

Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura

UM BAIRRO MODERNO NO PORTO _ **O BAIRRO DE RAMALDE DE FERNANDO TÁVORA**

Diana da Silva Vasconcelos

Professor Orientador: Prof. Doutora Marta Maria Peters Arriscado de Oliveira

Ano Lectivo 2008/2009

Agradecimentos

À minha orientadora, um especial agradecimento por todo o acompanhamento, disponibilidade e rigor na realização desta dissertação.

Aos meus pais e irmã pelo constante apoio, incentivo e dedicação com que acompanharam a realização deste curso.

Ao Nuno pelos momentos de tranquilidade e apoio.

Aos meus amigos, pelos bons momentos de convívio e diversão, pelas trocas de experiência e conhecimento.

À Diana Vieira da Silva pela amizade especial e ajuda.

Ao Arquivo Histórico do Porto;

Ao arquitecto José Bernardo Távora e colaboradores pela disponibilidade na cedência de desenhos e documentação escrita.

A todos aqueles que de alguma forma contribuíram e ajudaram, directa ou indirectamente, na realização desta dissertação.

À Tia Carla.

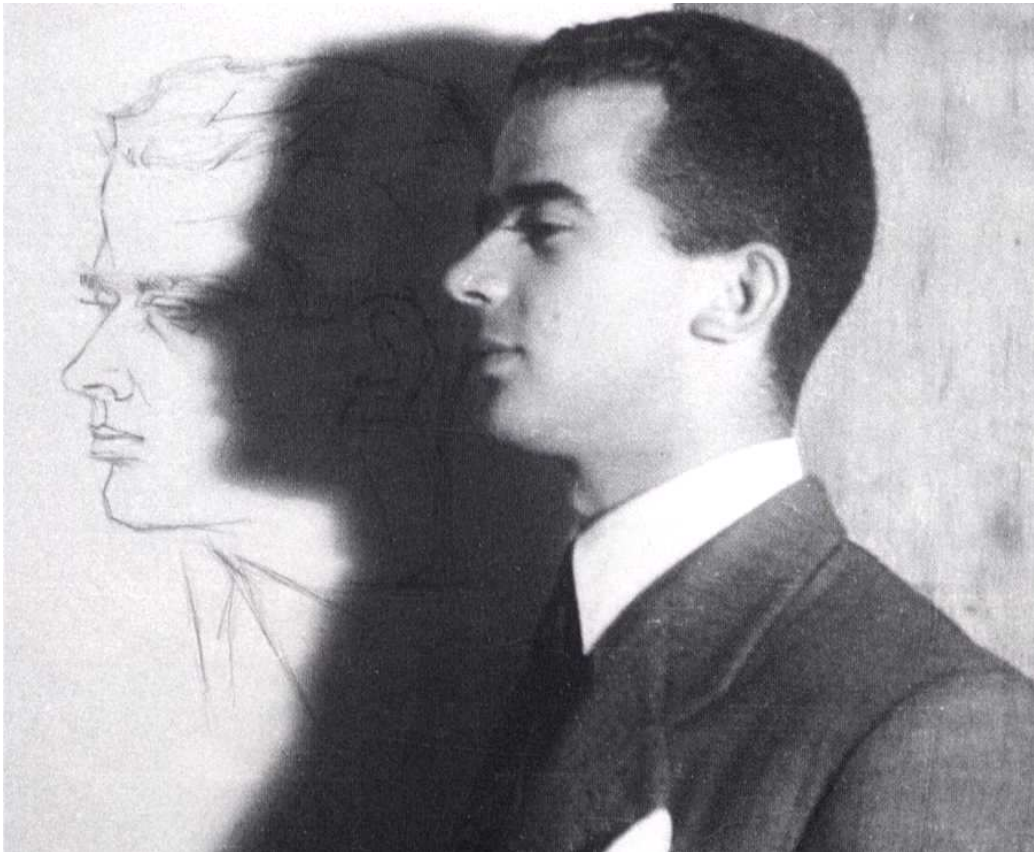
Dedicado

Ao Nuno, aos meus pais e irmãs

ÍNDICE

13/15	Resumo Abstract
17	INTRODUÇÃO
17/21	Objecto, Objectivo e Método
23	I _ CIDADE
25	1. Evolução da forma urbana _ transformação da cidade
29	1.1. Eixos de Expansão _ a expansão Almadina na evolução urbana da cidade
35	1.2. Expansão para Poente_ a Avenida da Boavista
41	1.3. A organização de um novo espaço urbano _ o Plano
47	II _ PLANO
51	2. O Plano Moderno da Unidade Residencial de Ramalde
53	2.1. Proposta e Programa _ aproximação ao lugar
59	2.2. Análise do Plano _ experimentação da modernidade
73	2.3. Um Plano Moderno _ relações com outras propostas
81	III _ BAIRRO
83	3. Um Bairro Moderno de Habitação Plurifamiliar
84	3.1. A identidade do bloco habitacional
105	3.2. Paralelos com Ramalde
114	IV _ TÁVORA
118	4. Lições da Modernidade _ Considerações Finais
122	V _ BIBLIOGRAFIA
132	VI _ CRÉDITO DE IMAGENS
138	VII _ ANEXOS

UM BAIRRO MODERNO NO PORTO _ **O BAIRRO DE RAMALDE DE FERNANDO TÁVORA**



I | Fernando Távora e seu auto-retrato

“Mas porque a arquitectura é acontecimento realizado, palpável, vivido, e não utópica concepção de papel ou de inteligência, só realizando se poderá elevar o nível da sua qualidade. São de aceitar os erros, as faltas, as demoras, nesta elaboração de uma arquitectura melhor; uma coisa porém, não é de admitir: a falta de persistência, de esforço constante por acertar, de procura de uma exacta relação entre a Obra e a Vida. E porque os Arquitectos do Porto possuem esse indispensável espírito, uma grande esperança anima a sua actividade.

“O Porto caminha para uma Arquitectura.”¹

Fernando Távora

¹ MANUEL MENDES citando Fernando Távora in 'Revista de Arquitectura', Ano I, nº0, Outubro de 1987, p.25.

RESUMO

A modernidade na obra de Fernando Távora tornou-se num ponto de partida.

A intenção de construir uma reflexão crítica sobre a produção arquitectónica moderna na Cidade do Porto indiciou o projecto do Plano e do Bairro de Ramalde como um caso paradigmático da descoberta e da aplicação do Moderno na obra de Távora e no contexto da cidade do Porto.

A apropriação de importantes referências nacionais e internacionais, que foram resultado da sua incessante procura de “*um referencial cultural regulador de uma última possibilidade de ordem*”² tornou-se fundamental para a construção crítica e projectual da sua própria modernidade.

Neste sentido, esta obra integra em si mesma a reflexão sobre as várias vertentes da proposta urbana e arquitectónica. Em 1952, Távora relembra este pressuposto: “*as grandes obras de Arquitectura e Urbanismo foram sempre modernas na medida em que traduziram exactamente, isto é, segundo uma relação perfeita, as suas condições envolventes.*”³ Em Ramalde, Távora trabalha com estas condições, estuda a cidade e cria o Bairro como unidade que faz parte dela.

A intenção inicial de “instalar comodamente 6000 habitantes” exigiu de Távora uma percepção global de todas as condicionantes do plano: de implantação, de relação com a cidade existente e, sobretudo, da realidade social, económica em que assentava o projecto.

O plano proposto por Távora viria a estar intimamente ligado a uma ideia clara de expansão da cidade para Poente. Associado ao grande eixo de ligação da cidade com o mar (Avenida da Boavista), o Bairro de Ramalde previa proporcionar a todos os seus habitantes uma nova e saudável relação do espaço habitável com os espaços públicos verdes e de lazer.

As premissas lançadas pelo Movimento Moderno, pelos debates internacionais de arquitectura, como os CIAM, pelo lançamento da Carta de Atenas e pela particular visão de Távora sobre o problema da habitação plurifamiliar em altura, assim como a introdução de casos de estudo similares constituíram a base para a análise e interpretação deste projecto. A questão da habitação mínima será em todos estes casos um ponto de referência para novas reflexões e experimentações em torno da questão da habitação.

Com um percurso ainda curto, mas muito intenso no que diz respeito a vontades e intenções, projectos como o Plano do Campo Alegre e o Plano para Ramalde aplicam já valores modernos que entram em diálogo com as características específicas do lugar e com a identidade própria de cada contexto físico e social. O mesmo se sucede em Ramalde. Ramalde é claramente o grande momento de cedência a uma nova linguagem arquitectónica, ligada a importantes transformações ideológicas, construtivas e formais, no entanto, a sabedoria de Távora no manuseamento e conhecimento dos valores próprios da arquitectura portuguesa permite que esta obra alcance uma coerência arquitectónica, ponderada entre as condicionantes locais e os valores da modernidade.

² FIGUEIRA, Jorge - *Escola do Porto : um mapa crítico*. Coimbra : Ed. DARQ, cop 2002, p. 37.

³ TÁVORA, Fernando - *Teoria geral da organização do espaço : arquitectura e urbanismo*. Porto : Faup Publicações, 1993, p. I I.

ABSTRACT

Modernity in the work of Fernando Távora became a starting point. The intention to build a critical reflection on modern architectural production in the city of Porto has indicted the draft Plan and the district of Ramalde, as a paradigmatic case of discovery and application of Modern in the work of Távora and in the context of Oporto. Ownership of major national and international references, which were the result of their incessant demand for “*a cultural reference for regulating the last chance to order*”⁴ became central to the critical and projectual construction of its own modernity.

In this sense, this work integrates itself a reflection on the various aspects of urban and architectural proposal. In 1952, Fernando Távora restates this assumption “*the great works of Architecture and Urbanism have always been modern as they translated exactly, that is, according to a perfect relationship, the surrounding conditions.*”⁵ In Ramalde, Távora works with these conditions, studies the city and creates the district as a unit that is part of it.

The original intention of “install 6000 people comfortably” required Távora a global perception of all the constraints of the plan: the deployment, the relationship with the existing city and especially the social, economic principles underlying the project. The plan proposed by Távora would be closely linked to a clear expansion of the city to West. Associated with the long axis connecting the city to the sea (Avenida da Boavista), the district Ramalde expected to provide all its people a new and healthy relationship of the living space with green public spaces and leisure.

Assumptions released by the Modern Movement, the international discussions of architecture, such as CIAM, the launch of the Athens Charter and the particular vision of Távora on the issue of multifamily housing in height, and the introduction of similar case studies formed the basis for the analysis and interpretation of this project. The issue of minimal housing will be in all these cases a reference point for new thinking and experimentation around the issue of housing.

With a route still short but very intense with respect to wills and intentions, projects such as the Campo Alegre Plan and the Plan for Ramalde already apply modern values that enter into dialogue with the specific characteristics of the place and the identity of each physical and social context. The same happens in Ramalde. Ramalde is clearly providing a new architectural language, linked to major ideological, formal and constructive transformations. The wisdom of Távora in handling and knowledge of the eigen values of Portuguese architecture allows this work to reach a consistent architectural weighted between local conditions and values of modernity.

⁴ FIGUEIRA, Jorge, Op. cit. (2), p. 37.

⁵ TÁVORA, Fernando, Op. cit. (3), p.11.

INTRODUÇÃO

Objecto

UM BAIRRO MODERNO NO PORTO _ O BAIRRO DE RAMALDE DE FERNANDO TÁVORA

Objectivo

O despoletar de um forte interesse pela produção Moderna na arquitectura da cidade do Porto constituiu um dos pontos de partida para a definição deste caso de estudo. A visão renovadora de Fernando Távora, no contexto de uma segunda geração de arquitectos portugueses tinha implícita a necessidade de definir novos campos de trabalho e de procura de uma nova realidade arquitectónica, mais próxima da sociedade, de uma nova modernidade e de uma compreensão clara das especificidades da Arquitectura Portuguesa.

O tema central desta dissertação diz respeito ao estudo específico do Bairro de Ramalde e do seu respectivo plano, realizado entre os anos de 1952 e 1960, como caso exemplar da aplicação e validação dos valores modernos num contexto espacial e social bastante particulares da cidade do Porto.

A figura de Fernando Távora torna-se a chave para a transformação e validação de uma nova e rigorosa visão de modernidade. Távora desenvolve um conjunto habitacional estruturado segundo directrizes claras da sua envolvente, com os seus blocos soltos dispostos livremente sobre um espaço verde, com um ponto central de lazer, comercial e educacional que se articula com toda a proposta. Em Ramalde, Távora não se limita à procura de uma modernidade transformadora. A importância das condicionantes e condições do espaço físico em que se insere, origina uma obra que sintetiza a integração de todas as partes no projecto e assume uma identidade própria num contexto urbano mesclado por formas e intervenções diferenciadas e ainda muito pontuais. Desta forma, o desenvolvimento de uma nova tipologia habitacional para a transformação da escala urbana da cidade e para “*uma imagem de cidade mais contemporânea*”⁶ assenta numa coerência projectual, programática e arquitectónica.

Neste sentido, o objectivo de falar de Távora, da sua aprendizagem e das suas problemáticas enquanto arquitecto é fazê-lo num âmbito particular e específico da sua identidade e cultura e num âmbito internacional mais alargado, tendo em conta, as suas referências, as suas reflexões à luz de uma visão internacional, moderna e progressista da arquitectura.

A arquitectura como a de Távora “*que não corrói nasce da capacidade de emoção. E essa, sem dúvida, é uma capacidade universal.*”⁷

⁶ TOSTÕES, Ana, *Os verdes anos na Arquitectura Portuguesa dos anos 50*, 2ª ed, Porto : Faup Publicações, 1997, p..71.

⁷ ÁLVARO SIZA in Fernando Távora. Lisboa : Blau, [cop.1993], p.69.

Metodologia

A metodologia utilizada para a compreensão e interpretação do caso de estudo estrutura-se em três partes. Esta divisão diz respeito a uma sectorização das várias fases que foram determinantes para uma reflexão crítica da obra: a Cidade, o Plano e o Bairro.

Primeiramente, partimos de uma análise evolutiva da área da cidade onde se insere o Bairro de Ramalde. Procuramos perceber as motivações e as condicionantes de uma expansão, que propôs novas direcções e novos modelos urbanos para a cidade. Pretende-se assim falar da expansão Almadina como momento de definição de uma nova estrutura urbana para a cidade; a expansão para Poente que reinterpreta a ideia dos grandes eixos de expansão e se lança até ao mar, criando novas áreas urbanas e, por fim, o lançamento de planos urbanos que pretendem, num período moderno, consolidar a expansão da cidade ocorrida até então.

Os novos limites da cidade, o desenvolvimento de novas infra-estruturas de circulação e transportes originaram o surgimento e dinamização de novas zonas urbanas. O resultado desta expansão é a ocupação por parte da indústria e da habitação de núcleos rurais nas proximidades dos mais importantes eixos de expansão da cidade. O lançamento da Avenida da Boavista define o eixo mais importante de ligação da cidade com o mar e, neste sentido, é um novo ponto de estruturação da cidade.

Desta forma, é importante perceber a contextualização deste projecto na cidade, nomeadamente no que diz respeito a iniciativas similares realizadas em igual período; perceber em que lugares estratégicos se inserem; sobre que pressupostos são projectados; quais as preocupações tipológicas e funcionais das habitações tendo em conta o seu carácter limitado; e qual a abordagem destes novos planos comparativamente à visão moderna e humanizada do Bairro de Ramalde.

Após um conhecimento específico da área de implantação no contexto evolutivo da cidade impõe-se compreender de que forma o Plano proposto para Ramalde se insere e se adequa à área de implantação e se torna parte integrante do desenho urbano da cidade. A transição clara da escala de análise da cidade para a escala do Plano requer uma aproximação específica às directrizes urbanísticas, conceptuais e arquitectónicas deste Plano.

Torna-se determinante compreender, também, os alicerces desta nova visão urbana e, sobretudo, de que forma o papel da Modernidade em Portugal determinou um caminho para o desenvolvimento do planeamento habitacional em Portugal. Abordamos, assim, casos como o Plano de Alvalade e o Plano do Campo Alegre, que pela sua proximidade temporal se aproximam do caso de estudo.

As questões específicas dedicadas à implantação do Bairro, dos seus limites, aos programas antecedentes para o local, às intenções de Távora para a concretização do plano definem o corpo central deste capítulo que propõe uma compreensão da importância do plano para a definição de uma estratégia global de intervenção que respeita as especificidades do lugar, as condicionantes e as referências assumidas pelo projecto.

Por último, pretende-se desenvolver uma análise crítica e comparativa das características particulares do bairro. A última escala abrangida nesta reflexão diz respeito a uma abordagem compositiva, formal, construtiva e tipológica do edifício, ou seja, do bloco habitacional, dos seus espaços de circulação, do espaço interno do fogo.

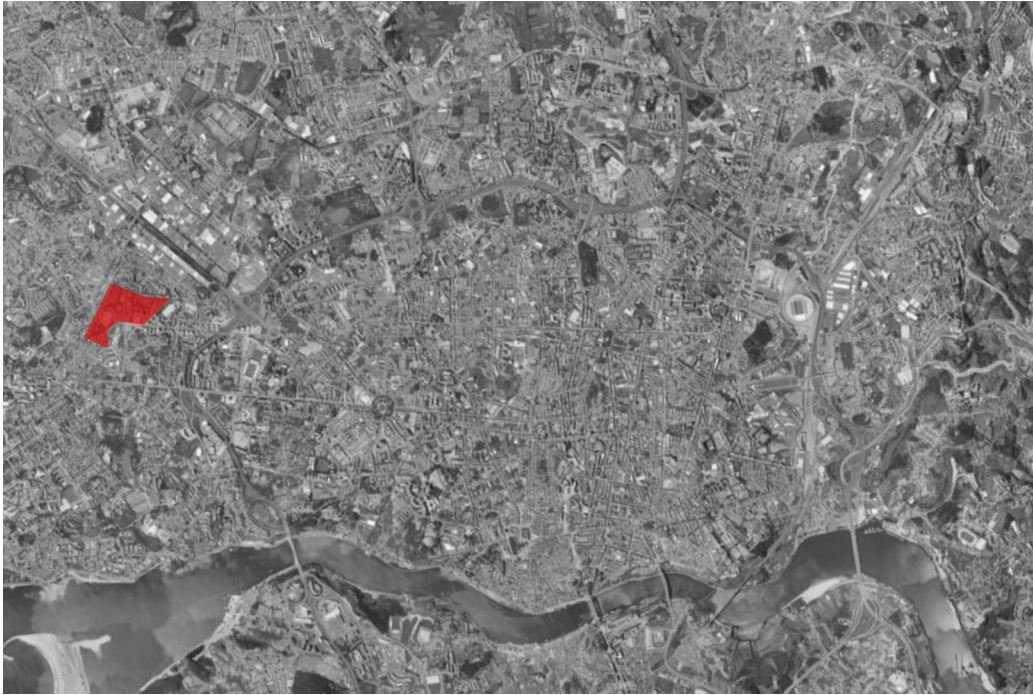
Focar-nos-emos de forma conclusiva, na personalidade de Fernando Távora, enquanto homem de múltiplos saberes e interesses. Deste facto, destaca-se a sua capacidade de compreender e absorver a realidade que o rodeia, de traduzi-la na sua arquitectura de forma impar ao criar um caminho próprio, aberto à procura, à modernidade, não como verdade conclusiva, mas como base crítica e construtiva da obra.

