Índice

1_Introdução 1

2_ Evolução da forma urbana 5

2.1_Evolução do Porto a partir da época dos Almadas 7

2.2_Crescimento para poente através da Avenida da Boavista 11

2.3_ 1º Congresso Nacional de Arquitectura de 1948 15

2.4_ Plano de melhoramentos da cidade do Porto 19

2.5_ O emergir do Espaço Urbano através dos Conjuntos Habitacionais 23

3_Casos de Estudo 39

3.1_ O efeito Avenida da Boavista na construção de Conjuntos Habitacionais no Porto .. 40

3.1.2_ Critérios de selecção dos casos de estudo 51

3.2_ Analise dos objectos de estudo 54

4_ Diálogo entre Conjuntos Habitacionais e a Cidade 91

4.1_ A importância dos Conjuntos Habitacionais na Construção da Cidade 92

4.1.2_Estrutura e Espaço Urbano 101

4.2.3_Estrutura Física, Uso Público, Aspectos Sociais 104

5_Considerações Finais 110

5.1_ A importância do sentido de Conjunto Habitacional para a qualidade da vida urbana 111

6_Agradecimentos 115

7_Bibliografia 117

7.1_Créditos das Imagens 119

1_Introdução

Esta dissertação tem por base um estudo detalhado sobre os conjuntos habitacionais construídos no decorrer da segunda metade do século XX, ao longo da Avenida da Boavista.

É objectivo deste estudo a identificação de pistas sobre estes espaços que nos conduzam não a uma resposta final singular, mas sim a um conjunto de meios para a compreensão dos fenómenos da transformação urbana na área da cidade em estudo e poder, assim, colocá-los em "jogo", quer na construção dos conjuntos habitacionais das nossas cidades, quer no auxílio do pensamento sobre as mesmas.

Nesta dissertação o campo de estudo focará os processos de construção envolventes à Avenida da Boavista, particularmente através da análise de uma série de conjuntos habitacionais, para desta forma obter algumas conclusões sobre a influência destes na construção da cidade e no seu pensamento.

Pretende-se neste trabalho analisar as relações dialécticas entre as unidades de estudo e a cidade, neste caso especifico o eixo da Avenida da Boavista, e assim entender a forma e a estratégia projectual subjacente na criação dos espaços que são gerados por estes conjuntos habitacionais na cidade. A análise é também importante para questionar a relação entre função residencial e o uso público de espaços exteriores gerados pelos conjuntos habitacionais e que influências têm estes no urbanismo da cidade do Porto.

Desta forma, é também objectivo entender o uso e a produção de espaços colectivos como material de construção de cidades por partes, entendendo o conjunto habitacional como forma integrada na estrutura da cidade e ver as suas capacidades de resposta quer urbanísticas quer arquitectónicas para o desenvolvimento da cidade.

Para a obtenção de uma resposta mais aprofundada serão analisados vários tipos de conjuntos habitacionais (com implantações distintas), através da comparação de características e condições específicas (plantas e cortes), e assim tentar compreender os aspectos positivos e negativos de cada um no que diz respeito à criação de espaços urbanos e de cidade.

Por fim, pretende-se como resultado deste exercício, entender que tipo de espaço é gerado por certos "modelos" de implantação do edificado, "jardins, espaços

pedonais, pátios, estacionamento, ruas, vegetação", mas também observar o seu contributo na criação de novas centralidades que estes espaços poderão trazer para a cidade. Logo será analisada a capacidade destes conjuntos em criar relações com a cidade "envolvente".

A metodologia empregue para compreensão do caso de estudo organiza-se em três partes. Esta divisão diz respeito a uma sectorização das várias fases necessárias para uma compreensão mais detalhada dos Conjuntos Habitacionais e da sua formação: Evolução da Forma urbana, Casos de Estudo, Dialogo entre Conjuntos Habitacionais e a cidade.

Inicialmente, partimos de uma análise da evolução da Forma urbana da Cidade. Procura-se perceber a evolução que foi propondo novas direcções e novos modelos urbanos para a cidade. Falaremos, assim na expansão Almadina como um período de definição de uma nova estrutura urbana para a cidade, com a abertura de novas artérias, a expansão para poente através de um grande eixo " A Avenida da Boavista" que irá ligar a cidade ao mar, e criará assim novas áreas urbanas.

A nova cidade com o surgimento de novas infra-estruturas viárias, vem permitir o aparecimento de novas zonas habitacionais. A projecção da Avenida da Boavista traça o eixo de ligação ao mar, mais importante da cidade tornando-se numa ponte de estruturação desta. Deste modo, é importante entender como os Conjuntos Habitacionais se vão consolidando ao longo da Avenida da Boavista. Pretende-se ainda, nesta parte, entender os efeitos provocados pelo 1º Congresso Nacional de Arquitectura de 1948, sendo um ponto de viragem que sem constrangimentos nem obrigatoriedades de estilo, vai reclamar a industrialização e a participação dos arquitectos à escala da cidade. O Plano de Melhoramentos da cidade do Porto de 1956 foi elaborado devido a uma série de preocupações levantadas no mesmo congresso, portanto este funcionará como um auxiliar precioso para a compreensão desses efeitos.

Depois da análise da área de estudo na conjuntura e na formação da cidade, é imperativo entender de que forma é que cada Conjunto Habitacional se implanta ao longo da Avenida da Boavista e que espaços são por eles criados. Portanto, nesta segunda parte, abordaremos cada Conjunto, através da análise de plantas e cortes e da observação pessoal dos espaços, a qualidade dos mesmos e a sua continuidade na

cidade. Nesta fase serão analisadas a implantação de cada caso de estudo, os seus limites e os espaços gerados pelos mesmos, a relação entre forma e espaço publico, a autonomia das formas e a relação do espaço público, e a permeabilidade das áreas residenciais no espaço público.

Por último, pretender-se estabelecer uma relação entre os Conjuntos Habitacionais e a cidade. Reflectir os efeitos conjuntos do actual diálogo entre as unidades de estudo e a cidade e como estes se implantam na mesma.

Evolução da Forma Urbana

2_ Evolução da forma urbana

Visto que esta Dissertação tem em vista o estudo da influência dos Conjuntos Habitacionais no pensamento da Cidade e o seu contributo para o crescimento urbano da mesma, irei focar quatro momentos importantes para a evolução Histórica da cidade e da área em estudo; a expansão Almadina e a consolidação da cidade (com a qual poderemos ver como se deu o crescimento da cidade do Porto na época dos Almadas e quais foram as suas influências na evolução desta), a expansão para poente através da Avenida da Boavista que surge na expansão da Rua da Boavista, o 1º Congresso Nacional de Arquitectura de 1948 que traz uma nova mentalidade relativamente ao planeamento urbano e o Plano de Melhoramentos do Porto que tinha em vista eliminar as ilhas da cidade transferindo os residentes das ilhas para novas habitações.

"Numa perspectiva demográfica, importa considerar, desde logo, que no Porto, como noutras cidades de idêntica dimensão e contexto geográfico, o processo de concentração populacional decorrente da industrialização de finais do século XIX se marcou inicialmente, pela densificação da área central (agora centro histórico), com a subdivisão dos espaços e a multiplicação de situações de convivência polifamiliar num mesmo edifício, pavimento, ou até parte do pavimento. A continuada expansão demográfica e urbanística conduziu igualmente, na envolvência da área central, ao aproveitamento do interior dos quarteirões, com soluções do tipo "ilha" que a relativa especificidade fundiária e fiscal ajudou a criar."[1]

[1] *V. Rio Fernandes, Alberto José. A cidade 25 anos depois: O comércio e a reestruturação Urbana do Porto in Cadernos de Geografia,nº17,1998 Coimbra. FLUC pp 203-207*

2.1_Evolução do Porto a partir da época dos Almadas

As construções dos Conjuntos Habitacionais dizem respeito a uma evolução da história urbana, isto é, a uma série de intenções e intervenções anteriores que delimitaram os Projectos de cada CH de determinada forma. Parece então fazer sentido iniciar esta dissertação no contexto evolutivo da cidade, remetendo-nos para momentos diferentes da configuração desta, momentos estes que se tornaram essenciais até a época que surgem os casos que serão analisados.

As intervenções ocorridas no período dos Almadas tornam-se fundamentais para a consolidação no século XX de toda uma expansão urbana assente nos grandes eixos anteriormente criados, mas também na localização da indústria e na localização da habitação da cidade. Podemos dizer que a evolução urbana da cidade do Porto esteve especialmente relacionada com a intervenção dos Almadas.

A cidade do Porto cresceu virada para o rio, usufruindo deste grande corredor comercial, e no início do século XV com a expansão ultramarina portuguesa, que resultou num aumento das actividades económicas da cidade, torna-se assim num grande entreposto comercial, sendo este um princípio para os importantes desenvolvimentos urbanos que iriam surgir.

Com o sucessivo crescimento da cidade e o aumento da população durante o decorrer dos séculos, principalmente na época de seiscentos em que a cidade quase duplica a sua população devido a migração das populações rurais e também da fixação de alguns comerciantes estrangeiros devido a criação de postos de trabalho ligados ao forte desenvolvimento portuário, esta encontra-se com uma grande densidade populacional.

A cidade no século XVIII ainda se encontra virada para o seu interior apesar de em algumas partes já existirem pequenos aglomerados de população no seu exterior, mas a meio do século esta rasga definitivamente os seus limites. A crescente sobrelotação da população que passara de trinta mil habitantes para o dobro em forte ligação com o desenvolvimento económico fruto da forte actividade mercantil e comercial da cidade e sobretudo a exportação do vinho do Porto, foram os principais impulsionadores para uma forte transformação urbana. O rio Douro que já era um

forte pilar da economia da cidade assume uma maior importância na sua evolução, sendo este um canal de eleição para as actividades comerciais da cidade.

Nesta altura, devido à política dos Almadas, "*procede-se à abertura de novas artérias, sofrendo a Cidade grande transformação no seu sistema viário e na sua dotação de edifícios públicos.*"[2]. A rua do Almada viria a ser o primeiro eixo de urbanização radial exterior à cidade, constituindo então a primeira fase da transformação urbana Almadina. As intervenções urbanísticas estão a cargo da "Junta de Obras Publicas", liderada por João de Almada, este pretendia com a sua intervenção uma abordagem diferente à praticada até então. Essa abordagem consistia numa abordagem diferente no desenho da estrutura urbana da cidade, dando prioridade às questões de salubridade, a higiene e adaptação dos espaços de circulação aos espaços edificados. Uma das principais mudanças produzidas por estas políticas seria a concepção de planos urbanos que desenvolvessem uma forte relação de unidade, entre a rua que é o principal elemento de desenho do espaço urbano e o espaço edificado. Com tantas mudanças a acontecerem na cidade e para acompanhar as normativas da Junta de Obras Públicas, impunha-se a criação de uma nova arquitectura para a cidade Nova que estava a surgir. Assiste-se então a uma grande modificação da linguagem arquitectónica, que se manifestara com mais força no desenho dos equipamentos devido ao carácter original dos seus próprios programas.

Em relação à tipologia da casa que esteve na origem da execução dos novos programas urbanos, embora da sua inovação no ponto de vista formal, estas mantiveram a organização interna que tinham anteriormente. A sua estrutura é baseada no lote estreito e profundo com logradouro e com vários pisos. Mas mesmo mantendo muitas das suas características anteriores, a introdução dos recentes conceitos urbanísticos do "iluminismo", e a noção de "regularidade" urbana, impõem uma grande alteração morfológica das tipologias habitacionais. Estas eram anteriormente criadas como elementos isolados e que se podiam juntar sem que para isso existe-se alguma regra, as novas construções Almadinas passam a ter de assegurar uma ligação de escalas, mesmo ainda se mantendo uma certa

[2] *RESENDE, M., A Evolução Territorial da Cidade do Porto e a Orientação a Seguir para a Urbanização das Zonas Residenciais, Porto,«Civitas», vol. 2, ano VIII, 1952, p.2.*

individualidade, importando sobretudo garantir uma integração do elemento isolado no conjunto mais amplo a "proposta urbana".[3]

A expansão da cidade do Porto assentou em fortes eixos radiais, isto porque, para o seu crescimento estra muros foram utilizados os caminhos de saída da Cidade levando a uma fixação do desenvolvimento urbano da cidade em próxima relação com estas vias, sendo a evolução urbana da cidade criada através da relação das ruas secundarias com as principais que com o passar do tempo foram definindo novos limites para a cidade.[4]

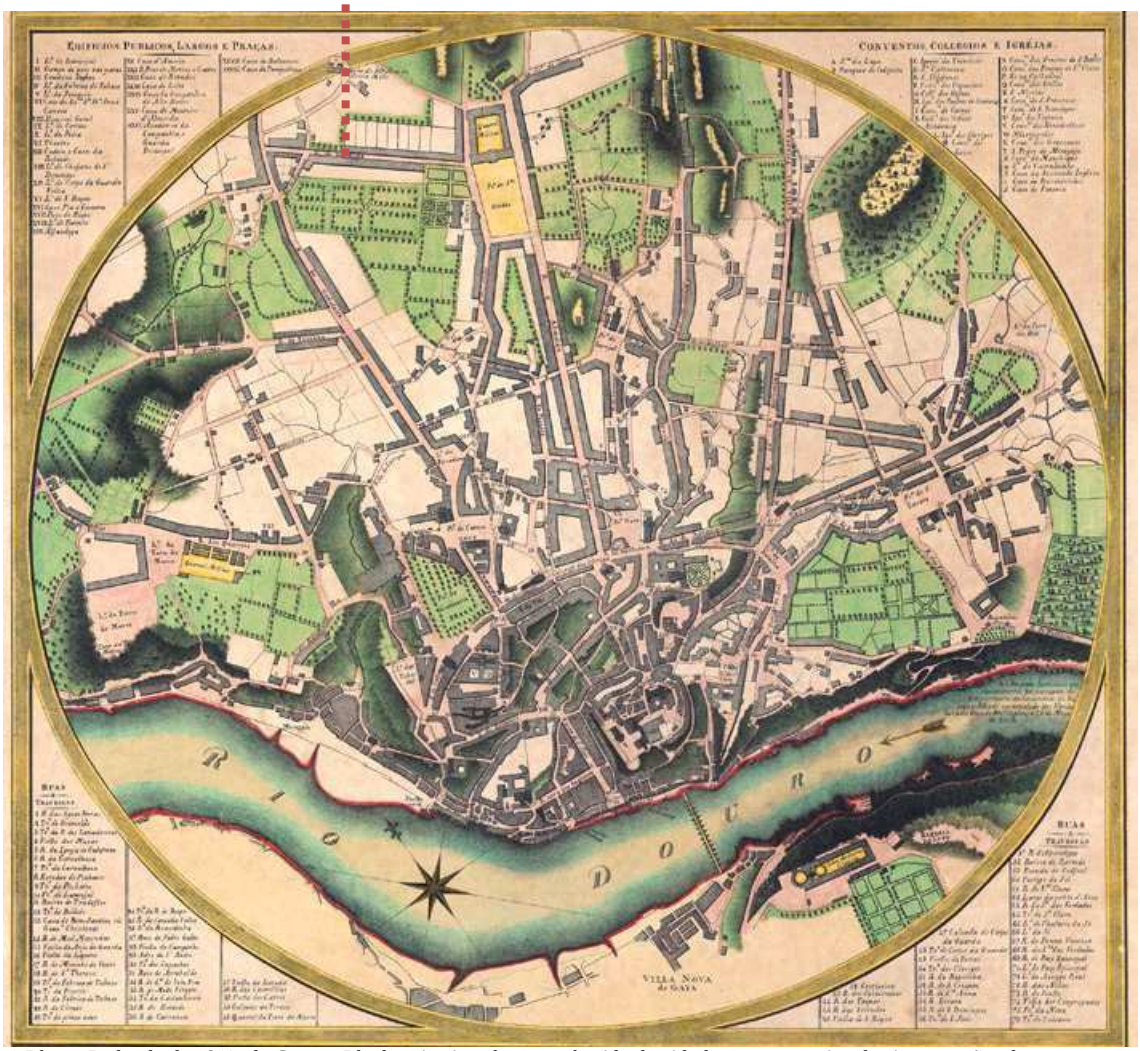
Devido ao forte crescimento da população da cidade, e também ao forte crescimento industrial da mesma, que se ia situando nas zonas periféricas desta. Este crescimento de vias e da indústria vem a estimular a deslocação para a periferia da cidade quer dos habitantes da mesma quer das populações interiores, passando as novas vias a ser os locais privilegiados para a implantação de novas residências. Começamos a encontrar novos bairros e "ilhas" quer nas zonas em crescimento quer no interior da cidade consolidada em zonas abandonadas pelas classes sociais mais elevadas.

Observamos que no século XIX a expansão da cidade para o exterior dos seus muros está cada vez mais solidificada, isto devido ao grande crescimento da população e a sedimentação da indústria na periferia da cidade e ao crescimento das áreas residências da mesma. É por volta desta altura que devido a motivos inicialmente militares, se começa a desenvolver a Avenida da Boavista, que se viria a tornar num forte eixo de ligação do centro da cidade com a zona costeira da Foz e de Matosinhos

[3] *Fernão, Bernardo José. Projecto e Transformação Urbana do Porto em Época dos Almadas 1756/1813, editorial Faup Publicações*

[4] *ANNI GUNTHER e RUI TAVARES in Atlas histórico da ciudades europeas : Península Ibérica : Francia. Barcelona : Salvat, 1994-1996, p. 132.*

Rua da Boavista: ponto de partida da expansão para Poente



1-Planta Redonda de 1813, de George Black, primeira planta conhecida da cidade, representativa das intervenções dos Almadas



Praça de Santo Ovídio – Actual Praça da República

2- Ampliação da planta de George Black mostrando assim o alinhamento da Rua da Boavista e da Praça de Santo Ovídio a Norte

2.2_Crescimento para poente através da Avenida da Boavista

O eixo da Avenida da Boavista como o conhecemos hoje é iniciado em 1784 quando é pela primeira mencionada a abertura de uma nova rua, a Rua da Boavista, que iria unir *"desde a estrada que [vai] para a igreja da Lapa até à rua de Cedofeita"*[5].Contudo apesar de sabermos a data em que foi proposta a sua abertura nada sabemos quanto ao seu projecto.

Verificamos então que apesar da importância que o traçado da Rua da Boavista viria a ter no crescimento da cidade para Poente pouco sabemos sobre a decisão que levou à sua abertura. O seu traçado levanta porém inúmeras dúvidas pois nada nos aponta para que o seu desenho tenha sido inicialmente pensado como um eixo estruturante da cidade como veio a suceder.

Observamos então uma característica que a diferencia de todas as outras ruas da altura, isto é, a sua direcção. Verifica-se que a Rua da Boavista faz parte de um eixo imaginário com 13.500m, *"unindo o cume do Monte Castro, em Gondomar, ao Castelo do Queijo, fortaleza militar, junto ao mar"*[6]. Notamos então que o início da Rua da Boavista vem assim delimitar o extremo Norte da Praça de Santo Ovídio, que já anteriormente tinha sido expandida para sul *(Fig2).*

A Rua da Boavista como podemos observar na Planta de George Black de 1813 *(Fig1),* vem marcar a grande via que ligará a cidade ao mar, sendo o ponto de partida da expansão da cidade para Poente. A continuação da Rua da Boavista é proposta pelo mestre de Obras Públicas, Joaquim da Costa Sampaio Lima que faz um documento com uma série de decisões tomadas ao longo do tempo que fazem com que este tema volta-se a ser posto em causa.

É assim decidido em 1824 arrancar com a continuação da Rua da Boavista, plano este elaborado por Joaquim da Costa Lima Sampaio Mestre das Obras Públicas. A obra estendeu-se em linha recta até aos campos que foram do Passal do Priorado de Cedofeita *(Fig4)*, contudo foi posteriormente decido continuar a rua pelo menos até esta se cruzar com a estrada de Matosinhos "Fonte da Moura" devido a um maior benefício público.

[5] *Günther Nonell, Anni. Porto, 1763/1852-A construção da Cidade entre Despotismo e Liberalismo. Pág.180.*
[6] *Idem Pág.182.*

No entanto apesar de estar planeada a continuação da abertura da Rua da Boavista esta só viria a ser retomada em 1854, pois em 1833 após vários pedidos de cidadãos interessados na sua continuação a câmara iniciou uma vistoria para perceber as pretensões dos proprietários dos terrenos.

Tendo sido verificado que o custo do projecto não seria de grande despesa, pois este no seu trajecto apenas tinhas propriedades de menor valor, na sua maioria terrenos de mato. Verificando tudo isto, a expansão para Poente através da Avenida da Boavista surge na necessidade da cidade crescer para a zona costeira, contudo esta expansão irá trazer benefícios para os proprietários que apesar de terem cedido terrenos ao estado para a construção da Avenida, viriam os restantes serem inflacionados devido a proximidade da mesma.

Em 1836 novamente Joaquim da Costa Lima considera a continuação da Avenida da Boavista até o Castelo do Queijo *(Fig3)*, cujo objectivo era determinar *" por meio de communicações rectilíneas hum acesso breve e agradável entre a Cidade do Porto, e os seguintes lugares – Mathosinhos – Leça – Foz – Vilarinha – Ramalde – Pereiró – Sendim – Senhora da Hora, etc, e isto por meio de ramificações perpendiculares e que deverião servir de complemento ao projecto"*[7].

Por outro lado a continuação da Avenida da Boavista vem: "*attrahir população para Poente desde Cidade, que he certam.te a posição mais amena, e mais salubre de quantas se achão nos nossos subúrbios, e mesmo pela comodidade que oferece a edificaçoens por ser hua planície quasi horizontal ate ao mar"*[8], criam-se assim novos espaços que viriam na sua maioria a ser utilizados por áreas fabris cuja intensão seria potenciar a industrialização da cidade e por arrasto o crescimento das áreas Habitacionais.

O surgimento da Avenida da Boavista e a consequente expansão até ao mar vem representar uma cidade em desenvolvimento. A tudo isto, junta-se o aparecimento do Porto de Leixões para o qual será transferida grande parte da actividade comercial, que surge de um plano nacional para melhoria dos portos marítimos. Isto tudo são consequências de uma dinâmica económica que provocava a mudança do porto de maneira a permitir um maior movimento de produtos.

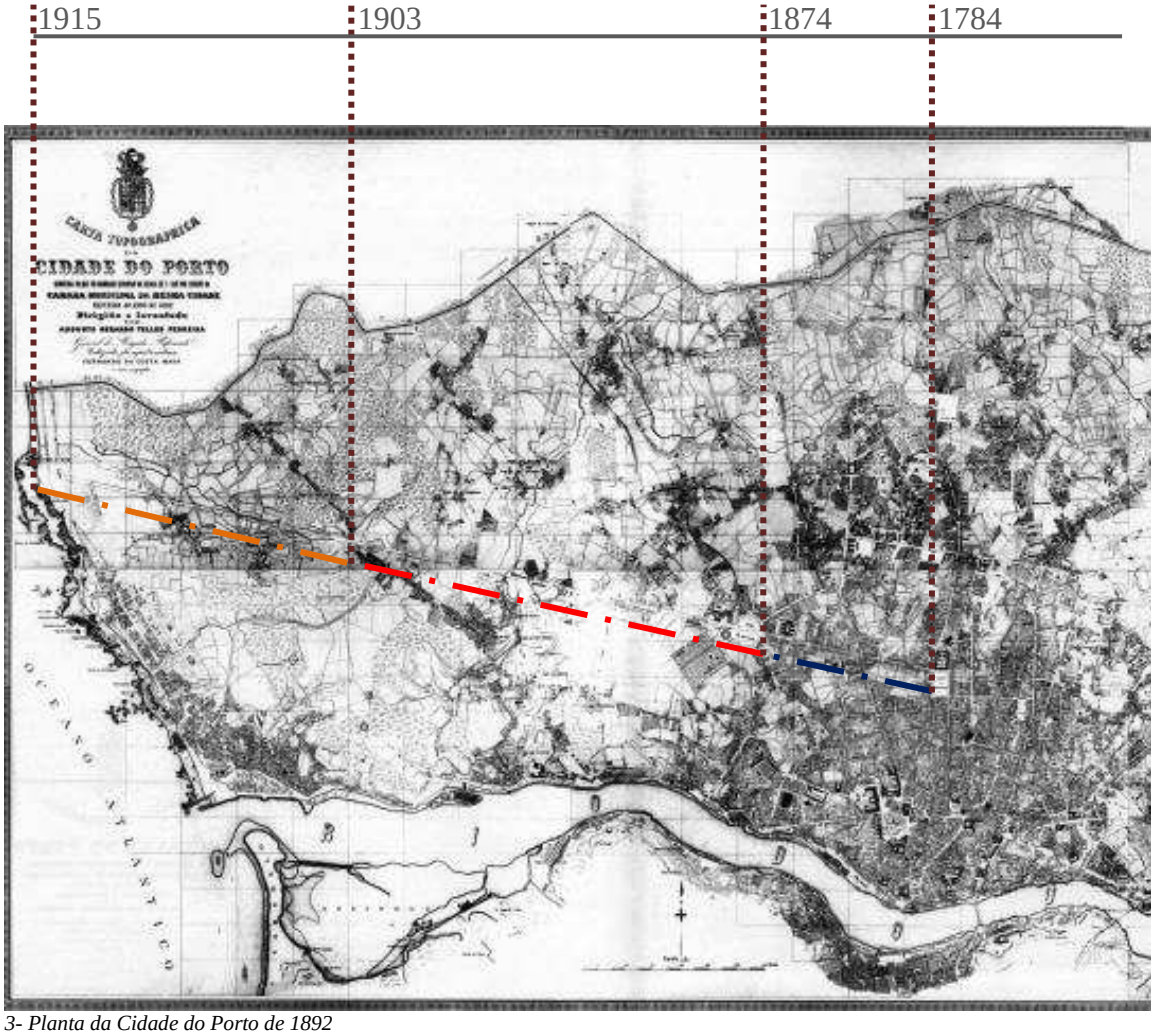
É também por esta altura que a zona da Foz, devido às suas praias, se afirma como uma zona privilegiada de implantação da habitação nobre.

[7] *Günther Nonell, Anni. Porto, 1763/1852-A construção da Cidade entre Despotismo e Liberalismo. Pág.353.*
[8] *Idem Pág.353.*

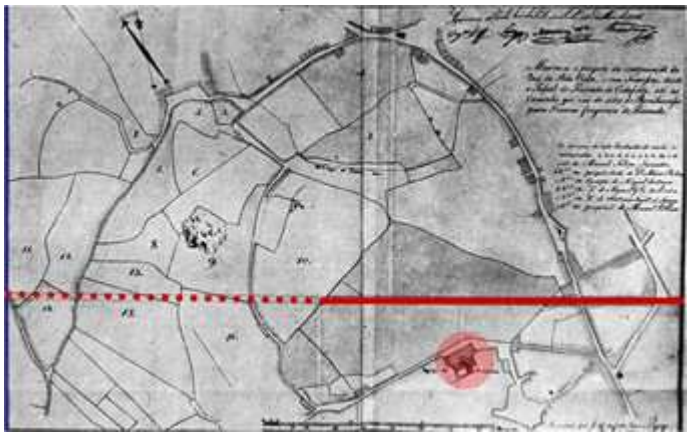
Assim, a Avenida da Boavista formará um eixo de expansão paralelo ao Rio Douro duplicando então a relação da cidade com o seu território de maior influência. Já no século XVIII existe a vontade de substituir as vias aquáticas por vias terrestres que tão agradavam aos militares, ficando já no imaginário um eixo que pudesse vir a substituir o Rio Douro na ligação ao mar.

