

# metro do porto, o fim de um percurso

## daniel fortuna do couto, arquitecto

ESAP - Universidad de Valladolid

fortuna.couto@netcabo.pt

### RESUMO

A dimensão e complexidade da obra do Metro do Porto, bem como o impacto para a vida da área metropolitana e da cidade, conjugadas com momento de real expansão que se verifica em relação à rede e com alguma controvérsia relacionada com opções de natureza urbanística e arquitectónica, motivam a formulação de uma reflexão sobre a realidade já construída. Procurar perceber e revelar a obra arquitectónica do Metro do Porto e o seu enquadramento na obra do autor, Eduardo Souto Moura, bem como no panorama arquitectónico português, em geral, são desafios que se colocam para um entendimento do que se poderá vir a designar por “a arquitectura do metro”.

**PALAVRAS CHAVE:** Metro do Porto, Estação de Metro, linguagem unitária, Souto de Moura.

### ABSTRACT

This text goes through a study of the Porto's subway line, analyzing the work of the architect Eduardo Souto de Moura. The article is developed over a spread programmatic view, taking the composition and the morphological aspects in particular. The fact that this is large dimension design process, and it is coordinated by just one architect is also emphasized.

On the other hand we took special attention relating this work on the architects general work and on the context of Porto city, it's history and characteristics.

The text explores the model tendency of this project that could be seen as a different approach to each part of the design in different places, according to the natural aspects, topography or circumstantial nature, based on the same design strategy, but that is not our conclusion.

**KEYWORDS:** Porto's subway, Metro station, unitary language, Eduardo Souto de Moura.

# Um Metro para o Porto

Andar de metro é sempre fazer um percurso. Esse é o sentido de uma intervenção urbanística e arquitectónica com a dimensão e envergadura do Metro do Porto, estabelecer percursos. Percursos pontuados por momentos de excepção de natureza formal e funcional distintos, destinados a resolver questões como o acesso, ou a espera, mas em relação aos quais a noção de percurso está sempre implícita.

Usualmente um comboio metropolitano desenvolve os seus percursos debaixo de terra, com o objectivo de ser célere, de proporcionar aos utilizadores uma forma rápida de chegarem de um lado ao outro da cidade, seja porque se deslocam para o emprego ou em lazer, mas sempre entre pontos, numa lógica que desvaloriza o meio. Como se a cidade fosse um conjunto de pontos notáveis que não importa muito onde ficam, desde que se chegue rápida e confortavelmente.

No caso do metro do porto não é assim, e essa é a sua especial riqueza, o seu trunfo e o seu encanto.

O Metro do Porto é um sistema de transporte metropolitano de superfície, que circula em canal próprio mas que não se esconde da cidade, nem tampouco esconde a cidade. Pelo contrário, a partir do coração da cidade, desenvolve o seu percurso numa lógica de penetração nas sucessivas zonas, utilizando para isso antigas linhas existentes, ruas subaproveitadas, túneis pontuais, espaços públicos de utilização colectiva, usando a cidade como cenário, que se mantêm sempre presente e da qual temporariamente se aproxima, para deixar ou receber passageiros.

É também para os utilizadores como um carrossel turístico, de onde podem usufruir do espaço público de uma forma diferente, percorrendo-o, sem dele se poderem alhear.

Obriga a cidade a entrar-nos pelos olhos. Não a cidade que se quer mostrar, dos monumentos e das praças, mas a cidade como ela é, complexa e variada no seu pulsar quotidiano do qual podemos ver quase tudo, desde a briga entre duas crianças à roupa a secar à janela num qualquer bairro da periferia.

Por outro lado, o conforto sonolento e ritmado das carruagens modernas, cria uma barreira que nos impede de fazer parte da cidade, que nos coloca na posição de espectador silencioso e ausente de um teatro real.

A grande diferença deste percurso obrigatório, é que, como em qualquer metropolitano de qualquer cidade, somos transportados em massa, de forma indiscriminada pela cidade, mas no Metro do Porto podemos contempla-la.

O Metro do Porto é uma obra ainda recente. Uma obra que, pela sua dimensão e características “se vai construindo”, com um carácter muito pouco estático para uma análise global. No entanto, a conclusão e entrada em funcionamento da “Linha Azul” permite realizar uma abordagem de análise à obra construída no sentido de compreender o que se poderá denominar a “Arquitectura do Metro do Porto”. Na verdade, a obra do “Metro do Porto”, como se verá, bastante uniforme nesta fase ainda inicial, tenderá a seguir desenvolvimentos de maior diversidade, pela duração que implica e pelas diferentes responsabilidades na sua construção total. Esta primeira fixação de um conjunto construído, estações, percursos e espaço público,

da responsabilidade de um autor, Eduardo Souto de Moura, constitui a matriz pela qual todo o resto da obra se irá concretizar e permite compreender, porque o espelha com razoável fidelidade, o que foi o trabalho do arquitecto.

Compreender para revelar a obra arquitectónica associada ao Metro do Porto, que se materializa na sua face mais visível, isto é, as estações, mas também nos espaços exteriores associados à linha e as estações a céu aberto é, nesta fase inicial em que o conjunto se apresenta como um todo unitário de extraordinária coerência morfológica, estabelecer um percurso.

## Um Arquitecto do Porto para o Metro do Porto

Eduardo Souto de Moura nasce no Porto em 1952. Entre 1974 e 1979 estuda arquitectura na Escola Superior de Belas Artes do Porto e trabalha no escritório de Álvaro Siza. Em 1980 conclui o curso de arquitectura e abre o seu próprio escritório.

O seu trabalho começa a tornar-se conhecido em Portugal e no estrangeiro através dos projectos para o **Mercado Municipal de Braga** e o **Centro Cultural da S.E.C.** no Porto.

FIGURA 1. MERCADO MUNICIPAL DE BRAGA



Desde logo, Souto de Moura assume na sua arquitectura uma forte influencia Mies Van Der Rohe e do Movimento Moderno do período heroico, muito grata à “Escola do Porto” e que o irá acompanhar no decurso do tempo.

