, 1993.

Im. 5: elpaisquenuncaseacaba.blogspot.com

Im. 6: allaboutportugal.pt

Página 64

Im. 1: vivonapoli.it

Im. 2: artribune.com

Im. 3: juandomingosantos.com

## Bibliografia

Libros:

BRAGA, Maria Helena y REAL, Manuel Luís, *A ponte e a avenida: contradicções urbanísticas no centro histórico do Porto*. Oporto: Câmara Municipal do Porto, 2001.

BOTELHO, Maria Leonor. *A Sé do Porto no século XX*. Lisboa: Livros Horizonte, 2006.

CASTANHEIRA, Carlos, *Álvaro Siza: the function of beauty*. Londres: Phaidon, 2009.

COSTA, Alexandre Alves, *Porto 1901-2001: guia de arquitectura moderna*. Oporto: Ordem dos arquitectos, 2001.

DOMINGUES, Álvaro, *Cidade e democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal*. Lisboa: Argumentum, 2006.

ESPOSITO, Antonio, *Fernando Távora: opera completa*. Milán: Electa, 2005.

JODIDIO, Philip, *Álvaro Siza complete Works: 1952 – 2013*. Colonia: Taschen, 2013.

LOZA, Rui Ramos, *Porto a património mundial: proceso de candidatura da cidade do Porto à classificação pela UNESCO como Património Cultural da Humanidade 1993*. Oporto: Câmara Municipal do Porto, 1996.

LOZA, Rui Ramos, *Porto Património Mundial: CRUARB 25 anos de reabilitação urbana*. Oporto: Câmara Municipal do Porto, 2000.

NEVES, José Manuel, *Adalberto Dias: arquitecturas*. Casal de Cambra: Caleidoscópio, 2005.

PEDREIRINHO, José Manuel y SEARA, Ilda, *Siza não construido*. Matosinhos: Arteditores, 2011.

RAMOS, Luís A., *História do Porto*. Oporto: Porto Editora, 1994.

RIO, Francisco Sousa, *Prémio João de Almada: 25 anos*. Casal de Cambra: Caleidoscópio, 2012.

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

Revistas:

2G. Nº 20 (2001).

El croquis. Nº 168/169 (2013).

Artículos:

CORREIA, Luís Miguel, GONÇALVES, Adelino y MONIZ, GONÇALO, *O estudo para a renovação urbana do Barredo: a formação social do arquiteto para um território mais democrático*. Coimbra: Universidade de Coimbra, 2014.

Páginas web:

[doportoenaoso.blogspot.com](http://doportoenaoso.blogspot.com)

[foiassim.blogspot.com](http://foiassim.blogspot.com)

Material audiovisual:

ÁLVARO SIZA, OBRAS E PROJECTOS: Requalificação da Avenida D. Afonso Henriques.