A sua postura será neste início e ao longo de todo seu percurso, a posição de quem a acredita na *"condição de ser moderno para poder ser validamente português"*⁸.

⁸ LUIZ TRIGUEIROS in Fernando Távora. Lisboa : Blau, [cop.1993], p.24.

CAPÍTULO I _ CIDADE

Um momento na evolução urbana do Porto



2 | Vista aérea da cidade do Porto com localização do Bairro de Ramalde

I_CIDADE

I. Evolução da forma urbana _ transformação da cidade

“O Porto é uma cidade que se espreguiça até à Circunvalação, numa grandeza mais idealizada que uma real extensão. Uma estrutura que consolida o que herda, mas rasga o que lhe sobra em superfície como forma de prever, gerar, garantir acessibilidades numa urbanização arrastada, uma infra-estruturação algo elementar – espaço público, pavimentação, arborização, águas, saneamento, transportes. Um assentamento que sugere continuidade, mas é marcado pela descontinuidade de gestos de traçado, pela fragmentação da malha, pela escassez de tecido regular em extensão. Uma aglomeração que sugere uma ocupação de distribuição espaçada, periodizada, localizada pelo tempo da necessidade. Uma concentração espalhada pelo território, no terreno que sugere uma geografia de passagens, uma compactação à medida da iniciativa, do interesse nem sempre muito colectivo ou público.”⁹

A relação da Obra com o seu território, com as características físicas particulares a cada lugar, a cada cidade, constituiu desde sempre um ponto fundamental para o estudo e enquadramento das obras no seu contexto físico específico.

A cidade, como refere Manuel Mendes, é reflexo de uma fusão de vários acontecimentos, de várias intervenções contínuas ou descontínuas no seu tempo, que ao longo do seu desenvolvimento foram definindo a sua imagem e o seu ‘sentido de cidade’.

A necessidade de recorrer à sua história, ao estudo do seu desenvolvimento e expansão prende-se essencialmente com a intenção de compreender a evolução do lugar e as condicionantes que interferiram na concepção deste projecto em estudo.

O Bairro de Ramalde constituiu uma destas intervenções que, no seu tempo, definiu uma nova mancha e contribuiu para a sucessiva consolidação de uma escala nova para a cidade.

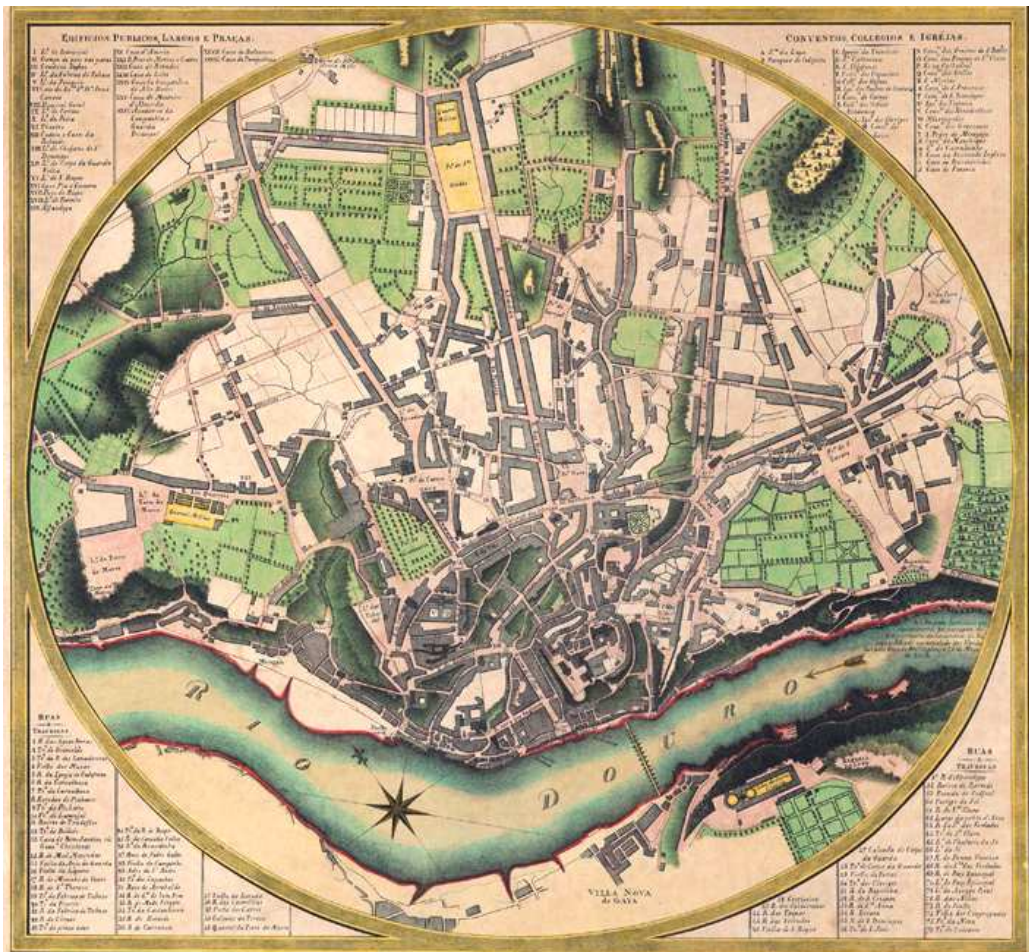
Os vazios urbanos permitiam à cidade a criação e definição de novos núcleos urbanos, de novas centralidades que rompiam os limites da cidade histórica e desta forma, cada projecto, cada acto espontâneo ou não de urbanização constituía um novo momento de releitura e percepção da globalidade da cidade.

A evolução morfológica da cidade é fruto de um crescimento com base numa “centralidade fundadora” que se abre ao território, ultrapassando o perímetro de afirmação fundacional através de um radiocentrismo que formalizou os primeiros impactos de expansão e de concentração urbana na proximidade destas linhas de fundação.¹⁰ Assim sendo, sucede-se uma interdependência entre o novo e antigo, entre a operação cirúrgica na rua e no quarteirão (da malha) e a grande intervenção urbana de expansão e densificação em altura (fragmentação e dispersão da malha).¹¹

⁹ MENDES, Manuel, in *Revista História*, Arquivo Histórico do Porto, Setembro 2001, p.39.

¹⁰ MENDES, Manuel in *Primer Seminario Docomomo Ibérico - La habitación y la ciudad modernas : rupturas y continuidades : 1925-1965 : actas*. Zaragoza : Docomomo Ibérico, 1997, p.60.

¹¹ MENDES, Manuel Op. cit. (10), p.39.



3 | «Planta Redonda» de 1813, de George Black, primeira planta conhecida da cidade, representativa das intervenções dos Almadás

Destacaremos assim, três momentos decisivos para a caracterização da evolução histórica da cidade e da área em estudo: a expansão Almadina e a consolidação de uma imagem da cidade extramuros; a expansão para Poente através da Avenida da Boavista, como consequência do lançamento de um novo eixo que articulará a direcção radial da expansão Almadina com uma nova direcção de expansão da cidade; e os planos entre os anos 30 e 40 na definição de uma imagem unitária e funcionalmente estruturada da cidade.

Para tal, recuaremos ao momento da evolução urbana do Porto em que se assinalam de forma clara novas directrizes de crescimento da cidade. Referimo-nos evidentemente à contribuição da expansão Almadina para o desenvolvimento da cidade e para o despoletar de novas e grandes iniciativas urbanas extramuros.

Tendo em conta que a inserção do Bairro de Ramalde na cidade diz respeito a uma implantação na zona Poente da cidade destacaremos, igualmente, a importância de novos rompimentos e novas estruturas, como a Avenida da Boavista, na expansão da cidade para Poente e na definição do actual limite físico da cidade do Porto, o limite da Circunvalação, que assinala uma das mais importantes intervenções do século XIX. A forma como a Avenida da Boavista vem romper com zonas predominantemente rurais possibilita que a cidade passe a viver e a estabelecer uma nova relação com o mar e com uma zona Poente ainda muito pouco urbanizada.

A importância destas intervenções na definição de uma imagem moderna, transformadora e consolidada da cidade de hoje esteve também implícita, não só na criação de infra-estruturas de expansão, como também no surgimento de novas áreas, industriais, habitacionais, que se desenvolveram com base nestas infra-estruturas e no limite físico da Circunvalação e dinamizaram as relações entre diferentes pólos da cidade (comercial, industrial e marítimo), como o caso do Porto de Leixões no século XX.

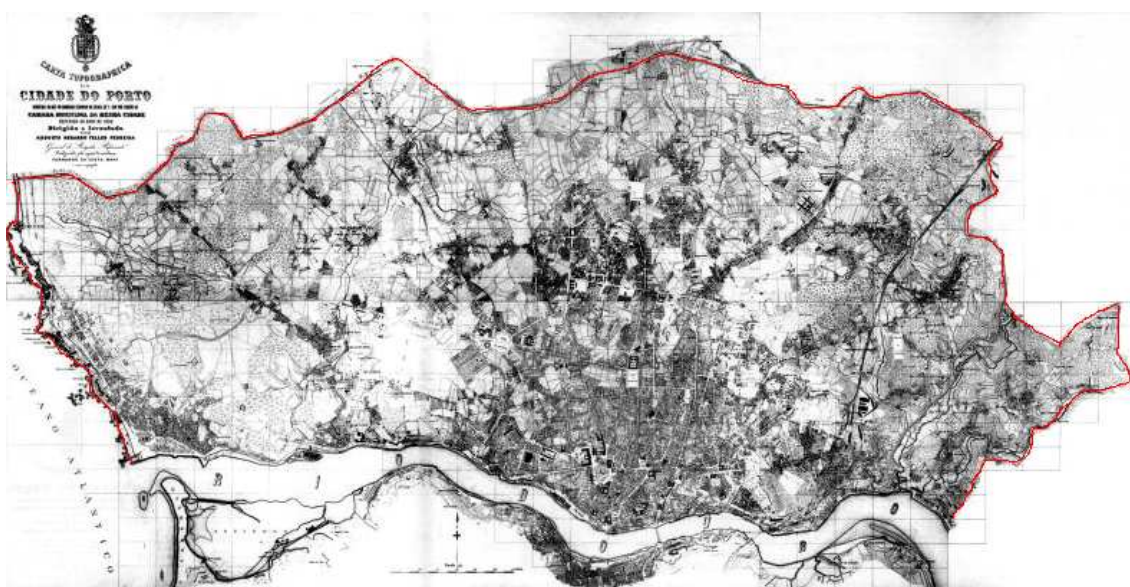
Na definição e consolidação da cidade, os planos desenvolvidos entre a década de 30 e 40 assumirão igualmente um papel decisivo na estruturação dos diferentes espaços que a constituem, como refere Pereira de Oliveira, *espaços construídos e espaços livres* (de circulação e verdes)¹².

*“Desta forma o plano urbano de uma cidade é a expressão concreta das relações posicionais dos espaços construídos, de circulação e verdes num dado momento, e como os diferentes arranjos resultantes dessas relações posicionais é que podemos chamar tipos de estrutura, assim, o plano urbano é um complexo de estruturas espaciais integradas”*¹³.

A intervenção em Ramalde diz respeito a uma memória, a uma história urbana evolutiva, a uma série de intenções e intervenções anteriores que de alguma maneira determinaram as directrizes do seu projecto e desta forma, parece fazer todo o sentido iniciar esta leitura no contexto evolutivo da cidade. Assim sendo, remetemo-nos a diferentes momentos que se tornaram essenciais para a configuração da cidade até ao momento em que surge o Bairro de Ramalde.

¹² OLIVEIRA, J. M. Pereira de - *O espaço urbano do Porto : condições naturais e desenvolvimento*. Porto : Afrontamento, 2007, p.346.

¹³ Idem, p.347.



4 | Planta topográfica de 1892, primeiro registo cartográfico rigoroso de toda a área de Administração Municipal. Foi o elemento fundamental para o planeamento urbanístico futuro
Nesta planta é visível que a área periférica ao núcleo central da cidade continua ainda muito ruralizada. São essencialmente visíveis os eixos de saída e expansão da cidade. No entanto está já estabelecido o limite da Circunvalação como também está já lançada a Avenida da Boavista. Desta forma, pressente-se já a importância deste grande eixo na definição do território a Poente da cidade.

1.2. Eixos de Expansão _ a expansão Almadina na evolução urbana da cidade

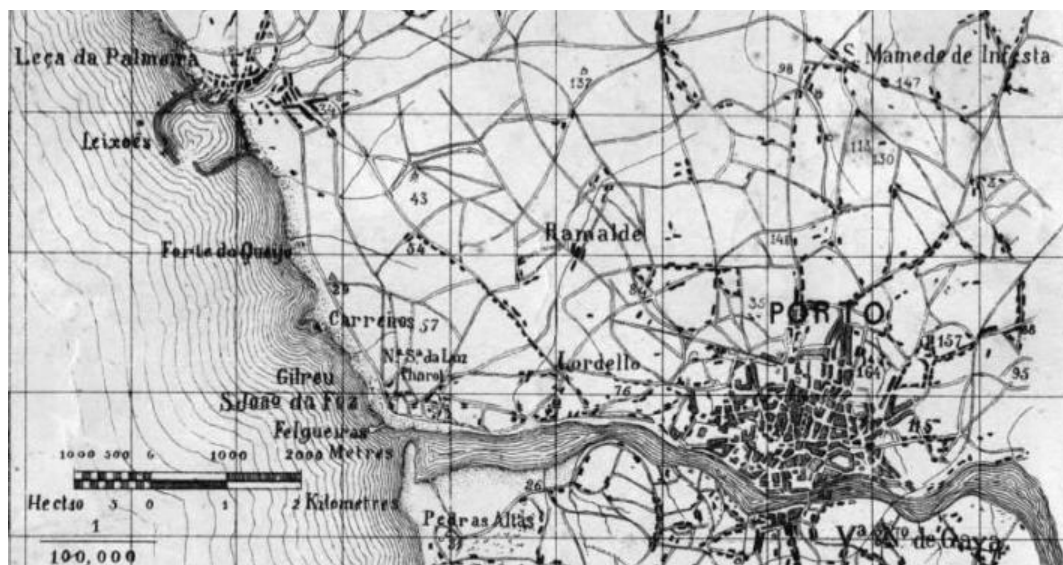
Estas várias intervenções ocorridas neste período tornaram-se fundamentais para a consolidação no século XX de toda uma expansão urbana assente nos grandes eixos estrategicamente direccionados, na implantação industrial e nas grandes iniciativas ao nível da habitação social e económica da cidade. A evolução urbana a que esteve sujeita a cidade do Porto, excluindo alguns casos que na proximidade com o rio assumiram um desenvolvimento independente, esteve sobretudo relacionada com a intervenção dos Almadás. A consolidação do tecido urbano partiu de uma matriz radiocêntrica que se apoiava nas antigas estradas de saída da cidade cuja orientação originou uma disposição radial da nova urbanidade e cujo desenho constituiu um ponto de apoio fundamental a muitos projectos urbanísticos delineados para a cidade.

No século XVIII a cidade está ainda voltada para o seu interior, mas ainda em meados deste século rompe definitivamente os seus limites. A colocação estratégica das portas da muralha indicava já uma possível expansão radiocêntrica que permitiria o acesso às zonas rurais mais afastadas da cidade. A crescente sobrelotação e o forte desenvolvimento económico fruto da actividade mercantil e comercial da cidade e principalmente da produção e exportação do Vinho do Porto foram os principais motivos para uma determinante transformação urbana. O próprio rio Douro assume uma grande importância na evolução da cidade, as suas condições naturais e artificiais mostraram-se fundamentais para o estabelecimento de actividades comerciais do porto fluvial com a cidade.

Neste período, por iniciativa Almadina, “*procede-se à abertura de novas artérias, sofrendo a Cidade grande transformação no seu sistema viário e na sua dotação de edifícios públicos.*”¹⁴ Até inícios do século XIX, as intervenções urbanísticas estão exclusivamente a cargo da Junta de Obras Publicas, nomeadamente de João de Almada. A sua intervenção previa uma nova abordagem ao desenho da estrutura urbana da cidade privilegiando questões como a salubridade, a higiene e a adequação funcional dos espaços de circulação aos espaços edificados. “*Os planos parcelares que a urbanizam em pontos estratégicos (Junta das Obras Públicas), assim como uma nova gestão político-administrativa e jurídico-financeira, correspondem a um modelo urbano perfeitamente enraizado nos ideais da arquitectura iluminista.*”¹⁵ Uma das principais alterações criadas por estas novas políticas seria a criação de planos urbanos que desenvolvessem uma rigorosa e unitária relação entre o principal elemento de desenho urbano, o *espaço público* (a rua) e o resultante, o *espaço construído* (o edificado). O desenho do edificado deveria corresponder a uma unidade da volumetria arquitectónica no espaço urbano da cidade, ou seja, do desenho da fachada com a própria rua. Neste período, a estrutura edificada é ainda baseada no esquema do lote estreito e profundo com logradouro e com lotação em vários pisos para habitação unifamiliar ou plurifamiliar.

¹⁴ 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.

¹⁵ GONGALVES, José Fernando - *Edifícios modernos de habitação colectiva, 1948-61 : desenho e standard na arquitectura portuguesa*, Barcelona, 2007, p.48.



5 | Planta de 1892

A relação entre o núcleo central da cidade e o Porto de Leixões é neste período realizada por estradas que atravessam os núcleos rurais a Poente da cidade. Dois anos mais tarde é definido o limite da Circunvalação.

Apesar das suas intervenções visarem também o ordenamento dos espaços interiores à Muralha Fernandina, o seu maior legado apresentou-se na expansão da cidade para o seu exterior. Como nos refere José Fernando Gonçalves, “a construção da cidade assenta, pois, na intervenção privada que, progressivamente, e à medida das necessidades, vai crescendo a partir da estrutura fundiária com as directrizes ditadas pelas vias propostas no tempo dos Almadás.”¹⁶

A opção por uma expansão assente em fortes eixos radiais, ou seja, nas antigas vias de saída da cidade para Matosinhos, Vila do Conde, Braga, Guimarães e Penafiel, deu origem a uma expansão urbana ancorada ao longo destas vias que serão essenciais para um parcelamento regular do edificado e para a comunicação destas antigas estradas de saída da cidade com as novas vias de circulação.¹⁷ A malha ia-se definindo e consolidando através de uma articulação entre as sucessivas artérias secundárias que foram sendo criadas (que ao longo dos tempos definiam novos limites para a cidade, num esforço de relaciona-las com as vias radiais mais importantes).