Eduardo Souto de Moura é “...um dos grandes da Escola do Porto <sup>1</sup>, ou talvez de forma mais realista se possa dizer como Ana Vaz Milheiro, “A obra de Eduardo Souto de Moura é acompanhada pelo espectro da Escola do Porto” (Ana Vaz Milheiro, 1998), pelo que é evidente a expressão de continuidade de uma reflexão que há muito aí vinha sendo desenvolvida, nomeadamente através da obra de Álvaro Siza, da prática pedagógica da escola e, pelo menos desde o tempo de revisão do Movimento Moderno dos CIAM dos anos cinquenta. Trata-se da temática da relação da arquitectura com o lugar.

Recorde-se que a revisão do Movimento Moderno ocorre nos CIAM que a partir de 1951<sup>2</sup> passam a contar com a participação portuguesa.

Essa participação, veículo privilegiado da informação, vai dando conta do desejo de reformulação que na Europa toda se vinha sentindo. O quadro conceptual do Moderno puro e duro, da fase funcionalista, não resolvia tudo, nomeadamente pelo seu desenraizamento, as questões da relação da arquitectura com o lugar.

A resposta arquitectónica ao ideário progressista, não conhecia fronteiras (linguagem internacional) e contextos regionais, pelo que a sua contestação haveria de se fazer sentir a partir de meados do Sec.XX..

O que aliás vai coincidir com o que já acontecia pontualmente, nomeadamente em Itália e que nesta altura assume maior relevância a partir de posições publicas de Vitorio Gregotti nos editoriais da “Casabela”.

Na verdade, o ensino da arquitectura na Escola do Porto esteve sempre muito ligado a uma pratica de escritório e muito menos a um aprofundamento teórico das questões da arquitectura. Alexandre Alves Costa afirma: “A Escola caracteriza-se muito por um sentido de atelier, ligado à forma de fazer arquitectura no Porto, que é sempre muito pragmática, provavelmente não muito preocupada em termos de conceptualização teórica...”; e continua mais à frente: “A Escola caracteriza-se por ter uma ligação à prática relativamente intensa, onde a reflexão teórica não é muito aprofundada” (Alexandre Alves Costa, 2003).

Os professores da escola são em geral os arquitectos mais destacados da cidade. Os alunos partilham as experiências de atelier, porque em geral trabalham simultaneamente nos escritórios dos mestres, e a discussão arquitectónica centra-se quase exclusivamente sobre as temáticas aí vividas e decorrentes da actividade profissional.

À parte as questões da relação da arquitectura com o local (sitio), que atravessa toda a segunda metade do Sec. XX e que corresponde à permanência de Fernando Távora na escola, a discussão teórica é relativamente residual.

Jorge Figueira afirma a este propósito: “A prática pedagógica do que será conhecido como Escola do Porto encontrar-se-á no aprofundamento de um sentido oficial da prática e ensino da arquitectura, que não se desligam, sem necessidade do mistério teórico ou literário, apenas objectividade construtiva e heranças de gosto.

O ensino tem génese na tradição Beaux-Arts, a partir da qual, gradualmente, a matriz racionalista, via Bauhaus, imporá lógicas de aprendizagem Modernas.” (Jorge Figueira, 2002: 26-29).

Como se pode ver, e apesar da forte adesão aos princípios e formas do Movimento Moderno, a problemática dos contextos locais esteve sempre presente na formação dos estudantes da Escola do Porto.

Também para Eduardo Souto de Moura, primeiro enquanto aluno e colaborador de Siza Vieira e depois enquanto professor, as questões da relação da arquitectura com o lugar estão bem presentes, e a isso não são alheios diversos elementos arquitectónicos que recorrentemente vai utilizando na sua obra, como sejam os enormes muros de granito que utiliza tanto no **Mercado de Braga** como na **Casa das Artes** do Porto.

Mas Souto de Moura usa essas referências locais como recursos compositivos, com as quais vai dar suporte às obras e não exactamente como parte de uma formulação teórica de matriz regionalista.

Eduardo Souto de Moura não é um regionalista, ao contrário do que afirma – *“Se ser regionalista é pensar numa disciplina, que tem uma axiologia universal, uma ciência, regras de construção..., mas, depois, pelo facto de viver num determinado sítio, com um passado, uma cultura, introduzir nessa carga abstracta e fria entidades, materiais, disposições, formas ligadas ao sítio, a um lugar, uma região, uma cultura que lhe é próxima... Então também acho que sou regionalista”*<sup>3</sup> – que está mais próximo da descrição de alguém cuja abordagem projectual é contextualista.

Eduardo Souto de Moura nem sequer é um contextualista, como poderia ser entendido da interpretação das suas próprias palavras, no sentido em que não são as questões de adaptação da arquitectura ao contexto que prioritariamente o motivam. Como afirma Hans Van Dijk, *“His buildings are never complacent answers to the topographic and morphological qualities that he encounters at a particular site”*

A arquitectura do início de carreira de Eduardo Souto de Moura transporta consigo já algo mais do que simples referências locais, algo mais que lhe confere um carácter de uma certa monumentalidade e distinção num âmbito que não é o da formulação conceptual.

Por isso é talvez especulação observar no **Mercado Municipal de Braga** uma dicotomia entre a tradição e a modernidade colocada no desenho do arquitecto ou, como escreve Jacques Lucan, *“la obra de fe de una situación portuguesa en la que perviven el apego a las tradiciones sempiternas y una voluntad tenaz de recuperar el retraso acumulado a lo largo de décadas de aislamiento.”* (Jacques Lucan, 1998: 4).

Souto de Moura orienta a sua pratica arquitectónica através de dois vectores estruturantes: Uma forte atitude projectual e formal, quase gestual, e um trabalho muito minucioso dos aspectos construtivos da construção.