Em 1915, a Avenida da Boavista fica concluída tornando-se a partir daí um ponto preferencial para a ancoragem de novas estruturas urbanas que por sua parte iriam expandir lateralmente a malha urbana possibilitando assim a construção dos Conjuntos Habitacionais, e juntando a isto o previsível preenchimento de edificado ao longo da mesma. Este processo foi longo, pois a Avenida ficaria durante alguns anos despojada de edifícios.

O seu surgimento viria a ser uma das intervenções urbanas mais importantes na definição do novo Espaço Urbano.



3- Planta da Cidade do Porto de 1892



4- Projecto da continuação da Rua da Boavista e suas travessas desde o Passal do Priorado de Cedofeita até ao caminho que vai do sítio do Bom Sucesso para Francos, Freguesia de Ramalde. Plano de Joaquim da Costa Lima Sampaio.

2.3_ 1º Congresso Nacional de Arquitectura de 1948

É impossível falar sobre os Conjuntos Habitacionais e a arquitectura em Portugal sem nos referirmos ao Congresso de 1948, tendo este mudado completamente a vida dos arquitectos Portugueses.

O país na altura encontrava-se numa ditadura, que não permitia que as ideias vanguardistas e a arquitectura moderna se materializassem. Assim sendo, mesmo tardio e muito filtrado pelo regime, o movimento moderno teoriza-se e pratica-se a partir dos finais dos anos 40.

O Congresso tem sido compreendido como a voz de uma geração de arquitectos que queria a arquitectura para os arquitectos, tentando criar então o seu próprio espaço, quebrando com a uniformidade da arquitectura imposta pelo regime de Salazar, arquitectura esta que impunha a utilização de elementos da tradição arquitectónica portuguesa. Esta tendência foi responsável pela anulação dos arquitectos modernistas dos anos 30, o regime queria com isto institucionalizar os tipos arquitectónicos.[9]

Verificamos então que o Congresso Nacional de Arquitectura de 1948 é um momento de viragem muito importante na arquitectura Portuguesa, sobretudo um momento de mudança na reconquista da liberdade de expressão dos arquitectos, este vai-se fundamentar na actividade de dois grupos profissionais o ICAT (Iniciativas Culturais Arte e Técnica) e a ODAM (Organização dos Arquitectos Modernos) que vão unir esforços para destruir o estilo arquitectónico a que chamavam de "Português Suave" que era incutido pela regime de Salazar para fortalecer a ditadura. Os arquitectos pretendiam na altura uma maior liberdade na concretização das suas obras, sem que estas fossem limitadas pelo regime, era então essencial a afirmação da arquitectura moderna levada a cabo no Congresso pretendendo-se terminar com os constrangimentos e as obrigatoriedades impostas pelo regime. Reivindicando a industrialização e a participação dos arquitectos na escala da cidade que até então estava a cargo do regime.

Desta maneira os arquitectos usam o Congresso de 1948 promovido pela exposição governamental que lhe dava sentido e o fundamentava, onde se viam espelhados os últimos 15 anos da arquitectura para o estado. Contudo a exposição funcionou como

[9] *O Congresso de 1948- Que fazer com estes 50 anos. Jornal Arquitectos nº186 Lisboa: Ordem dos arquitectos 1998*

elemento de acusação e de autocrítica que simplificou o debate no Congresso no que diz, aos temas escolhidos "A Arquitectura no Plano Nacional" e o "Problema Português da Habitação" problema este que os modernistas exteriores vinha a tentar resolver nos seus países desde o início do modernismo. [10]

Os arquitectos pretendiam ter uma palavra no que diz respeito ao ordenamento do território, pois entendiam que o problema da Habitação era antes de mais um problema de Urbanismo. Passa então à existir uma consciência social por parte dos arquitectos no que diz respeito a concepção arquitectónica, que deveria estar ao alcance de todos. Pois estes pensavam utopicamente que o arquitecto era "*o instalador dos homens e dos organismos que o servem, de que está nas suas mãos a solução dos problemas humanos*"[11].

A Carta de Atenas[12] toma um papel importante neste congresso pois os arquitectos Portugueses opunham-se ao passado e queriam criar melhores habitações e melhores espaços, pois achavam que a única maneira de manter o equilíbrio da sociedade era utilizar a Carta de Atenas, julgando ser esta a única forma de dar aos homens alegria e optimismo, que no pós-guerra, vem-se a divulgar mundialmente e torna-se num documento fundamental do urbanismo. A arquitectura passa então a ser entendida com um papel eminentemente social, no qual o arquitecto tinha o papel principal, o de melhorar a vida das pessoas e as suas condições de vida. É a partir deste momento mais cedo na Europa do que em Portugal que começa a ser analisado o problema da habitação a uma escala territorial e não meramente de edifício como era feito até então.

O problema da Habitação torna-se então um dos principais problemas discutidos no Congresso e sobre o qual a maioria das teses escritas para o mesmo esboçam ideias, contudo o problema da habitação não poderia ser resolvido à luz dos antigos processos de urbanismo. O urbanismo passa assim a tomar uma grande importância na construção das cidades dos tempos modernos, sendo este a ciência, a arte e a técnica da organização social das cidades e dos campos. Na tese de Jorge Segurado

[10] *Tostões, Ana. Os verdes Anos na Arquitectura Portuguesa dos Anos 50. Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 2ª edição 1997*

[11] *Paulo Cunha, Aspectos que urge considerar na evolução da arquitectura nacional", in 1º Congresso Nacional de Arquitectura, op. Cit.*

[12] *A Carta, trata da chamada Cidade Funcional, preconiza a separação das áreas residenciais, de lazer e de trabalho, propondo, em lugar do carácter e da densidade das cidades tradicionais, uma cidade-jardim, na qual os edifícios se desenvolvem em altura e localizam em áreas verdes, por esse motivo, pouco densas. Tais preceitos influenciaram o desenvolvimento das cidades europeias após a Segunda Guerra Mundial.*

"A Solução vertical na habitação colectiva" este situa o urbanismo como o primeiro problema da habitação. É nesta altura que é dado um grande salto na habitação multifamiliar em altura, até então não permitida, passando agora a estar plenamente integrada em planos de urbanização, garantindo assim todas as qualidades nas habitações e espaços livres próximos. Para isto será muito utilizada a Carta de Atenas referida anteriormente como modelo a adoptar para resolução dos problemas da habitação no país.

Podemos dizer que o Congresso vem assinalar um novo período da Arquitectura Moderna em Portugal, dizendo "que a arquitectura se deve exprimir numa linguagem internacional e que a arquitectura e o urbanismo modernos são a solução para o "gravíssimo" problema da habitação"[13].

O Congresso de 1948 vem traçar um caminho para os arquitectos seguirem com o intuito de melhorar a arquitectura Portuguesa nos anos que se irão seguir, para isso será de extrema importância as conclusões e os votos obtidos no final do mesmo.

As conclusões e votos remodelarão por completo a maneira de fazer e de pensar arquitectura, serão cincos os tópicos abordados nestas conclusões: começando logo pela divulgação e o ensino facultando conhecimentos gerais quer de arte e principalmente de Arquitectura e Urbanismo pretendendo-se com isto estimular uma participação mais lúcida da população geral nestes problemas; em segundo as medidas que viriam a permitir uma melhor acção profissional, de uma maneira geral limitar a prática da arquitectura aos arquitectos; em terceiro lugar a criação de novos edifícios abolindo por completo o "Portuguesismo" deixando que a obra de arquitectura se imponha por elementos do passado que esta simplesmente se imponha pela sua originalidade, pela diferença dos seus materiais e a expressão plástica que estes dão à obra; em quarto lugar e com mais importância no Congresso está o problema da habitação, era necessário a organização de inquéritos para obtenção de dados sobre a população e as suas necessidades para assim poderem combater este problema, será aqui que se verificará uma verdadeira revolução na arquitectura, pois é na habitação que os arquitectos irão concentrar as suas atenções para conseguirem obter uma boa resolução do problema. E por fim observar as disposições gerais do Urbanismo e da Arquitectura, isto é, tomar medidas para que os planos locais se

[13] *Tostões, Ana. Os verdes Anos na Arquitectura Portuguesa dos Anos 50. Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 2ª edição 1997*

incorporem em planos regionais e por sua vez estes se englobem num plano nacional e que os princípios se observem atentamente na Carta de Atenas escrita por *Le Corbusier* para atingir esses objectivos.[14]

O Congresso de 1948 vem fazer com que os arquitectos conquistem a sua liberdade de expressão, e ao mesmo tempo vem fortalecer a consciência da classe, preocupando-se mais com a função que estes deviam ter para com a sociedade.

[14] *O Congresso de 1948- Que fazer com estes 50 anos. Jornal Arquitectos nº186 Lisboa: Ordem dos arquitectos 1998*

2.4_ Plano de melhoramentos da cidade do Porto

Este plano surge para colmatar o défice de Habitação que se vinha a agravar na cidade do Porto, défice esse provocado pela industrialização que, apesar de ser um grande instrumento para o crescimento das nossas cidades, constitui um dos maiores problemas no que diz respeito a questões relacionadas com a Habitação.

Temos no Porto o crescimento das Habitações ligado directamente ao crescimento da indústria na cidade, que no caso da cidade do Porto tomaram a forma de "Ilhas"[15], que eram habitações de fraca qualidade e insalubres, construídas normalmente nos terrenos situados na parte de trás das casas da Burguesia. Estas tinham em vista o alojamento da população rural que vinha trabalhar para as fábricas da cidade.[16]

Apesar de existirem várias pessoas que contestavam estas construções e pediam a sua demolição a tendência destas era para crescer, visto que o poder político na altura não conseguia fazer face às exigências da população que trabalhava na indústria, e os patrões exerciam o seu poder perante a câmara de maneira a possibilitar a sua construção. O custo destas era demasiado baixo e não tinham custo de manutenção, possibilitando ao mesmo tempo aos patrões o pagamento de ordenados mais baixos.

É com base na imagem que estas transmitiam da cidade e a sua insalubridade que a Câmara do Porto resolve intervir neste campo e a *"28 de Maio de 1956, foi aprovado o Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto, a executar pela Câmara Municipal e que previa a construção no prazo de dez anos, a partir de 1 Janeiro de 1957, de prédios urbanos com a capacidade de alojamento de 6000 fogos, de rendas módicas, destinados exclusivamente a habitação das famílias provenientes das construções a demolir ou a beneficiar."* [17]

Com este plano o governo pretendia que a cidade do Porto tivesse as condições necessárias para se valorizar como nunca tinha sucedido até à data.

[15] *"…tipo de agrupamentos de construção, podem os mesmos definir-se como sendo constituídos por casas térreas, sem as dimensões mínimas legais, em regra apenas com três divisões, das quais apenas uma com iluminação e ventilação directas, com sanitários exteriores e comuns a vários moradores, situadas no interior dos quarteirões e, em geral, agrupadas em série e com exíguo e comum acesso."*

[16] *Plano de Melhoramentos do Porto 1956-1966 pág.5.*

[17] *Idem pág.5.*

A Câmara pretendia assim substituir as "ilhas" com casas insalubres por habitações que fossem dignas da condição humana, demolindo as ilhas e construindo habitações salubres nos seus lugares.

Através de um plano de intervenção a Câmara municipal pretende criar zonas de desenvolvimento que venham a permitir a construção das habitações e ao mesmo tempo facilitem o crescimento e o descongestionamento das zonas centrais da cidade.[18]

Com isto era pretendida a substituição das ilhas por Habitações mais salubres e ao mesmo tempo requalificar urbanisticamente as zonas onde se situariam estes, de maneira a melhorar qualitativamente o espaço urbano.

Apesar da melhoria das qualidades da cidade a câmara pretendia gastar o mínimo possível no que diz respeito a desapropriação de terrenos, optando assim por inicialmente utilizar os terrenos que já tinha em sua propriedade e posteriormente adquirir terrenos a baixo custo que possibilitassem a criação de rendas acessíveis aos seus utilizadores. Com base nisto esta opta por adquirir terrenos já situados à face da estrada de maneira a que não tivessem de investir nas infra-estruturas necessárias.

É também com base neste princípio que a intervenção em cada terreno foi pensada de maneira a que existisse o menor movimento de terras, optando por norma por terrenos relativamente planos.

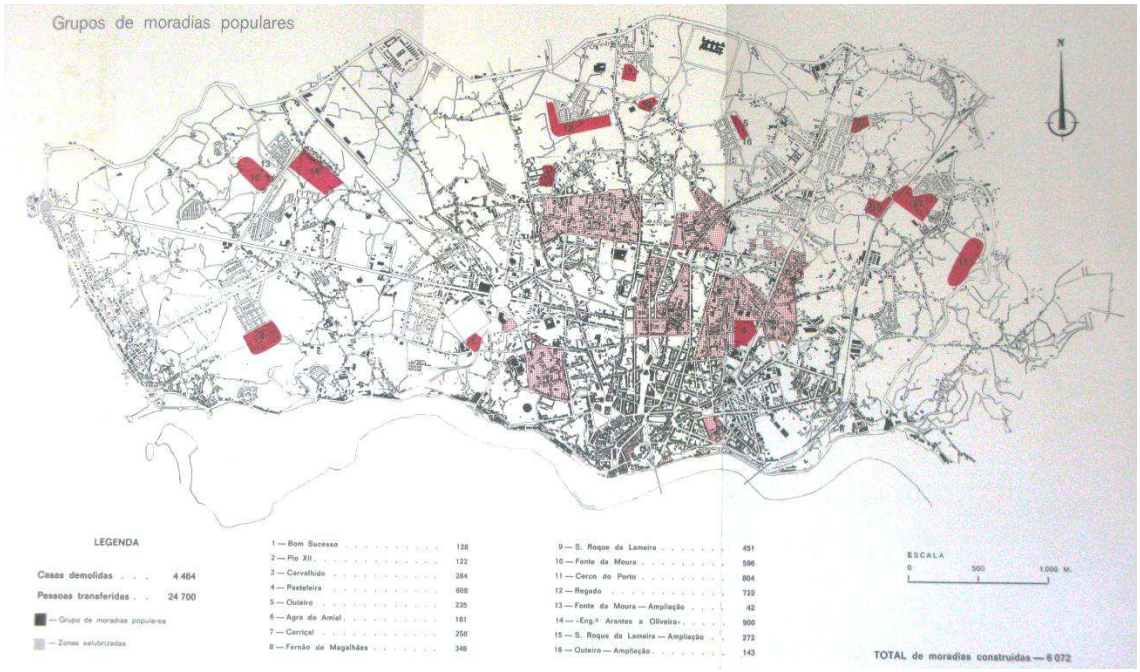
O traçado das ruas que englobavam estas unidades seguia por norma as grandes malhas do Plano Director, obedecendo assim a uma política restrita da organização do terreno.[19]

As moradias que foram construídas na generalidade iam do rés-do-chão e três andares e excepcionalmente com mais um pavimento mas só quando havia razões que o justificassem.

Apesar da tentativa de destruição das "ilhas" só em dois casos é que são demolidas ilhas para a construção de habitação e à respectiva reformulação do lugar, pois de resto a habitação construída para colmatar este problema fora-se situar na sua maioria na periferia da cidade.

[18] *Plano de Melhoramentos do Porto 1956-1966 pág.9.*
[19] *Plano de Melhoramentos do Porto 1956-1966 pág.12.*

O plano de melhoramentos da cidade do Porto constitui um precioso instrumento urbanístico, pois vem alterar o uso dos solos e as acessibilidades à cidade e ao mesmo tempo valorizar os terrenos da periferia, permitindo também a expansão do comércio e serviços a esses pontos.



5-Grupos de Moradias Populares

2.5_ O emergir do Espaço Urbano através dos Conjuntos Habitacionais

O Espaço urbano que conhecemos hoje deriva de um Conjunto de opções que foram sendo tomadas ao longo dos anos. Assim sendo, temos um Espaço Urbano que foi surgindo como um puzzle ao longo dos tempos e que foi crescendo e moldando a cidade quer através de investimentos do poder ou através de investimentos privados.

Podemos dizer então que o Espaço Urbano são sobretudo Formas Urbanas, que vão desde os quarteirões aos Blocos Habitacionais e os edifícios que por si só funcionam como impulsionadores de cidade com Hospitais, centros comerciais, etc.

Verificamos também que a cidade na sua maioria é composta por edifícios de habitação quer unifamiliares quer multifamiliares. Com base nisto, este pequeno texto servirá como uma pequena aproximação e também esclarecimento de como surgiram os Conjuntos Habitacionais tal como os conhecemos hoje em dia. Abordar-se-á portanto uma série de intervenções feitas ao longo dos anos noutros países para compreendermos o que despoletou o surgimento dos Conjuntos Habitacionais e ao mesmo tempo analisaremos formas ainda em prática de construir habitação na cidade. Partiremos inicialmente da intervenção de Haussmann em Paris de 1853-1882, as Cidades Jardim de Londres 1905-1925, as expansões de Amsterdão 1913-1934, Frankfurt Siedlungen 1925-1930 e a La Cité Radieuse de Le Corbusier.

Haussmann Paris _1853-1882

Paris de Haussmann apresenta-se como a cidade da burguesia por excelência, pois as mudanças levadas a cabo por Haussmann foram todas de acordo com a lógica da Burguesia da altura, que naquela época era a classe maioritária em Paris.

Haussmann usa como argumento a modernização e melhoramento das condições higiénicas da cidade para a sua intervenção em Paris, mas a qual se juntam outras vontades como limpar, transportar e equipar. Podemos dizer que a cidade de Paris torna-se com Haussmann uma cidade moderna e equipada. Como podemos ver nesta transcrição *"Se modifica la noción de vial permitiendo diversificar y multiplicar, en un complejo substrato, las funciones de distribuición: rápida distribuición de personas y mercancias, subministro de água y gas y red de saneamento. Pero fueron los*

"equipamentos", tal como se entienden en la actualidade, los que proliferaron por todas partes…"[20]. Surge então um tipo de cidade que até à data não se tinha verificado, Paris converte-se assim na maior cidade industrial do mundo entre 1835-1848.

Para a obtenção destes resultados Haussmann precisou do apoio total do poder político e ao mesmo tempo criou meios de obter o poder económico necessário para conseguir levar o seu plano a bom porto. Para a reorganização de Paris, Haussmann tenta reproduzir as formas codificadas do sistema clássico, em interacção com eixos como as Boulevards que ligavam pontos importantes da cidade como praças, onde se situavam os monumentos, aos quais ele queria dar importância. As intenções levadas a cabo por Haussmann têm um triplo objectivo:

1-Era pretendido revalorizar os monumentos, isolando-os e estabelecendo contacto visual entre os mesmos.

2-Eliminar a sujidade da cidade e tudo o que era velho, e ao mesmo tempo implementar a modernidade, e organizar o espaço e a luz que penetrava nas ruas e nos espaços.

3-Melhorar a circulação de maneira a facilitar a ligação entre estações e bairros.

Com estes eixos espalhados pela cidade de maneira a limitarem a mesma era pretendido alterar o crescimento urbano da cidade. A intervenção em Paris compromete-se com um modo de crescimento particular cujas consequências podemos verificar na distribuição dos bairros e dos quarteirões na cidade. Observando o Plano de Paris vemos que todos os novos eixo quer sejam uma nova abertura ou uma requalificação do traçado juntavam-se aos quarteirões delineados por Haussmann. Sendo assim o crescimento da cidade produz-se por secções, contudo cada secção é uma unidade limitada mas que pode ser desenvolvida desde que orientada a construir outra de dimensão maior. A conexão entre eles é feita através da justaposição. A cidade é então *"…un repertorio de sectores dispersos o contíguos al que se añaden también "fragmentos urbanos, naturales y artificiales.""*[21]. As secções ordenar-se de maneira espontânea seguindo os eixos de circulação.

---

[20] *PANERAI, Philippe R. Castex, Jean.Charles Depaule, Jean. Formas Urbanas: De la manzana al bloque, editorial Gustavo Gili, Barcelona 1986 Pág.21.*
[20] *Idem Pág.27.*

Verificamos então que o quarteirão de Paris é herdado da cidade tradicional, contudo a rede de aberturas levadas a cabo por Haussmann tem como meta a restruturação da cidade corrigindo os seus defeitos.*"…la relación entre las intervenciones de Haussmann y la antigua ciudad es, po tanto, dual: concordância y rectificación, continuidade y destruicción, aceptación y viloencia."*[22] Com esta política de demolições Haussmann é obrigado a transferir os habitantes de determinadas zonas para outras.

O quarteirão levado a cabo por Haussmann apenas se entende dentro da relação de exclusão/inserção que este faz em toda a cidade de maneira a poder criar as ligações tão pretendidas. Nesta altura apenas tinha importância no quarteirão as fachadas das ruas principais, pois eram estas que traziam dignidade e monumentalidade às mesmas, deixando para segundo plano as fachadas interiores e os seus pátios. Verificámos que a arquitectura praticada em Paris era uma arquitectura virada para a Rua, pois era aí que se faziam as trocas, era um espaço de apresentação, um espaço com códigos que tinha de cumprir. Esta diferença de interior/exterior que existia na organização do quarteirão permitia a este uma organização da complexidade do tecido urbano.

O quarteirão de Haussmann teve um papel preponderante na estruturação da cidade. O quarteirão Haussmanniano era combinável, assim a cidade cria-se como um conjunto de quarteirões, surge a rigorosa continuidade da paisagem urbana.

Haussman pretendia trazer para a cidade um novo código, um novo comportamento, uma nova racionalidade acerca dos espaços e das actividades humanas e ao mesmo tempo que a cidade permanece-se constante.[23]

[22] *Idem Pág.27.*

[23] *PANERAI, Philippe R. Castex, Jean.Charles Depaule, Jean. Formas Urbanas: De la manzana al bloque, editorial Gustavo Gili, Barcelona 1986 pág.19-48*



6-Foto das grandes eixos abertos em Paris por Haussmann

Londres as Cidades jardim 1905-1925

A ideia da cidade jardim aparece "teoricamente" em 1898, data em que é publicada a obra de Howard, Tomorrow- A Peaceful Path to Real Reform. A descoberta deste modo de gerar cidade aparece para colmatar os problemas de excesso de população que estavam a surgir quer no centro de Londres quer nos seus subúrbios. Isto tudo devido à emigração da população do interior e da emigração de pessoas de outros países. Obrigatoriamente os subúrbios de Londres crescem forçosamente para alojar essa população, que na sua maioria habitam em condições de pouca higiene existindo então um risco maior de alastramento de epidemias para a restante população. Este crescimento dos subúrbios de Londres foi em parte ajudado pela propagação do transporte público.

As propostas de Howard são na sua maioria de carácter económico, analisando o poder municipal e o financiamento da construção de cidades. E nesta base ele apresenta a Cidade Jardim como uma solução equilibrada e económica que viria a viabilizar o crescimento de uma grande cidade.

Howard como não era um urbanista convida dois arquitectos para idealizarem as suas ideias, Raymond Unwin e Barry Parker para as obras de Letchworth, o êxito obtido por Howard o sonho de este ver o seu exemplo não será aceite.

Contudo Unwin utiliza a sua experiência para criar uma teoria que colocará em prática nos planos da Cidade Jardim de Hampstead *(Fig 6)*, teoria esta que virá a proporcionar os meios recorrentes do urbanismo Inglês até meados da segunda guerra mundial.

As cidades jardim foram pensadas de modo a rodearem Londres e converterem-se em pólos de crescimento da mesma, devido a uma magnífica comunicação ferroviária com as cidades que a rodeavam que em alguma parte tinham alguma autonomia de produção.

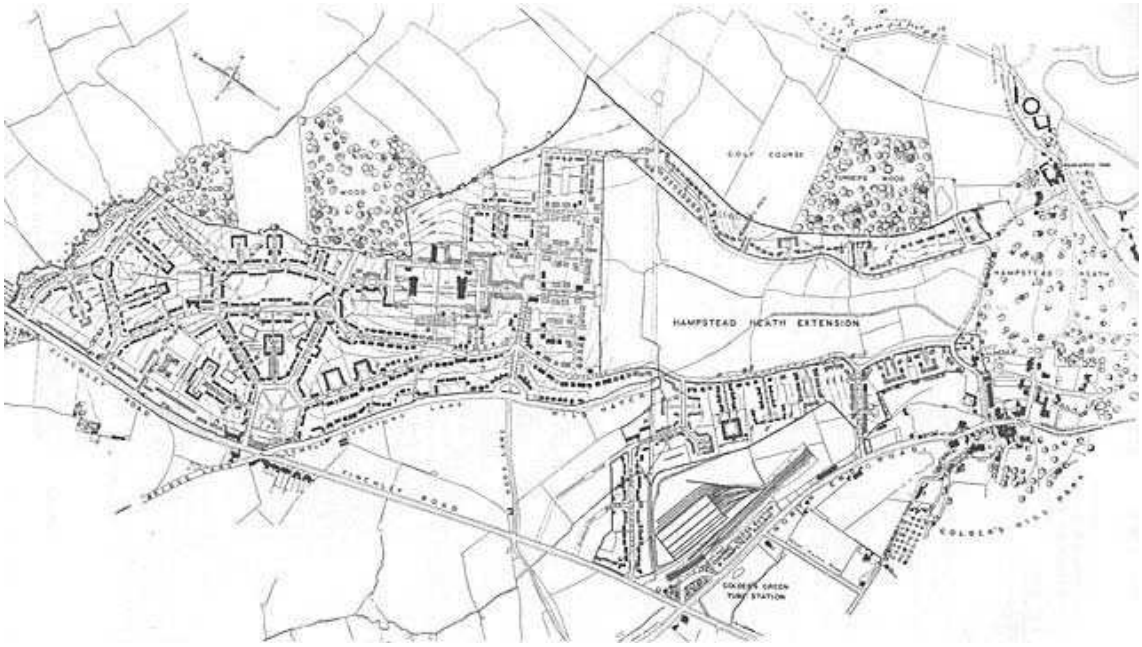
A Cidade Jardim para além do objectivo de melhorar o crescimento dos subúrbios de Londres, tinham como base também as ideias de Henrietta Barnett incutidas no pensamento de Unwin e Parker que tinha como base *"…que toda la comunidade debía funtamentarse en las relaciones de vecindad y en la mezcla de clases sociales. Soñaba com la comunidade ideal."*[24]

Podemos dizer que a Cidade Jardim consistia num centro onde se situava a sua zona comercial juntamente com o eixo administrativo e a estação ferroviária, formando um ponto-chave do eixo monumental, sendo o restante, e até a periferia da mesma, construção de habitações unifamiliares que não excediam dois pisos de altura e dispostas da maneira que Unwin tinha definido.