Primeiramente, através de um novo eixo viário Norte-Sul que procura ligar a antiga Praça da Ribeira à nova praça de exercícios militares extramuros, a Praça de Santo Ovídio, e através da criação de novas ruas que se transformarão em eixos fundamentais desta expansão: a Rua Nova de São João e a Rua do Almada. Este “carácter radial da infra-estrutura geral do plano urbano do Porto pode ser também evidenciado pela própria dinâmica da evolução.”¹⁸

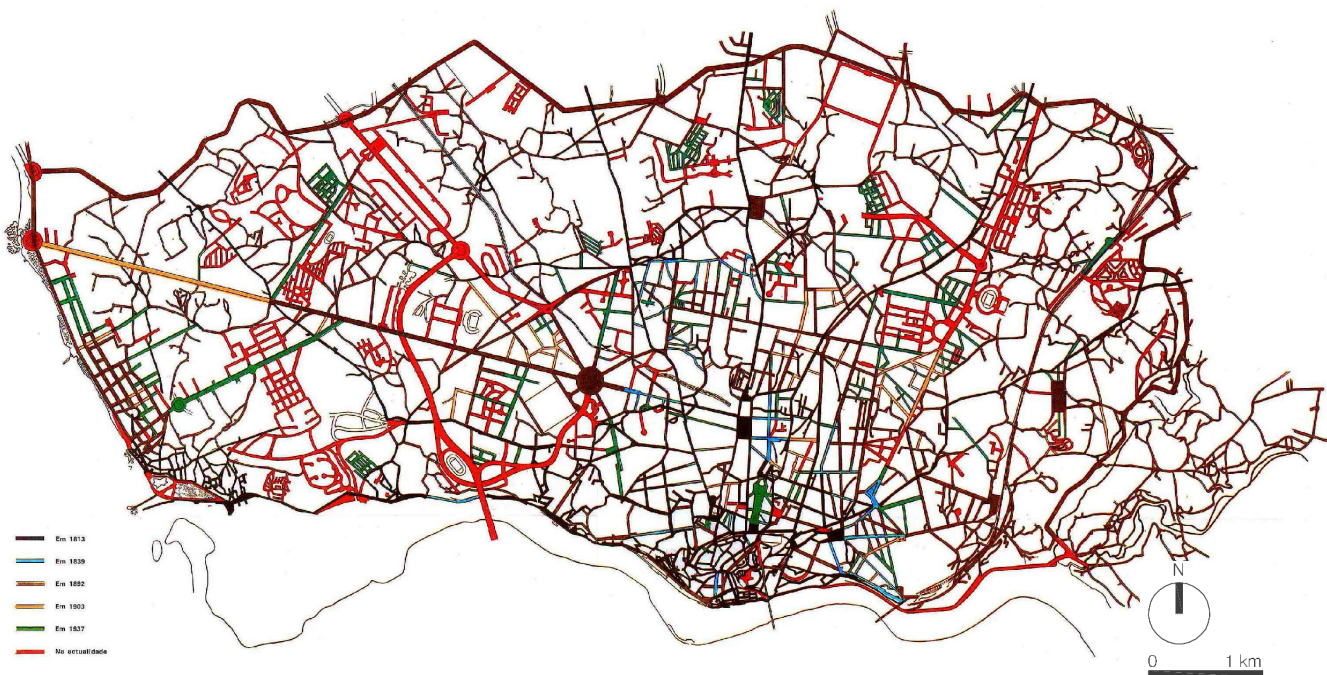
Em pleno século XIX a expansão extramuros está cada vez mais consolidada devido ao crescente número de população na cidade, como também devido ao forte desenvolvimento industrial que dá origem à instalação de núcleos fabris espalhados pelas áreas rurais que incentivavam uma deslocação para a periferia. As estradas extramuros passam a constituir os primeiros grandes pontos de implantação das novas áreas residenciais. Desta forma, são atraídas para as cidades industrializadas as populações rurais que se deslocam em busca de trabalho. As zonas do Bonfim, Cedofeita, Lordelo do Ouro, Massarelos e Ramalde entre outras tornaram-se zonas favoráveis à implantação de fábricas, oficinas e outras actividades industriais. Consequentemente, as áreas ruralizadas e a cidade tradicional passam a incorporar habitações operárias organizadas em bairros e ‘ilhas’ na proximidade da sua respectiva área laboral.

Neste sentido, o desenvolvimento da cidade e o surgimento de novos limites assumem-se, neste período, como um reflexo de algumas importantes transformações: a expansão e a consolidação das actividades industriais na periferia da cidade, e consequentemente das áreas habitacionais, ao mesmo tempo, que se desenvolvem algumas infra-estruturas, como a Avenida da Boavista que se torna determinante na ligação do centro com a Foz (a Foz Velha e a Foz Nova), a área mais a Poente da cidade que funciona como primeiro ponto balnear de veraneio e ida a banhos.

¹⁶ GONGALVES, José Fernando, Op. cit (16), p.49.

¹⁷ ANNI GUNTHER e RUI TAVARES in *Atlas histórico da cidades europeas : Península Ibérica : França*. Barcelona : Salvat, 1994-1996, p. 132.

¹⁸ OLIVEIRA, Vítor Araújo de, *A evolução das formas urbanas de Lisboa e do Porto*. Porto : FAUP, 2004, p. 87.



6 | Planta da Evolução do Espaço Urbano do Porto; Eixos de Expansão da cidade (Planta de J. M. Pereira de Oliveira)

O novo traçado “regulariza ou substitui antigas vias, contempla medidas de higienização, de reconversão funcional do tecido existente e promove um programa de edifícios públicos que marca a renovação da imagem da cidade.”¹⁹

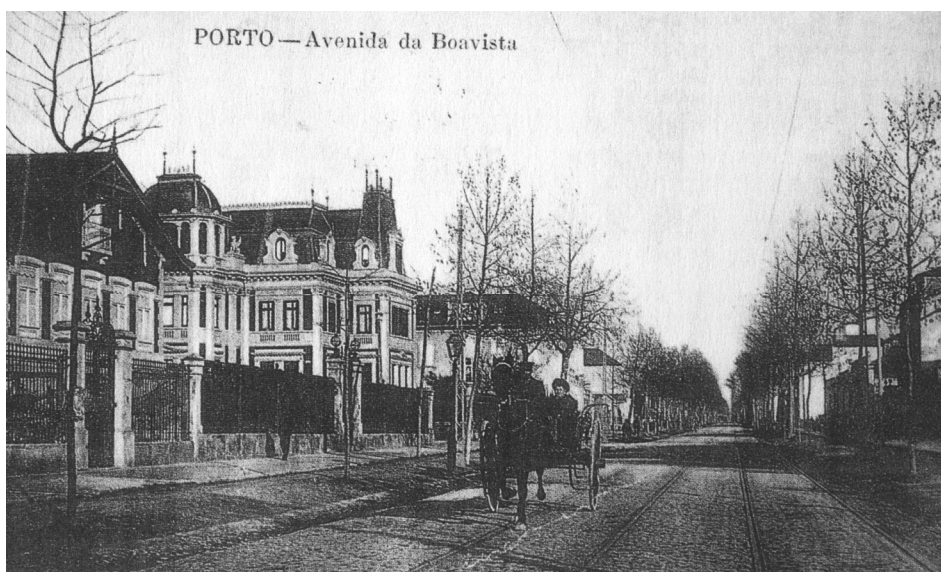
Muitas destas intervenções reflectiam o carácter pontual das iniciativas. A escala de intervenção era diversa e oscilava entre a criação de grandes infra-estruturas, de edifícios e jardins públicos, a articulação da cidade com o mar e a execução de projectos de higienização dos bairros mais insalubres da cidade.

Desta forma, a tentativa de desenhar um novo centro extramuros para a cidade originou um novo crescimento assente no surgimento de vários anéis que foram definindo e delimitando o espaço urbano da cidade. Através do surgimento de novos equipamentos públicos, novas indústrias, de um novo centro político e cultural, a cidade pôde concretizar a ideia de uma nova centralidade à cota alta, relacionada com as mais modernas acessibilidades (pontes) e transportes e com uma nova zona de fixação das funções político-administrativas da cidade (uma grande praça para os Paços do Concelho).

¹⁹ ANNI GUNTHER e RUI TAVARES, Op. cit. (18), p. 132.



7 | Avenida Boavista nos inícios do século XX



8 | Avenida Boavista nos inícios do século XX

É visível nesta imagem a relação que o edificado, no início do século XX, estabelece com a Avenida da Boavista. Duas linhas laterais de árvores alteram a escala da avenida e aproximam o edificado.

1.2. Expansão para Poente _ a Avenida da Boavista

O desenvolvimento e a expansão sucessiva para a parte Poente da cidade ficou em grande parte a dever-se à necessidade de a cidade se apropriar da sua costa de mar e de potenciar novas actividades e permitir um maior desenvolvimento económico, social e cultural da cidade. São construídos em zonas dispersas do Porto edifícios singulares, que de certa forma anunciam a sua expansão e a consolidam, assim como vão sendo sucessivamente implantadas áreas fabris que prevêem incrementar a industrialização na cidade. O seu surgimento tornar-se-á numa das mais importantes intervenções na definição de um novo espaço urbano da cidade.

Como pode verificar-se na planta de George Black, de 1813, “a Rua da Boavista atingia a Rua de Cedofeita e o seu prolongamento para N, ou seja a Rua Barão de Forrester. Um projecto de 1825 (fig. 14) dá-nos preciosa indicação sobre o seu prolongamento para W. Nele se diz tratar-se de um «projecto da continuação da Rua da Boavista e suas travessas, desde o Passal do Priorado de Cedofeita, até ao Caminho que vai do sitio do Bom Sucesso para Francos freguesia de Ramalde», mostrando que a rua já fora aberta desde o ponto em que a vemos na planta de Black até à Rua Santa Isabel, uma das que era proposta cimo sua travessa.”²⁰

Criada como extensão da Rua da Boavista, a Avenida da Boavista vai representar a ligação da cidade com o mar (à zona balnear da Foz) e a toda uma parte da cidade em desenvolvimento, fruto também do surgimento do Porto de Leixões. A partir deste momento a relação da cidade com o mar é totalmente alterada, por um lado devido à transformação da zona da Foz numa área de veraneio privilegiada, de ida a banhos de características excepcionais para a implantação da habitação nobre da cidade e por outro, devido às transformações ocorridas na transferência de grande parte da actividade comercial para o Porto fluvial de Leixões, em finais do século XIX.

Esta iniciativa advém da implementação de um plano nacional de melhoras dos portos marítimos e da criação de novas infra-estruturas ferroviárias. “As novas infra-estruturas ferroviárias e a construção do Porto de Leixões são uma resposta à dinâmica económica regional. A nova Circunvalação define os limites administrativos e estabelece uma articulação entre as principais vias de acesso à cidade”, entre 1872 e 1940, “a rede de comboios constituiu o único sistema de transportes colectivos que servia as periferias Norte, Noroeste e o novo Porto Atlântico.”²¹

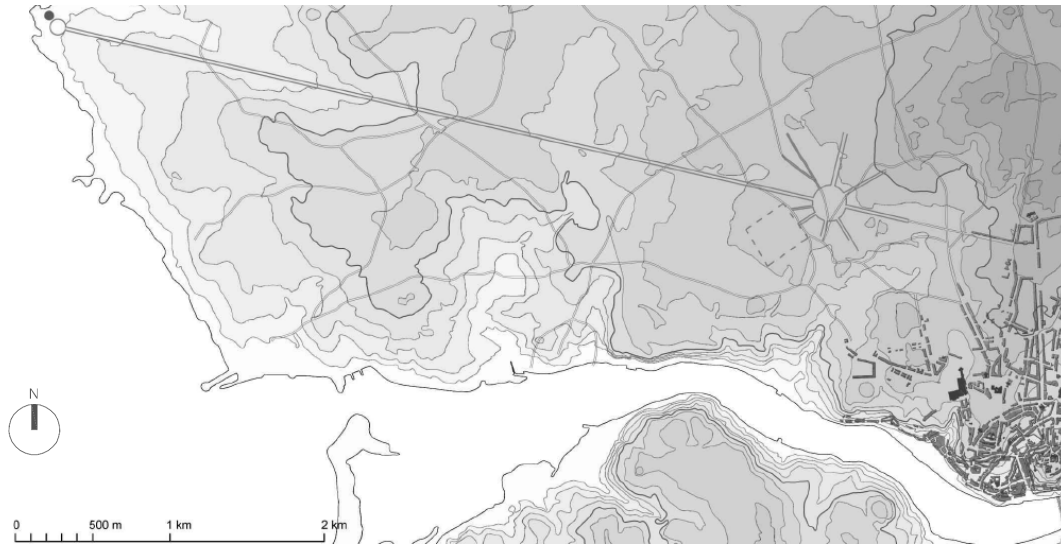
A abertura da Rua da Boavista, retomada em 1854²², é o grande arranque para a criação de um novo eixo de expansão da cidade, por meio de um terreno pouco acidentado, “o traçado da Rua da Boavista apresenta uma característica que o singulariza: a sua direcção”, e “definirá, no futuro, um eixo (este bem concreto) de expansão da cidade para poente, paralelo ao Rio Douro, duplicando assim a via que desde sempre articulava a cidade com o seu território de influência.”²³

²⁰ OLIVEIRA, J. M. Pereira de, Op. cit. (13), p.292.

²¹ ANNI GUNTHER e RUI TAVARES Op. cit. (18), p. 136.

²² Idem, p. 136.

²³ GÜNTHER NONELL, Anni - Porto, 1763/1852 : a construção da cidade entre despotismo e liberalismo. 1ª ed. Porto : Faup Publicações, 2002, p.182/183.



9 | Topografia da parte Poente da cidade, com representação da Avenida e Rotunda da Boavista



13 | Planta de 1854

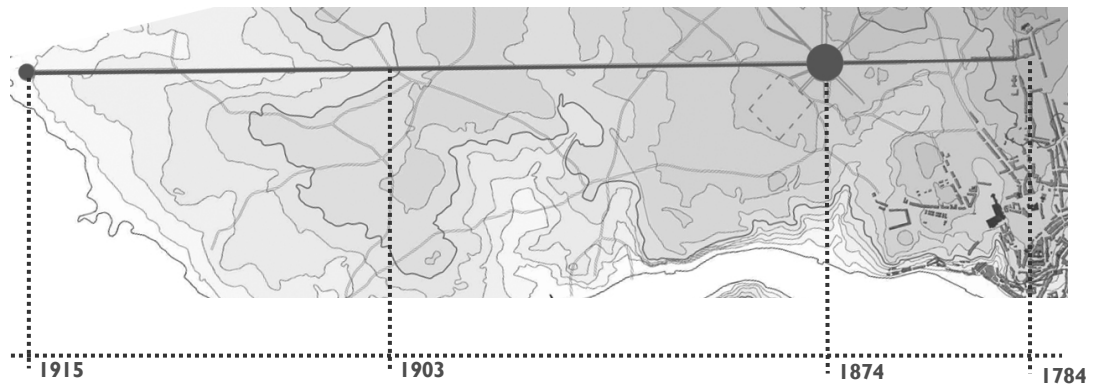
11 | Representação Rua da Boavista na Planta "Redonda" de George Black, 1813, o início da expansão para Poente

12 | Representação Rua da Boavista na Planta de 1825

13 | Início da Avenida da Boavista, projecto de 1854. Eixo fundamental do prolongamento da Rua da Boavista e da expansão da cidade para Poente



16 | Planta actual, Rua, Rotunda e Avenida da Boavista



10 | Cronologia do surgimento e crescimento da Rua, Rotunda e Avenida da Boavista

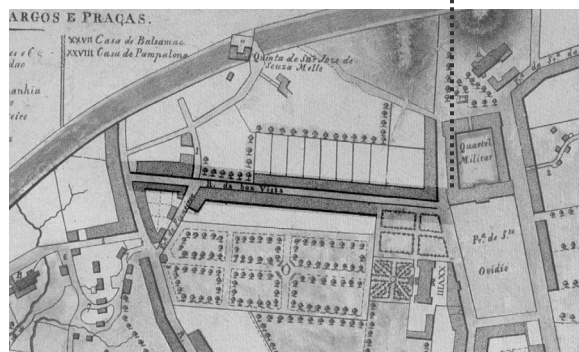
Onde seria construída
Rotunda da Boavista

Rua de Cedofeita

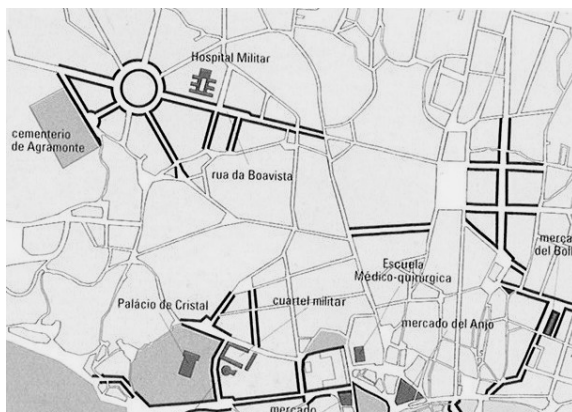
Praça da República



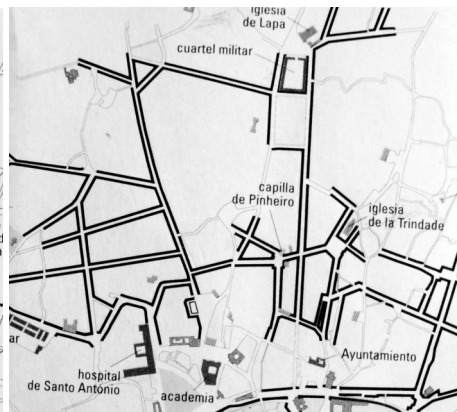
12 | Planta de 1825



11 | Planta de 1813



15 | Planta referente às intervenções de expansão realizadas no Porto entre 1820 e 1872; 14 | Planta referente às intervenções de expansão realizadas no Porto entre 1813 e 1833



A planta de 1854 (fig. 13) referente à abertura da Avenida da Boavista sugere-nos que a esta data a avenida já atingia a zona de encontro da Rua de Bessa Leite e das Ruas de Pedro Hispano e do Tenente Valadim, como propõe o seu prolongamento até ao ponto do actual cruzamento da avenida com as ruas de Tânger (estrada de Matosinhos - Rua de Serralves), da Vilarinha e Avenida do Dr. Antunes de Guimarães”²⁴

A Avenida da Boavista seria «por meio de comunicações rectilíneas hum acesso breve e agradável entre a Cidade do Porto, e os seguintes lugares - Matosinhos - 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», assim como, poderia «attrahir população para o Poente da Cidade que he certam.te a posição mais amena, e mais salubre de quantas se achão nos nossos subúrbios, e mesmo pela commodidade que offerece a edificaçoes por ser hua planície quasi horisontal ate ao mar».²⁵

Apesar da previsível construção de edificado na frente de toda a avenida, a criação de novas ramificações constituíram uma alternativa para uma absorção das partes rurais da cidade. A implantação de bairros sociais estaria forçosamente relacionada com estas vias, com novos equipamentos, serviços que pudessem constituir novos núcleos de vida própria e autónoma, mas ao mesmo tempo usufruindo das valências comerciais, económicas e de acessibilidades oferecidas pela Avenida da Boavista. A Avenida da Boavista é concluída em 1915, com 5 km de extensão e a partir daí torna-se no elemento essencial de conexão e amarração de novas estruturas urbanas, residenciais de deslocações comerciais para Poente.

A importância destes eixos no lançamento da cidade para Poente esteve também ligada a duas vias de grande importância, uma das antigas estradas de saída da cidade, a Rua da Vilarinha que ligava o centro da cidade à Fonte da Moura e às áreas ruralizadas a Poente; e a linha de caminhos-de-ferro da Sra. da Hora que comunicava com as estações centrais da cidade e principalmente comunicava o pólo da Boavista com o Porto de Leixões. Os eixos de ligação entre os importantes pólos da cidade, o Porto de Leixões, o centro financeiro da cidade, as estações de Caminhos-de-Ferro (Boavista, Trindade, São Bento e Campanha) incrementaram a extensão dos anéis de limitação da cidade para uma nova área: a Estrada da Circunvalação.