De certa forma, a arquitectura de Souto Moura assume aspectos por vezes próximos do neoplasticismo de Rietveld e De Stijl, por vezes por caminhos já antes percorridos por Richard Neutra nos anos 50/60 do século passado, por vezes muito próximos de Mies Van Der Rohe, sendo que se percebe não tanto a sua adesão aos conceitos mas sim um certo fascínio e atracção pela força das formas, essencialmente dos planos e da sua riqueza plástica e material.

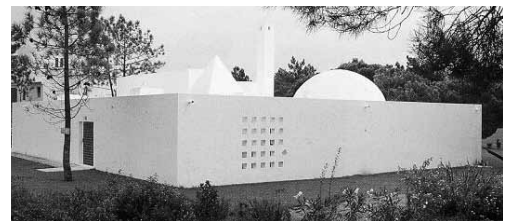
Os planos soltos dos muros e das coberturas, geometricamente colocados, por vezes como se estivessem pousados, outras vezes suportados por esbeltos elementos estruturais, num paradigma da racionalidade, dão conta desse mesmo fascínio, embora em Souto Moura tudo pareça mais decorrente do desenho e menos das espaços criados.

Na **Casa da Quinta do Lago**, os recursos compositivos utilizados tem mais a ver com uma imagem que se pretende transmitir do que propriamente com a criação de uma espacialidade distinta.

No entanto, Souto de Moura polvilha as formas que propõe com referências locais e momentos arquitectónicos que as tornam sustentáveis e lhes conferem um carácter emblemático que vai marcando a arquitectura portuguesa contemporânea.

A **Casa da Quinta do Lago** também não é excepção. Conforme se lê nas palavras do próprio arquitecto: *“Os regulamentos locais influenciaram fortemente o projecto. A casa poderia ter apenas um piso, ter uma implantação de apenas 20% do lote, não ter anexos e ser branca. Face a isto, em conjunto com as vontades do cliente, eu decidi que a casa deveria ter a forma de um paralelepípedo pousado num campo de golf. Tipologicamente, o edifício é um cruzamento de certas arquitecturas vernaculares do sul – estranho como parece – com alguns edifícios chineses (eu tinha acabado de chegar de uma viagem a Macau).”*

FIGURA 2. CASA NA QUINTA DO LAGO



Igualmente nas primeiras obras já referidas, o **Mercado Municipal do Carandá** em Braga e a **Casa das Artes** para a S.E.C. no Porto, ou mesmo nas **Casas de Nevogilde**, são evidentes as origens minhotas de Souto Moura.

FIGURA 3. CASA 2 DE NEVOGILDE



A paisagem minhota, quando montanhosa revela-se sempre modelada em socacos suportados por grandes muros de granito dos quais sobressai o carácter rugoso, durável e austero do material, o que terá certamente desempenhado o seu papel no imaginário referencial do arquitecto.

Esta atitude quase gestual, fortemente instintiva de Souto de Moura, transporta consigo uma materialidade muito forte para a sua arquitectura, que o arquitecto desenvolve através do aprofundamento construtivo dos problemas de projecto

Esta materialidade quase obsessiva (Jacques Lucan, 1998: 6-7), ou como diria Jorge Figueira, “...*uma certa gravidade tectónica*” (Jorge Figueira, 2002), aparece desde logo no início da sua carreira e vai acompanhar a obra de Eduardo Souto de Moura.

A atitude gestual de projecto e a depuração formal que caracteriza a sua obra vai exigir ao seu aguçado instinto plástico algo mais do que a proposição geométrica rigorosa, e Souto de Moura encontra na extrema materialidade esse “élan” suplementar que dá singularidade à obra.

Por outro lado, também a diversidade de materiais utilizados responde a essa aparente descaracterização que poderia significar a depuração levada ao limite. Uma arquitectura despojada poderia facilmente tornar-se banal sem a utilização deste tipo de recursos compositivos que emanam directamente da prática do projecto e do desenho, mas menos de posicionamentos conceptuais.

É através do aprofundamento das questões construtivas, por vezes levadas ao limite máximo do detalhe que se vai consolidar a obra de Eduardo Souto de Moura. Esta é a via, da materialidade amplamente explorada construtivamente, que lhe permite sustentar uma arquitectura de imagens fortes, fruto de um poderoso instinto gráfico, mas relativamente pouco fundamentada em termos teóricos.

Aliás, em sintonia e coerência, conforme foi dito antes, com um certo sentido atribuído à prática da arquitectura no Porto, ou mesmo na generalidade portuguesa.

Como escreve Alexandre Alves Costa, ainda nos anos oitenta, “*A Arquitectura Portuguesa é um processo evocativo, espécie de celebração da memória que, resultando de um processo empírico, dificilmente se distancia do senso comum.*” (13). Ou Eduard Bru, mais recentemente, “...*los países europeos pobres – Españã y Portugal, por ejemplo – suelen acceder a sus mejores resultados cuando en su arquitectura arrancan del material.*” (Bru, 1998: 15).

Souto Moura revela um assinalável entrosamento com a capacidade construtiva em Portugal recorrendo quase exclusivamente a métodos simples e artesanais de construção, pontuando aqui e ali as suas obras com elementos de elaboração mais sofisticada.

Em resumo, embora muito marcada por constantes referências que a sustentam, sejam elas de natureza pessoal, construtiva, históricas ou simplesmente recolhidas nas subtilezas do local – num processo a cuja proximidade profissional e pessoal a Siza não é alheia – a arquitectura de Eduardo Souto de Moura caracteriza-se essencialmente por uma forte atitude de projecto, essencialmente formal, que marca o ambiente (entorno, environment) em que se insere, alterando-o, “*criando um novo campo de forças que dá um novo arranjo à situação e impõe uma nova ordem sobre ela*” (Hans Van Dijk, 1999).

Embora de forma nem sempre assumida, essa atitude projectual dispõe-se a sacrificar todas as referências necessárias à sua própria concretização, incluindo o próprio local, o próprio terreno.