A ideia da Cidade Jardim surge num debate entre os urbanistas no início do século, o qual está envolto de um ambiente de investigação e experimentação. Podemos dizer que o urbanismo possui os elementos certos para controlar o crescimento da cidade de Londres.

Neste dois primeiros casos tanto em Paris de Haussmann como nas Cidades Jardim de Howard, estes não têm ainda no seu pensamento a preocupação do desenvolvimento do interior dos edifícios com a cidade, mas sim a preocupação de como as fachadas dos mesmos viriam a contribuir para o tratamento das ruas.

[24] *PANERAI, Philippe R. Castex, Jean.Charles Depaule, Jean. Formas Urbanas: De la manzana al bloque, editorial Gustavo Gili, Barcelona 1986 pág.53.*



7-Hampstead Cidade Jardim de R,Unwyn e B. parker

As expansões de Amsterdão 1913-1934

Em Amsterdão podemos observar um urbanismo ainda tradicional, mas contudo o seu desenvolvimento é progressista e moderno em relação à sua finalidade. Mais uma vez este desenvolvimento é provocado pelo grande crescimento da cidade, que entre 1850 e 1920 triplica, isto causado pelo comércio colonial e pelos efeitos do início da industrialização. Assim sendo existe a necessidade de criar novas habitações para albergar a nova população.

Verificamos assim uma modernização da cidade a partir de 1875, marcada pelo canal do Norte, aprovado pelo engenheiro Kalf o primeiro plano de expansão da cidade depois da execução dos três canais.

Vemos Amsterdão como uma série de experiências sobre o quarteirão, que também vem a influenciar uma série de reflexões sobre o módulo de habitação e a combinação destes como ponto de partida. Com isto observamos que o estudo levado a cabo em Amsterdão não se refere apenas à parte estilística, mas traz ao de cima a arquitectura urbana, em que a fachada contribui para a construção da cidade e não é meramente fruto da expressão interior.

Como disse Bruno Taut *" El milagro de la creación de una arquitectura colectiva […] La edificación aislada y unifamiliar perdió su importância en favor del conjunto de edifícios dispuestos a lo largo de una calle e incluso de un conjunto más dilatado que abarca una red de vías concebida como un todo realizado por distintos arquitectos"*[25].

O desenvolvimento de Amsterdão, devido às limitações impostas pela sua localização (o terreno tinha de ser obtido pouco a pouco através da drenagem e da secagem dos pântanos), tinha por base um desenvolvimento em coroa à volta de uma concentração urbana servindo-se o traçado urbano da rede de rega das divisões rurais existentes abandonando assim o desenho radiocentrico da cidade anterior.

Kaft apenas se preocupa com os arruamentos deixando então a construção dos edifícios em mãos de especuladores imobiliários, contudo tem como consequência a confrontação entre os bairros burgueses e os bairros dos trabalhadores.

O excessivo aumento demográfico que se vem a verificar observa-se na excessiva construção de habitações populares, que chegam a ser construídas nos pátios, nas caves e nos sótãos. Devido a este crescimento desmedido, em 1905 são fixadas uma série de medidas, como limitar os edifícios de Amsterdão a uma altura máxima de quatro pisos, sendo reduzido em 1912 na parte norte para três pisos e em 1919 para dois nas cidade-jardim.

Em Amsterdão podemos observar que a fachada não é meramente a pele de um edifício, mas sim o primeiro plano aquele que envolve o Espaço Urbano e serve de articulação das habitações urbanas através do muro da fachada. O desenho das fachadas passa a ser uma peça importante nos edifícios da Escola de Amsterdão, pois as fachadas estão estritamente ligadas ao espaço exterior, colaborando nos espaços e na sua qualidade e ao mesmo tempo organizando a distribuição interior dos edifícios.

É neste pensamento que os arquitectos Holandeses se baseiam, tentando que os seus edifícios reafirmem a qualidade urbana da arquitectura.

A estrutura da cidade resulta num denso tecido urbano que é cortado por uma rede de canais muito hierarquizados.

O quarteirão de Amsterdão, pode dizer-se que é já um Conjunto Habitacional como me irei referir posteriormente aos casos que serão analisados na Avenida da

[25] *PANERAI, Philippe R. Castex, Jean.Charles Depaule, Jean. Formas Urbanas: De la manzana al bloque, editorial Gustavo Gili, Barcelona 1986 pág.76.*

Boavista. No quarteirão de Amsterdão deixamos de ter o quarteirão fechado como uma unidade e passamos a ver o quarteirão como um conjunto de blocos que iram conter várias funções no mesmo espaço como: comercio no piso térreo, correios, escolas situadas no interior do quarteirão. Esta introdução de funções diferentes como (espaço público, comércio e outros equipamentos) vêem criar uma maior diversidade funcional no quarteirão e ao mesmo tempo potenciar as interacções estabelecidas num só local, provocando o reagrupamento de pessoas num mesmo lugar.

Os edifícios incorporados no quarteirão, como as escolas, seguem a lógica do mesmo, obedecendo as fachadas e tendo normalmente o pátio na parte posterior. O quarteirão tem por norma um espaço no seu interior que é de uso colectivo, a ligação desses espaços com a rua é normalmente feita através de galerias cobertas ou então de cortes nos blocos. Verificamos também pela primeira vez um tratamento diferente do resto do conjunto no que diz respeito aos gavetos.

Esta é uma característica que se vem a observar pela primeira vez no urbanismo Holandês, na qual os arquitectos na maioria dos casos provocam uma desmaterialização do gaveto, através do recuo deste ou da redução da altura criando assim uma quebra no quarteirão de maneira mais trabalhada, relacionando este com o espaço envolvente que o rodeia quer sejam outros edifícios ou até praças. *(Fig8)*

As obras em Amsterdão não são obras isoladas, pois os arquitectos que as levam a cabo exploram o conhecimento da cidade circunscrevendo a arquitectura num contexto urbano relacionando as obras entre si e com os espaços existentes da cidade. É dada assim importância às praças como meio de gerar cidade e espaço público mas ao mesmo tem como elo de ligação entre o velho e o novo.

Em suma, vemos que em Amsterdão o urbanismo toma uma escala diferente dos dois casos anterior, em que a arquitectura contribui não só para a limitação das ruas mas também para a sua caracterização e para a qualidade dos espaços urbanos. As expansões de Amsterdão apesar de serem provocadas pela necessidade da construção em massa de Habitações populares para albergar a população em crescimento, irá ter sempre em conta que a cidade funciona como um todo. O importante já não são só as vias ou só os quarteirões, mas a relação estabelecida entre os dois e os espaços gerados por ambos.

Em Amsterdão, o urbanismo ganha a importância que vem a ter nos dias de hoje como criador e organizador da cidade em estreita relação com a construção dos edifícios.[26]



8-M. de Klerk_Spaarndammerplantsoen Housing, Amsterdam, 1917

Frankfurt Siedlungen 1925-1930

Frankfurt é a realização do sonho dos arquitectos do Movimento Moderno, onde foram postos em prática o controlo da urbanização, construção industrializada, vivenda social, isto tudo fruto de uma grande experimentação consciente do quarteirão, que posteriormente vai levar ao seu desaparecimento aparecendo outra classe nova de espaços.

Nesta cidade vemos um vínculo entre a política urbana e a arquitectura bastante forte que vai fazer com que esta evolua de uma determinada maneira.

Mais uma vez o factor económico e político possui um papel fundamental no desenvolvimento urbano de Frankfurt, contudo esta esteve estagnada durante um período de dez anos em que nada foi construído, isto devido a 1ª guerra Mundial e posteriormente a uma crise política.

É a partir de 1924 que a confiança económica permite o crescimento da cidade existente pois como vimos anteriormente já não se construía nada há dez anos. Assim sendo a necessidade de construir habitações era muito grande, o que vem obrigar à

[26] *PANERAI, Philippe R. Castex, Jean.Charles Depaule, Jean. Formas Urbanas: De la manzana al bloque, editorial Gustavo Gili, Barcelona 1986 pág.75-106.*

procura de novas soluções. A industrialização vem possibilitar uma resolução mais rápida dos problemas da habitação que a organização industrial faz ainda mais urgente.

São então tomadas medidas entre 1925-1930 para impulsionar a construção de habitações sociais e resolver os problemas urbanos. Para resolução destes problemas e para não haver paragens na actividade de decisão e construção Ernst May toma uma série de medidas que abrangem a cidade:

● Aquisição de terrenos

●Actuações urbanísticas concretas: isto é, os planos das Siedlungen são projectados por arquitectos municipais, por vezes em associação com alguns arquitectos independentes.

● Nos edifícios são elaboradas plantas tipo de unidades de habitação, aperfeiçoando os sistemas construtivos dos elementos estruturais (pré-fabricação de elementos).

● A câmara municipal cria indústrias de pré-fabricação e promove as experiências com os materiais (betão armado).

● Ajuda e controla as Siedlungen projectadas por sociedades privadas.[27]

Isto tudo só é possível devido ao plano de obras que May estabeleceu de curto e médio prazo que vem permitir a construção de um elevado número de habitações num espaço tão curto de tempo.

O Plano de May consistia em dar forma às terras, encontrando-se muitas delas despojadas de vida. Assim May vai um de encontro com a imagem do parque público de Londres, contudo em vez das cidades-Jardim e das Cidades Satélites, encontramos os povoados unidos pelas Siedlungen que formam uma coroa urbanizada à volta de Frankfurt. Esta é definida por Jardins e Avenidas que vão modelar um sistema contínuo independente da rede viária.

As Siedlungen têm como princípio dar forma e ao mesmo tempo valorizar estas terras que se encontram na periferia de maneira a converter os seus espaços vazios

[27] *PANERAI, Philippe R. Castex, Jean.Charles Depaule, Jean. Formas Urbanas: De la manzana al bloque, editorial Gustavo Gili, Barcelona 1986 pág.109-110.*

em parque público. Estas funcionam assim como pequenas cidades que têm os seus equipamentos, comércio e escolas e ao mesmo tempo boas ligações à cidade quer através de transportes públicos viários quer em alguns casos através da linha férrea. Podemos dizer que aqui já encontramos os Conjuntos Habitacionais no seu expoente máximo e a uma grande escala.

Quando observamos as Siedlungen os seus edifícios parecem bastante distanciados uns dos outros deixando de existir o quarteirão. Podemos então verificar que nesta altura surge um outro espaço, um espaço ainda sem uma função concreta, que tanto serve como espaço de estar como serve de espaço que permite que o edifício tenha sempre sol nas suas fachadas. Este é um dos outros princípios das Siedlungen, os seus projectistas tentam que os edifícios tenham a melhor colocação possível em relação à orientação solar. Isto só é possibilitado devido à grande quantidade de terreno disponível e a uma grande liberdade por parte dos arquitectos na concepção do espaço.

Apesar dos edifícios estarem distanciados entre si, vemos que o conjunto funciona como um tecido urbano onde se vê acentuadamente as diferenças e as oposições, como podemos ver na Siedlung de Römerstadt *(Fig9)*.

Observando a imagem podemos ver que o espaço deixado vazio é superior ao espaço construído, contribuindo assim para uma maior relação da população nos Espaços Públicos.

Encontramos então uma grande variedade no que diz respeito à construção de habitação, pois temos desde edifícios de 4 a 5 pisos como casas de dois pisos com jardim nas traseiras influenciadas ainda pelas Cidades-Jardim de Unwin. Estas últimas aparecem dentro dos Conjuntos criando assim uma variação ainda maior no que diz respeito ao quarteirão da Paris de Haussmann.

Vemos assim nas Siedlungen uma preocupação na continuidade e na qualidade do Espaço Público, através da contribuição dos edifícios em relação às ruas. Estes adoptam fachadas distintas (frente/traseiras) normalmente favorecidos pela organização do conjunto. Normalmente a fachada mais “sóbria” engloba os serviços e a cozinha para a rua principal, e a que engloba os quartos e a sala voltada para a zona mais “privada” tendo a fachada um carácter mais aberto.

Os espaços que são gerados pelos edifícios e normalmente que separam os mesmos, têm uma forte relação com os acessos, normalmente situados nas laterais dos edifícios quando estes são perpendiculares às ruas, criando uma maior privacidade em relação à rua e ao automóvel.

É nesta fase que os princípios urbanísticos se estabelecem definitivamente, quebrando um pouco com o plano de conjunto da cidade, mas cada experiência terá um grande contributo para a relação do urbanismo com o crescimento da cidade.

Em todas as Siedlungen podemos observar um denominador comum *"…de todos estos casos es que el trazado, sujto al contexto, aprovecha las vías existentes y acusa la jerarquia de espácios, la volumetria confirma el trazado mediante procedimentos en que se tiene la tentación de reconocer la influencia holandesa por la acentuación de las esquinas, el tratamento de las plazas, la continuidade de las fachadas a calle…"*[28].

Temos então nas Siedlungen uma continuação dos princípios de Unwin com a Cidade-Jardim e a introdução da arquitectura moderna, estas *"…no juegan, como hacían antes, com diferencias de trama viária en el interior de conjunto, ni con la afirmación de un orden urbano preexistente, se apoyan en la reiteración sistemática de una unidad (la hilera de casas entremedianeras), en la confirmación de la lógica interna com independencia de las condiciones circunstanciales de la localixación. Reflejan una combinatoria simple que elimina todo vestígio de la manzana."*[29].

As Siedlungen de Frankfurt vêem marcar o início de um novo pensamento por parte dos arquitectos em relação aos edifícios e ao espaço público. Vemos então nas Siedlungen de May já alguns dos princípios que serão anunciados posteriormente na Carte de Atenas.

[28] *PANERAI, Philippe R. Castex, Jean.Charles Depaule, Jean. Formas Urbanas: De la manzana al bloque, editorial Gustavo Gili, Barcelona 1986 pág.125.*
[29] *Idem Pág.125.*



9-Siedlung Römerstadt

La Cité Radieuse de Le Corbusier

A Cité Radieuse é uma cidade que não existe, uma cidade sem lugar, é apenas um esquema proposto por Le Courbusier.

Apesar de ser um projecto utópico e as suas ideias em relação à construção de cidade serem o oposto da cidade tradicional até então, é com base no tratamento dos edifícios e tendo em conta os seguidores que este conceito teve no pós guerra, que irei observar esta concepção de cidade.

Le Courbusier propunha uma completa abstracção em relação à urbe, isto é, os edifícios eram concebidos isoladamente. Este levou ao extremo a concepção de cidade, resolvendo os problemas da mesma só num edifício, ideia que se vem a mostrar insuficiente. Podemos dizer que mesmo que o edifício contemple todas os

aspectos necessários para a vida quotidiana e que permita relações entre as pessoas, a vida urbana passava a deixar de existir, deixando então de existir cidade.

"Cada edificio se concibe aisladamente en una relación de inmodestia com una naturaleza abstracta; la "composición" de conjunto deriva en línea directa de una vida diária entendida pictoricamente, com un emplazamiento preexistente."[30]

Em suma, na Cité Radieuse a cidade passa a ser um conjunto de objectos que se instalam em cima de uma mesa sem que se tenha um pensamento organizador de cidade.

Apesar de ser uma ideia utópica Corbusier chega a colocar em prática alguns dos seus ideais na Unité d´Habitation *(Fig10).* em que este liberta o solo através de pilotis criando espaço público, mas ao mesmo tempo coloca todos os elementos habituais num quarteirão, num edifício criando assim uma espécie de quarteirão vertical, eliminando toda e qualquer ligação com o solo deixando que este sirva meramente para pura contemplação.

Le Courbusier tenta substituir através dos edifícios os espaços que os quarteirões e as praças geram na cidade, tentando implementar no edifício essas várias condições que vamos encontrando quando percorremos a cidade.

"Se deroga cualquier referencia a una vida urbana, se abole la vida de barrio, se acaban términos como "rincón", "enfrente", "al lado".

La calle y la concepción tradicional de vecindad se ignoran."[31]

Verificamos que apesar de as ideias de Le Corbusier no que diz respeito a Cité Radieuse cortarem completamente com o urbano, os seus edifícios contêm características que viriam a ser aproveitadas por outros arquitectos no que diz respeito a construção de cidade como a relação entre as fachadas, e a libertação do rés-do-chão para espaço público.

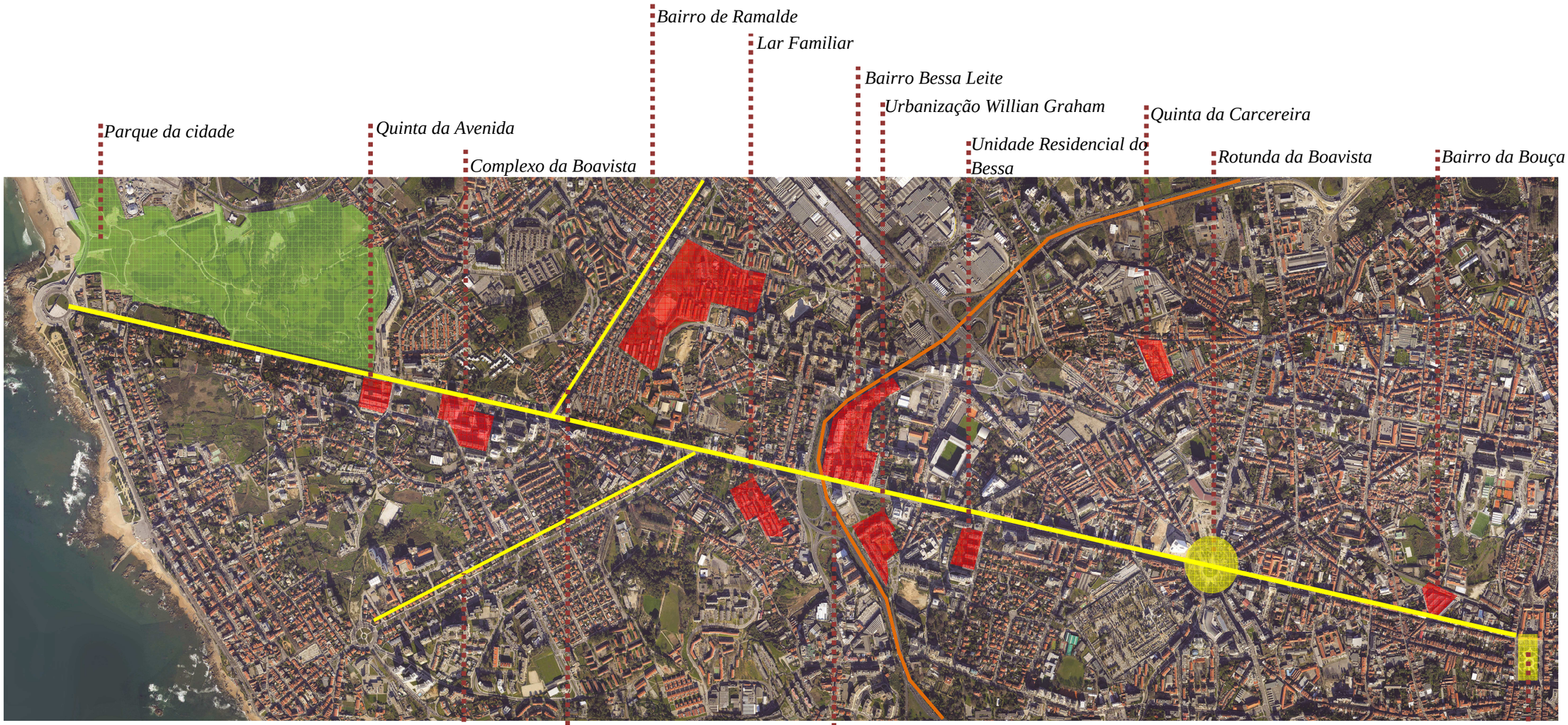
[30] *PANERAI, Philippe R. Castex, Jean.Charles Depaule, Jean. Formas Urbanas: De la manzana al bloque, editorial Gustavo Gili, Barcelona 1986 pág.132.*
[31] *Idem. Pág.133.*



10- Unité d´Habitation Marseille

Casos de Estudo

3_Casos de Estudo



11-Vista aérea da Avenida da Boavista e dos Conjuntos Habitacionais

3.1_ O efeito Avenida da Boavista na construção de Conjuntos Habitacionais no Porto

A Avenida da Boavista como podemos verificar no capítulo de desenvolvimento para poente surge inicialmente como a Rua da Boavista, isto sem a intenção de se tornar o eixo estrutural de cidade como vemos nos dias de hoje. No entanto, com a necessidade de unir a zona central do porto à zona costeira, ela virá a tornar-se no eixo estruturante do crescimento da cidade para poente.

Torna-se fundamental retroceder um pouco para entendermos o porquê dos Conjuntos Habitacionais se terem localizado nas imediações desta.

Quando analisamos a cidade incidimos normalmente na sua forma, pois a forma é um dado concreto onde podemos observar toda a experiência e o passado da cidade. Quando me refiro à forma estou directamente a referir-me à arquitectura da cidade. A arquitectura da cidade pode-se entender de duas maneiras, a primeira como uma obra de engenharia e arquitectura que vai crescendo com o tempo e no segundo caso uma arquitectura que se limita a factos urbanos determinados pela arquitectura. Assim, a arquitectura representa um aspecto e uma estrutura mais complexa, mas que é ao mesmo tempo o último dado palpável desta realidade, pois é o ponto de vista mais real para resolver o problema.[32]

Com isto quero dizer que a cidade cresce não só porque se vai fazendo arquitectura, contudo o crescimento desta e as condicionantes que levam a esse crescimento são visíveis na arquitectura, pois este é o dado visível a quem posteriormente analisará a cidade.

A cidade do Porto em particular deve o seu crescimento à indústria e à emigração da população do campo para a cidade. Podemos observar entre 1880 e 1914 a última fase de desenvolvimento industrial na cidade do Porto. Esta fase foi marcada por muitos acontecimentos políticos e de grandes transformações sociais, como o ultimato Inglês e a implementação do regime republicano. Este período caracteriza-se por uma fase de mudança no sector industrial, que expandiu algumas das indústrias base da cidade.

[32] C.f.| *ROSSI, Aldo. A Arquitectura da cidade, editorial Cosmos Lisboa ano 1977 pág.35.*

A relevância do Porto como centro industrial aumentou ao longo dos anos, isto é, entre 1864 a 1900 a população do porto quase que duplica, aumentando assim a população da cidade em 31% na sua maioria oriunda do campo. Devido a este crescimento populacional em grande escala, a procura de habitação aumenta forçosamente.[33]

A Avenida da Boavista vem assim a ser uma grande possibilidade de expansão da cidade, mas não deixou de estar sujeita a interesses especulativos privados nas obras de caris público.

Observamos que com este aumento da população a maioria permanecia nas ilhas, estas eram casas de baixo custo social e normalmente com poucas condições que se situavam nas traseiras das casas da Burguesia. Esta situação ainda permaneceu durante muito tempo, e nos dias de hoje ainda podemos ver muitas ilhas no centro do Porto.[34]

Com este aumento assiste-se a uma série de transformações como consequência da relação de várias iniciativas, que se viriam a repercutir no planeamento da cidade. Estes acontecimentos dizem respeito à expansão da cidade do Porto e consequente distribuição da população no território. Verificamos aqui o deslocamento entre o núcleo original da cidade (centro histórico-Ribeira), periferia central e exterior determinando assim a evolução na disposição da cidade, que se vem a caracterizar pela descentralização dos espaços da mesma.[35]

Temos então um crescimento da cidade para a sua periferia onde se irá fixar a indústria. Todavia, as principais linhas de transporte da cidade, consequência da sua expansão, crescem juntamente com esta o que vem a possibilitar uma maior comunicação entre o centro e a periferia. Este será o ponto-chave em que a Burguesia vai aproveitar para se deslocar do centro (que estava sobrelotado e que nem sempre tinha as melhores condições sanitárias), vem se a verificar uma distância física entre os espaços residenciais e o trabalho, provenientes da deslocação da burguesia para a periferia "Avenida da Boavista"[36] onde existiam terrenos maiores em que a relação

[33] *TEIXEIRA, Manuel C. Habitação Popular na Cidade Oitocentista, As ilhas do Porto, editorial Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian: Junta Nacional de Inv. Científica e Tecnológica, D.L. 1996 pág.91 a 95*
[34] Idem
[35] INE, recenseamentos Gerais da População, 1864 a 1911 – Variação da população residente nas freguesias da Cidade do Porto 1864 a 1900
[36] Pacheco, Elsa M. Teixeira – Os transportes colectivos rodoviários no Grande Porto. Revista da Faculdade de Letras do Porto – Geografia. Porto : FLUP, vol IV (1988) pág. 5 a 54

preço dimensão era baixa, possibilitando a construção de casas grandes e de melhores condições.

Verificamos um processo distinto no que diz respeito ao modo de habitar comum, possibilitado pela fácil deslocação referida em cima, que proporciona que os mais ricos se distanciem do centro.

Podemos dizer que a evolução da cidade do Porto esta ligada a um crescimento pontual e de intervenção espontânea, contudo não podemos limitar o seu crescimento a este mero pressuposto. Isto porque na realidade não é só isso que se foi verificando ao longo dos anos, pois como já vimos anteriormente na evolução urbana da Cidade do Porto a evolução Almadina teve um papel fundamental na organização do território, mas não foi só esta intervenção que contribuiu para um crescimento da cidade como um todo, existiram também alguns planos desenvolvidos no século XX que colaboraram para a organização do território e a imagem que temos da cidade hoje.

Estes planos tinham como base a melhoria das condições da cidade, para isso estes intervirão na organização viária da cidade criando ligações entre a área central da cidade e as áreas periféricas da cidade em constante crescimento e ao mesmo tempo estabeleceram novas ligações com as zonas exteriores da cidade. Mas ao mesmo tempo estes planos tinham também como base suprimir o problema da Habitação existente, criando novas zonas residenciais na periferia da cidade.[37]

A densificação das áreas periféricas deve-se então à forte industrialização que se vinha a desenvolver na altura, industrialização que vem possibilitar novas infra-estruturas de circulação e ao mesmo tempo potenciar o crescimento da Habitação, visto que estas duas vertentes de crescimento da cidade estavam intimamente ligadas.

A revolução industrial e a mobilidade das pessoas, vêm alterar completamente o modo de organizar a cidade. A primeira necessidade passa por adaptar à cidade às exigências da produção, do consumo e das trocas mercantis. Para fazer face a estas grandes alterações na cidade é necessário uma malha de grandes vias de

[37] C.f.| *Günther Nonell, Anni. Porto, 1763/1852-A construção da Cidade entre Despotismo e Liberalismo.*

comunicação que possibilite a interacção entre as indústrias, as gares, os armazéns e as Habitações.[38]

É assim criada toda a espécie de estruturas e procedimentos para planificar a cidade de formas mais racional. É nesta altura que se vem a verificar o surgimento dos primeiros bairros operários situados na Avenida da Boavista de maneira a diminuir a densidade excessiva do centro urbano da cidade, e ao mesmo tempo encurtar as distancias que separam a residência do trabalho.