“A estrada da Circunvalação definiu o seu perímetro seco em 1895, mas em 1898 parte da freguesia de Paranhos que a ultrapassa a N, e grande parte da freguesia de Campanhã (que a E penetra, para além dela, nitidamente na zona de Gondomar) foram definitivamente integradas na área urbana portuense. Com um perímetro de 33,2 km, a cidade do Porto ocupa uma área de 40,6 m².”²⁶

Iniciada em 1895, a Estrada da Circunvalação possibilitou o atravessamento da cidade através de um novo anel que conecta os principais eixos radiais da cidade. É também nesta altura que freguesias periféricas como Aldoar, Nevogilde e Ramalde passam a fazer parte da *área urbana*²⁷ do Porto.

Acompanhando este desenvolvimento urbano, de novos eixos, novos limites, a cidade assistiu também a um importante evolução que esteve relacionada com o desenvolvimento dos transportes, que se tornaram numa mais valia no apoio às áreas laborais, habitacionais e de lazer.

²⁴ OLIVEIRA, J. M. Pereira de, Op. cit. (13), p.304.

²⁵ GÜNTHER NONELL, Op. cit. (18), p.353.

²⁶ OLIVEIRA, J. M. Pereira de, Op. cit. (13), p.17.

²⁷ Idem, p.17.



17 | Planta actual da Cidade do Porto com representação das “casas económicas” da cidade e habitação social entre 1935 e 1965

Legenda:

1 | Ilhéu; 2 | Condominhas; 3 | Azenha; 4 | Paranhos; 5 | Amial; 6 | Ramalde; 7 | Costa Cabral; 8 | São Roque da Lameira;
 9 | Gomes da Costa; 10 | António Aroso; 11 | Vilarinha; 12 | Viso; 13 | Bloco Duque de Saldanha; 14 | São João de Deus;
 15 | Corujeira; 16 | Rainha D. Leonor



18 | Bairro d' “O Comércio do Porto”, Monte Pedral, 1901; 19 | Bairro de casas económicas do Ilhéu, década 30; 20 | Bairro de casas económicas, do Ameal, realizado entre 1939 e 1941

1.3. A organização de um novo espaço urbano _ O Plano

Apesar de a evolução urbana ocorrida na cidade do Porto estar normalmente associada a uma intervenção espontânea e pontual perante a globalidade da cidade, a verdade é que, para além da grande importância da expansão Almadina na estruturação do território, os planos que foram desenvolvidos durante o século XX constituíram uma base decisiva para o ordenamento desse crescimento e para a sucessiva consolidação de uma imagem da cidade. As relações estratégicas implícitas na organização funcional dos planos entre locais de habitação, indústria, serviços e os espaços de circulação previam assim criar uma composição unitária e integrada de todas as componentes existentes na cidade.

Os Problemas da Indústria e da Habitação

Os problemas com que a cidade se foi deparando ao longo da primeira metade do século XX constituíram a base das intervenções propostas pelos vários planos desenvolvidos para a cidade. A tentativa de melhorar as condições de salubridade das áreas habitacionais da cidade, de ordenar e definir uma rede viária principal e secundária de ligação do centro às áreas periféricas e ao exterior da cidade, e por fim, de erradicar o problema da habitação precária e insuficiente foi sendo explorada pelos diversos planos propostos para a cidade.²⁸

Neste sentido, a densificação das áreas periféricas através da implantação de grandes pólos industriais, para além de vir dinamizar a cidade e as novas infra-estruturas de circulação, vieram obrigar um planeamento globalizado para a consolidação da malha urbana criada entre indústria e habitação. Inicialmente, a localização destas áreas industriais parece corresponder a uma primeira mancha situada nas proximidades do núcleo central da cidade. Posteriormente, algumas grandes indústrias começam a crescer em zonas ainda mais periféricas, em Campanha, junto à estação ferroviária, na Constituição, ao longo da Avenida da Boavista, na proximidade do Campo Alegre, de Ramalde, do Amial, entre outros.

Desta forma, podemos estabelecer um paralelismo claro entre as manchas de proximidade dos dois elementos mais importantes para a cidade neste período: a indústria e a habitação operária e social. Surgem então os primeiros bairros operários da cidade com o intuito de aliviar a densidade excessiva do grande centro urbano, nomeadamente nas ilhas e de encurtar os trajectos entre o trabalho e residência.

Em finais do século XIX e durante as primeiras décadas do século XX, algumas iniciativas do município foram de encontro à necessidade de construir habitação para a população operária que já não tinha lugar nos bairros operários existentes e até mesmo nas *ilhas*.

Durante este período, são várias as iniciativas no âmbito da construção de habitação económica, como foi o caso dos bairros do “Comércio do Porto” entre 1899 e 1905 (de iniciativa privada), as colónias operárias entre 1912 e 1919 (primeiras iniciativas do poder público) e posteriormente os bairros de casas económicas entre 1930 e 1965 (construídos pelo Estado).

²⁸ ANNI GUNTHER e RUI TAVARES, Op. cit. (18), p. 144.



21 | Planta referente ao zonamento das áreas industriais e das zonas habitacionais da cidade (Planta trabalhada a partir da Planta de J. M. Pereira de Oliveira)

Inevitavelmente o Estado assume um papel preponderante na resposta ao problema da habitação e neste sentido, surgem os primeiros programas de iniciativa pública de combate a este problema. Neste sentido, desenvolveram-se algumas intervenções Estatais que eram dirigidas por organismos que geriam estes programas e avançavam com as construções de novos *bairros de casas económicas*, ao mesmo tempo que o Estado se encarregava de expropriar os terrenos e de definir o esquema viário e as infra-estruturas a construir. Alguns dos primeiros exemplos foram construídos em Monte Pedral, Lordelo do Ouro e Bonfim na primeira década do século XX,²⁹ pela iniciativa do Jornal “O Comércio do Porto” que representou a primeira tentativa planeada de fazer face às degradantes condições de habitação da classe operária. Em 1933, foi criado o programa de *bairros de casas económicas* que se desenvolveu ao longo de toda a cidade.

Para uma zona urbana ainda densamente ruralizada, estas iniciativas habitacionais conjuntamente com os núcleos industriais possibilitaram a consolidação de uma nova área urbana da cidade. No âmbito desta iniciativa introduzem-se assim novos modelos de habitação baseados no modelo plurifamiliar, no entanto era visível que a escala de intervenção destas iniciativas, a maioria delas desenvolvidas através de modelos da habitação unifamiliar, necessitava de ser revista para um modelo à escala global da cidade.³⁰ De certa forma, existe pela primeira vez uma tentativa real aproximação a uma nova escala habitacional, com a construção do Bloco de Saldanha em 1940, que explora as questões de uma habitação colectiva, numa proximidade clara aos modelos internacionais da Áustria (*Vienna Rossa*) ou da Holanda, ao mesmo tempo que preserva as características tipológicas de uma edificação perimetral do loteamento, aproveitando assim o espaço interior como espaço de circulação, acessos, iluminação e ventilação das habitações.

Em 1947, surge a Federação de Caixas de Previdência que por mais de vinte anos será a maior promotora de habitação não lucrativa e que terá um papel fundamental, na parceria com as autarquias, no desenvolvimento de novos modelos, que no caso do Bairro de Ramalde assumirão uma particular relação a referências modernas internacionais.

Desta forma, a cidade do século XX, que se desenvolveu a partir do crescimento da cidade industrial teve no segundo pós-guerra uma oportunidade, de através da modernidade construir uma nova ordem para o crescimento e expansão das cidades, apoiada não só nas referências da cidade do século XIX, como também, nas questões fundamentais da construção da cidade tradicional.³¹

Assim sendo, durante os anos 30 e 40 tornou-se possível que “o Estado Novo estabelecesse regulamentos e elementos de desenho para a higienização e salubridade da habitação”³² através de planos urbanos que pretendiam definir uma imagem de “*ordenação de ruas e edifícios, de jardins e parques, da relação volumétrica entre construções.*”³³

As iniciativas urbanísticas desenvolvidas por estes planos foram determinantes para o desenvolvimento e crescimento da área de implantação do bairro em estudo.

²⁹ *As ilhas, as colónias operárias e os bairros de casas económicas*. Porto : C.M., 2000, p.3.

³⁰ GONGALVES, José Fernando, Op. cit. (16) p.69.

³¹ ARÍS, CARLOS MARTÍ, *Las formas de la residencia en la ciudad moderna*, d'A, Barcelona, Ediciones UPC, (1991), 2000, p.15.

³² MANUEL MENDES, Op. cit. (11), p.60.

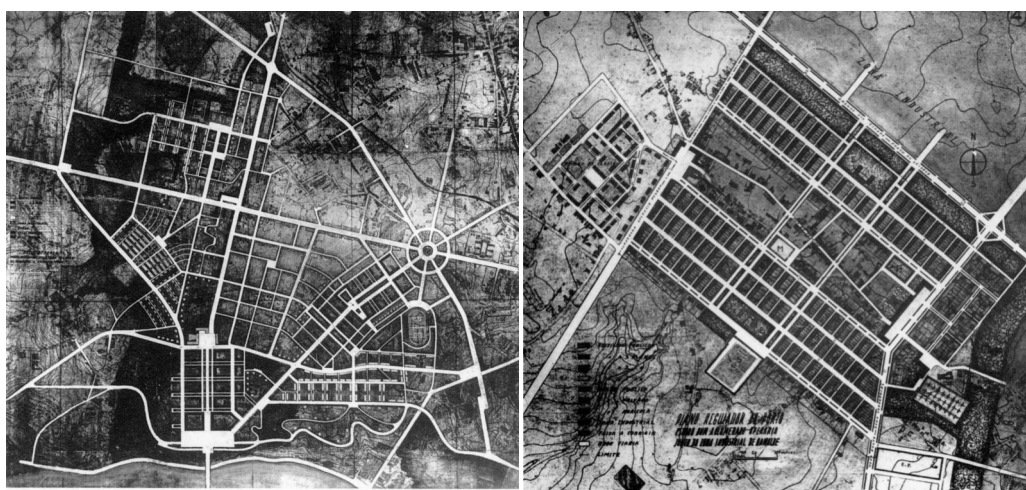
³³ LÓBO, Margarida Souza - *Planos de urbanização : a época de Duarte Pacheco*. 2ª ed. Porto : Faup Publicações, 1995.



22 | Plano da Cidade do Porto, Ezequiel de Campos, 1932



23 | Plano Regulador da Cidade do Porto, Giovanni Muzio, 1939/1943
Estudo que seguia os estudos anteriores de Piantentini ao propor um desenho urbano que organizasse as novas áreas de expansão da cidade.



24 | 25 | Plano Regulador do Porto de Giovanni Muzio, 1942. Propostas para zonas específicas da cidade, Campo Alegre e Estudo de um Bairro Operário em Ramalde.

Plano da Cidade do Porto_1932

Em 1932, Ezequiel Campos propôs “O Prólogo ao Plano da Cidade do Porto”, como ponto de partida para uma atitude global de intervenção na cidade onde é equacionado um desenvolvimento cuidado das várias áreas de interesse para o seu crescimento e para uma melhor articulação entre estas diversas partes, o emprego, os meios de transporte, a implantação das indústrias, dos centros administrativos e educacionais.

Este plano “estende a problemática das articulações internas e regionais ao contexto urbano que, tal como se argumenta, não se dissocia da área portuária de Leixões e que, inclusivamente, deveria estender-se às aglomerações urbanas próximas tanto para Norte como para Sul do rio Douro.

Pela primeira vez se considera oportuna a elaboração de um plano regional de urbanização de uma “pequena metrópole.”³⁴

As preocupações de Ezequiel de Campos estavam, igualmente, concentradas na necessidade de alargar a escala do planeamento e, neste sentido, propunha a inclusão dos municípios de Matosinhos, Gaia e Gondomar no município do Porto. Para a reestruturação do sistema viário estavam propostas algumas vias principais de penetração na cidade e de outras vias concêntricas que possibilitassem um acesso mais estruturado tendo em conta vários anéis de ligação. O prolongamento da Avenida dos Combatentes até à Avenida da Boavista, o prolongamento da Rua da Constituição até à Rua de Ramalde e o prolongamento da Avenida Marechal Gomes da Costa até Ramalde, constituem as grandes inovações ao nível das propostas viárias da cidade.³⁵

Plano Regulador da Cidade do Porto_1939/1943

Nos finais da década de trinta e inícios da década de quarenta, a grande política de obras públicas assentou nas iniciativas urbanísticas da cidade do Porto dirigidas pelos arquitectos italianos que encabeçavam os projectos, Marcello Piacentini e seguidamente, Giovanni Muzio. Os principais objectivos dos planos propostos visavam com especial atenção a rede de comunicações no interior da cidade, como também, a estrutura de comunicações viária e ferroviária interurbana conectada como Porto de Leixões, assim como, o desenho de novos projectos para novas áreas residenciais como é o caso do Campo Alegre, novas áreas verdes e industriais, novos edifícios marcantes na nova estrutura da cidade assim como a monumentalização da área central da cidade.³⁶

Estas propostas incidiam, sobretudo, no investimento da “imagem” da cidade e na criação de traçados axiais que permitem uma estrutural e hierarquizada organização do espaço urbano.

Foram igualmente propostas novas áreas de urbanização, zonas habitacionais, industriais e verdes, assim como um hospital e uma estação ferroviária (Trindade) que procuravam controlar o desenho urbano das novas zonas de expansão, para Norte e para Oeste e estabelecer relações entre estas áreas e a Ponte da Arrábida.³⁷

³⁴ ANNI GUNTHER e RUI TAVARES, Op. cit. (18), p. 144.

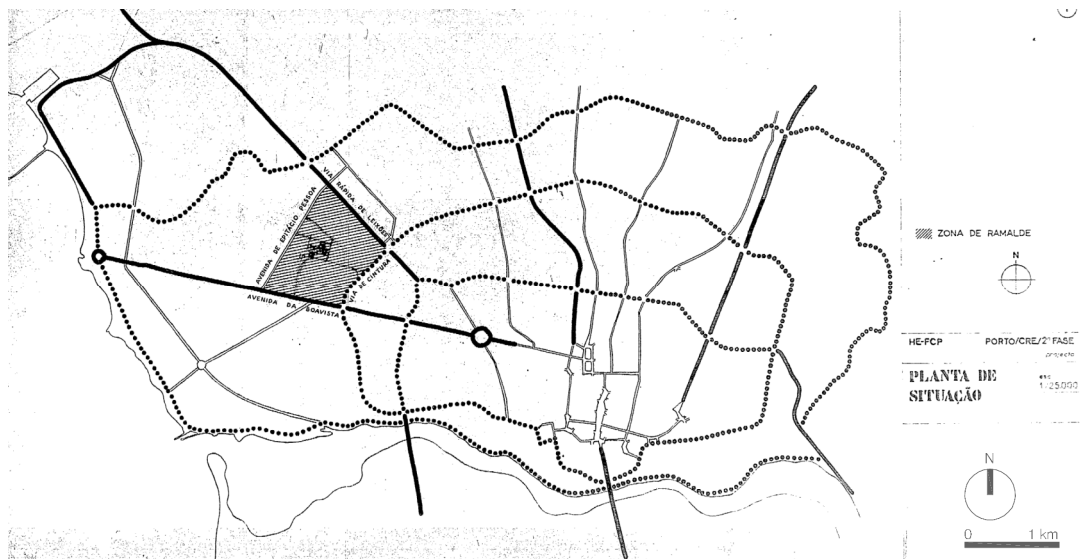
³⁵ OLIVEIRA, Vítor Araújo de, Op. cit. (19), p.91.

³⁶ ANNI GUNTHER e RUI TAVARES, Op. cit. (18), p. 144.

³⁷ Idem, p. 144.



26 | Plano Regulador da Cidade do Porto, Antão de Almeida Garret, 1952, Zonamento



27 | Planta de Situação da implantação do Bairro de Ramalde na cidade do Porto, Fernando Távora, 1952-60

Apesar de algumas alterações na definição do espaço urbano construído, o desenho da habitação é ainda estruturado segundo o modelo tradicional da habitação que, em certa medida, preserva as questões de desenho do quarteirão tradicional, contudo, os iniciais modelos de habitação plurifamiliar introduzem já algumas alterações fruto da modernidade, apesar de se constatar algumas permanências tipológicas.

Plano Regulador da Cidade do Porto_1947/1952

Em 1947, sob a direcção do engenheiro Antão de Almeida Garrett, o Porto viu aprovado o seu primeiro Plano de Urbanização, seguido depois do Plano Regulador em 1952. Neste plano de urbanização, Almeida Garrett denota já uma grande preocupação na introdução dos meios de transporte na estrutura urbana da cidade, com zonas de separação de trânsito, nomeadamente, a criação de vias de trânsito rápido que possibilitaria um fluido entrar e sair da cidade e a criação de vários parques de estacionamento espalhados pela cidade. O seu programa consistia igualmente na definição de um zonamento, tanto ao nível das áreas residenciais, industriais, verdes como rurais. É dado principal destaque ao zonamento das áreas verdes, rurais, industriais e residenciais, em Ramalde, Lordelo e Campanha; e na Foz, Marechal Gomes da Costa, Antunes Guimarães, Campo Alegre Amial e Antas³⁸, respectivamente.

Ao mesmo tempo, o problema das *ilhas* é ainda uma realidade para a cidade e mais uma vez este plano propõe a salubridade das ilhas através do seu saneamento ao mesmo tempo que se prevê a construção de mais 6.000 habitações económicas.

À semelhança de outros planos proposto anteriormente, Almeida Garrett propõe uma rede de comunicações composta por grandes eixos radiais e por anéis circulares de ligação. Neste sentido, são propostos grandes eixos dinamizadores da cidade, como a VCI, a Via Norte, a Via Panorâmica e o Prolongamento da Rua da Constituição até à Rua Pedro Hispano.

Desta forma, vêm-se assim consolidados os pontos fundamentais para compreensão das principais dinâmicas que potenciaram o desenvolvimento da área do Bairro de Ramalde.

Primeiramente através da evolução da cidade no século XIX, que esteve a cargo dos Almadãs e que deu origem a uma malha consolidada do território extra-muros, através dos seus importantes eixos radiais. Por outro lado, a integração da área Poente na área urbana da cidade através do lançamento da Avenida da Boavista e do surgimento do Porto de Leixões anunciou uma urbanização, que ao nível da habitação social assumiu uma importante resposta ao problema habitacional da cidade.

Por fim, o contributo dos planos de urbanização do século XX como motor de criação de planos de consolidação das diferentes áreas funcionais da cidade, circulação, habitação e serviços.

³⁸ RESENDE, M., Op. cit. (15), p.90.

CAPITULO II _ PLANO

O Plano Moderno da Unidade Residencial de Ramalde



28 | Vista Aérea da área Poente da cidade onde se destaca pela sua forte presença no território, a Avenida da Boavista, a Avenida Antunes Guimarães e a área de implantação do Bairro de Ramalde (fortemente ancorada a este eixo através da perpendicularidade dos seus blocos)

II_PLANO

2. O Plano Moderno da Unidade residencial de Ramalde _ O Bairro de Ramalde como parte integrante do desenho urbano

“Face à concentração, continuidade e densidade da cidade tradicional, o objectivo da modernidade foi provocar o desenho da cidade descontínua, livre de compromissos com o passado, e estabelecer uma espécie de pauta da dispersão como condição, possibilidade mínima para a manipulação livre de objectos. (...)