Souto Moura diminui sem desprezar a importância de tão importantes condicionantes do projecto quanto o são o terreno<sup>4</sup>, que ele trabalha como um instrumento, mais do que como um elemento determinante, ou o programa, ao qual ele não atribui especial importância dado o relativo domínio que o arquitecto tem sobre o mesmo<sup>5</sup>. Como que afirmando que **a vida é mais importante do que a arquitectura, embora a arquitectura seja mais importante do que todo o resto.**

Esta atitude projectual está mais próxima da de artistas contemporâneos americanos, como Donald Judd, Sol Le Witt ou Robert Morris, cujo trabalho tem certamente sido acompanhado por Eduardo Souto Moura, ou mesmo dos filmes de Wim Wenders, do que das influências modernistas que lhe são atribuídas ou de exercícios conceptuais contemporâneos em relação aos quais o arquitecto aparece por vezes como paradigma.

## As estações

A encomenda da primeira fase do projecto do metro a Souto Moura, numa modalidade pouco vulgar, implica a criação de um gabinete autónomo para o efeito e inclui um conjunto de normativas de origem francesa, destinadas a orientar a construção de todas as partes de um projecto muito caracterizado pela especificidade, desde as linhas às estações, pormenores de acessibilidade, dimensionamentos, etc.

Também a circunstância da realização de uma obra pública desta envergadura de uma só vez, pelo menos a sua fase inicial, orientada por um só arquitecto, introduz um carácter de homogeneidade invulgar ao longo de uma relevante extensão.

Trata-se na verdade de um conjunto de obras, para mais ligadas em rede, cuja realização é feita, não por adição de um e mais outro momento construtivo, mas sim simultaneamente de um todo planeado.

A fase relativamente embrionária em que se encontra todo o projecto do metropolitano de superfície do Porto permite, à semelhança com outras obras deste tipo, concretamente o Metro de Lisboa, a sua apreciação como um conjunto unitário, ainda imaculado em relação a futuros desenvolvimentos e expansões. Trata-se de um arranque cuja dimensão é já em si um facto arquitectónico notório. Como tal, a arquitectura, a face mais visível do metro para além das próprias carruagens, é a forma mais poderosa de transmissão da imagem de todo o projecto, que neste caso é feita com um grande sentido de coerência, homogeneidade e unidade. Como refere Michel Toussaint, *“A imagem unitária do Metro do Porto...que resulta da arquitectura e não apenas do tratamento gráfico e da sinalética”* (Michel Toussaint, 1999).

O trabalho de Souto de Moura no Metro do Porto é de tal forma unitário, que uma primeira leitura poderia facilmente indiciar tratar-se de um projecto - modelo aplicado a todas as estações, apenas com esta ou aquela adequação ao terreno, de natureza circunstancial. Tal não acontece, muito embora, tratando-se sempre do mesmo programa, ou pelo menos de programas de características muito semelhantes, e seguindo sempre um conjunto de normativas idênticas, a possível variação poderia apenas situar-se nos aspectos plásticos com que o

autor pretendesse marcar cada uma das construções. Souto Moura escolheu um caminho diferente, preferindo fazer prevalecer a imagem unitária da sua arquitectura em todas as intervenções, que seria posteriormente reforçada com a instalação de todos os equipamentos de mobiliário, tecnológicos e de sinalética que, estes sim, são normalmente comuns à rede em causa de transporte de passageiros.

Conforme foi já referido, as estações em causa e sobre as quais versa esta análise, são aquelas que se situam na linha inicial do metro do Porto, a linha azul. São ainda as que tem carácter construtivo de edifícios, ficando de fora as estações que são meros pontos de paragem do metro, do tipo apeadeiros, a céu aberto. Destas (projectadas por Eduardo Souto de Moura), exclui-se ainda a Estação da Trindade por não estar concluída, embora venha a ser uma das mais importantes. As restantes são obra de outros arquitectos.

Serão analisadas as estações da Casa da Música, Carolina Michaelís, Bolhão, Campo 24 de Agosto e Heroísmo. Esta amostra deverá já ser suficientemente elucidativa sobre a arquitectura do Metro do Porto.

Tratando-se de estações subterrâneas, no sentido em que se encontram na sua maior parte abaixo da cota natural do terreno, existem diferenças grandes entre elas. No entanto a todas se aplica a problemática de uma arquitectura de uma só face, arquitectura que vive quase exclusivamente do que se passa no seu interior. Este tipo de arquitectura é invulgar na obra de qualquer arquitecto e transporta questões que não ocorrem na generalidade dos edifícios.

Uma delas é a questão da luz, que não parece ter sido relevante na elaboração dos projectos. Apenas duas das estações contam com luz natural nos cais de embarque e desembarque, a estação da Casa da Música e a estação Carolina Michaelís.

No primeiro caso o arquitecto desenha dois enormes poços de luz de forma circular a toda a altura da estação, desde a cobertura da parte do edifício que está à superfície, até aos cais. No entanto, as clarabóias que iluminam esses poços de luz tem uma dimensão relativamente reduzida em relação aos mesmos resultando numa filtragem luz que se traduz num efeito mais formal do que propriamente de iluminação. A presença da luz natural sente-se, mas o que efectivamente ilumina o espaço é a luz artificial igual à das outras estações.

**FIGURA 4.** ESTAÇÃO DA CASA DA MÚSICA



No segundo caso a questão não se põe, porque a reduzida dimensão da estação e o facto do metro circular já à superfície, garante a iluminação natural através das bocas das linhas, evitando a utilização de qualquer outro recurso técnico.