A cidade e o urbanismo conhecem assim uma verdadeira revolução quando comparada com a primeira revolução urbana (Almadas), conduzindo esta a um urbanismo simplificador do planeamento urbano em que os conjuntos monofuncionais e as estruturas hierárquicas ganham um novo sentido. [39]



12- Plano da Cidade do Porto, Ezequiel de Campos, 1932

[38] *ASCHER, François. Novos Princípios do Urbanismo/Novos compromissos Urbanos, editorial Livros Horizonte, Lisboa 2010 pág.28.*

[39] C.f.| *ASCHER, François. Novos Princípios do Urbanismo/Novos compromissos Urbanos, editorial Livros Horizonte, Lisboa 2010 pág.30.*

Plano da Cidade do Porto, Ezequiel de Campos, 1932

Este plano funciona como o início da intervenção da cidade, onde é ponderado um desenvolvimento pensado por Ezequiel de maneira a que a cidade tenha uma melhor articulação entre partes como: criação de uma rede maior de meios de transporte, localização das indústrias, centros administrativos e escolas.

Este plano visava sobretudo as problemáticas das ligações internas e regionais e a sua relação com o contexto urbano da cidade, dando alguma importância à zona portuária de Leixões.



13- Plano Regulador da Cidade do Porto, Giovanni Muzio, 1939/1943

Plano Regulador da Cidade do Porto, Giovanni Muzio, 1939/1943

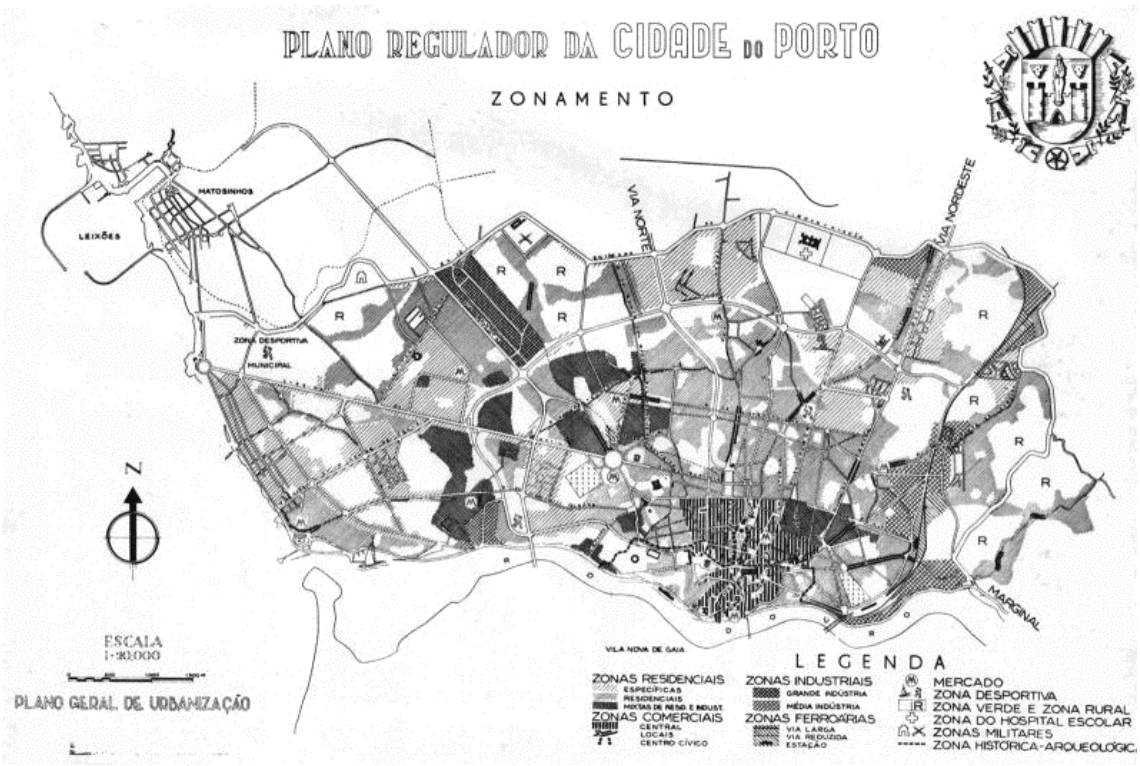
Nesta época em que é datado o plano de Giovanni Muzio a iniciativa das obras públicas incidiram mais sobre a rede de comunicações no interior da cidade, e também a estrutura das redes de comunicação viária e ferroviária interurbana que conectavam ao Porto de leixões. Contudo este plano também tinha em vista a construção de zonas habitacionais e espaços verdes na cidade e a criação de edifícios que marcassem estruturalmente a cidade.[40]

Este tinha por base sobretudo um investimento na imagem da cidade, com a criação de traçados axiais que definissem uma estrutura hierarquizada da cidade.[41] São

[40] *MOTA, Nelson. A arquitectura do quotidiano: Público e Privado no espaço doméstico da burguesia portuense*
[41] *MOTA, Nelson. A arquitectura do quotidiano: Público e Privado no espaço doméstico da burguesia portuense*

propostas novas áreas urbanas, zonas habitacionais, industriais e espaços verdes, procurando controlar o desenho da cidade.

Nesta fase mesmo com a alteração no espaço urbano construído, ainda encontramos o mesmo tipo de habitação que de alguma maneira ainda se refere ao quarteirão tradicional.



14- Plano Regulador da Cidade do Porto, Antão de Almeida Garrett, 1952

Plano Regulador da Cidade do Porto, Antão de Almeida Garrett, 1952

É pela mão de Antão de Almeida Garrett que o Porto vê pela primeira vez aprovado o seu primeiro plano de Urbanização, que depois será continuado pelo Plano Regulador do Porto.

Neste plano existe uma grande preocupação com o sistema viário, isto é, com a introdução de meios de transporte na estrutura da cidade, pensado por parte de Garrett zonas de separação do trânsito e pela primeira vez são pensadas as entradas e saídas rápidas do trânsito da cidade. Contudo este também tem em conta no seu plano as zonas rurais, áreas residências, espaços verdes.

Apesar dos planos anteriores e de algumas tentativas de eliminar as ilhas, estas ainda são um problema para o crescimento da cidade. É com base nisto que este plano

propõe o seu asseio e a construção de mais habitações económicas para albergar a população oriunda das ilhas.

Este plano tem por base, como os seus anteriores, o planeamento de eixos axiais que facilitem e encurtem distancias na cidade, com base nisto é proposta a VCI, a Via Norte, a via Panorâmica, entre outros.

Com esta pequena explicação pretende-se situar na história o eixo da Avenida da Boavista e quando este começa a ser o centro das atenções no que diz respeito à evolução da cidade e ao seu crescimento como zona de residência e indústria.

Com isto é pretendido entender as dinâmicas que levaram a expansão e consequente crescimento da Avenida da Boavista como eixo orientador da cidade em que entendemos melhor a zona de implantação dos casos de estudo e as suas mutações.

Conjuntos Habitacionais e a influência da Avenida da Boavista

A imagem que temos da cidade e a sua forma é sempre a imagem e a forma de um tempo da cidade, isto é, a cidade esta repleta de sucessivas alterações ao longo do tempo.[42]

Este pensamento de Rossi é perfeitamente aplicável à Avenida da Boavista, pois quando estamos a estudar a relação desta com os Conjuntos Habitacionais que se foram construindo ao longo da sua extensão, estamos a analisar determinados momentos da sua historia, isto é na cidade e nos seus diversos sectores existe sempre um antes e um depois.[43]

Visto isto, podemos dizer que o surgimento da Avenida da Boavista vem assim a provocar uma nova maneira de conceber cidade criando uma nova maneira de pensar a mesma. Como diz Rossi, existem elementos na cidade capazes de acelerar o processo de crescimento da mesma, isto vem-se a verificar na Avenida que depois da sua construção vai funcionar como um elemento de aceleração do crescimento da cidade.

[42] *ROSSI, Aldo. A Arquitectura da cidade, editorial Cosmos Lisboa ano 1977pág.68.*
[43] *Idem pág.77.*

A Avenida da Boavista é assim um ponto fundamental na estrutura da cidade e ao mesmo tempo um elemento chave na construção dos Conjuntos Habitacionais em estudo.

Deste modo individualizo a Avenida como uma unidade de Conjunto Urbano que vem favorecer o crescimento da cidade, quer através da localização das indústrias nesta, quer através da sua forte influência no crescimento dos Conjuntos Habitacionais.

De um ponto mais concreto, a sua abertura vem a permitir a deslocação da população para a periferia da cidade, desafogando as zonas centrais fortemente povoadas. Esta transferência da população que residia no interior e exterior da cidade não surge de um momento para o outro, mas sim de uma maneira sucessiva quer através de políticas dos municípios de transferir a população do interior da cidade para a periferia quer através das emigrações do campo para a cidade.[44]

Assim *" A cidade sempre foi amplamente caracterizada pela residência. Pode-se dizer que não existem ou não existiram cidades em que o aspecto residencial não estivesse presente; quando e onde este aspecto teve uma função inteiramente subalterna na constituição de um facto urbano (o castelo, o acampamento militar) depressa se chegou a uma modificação com grande vantagem para a residência."*[45]

Podemos observar que o mesmo se veio a verificar na Avenida da Boavista, contudo este crescimento residencial inicialmente veio-se a desenvolver através de Palacetes (casas de gente rica que fugia dos centros sobrecarregados para ter uma vida mais sossegada), e posteriormente é que passou a Conjuntos de Habitação social, (neste caso os conjuntos ainda eram bastante limitados e a sua organização ainda estava muito ligada ao quarteirão antigo, sendo estes sempre na sua maioria habitações unifamiliares). Contudo, com o passar dos anos e as influências do Congresso de 1948 e da Carta de Atenas de Le Corbusier como já vimos anteriormente[46], a cidade passa da construção Unifamiliar para construções plurifamiliares. Estas alterações vêm das medidas tomadas no Congresso que vêm a viabilizar a construção em altura e assim o consequente crescimento de Complexos Habitacionais com base nas teorias modernistas da altura.

A Avenida da Boavista vem assim trazer uma escala urbana à cidade e à concepção dos seus edifícios que na altura seguiam uma escala de crescimento doméstica. Esta tinha por base estruturar a cidade à escala do território, de maneira a englobar o

[44] *Günther Nonell, Anni. Porto, 1763/1852-A construção da Cidade entre Despotismo e Liberalismo.*
[45] *ROSSI, Aldo. A Arquitectura da cidade, editorial Cosmos Lisboa ano 1977pág.90.*
[46] *O Congresso de 1948- Que fazer com estes 50 anos. Jornal Arquitectos nº186 Lisboa: Ordem dos arquitectos 1998*

crescimento descontínuo de varias áreas residenciais, que tinham um crescimento muitas vezes espontâneo, tornando-as assim elemento de uma malha urbana minimamente contínua e pensada em função da cidade.[47]

Podemos dizer que a alternância dos Conjuntos Habitacionais na Avenida da Boavista, foi accionada por motivos económicos de alguma importância, normalmente ligados a forte especulação, que em muitos casos é a culpada por soluções exclusivamente pensadas na arquitectura objecto perdendo assim o teor urbano da arquitectura. Contudo, em alguns casos a Construção dos Conjuntos Habitacionais não se deve só à especulação mas por vezes também depende da vontade da população que prefere alguns sectores em detrimento de outros.[48]

É com base nestas teorias que começam a aparecer os Conjuntos Habitacionais com semelhanças com as Siedlungen alemãs, que muitas vezes por a sua organização estar completamente desvinculada da rua vem a alterar o desenvolvimento urbano oitocentista[49]. Porém verifica-se na Avenida que apesar de alguns destes edifícios seguirem a corrente modernista e se assemelham com as Siedlungen alemãs, estes estão na sua maioria relacionados de alguma maneira com a Rua "Avenida".

Verificamos que a Avenida da Boavista tem assim uma forte influência nos Conjuntos Habitacionais mesmo quando estes não se situam ao longo da mesma e estão situados quer em ruas perpendiculares quer numa segunda linha em relação à Avenida. É um facto que esta tem uma forte presença, pois em muitos dos casos de estudo analisados posteriormente podemos ver um paralelismo em relação à Avenida, noutros casos a perpendicularidade dos mesmos em relação a esta entre outras coisas.

A Avenida condiciona e possibilita então vários modos de interacção com os Conjuntos, portanto ao longo da mesma existe um pouco de tudo, edifícios que se cerram para a Avenida, outros que ao estarem perpendiculares a esta possibilitam através da distância entre os edifícios uma relação do espaço existente nestes com a mesma, e noutros Conjuntos podemos ver que mesmo não estando na face da Avenida planteiam os seus edifícios ou perpendiculares ou paralelos à mesma entre muitas outras soluções.

[47] *MENDES, Manuel, Porto - Cultura da Cidade, Paisagem Doméstica, morfologias da Casa, 1895-1969*
[48] *ROSSI, Aldo. A Arquitectura da cidade, editorial Cosmos Lisboa ano 1977pág.90 a 92.*
[49] *ROSSI, Aldo. A Arquitectura da cidade, editorial Cosmos Lisboa ano 1977pág.97.*

Assim, a Avenida acaba por funcionar como um elemento atractor de pessoas, que são atraídas pelas relações, pelos espaços, e pelas formas que esta veio a possibilitar em relação aos Conjuntos Habitacionais e aos espaços gerados por estes.

Contudo, nunca nos podemos esquecer que apesar dos Conjuntos Habitacionais da Avenida da Boavista terem crescido de certa forma sem nenhumas limitações, estes acabam sempre por se cingir aos lotes a que estão confinados, pois nunca nos podemos esquecer que a cidade é um produto de lotes. A forma da cidade acaba então por estar intimamente ligada à forma dos lotes, estando estes fortemente ligados à forma final da cidade.[50]

É com base neste conhecimentos e nesta aproximação mais detalhada que observamos que a Avenida da Boavista tem um papel fundamental na construção dos Conjuntos Habitacionais e na formação dos mesmos, pois como diz Nuno Portas *"…o rasgamento das avenidas consubstanciava o acto fundador e tinha implícito no seu dimensionamento a tipologia admissível mesmo quando variada, dos edifícios que lhe dariam o ambiente final. […]…seria a avenida ou a rua a servir de bitola regulamentar para limitar as novas volumetrias."*[51].

Nesta nova maneira de criar cidade, os modelos de planeamento da cidade afastam-se das estruturas compositivas da cidade do passado no que diz respeito às estratégias de crescimento e organização dos novos Conjuntos Habitacionais e de outras actividades.[52]

[50] C.f.| *ROSSI, Aldo. A Arquitectura da cidade, editorial Cosmos Lisboa ano 1977pág.67 a 68.*

[51] *PORTAS, Nuno. Conceitos de Desenvolvimento Urbano. Jornal dos Arquitectos, n.º56/57, Abril/Maio, Lisboa 1987 pág.105.*

[52] C.f.| *Idem pág.107.*



15- Fotografia aérea da Avenida da Boavista

3.1.2_ Critérios de selecção dos casos de estudo

Os casos de estudo abrangem os últimos 50 a 60 anos de arquitectura no Porto, mas especificamente no eixo da Avenida da Boavista.

A escolha deste intervalo de tempo não é uma escolha ao acaso mas sim uma escolha que corresponde ao intervalo de tempo em que a arquitectura e o urbanismo ganham importância no que diz respeito à construção da cidade, isto como resposta da cidade à necessidade de criação de espaços de partilha e interacção social.

Partindo deste princípio, são seleccionados uma série de casos que darão a entender melhor o crescimento do eixo em causa e ao mesmo tempo, irão oferecer uma maior gama de respostas a este problema.

A referência a Conjuntos Habitacionais é efectuada de uma maneira mais generalizada uma vez que o termo "bairro", devido à sua conotação negativa, não é o mais apropriado nestas circunstâncias, e ao mesmo tempo limitaria de determinada maneira a análise dos casos pois partiríamos do princípio de que todos os Conjuntos seriam bairros, o que não é o caso.

Assim sendo a opção por direccionar os casos de estudo no mesmo sentido, isto é, Conjuntos Habitacionais, independentemente se estes são bairros ou conjuntos de casas germinadas. Todos eles são construídos de uma maneira unitária, independentemente se são casas unifamiliares ou habitação plurifamiliar. Neste sentido o termo mais correcto será usar o termo Conjunto Habitacional para estes conjuntos de residências.

A escolha específica dos casos partiu inicialmente da sua relação com o Espaço Público, isto é, a sua organização na malha urbana e os espaços criados por estes. A selecção dos casos foi efectuada com o objectivo destes puderem responder a uma vasta gama de questões e incógnitas no que diz respeito ao contributo destes para a construção da cidade.

Visto isto, os casos de estudo seleccionados para esta análise em alguns pontos são semelhantes mas ao mesmo tempo distanciam-se em relação aos seus resultados obtidos na malha urbana, e noutros casos são completamente o oposto um dos outros.

Foi pretendido que os casos de estudo fossem desde um quarteirão mais fechado e cerrado em relação à população até a casos em que o Conjunto Habitacional já é mais malha urbana que quarteirão e em que a relação deste com a cidade se distancia dos outros elementos em análise.

A divisão dos casos de estudo é feita a partir de três espaços temporais aos quais foi dada alguma importância, pois não podemos separar a arquitectura e o urbanismo praticado num determinado momento da história. Como verificado, a arquitectura e o urbanismo não podem ser dissociados do momento em que estes são criados, pois a cada período da história corresponde um determinado tipo de ideias e metodologias que são associadas a um determinado momento.

Estes momentos temporais são os seguintes:

Em primeiro estarão os CH que surgiram na altura do célebre 1º Congresso Nacional de Arquitectura de 1948 congresso este que veio alterar completamente a mentalidade dos arquitectos portugueses. Ainda englobado na mesma perspectiva e presente no congresso, surge a Carta de Atenas escrita por Le Corbusier que veio revolucionar a maneira de fazer arquitectura e de pensar a cidade[53].

Na segunda fase temos, Plano de melhoramentos da cidade do Porto[54], a queda da ditadura e o 25 de Abril, às estratégias de intervenção no desenvolvimento de habitação colectiva do Porto, e por fim temos o SAAL[55].

Por fim uma terceira parte que consistia simplesmente na arquitectura pós Carta de Atenas.

Contudo poderão existir outros Conjuntos Habitacionais que pudessem estar incluídos nestas fases da evolução da arquitectura ao longo destes anos, mas o objectivo desta escolha fundamentou-se quase exclusivamente na relação dos Espaços Públicos com a envolvente e a sua consequente interacção com a cidade.

Foi com base no Espaço Público e o tipo de espaço público que estes edifícios criavam que surge a sua escolha. Podemos observar que existe na maioria dos

[53] *Entrada do modernismo na arquitectura e na cidade portuguesa que até então era bastante limitado pela ditadura que impunha os princípios aos quais os arquitectos se deviam cingir "Português Suave", mas que o congresso de 1948 veio desbloquear por completo.*

[54] *Plano que visava o realojamento das pessoas que moravam nas ilhas e planteava a construção de Conjuntos Habitacionais "bairros" para acolherem estas.*

[55] *Baseava-se num grupo experimental que face às grandes carências na Habitação principalmente nas principais aglomerações. Este programa destinava-se a apoiar as mesmas através das câmaraa municipais e ajudar as populações mal alojadas através da construção de casas.*

Conjuntos uma característica comum, o Espaço Verde, sendo também este critério base de escolha.

A não inclusão de nenhum Condomínio fechado nos casos de estudo não significa que estes não sejam importantes para o crescimento da cidade. Contudo a opção passou por incluir apenas nos casos de estudo conjuntos que de uma ou de outra maneira contribuíssem para o espaço público e para a sua forma, isto de maneira física e palpável, em que o habitante da cidade pudesse percorrer esse espaço livremente sem nenhuma condicionante.

Em alguns condomínios fechados existe um pensamento de conjunto no que diz respeito à malha e ao crescimento do espaço público, contribuindo ambos para o crescimento mútuo, pois para contribuir no espaço não é necessário que as pessoas tenham de o percorrer mas sim que este esteja concebido de maneira a que contribuía para a cidade. O problema é que só num número reduzido de casos verificamos que o condomínio fechado contribui para o crescimento da cidade, isto quando as suas variantes contribuem para tal, como a dimensão dos muros, a proximidade quer dos blocos quer da vegetação em relação à rua. Tudo isto pode ser um contributo para o crescimento da cidade, e em muitos casos um crescimento mais saudável e do ponto de vista social mais sustentável do que em relação aos casos de estudo em questão.

A escolha da Avenida da Boavista deveu-se à centralidade e importância desta no crescimento da cidade e também pela presença de diversos casos de estudo com interesse para atingir o objectivo pretendido.

3.2_ Analise dos objectos de estudo

Nesta parte do trabalho é objectivo analisar os nove Conjuntos Habitacionais escolhidos ao longo da Avenida da Boavista e na sua envolvente próxima. Observarei assim nesta parte indícios que me possam trazer pistas no que diz respeito a pensar a cidade através dos CH.

Assim tenta-se perceber o contributo de varias variáveis, no que diz respeito ao contributo destes na cidade, à implantação, arquitectura, materiais, forma dos espaços públicos gerados por estes, relação com a envolvente,…, tentando entender a repercussão destes na malha da cidade e no seu crescimento.

Esta análise concentra-se no espaço exterior público e nas tipologias e formas dos Conjuntos Habitacionais e a sua relação directa ou indirecta com o uso e forma urbana destes perante um território mais amplo a cidade.

Opta-se assim para cada Conjunto Habitacional cinco critérios que serão um constante ao longo da análise de todos os Conjuntos:

_Relação entre a Forma dos Conjuntos Habitacionais e o Espaço Público

_ Autonomia das Formas e Relação do Espaço Público

_ Permeabilidade das Áreas Residenciais no Espaço Urbano

_ Diálogo entre Formas e Espaço Público

_Espaços Públicos do Conjunto Habitacional e a sua influência na Cidade

O eixo da Avenida da Boavista apesar de já ter sido mencionado anteriormente no trabalho é uma parte integrante da análise, complementando os Conjuntos Habitacionais relacionando assim estes com o espaço urbano e as diferentes áreas de localização destes.

É pretendido desta maneira introduzir variáveis que nos permitam identificar os padrões gerados por cada Conjunto de maneira a que possamos entender o seu contributo para o crescimento da malha urbana e ao mesmo tempo o contributo no espaço urbano, isto é, as actividades geradas por este.

Cooperativa o Lar Familiar



Data- *1948/55*

Localização- *Lordelo do Ouro*

Tipo de Edifícios- *23 bandas constituídas por casas unifamiliares geminadas com dois pisos e um jardim público*

Arquitecto- *Mário Bonito*

<u>Dialogo entre Conjunto Habitacional e o espaço urbano</u>

Relação entre a Forma dos Conjuntos Habitacionais e o Espaço Público

A relação entre Forma do Conjunto Habitacional e o Espaço Público manifesta-se sobretudo na rua, em função da caracterização dos espaços exteriores privados, "jardins", é lhes dada tanta importância devido à sua contribuição no espaço público. O equilíbrio da proposta surge da leitura obtida do espaço entre bandas, edificadas por habitações unifamiliares adjacentes, que se situam simetricamente ao eixo das ruas: desta forma podemos dizer que os limites do público se prolongam para além do plano da fachada; que oferece a densidade necessária para a colectivo "público" é constituído pela rua e os passeios, não existindo nenhuma transição entre espaço público "rua" e espaço privado "residência".

Autonomia das formas e relação do Espaço Público

No que diz respeito à autonomia das formas e relação do Espaço Público, estas casas têm uma estrutura residencial contínua, podemos observar uma influência da arquitectura praticada até então no estrangeiro mas numa fase muito inicial, mais especificamente as Siedlungen. No entanto apesar de vermos algumas semelhanças no que diz respeito à continuidade, podemos observar um paradoxo na mesma, porque o arquitecto Mário Bonito cria uma certa continuidade no Conjunto, mas ao mesmo tempo as casas são pintadas em cores diferentes o que faz com que essa continuidade se dilua. A implantação do CH é definida por formas paralelas, que estão orientadas de topo no sentido noroeste/sudoeste, definindo assim dois tipos de ruas sujeitas a ambientes diferentes. O sombreamento das moradias depende quase exclusivamente da dimensão das vias residenciais, favorável à exposição solar dominante, não dependendo de nenhum tipo de arborização, centralizada num espaço público rectangular de excepção.

Permeabilidade das áreas residenciais no Espaço Urbano

O Conjunto Habitacional é fisicamente permeável à circulação de transportes, mas o trânsito local é o de acesso à residência, no entanto os transportes públicos situam-se nos pontos principais de acesso ao conjunto. Os percursos pedonais são feitos sempre nos passeios entre as bandas, mesmo quando a banda é substituída pelo espaço verde. Podemos distinguir perfeitamente a organização entre os eixos principais e secundários, no primeiro participam os topos, no segundo as frentes continuas da habitação.

Diálogo entre Formas e Espaço Público

Neste caso, podemos dizer que o uso do Conjunto Habitacional é feito exclusivamente pelos seus moradores, não sendo estabelecido nenhum diálogo entre o CH e a área envolvente. Podemos observar que o Espaço Público é formado na sua maioria por arruamentos descontínuos para além do CH "áreas-recanto", portanto constatamos que o CH não é utilizado por utentes de fora. Sendo assim é praticamente nulo o contributo das formas na continuidade e na utilidade pública da cidade.

Espaços Exteriores Públicos do Conjunto e a sua Influência na Cidade

Verifica-se uma descontinuidade na relação dos espaços públicos locais relativamente aos envolventes públicos, manifesta-se através dos eixos públicos do CH; os espaços exteriores que se encontram entre o espaço das Habitações e os seus eixos limites, apesar de úteis e abertos ao público, exibem-se de uma maneira intimista. Entre o CH e a *Cidade*, o espaço exterior público serve somente a residência. Este CH sobrevive grandemente das relações que são estabelecidas entre a população residente. A sua implantação e tipologia, apesar de não criarem impedimentos à utilização dos utentes de fora, uma vez que não apresenta limites físicos, exercem uma barreira que é gerada pela noção de entrar num espaço semiprivado. Passamos de uma escala citadina para entrarmos numa escala residencial de uma natureza muito mais privada.

Concluímos então que o espaço gerado por esta implantação serve meramente os residentes, pouco contribui para a criação de novas centralidades, pois são raramente visitados por utentes de outras zonas.