No perímetro da cidade a existência de vazios urbanos decorrentes do curso da urbanização – manutenção de bolsas de características rurais, núcleos edificados de formação espontânea, reservas de solo urbano resultantes de alterações no destino do uso (pólos industriais), demolição de áreas de habitação degradada, implantação de novos circuitos viários - (a)largou perspectivas de projecto no sentido de reorientar a centralidade, densificar e associar o disperso, “higienizar” e romper os limites da cidade histórica.³⁹

A estrutura do Plano do Bairro de Ramalde enquadra-se naquilo a que Manuel Mendes dá o nome de “*desenho da cidade descontínua*”. Como já havíamos referido no capítulo anterior, as formas de crescimento da cidade do Porto foram resultantes de descontinuidades, rupturas, ligações entre o sistema radiocêntrico e a retícula; de aglomerações urbanas fragmentadas, dispersas, diversificadas marcadas pela impossibilidade do traçado da rua definir uma malha regular extensa.⁴⁰ A própria morfologia urbana do edificado, e do espaço público determinou uma imagem da evolução da cidade segundo uma escala doméstica.

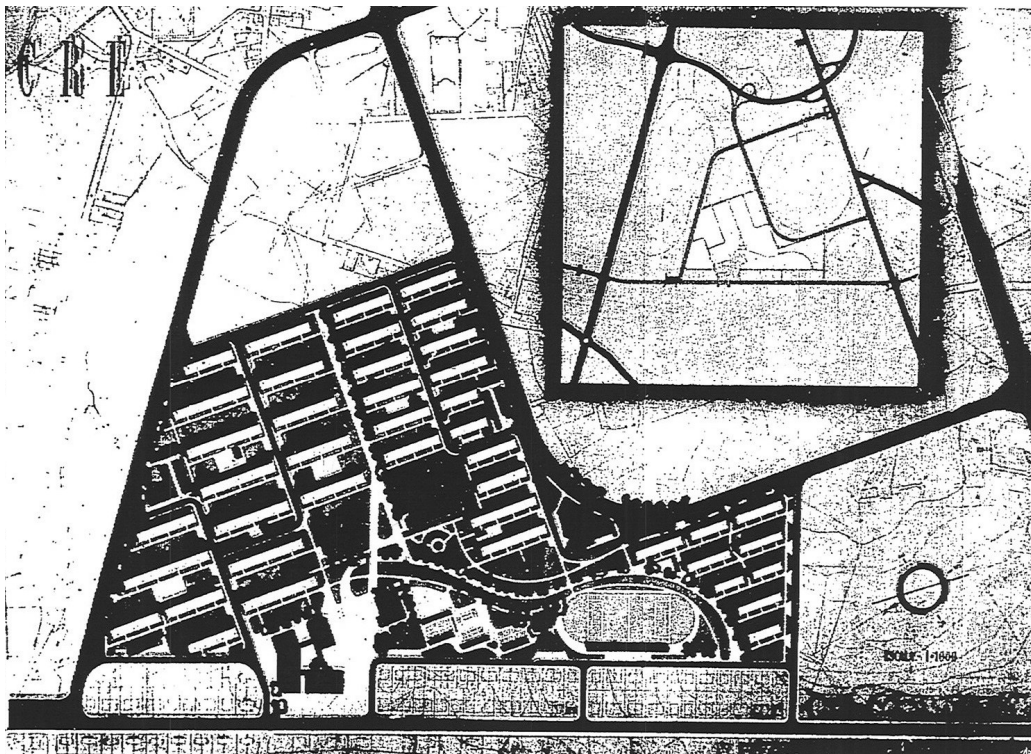
No entanto, o traçado de grandes eixos como a Avenida da Boavista foi estruturador para “*fazer da cidade a escala do território*”, e para criar uma cidade global que integrasse e consolidasse a descontinuidade de urbanizações dispersas e espontâneas e as intervenções preexistentes planeadas e programadas.

Neste momento, importa perceber de que forma o Plano para o Bairro de Ramalde integrou estas questões de desenvolvimento e expansão desta área da cidade.

Identificaremos os principais intervenientes e condicionadores desta proposta: os eixos estruturadores, a sua relação com a envolvente e preexistências, equacionaremos ainda a questão da centralidade da proposta, como por fim, desenvolveremos a questão do bloco como elemento essencial à caracterização e estruturação do plano.

³⁹ MENDES, Manuel, Op. cit. (10), p.44.

⁴⁰ MENDES, Manuel Op. cit. (11), p.69.



29 | Plano de Urbanização do Bairro de Ramalde, 1952-60. Proposta inicial

2.1. Proposta e Programa _ aproximação ao lugar

“...la arquitectura es ante de todo un acto de inteligencia y exige, después, una clara concepción social...”⁴¹

À semelhança de outros planos desenvolvidos para a cidade do Porto, o Plano do Bairro Ramalde é igualmente delineado para ocupar uma zona periférica da cidade, com o intuito de beneficiar uma zona de carácter semi-rural, ainda com um baixo índice de construção. No entanto, este plano desenvolve-se segundo algumas características particulares que o distinguem das restantes intervenções realizadas no mesmo período, como daremos conta ao longo deste capítulo.

No Porto, o grupo ODAM faz exaltação da construção da habitação plurifamiliar em altura para solucionar os problemas económicos da habitação sem grandes prejuízos na sua qualidade.

Desta forma, o Bairro de Ramalde (1952-60) projectado pela Federação de Caixas de Previdência “era ainda a primeira e legítima oportunidade de (...) erguer o «nosso bairro Siemens»; de contrapor ao espírito acanhado e pequeno burguês de Alvalade há pouco terminado, um método funcionalista, com a sua subordinação declarada à exposição das fachadas, o seu terreno livre e de «core», num zoning definido à letra”⁴².

Durante este período Fernando Távora exercia funções como Arquitecto na Câmara Municipal do Porto desde 1948 até 1958, ao mesmo tempo que, colaborava desde 1950 com Carlos Ramos e outros jovens arquitectos. E desta forma, alguma da experiência real de trabalho adquirida por Távora foi, sobretudo, uma mais valia para um eficaz contraponto entre as vontades camarárias e as intencionalidades do arquitecto para o desenvolvimento do projecto.

Proposta

Entre 1947 e 1948 surge pela primeira vez, sob a responsabilidade da câmara, uma proposta para a criação de uma área residencial de casas económicas para Ramalde. Integrando as condicionantes de um espaço físico controlado pelas suas acessibilidades e por direcções de grande intencionalidade e definição urbana, esta proposta pretendia servir uma área considerável, fortemente relacionada com a Avenida Antunes Guimarães e com a Avenida da Boavista. Esta proposta viu-se materializada na criação de um Plano Parcial de Urbanização na Zona de Ramalde⁴³, um plano ambicioso em termos

⁴¹ SERGIO FERNANDEZ in Gallego Roca, Javier, *Renovación, restauración y recuperación arquitectónica y urbana en Portugal*, Ed. Javier Gallego Roca; textos Fernando Távora, Domingos Tavares, Sergio Fernández, Granada: UG, 2003, p. 103..

⁴² PORTAS, Nuno – *Arquitecto Fernando Távora: 12 anos na actividade profissional*, in Revista Arquitectura, nº71, Lisboa, Julho 1971, p. 12.

⁴³ “Proposta:

A necessidade de localizar um agrupamento de moradias de renda económica, satisfazendo o programa de Federação das Caixas de Previdência, levou os serviços de Urbanização a estudar um Plano Parcial de Urbanização na Zona de Ramalde..

A situação, comunicações, áreas a urbanizar, etc., são mencionadas na Memoria Descritiva que acompanha o projecto, no qual se mostra também, o enquadramento deste Plano Parcial no sistema geral.

Nestas condições, Proponho:

1º.- que se aprove o Plano Parcial de Urbanização duma zona destinada a Casas de Renda Económica em Ramalde e a respectiva Planta Cadastral e Mapa de Expropriações, cujo processo vai junto a esta proposta e faz parte integrante dela;

2º.- que nos termos e para os efeitos da legislação em vigor se submeta à aprovação do Governo o Plano Parcial a que se refere o numero anterior.

Porto, 13 de Abril de 1948.” in Guia 5/2003 N° 291, Arquivo Histórico do Porto.



30 | Planta do Plano Parcial de Urbanização do Bairro de Ramalde, Porto

É interessante verificar neste desenho a forma como Távora desenha graficamente o plano no papel. Apesar da única direcção dos blocos dizer respeito a uma perpendicularidade à Avenida da Boavista, a verdade é que Távora opta não desenhar a proposta tendo em conta o Norte, mas sim, tendo em conta o alinhamento da Avenida Antunes Guimarães. Desta forma, a unidade torna-se mais perceptível, ao mesmo tempo que, é mais facilmente identificável o centro cívico da proposta fortemente relacionado com toda a zona residencial da proposta e a Avenida Antunes Guimarães.

31 | Perspectiva axonométrica do Plano Parcial de Urbanização do Bairro de Ramalde, Porto

de implantação (106 blocos) e de números de fogos,⁴⁴ destinado a *Casas de Renda Económica*.

O referido plano não é aprovado pela Direcção Geral dos Serviços de Urbanização e é de seguida procurada uma nova estratégia de intervenção, refazendo-se o estudo segundo novas bases. Em 1949, é aberto um concurso público e o projecto fica a cargo do jovem arquitecto Fernando Távora em 1950.

Uma nova estratégia deveria sobretudo privilegiar uma intervenção que “*tomasse em consideração uma racional orientação das construções, por forma a receberem as suas fachadas o máximo de calor solar e prevendo novo arranjo que não fosse ”um grupo de habitações com seus jardins, mas um grande jardim com habitações. Pela primeira vez no Porto se vai tentar a construção, em grande escala, de um grande bairro de casas de renda económica, no regime previsto na lei 2.007, a iniciativa cabe à Federação de Caixas de Previdência, em colaboração com a Câmara Municipal que elaborou o respectivo plano de urbanização.*”⁴⁵

Elaborou-se assim, um novo Plano Parcial, com uma urbanização mais concentrada, em moldes menos amplos, e consequentemente mais económica.

A intervenção de Fernando Távora revela desde início, especial cuidado no tratamento das questões de implantação e suas condicionantes, como também no posterior desenho dos volumes dos blocos, dos seus pontos de entrada, da relação espaço público e privado e da própria tipologia habitacional.

Programa

Apesar do Plano estar definido inicialmente para um total de 43 blocos com dimensões distintas, na verdade foram realizados apenas 20 desses blocos, 6 deles de dimensões bastante reduzidas. Ficou definida numa primeira fase um conjunto de 9 blocos, com três pisos cada, mais baixos um piso que os da segunda fase e com distâncias mais curtas entre eles, correspondentes à área triangular existente no lado Sudeste do terreno. As tipologias das habitações seriam as de T2, T3 e T4.

Numa segunda fase, no lado Nordeste do terreno, apenas se construiu parte da totalidade dos blocos habitacionais propostos no plano, 17 de 34. A densidade habitacional dos vários blocos era variada. Relativamente à primeira fase, aumentam proporcionalmente a altura, o comprimento e o espaçamento entre blocos. Neste caso, pretendia-se claramente uma forte relação horizontal entre todos os espaços, a altura dos volumes e o desenho das fachadas, de forma a concretizar uma saudável e confortável relação entre a escala humana e a escala do edificado (analogia com os ensaios de Gropius apresentados nos III CIAM) (fig.46/47).

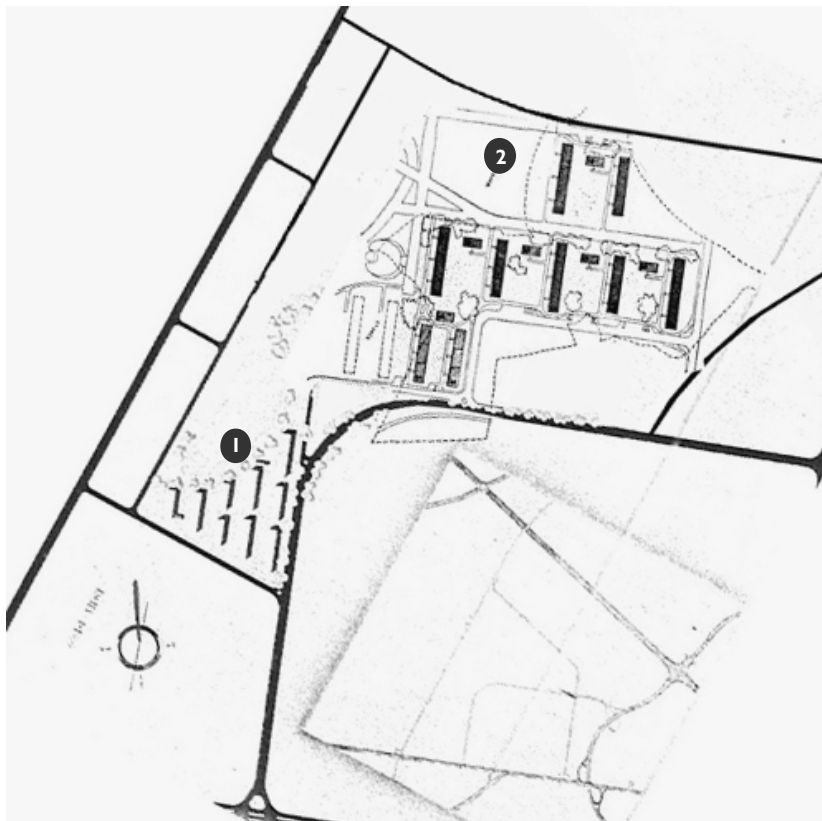
Os edifícios de apoio aos blocos habitacionais, equipamentos e serviços diversificados, como escola, jardim-de-infância, centro comercial seriam o centro, a charneira de toda a proposta

⁴⁴ Este Plano referia-se “à localização de um grupo de casas de renda económica, na zona residencial de Ramalde.. (...) O referido grupo ficará integrado naquela zona residencial, localizando-se ao longo do seu principal eixo transversal, que será constituído pela Rua “C”. Esta rua ligará duas praças circundadas por construções destinadas a estabelecimentos comerciais: uma delas situada junto à Avenida de Epitácio Pessoa, a outro, no cruzamento da rua “C” com a rua S. João de Brito cuja construção já foi iniciada, e que constituirá um dos eixos longitudinais da zona residencial de Ramalde. Foram previstos 106 Blocos que dará possibilidade de alojamento a 5.376 pessoas.”, in Guia 5/2003 N° 291, Arquivo Histórico do Porto.

⁴⁵ “Foi escolhida para este empreendimento a zona de Ramalde, a nascente da avenida de Epitácio Pessoa, que reúne para o efeito as melhores condições, pela sua magnífica situação de proximidade do centro, servida por carros eléctricos. O plano compreende a construção de edifícios residenciais e de serviços de interesse público, como escolas primárias e de assistência maternal, centro comercial, garagens, zona desportiva, etc.” in Guia 5/2003 N° 291, Arquivo Histórico do Porto.



32 | Plano inicial proposto para a Urbanização do Bairro de Ramalde de Fernando Távora, 1950-52
Área seleccionada correspondente à primeira fase realizada do Plano



33 | Plano inicial proposto para a Urbanização do Bairro de Ramalde de Fernando Távora, com sobreposição do Plano da 2ª Fase do Plano de Urbanização de Ramalde
Desenho realizado com base na edificação que foi construída em Ramalde na 1ª e 2ª Fase

(à semelhança de outros projectos modernos de referência), no entanto, estes equipamentos não chegaram a ser construídos como estava previsto, mas o seu desenho constituiu, sem dúvida, uma experiência real de relacionar num mesmo programa edifícios habitacionais e os equipamentos públicos com volumetrias diversificadas.

Ou seja, após uma primeira fase em que ficou definida a parte triangular do terreno, Távora revê o restante programa de forma a responder às restrições estabelecidas pela Câmara, restrições essas relacionadas com a alteração da altura dos blocos (para mais um piso) e da cobertura plana para uma cobertura com telhado. Algumas destas restrições também se sentiram ao nível do uso dos espaços públicos inicialmente destinados para usufruto da cidade, mas que apenas funcionaram como espaços para os seus residentes.

Desta forma e perante algumas condicionantes que foram surgindo ao longo do desenvolvimento do projecto, a proposta sofre um importante corte programático ao nível do número de blocos, da volumetria do edificado e da sua implantação no terreno.

Esta sucessão de condicionamentos ao projecto e ao desenvolvimento de uma ideia inicial da proposta fica também comprometida na participação do arquitecto Távora na segunda fase do Plano. Foram adjudicadas várias fases de loteamento, no entanto, a segunda fase possui todos os princípios gerais da primeira fase, exceptuando algumas alterações que foram realizadas.

Embora com os mesmos princípios gerais, na segunda fase os blocos construídos sofreram alterações significativas ao projecto inicial. Daí, em alguns casos, as referências a este bairro como obra de Fernando Távora, serem exclusivas à primeira fase do projecto.

Na mesma altura, Távora desenvolve entre 1952-53 a Unidade Residencial da Sociedade de Mercearia do Porto que, embora constituía um caso de unidades de habitação em banda procura de certa forma estabelecer uma homogeneidade resultante do tratamento das fachadas, das aberturas e da uniformidade dos materiais. Fernando Távora parece fazer realçar para além dos valores formais do moderno, uma intencional sistematização de todos os elementos que compõem o plano para que pudesse existir um ajuste entre as intencionalidades e a realidade física do local.

Uma verdadeira cidade nova, para 6 mil habitantes,

VAI SER CONSTRUÍDA EM RAMALDE,

segundo as mais modernas concepções urbanísticas

O Porto vai ver surgir, brevemente, dentro dos seus muros, uma nova zona residencial, que será uma verdadeira cidade dentro da cidade, capaz de alojar 6.000 pessoas. É esta a primeira vez que entre nós se vai tentar a construção, em grande escala, de um grande bairro de casas de renda económica, no regime previsto na Lei n.º 2.007.

Esta iniciativa — que se deve à Federação das Caixas de Previdência — é do maior interesse para o Porto, onde o problema da habitação está longe de se encontrar solucionado. A dificuldade de alojamentos soma-se o preço elevadíssimo das casas que possuem condições razoáveis de habitabilidade, inacessíveis às famílias modestas e até à chamada classe média.

A construção do novo bairro residencial, se não vem resolver, completamente, o problema — não pode esquecer-se que no Porto vivem mais de 50.000 pessoas em casas de «ilha» — é uma contribuição positiva, digna dos maiores louvores.

A construção da primeira fase deve iniciar-se ainda este ano

O empreendimento, dado o seu interesse cidadão, teve desde início a colaboração da Câmara Municipal, que elaborou o respectivo plano de urbanização. Foi escolhida, para o efeito, a zona de Ramalde, à nascente da Avenida de Epiácio Pessoa, que reúne as melhores condições, pela sua magnífica situação e proximidade do centro, servida por carros eléctricos e com terrenos devolutos com a área suficiente para as construções a levantar.