Outra questão interessante deste tipo de edifício relaciona-se com aspectos sensitivos de percepção do espaço. Sendo uma estação de metro sempre um espaço de percurso com alguns momentos de permanência, não é indiferente a sensação de cada um em relação ao exterior. De facto trata-se de permanecer no interior de um edifício cujo exterior é ainda interior de qualquer coisa, por ser soterrado. É distinta a relação com o espaço e com alguns dos seus componentes, nomeadamente os espaços de acesso. São distintas as relações sensoriais que se estabelecem pela ausência do exterior efectivo, de ar livre e luz do sol. São distintas também as relações visuais, pela ausência de paisagem exterior. A paisagem é apenas o próprio edifício. Neste contexto, os aspectos plásticos da arquitectura e os aspectos gráficos da sinalética e da publicidade assumem uma muito maior importância.

No que diz respeito à relação com o espaço exterior, as estações são um pouco agressivas pela profundidade a que se situam, na maioria dos casos, e pelas opções tipológicas tomadas, como se verá. Não parece no entanto haver uma orientação clara para estas questões, resultando os espaços projectados mais de questões construtivas.

Os amplos espaços e a linguagem plástica utilizada que se descreve mais à frente proporcionam uma utilização do espaço bastante interessante e muito serena.

Também implícitas nesta arquitectura, de uma só face, estão as questões tipológicas, embora estas resultem não só de escolhas do arquitecto, mas de uma série muito vasta de condicionantes, financeiras, construtivas, funcionais, etc.

A primeira opção tipológica relevante tem a ver com a natureza das estações, já que estas são todas autónomas e não integradas em edifícios que comportem outro tipo de usos. Por opção funcional ou por opção de natureza económica, o caminho tomado também aqui poderia ter sido outro.

A construção de equipamentos, nomeadamente estações de metro integradas em edifícios, com usos do tipo comercial ou de serviços, ou mesmo outro tipo de equipamentos públicos, não seria estranha como proposta funcional, já testada por exemplo no Metro de Londres, com vantagens e desvantagens. Economicamente seria ainda menos estranho dado o elevado custo deste tipo de equipamentos públicos que com facilidade poderiam permitir algum retorno financeiro.

A opção por estações independentes está mais próxima da tradição em redes de metropolitano, nomeadamente em Portugal no Metro de Lisboa, no entanto, a sua escolha, denuncia um certo à vontade financeiro que serve de matriz ao tipo de construção.

## Estação do Heroísmo - Exteriores

Outra questão tipológica relevante é a questão da presença no exterior. Uma estação de metro é um edifício escondido na paisagem, em princípio está enterra-

do, e a sua face visível no ambiente urbano é a sua pequena parte à superfície que lhe dá acesso.

Na generalidade das redes de metro, de uma forma quase emblemática, a existência de uma estação é perceptível através de uma escada, a respectiva guarda e um elemento de sinalética mais ou menos pronunciado, que identifica o metro.

Também no Metro do Porto o padrão da presença das estações no exterior é este.

Eduardo Souto de Moura desenha a escada e a guarda, em granito de de forte expressão volumétrica mas sem qualquer tipo de adorno. Não procura outras resoluções para esta questão de tão manifesto significado visual e espacial. No entanto, por vezes as soluções aplicadas divergem, de acordo com o contexto de cada projecto.

Na estação Carolina Michaelís, por exemplo, as guardas não são em granito e de larga espessura, mas sim em vidro produzindo uma imagem de menor materialidade, mas de outra delicadeza e subtileza.

Esta estação inscreve-se num espaço bastante consolidado já existente, por baixo da escada que completa o eixo viário entre os liceus “Rodrigues de Freitas” e “Carolina Michaelís”, que Souto Moura procura alterar o mínimo possível. Recorre a uma atitude minimalista, de subtileza formal, de adequação de materiais e formas, mantendo intacto o existente, desde candeeiros públicos a floreiras, sem no entanto deixar de fazer sentir a existência de um novo elemento que é a estação do metro. Para isso utiliza a referida escada com guarda de vidro e também a caixa do elevador igualmente em vidro, colocadas em posições simétricas relativamente ao eixo.

A entrada de nível na estação, a partir de um dos patamares da escada é apenas assinalada por duas aberturas na parede da mesma.

No extremo oposto encontra-se a Estação da Casa de Música, cuja presença no exterior é fortíssima.

Possivelmente motivado pelas transformações urbanas no local, pelo carácter emblemático desta estação, onde anteriormente existia já uma estação de comboio, ou apenas para dar resposta a questões funcionais que tem a ver com o parque de estacionamento anexo e com os percursos dos utentes, Souto Moura desenha uma enorme pala em dois tramos rectos que unidos por uma curva que faz a concordância, desnivelados, que cobre toda a estação desde o ponto onde o metro deixa de circular a céu aberto, até à Avenida de França, que serve de acesso à estação. As escadas de acesso situam-se já por baixo desta cobertura de relevante presença na paisagem urbana.

Apesar da presença quase escultórica das paredes circulares que formam os poços de luz no interior, trata-se aqui de um espaço, ou de um conjunto de espaços sem especial importância para o conjunto do metro, espaços cuja existência é mais de natureza representativa do que funcional. Dentro, ou ainda para além de um conceito de “*não-lugar*” (Marc Augé, 1994).

FIGURA 5. ESTAÇÃO DA CASA DA MUSICA



Ainda assim, Souto Moura procura através dos recursos compositivos utilizados, que não podem deixar de nos fazer lembrar o Mercado Municipal do Carandá, em Braga, garantir uma presença da Estação da Casa da Música relativamente ténue, relativamente pouco impositiva sobre a paisagem urbana.

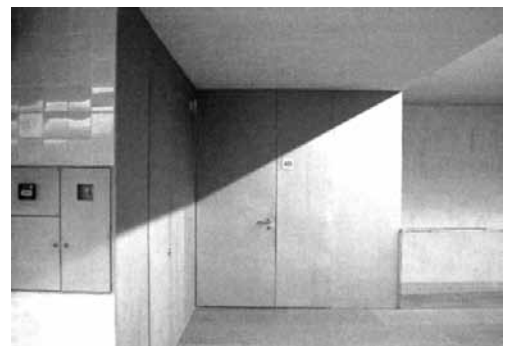
A pala, de enormes dimensões tem uma expressão lateral muito fina, o que associado à esbelteza dos pilares que a suportam, permite a continuidade visual através da estação (da parte que se encontra à superfície).