Planta geral do conjunto



Espaço Público



Zonas verdes

Edifícios

Estacionamento

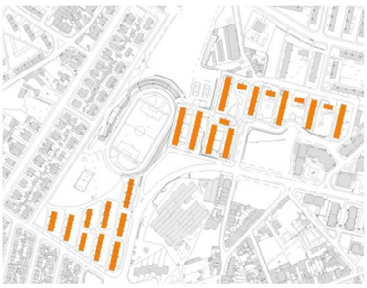
Jardins

Espaço pedonal





Bairro de Ramalde



Data-*1952/60*

Localização- *Ramalde*

Tipo de edifícios- *Acesso vertical múltiplo, Blocos Habitacionais*

Arquitecto- *Fernando Távora*

Dialogo entre Conjunto Habitacional e o espaço urbano

Relação entre a forma dos Conjuntos Habitacionais e o Espaço Público

A relação entre a forma dos Conjuntos Habitacionais e o Espaço Público manifesta-se, sobretudo, nos espaços verdes e nos caminhos que circundam os edifícios. Podemos dizer que a ideia era construir um grande jardim com o Conjunto Habitacional e não um Conjunto Habitacional com um grande jardim. O equilíbrio do CH surge da leitura obtida do espaço entre os Blocos Habitacionais, paralelos entre si e Espaço Público. Espaço este que é composto maioritariamente por jardins e uma pequena via de uso pedonal, mas que permite também o acesso de automóveis ao estacionamento situado perpendicularmente aos blocos Habitacionais. O espaço entre blocos sendo usado para lazer, serve igualmente de transição entre o Espaço Público "rua" e o Espaço Privado as "residências". Neste caso, o Espaço Público é constituído pelas ruas, caminhos pedonais e o espaço verde que serve o CH criando assim uma transição de um espaço público mais citadino a "rua" para um espaço privado a "residência".

Autonomia das Formas e relação do Espaço Público

No que diz respeito à autonomia das formas e relação do Espaço Público, os Blocos Habitacionais estão organizados paralelamente entre si e perpendicular à Avenida da Boavista, tendo os seus alçados a orientação de nascente poente, sendo esta orientação a que mais beneficia as habitações. Távora desenha o bloco de Ramalde assente num conjunto de repetição e recíproca relação entre volumes. Apesar da sua forte organização geométrica, como era hábito nos projectos que tinham por base a Carta de Atenas de Le Corbusier, no "Bairro de Ramalde" os eixos viários não definem a orientação da proposta, à excepção da Avenida da Boavista, servindo apenas como apoio circundante do CH. O sombreamento das habitações depende da concepção da própria fachada, mas também tem a ajuda da arborização que se

encontra nos espaços públicos. Existe neste conjunto uma forte relação de proximidade entre as partes envolvidas, em que o "verde" é um elemento unificador da proposta, particularmente na passagem de um nível mais urbano para um nível mais residencial, que é feito através de um percurso pedonal, que também permite o acesso de tráfego automóvel para usufruto do bairro, sempre rodeado pelo verde. Temos neste caso uma espécie de "cidade jardim", não como o modelo defendido por Howard em que a cidade era geocêntrica, mas sim uma cidade jardim concebida com as mais recentes e racionais concepções urbanísticas.

Permeabilidade das Áreas Residenciais no Espaço Urbano

O Conjunto Habitacional (CH) é fisicamente permeável a transportes. Todavia o utente percebe que o percurso existente no interior do CH é de acesso ao estacionamento e às residências e não à circulação normal de veículos exteriores, no entanto o acesso a transportes públicos pode ser feito nos pontos principais de acesso. Os percursos pedonais são feitos nos passeios que fazem o perímetro do CH e nos caminhos que ligam os passeios às residências, que em alguns casos são utilizados em simultâneo pelos peões e pelos automóveis. Podemos distinguir os percursos principais e secundários, os primeiros são os que se situam no perímetro do CH e fornecem acesso a transportes públicos; os segundos são os que nos permitem o acesso às residências e ao estacionamento. Neste caso, devido à perpendicularidade dos blocos em relação à Avenida da Boavista, temos um CH que estabelece relações com o exterior.

Diálogo entre Formas e Espaço Público

Neste caso de estudo podemos dizer que o uso do Conjunto Habitacional é feito quer pelos seus Habitantes, quer por utentes exteriores ao mesmo. Logo é estabelecido um diálogo entre o CH e a área envolvente. No projecto inicial era pretendido que o CH fosse um ponto de atracção, uma nova centralidade, mas devido à não concretização de algumas partes importantes, o CH ficou comprometido, como diz Fernando Távora "*Depois, a Câmara não fez as plantações previstas; os edifícios públicos e o parque não se realizaram; a estrutura viária preconizada está comprometida como esta 2ª fase ocupa o local da Escola pré-primária. O desleixo nos espaços livres continua e a Federação das Caixas de Previdência parece não constituir novos programas porque o custo dos terrenos teria ultrapassado as possibilidades.*"[56]

[56] *Fernando Távora in PORTAS, Nuno. Arquitecto Fernando Távora 12 anos na actividade profissional, Revista de arquitectura nº71.Lisboa Julho de 1971*

Portanto podemos ver neste caso um contributo das formas na construção e na continuidade e na utilidade pública da cidade.

Espaços Exteriores Públicos do Conjunto e a sua Influência na Cidade

Podemos observar uma continuidade espacial e uma abertura do Conjunto Habitacional em relação à sua envolvente, contribuindo para isso a implantação do CH, assim como a orientação dos seus volumes, em que todo o espaço entre blocos é espaço verde "público" visível ao utente. É, assim, possível estabelecer relações entre os espaços públicos locais, isto é, os espaços de lazer e de acesso às residências, com o espaço público envolvente - a cidade. Entre o CH e a cidade, o espaço exterior público beneficia não só a residência mas também a cidade. Este CH prevalece das relações estabelecidas entre a população residente e a população exterior, que utiliza os espaços. Para esta relação entre população residente e a população exterior, contribui a existência de um centro desportivo e de um infantário, que faz com que as pessoas residentes interajam com os utilizadores desses lugares. Portanto, podemos dizer que este espaço para além de servir os seus residentes contribui também para a "cidade", mesmo com as condicionantes que este teve na sua construção e ainda tem na sua manutenção. É um espaço que colabora no crescimento e na continuidade da cidade, como diz Manuel De Solà Morales "*Actuar sobre la ciudad no es resolver problemas:es clarificar y añadir ambiguedad a la vez, para hacer presente la gran riqueza de lo que significan los lugares. Crear lugar donde no había. Introducir escalas de referencia imprevistas. Aprovechar cualquier llamada a los sentidos para aumentar la significación mental del sitio.*"[57]

[57] *SOLÁ-MORALES, Manuel de. De Cosas Urbanas, editorial Gustavo Gili, SL, Barcelona 2008-página 72*



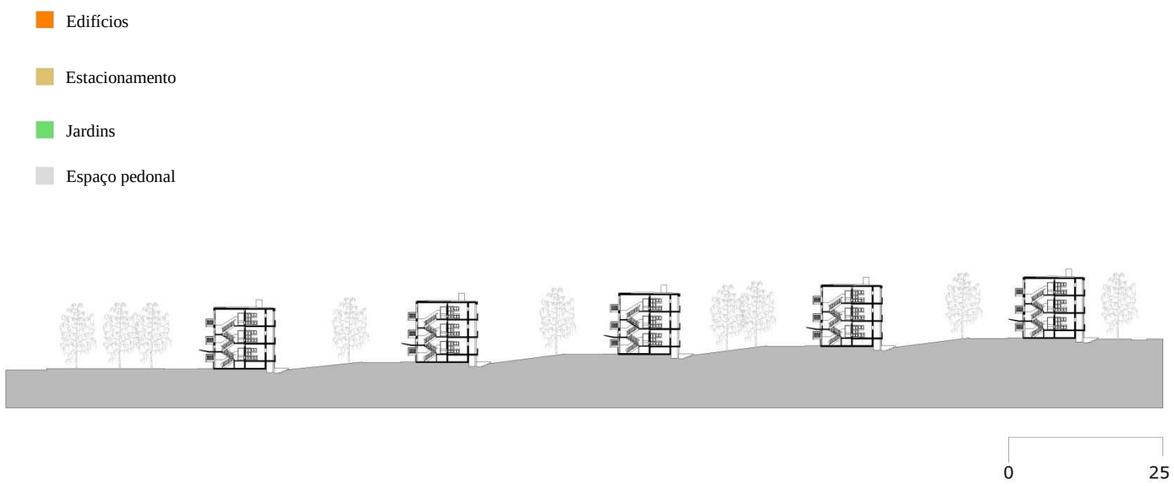
Planta geral do conjunto



Espaço Público

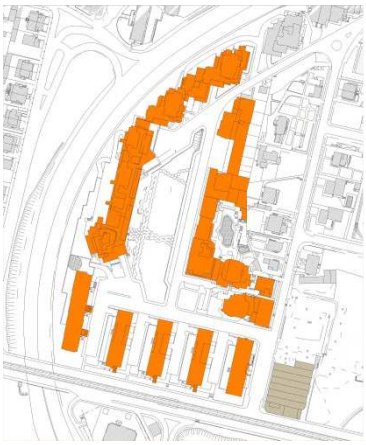


Zonas verdes





Urbanização William Graham



Data- *1962/67*

Localização- *Ramalde*

Tipo de edifícios- *Acesso vertical, Bloco Habitacional*

Arquitecto-*Agostinho Ricca/ João Seródio*

Dialogo entre Conjunto Habitacional e o espaço urbano

Relação entre a Forma dos Conjuntos Habitacionais e o Espaço Público

A relação entre a Forma do Conjunto Habitacional e o espaço público manifesta-se na maioria nos jardins e nos percursos pedonais que vão percorrendo o CH. O equilíbrio da proposta surge da relação estabelecida entre estas partes, e da relação directa com a Avenida da Boavista para qual estão virados os topos dos edifícios permitindo uma maior permeabilidade do Conjunto em relação a quem circula na Avenida. Situa-se portanto numa zona privilegiada da cidade do Porto. Localizado ao lado de uma das linhas de ligação Norte/Sul do país e na proximidade do coração da cidade e da foz tratando-se de uma zona calma e repousante. Neste CH podemos encontrar vários tipos de relações das formas com o Espaço Público, pois são ao todo 10 volumes, que interagem com as ruas, jardins, percursos pedonais e estacionamentos. Verificamos neste caso que existe sempre transição do espaço público mais urbano para o espaço residencial criado pelo CH, existindo sempre transição entre o Espaço Público e o Espaço Privado.

Autonomia das Formas e relação do Espaço Público

No que diz respeito à autonomia das formas e relação do Espaço Público, este CH organiza-se perpendicularmente à Avenida da Boavista. Podemos ver que este CH estabelece uma relação directa com à Avenida da Boavista, pois os edifícios que se organizam perpendicularmente à Avenida, e estão em contacto directo com a mesma chegando a ter entradas nos seus topos. A implantação do CH é definida pela sua perpendicularidade à Avenida e sua orientação de topo no sentido Norte/Sul, definindo vários tipos de Espaços Públicos. Temos então três tipos de Espaços

Públicos: em primeiro lugar temos o Espaço Público que funciona de transição entre a Avenida e o CH, em segundo lugar temos os espaços entre os Blocos que funcionam na sua maioria com estacionamento e por fim o jardim central que funciona como ponto de ancoragem de toda a proposta. O sombreamento das habitações depende da concepção da fachada, mas em alguns casos é ajuda pela arborização, que serve principalmente o Espaço Público. Existe neste CH um forte relação de proximidade entre as partes envolvidas, em que o espaço "verde" Público é um elemento de união da proposta, particularmente na criação de continuidade e de espaços de lazer, que podem ser percorridos através de vários tipos de percurso pedonais.

Permeabilidade das Áreas Residenciais no Espaço Urbano

O CH é fisicamente permeável a transportes. Podemos observar neste caso até um excesso de viaturas, que ultrapassam o que o CH pode absorver, deteriorando em alguns casos o Espaço Público, mais particularmente o espaço entre os Blocos Habitacionais perpendiculares à Avenida da Boavista. O acesso a transportes públicos pode ser feito na Avenida da Boavista, pois não existe nenhum ponto de acesso dentro do CH. Temos ao todo duas ruas que permitem o acesso a todo o CH: uma é paralela à Avenida da Boavista e a outra perpendicular, podemos observar ao percorrer as duas ambientes distintos, na primeira temos uma rua com mais sombra perfurada pontualmente pela luz solar que passa através dos espaçamentos dos Blocos, no segundo caso temos uma rua ladeada de arvoredo e que devido a sua orientação tem luz solar directa todo o dia. Neste caso a implantação do CH em relação a cidade permite que este estabeleça relações com o exterior.

Diálogo entre Formas e Espaço Público

Neste caso de estudo podemos dizer que o uso do CH é feito quer pelos seus Habitantes, quer por utentes exteriores ao mesmo. Verificamos uma grande afluência de pessoas exteriores ao CH, pois este para além de ter na sua implantação um edifício de escritórios, engloba também um Hotel, Igreja, um centro recreativo com um restaurante e um Snack-Bar, e tem um Cinema e uma Sala de Concertos. Verificamos que estes pontos servem para atrair pessoas exteriores ao CH, criando um espaço chamativo aos utentes, e não servindo meramente os residentes. Logo neste caso existe um contributo das Formas na construção e na continuidade pública da cidade para o interior do CH.

Espaços Exteriores Públicos do Conjunto e a sua Influência na Cidade

Podemos observar uma continuidade espacial e uma abertura do Conjunto Habitacional em relação à sua envolvente "cidade", contribuindo para isso a implantação do CH, assim como a orientação dos seus volumes, em que o espaço deixado entre Blocos permite uma visão do interior do CH. É, assim, possível estabelecer relações entre os Espaços Públicos circundantes e os Espaços Públicos gerados pelo CH. Entre a Cidade e o CH, o espaço exterior público deste beneficia não só a residência mas também a cidade, tendo no seu interior programas que ajudam a fortalecer esta relação. Estes programas como o Hotel, a Igreja o restaurante o Snack-Bar, o centro recreativo, relacionam-se com os volumes e os Espaços Públicos de modo a criar a continuidade pretendia no que diz respeito a construção da cidade e não serem somente mais um CH na cidade, mas sim um extensão desta. Encontramos assim neste CH uma forte relação dos seus residentes com os utentes exteriores, verificando-se um forte uso dos Espaços Públicos e dos programas existentes neste por pessoas exteriores ao CH. Como diz François Ascher "*A dinâmica da urbanização está ligada ao potencial de interacções que as cidades oferecem, à sua "urbanidade", isto é, ao poder multiforme que gera o reagrupamento de grandes quantidades de população num mesmo lugar.*"[58]

[58] *ASCHER, François. Novos Princípios do Urbanismo/Novos compromissos Urbanos, editorial Livros Horizonte, Lisboa 2010*



Planta geral do conjunto



Espaço Público

Edifícios

Estacionamento

Jardins

Espaço pedonal

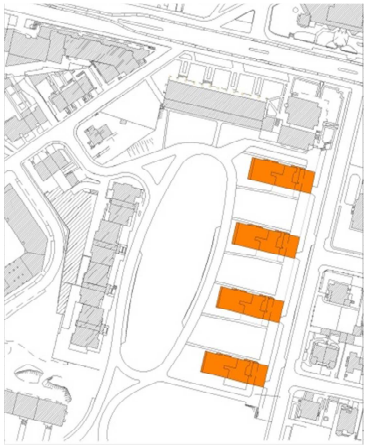


Zonas verdes





Unidade residencial do Bessa



Data-*1966/70*

Localização- *Lordelo do Ouro*

Tipo de Edifícios- *Acesso vertical, Bloco Habitacional*

Arquitecto- *Alberto Hargraves da Costa Macedo/Manuel Dinis Azevedo*

<u>Dialogo entre Conjunto Habitacional e o espaço urbano</u>

Relação entre a Forma dos Conjuntos Habitacionais e o Espaço Público

A relação entre a Forma do Conjunto Habitacional e o Espaço Público expressa-se principalmente nos espaços verdes existentes entre os volumes, mas também na relação estabelecida pelos topos dos mesmos com a Rua de António Cardoso. O equilíbrio da proposta é obtido do espaçamento gerado pelo paralelismo dos Blocos à Avenida da Boavista e perpendiculares a Rua de António Cardoso. Verificamos, neste caso, que existe uma diferenciação de espaço públicos, pois a proposta abrange duas cotas, à cota da Rua de António Cardoso estão situadas as entradas para as residências e a uma cota inferior, mais protegida dos sons da rua, encontramos as garagens e as entradas de serviço. Nesta mesma cota encontramos o Espaço Público "verde" que se situa entre os Blocos, separando fisicamente este do Espaço Público situado na cota superior, criando duas ambiências distintas. Neste caso o Espaço Público é constituído maioritariamente pelos jardins entre Blocos e pelos passeios que dão acesso ao CH. Ao percorrermos a Rua que permite o acesso as entradas principais, observamos que existe uma transição entre Espaço Público "passeio" e o edifício residencial, transição essa criada pelo átrio de acesso a cada volume.

Autonomia das Formas e relação do Espaço Público

Em relação à Autonomia das Formas e relação do Espaço Público, os Blocos Habitacionais deste CH, estão organizados paralelamente entre si, e perpendiculares a Rua de António Cardoso. A implantação do CH é definida pelo paralelismo do mesmo à Avenida da Boavista, apesar de não estar em contacto directo com a

mesma, observamos então, que a Avenida foi um elemento organizador de toda a proposta no que diz respeito à orientação dos volumes, volumes estes, que se organizam de topo para as ruas: António Cardoso e Manuel Bandeirinha, e a sua orientação Norte/Sul relativamente aos alçados. Temos então no mesmo CH ambiências distintas em relação Espaços Públicos. Temos na implantação dois tipos de Espaços Públicos, um mais "colectivo" ao nível da Rua de António Cardoso que é usado mais como percurso pedonal de passagem e de acesso aos volumes, e outro mais "privativo" ao nível da Rua de Manuel Bandeirinha. Neste segundo espaço, que é público, encontramos espaços que são de uso quase exclusivo do CH, mesmo que fisicamente possamos circular livremente no Conjunto.

Permeabilidade das Áreas Residenciais no Espaço Urbano

Neste caso o CH não é fisicamente permeável ao acesso de transportes. Apenas podemos aceder através de automóvel ao interior do Conjunto se formos moradores, pois este é limitado por cancelas. Encontramos então um CH, que apesar de não ter Barreiras físicas para além do acesso automóvel, os seus Espaços Públicos são perfeitamente acessíveis pelo utente exterior ao Conjunto. No que diz respeito ao acesso dos transportes públicos, este é feito nas proximidades do CH, que não é permeável a transportes exteriores aos residentes. Os percursos pedonais são feitos de duas maneiras e com importâncias distintas; em primeiro lugar temos o de acesso as residências que é feito à cota superior situada na rua principal, em segundo lugar temos os percurso situados entre os volumes a cota inferior que servem de acesso aos jardins, as garagens e ao acesso secundário das residências. Podemos observar neste caso, que o CH usufrui de um espaço verde para além dos existentes entre volumes, que beneficia todo a envolvente.

Diálogo entre Formas e Espaço Público

Vemos neste caso que os Espaços Públicos do CH, são na sua maioria utilizados pelos seus residentes e não por pessoas externas ao mesmo. Contudo verificamos que os espaços criados pelo mesmo são atractivos e agradáveis para quem circula na sua proximidade, mas o desfasar de cotas que permite um maior controlo do espaço e dos sons que interagem com este, acabou por o tornar num espaço com um caris mais privado. Para reforçar ainda mais esse carácter privado, contribui o pequeno parque situado a Este do CH, que faz com que os utentes dos prédios próximos usem o parque e muito raramente os Espaços Públicos "verdes" entre volumes.

Espaços Exteriores Públicos do Conjunto e a sua Influência na Cidade

Neste caso podemos verificar uma continuidade espacial do Conjunto Habitacional para a sua envolvente "cidade", mas contudo observamos que os Espaços Públicos existentes do CH são pouco utilizados. É, assim, possível estabelecer uma relação entre os Espaços Públicos do CH e os Espaços Públicos circundantes. O Espaço Público do CH, mesmo trazendo espacialmente a continuidade desejada à cidade, em termos de vivencia da população exterior o seu uso é quase nulo. Verificamos que os Espaços Públicos do CH apesar de criarem a continuidade desejada na cidade e visualmente chegarem a ter algum impacto na mesma, simplesmente servem o CH e as suas residências, logo este pouco ou nada contribui para a vida na cidade. O CH limita-se a ser usado pelos seus residentes, pois o uso dos Espaços Públicos por pessoas exteriores ao mesmo é quase nulo. Podendo, isto ser consequência de este ter um jardim de dimensões relativamente grandes que auxilia os CH na sua proximidade, não recorrendo assim, o utente de outros CH aos espaços criados por este.



Planta geral do conjunto



Espaço Público

Edifícios

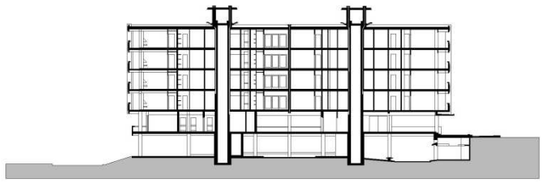
Estacionamento

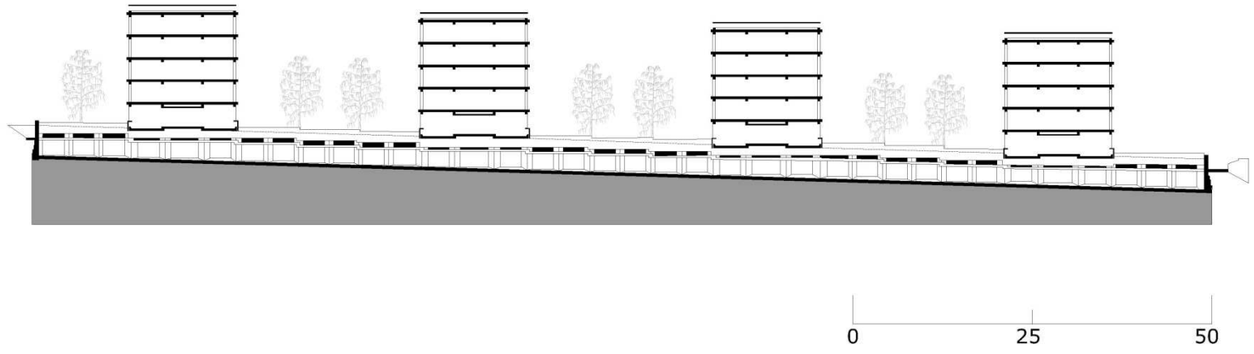
Jardins

Espaço pedonal



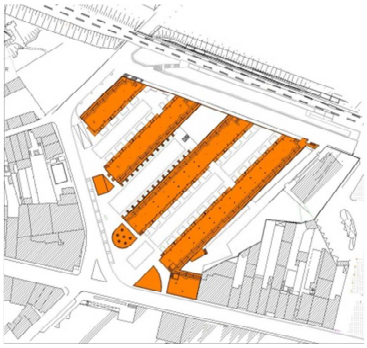
Zonas verdes







Bairro da Bouça – Cooperativa Águas Férreas



Data-*1975/77 2004/06*

Localização- *Cedofeita*

Tipo de edifícios- *Galeria de Acesso, Blocos Habitacionais*

Arquitecto- *Álvaro Siza*

<u>Dialogo entre Conjunto Habitacional e o espaço urbano</u>

Relação entre a Forma dos Conjuntos Habitacionais e o Espaço Público

A relação entre a Forma do Conjunto Habitacional e o Espaço Público manifesta-se sobretudo nos espaços existentes entre volumes, mas também na relação dos topos dos mesmos com a Rua do Melo e a Rua da Boavista. O equilíbrio da proposta é gerado pelo paralelismo dos seus volumes e os espaços gerados entre estes, verificamos que todo o CH pode ser percorrido por qualquer pessoa mesmo nas partes de carácter mais privado como as galerias de acesso as Habitações. A relação do CH com a sua envolvente é feita através do remate dos Blocos com volumes soltos que estabelecem a ligação entre o conjunto e a malha urbana existente, estes CH é introduzido numa malha bastante consolidada do Porto, funcionando como uma rotura na mesma. Neste caso o Espaço Público é constituído maioritariamente pelos espaços existentes entre Blocos e os percursos circundantes ao Conjunto.

Autonomia das Formas e relação do Espaço Público

Em relação a Autonomia das Formas e relação do Espaço Público, os Blocos Habitacionais estão organizados paralelamente entre si, as Formas ditam a forma do Espaço Público organizando-o e estabelecendo relações com a envolvente próxima. A orientação do CH é Norte/Sul relativamente as suas fachadas que estão na diagonal em relação á Rua da Boavista. O sombreamento das Habitações depende da concepção das fachadas e da sua orientação relativamente ao sol, mas também da forte organização geométrica do Conjunto e das distâncias entre bandas. Podemos observar neste CH uma forte relação entre as partes envolvidas, que interagindo entre si trazem harmonia a todo o Conjunto. Temos um CH que surge como uma rotura na

malha antiga da cidade mas ao mesmo tempo interage com a mesma de maneira a tornar esta transição muito suave.

Permeabilidade das Áreas Residenciais no Espaço Urbano

O CH não é permeável á circulação automóvel, verificamos que o trafego automóvel apenas circula nas suas imediações, encontramos no entanto nos principais pontos de acesso, o acesso a transportes Públicos. Observamos que os Espaços Públicos criados por este CH são na sua maioria zonas de acesso pedonal e percursos pedonais, que se situam entre os blocos habitacionais é que servem maioritariamente os seus moradores apesar de os mesmos serem abertos à envolvente. Verificamos que todo o CH é permeável e de fácil acesso a pessoas exteriores ao mesmo, podendo estes chegar a circular nas galerias de acesso as Habitações. Temos um CH que cria o seu Espaço Público com formas muito geométricas e ao mesmo tempo traz novas vivências á envolvente.

Diálogo entre Formas e Espaço Público

Verifica-se neste caso que o Diálogo entre as formas e o Espaço Público é de uma grande importância para o conjunto, pois as formas de grande simplicidade e de grande detalhe nos acabamentos, e com um forte rigor geométrico contribuem para a criação de um Espaço Público bastante rígido geometricamente. Neste CH podemos verificar que a relação entre as formas e o Espaço Público têm uma relação tão forte que levam a que este espaço normalmente esteja deserto e as pessoas que vemos no local são normalmente residentes.

Espaços Exteriores Públicos do Conjunto e a sua Influência na Cidade

Podemos dizer que os Espaços Públicos do Conjunto exercem alguma influência na cidade, no entanto estes não funcionam como pontos de afluência de gente. Verificamos então que os Espaços Públicos criados pelo CH, servem a cidade mas de maneira diferente, ajudam esta na sua continuidade física. Neste caso o CH funciona mais como um ponto de rotura na malha antiga da cidade, criando assim uma urbanidade diferente da existente na envolvente mas ao mesmo tempo estando em total harmonia com a mesma. Verifica-se então que apesar de uma parcela de difícil resolução o arquitecto consegue com que esta crie uma nova vida e uma escala diferente da existente mas ao mesmo tempo não quebra a continuidade e a materialidade desejada na construção de uma cidade.