O plano, obedecendo às mais modernas e racionais concepções urbanísticas, dá ao novo aglomerado populacional as características de uma pequena «cidade-jardim». As construções levantar-se-ão no meio de espaços livres, dentro do princípio de criar um grande jardim com suas habitações e não um

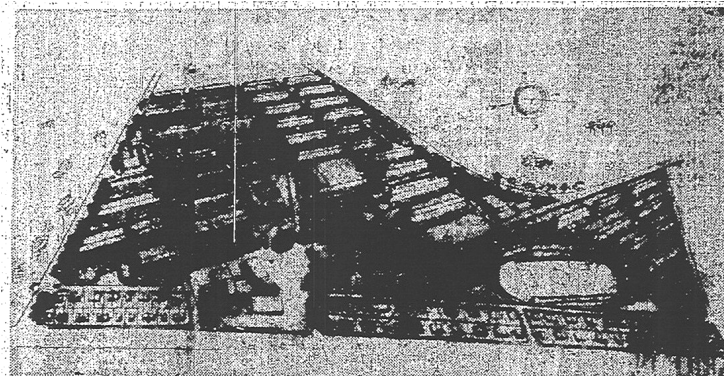
A nova zona residencial não será um grupo de habitações com seus jardins, mas um grande jardim com suas habitações

grupo de habitações com seus jardins. Esta concepção desimpoeirada dos urbanistas e arquitectos que trabalharam no plano exigiu uma área total de 24 hectares, em que a superfície de construção ocupará cerca de 27.000 metros quadrados e os espaços livres e ajardinados ocuparão 132.000 metros quadrados.

As moradias serão agrupadas em blocos de dois tipos, com 3 e 4 pavimentos, num total de 818 moradias, permitindo alojar 6.000 pessoas. O plano compreende, ainda, a construção de edifícios de serviços de interesse público, com escolas primárias e de assistência maternal, centro comercial, garagens, zona desportiva, etc.

A futura zona residencial de Ramalde terá, pois, vida própria, como se fora uma pequena cidade, com imensos jardins onde os seus habitantes e, em especial, as crianças, poderão gozar o prazer do ar livre, sem os inconvenientes e perigos dos grandes centros urbanos.

A abertura do concurso público para a primeira fase de construção deverá fazer-se ainda este ano. Esta primeira fase, de execução imediata, compreende a construção de 186 moradias, em blocos de 3 pavimentos, no terreno triangular situado a sul do campo desportivo, conforme se pode observar no plano de conjunto, de que damos, em gravura, um aspecto perspectivado.



Plano de conjunto da zona residencial de Ramalde, que ficará delimitada, a poente, pela Avenida de Epiácio Pessoa; a Norte, pela Rua do Dr. Pedro de Sousa; a nascente, pela parte terminal da Rua do Pinheiro Manso; e a Sul, pelo futuro bairro de casas económicas do Estado, denominado Bairro de Epiácio Pessoa. A primeira fase, que terá execução imediata, diz respeito à área triangular, a Sul do campo desportivo.

2.2. Análise do Plano _ experimentação da modernidade

Fernando Távora descreve na sua memória descritiva, algumas das condicionantes e principais intencionalidades do projecto:

“... Diferentemente do que aconteceu no Campo Alegre, a ideia de Ramalde era a de instalar comodamente – em todos os sentidos – outros tantos 6000 habitantes. O plano foi executado tomando em conta dois projectos existentes (baseados no bairro de Alvalade, o supra-sumo para a altura) e que se não integravam num esquema geral. Procurou-se então dimensioná-lo para permitir um mínimo de vida própria; o tráfego mecânico ia perdendo importância à medida que se aproximava de um eixo central de peões, ligando as casas, o parque, o centro comercial. O equipamento era bastante desenvolvido e a orientação das fachadas a melhor possível. – o que agravou um condenável geometrismo já condicionado pelo volume dos edifícios previamente projectados e dos quais se introduziram apenas algumas alterações. Passei ali alguns dos grandes momentos da minha vida profissional... 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.”⁴⁶

Da mesma forma que Távora refere na sua memória descritiva as suas motivações para construir o Bairro de Ramalde, este artigo do Jornal “O Comércio do Porto”, apresenta o projecto à cidade.

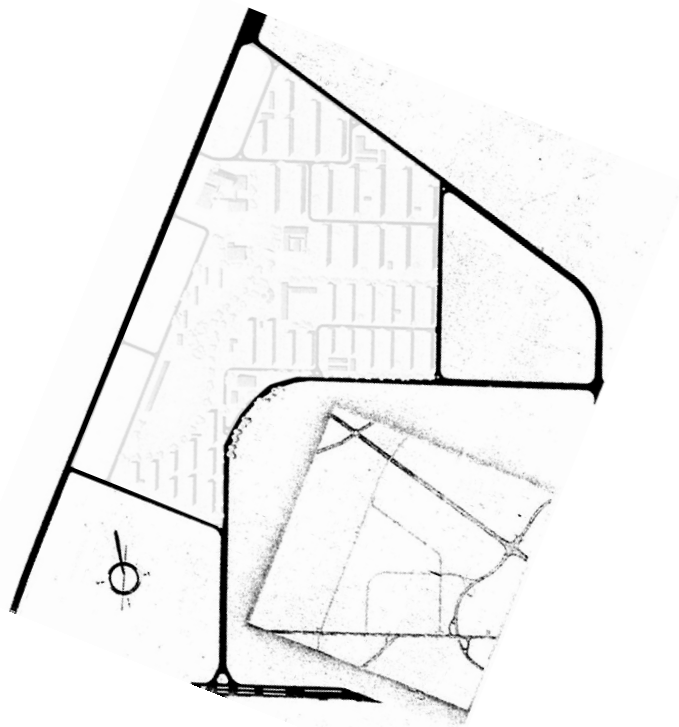
Para Ramalde estava prevista uma “*verdadeira cidade nova, para 6 mil habitantes*”. As intenções são claras, resolver o problema da habitação no Porto e criar “*uma cidade moderna dentro da cidade*”. A proposta apresentava uma grande transformação no imaginário dos portuenses, seria construído “*um grande jardim com as suas habitações e não um grupo de habitações com os seus jardins*”.

Interessante será assinalar a pertinência desta notícia de jornal, que de forma directa e bastante clara para a percepção dos leitores, dá conta das mais importantes intencionalidades do projecto, utilizando mesmo um vocabulário específico da disciplina da arquitectura, próximo do utilizado por Távora na explicação do projecto.

As características do lugar como uma zona “*que reunia as melhores condições, pela sua magnífica situação e proximidade ao centro, servida por carros eléctricos*”⁴⁷, a importância do espaço verde “*onde as crianças poderão gozar o prazer do ar livre*” e a pertinência da proposta na adequação às exigências habitacionais da cidade dão conta de um projecto complexo, mas a todos os níveis completo na sua abordagem crítica às necessidades e potencialidades deste plano, que levantar-se-ia segundo as mais “*modernas e racionais concepções urbanísticas de uma pequena «cidade-jardim»*”.

⁴⁶ FERNANDO TÁVORA in PORTAS, Nuno, Op. cit. (43), p.14.

⁴⁷ Artigo retirado do Jornal “O Comércio do Porto”, 1950, Arquivo Histórico do Porto.



35 | Plano de Urbanização do Bairro de Ramalde. Definição dos eixos estruturadores do Plano



36 | Vista aérea do Bairro de Ramalde. Os eixos estruturadores do Plano
Távora concretiza uma ideia um modelo de densificar a cidade, construindo perpendicularmente à Avenida da Boavista.

Legenda:

- 1 | Avenida da Boavista, eixo estruturador de toda a área Poente da cidade;
- 2 | Avenida Antunes Guimarães, ramificação da Avenida da Boavista que serve de estrutura à urbanização de Ramalde;
- 3 | Eixo perpendicular que ligaria Bairro de Ramalde à Avenida da Boavista que não chegou a ser realizado;
- 4 | Rua paralela à Avenida da Boavista que define um dos limites da urbanização do Bairro;
- 5 | Avenida Vasco da Gama, define um dos limites da urbanização do Bairro

Eixos _ amarração ao terreno

Fernando Távora desenvolve um plano para uma área que conta apenas com um conjunto habitacional de casas económicas construído entre 1939 e 1941. À semelhança de outros planos desenvolvidos pelo Estado, o plano de Ramalde caracteriza-se de forma particular pelo carácter da sua área de implantação.

No sentido em que toda a análise e compreensão da cidade desenvolvida no anterior capítulo alicerçou a base de discussão da evolução dos principais eixos estruturadores da cidade, será agora importante referir de que forma os eixos envolventes à área de implantação do Bairro de Ramalde são determinantes para a sua configuração espacial, nomeadamente a Avenida da Boavista ou da Avenida Antunes Guimarães.

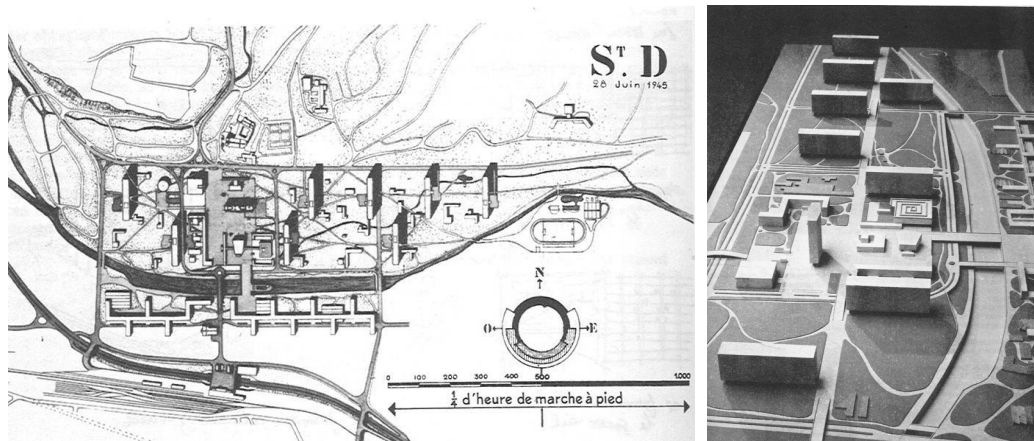
Estes dois novos eixos desenhados sobre um território ainda bastante ruralizado tornaram possível a apropriação destes terrenos para a construção de novas estruturas de apoio à cidade tradicional.

Neste sentido, a sua inserção respeita a uma intenção inicial de ligar o bairro à estrutura viária em pontos estratégicos. A intenção de Fernando Távora de relacionar o bairro com a Avenida da Boavista concretiza a mais importante referência deste plano, ao desenhar toda a volumetria de forma perpendicular à Avenida da Boavista. Esta direcção está relacionada com a criação de um eixo perpendicular à Avenida da Boavista que iria funcionar como a principal ligação do bairro com a avenida, através de uma rua paralela a toda a volumetria do bairro. No entanto, esta ligação nunca chegou a concretizar-se, terminando no extremo Sul da área triangular.

A rede viária que envolve o bairro funciona como limite entre a área construída e pedonal do bairro e a envolvente e como alicerce para as suas comunicações exteriores. Como Norberg-Schulz indica *“En cierto sentido todas las direcciones horizontales so equivalentes y constituyen un plano de extensión infinita (...) sobre el plano el hombre elige y crea recorridos que ortogan a su espacio existencial una estructura particular”*, ou seja, *“Los recorridos dividen el entorno del hombre en territorios más o menos conocidos.”*⁴⁸

Como referimos, a força com que a direcção da Avenida da Boavista se impõe no território vai interferir também na forma como Távora equaciona a implantação dos volumes de Ramalde. Apesar de Fernando Távora apresentar outras preocupações no caso do direccionamento dos blocos, como a orientação desejável Nascente-Poente, o que é facto é que a Avenida da Boavista constituiu um eixo fundamental de urbanização. Távora implanta e define o plano como um modelo de implantação (perpendicular à avenida), possivelmente repetível relacionado com a imagem da Avenida da Boavista como eixo estruturador de expansão urbana (mais tarde desenvolvido de forma mais directa nos volumes do Foco). Por um lado, a possibilidade de a partir da Avenida da Boavista se estabelecerem ramificações que lançassem novas estruturas urbanas, como é o caso da Avenida Antunes Guimarães tornou-a numa das vias mais importantes neste contexto, nomeadamente para a ligação a novas zonas residenciais como a do Bairro de Ramalde ou na a ligação com a área industrial de Ramalde.

⁴⁸ NORBERG-SCHULZ, Christian - *Arquitectura Occidental*. 1ª ed. 5ª tirada . Barcelona : GG Reprints, 2004, p.226.



37 | 38 | Planta de Implantação e Foto da Maqueta da Urbanização Saint-Dié, França, Le Corbusier, 1946, para 10.500 habitantes dispostos em 5 unidades habitacionais (Eixo estruturador da proposta com o conjunto habitacional perpendicular a esta via)

Por outro lado, estas ramificações que surgem a partir do eixo da Avenida da Boavista pressupõem uma natural necessidade de fazer crescer cidade e de através delas ser possível conectar novos pontos importantes da cidade, a Avenida Marechal Gomes da Costa em ligação com a Foz Velha e com o Mar, na parte Sudoeste da cidade e a Avenida Antunes Guimarães, a Noroeste, em ligação com uma das estradas de saída da cidade.

A perpendicularidade criada entre a direcção dos blocos e a Avenida da Boavista estabelece a única direcção de todo o conjunto habitacional. A força da amarração da estrutura do bairro ao terreno não se vê exclusivamente concretizada neste eixo, como, também, nos eixos viários perimetrais ao bairro que conectavam com os eixos principais da zona.

Por sua vez, no extremo Norte do bairro, a actual Avenida Vasco da Gama surge como principal limite a Norte ao relacionar directamente o bairro à Avenida Antunes Guimarães ao mesmo tempo que delimita fisicamente o espaço entre a rua (vias de tráfego) e o espaço verde entre blocos, destinado apenas à circulação pedonal.

A Sul, o limite físico que constituía a estrada direccionada para Matosinhos e para o Porto de Leixões adquiria neste contexto uma importância ainda mais relevante. A sua importância em todo o desenvolvimento expansivo da cidade desde o período dos Almadás foi essencial para a sucessiva consolidação urbana (de zonas de carácter rural) ocorrida na proximidade destas antigas estradas que ligavam a cidade intramuros às cidades periféricas ao Porto. Este importante eixo ultrapassava parte da cidade cruzando a Avenida da Boavista na Fonte da Moura e funcionou durante muito tempo como suporte de toda a área ruralizada de Ramalde.

A Norte do Bairro de Ramalde surgiram sucessivamente importantes núcleos urbanos e industriais, resultantes da grande importância da linha de caminhos-de-ferro da Sra. Da Hora que ligava a Boavista ao Porto de Leixões. Mais tarde, na proximidade desta linha estabelece-se uma das principais zonas industriais da cidade e via rápida designada de Avenida da Associação Industrial do Porto que, faz a ligação actual da cidade ao Porto de Leixões.



39 | Vista aérea da integração actual do Bairro de Ramalde na sua envolvente

Integração na envolvente

A localização do Bairro de Ramalde, como já referimos anteriormente, diz respeito a um espaço confinado aos vários limites da sua envolvente. A relação do bairro com o seu território não vive somente da relação que este estabelece com os seus eixos viários estruturantes, vive também das dinâmicas e da caracterização da sua envolvente como espaço urbano, espaço de trabalho, habitacional e de equipamentos funcionais.

O Bairro de Ramalde surge como uma nova construção, numa área abrangente mas ainda predominantemente rural. Desta forma as directrizes de inserção na sua envolvente parece fazer prever uma continuidade, um evoluir lógico do espaço envolvente que enfatiza determinadas escolhas e direcções.

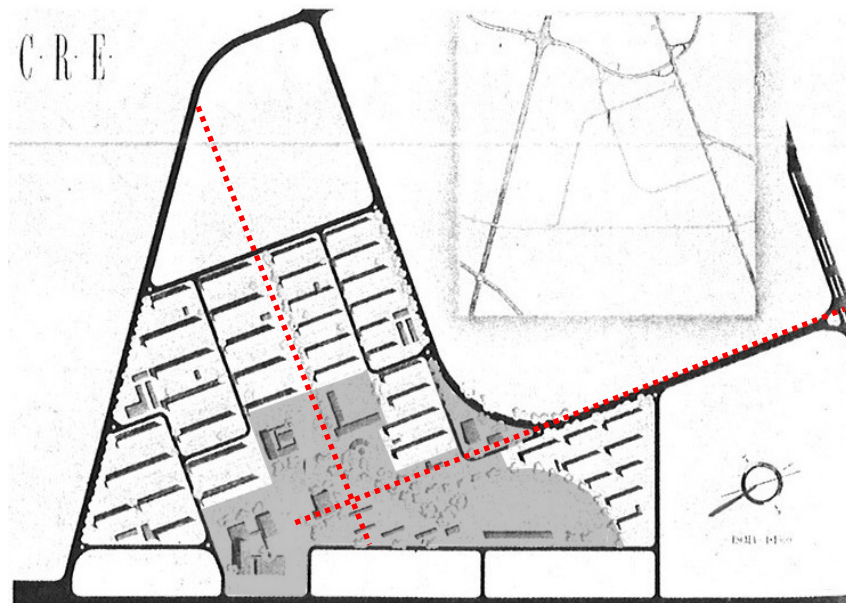
Por um lado, parece, de certa forma, que Távora procurou incidir toda a mancha de habitação na proximidade dos seus limites físicos envolventes libertando toda a área central verde, de desporto, de lazer e comercial para se aproximar, se relacionar e comunicar mais directamente com a área envolvente mais significativa e qualificada, a Avenida Antunes Guimarães e com as habitações em frente, também desenvolvidas por Távora. Por outro lado, através da permeabilidade criada entre o paralelismo dos blocos que permitiria percorrer e atravessar longitudinal e transversalmente, a área da proposta através de percursos pedonais. Toda esta zona seria intencionalmente uma área de lazer, de convívio, aprazível a uma aproximação das vivências humanas dos seus habitantes. Esta área tornar-se-ia possivelmente na área verde por excelência de toda a envolvente de Ramalde e neste sentido, Távora desenvolveu-a tendo por base esses pressupostos, apesar de não existirem os equipamentos públicos.

Até aos inícios dos anos 60, Ramalde permanece como um território ruralizado e com uns iniciais indícios de urbanização ao nível da indústria e da habitação operária, nomeadamente as “ilhas” e mais tarde alguns exemplos de casas económicas, nomeadamente o Bairro de casas económicas de Ramalde (1939-41) alicerçado já à Avenida Antunes Guimarães e o Bairro de casas económicas Marechal Gomes da Costa (1950) que tinha como principal eixo estrutural, a Avenida Marechal Gomes da Costa (ramificação da Avenida da Boavista). No entanto, a crescente necessidade de dar resposta ao problema da habitação na cidade, Ramalde será uma das áreas onde serão implantados vários bairros sociais.