Talvez estes mecanismos de projecto tenham levado a que a Estação da Casa da Música seja a única deste grupo em que Souto Moura trabalha morfologicamente com os elementos da estrutura portante do edifício. Na Estação da Casa da Música, os pilares estão assumidamente à vista, numa atitude de projecto que se vem tornando menos frequente na obra de Souto Moura. É antes a utilização criteriosa dos planos e materiais de construção, fazendo prevalecer o rigor geométrico e uma certa plasticidade, conforme foi já descrito, que orienta genericamente a obra de Eduardo Souto Moura. E é assim também na generalidade das intervenções no Metro do Porto. Nalguns casos, como por exemplo na Estação do Campo 24 de Agosto, é a subtracção de planos de parede, ou parte deles, por vezes desfazendo as esquinas, que alimenta a pretendida animação e vivacidade do percurso.

FIGURA 6. ESTAÇÃO DA CASA DA MUSICA



FIGURA 7. ESTAÇÃO DO CAMPO 24 DE AGOSTO



Para além dos elementos que definem a presença de uma estação de metro no exterior, são também os cais de embarque e desembarque e os átrios, os principais componentes de ordem espacial deste tipo de edifícios.

A solução mais comum de distribuição destes componentes, pela seu menor custo e por adequação aos métodos construtivos mais utilizados em redes de metro, é aquela que coloca os átrios nos topos das estações, sobre as linhas, para onde se faz o acesso tanto a partir da rua como dos cais. Esta solução corresponde a métodos construtivos de escavação do túnel e dos poços de acesso à superfície. Corresponde também à utilização de átrios como partes muito importantes das estações, pelas funções aí desempenhadas e por se tratar do espaço de recepção dos passageiros.

No Metro do Porto a essência deste esquema perde-se, embora se perceba que esteja na origem do processo de projecto.

Por um lado o método construtivo de escavação utilizado, “Cut & Cover”, abre um leque de possibilidades muito grande, uma vez que deixa todo o espaço da estação, correspondente aos cais, a céu aberto. Logo deixa de ser necessário fazer qualquer contenção do espaço relativamente a custos, para além dos da própria construção.

Por outro lado, a enorme automatização da compra de bilhetes de transporte hoje existente, reduz consideravelmente a permanência de utentes nos átrios. O próprio sistema electrónico de validação dos bilhetes é quase imperceptível ao nível da marcação dos espaços, deixando de ser clara a separação da “zona paga” para a “zona não paga”. Na maioria das redes de metro existentes funciona ainda o sistema de torniquetes.

Mas essencialmente, a profundidade a que circula o metro entre estas estações, que nalguns casos fazem lembrar os sistemas de metro dos países da antiga “Europa de Leste”, preparados para abrigo em casa de guerra nuclear, implica que os átrios se desdobrem em patamares de acesso em profundidade.

É o caso das estações do Bolhão, Campo 24 de Agosto e Heroísmo, nas quais por vezes se torna difícil perceber a estrutura funcional da estação.-

**FIGURA 8.** TUNEL DE ACESSO AO CAIS DE EMBARQUE



Como já foi dito, o sistema de escavação utilizado permite uma grande liberdade projectual na criação dos espaços, correspondam eles aos átrios, circulações ou simplesmente espaços dedicados a infra-estruturas.

Estas estações dispõem em geral de espaços generosos para todos os efeitos. Resultam não directamente de opções arquitectónicas, sejam elas mais morfológicas ou mais técnicas, mas sim da abundância relativa de espaço disponível.

O limite parece ser o da necessidade funcional associada ao controlo financeiro do projecto.

Em todo o percurso do Metro do Porto, a arquitectura de Eduardo Souto de Moura transmite uma ideia de rigor compositivo ao qual se associa invariavelmente a ideia de rigor técnico e financeiro característica deste tipo de obra.

Os materiais aplicados revelam uma extraordinária homogeneidade, que se traduz na imagem minimal característica da arquitectura de Souto de Moura, levada ao limite dada a extensão da obra.

Os pavimentos são em granito, que é sempre o mesmo em todas as estações, colocado com a mesma estereotomia, ortogonal em relação às paredes.

Assim é também com as paredes em azulejo, à excepção da estação Carolina Michaelís. Mesmo quando se percebe ter havido mudança de fornecedor ou mudança de lote no material aplicado, ainda assim o ambiente plástico mantém-se e apenas um olhar atento percebe essas alterações.

As opções cromáticas não variam de estação para estação, mais uma vez à excepção da Estação Carolina Michaelís, na qual os azulejos utilizados como revestimento das paredes são verdes em substituição do cinzento genericamente utilizado.

Para além do nome, nem na arquitectura de Souto Moura nem na sinalética utilizada é afirmada qualquer distinção entre estações, naquilo que pode ser interpretado como uma clara marca de autor.

A iluminação é garantida por diversos tipos de luminárias sendo que a constante na sua colocação é o ordenamento geométrico. Sendo em geral aplicadas nos tectos, em cada compartimento ou espaço torna-se evidente que prevaleceu uma regra geométrica em detrimento de outras possíveis, mais orientadas para os objectos ou mais orientadas para a iluminação propriamente dita, ou ainda outras. Souto Moura faz da iluminação artificial mais um elemento da sua composição plástica e fá-lo de acordo com critérios quase exclusivamente geométricos. Também de forma equivalente em todas as estações e sem distinções relevantes entre elas.

No entanto, cada estação não deixa de ter o seu elemento caracterizador, único, que subtilmente a identifica e anima, como se houvesse a percepção por parte do arquitecto de que algo mais do que o nome deveria garantir essa identidade.

No caso da Estação Carolina Michaelís é a cor que é diferente de todas as outras.

A Estação da Avenida de França / Casa da Musica é marcada por uma forte presença no exterior.