Planta geral do conjunto



Espaço Público



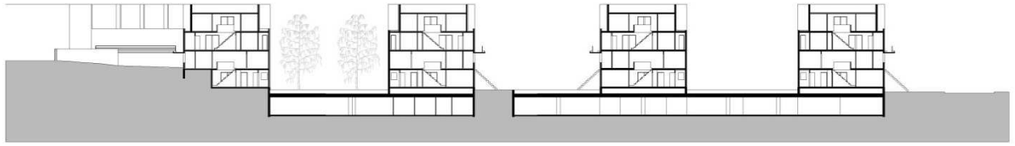
Zona verde

Edifícios

Estacionamento

Jardins

Espaço pedonal

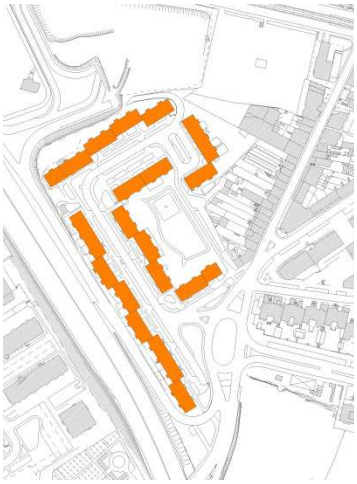








Bessa Leite



Data-*1978*

Localização- *Lordelo do Ouro*

Tipo de edifícios- *Acesso vertical, Bloco Habitacional*

Arquitecto- *Desconhecido*

<u>Dialogo entre Conjunto Habitacional e o espaço urbano</u>

Relação entre a Forma dos Conjuntos Habitacionais e o Espaço Público

A relação entre a Forma do Conjunto Habitacional e o Espaço Público manifesta-se, sobretudo, nos espaços verdes e nos caminhos entre os edifícios. Podemos dizer que a ideia era a construção de um CH que pudesse usufruir de grandes espaços verdes Públicos. O equilíbrio da proposta surge então da relação primordial estabelecida entre o Espaço Privado os "Blocos Residenciais" e o Espaço Público a " Rua, jardins, passeios". Apesar de se tratar de um CH de uma classe social relativamente mais desfavorável, nota-se que existiu alguma pensamento em relação à criação de Espaço Público que complementassem não só o conjunto como a cidade. Verificamos que a implantação e os espaços gerados pelas suas formas, foram minimamente pensados para criar uma transição entre um espaço mais citadino e a residência, transição está, que devido a escala do conjunto quase não é sentida.

Autonomia das Formas e relação do Espaço Público

No que diz respeito à Autonomia das Formas e relação do Espaço Público, os Blocos Habitacionais estão organizados paralelamente entre si, e paralelamente a Rua da Argentina, isto é, quando esta tem uma quebra os Blocos ficam paralelos a rua na mesma e perpendiculares aos anteriores. Apesar de não estar em ligação directa com a Avenida da Boavista este está situado à face e mais ou menos perpendicularmente à Rua de João Grave, e os seus edifícios estão orientados Norte/Sul e Este/Oeste relativamente aos seus alçados. Verifica-se também um jogo de proximidades em relação à rua por parte dos Blocos Habitacionais, mesmo que este não seja muito

coerente. O sombreamento das Ruas, espaços verdes e Habitações é feito na sua maioria com recurso a árvores, podemos assim dizer que o "verde" é um elemento unificador da proposta estando presente em todas as partes da mesma.

Permeabilidade das Áreas Residenciais no Espaço Urbano

O CH é fisicamente permeável a transportes, existindo na sua implantação várias áreas destinadas a estacionamento, no que diz respeito a transportes públicos este esta bem servido nas suas proximidades. Os percursos pedonais são feitos maioritariamente nos passeios, que no seu decorrer englobam vários elementos verdes, e normalmente protegidos da luz solar por árvores, contudo podemos encontrar percurso pedonais nos jardins situados no centro de conjunto, percursos estes que dão acesso a uma área recreativa. Apesar de bem servido no que diz respeito aos acessos, este CH apenas pode ser acedido por um ponto através de automóvel. Neste caso devido à sua implantação e às formas dadas ao conjunto existe uma grande permeabilidade e continuidade dos espaços no que diz respeito a envolvente.

Diálogo entre Formas e Espaço Público

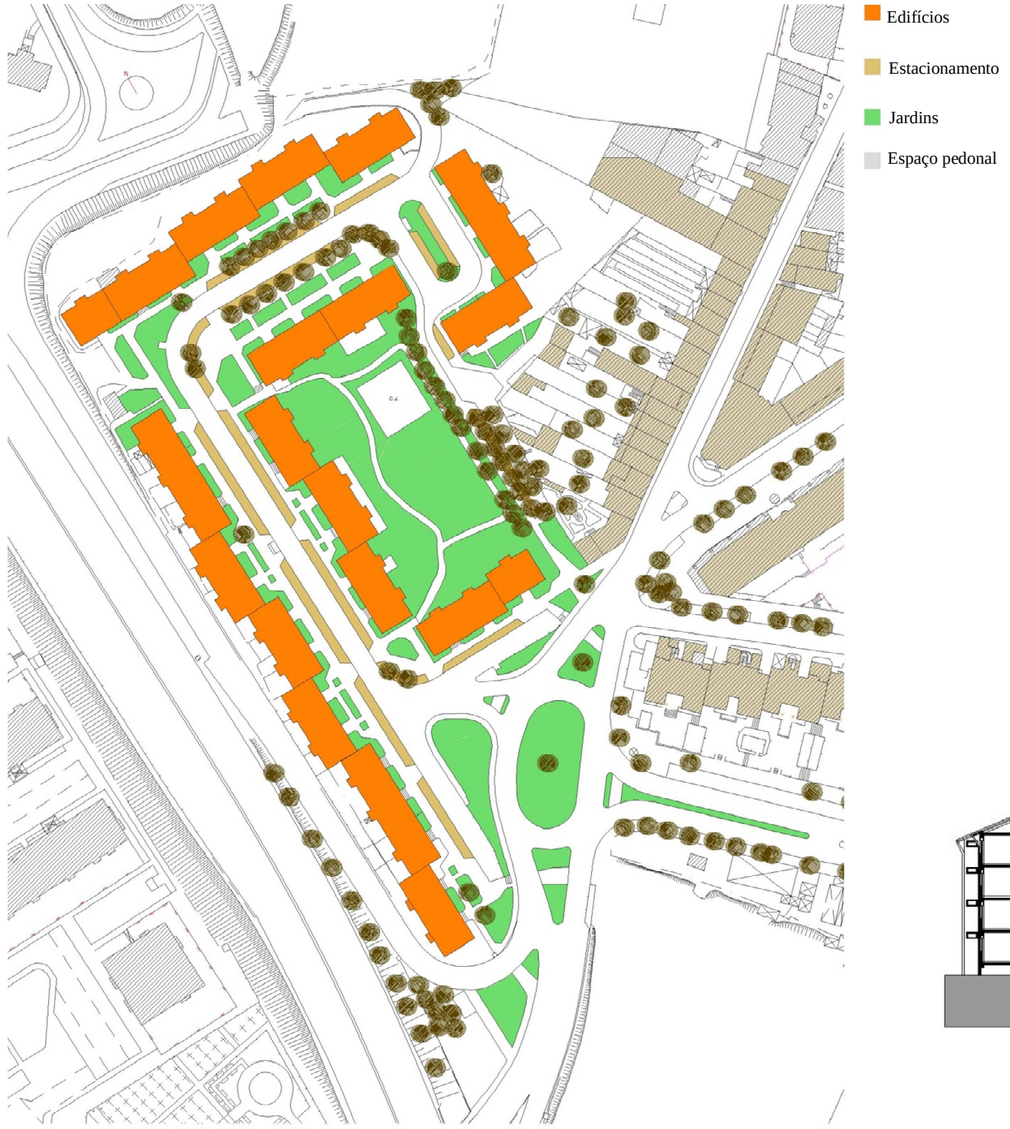
Podemos dizer neste caso que o uso do CH é feito quer pelos seus residentes, quer por utentes exteriores ao mesmo. Observamos que o Espaço Público é na sua maioria formado pelo espaço verde e zonas pedonais que percorrem todo o conjunto e lhe trazem vida. Assim sendo é estabelecido um diálogo entre o CH e a área envolvente, não só devido ao uso que os utentes exteriores dão a certos espaços do conjunto, mas também devido ao seu contributo quer visual quer em termos de espacialidade que este exerce na cidade. Constatamos então que este CH tem uma certa presença e influência na cidade contribuindo para a continuidade da mesma.

Espaços Exteriores Públicos do Conjunto e a sua Influência na Cidade

Observamos uma continuidade espacial do CH em relação a sua envolvente, contribuindo para isso a sua implantação em forma de L, e a importância dada pelo CH ao Espaço Público que o rodeia. Portanto, é possível estabelecer relações entre o Espaço Público local que serve de acesso a residência e em alguns casos de zona recreativa, com a envolvente – a cidade. Verificamos que este CH funciona como um corte no que diz respeito à sua envolvente edificada próxima, pois este não segue o enfiamento proposto pela Rua de João Grave, gerando assim uma quebra na continuidade da rua, no entanto, esta quebra beneficia o "urbano", como diz Manuel

de Solà Morales "*La variedade y el desorden tipológico son sustanciales a la idea de casco urbano, com indepencencia de la modernidade o el historicismo que atribuyamos a sus formas. La idea de casco urbano no es solamente la de centro histórico, medieval o decimonónico; la idea de casco urbano debe ser también una idea contemporânea, imprescindible en el proyecto de nuestras ciudades antiguas y nuevas. Y esa idea de casco, que implica heterogeneidade de tamaños y de usos, mezcla de movimientos internos y atravesamientos, aceptación del coche, y carácter público de partes substantivas, es-al margen de cualquier pretensión filológica o restauradora-una categoria teórica del proyecto urbano que, al igual que en los llamados parques industriales, centros direccionales o subúrbios residenciales, la proyectación urbana actual debe incorporar como propia.*"[59]. Este CH sobrevive das relações estabelecidas entre: o edificado, o Espaço Público e a envolvente. Podemos dizer que este CH para além de servir os residentes serve também a cidade, permitindo uma certa permeabilidade para o seu interior e assim criar a continuidade desejada na mesma.

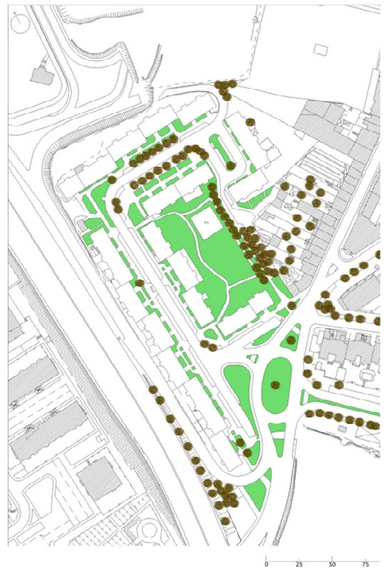
[59] *SOLÁ-MORALES, Manuel de. De Cosas Urbanas, editorial Gustavo Gili, SL, Barcelona 2008- página 86*



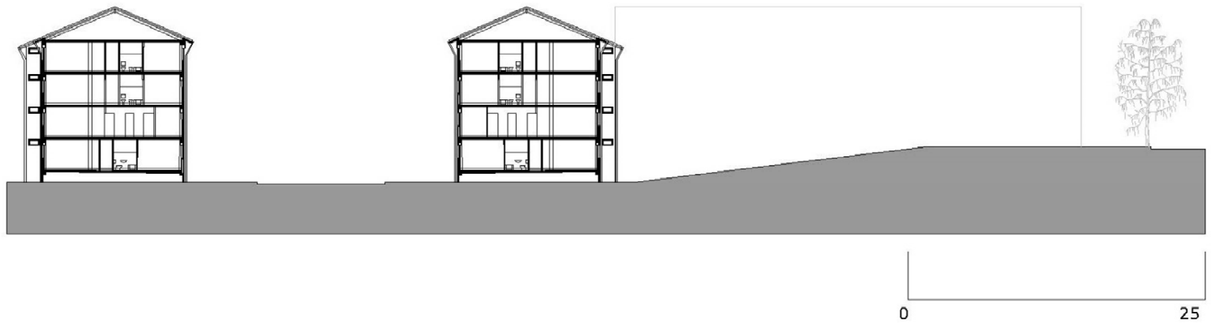
Planta geral do conjunto



Espaço Público



Zonas verdes





Complexo da Boavista



Data-1990

Localização-*Aldoar*

Tipo de edifícios-*Blocos Habitacional, Acesso vertical múltiplo*

Arquitecto- *Álvaro Siza*

<u>Dialogo entre Conjunto Habitacional e o espaço urbano</u>

Relação entre a Forma dos Conjuntos Habitacionais e o Espaço Público

A relação entre a Forma do Conjunto Habitacional e o Espaço Público manifesta-se sobretudo nas vias, no seu estacionamento e nas áreas pedonais. Verificamos que a relação existente entre o Espaço Público e os edifícios, funciona quase exclusivamente como estacionamento e zonas de passagem. Deparamos então na proposta, uma excessiva ocupação do Espaço Público com o estacionamento, isto deve-se ao grande número de escritórios existentes na zona mas também, ao comércio que o conjunto engloba. Neste caso o Espaço Público salvo raras excepções "esplanadas", serve simplesmente de estacionamento sendo pontuado em alguns locais com arvoredo.

Autonomia das Formas e relação do Espaço Público

No que diz respeito à Autonomia das Formas e relação do Espaço Público, este CH organiza-se em vários tipos edificatórios, desde edifícios em torre, a Blocos habitacionais a edifícios de dois pisos que funcionam como galerias onde se situam os serviços. A implantação do CH é definida por edifícios paralelos e perpendiculares entre si, e paralelos e perpendiculares à Avenida da Boavista. É, possível verificar várias ambiências neste CH, pois para além de vários volumes que intervêm no sombreamento do Espaço Público juntamente com as árvores, existem vias principais e secundarias, a primeira atravessa o conjunto servindo de acesso ao mesmo, as segundas são normalmente as que dão acesso ao estacionamento.

Verificamos a existência de pequenos jardins situados normalmente perto dos edifícios mas que pouco ou nada contribuem para a urbanidade e qualidade do Espaço Público.

Permeabilidade das Áreas Residenciais no Espaço Urbano

O Conjunto Habitacional é fisicamente permeável à circulação de transportes públicos, estando muito bem servido no que diz respeito a áreas de estacionamento. Com uma observação mais detalha da implantação e dos espaços gerados pela mesma, podemos dizer que existe um excesso de estacionamento que corrompe em demasia o Espaço Público. Todo o Espaço Público à face da rua tem estacionamento, apesar da importância deste para o funcionamento urbano e do uso que lhe é dado neste caso, verificamos um excesso que desvirtua o Espaço Público. Encontramos assim nesta implantação um Espaço Público que é na sua maioria ocupado por estacionamento, contudo deparamos com uma excepção na cota mais baixa do CH que se encontra mais perto da Avenida da Boavista e que tem um carácter mais pedonal.

Diálogo entre Formas e Espaço Público

Podemos dizer neste caso que o uso do CH é feito quer pelos residentes quer por pessoas exteriores ao mesmo. Verificamos que o uso do CH durante o dia é feito na sua maioria por pessoas exteriores ao mesmo que se deslocam lá quer por trabalho ou por lazer. Observamos que o Espaço Público é formado por uma via principal que atravessa o CH e por arruamentos descontínuos que dão acesso ao estacionamento que de nada contribuem para a continuidade desejada na cidade, criando neste caso um espaço pouco agradável ao utente devido ao excesso de automóveis.

Espaços Exteriores Públicos do Conjunto e a sua Influência na Cidade

Verificamos que apesar do CH ter influência na cidade, e servir como um ponto de atracção devido aos serviços que este engloba. Podemos ver que os seus Espaços Exteriores Públicos de pouco ou nada contribuem para o crescimento da cidade. Temos assim um CH em que o Espaço Exterior Público é quase exclusivamente estacionamento e acessos pedonais aos edifícios, mesmo quando existem jardins estes funcionam como se fossem canteiros, muitas vezes desprovidos de vegetação. É possível dizer que este CH apesar de trazer movimento e criar vida num espaço que não a tinha, não cria continuação com a cidade envolvente, pois o seu Espaço Público foi pensado quase exclusivamente como estacionamento de maneira a

alimentar os serviços existentes na zona, limitando o Espaço Público as vias pedonais.



Planta geral do conjunto



Espaço Público



Zonas verdes





Quinta da Avenida



Data-*2003/2005*

Localização- *Aldoar*

Tipo de edifícios- *casas unifamiliares geminadas*

Arquitecto- *Souto Moura*

Dialogo entre Conjunto Habitacional e o espaço urbano

Relação entre a Forma dos Conjuntos Habitacionais e o Espaço Público

A relação entre a Forma do Conjunto Habitacional e o Espaço Público manifesta-se sobretudo na rua, contudo esta tem um teor muito privativo. Encontramos então ao entrar neste CH um Espaço Público onde só existe rua e passeios. Observamos então um conjunto de casas contínuas que não estabelecem nenhum tipo de relação com o Espaço Público, cerrando-se a este. Sendo assim existem apenas dois Espaços neste CH, um primeiro Espaço Público que serve quase exclusivamente de acesso as casas, e um privado, as residências que não estabelecem qualquer tipo de relação com o Público a não ser a de acesso.

Autonomia das Formas e relação do Espaço Público

No que diz respeito à Autonomia das Formas e relação do Espaço Público, as casas têm uma estrutura contínua, podemos observar no CH que não existe nenhuma relação entre o privado a "casa" e o Espaço Público. O arquitecto limitou-se meramente a construir moradias de luxo sem preocupação com o espaço gerado por estas. A implantação do CH contem dois tipos de casas colocadas numa colina, as que se situam na parte de cima são de uma só planta, enquanto as que situam mais abaixo dispõem de três níveis. Observamos portanto, que quase todo o terreno está ocupado pelas casas e os seus pátios, excepto uma pequena parte que se situa a face da Avenida da Boavista, onde se dispõe uma pequena área comercial que engloba também escritórios. A sua orientação solar noroeste/ sudoestes relativamente as suas fachadas paralelas à Avenida da Boavista. O sombreamento das moradias apesar de

ser feito em algumas zonas através das árvores, depende quase exclusivamente da construção arquitectónica.[60]

Permeabilidade das Áreas Residenciais no Espaço Urbano

O CH não é permeável à circulação de transportes públicos, sendo o trânsito local o de acesso à residência, e esporadicamente de acesso ao comércio. Os transportes públicos encontram-se nas proximidades do CH. Os percursos pedonais são feitos sempre nos passeios, que servem exclusivamente o acesso as moradias. Verificamos neste caso que o Espaço Público que existe apenas para permitir o acesso às residências é um espaço com um teor muito privativo. Podemos dizer que o Espaço Privado " moradias" se cerra totalmente em relação ao Espaço Público a "rua" não existindo nenhuma interacção entre os dois.

Diálogo entre Formas e Espaço Público

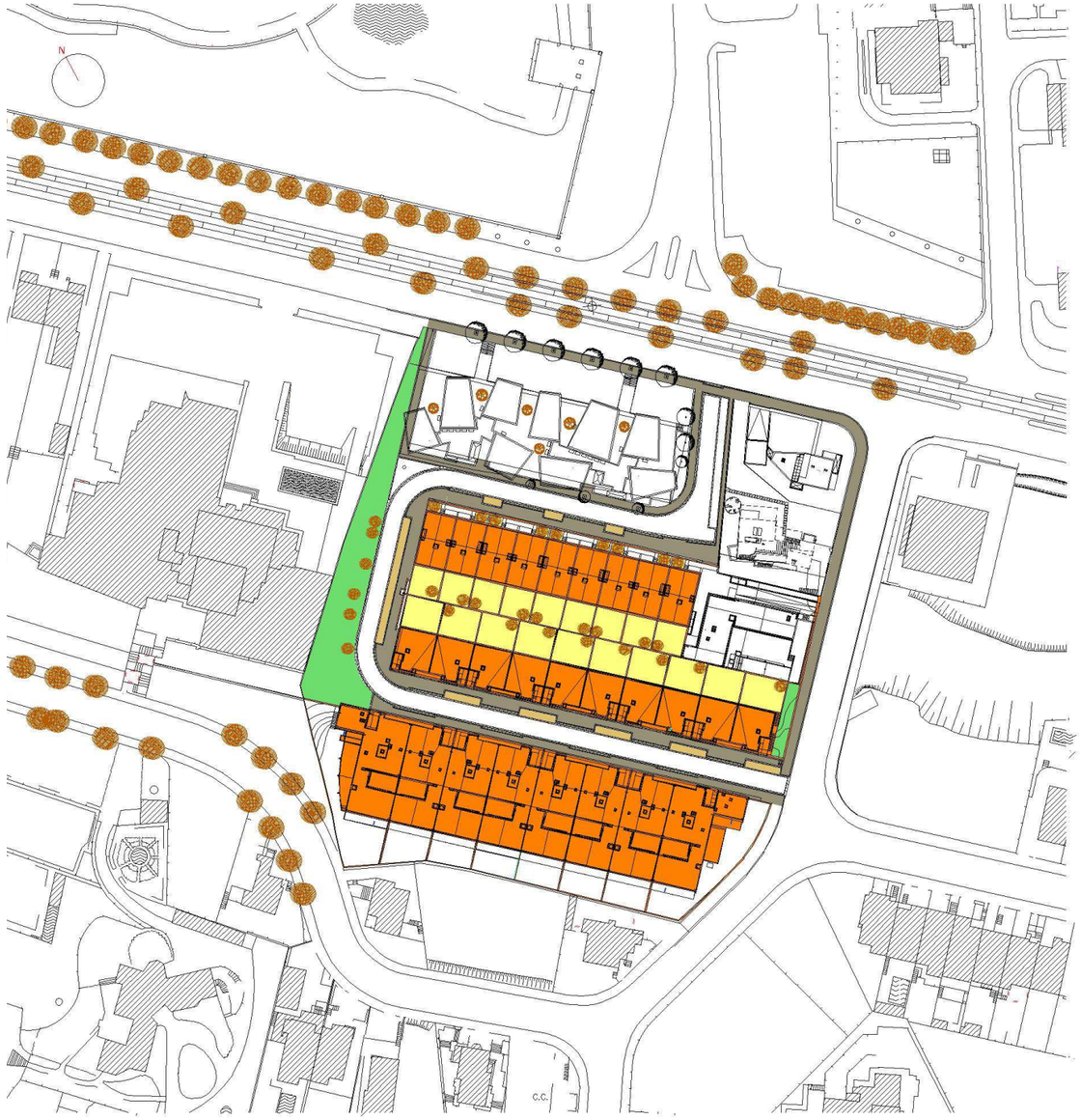
Podemos dizer que o uso do CH é exclusivamente feito pelos seus moradores, não sendo estabelecido nenhum diálogo entre o CH e a área envolvente. Observamos que o Espaço Público é formado exclusivamente por uma rua, rua esta que serve apenas de acesso ao CH, estando a mesma a uma cota superior das restantes. Constatamos assim que o uso do CH por utentes de fora é praticamente inexistente. Sendo assim é praticamente nulo o contributo das formas na continuidade e na utilidade pública da cidade.

Espaços Exteriores Públicos do Conjunto e a sua Influência na Cidade

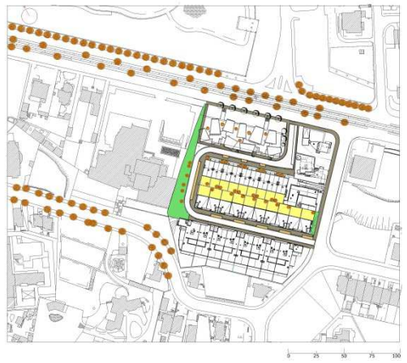
Verifica-se uma descontinuidade na relação dos Espaços Públicos do CH em relação aos espaços envolventes públicos da cidade, que se manifestam essencialmente através do eixo "público" do CH. Os espaços exteriores que se encontram entre as moradias, apesar de úteis no que diz respeito ao acesso a estas, exibem-se de uma maneira muito privada. Entre o CH e a Cidade o Espaço Exterior Público serve somente a residência. Podemos então dizer que este CH serve exclusivamente a sua população residente, funcionando como um "condomínio fechado", que se implantou num determinado sitio sem se preocupar com a envolvente. A sua implantação e tipologia, e a própria concepção das moradias, criam um "impedimento" psicológico à utilização dos utentes de fora, pois mesmo não existindo limites físicos, este exerce

[60] C.f.| *MOLA, Francesc Zamora. Serrats, Marta. Eduardo Souto de Moura Arquitecto, editorial Bertrand, ano 2010 -pág 43*

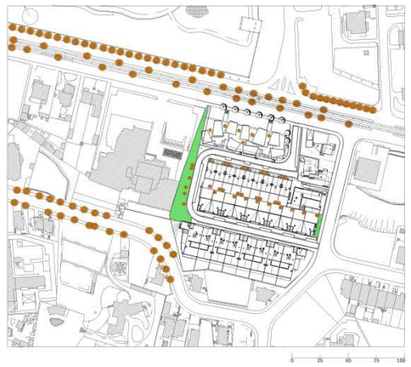
uma barreira gerada pela noção de entrarmos num espaço privado. Passamos bruscamente de uma escala citadina para uma escala residencial com uma natureza muito cerrada, onde as relações estabelecidas com o Espaço Público são estritamente as necessárias. Entendemos assim que a intenção do arquitecto neste caso foi criar meramente moradias de luxo “menosprezando” a envolvente.