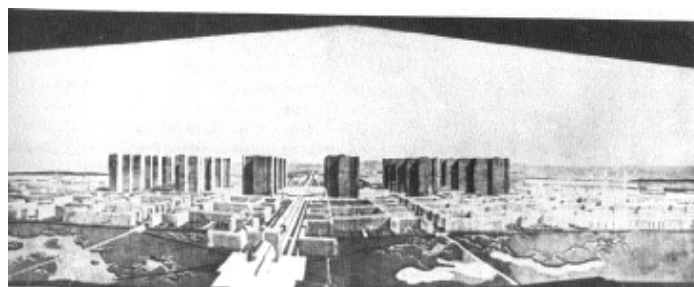
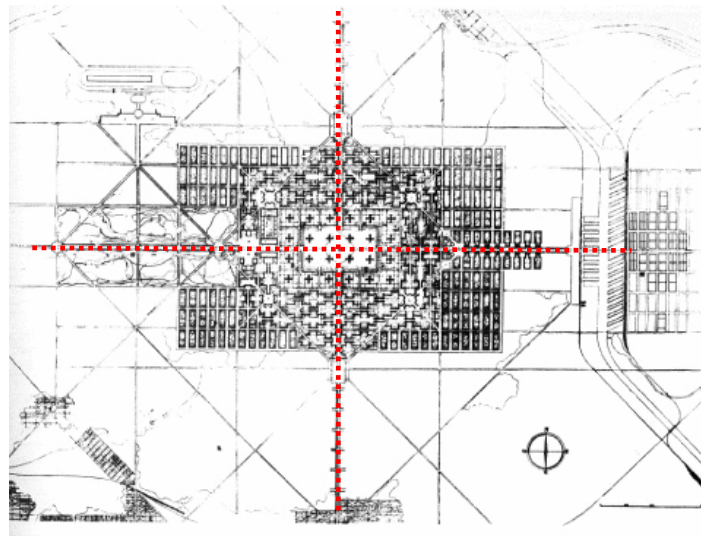
O Plano de Ramalde previa a construção de equipamentos públicos, lazer, desporto, comércio que, no entanto, não chegaram a ser concretizados. Esta seria uma das vertentes do plano de Távora, a construção de equipamentos públicos, de lazer, de desporto, de comércio que tencionava vir dar resposta a esta carência local.

Este projecto pretendia integrar-se com a sua envolvente e ao mesmo tempo possibilitar uma interdependência entre o espaço residencial, os equipamentos, os espaços comerciais, os espaços verdes como garantias de uma vida moderna saudável introduzindo os pressupostos da Carta de Atenas que foram, sem dúvida, essenciais para uma notoriedade própria da arquitectura moderna Portuguesa.⁴⁹

⁴⁹ GONGALVES, José Fernando, Op. cit. (16), p.340.



40 | Plano de Urbanização do Bairro de Ramalde
Sobreposição dos eixos estruturadores da centralidade do Plano e mancha referente à centralidade do espaço verde e dos equipamentos públicos



41 | 42 | One Ville Contemporaine, Le Corbusier, 1922
Neste projecto Le Corbusier utiliza o sistema axial como sistema estruturador da cidade. O ponto central representa o ponto mais importante e significativo da proposta, o centro administrativo

Centralidade

“Desde el comienzo, el centro representó para el hombre lo conocido en contraste con el mundo desconocido circundante (...) el lugar donde se manifiesta un significado se convierte en un centro.”⁵⁰

A centralidade sempre existiu na arquitetura. Apesar de ao longo dos tempos, o seu desenho se manifestar tendo em conta as referências compositivas e formais de cada período, na verdade o centro foi constantemente delineado para estabelecer uma ordem, para organizar o espaço segundo regras de funcionalidade e de coerência formal.

No Porto, o crescimento espontâneo da cidade realizou-se a partir de um centro fundamental, ponto de relações comerciais entre a cidade e o rio. Já nas cidades desenhadas de raiz, nomeadamente as cidades romanas, o centro resulta da intersecção de dois eixos. Os romanos desenhavam a cidade baseada no esquema *“de la superficie cuadrada o rectangular dividida en cuatro partes mediante dos calles principales que se cortan en ángulo recto (...) el “cardo” como recorrido norte a sur, representaba el eje del mundo, y el “decumanus” la carrera del sol de oriente a occidente. Las calles principales llevaban a las cuatro puertas abiertas en el muro de la ciudad.”⁵¹* Na cidade Moderna, em projectos como a *Ville Radieuse* o centro administrativo existe no ponto da intersecção destes dois eixos e, de certa forma, o Plano de Ramalde reinterpreta este conceito ao desenvolver o centro cívico na área central do plano.

Em Ramalde, o centro da proposta também é equacionado de forma particular. Uma ‘pequena cidade’ dentro da cidade, que vivesse autonomamente devido à sua multiplicidade de funções.

Desta forma, Távora desenha o equipamento escolar, o jardim-de-infância, o equipamento desportivo e o comercial estabelecendo uma relação de proximidade entre eles e entre todo o espaço verde que os envolve. O verde é o elemento unificador da proposta, nomeadamente na transição do centro para as zonas residenciais.

É nesta área que diz respeito aos espaços públicos que Távora introduz uma clara distinção compositiva e formal do restante edificado. Os volumes dos equipamentos públicos não são à semelhança dos edifícios habitacionais, blocos longitudinais. Estes volumes desenvolvem-se tendo em conta o seu programa e a sua necessária relação com a restante volumetria do plano.

A organização programática destes equipamentos no terreno corresponde a uma proximidade de relações funcionais que podem advir do posicionamento dos vários equipamentos na proposta.

O equipamento comercial surge na proximidade da Avenida Antunes Guimarães, num ponto que sofre um alargamento e funciona como ponto articulador de direcções e conexões com a envolvente. Por sua vez, os equipamentos escolares encontram-se na proximidade dos volumes habitacionais, recriando a ideia do Bairro das Estacas, de permitir um acesso pedonal, curto e envolvido pelo espaço verde, entre a habitação e a escola. O equipamento desportivo localiza-se na proximidade da “massa verde” central, podendo desfrutar de uma relação privilegiada com este espaço. Como no crescimento da cidade, o centro funciona o elo de ligação entre todas as partes. A partir dele se articulam e definem estratégias de ligação entre os vários espaços e edifícios. Em Ramalde, a sua organização também define um centro que ordena e estrutura a proposta.

⁵⁰ NORBERG-SCHULZ, Christian, Op. cit. (49), p.226.

⁵¹ Idem, p.44/45.



43 | Foto dos blocos pertencentes ao conjunto habitacional da 1ª Fase do Bairro de Ramalde
Relação que os blocos estabelecem entre eles e com a rua localizada Sul da proposta



44 | 45 | Vistas do espaço público, pedonal e arborizado entre os blocos da 1ª Fase do Bairro de Ramalde

Blocos

Analisando o bloco a uma escala global da composição do plano, importantes questões merecem ser referidas.

Como também assinala Ana Tostões “*Com o desenvolvimento das premissas do Movimento Moderno, a habitação colectiva recupera uma nova dignidade, começando a ser pensada já não só como objecto único, mas como peça repetível em função dos valores urbanos, e são precisamente os novos bairros que lançarão uma imagem da cidade mais contemporânea civilizada e mais internacionalmente urbana.*”⁵²

No caso do Porto, foram variadas as experiências pontuais que ao nível da habitação, do bloco, de estruturas habitacionais globais que fizeram “*surgir edifícios modernos que aceitam o diálogo com a estrutura urbana preexistente.*”⁵³

O moderno bloco de habitação colectiva em altura passou, inicialmente, por ser entendido como uma unidade autónoma da cidade, para passar, através da sua repetição a fazer parte integrante do seu tecido.

Desta forma, Távora desenha o bloco de Ramalde assente numa base unitária, de repetição e de mútua relação entre volumes.

A unidade formal procurada por Távora resulta da tentativa de se apoiar num código formal próximo do espírito moderno da Carta de Atenas. Para além das questões desenvolvidas pela Modernidade como as de implantação, da orientação solar, da relação do edificado com o espaço verde, do valor plástico e construtivo da proposta, o Bairro de Ramalde implanta-se num espaço livre, sem imposição de traçados em blocos verticais de habitação plurifamiliar.

Mas a disposição de blocos livres no terreno, implica colocarmos várias questões. Como se organizam no terreno, qual a distância entre blocos, qual a disposição perante a insolação e qual a altura dos volumes?

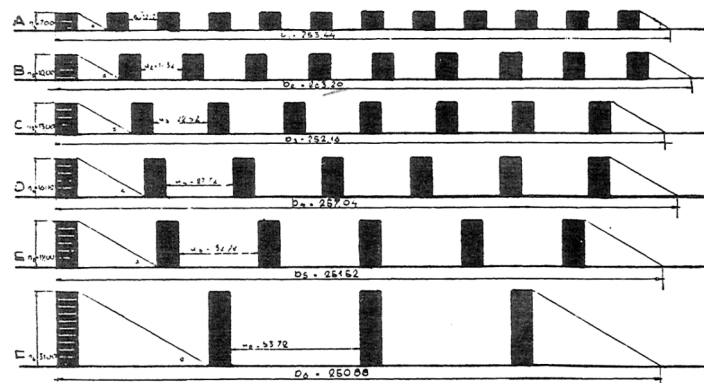
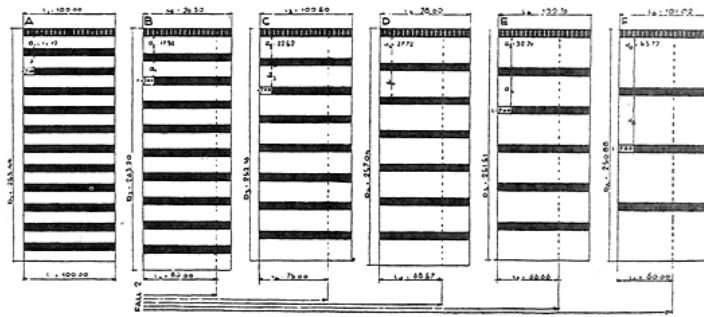
Gropius sugeriu no III CIAM, em Bruxelas (1930) através do tema “*Construção Baixa, Média ou Alta?*”⁵⁴ uma forma de construir habitação em altura, tendo por regra uma proporcionalidade directa entre a altura do edifício e o espaço livre entre eles.

O desenho de Fernando Távora para a implantação do bairro parece reflectir também alguma referência ao estudo de Walter Gropius, no sentido em que, “*a Construção Baixa, Média ou Alta?*” poderia interferir na qualidade da habitação e das relações vivenciais que aí se desenvolvessem. Através da resolução dos problemas de insolação dos edifícios, de ventilação dos seus espaços e de distinção entre circulação de carros e de pessoas e do espaço verde como ligação entre as pessoas e os edifícios, a cidade estaria a caminhar para a modernidade e para uma relação saudável e humanizada entre a arquitectura, a natureza e a sociedade.

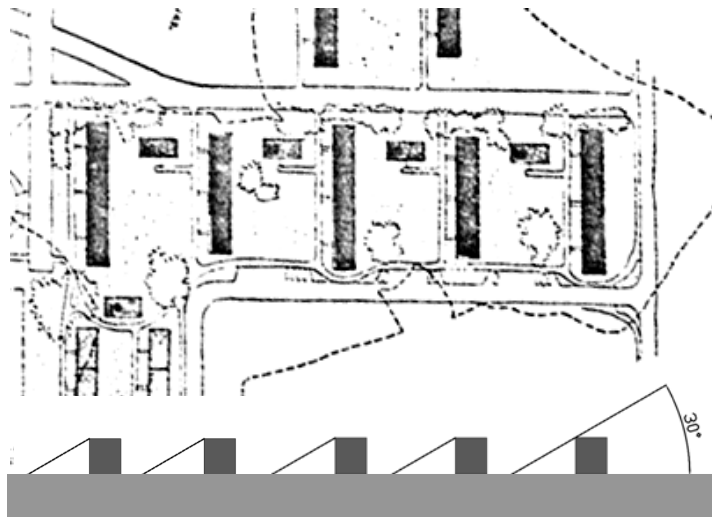
⁵² TOSTOES, Ana, Op. cit. (6), p.71.

⁵³ GONGALVES, José Fernando, Op. cit. (16), p.112.

⁵⁴ *Construção Baixa, Média ou Alta?* segundo “*a aplicação de uma regra empírica de que a distancia entre blocos paralelos deveria ser uma vez e meia a altura das edificações no caso destas estarem orientados a norte-sul e duas vezes e meia a nascente-poente o que favorecia, à partida uma orientação norte-sul para efeitos de maior eficiência de uso de solo.*” in KRÜGER, Mário - Leslie Martin e a escola de Cambridge. Coimbra : Ed. DARQ, 2005, p.82.



46 | 47 | Diagramas de Walter Gropius (1930) propondo a construção em altura



48 | 49 | Diagrama realizado para o Bairro de Ramalde, tendo em conta o diagrama de Walter Gropius, que propõe uma relação desejável entre a altura dos edifícios e o distanciamento entre eles

Fernando Távora estabelece a mesma linha de pensamentos ao desenhar rigorosamente a relação dos edifícios com o seu espaço exterior, isto é, estabelece uma correcta relação entre a altura, a volumetria do edificado e a distância livre entre blocos.

A base de pensamentos da *Carta de Atenas* aproximava ainda mais este exemplo dos casos mais fortes de aplicação do racionalismo moderno: o controle extremo do dimensionamento espacial tanto dos blocos como do espaçamento exterior entre eles, as formas lineares rigorosamente repetidas dos volumes paralelos entre si, como também a orientação solar Nascente-Poente que definia a correcta exposição solar das fachadas para uma melhor vida de toda a comunidade na cidade.

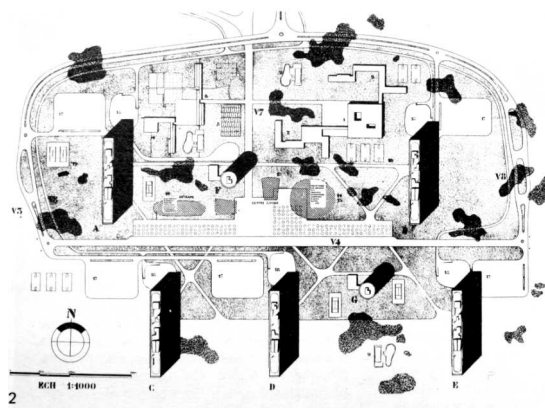
No entanto, estes blocos não definem, à semelhança dos exemplos modernos mais racionalistas, uma relação perpendicular com os eixos viários. No Bairro de Ramalde os eixos viários não definem a orientação da proposta (à excepção da Avenida da Boavista), mas funcionam como apoio perimetral ao bairro.

Desta forma, são claras algumas referências do Bairro de Ramalde ao anterior plano de Fernando Távora para o Campo Alegre. Podemos verificar isso, na forma como Távora aproxima a escala dos blocos habitacionais da escala do habitante e dos espaços verdes envolventes. A gestão e a disposição no terreno de equipamentos escolares, comerciais e de lazer é também resultado de uma consciente relação entre as diferentes unidades do bairro e da sua escala. Uma vez que o número de habitantes que se previa para os dois planos era o mesmo, verifica-se que o Plano do Campo Alegre era por si só um caso mais arrojado do que Ramalde, este mais próximo da realidade social e local.

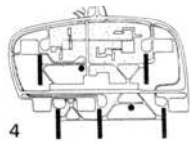
Por outro lado, é facilmente reconhecida uma forte proximidade, ao projecto de Alvalade que de certa forma impulsionou uma evolução na habitação colectiva que também estará presente em Ramalde. Tal como o Bairro de Alvalade, Ramalde partiu também de conceitos idênticos como o “zonamento funcional” ou a “unidade de vizinhança”, prevendo a relação entre habitação e equipamentos, e incorporando novas questões como a normalização e pré-fabricação de elementos construtivos e inovações na organização interna dos fogos.

À semelhança do projecto do Bairro de Alvalade e mais especificamente do Bairro das Estacas, em Ramalde os pressupostos modernos estão totalmente presentes nas questões de implantação assim como no desenho do edificado, “o *objectivo era implantar blocos de habitação sobre um jardim.*”⁵⁵ No entanto, no final Ramalde não consegue fazer viver o seu espaço verde entre blocos com um espaço urbano e público, ao contrário do Bairro das Estacas, mas em contra partida este modelo que abandona por completo o modelo tradicional da rua e do quarteirão é nos dois casos o grande contributo para um novo desenho moderno da cidade.

⁵⁵ Entrevista a Formosinho Sanchez, in Revista Arquitectura, n.º 130, 1974, p.5.



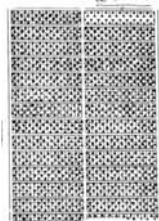
2



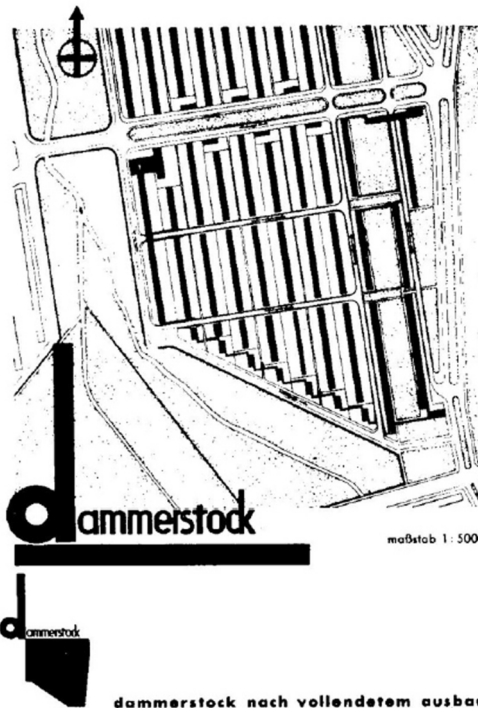
4

MEAUX

5359



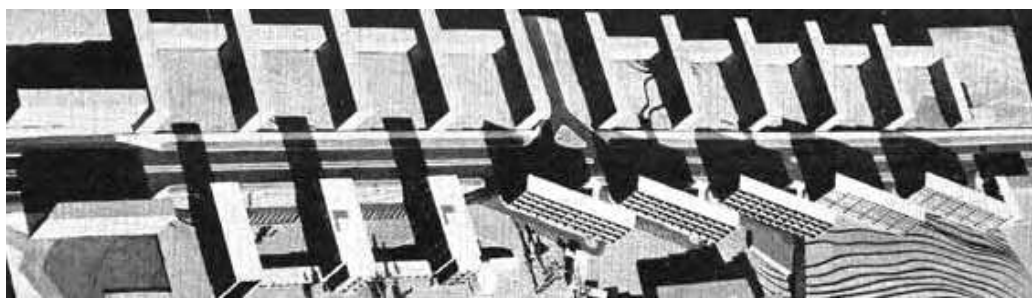
50 | Plano de conjunto com 5 Unités de Habitación, Meaux, 1957 (alojamento em cidades verticais)



maßstab 1: 5000

dammerstock nach vollendetem ausbau

51 | Planta do Bairro Dammerstock, Gropius, Kalsruhe, 1928



52 | Projecto do conjunto urbano desenhado pela equipa de Celestino de Castro para a Av. EUA, 1950-51

2.3. Um Plano Moderno _ relações com outras propostas

“Uma palavra resume a necessidade de amanhã: URGE CONSTRUIR AO AR LIVRE.”⁵⁶

A modernidade proposta por Fernando Távora revê-se nesta ideologia de Le Corbusier.⁵⁷

Távora constrói ao ar livre o Bairro de Ramalde, aproxima-o da natureza e da cidade em simultâneo, mas distancia-o o suficiente da turbulência e confusão da grande cidade para proporcionar aos residentes uma relação franca entre a sua habitação e o espaço exterior verde e aprazível.