A Estação do Bolhão conta com um enorme painel da autoria de Júlio Resende que decora uma das paredes do átrio com uma presença extraordinária.

**FIGURA 9.** PAINEL DE JÚLIO RESENDE NA ESTAÇÃO DO BOLHÃO



A Estação do Campo 24 de Agosto funciona como estação-museu, já que foi recuperada a arca de água aí existente e aproveitado um dos patamares de circulação para sua mostra.

**FIGURA 10.** ESTAÇÃO DO CAMPO 24 DE AGOSTO



Finalmente na Estação do Heroísmo, Souto Moura cria uma ponte interna de ligação entre os cais que introduz uma distinção morfológica também bastante significativa, sem no entanto desvirtuar todo o resto.

## Estação do Heroísmo

Todos estes elementos fazem parte dos recursos compositivos utilizados pelo arquitecto, como são outros de menor dimensão e importância, que se revelam essenciais para a caracterização da obra.

Embora as soluções arquitectónicas utilizadas por Eduardo Souto de Moura nos projectos do Metro do Porto possam ser entendidas como decorrentes do seu percurso enquanto arquitecto, concretamente aplicadas a um caso muito específico de encomenda pública, quer pela extensão, quer pela natureza, quer pelas condicionantes, o arquitecto não se limitou à sua aplicação estrita, percebendo-se em muitos casos que o projecto teve a sua continuidade em obra.

De facto, existem sinais de clara experimentação plástica de novas soluções de projecto bem como no decurso da obra.

Essas experiências versam essencialmente sobre a aplicação de novos materiais, ou os mesmos de forma distinta, como é o caso dos painéis revestidos a folha de prata falsa que servem de guarda nalgumas estações. Noutros sítios encontram-se aplicações de materiais em variação à regra geral em tentativas de promover, caso a caso, variações no ambiente geral criado.

A aparente imagem unitária do Metro do Porto esconde na verdade um processo complexo de experimentação arquitectónica e de construção que introduz novas variáveis na obra de Eduardo Souto Moura faz deste novo meio de transporte da cidade uma experiência muito interessante para o utilizador.

## Composição e desenho urbano

Os espaços exteriores do metro do Porto são antes de mais o aproveitamento “lato senso” de todos os espaços sobranes nas imediações da rede do metro.

O seu aproveitamento, o seu arranjo e o seu desenho são motivados pela necessidade de conferir uma boa imagem pública do metro. Trata-se de uma forma de qualificar a cidade e os seus espaços públicos sob pretexto da obra do metro.

São também espaços criados ou rearranjados seguindo critérios arquitectónicos e não urbanísticos. As únicas excepções são os parques de estacionamento que surgem nas junto às estações próximas dos limites da cidade do Porto.

A sua lógica existencial e até compositiva corresponde e decorre da lógica projectual das próprias estações que em boa parte dos casos lhes são contíguas, num processo de autoria que se estende até ao espaço exterior público.

Dentro desta ordem de ideias, tratam-se de espaços de composição minimalista, na sua formulação morfológica, pontuados por elementos de sinalética e mobiliário urbano de design sofisticado que qualificam a paisagem urbana.

Os materiais utilizados na sua concepção são genericamente o granito, em pavimentos, guias, marcações, etc. e o aço inoxidável no mobiliário. Ambos conferem uma solidez e uma robustez adequada ao espaço público e ambos são tratados ao nível construtivo de forma transmitirem não só essa robustez mas também uma imagem de elegância e elaboração.

As variações introduzidas são extremamente subtis, já que se reflectem apenas no tipo de granito utilizado e na forma com é aparelhado, de acordo com a sua função.

As formas que compõe os diversos elementos são baseadas em formas geométricas puras e a sua disposição baseia-se também em critérios de ordem geométri-

ca. Por exemplo, os bancos de jardim são simples paralelepípedos criteriosamente pousados segundo usando critérios como a repetição ou o alinhamento de referência, que pode ser um enquadramento ou um percurso existente.

No entanto, o espaço público exterior do Metro do Porto conta com um elemento diferenciador que qualifica e caracteriza toda a paisagem urbana associada ao metro: o elemento vegetal utilizado como se de elemento arquitectónico se tratasse.

Nos diversos percursos e espaços criados onde existem jardim ou onde simplesmente está presente a vegetação, Eduardo Souto Moura, o autor dos projectos do metro, não utiliza quaisquer modelos paisagistas de composição do espaço, preferindo ignorar a especificidade orgânica da vegetação e as suas possibilidades compositivas, dando-lhe um carácter estritamente arquitectónico.

A relva é utilizada como se de um revestimento de pavimento se tratasse e as arvores e arbustos funcionam como elementos de marcação arquitectónica, ou então como definidores de planos e limites.

Com esta particularidade interessante ao longo do percurso, Souto Moura desenha cidade como desenha um edifício.

## O fim de um percurso

Nos projectos das estações Souto de Moura não dispôs dos recursos compositivos habituais, nem financeiros, nem metodológicos, no sentido em que se trata de projectos bastante condicionados.

Ainda assim trata-se de obras com financiamento garantido e razoavelmente confortável.

A sua dimensão e simultaneidade, associadas a essa provável alteração de recursos que condicionaram a elaboração dos projectos beneficiam as obras de uma certa falta de exuberância e estas ganham uma verdade menos comum na obra de Souto de Moura.

Ao depurar a arquitectura em função das condicionantes, tornou as obras mais próximas de uma arquitectura genuína, tanto num contexto genérico do panorama arquitectónico como no contexto da obra de Eduardo Souto de Moura.

De qualquer forma, trata-se de obras que surgem em continuidade na carreira do arquitecto.

A mesma abordagem flexível do programa, a mesma plasticidade decorrente do desenho, a mesma materialidade usualmente conferida às suas obras. Igualmente o mesmo desenvolvimento construtivo baseado em soluções técnicas simples. Igualmente a mesma experimentação de novos materiais numa atitude mais plástica do que conceptual.