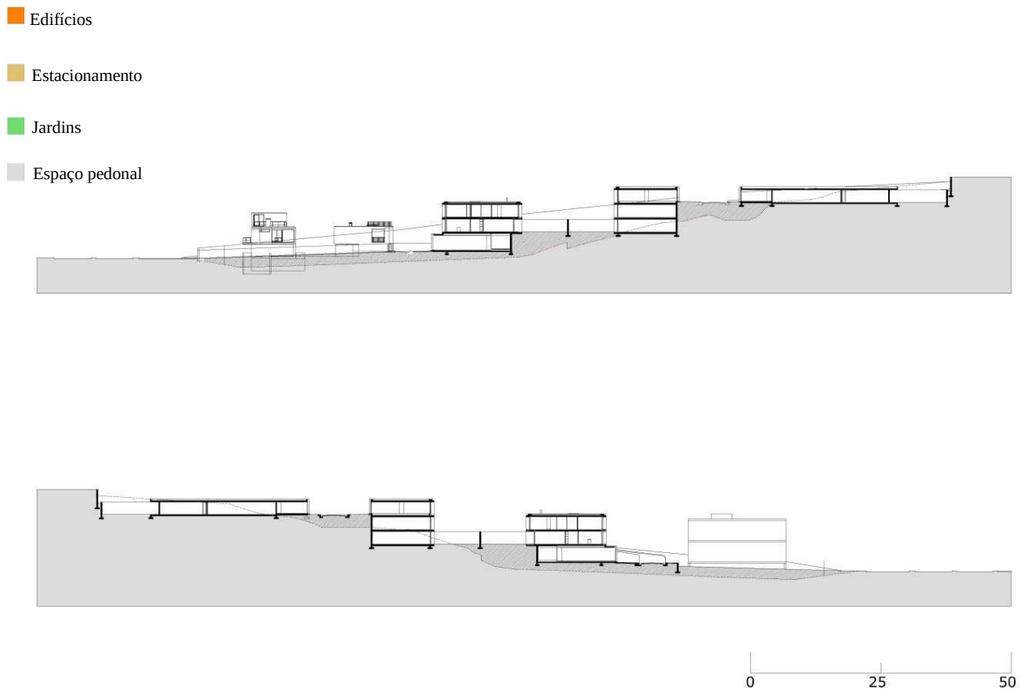
Planta geral do conjunto



Espaço Público



Zonas Verdes





Quinta da Carcereira- Parque dos Navegantes



Data-*2008*

Localização- *Ramalde*

Tipo de edifícios-*Acesso vertical múltiplo e acesso directo, Bloco Habitacional*

Arquitecto- *Álvaro Siza*

<u>Dialogo entre Conjunto Habitacional e o espaço urbano</u>

Relação entre a Forma dos Conjuntos Habitacionais e o Espaço Público

A relação entre a Forma do Conjunto Habitacional e o Espaço Público manifesta-se na rua e no interior do quarteirão, mas é sobretudo no interior do mesmo que o conjunto se abre e estabelece relações de proximidade. Interior este que apesar de ser público, não é muito apelativo a entrada de pessoas que não sejam residentes, isto porque, este é limitado com barreiras visuais. O equilíbrio da proposta surge assim da relação estabelecida entre o CH e as ruas que o circundam, isto é, ao mesmo tempo que estabelece uma relação de privado/público com a rua. Permite assim que o seu interior semiprivado contribua para a mesma, pois este pátio de grandes dimensões não é cerrado para a rua como vemos no quarteirão de Haussmann "*El pátio se presta a almacenar pequeños utensílios y a instalaciones auxiliares de poca envergadura, como son las protecciones para velomotores. Los muros del pátio reciben un simple revoco; la irregularidade formal de las ventanas no responde a una inquietude por la composición apenas sugerida por las hiladas del sótano."*[61]*. Verificamos neste caso que o CH é todo centrado no seu espaço interior, relegando a envolvente participar no mesmo através de quebras nos volumes que formam o quarteirão.*

Autonomia das Formas e relação do Espaço Público

Este CH no que diz respeito a sua Forma e relação com o Espaço Público, está implantado num lote de forma quadrangular o que dita a sua implantação. Observamos que os volumes que o compõem estão distanciados da rua gerando o espaço necessário para o estacionamento e para os passeios. Com esta implantação o

[61] *PANERAI, Philippe R. Castex, Jean.Charles Depaule, Jean. Formas Urbanas: De la manzana al bloque, editorial Gustavo Gili, Barcelona 1986*

CH fecha-se em si mesmo. A implantação do CH é definida por formas paralelas entre si e paralelas a rua, tendo o mesmo orientação Norte/Sul relativamente aos seus topos, temos então ambiências distintas no que diz respeito as ruas e ao pátio central do conjunto. Podemos dizer que as formas apesar da sua autonomia em relação ao Espaço Público a "rua" conferem qualidade ao mesmo.

Permeabilidade das Áreas Residenciais no Espaço Urbano

O Conjunto Habitacional é rodeado por vias, sendo o acesso ao mesmo bastante facilitado no que diz respeito a transportes quer Públicos quer Privados, chegando a ser perfurado num dos seus topos por uma via criada pelo projecto. Verificamos então dois tipos de vias: uma via mais residencial e outra mais urbana onde circula um elevado nível de veículos. Entendemos o porque de todo o projecto se centrar em si próprio, criando o seu Espaço Público.

Diálogo entre Formas e Espaço Público

Neste caso, verifica-se que o uso do CH é feito exclusivamente pelos seus moradores, não sendo estabelecido nenhum diálogo entre o CH e a sua envolvente. Contudo podemos observar um contributo do CH em relação a cidade, pois este mesmo se cerrando a sua envolvente deixa que esta entre no interior do seu quarteirão através de algumas aberturas nos volumes do CH. Constatamos que devido a sua implantação e organização interior o CH, não é utilizado por utentes exteriores ao mesmo.

Espaços Exteriores Públicos do Conjunto e a sua Influência na Cidade

Verifica-se neste caso uma continuidade nos espaços exteriores Públicos em relação à envolvente próxima, isto no que diz respeito aos Espaços Públicos à face da rua. Os espaços entre os volumes apesar úteis e abertos ao público, são bastante cerrados, fazendo com que as pessoas não usem os mesmos. A sua implantação e a concepção dos espaços interiores do CH e a própria gestão do espaço, levam a que este crie uma barreira em relação à envolvente próxima. Contudo, este CH não deixa de ser importante na criação de continuidades e novas espacialidades/materialidades na cidade, pois não é necessário entrar fisicamente num espaço para que este possa contribuir para a cidade, tudo depende do grau de opacidade que o CH tem, e do que conseguimos ver do seu interior de maneira a que isso contribua na caracterização do Espaço Público.



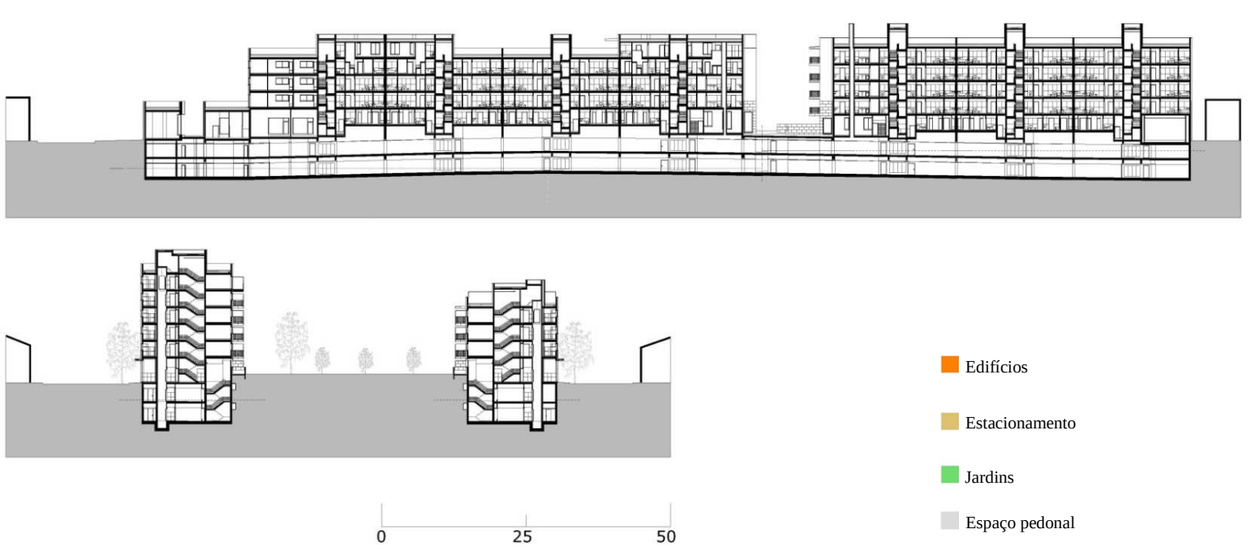
Planta geral do conjunto



Espaço Público



Zonas Verdes





Dialogo entre Conjuntos Habitacionais e a Cidade

4_ Diálogo entre Conjuntos Habitacionais e a Cidade

"As formas das cidades, quer tenham sido pensadas de raiz quer tenha sido o resultado mais ou menos espontâneo de diversas dinâmicas, cristalizam e reflectem as logicas das sociedades que acolhem."[62]

[62] *ASCHER, François. Novos Princípios do Urbanismo/Novos compromissos Urbanos, editorial Livros Horizonte, Lisboa 2010 pág.22.*

4.1_ A importância dos Conjuntos Habitacionais na Construção da Cidade

A cidade do Porto é acima de tudo um produto da História e do crescimento urbano da mesma, cresceu ao longo dos tempos através de sucessivas mudanças na sua estrutura quer através da intervenção do poder político quer através do crescimento espontâneo provocado pelos seus habitantes.

Podemos assim encontrar vários elementos que contribuíram para o seu crescimento e para organização da sua malha urbana.

Apesar da cidade de hoje ter várias variáveis no seu crescimento, iremos nos debruçar sobre uma em particular, não menosprezando as outras que também considero importantes para o seu crescimento, mas que nesta dissertação ficaram um pouco para segundo plano.

Os Conjuntos Habitacionais e as condicionantes que estes colocam às cidades e vice-versa, serão o ponto fulcral desta investigação.

Após um conhecimento da história da cidade e mais especificamente do local escolhido, é pretendido nesta fase do trabalho aprofundar a influência destes conjuntos no crescimento da mesma. Com isto é desejado entender parâmetros de intervenção dos CH e o seu resultado final na criação de malha urbana.

Entendemos assim os Conjuntos Habitacionais e os quarteirões como partes integrantes de uma estrutura pré-constituída da malha urbana, isto é, uma estrutura em que uma série de factos que formam o crescimento das cidades utiliza estes elementos como elementos estruturadores da mesma, tornando-se estes elementos essenciais para a concepção da cidade.[63]

De acordo com Aldo Rossi o Conjunto Habitacional é entendido como elemento primordial no crescimento da cidade em que o seu duplo aspecto de elemento residencial e de obra conformada de arquitectura, e de elemento criador da cidade, organizam esta através dos seus espaços.[64]

---

[63] C.f.| *ROSSI, Aldo. A Arquitectura da cidade, editorial Cosmos Lisboa ano 1977pág.11.*
[64] C.f.| *Idem pág.10.*

É nesta base que se pretende entender o novo papel dos CH numa sociedade móvel em que a localização do local residencial passa a ser menos importante devido à grande mobilidade nas deslocações das pessoas, e em que a qualidade dos lugares passa a desempenhar um papel fundamental na vida urbana. A materialidade, a própria concepção dos espaços, isto é, os sentidos que este provoca na população, são cada vez mais importantes para o sucesso destes.[65]

O Novo urbanismo vem então permitir uma localização completamente desligada das zonas residenciais dos locais de trabalho, passando muitas destas zonas a localizarem-se nas periferias da cidade, isto devido a chegada dos transportes públicos e do automóvel que vem diminuir os tempos de deslocação na cidade.

É necessário uma maior atenção por parte dos arquitectos a este fenómeno e a este tipo de mudanças que muitas vezes vêem desfragmentar a cidade, tentando assim que esta não perca a sua qualidade urbana fundamental para a vida em sociedade.

O local passa então a ser escolhido cada vez mais baseado em realidades fragmentárias, isto é, perde-se sucessivamente a mescla de realidades sociais que existiam na cidade antiga.[66]

Temos uma segregação social que por vezes é acentuada pelos CH, que são formados na maioria dos casos através dos estratos sociais das pessoas, isto é, normalmente num determinado "tipo" de conjunto devido a suas características, vai limitar as classes que irão usufruir deste. Pois num CH de classes média alta não encontramos pessoas da classe média baixa e vice-versa.

Passamos então a ter nos dias de hoje um maior distanciamento de classe sociais, o que vem a diminuir o nível de possíveis relações sociais estabelecidas, e por consequência uma cidade mais fragmentada a nível social.

Admitimos que os CH juntamente com as cidades são factos indissociáveis conforme a sua função, isto é, não podemos reduzir a sua estrutura urbana simplesmente em relação à sua função. A função pode ser um elemento importante na estrutura de um facto urbano mas não podemos reduzir meramente à sua função o sucesso ou insucesso desse elemento.[67]

[65] C.f.| *ASCHER, François. Novos Princípios do Urbanismo/Novos compromissos Urbanos, editorial Livros Horizonte, Lisboa 2010 pág.66.*
[66] C.f.| *Idem pág.63.*
[67] C.f.| *ROSSI, Aldo. A Arquitectura da cidade, editorial Cosmos Lisboa ano 1977pág.49.*

Temos assim os CH como elementos fundamentais da paisagem urbana, os quais à escala da rua estruturam e desenvolvem a cidade como a observamos nos dias de hoje. A tipologia dos Conjuntos e a sua relação com a cidade tem um dos papéis mais importantes no crescimento desta.

Verificamos que os factores de implantação das residências dependem de vários factores: geográficos, morfológicos, históricos, económicos. O crescimento dos CH do ponto de vista tipológico parece estar assim fortemente ligados à influência económica, isto é, à especulação.

Temos assim a tipologia dos edifícios como um elemento para entender as suas influências sobre a cidade, entendemos tipologia como uma maneira de estudar os tipos dos edifícios que se relacionam com os elementos urbanos, mas nunca podemos reduzir a influência dos conjuntos meramente à análise do tipo. Temos então o problema da cidade e dos Conjuntos Habitacionais reduzidos de certa maneira à sua questão tipologia, isto é, *"…nenhum tipo se identifica com uma forma, se bem que todas as formas arquitectónicas possam ser reduzidas a tipos."*[68].

A arquitectura em relação ao crescimento da cidade não apresenta um valor autónomo. Temos então o conceito de função a que se refere Aldo Rossi que é assumido no pensamento arquitectónico e urbanístico.[69]

Temos na tipologia dos CH uma das partes mais importantes desta relação cidade/Conjunto Habitacional, a qual tem um efeito importante no crescimento da cidade e dos seus espaços.

Esta relação só é possível porque os factos urbanos mantêm-se idênticos e não alteram a sua função facilmente, pois caso isso sucedesse as formas dos edifícios e as suas funções não teriam significado no crescimento da cidade.

Os Conjuntos Habitacionais são algo permanente na cidade, e a função que estes exercem nesta é entendida como uma função complexa que se relaciona com uma série de factos urbanos e através destes interage e estabelece a malha urbana.

Temos entre os CH e a morfologia urbana uma relação de duas forças, que quando interagem em conjunto podemos alcançar resultados interessantes, no que diz

[68] *ROSSI, Aldo. A Arquitectura da cidade, editorial Cosmos Lisboa ano 1977pág.4.*
[69] *Idem pág. 44 a 47*

respeito à construção de CH e a sua interacção com outros factos urbanos que servem de mais valia dos mesmo na construção de cidade.

"A residência, que como área tem maior característica dinâmica, depende da vida daqueles, participando no sistema que a cidade no seu conjunto constitui."[70]

A arquitectura e a concepção dos Conjuntos Habitacionais, torna-se por consequência na cidade, pois esta tem a sua essência na configuração destes e a sua conexão com outras formas de fazer cidade.

A cidade e as suas transformações estão assim inter-relacionadas com a maneira de habitar e as formas que esta foi adquirindo ao longo do tempo. Temos os Conjuntos Habitacionais estritamente ligados ao modo e à forma de vida da sociedade, podemos dizer que o crescimento dos conjuntos e da cidade também está relacionado com a sociedade que os rodeia.[71]

Podemos dizer que *"A comodidade de qualquer edifício compreende três objectos principais, que são: a sua situação, a sua forma, a distribuição das suas partes"*[72].

Estas três vertentes de cada edifício servem para este interagir com o meio que o rodeia, de maneira a criar continuidade entre o conjunto e o espaço urbano envolvente. Contudo, para isso é necessário o arquitecto/urbanista estar atento a estes pormenores, nunca descuidando e dando sempre especial atenção à envolvente e acima de tudo à população pois será esta que irá usufruir dos conjuntos e da qual muitas vezes depende o seu sucesso ou o seu fracasso.

O Conjunto Habitacional é um lugar privilegiado por excelência para a vida social, quer seja entre os seus habitantes, ou entre estes e a população que muitas vezes usa esses espaços como atravessamentos na cidade e noutros como espaço onde se estabelecem relações sociais.

Os CH funcionam como um mecanismo do urbanismo para crescimento e controlo da cidade, isto é, o urbanismo irá desenvolver uma abordagem muito mais cuidada, tendo em vista a complexidade e variedade das práticas urbanas, tentando responder

[70] *ROSSI, Aldo. A Arquitectura da cidade, editorial Cosmos Lisboa ano 1977pág..119.*
[71] C.f.| *Idem pág.42 a 43.*
[72] *ROSSI, Aldo. A Arquitectura da cidade, editorial Cosmos Lisboa ano 1977pág.43.*

com soluções multifuncionais de maneira a que estas abranjam todos os pontos nevrálgicos da vida urbana.[73]

Os conjuntos estarão assim cada vez mais confrontados com um número maior de exigências e formas diferentes de concorrência entre espaços. Estes tentam oferecer nos seus lugares públicos/exteriores uma qualidade equivalente àquela que é oferecida nos espaços privados.

O objectivo é tentar criar uma vasta gama de relações trabalhando a dimensão multissensorial do espaço que se pretende criar, não utilizando apenas a parte visível mas tentando procurar com que este interaja com todo o corpo.

Neste aspecto como diz Manuel Solà Morales o corte e a materialidade têm um papel importante na concepção destes espaços. Colocando em relação muitas partes, como a variação da distancia vertical dos edifícios, pois através do corte podemos perceber os níveis e os usos de cada espaço. [74]

É através deste mecanismo que conseguimos relacionar melhor o interior e o exterior dos edifícios e dos seus espaços com a cidade.

Verificamos que a distância vertical e horizontal que conseguimos observar com bastante clareza nos cortes, nos permite estabelecer relações e entender determinadas nuances que noutro tipo de instrumento não nos é possível concluir com tanta clareza.

O corte aliado ao desenho multissensorial dos CH permite-nos criar ambientes diversificados, mais confortáveis, atractivos e cómodos para as pessoas que destes usufruem, criando uma afinidade com estes, formando uma espécie de círculo da vida, pois como diz Jane Jacobs os espaços públicos gerados por edifícios estão sempre dependentes de quem os utiliza quer para o sucesso quer para o fracasso, pois as pessoas é que lhe dão utilidade.

Estes espaços dependem muito das pessoas da envolvente do comércio e de como a cidade evolui ao seu redor. [75]

---

[73] *ASCHER, François. Novos Princípios do Urbanismo/Novos compromissos Urbanos, editorial Livros Horizonte, Lisboa 2010 pág.93.*

[74] *SOLÁ-MORALES, Manuel de. De Cosas Urbanas, editorial Gustavo Gili, SL, Barcelona 2008 pág.18.*

[75] C.f| *JACOBS, Jane. Vida e Morte das Grandes cidades Norte-Americanas, editorial São Paulo, Martins Fontes, ano 2000*

Temos assim um relação recíproca, se o espaço público transmitir boas sensações às pessoas e estas voltarem, isto funciona como o elemento atractor de mais pessoas, pois pessoas atraem pessoas, mas caso aconteça o contrário acaba por funcionar como elemento vicioso pois com o passar do tempo o vazio vai acabar por aumentar. As cidades e os espaços públicos dos Conjuntos vivem da animação da variedade atraindo a estes mais animação e vida ao espaço, enquanto a apatia e monotonia afastam a vida.

Estes elementos acabam por ser essenciais, não só nos espaços públicos gerados pelos CH, como no desempenho e crescimento das cidades.[76]

Construir na cidade de hoje requer um delicado equilíbrio entre a obra e o tecido urbano sobre o qual se esta a intervir, os conjuntos têm assim de interagir entre o conteúdo comum que temos na malha urbana e os objectos especiais que esta engloba.

É nesta situação que se englobam os casos de estudo/exemplos que foram analisados numa fase anterior, no qual era pretendido entender o contributo de cada tipo na cidade. Com base nesta análise podemos observar as influências de cada tipo na cidade, isto é, o contributo ou a descontinuidade que estes criam na mesma.

Temos nos casos de estudo dois exemplos que demonstram na perfeição dois tipos de intervenção na cidade. Em primeiro lugar, temos a Quinta da Avenida do Arquitecto Souto Moura que se cerra completamente em relação à cidade, desligando-se desta. Neste caso podemos observar um conjunto que se centra em si mesmo e no qual o espaço público se limita a servir de acesso às habitações, temos assim uma postura anti cidade e anti espaço urbano, ao qual o arquitecto se limita a construir moradias de alta qualidade e relega completamente o espaço urbano ao seu redor. Este conjunto de pouco ou nada contribui para a vida da cidade ou para o seu crescimento como conjunto urbano.

Como diz Solà-Morales actuar sobre a cidade não é meramente resolver problemas, mas sim clarificar e juntar ambiguidades a vez, para assim dar a entender a riqueza

---

pág.97 a 98.

[76] C.f.| *JACOBS, Jane. Vida e Morte das Grandes cidades Norte-Americanas, editorial São Paulo, Martins Fontes, ano 2000 pág.108.*

que existe nesses novos lugares como ponto de atracção de vida urbana. É pretendido com isto criar lugares onde anteriormente não existiam, e em outros lugares em que o casco urbano já é mais denso introduzir escalas de referência imprevistas, aumentando sucessivamente a chamada dos sentidos para aumentar o significado do sítio.[77]

É nesta vertente que os CH têm de ter uma maior importância, visto que a cidade é na sua maioria residência, e a vida diária destas pode simplesmente ser reduzida, como uma ida a um bar, à padaria em frente e outros espaços com essas naturezas. Em pouca coisa resume-se à combinação de espaços, e à densidade dos mesmos, que vai permitir assim aos residentes dos conjuntos participar na sociedade e fazerem parte da mesma.

Sendo assim, temos neste exemplo o contrário do que é pretendido quando se intervém na cidade pois este funciona meramente como dormitório, ao qual o espaço público de nada contribui para a relação tão pretendida no urbanismo de hoje em dia, um urbanismo de grandes densidades que possibilitem o maior número de relações possíveis.

Com isto não se quer cotar como negativas todas as intervenções que se cerram perante a cidade, pois em alguns casos estão a contribuir para a vida quotidiana das mesmas. É pretendido dar a entender que quando se intervém na cidade é necessário ter um pensamento de conjunto e nunca limitar as intervenções como meros objectos que a cidade tem que servir, e sim o contrário.

É com base nesta ideia que escolhi a Urbanização William Graham como o outro extremo, em que a sua posição sobre a cidade tem uma postura completamente diferente em relação à Quinta da Avenida.

Com esta escolha não se menospreza outros conjuntos que também respondem positivamente ao crescimento da cidade, como o Complexo da Boavista, a Unidade Residencial do Bessa, o Bairro Bessa Leite, e até o Bairro da Bouça, que posteriormente serão referidos.

Temos na Urbanização William Graham um elemento de estudo que engloba muitas das características pretendidas para construir cidade nos dias de hoje e já faladas anteriormente. Podemos observar neste conjunto a tal densidade qualitativa

[77] *SOLÁ-MORALES, Manuel de. De Cosas Urbanas, editorial Gustavo Gili, SL, Barcelona 2008 pág.72.*

pretendida na cidade em que a mistura, o conflito e a concentração das diversas densidades qualitativas de edificação, de actividades, e de população e movimentos, contribuem para uma malha urbana com maior carácter urbano e social.

Assim, captar várias realidades no projecto de construção dos CH, como escalas distintas, diferentes usos, mistura de movimentos, atravessamentos internos, a aceitação do automóvel e acima de tudo ter em atenção ao carácter público de algumas partes.[78] Tudo que o conjunto deve incorporar como próprio para uma criação de cidade.

Contudo, por vezes esta complexidade urbana, que se pretende criar quando se intervém na cidade através dos CH e não só, é muitas vezes confundida com estranheza e complicação. Acabamos assim por obter em muitos casos CH confusos e construídos de maneira independente da cidade, introduzindo confusão à mesma e quebrando a continuidade desta. Verificámos em muitas partes das cidades em que os prédios e CH surgem aleatoriamente sobre a mesma e em muitos casos sem criarem continuidade na malha urbana, limitando-se assim a criar uma densidade "falsa" que de qualitativa tem muito pouco.

Encontramos neste caso uma resposta ao crescimento qualitativo da urbanidade na cidade, em que temos vários tipos a contribuir para um todo, como habitação, zonas de lazer verdes, hotel, espaço cultural, igrejas, entre outras coisas. Com esta quantidade de opções e de vários tipos de utilização a cidade só tem a ganhar no que diz respeito ao seu crescimento com estes tipos de CH, contudo não depende apenas da sua variedade o seu sucesso.

Como diz Solà-Morales, a urbanidade resulta da articulação entre coisas urbanas, que não depende das funções e das actividades destas, mesmo sendo estas um elemento importante na estrutura da cidade, mas sim dos materiais arquitectónicos utilizados, como esquinas, muros, desníveis, fachadas, calçadas, passeios, janelas, plataformas vazios, etc.. Estes elementos para ele não devem funcionar meramente como um detalhe da cidade mas sim criar uma continuidade de matéria na mesma.[79]

É com base nisto que os conjuntos contribuem para o crescimento da cidade qualitativamente trazendo a desejada ambiguidade de espaços necessária na cidade dos dias de hoje.

[78] *SOLÁ-MORALES, Manuel de. De Cosas Urbanas, editorial Gustavo Gili, SL, Barcelona 2008 pág.82 a 86.*
[79] *SOLÁ-MORALES, Manuel de. De Cosas Urbanas, editorial Gustavo Gili, SL, Barcelona 2008 pág.147.*

A relação Conjunto Habitacional/Cidade é então um facto implícito no crescimento da mesma, contudo nem sempre estes conjuntos são benéficos no crescimento desta pois muitas das vezes estes segregam espaços, limitam-se às suas implantações deixando para plano secundário o espaço público e o urbano, tão precioso para a criação de vida urbana. Com isto não é pretendido dizer que os CH devem ter mais espaços livres pois em muitos dos casos, estes espaços a que chamamos livres resultam vazios pois acabam na maioria dos casos por serem espaços sobrantes que resultam das implantações dos conjuntos, isto é, espaços pouco pensados para criar a tal articulação urbana tão desejada.

Os Conjuntos Habitacionais na maioria dos casos passam a estar dependentes da especulação imobiliária em detrimento da organização espacial da cidade e reestruturação da mesma, de maneira a criar espaços apelativos ao uso da população, ficando porém restringidos à sua mera função de dormitórios, quando estes podiam ser criadores de novas centralidades e espaços urbanos.

4.1.2_Estrutura e Espaço Urbano

A cidade como meio de interacção social e troca de experiências depende muito, quer da sua Estrutura quer do Espaço Urbano gerado por esta.

Temos na cidade uma vasta gama de espaços que interagem entre si e geram cidade. Foi desta forma que a sua estrutura se foi formando e crescendo ao longo dos tempos, atingindo o desenho territorial que vemos nos dias de hoje.

Podemos dizer então que o sucesso ou insucesso de um determinado lugar depende muito do seu espaço urbano, pois a vida na cidade tem sempre a tendência de se polarizar, para se desenvolver. Os espaços criados na cidade desenvolvem-se normalmente numa esfera pública e privada, que estão em constante relação sem que se perca a polarização, pois tudo o que não possa ser rotulado nem como privado nem como público perde significado.[80]

É nesta base que os CH têm de se apoiar e estruturar a cidade de maneira a criarem espaço urbano qualitativo, isto é, urbanidade, pois é desta urbanidade que irá depender o seu sucesso. Sendo assim, CH que não têm a sua estrutura bem definida e o seu cariz de Privado/Público não está bem definido têm tendência a que os seus espaços sejam ambíguos e ao mesmo tempo criam uma fractura entre o CH e o Espaço Urbano da cidade que se pretende que seja contínuo e afecte não só a envolvente próxima, mas também a mais distante.

O espaço urbano depende muito da relação destes com as pessoas e a sua envolvente próxima e ao mesmo tempo de como a cidade vai crescendo à sua volta. Assim sendo cada caso é um caso e todo o espaço urbano é um caso diferente. Não devemos construir os CH através de generalizações pré definidas de outros pontos da cidade,[81] mas como diz Manuel Solà Morales, em relação à intervenção na cidade devemos criar ambiguidades a vez de maneira a dar a esta uma maior riqueza e ao mesmo tempo criar uma continuidade material ao longo da cidade que crie o tão desejado espaço urbano. Pois a urbanidade do projecto urbano está nos conjuntos materiais que conseguem atribuir aos cidadãos esses atributos.

[80] *ROSSI, Aldo. A Arquitectura da cidade, editorial Cosmos Lisboa ano 1977 pág..111.*

[81] *JACOBS, Jane. Vida e Morte das Grandes cidades Norte-Americanas, editorial São Paulo, Martins Fontes, ano 2000 pág.97 a 98.*

Para isso é necessário que a relação de edifícios, horizontes, pavimentos, circulações e actividades se interrelacionem de maneira a criar urbanidade, pois desta articulação de coisas urbanas resulta a vida na cidade.[82]

Os CH para intervirem na cidade e fazerem com que esta cresça qualitativamente em relação aos seus espaços necessitam de ter em atenção todos este pormenores da vida urbana e quotidiana, caso contrário irão persistir nas cidades os mesmos problemas, em que os CH em muitos dos casos funcionam como quebras da malha urbana, e noutros casos são construídos de forma pouco cuidada e não chegam a ter nem a expressão pretendida nem as qualidades tão desejadas para a criação de vida na cidade.

Para um CH ser bem sucedido no espaço urbano da cidade este deve ter em atenção a todos os problemas que envolvem a zona de implantação de maneira a que estes não o destruam, e que o conjunto em interacção com essa envolvente possa vir a resolver e a atenuar esses problemas.

Desta maneira observamos na cidade vários níveis de sucesso e insucesso em que os conjuntos resolvem melhor ou pior estes problemas.

As diferenças que vamos encontrando em relação aos CH ao longo da cidade são reflexo disso mesmo, e são as diferenças, nunca as cópias, que propiciam a interacção de usos, e por consequência a interacção das pessoas com uma área mais vasta da malha urbana possibilitando o entendimento da cidade por partes e posteriormente como um todo.

Entendemos a cidade como um conjunto de diferenças, pois para estas funcionarem e estabelecerem relações diversas entre partes distintas é preponderante que estas diferenças existam.[83]

Neste contexto devemos ter especial atenção aos conjuntos de oportunidades que existem na cidade que são um trunfo quando pretendemos construir um CH e nunca uma desvantagem, pois é através destas que podemos estabelecer e criar relações de proximidade com o resto, só podemos construir cidade através dos CH se tirarmos o máximo de proveito das vantagens proporcionadas por esta.

---

[82] C.f.| *SOLÁ-MORALES, Manuel de. De Cosas Urbanas, editorial Gustavo Gili, SL, Barcelona 2008 pág.147.*

[83] *JACOBS, Jane. Vida e Morte das Grandes cidades Norte-Americanas, editorial São Paulo, Martins Fontes, ano 2000 pág.145.*

Com isto é pretendido entender que uma solução de um CH que resulte bem num determinado local da malha urbana, se for transportado literalmente para outro ponto distinto da cidade sem que sejam tomadas medidas que possibilitem uma melhor relação deste com a cidade, o mais provável é que se crie uma quebra na malha urbana.

4.2.3_Estrutura Física, Uso Público, Aspectos Sociais

Normalmente atribuí-mos a relação entre concentração ou alta densidade e conforto material aos centros urbanos das cidades, mas são características que não devem existir unicamente nos centros. Esta relação deve estar presente em todos os lugares da cidade, isto se queremos uma cidade em que a maior parte dos seus espaços urbanos tenham o maior número de relações possíveis.

É neste ponto que entram os Conjuntos Habitacionais e as várias vertentes que estes podem assumir nas cidades, desde intervenções na periferia até intervenções na parte mais antiga da cidade introduzindo novos pontos de atracção numa malha urbana já consolidada, como é o caso do Bairro da Bouça que está implantado na rua da Boavista e só damos pela sua existência quando chegamos ao cruzamento, este funciona como um ponto de ruptura com o antigo mas ao mesmo tempo de continuidade da cidade.

Os CH por si só não geram cidade, estes precisam de ter determinadas características e certas relações com a envolvente que possibilitem fazer cidade, contudo qualquer conjunto pode fazer crescer a cidade e em muitos dos casos esse é um crescimento pouco pensado e com pouca coesão criando muitas quebras quer na malha quer no espaço urbano da cidade.

É esperado muito dos espaços que estão entre os blocos edificados dos CH mas estes estão longe de conseguir promover automaticamente novas relações pois os próprios é que estão sujeitos as interferências, que muitas vezes são drásticas, da vizinhança e nunca chegando a exercerem a função para os quais foram criados.

Contudo, isto também é devido à sua fraca concepção pois em muitos dos casos verificamos que estes espaços funcionam meramente como espaços sobrantes entre os edifícios que de certo modo apenas favorecem estes, isto é, os espaços não são pensados para as pessoas mas sim para os edifícios.

Os CH de hoje em dia devem ter uma abordagem diferente, tudo deve ser pensado para as pessoas, desde o edifício até ao seu parque urbano, nada deve ser deixado de parte para que em vez de edifícios objecto com espaços sobrantes tenhamos edifícios que interagem entre si e com os parques de maneira a criar espaços apelativos e interessantes a vida urbana.

" *Os frequentadores de parques urbanos não procuram um cenário feito para os edifícios, eles procuram um cenário feito para eles mesmos*"[84]

O Uso Público destes espaços e a sua Estrutura Física estão irremediavelmente ligados, pois quanto melhor for a estrutura física de cada espaço e se nesta existir uma grande variedade de usos dos edifícios, esta variedade irá se repercutir no uso dos espaços públicos que nele se encontram. Os CH que acabam por ter mais uso são por norma aqueles que propiciam uma maior variedade de usos, que acabam por permitir um uso mais contínuo do espaço ao longo do dia. Verificamos assim que os conjuntos com maior diversidade física funcional de usos são os conjuntos que têm os seus espaços públicos com um uso mais contínuo, mesmo que em muitos dos casos a materialidade do espaço e a qualidade do mesmo não seja a melhor.[85]

Nos anos do modernismo veio-se a verificar recorrente a construção de espaços públicos entre os edifícios, que em muitos dos casos eram criados em excesso, o que veio também a criar um problema da organização destes perante a cidade e muitos deles funcionando como elementos de tensão perante outros, isto devido a multiplicidade de espaços.[86]

Podemos dizer que os usos afectam muito a vida destes espaços e a maneira como estes são preenchidos, outra coisa que podemos observar é que quanto mais estacionamento tiver juntamente com os usos, o lugar terá probabilidades de ter um sucesso muito maior no que diz respeito à sua frequentação por pessoas exteriores ao mesmo.

Estas características podem ser bem observadas no Complexo da Boavista e na Urbanização William Graham.

Por norma os CH que acabam por ter um papel fundamental na cidade são os que conseguem uma maior ligação entre eles e a cidade, retractando nestes espaços os desníveis, a materialidade e tudo o resto que podemos encontrar quando percorremos a cidade.[87]

---

[84] *JACOBS, Jane. Vida e Morte das Grandes cidades Norte-Americanas, editorial São Paulo, Martins Fontes, ano 2000 pág.116.*

[85] *Idem pág.105 a 106.*

[86] *PANERAI, Philippe R. Castex, Jean.Charles Depaule, Jean. Formas Urbanas: De la manzana al bloque, editorial Gustavo Gili, Barcelona 1986 pág.174.*

[87] *JACOBS, Jane. Vida e Morte das Grandes cidades Norte-Americanas, editorial São Paulo, Martins Fontes, ano 2000 pág.114.*

“ Sejam os bairros o que forem e seja qual for a sua funcionalidade, ou a funcionalidade que sejam levados a adquirir, suas qualidades não podem conflituar com a mobilidade e a fluidez de uso urbanos consolidado, (…)”[88]

Pois, como cada vez mais vimos a verificar nos dias de hoje, os moradores de um determinado Conjunto Habitacional não ficam presos ao mesmo pois não têm nada que os leve a fazer isso. E a vantagem da cidade é mesmo essa, não precisamos de permanecer toda uma vida confinados a um determinado espaço pois a cidade nos propicia uma variedade de oportunidades e de espaços ao longo da sua malha.

Resumindo, as pessoas hoje em dia vivem em vez de existirem, pois estas podem permanecer num lugar se gostarem deste e assim o entenderem, independente das mudanças que lá vão sucedendo. Noutro ponto também temos pessoas que devido ao crescimento do seu poder económico vão trocando várias vezes de habitação, isto porque as suas aspirações, necessidades e actividades de lazer se vão modificando ao longo da vida.

O carácter social passa a ser importante na construção dos CH, existindo assim uma maior segregação social no que diz respeito aos CH de diferentes estirpes sociais.

“A diferenciação produz a diversidade e desigualdades entre grupos e indivíduos e gera uma sociedade cada vez mais complexa.”[89]

Essa sociedade cada vez mais complexa esta expressa na nossa cidade através dos Conjuntos Habitacionais. Podemos observar neste uma diferenciação de grupos, isto é, na maioria dos casos cada CH só engloba um determinado grupo de indivíduos de um certo cariz económico.

Verificamos então que nos dias de hoje são raros os casos onde existem misturas de classes sociais como podíamos verificar em Paris de Haussmann, este pormenor vem trazer uma grande diferença na cidade que conhecemos pois divide esta em partes, e em muito dos casos, devido à grande diferença social, chega a ser quase impossível uma relação de pessoas de extractos sociais diferentes.

Cada vez mais temos uma sociedade que se fecha e estabelece relações cada vez mais limitadas entre si, pois a relação entre diferentes classes normalmente só é

[88] *Idem pág.128.*
[89] *ASCHER, François. Novos Princípios do Urbanismo/Novos compromissos Urbanos, editorial Livros Horizonte, Lisboa 2010 pág.25.*

verificada nas ruas e no comércio, eliminando por completo o sentido de vizinhança existente anteriormente.

Neste contexto verificamos que os CH e as cidades são problemas de complexidade organizada que se compreendidos podemos entender tudo, podendo analisar estes problemas conforme a solução necessitar, pois as variáveis são diversas, mas podem ser ordenadas, estão inter-relacionadas entre si.[90]

Para isto é necessário uma maior disponibilidade dos arquitectos e urbanistas em "escutar" a envolvente e ao mesmo tempo valorizar as pessoas existentes nos locais, pois depende destas o sucesso do mesmo. E não podemos mudar as pessoas de sítio a nosso belo prazer pois a população cria raízes com determinados locais e nós não podemos quebrar essa relação que em muitos dos casos pode não voltar a ser reposta.

[90] *JACOBS, Jane. Vida e Morte das Grandes cidades Norte-Americanas, editorial São Paulo, Martins Fontes, ano 2000 pág.482.*

Considerações Finais

5_Considerações Finais

"O espaço público – ou colectivo – torna-se assim, em duas décadas, no centro de debate sobre as políticas urbanas ao ser tomado como um valor urbano em sim mesmo, como algo capaz de suportar ou desencadear outros processos económicos ou culturais."[91]

[91] *PORTAS, Nuno. Conceitos de Desenvolvimento Urbano. Jornal dos Arquitectos, n.º56/57, Abril/Maio, Lisboa 1987*

5.1_ A importância do sentido de Conjunto Habitacional para a qualidade da vida urbana

Ao longo deste trabalho foi possível percepcionar que os Conjuntos Habitacionais por si só não geram cidade, contudo estes podem ter características que facilitem mais ou menos no que diz respeito à criação de vida urbana como a conhecemos. Podemos dizer que para um CH construir cidade, isto é, espaço urbano de qualidade, é necessário que um certo conjunto de variáveis estejam em sintonia.

É obrigatoriamente necessário entender essas variáveis quando queremos construir um CH ou intervir num já existente, pois só através da compreensão dessas podemos entender o que mantem o equilíbrio de cada local em relação à vida urbana dos mesmos. Tem de existir uma relação próxima entre o CH e a envolvente para que este obtenha o sucesso desejado, para isso é necessário que este tenha em consideração alguns pontos de vista: é necessário fazer uma boa anàlise do local onde se vai intervir, sabendo o que as pessoas pensam e esperam daquele lugar, criar uma continuidade de materiais em relação à envolvente próxima e ao mesmo tempo criar densidades distintas no mesmo espaço, não esquecendo que um dos principais motivos desta análise é o Espaço Público dos edifícios que deve ser construído para a população e não para os edifícios, pois só assim poderá ter sucesso.

Tornou-se claro que o sucesso dos Conjuntos Habitacionais no que diz respeito à construção de espaço urbano “cidade” esta intimamente relacionado com as pessoas, o estacionamento e as oportunidades que o conjunto oferece.

Encontramos muitas vezes espaços que arquitectonicamente estão bem construídos e pensados a favor da população, mas contudo não têm sucesso na cidade pois falta-lhes algo que atraia a população para o seu interior.

O uso dos espaços públicos dos CH está inteiramente dependente da conotação dada ao mesmo, isto é, um espaço que nos dá a sensação de ser ambíguo, em que não entendemos se este é público ou privado e por consequência não sabemos o seu uso, irá de certeza ter menos sucesso do que um espaço que esteja bem caracterizado como espaço público. Contudo, como em todos os casos existem excepções à regra, em que por algum motivo o espaço não corresponde aos critérios ideais para ter

sucesso e devido ao uso dado pela população a este acaba por adquirir alguma importância.

No que diz respeito às suas qualidades, estes não podem entrar em conflito com a mobilidade e a fluidez do uso urbano consolidado[92], isto é, o conjunto tem de actuar a favor da urbanidade e nunca contra esta pois o seu sucesso ou insucesso depende da relação que os seus espaços estabelecem com ela. Como diz Isaacs, a concepção de "bairros"/CH só têm sentido se estes forem encarados como unidades que estruturem e se relacionem com a restante malha urbana.

Temos em alguns casos de estudo o espaço público confinado meramente a um uso residencial, e para isso temos os Condomínios fechados que representam bem esse papel. Verificámos na cidade que muitos dos Conjuntos Habitacionais e os seus espaços exteriores raramente exploram uma escala mais urbana, limitando-se simplesmente a estarem ao serviço dos seus edifícios e dos seus residentes, provocando uma descontinuidade no que diz respeito à malha urbana, com espaços públicos que na realidade nunca chegam a ser públicos.

Assistimos pela cidade a vários espaços como os referidos anteriormente, espaços estes que por nunca se terem conseguido impor como espaços públicos à escala urbana, acabam por se tornar vazios urbanos, espaços exclusivamente de cariz residencial. Esta tendência de espaços que supostamente teriam a função de organizar a cidade e enriquecer o seu espaço urbano, que surge no modernismo, chega aos dias de hoje como espaços sobrantes de pouco uso em que de pouco ou nada contribuem para a vida na cidade, pelo contrário, apenas acrescentam uma maior ambiguidade e confusão a mesma.

Considera-se que os espaços públicos dos Conjuntos Habitacionais são importantes na estruturação da cidade quando pensados de raiz para resolverem problemas da malha urbana e criarem novas centralidades na cidade. Nos dias de hoje vemos uma quantidade de espaços livres supostamente públicos em que o seu uso é relativamente nulo e na maioria dos casos apenas contribui para o aumento dos problemas da cidade.

Neste caso e como nos encontramos numa altura de crise em que a oferta de habitação é superior à procura, devíamo-nos focar mais na resolução dos problemas

[92] *JACOBS, Jane. Vida e Morte das Grandes cidades Norte-Americanas, editorial São Paulo, Martins Fontes, ano 2000 pág.128.*

desses espaços ditos públicos e tentar devolver-lhes a expressão para que foram propostos. Nos casos que essa solução não seja possível é necessário procurar obter soluções fiáveis e ao mesmo tempo de qualidade não duvidosa que ajudem a reanimar a vida dessas áreas urbanas que muitas vezes chegam a esse estado devido à despreocupação de quem por elas tem responsabilidade.

É assim importante pensar sempre nos processos urbanos e obrigatoriamente nos catalisadores desses de maneira a que esses espaços possam estar em constante evolução e nunca percam a sua razão de ser, pois é necessário que os conjuntos criem diversidades e pontos de interesse para que a cidade tenha vida.

Visto isto, quando estamos a intervir na cidade é importante ter em conta o local, e mais importante ainda as ligações e os atravessamentos que a intervenção irá ter em relação à cidade, pois são estes que poderão potenciar a intervenção quer através de passagens quer do ponto de vista visual, como diz Kevin Linch a percepção da cidade é feita através de partes, e é através dessas partes que percebemos o todo. Podemos dizer que nós vemos a cidade através de um conjunto de partes e posteriormente fazemos a nossa imagem, assim temos de ter em conta os CH como uma parte fundamental do crescimento da mesma e da sua construção ao longo dos tempos pois na sua maioria a cidade é composta por zonas residenciais que bem ou mal construídas delimitam o seu espaço e a nossa percepção do mesmo.[93]

Existe assim uma forte ligação entre a arquitectura e a sociologia urbana pois unindo estas duas podemos compreender melhor o crescimento da cidade e ao mesmo tempo intervir nesta de uma maneira mais racional e não apenas de maneira plástica.

A estratégia passa por usar os Conjuntos Habitacionais como elementos estruturadores do espaço urbano, pois através destes podemos criar elementos de continuidade, sendo que para isso é necessário não só intervir nas periferias de maneira a organizar o crescimento da cidade mas também não podemos deixar de parte a requalificação da cidade que herdamos e dos seus espaços mais centrais[94] de maneira a criar um sistema viável de crescimento da cidade.

[93] *Linch, Kevin. A imagem da cidade, Arte e comunicação. Editorial edições 70*

[94] *PORTAS, Nuno. Conceitos de Desenvolvimento Urbano. Jornal dos Arquitectos, n.º56/57, Abril/Maio, Lisboa 1987 pág.118 a 119*

Os CH passam a ter um papel fundamental nesta organização não tanto como elementos verticais como se verificava no modernismo, mas sim como elementos que constituem perímetros e delimitam os espaços urbanos.

É importante que os espaços que foram gerados anteriormente e que agora são "vazios urbanos" deixem de o ser, voltando a ser espaços organizadores de vida nas cidades, estabelecendo fortes relações entre o público e o edificado. O edifício tem de deixar de ser a unidade relevante, o CH como um todo é que tem de criar continuidades que façam *"…com o espaço público e os espaços privatizáveis, uma relação constante e com significado claro para os morados ou passantes."*[95].

Para a cidade é importante que os CH sejam pensados como uma parte integrante de um todo e nunca como uma parte individualizável, pois só com este pensamento poderemos aumentar a densidade qualitativa tão importante na vida urbana da cidade. O princípio passa por construir ou requalificar os conjuntos de maneira a que estes possam ter ou voltar a ter um papel fundamental na criação de vida urbana na cidade e por consequência uma continuidade unitária, apesar da estrutura da cidade ser fragmentária.

[95] *PORTAS, Nuno. Conceitos de Desenvolvimento Urbano. Jornal dos Arquitectos, n.º56/57, Abril/Maio, Lisboa 1987 pág. 115.*

6_Agradecimentos

A minha mãe pelo constante apoio e dedicação, sem a qual eu nunca poderia estar onde estou hoje.

Ao Cláudio e a Joana que em fazes distintas se deram ao trabalho de ler e reler a minha tese.

Ao meu orientador o meu especial agradecimento pelo acompanhamento e disponibilidade na realização desta dissertação.

A todas as pessoas que através do meu orientador me foram fornecendo material sobre o qual eu pudesse trabalhar.

Aos meus amigos que estando ou não presentes foram contribuindo com momentos de diversão.

A uma pessoa especial que constantemente me chamou à atenção e pela qual indirecta ou directamente possibilitou que esta chegasse a bom porto.

Ao meu amigo Marco que sempre me apoiou, chamando-me a realidade.

A todos aqueles que de alguma forma directa ou indirectamente contribuíram para a realização desta dissertação.

7_Bibliografia

AYMONINO, Carlo. O significado das cidades, editorial Presença, Lisboa 1984

ANNI GUNTHER e RUI TAVARES in Atlas histórico da ciudades europeas : Península Ibérica : Francia. Barcelona : Salvat, 1994-1996

ASCHER, François. Novos Princípios do Urbanismo/Novos compromissos Urbanos, editorial Livros Horizonte, Lisboa 2010

FERNÃO, Bernardo José. Projecto e Transformação Urbana do Porto em Época dos Almadas 1756/1813, editorial Faup Publicações

FERNANDO Távora in PORTAS, Nuno. Arquitecto Fernando Távora 12 anos na actividade profissional, Revista de arquitectura nº71.Lisboa Julho de 1971

FERREIRA BRITES, João Pedro. PLANEAMENTO URBANO E SISTEMA FUNDIARIO, A promoção pública e privada do tecido urbano do Porto no século XX uma interpretação. Ano 2008-2009

GÜNTHER NONELL, Anni. Porto, 1763/1852: A construção da cidade entre despotismo e liberalismo. Edições FAUP, 2002

GREGOTI, Vittorio. Território da Arquitectura, editorial Perspectiva, 2ª edição, ano 1972

INE, recenseamentos Gerais da População, 1864 a 1911 – Variação da população residente nas freguesias da Cidade do Porto 1864 a 1900

JACOBS, Jane. Vida e Morte das Grandes cidades Norte-Americanas, editorial São Paulo, Martins Fontes, ano 2000

KOOLHAS, Rem. Nova York Delirante, editorial Gustavo Gili, ano 2008

KOOLHAS, Rem. Cidade Genérica,

LINCH, Kevin. A imagem da cidade, Arte e comunicação. Editorial edições 70

MENDES, Manuel, Porto - Cultura da Cidade, Paisagem Doméstica, morfologias da Casa, 1895-1969

MERLIN, Pierre. Morphologie Urbaine et Parcellaire: Colloque D'Arc-Et-Senans, 28 Et 29 Octobre 1985, editorial Presses universitaires de Vincennes, Janeiro 1988

MOLA, Francesc Zamora. Serrats, Marta. Eduardo Souto de Moura Arquitecto, editorial Bertrand, ano 2010

OLIVEIRA, J.M. Pereira de. O Espaço Urbano no Porto, Condições naturais e desenvolvimento, editorial Afrontamento, ano 2007

O Congresso de 1948- Que fazer com estes 50 anos. Jornal Arquitectos nº186 Lisboa: Ordem dos arquitectos 1998

PACHECO, Elsa M. Teixeira – Os transportes colectivos rodoviários no Grande Porto. Revista da Faculdade de Letras do Porto – Geografia. Porto : FLUP, vol IV (1988)

PANERAI, Philippe R. Castex, Jean.Charles Depaule, Jean. Formas Urbanas: De la manzana al bloque, editorial Gustavo Gili, Barcelona 1986

Plano de Melhoramentos do Porto 1956-1966

PORTAS, Nuno. Notas sobre a intervenção na cidade existente, Artigo publicado na revista Quaderns d´Arquitectura y Urbanisme (COAB), n.º155, Dezembro de 1982. Versão Portuguesa em Sociedade e Território, n.º2, Fevereiro de 1985

PORTAS, Nuno. Conceitos de Desenvolvimento Urbano. Jornal dos Arquitectos, n.º56/57, Abril/Maio, Lisboa 1987

RAMOS, Luís de Oliveira. História Do Porto, editorial Porto Editora, ano 2000

RESENDE, M., A Evolução Territorial da Cidade do Porto e a Orientação a Seguir para a Urbanização das Zonas Residenciais, Porto,«Civitas», vol. 2, ano VIII, 1952

ROBERTS, Peter. Urban Regeneration: a handbook, editorial London: Sage, ano 2000

ROSSI, Aldo. A Arquitectura da cidade, editorial Cosmos Lisboa ano 1977

SECCHI, Bernardo. Primeira Lição de Urbanismo, editorial Perspectiva, ano 2006

SOLÁ-MORALES, Manuel de. De Cosas Urbanas, editorial Gustavo Gili, SL, Barcelona 2008

TEIXEIRA, Manuel C. Habitação Popular na Cidade Oitocentista, As ilhas do Porto, editorial Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian: Junta Nacional de Inv. Científica e Tecnológica, D.L. 1996

TOSTÕES, Ana. Os verdes Anos na Arquitectura Portuguesa dos Anos 50. Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 2ª edição 1997

V. Rio Fernandes, Alberto José. A cidade 25 anos depois: O comércio e a reestruturação Urbana do Porto in Cadernos de Geografia,nº17,1998 Coimbra. FLUC

VENTURI, Robert. Complejidad y contradicción en la Arquitectura. Editorial Gustavo Gili, SA, 2003 (primeira edição em 1972)

7.1_Créditos das Imagens

1 e 2- imagem do arquivo histórico do Porto- Casa do Infante

3-Imagem do arquivo histórico do Porto- Casa do Infante

4-http://doportoenaoso.blogspot.com/2010/07/planta-topografica-da-cidade-do-porto.html

5- Imagem do livro Plano de melhoramentos da Cidade d Porto 1956-1966

6-http://www.lilithgallery.com/arthistory/architecture/Haussmanns-Architectural-Paris.html

7- http://pedshed.net/?p=31

8-http://en.nai.nl/collection/view_the_collection/item/_pid/kolom2-1/_rp_kolom2-1_elementId/1_1036183

9-http://bertrandterlindeninarchitecture.wordpress.com/2010/03/01/giorgio-grassi-‘70-–-illustrations-4/

10- http://www.emprendewiki.com/tiki-browse_image.php?imageId=774

11-Vista Aérea do Google

12-Imagem do Arquivo histórico do Porto-Casa do Infante

13-Imagem do Arquivo histórico do Porto-Casa do Infante

14-http://doportoenaoso.blogspot.com/2010/08/o-porto-onde-eu-nasci-e-cresci2.html

15- O Porto visto do céu. 1ª ed . Lisboa : Argumentum