Também a atitude projectual é semelhante. Apesar das opções de projecto obedecerem a um padrão, que garante o carácter unitário do metro e serem sempre profundamente minimalistas, em cada obra Souto Moura cria um momento de excepção com que promove alguma variação em relação ao todo que está sempre

no limiar do excesso de simplicidade e, neste caso, devido às cores utilizadas, próximo de um certo “cinzentismo”.

Mas a obra do **Metro do Porto** é uma obra de extraordinária dimensão, e Eduardo Souto Moura fez “quilómetros” de metro.

Dai que talvez seja possível explicar um certo cansaço <sup>6</sup> que demonstrou sentir no final dos anos 90, e a inflexão que a partir daí promove na sua carreira. Jorge Figueira escreve: “...em alguns dos projectos que realiza a partir de meados dos anos 90 (destacaria a este propósito as duas casas de Ponte de Lima), Souto de Moura ensaia libertar-se da sua própria criação e ganhar uma distância reveladora. Ao fazê-lo, permite-se continuar a marcar os passos da arquitectura portuguesa” (Jorge Figueira, 2004).

Mas não só as **Casas de Ponte de Lima** são reveladoras dessa inflexão, também a **Casa da Arrábida** e a **Casa do Cinema Manoel de Oliveira**, assim como alguns outros apontamentos dispersos, nos dão conta de um novo percurso que agora se inicia para além da última estação do **Metro do Porto**.

FIGURA 11. CASA DO CINEMA MANOEL DE OLIVEIRA



## notas

<sup>1</sup> Notícia do “Diário de Notícias” de 19 de Dezembro de 1998, a propósito da atribuição do Prémio Pessoa a Eduardo Souto de Moura

<sup>2</sup> CIAM de Hoddesdon, 1951; O primeiro CIAM a contar com a participação portuguesa subordinado ao tema “Heart of the City”, onde também pela primeira vez a questão dos contextos locais na Arquitectura Moderna se põe.

<sup>3</sup> Eduardo Souto de Moura em entrevista ao Jornal Público de 2 de Junho de 1998

<sup>4</sup> Disso é um bom exemplo a Casa de Moledo, em que o arquitecto desmonta efectivamente o terreno, de forma a construir o edifício que quer, voltando a reconstitui-lo de forma semelhante. Os trabalhos sobre o terreno tiveram um custo mais elevado do que a própria casa

<sup>5</sup> Eduardo Souto Moura contesta mesmo a evolução do programa referente à habitação, no sentido de que o que é hoje praticado mantém-se intemporal num certo sentido. E exemplifica com o caso das casas pátio romanas e as semelhanças com as “court houses” de Mies Van Der Rohe

<sup>6</sup> A mostra “Temas e Projectos” que decorreu no Museu de Arte de Mendrisio, na Suíça, em Junho de 1998, abre com um apontamento de auto-ironia do arquitecto, num painel de 48 sacos para o enjoo, que identifica outros tantos projectos que Souto Moura desenhou nos seus 23 anos de trabalho. O autor explicaria depois, ao jornal “Público”, que com aquele quadro quis explicitar “a sensação de esgotamento” que ultimamente o tem acompanhado no seu trabalho

## referências bibliográficas

- ANGELILLO, António – “Obras de souto Moura: Uma interpretação. Lisboa, Ed. Blau, 1994.
- BRANDÃO ALVES, Fernando M. – Avaliação da Qualidade do Espaço Público Urbano – Proposta Metodológica. Lisboa: FCT / FCG, 2003
- CARR, Stephen; FRANCIS Mark; RIVLIN Leanne G.; STONE, Andrew M. – Public Space. Cambridge: Cambridge University Press, 1992.
- COSTA, Alexandre Alves – Prática e Teoria, Entrevista à revista Arquitectura e Vida nº 40; Loja da Imagem, Portugal, 2003
- CULLEN, Gordon – Paisagem Urbana. Lisboa: Edições 70, Coleção Arquitectura & Urbanismo, 1996.
- (Título original – Townscape. London: Architectural Press, 1971)
- FIGUEIRA, Jorge – Uma Folie para Manoel de Oliveira, de Eduardo Souto Moura – Casa do Cinema Manoel de Oliveira, Edições Caleidoscópio, Portugal, 2004.
- FIGUEIRA, Jorge – Escola do Porto – Um mapa crítico. Coimbra: Edições do Departamento de Arquitectura da FCTUC, 2002
- ROSSI, Aldo – A Arquitectura da Cidade. Lisboa: Edições Cosmos, 2001
- LUCAN, Jacques – La transmutación de La Materia, 2G Revista Internacional de Arquitectura nº 5, Ed. GG, Barcelona, 1998
- Lynch, Kevin – A Imagem da Cidade. Lisboa: Edições 70, Coleção Arte & Comunicação, 1982.
- (Título original – The Image of the City. Cambridge, Massachusetts: The MIT Press, 1963.)
- Lynch, Kevin – A Boa Forma da Cidade. Lisboa: Edições 70, Coleção Arquitectura & Urbanismo, 1999.
- (Título original – Good City Form. Cambridge, Massachusetts: The MIT Press, 1981.)
- MILHEIRO, Ana Vaz – Jornal “Público”, 2 de Junho de 1998)
- MAGALHÃES, Manuela Raposo – A Arquitectura Paisagista, Morfologia e Complexidade. Lisboa, Editorial Estampa, 2001.
- AUGÉ, Marc - Não-lugares: introdução a uma antropologia da sobremodernidade. Trad. Lúcia Mucznik, Portugal: Bertrand Editora, 1994
- TOUSSAINT, Michel – O Metropolitano de Lisboa na Última Década do Sec. XX, JÁ nº 193, OA, Lisboa, 1999.
- VAN DIJK, Hans – Revista Archis de Dezembro de 1994 ou pag. Web [www.cidadevirtual.pt/blau/moura.html](http://www.cidadevirtual.pt/blau/moura.html).