Em meados do século XX, a intervenção dos arquitectos portugueses na construção de um novo imaginário urbano moderno⁵⁸ reflectiu algumas das importantes transformações ocorridas neste período. As preocupações arquitectónicas centravam-se na urgência de repensar a estrutura urbana da cidade e de a organizar tendo em conta as actuais necessidades. José Fernando Gonçalves situa o surgimento simbólico do *Movimento Moderno*, no I Congresso Nacional de Arquitectos (1948), “quando estes colocam em discussão a questão da cidade e do alojamento em vez das tradicionais questões da linguagem arquitectónica”⁵⁹. Estas questões já estavam a ser debatidas com alguma pertinência pelo Grupo ODAM criado no Porto em 1947 e pelo Grupo ICAT em Lisboa, no entanto, a necessidade de divulgar os princípios modernos através da discussão do problema da habitação nacional foi fundamental para a concretização do Primeiro Congresso Nacional de Arquitectura de 1948.

Este congresso foi, sem duvida “um momento de viragem na reconquista da liberdade de expressão dos arquitectos”⁶⁰, do qual os arquitectos portugueses tiraram o máximo proveito para o entendimento da arquitectura praticável para os seguintes anos e sobretudo para a consciencialização do papel social do arquitecto na sociedade e na arquitectura.

Sobretudo a habitação requeria um novo método e uma nova organização tipológica, que excluía as intervenções pensadas em torno de cada indivíduo (da casa individual), em virtude de novos modelos que privilegiassem um desenho à escala da comunidade (o Bairro, o Bloco de Habitação Colectiva). A passagem de um modelo urbano pensado através da parcela, do lote e do indivíduo para um modelo colectivo transformou a percepção da vida urbana e da relação espacial entre as diferentes unidades da cidade. Isto quer dizer que “o tomar consciência da cidade passa pela reivindicação da densidade, altura, velocidade, do ‘tecido’ contra a magreza do ‘lote’ – era necessário todo um outro contexto que não o que as cidades apresentavam: extensões mais que parcelas, espaço mais que ruas, fluido mais que fechado.”⁶¹

⁵⁶ “A cidade actual está morrendo por não ser geométrica. Construir ao ar livre é substituir o terreno irregular, insensato, que é o único existente hoje, por um terreno regular. (...) O traçado regular é a geometria entrando na obra. Não há bom trabalho humano sem geometria. A geometria é a própria essência da Arquitectura. Para introduzir a série na construção da cidade, cumpre industrializar a construção.” in LE CORBUSIER- *Urbanismo*. 2ª ed. São Paulo : 2000., p.164.

⁵⁷ “Meu dever, minha busca, é tentar colocar este homem de hoje fora da infelicidade e da catástrofe; é colocá-lo na felicidade, na alegria quotidiana, na harmonia. Trata-se particularmente de restabelecer ou estabelecer a harmonia entre o homem e o seu meio.” in LE CORBUSIER, *Precisões, Sobre um estado presente da Arquitectura e do Urbanismo*, Tradução de Carlos Eugénio Marcondes de Moura, Cosac & Naify, 2004, p.98.

⁵⁸ GONGALVES, José Fernando, Op. cit (16), p.111.

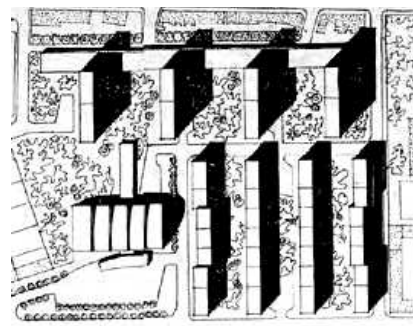
⁵⁹ Idem, p.338.

⁶⁰ PEREIRA, Nuno Teotónio, “A arquitectura do Estado Novo”, in “Arquitectura”, 4ª série, n.142, Lisboa, Julho 1981.

⁶¹ MENDES, Manuel, Op. cit. (10), p.45.



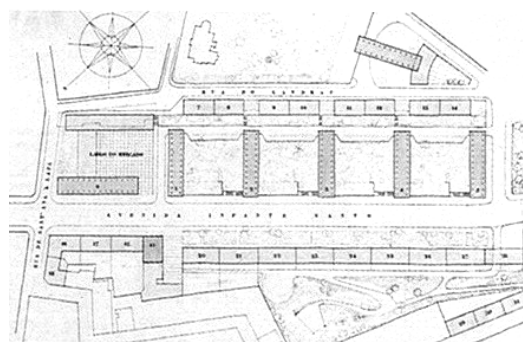
53 | Plano de Urbanização da Zona Sul da Avenida Alferes Malheiro, CML, 1945



54 | Vista aérea Bairro das Estacas (esquerda); 55 | Estudo de Implantação (direita). Ruy d'Albuquerque e Formosinho Sanchez 1949-55



56 | Edifícios no cruzamento da Avenida EUA e a Avenida de Roma; 57 | Edifícios Avenida EUA 1950-51



58 | 59 | Conjunto da Avenida Infante Santo, Lisboa, Alberto Pessoa, Hernâni Gandra, João Abel Manta, 1955

Neste momento, as viagens dos arquitectos ao estrangeiro intensificam-se e as publicações internacionais ganham uma nova dinâmica em Portugal ao discutirem intensamente o tema da habitação e da cidade. A prática intensa de alguns arquitectos, neste período do pós-guerra, esteve essencialmente vinculada à iniciativa dominante do Estado na construção de habitação económica em Portugal. Em parceria com o Estado, as Caixas de Previdência desenvolviam os projectos e assumiam um papel preponderante na conciliação de uma forte intencionalidade dos arquitectos de fazer surgir um imaginário moderno na construção da habitação com as restrições compositivas, formais e tipológicas impostas pelo Estado.

Plano de Alvalade, 1945

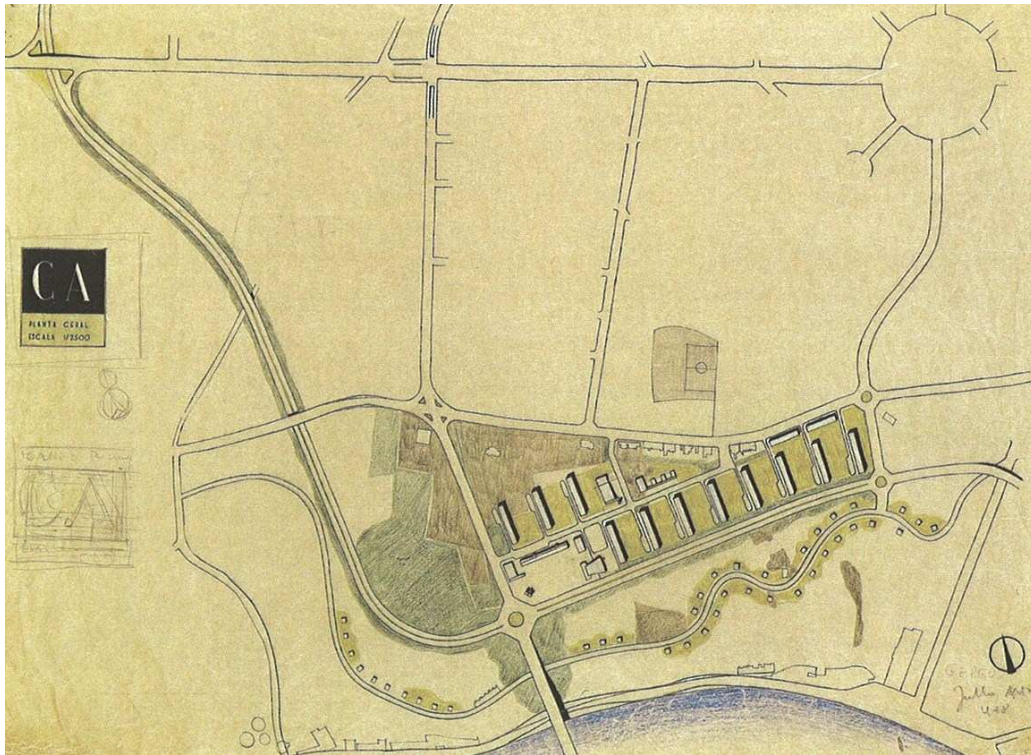
Em Lisboa, projectos como o de Alvalade de Faria da Costa serão responsáveis pela criação de um novo modelo de cidade associado à habitação colectiva. Procuram-se nestes projectos resolver questões relacionadas com as características físicas do lugar, com uma nova expressão volumétrica e com um novo espaço público a ela associado. Mas é, sobretudo em 1949, com o “Bairro das Estacas” de Ruy d’Athouguia e Formosinho Sanches que se atinge um valor real da modernidade.

A sua diversidade programática introduziu a vários níveis diferentes questões pertinentes perante a problemática de construir uma cidade moderna. Veja-se o cunho diferenciado que as várias soluções assumiram no contexto global e unitário da proposta. O Bairro das Estacas, com uma escala mais controlada, assente sobre *pilotis*, com importantes espaços percorráveis e de lazer entre volumes, os Edifícios da Avenida Estados Unidos da América com uma escala de grande ‘metrópole’, em concordância com o forte eixo viário subjacente; entre outros casos que exploraram ainda a ideia tradicional da rua corredor e da importância da fachada na definição do espaço de circulação. *Apesar desta forte intenção de fomentar a construção de casas de renda económica, o plano de urbanização entendeu que deveria incrementar a coexistência de fogos de diversas categorias sociais, dando continuidade à tradição da cidade e rejeitando algumas teorias habitacionais contemporâneas.”*⁶²

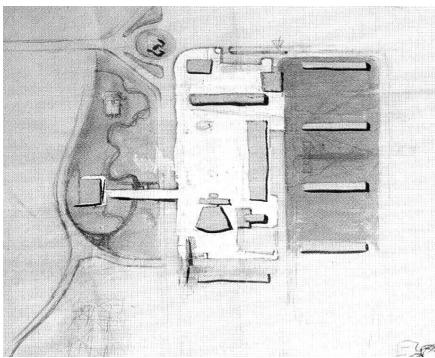
Em cada parte específica do plano as escolhas pelos modelos utilizados estiveram sempre referenciadas nas características específicas de cada local e das suas reais necessidades e constituíram uma espécie de mostruário das estruturas morfológicas em discussão na época.

Neste caso, o “Bairro das Estacas” de 1949 constitui a primeira e significativa iniciativa moderna construída no Bairro de Alvalade, não apenas pelas características da sua implantação, mas também pela modernidade do desenho do seu edificado, assim como, mais tarde os edifícios desenvolvidos na Avenida EUA vêm apresentar uma proposta radical que propõe uma solução funcional e verdadeiramente racionalista de habitação plurifamiliar em altura, à semelhança da *Unité de Habitación*.

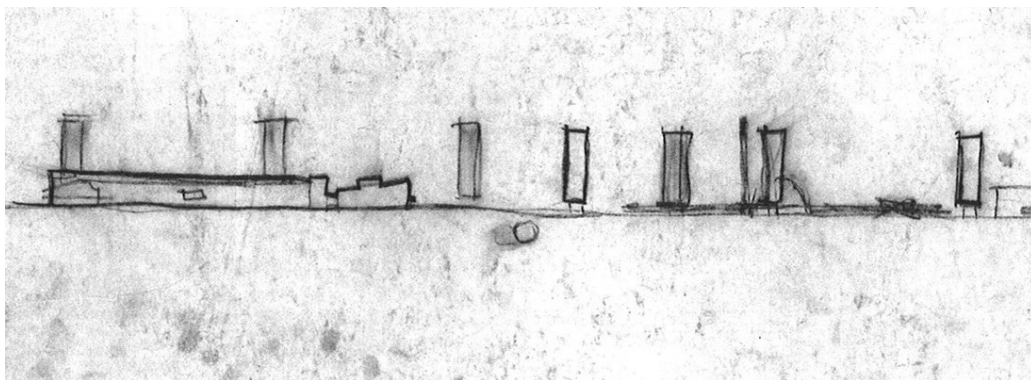
⁶² COSTA, João Pedro Teixeira de Abreu - *Bairro de Alvalade: considerações sobre o urbanismo habitacional*, Lisboa: FAUTL, 1997, p.32.



60 | Plano do Campo Alegre, Fernando Távora, 1949



61 | Esquissos para o centro cívico do Plano do Campo Alegre, 1949



62 | Maqueta do Plano do Campo Alegre, Porto, Fernando Távora, 1949

Plano do Campo Alegre, 1949

“...Ideia do Plano: construção de uma paisagem nitidamente urbana a umas dezenas de metros de altura sobre o Douro. Viveriam aí uns 6000 habitantes com o seu equipamento e tráfego próprio independente do tráfego de passagem uma grande praça e uma avenida de peões permitiria uma intensa vida social.”⁶³

A intenção de construir este plano partia da necessidade de, em conjunto com a ponte que estava planeada ser construída (actual Ponte da Arrábida), fazer nascer à cota alta da cidade uma zona residencial com uma escala que ultrapassava a escala doméstica em virtude de algo *“perfeitamente portuense, capaz de produzir um grande «impact».”*⁶⁴

Este primeiro projecto urbano de Fernando Távora, anterior ao de Ramalde caracterizou-se por uma abordagem à escala da cidade e não à escala da casa ou do edifício isolado. A implantação deste plano no Campo Alegre traria uma nova visibilidade à cidade, uma visibilidade que não veio a ter Ramalde, pelas características físicas do seu território, no entanto as duas propostas partilhavam a mesma base ideológica, uma forte intencionalidade de representar uma *“modernidade radical que se contrapunha aos modelos precedentes dos italianos (Piacentini e Muzio) e constituía uma das primeiras propostas de desenho urbano fundadas na exaltação de uma vida social de características vigorosamente urbanas”*⁶⁵

Como podemos observar nas imagens referentes ao projecto, o plano previa a construção de uma ponte que ligaria a margem Sul de Vila Nova de Gaia ao Porto. Todavia, a ponte construiu-se apenas uns anos mais tarde mas constituiu uma importante base compositiva da proposta. A matriz da proposta tinha por base a perpendicularidade entre dois importantes eixos (o prolongamento da ponte) e um eixo perpendicular que se relacionaria com todo o conjunto habitacional. Uma das principais intenções do programa centrava-se na necessidade de instalar 6 000 pessoas e desta forma, Távora desenvolve um grande complexo de blocos habitacionais em altura (à semelhança dos blocos da Avenida EUA), paralelos entre si, assim como, paralelos ao grande eixo estruturador desta proposta: a Ponte da Arrábida.

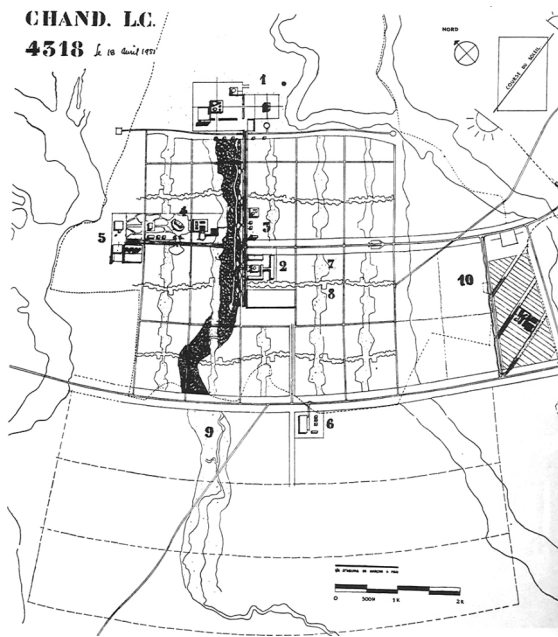
A estruturação do construído segundo a definição de um sistema axial de eixos afirma no projecto do Campo Alegre uma forte relação com a modernidade, ao mesmo tempo que é explorada a questão da orientação solar Nascente-Poente, e a integração de áreas verdes em todo espaço envolvente ao edificado. É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

O desenho deste centro cívico introduz uma série de diferentes questões na organização da proposta. Por um lado, Távora equaciona várias soluções para a caracterização deste centro.

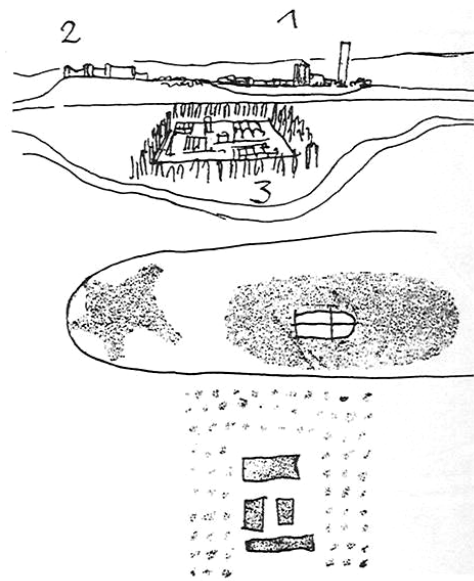
⁶³ PORTAS, Nuno, Op. cit. (16), p.13.

⁶⁴ Idem, p. 13.

⁶⁵ Idem, p.12.



63 | Plano definitivo para Chandigarh, Índia, Le Corbusier, 1950, para 500.000 habitantes
 Estruturação do território segundo o Cardus e o Decumanus (tradição clássica) com o Capitólio ao cima da cidade.



64 | Urbanização de Saint-Gaudens, França, Le Corbusier, 1945, para 5.000 habitantes, como o Plano de Ramalde

A intenção é clara, tornar esta praça, com os vários equipamentos públicos e espaços verdes, o centro estruturador da proposta. O centro cívico funcionaria, à semelhança do que se sucede na cidade tradicional e na intenção de Távora para Ramalde, como o principal elemento dinamizador do plano. Cada espaço seria autónomo na sua função e na sua forma, no entanto, todos eles estariam relacionados por relações visuais e percursos de conexão entre eles. Távora opta então por aproximar este centro do ponto central estrutural da proposta, a rótula que define a intersecção dos dois principais eixos do plano.

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

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

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

À semelhança de outros arquitectos modernos como Januário Godinho, Arménio Losa ou Carlos Ramos, que tiveram a seu cargo planos de urbanização, Távora no Campo Alegre adopta a forma curva como elemento de ligação da arquitectura à natureza e à própria topografia do terreno que expressa a forte relação com o lugar, com as suas vistas e a necessidade de fazer sobressair num plano extremamente racional e contido, a organicidade de um percurso que “*permitiria uma intensa vida social.*”⁶⁶

⁶⁶ PORTAS, Nuno, Op. cit. (43), p.13.

CAPITULO III _ BAIRO

Um Bairro Moderno de Habitação Plurifamiliar

**OS NOSSOS EDIFÍCIOS SÃO DIFERENTES
DOS DO PASSADO PORQUE VIVEMOS
NUM MUNDO DIFERENTE**

DUM TEXTO ED. POR

MUSEUM OF MODERN ART – New York



65 | Imagem presente no livro ODAM : Organização dos Arquitectos Modernos : Porto : 1947-1952

66 | Bairro de Ramalde, Fernando Távora, Porto, 1952-60

III_BAIRRO

3. Um Bairro Moderno de Habitação Plurifamiliar

“...As casas de hoje terão de nascer de nós, isto é, terão de representar as nossas necessidades, resultar das nossas condições e de toda a série de circunstâncias dentro das quais vivemos, no espaço e no tempo. Sendo assim, o problema exige soluções reais e presentes, soluções que certamente nos levarão a resultados bem diferentes dos conseguidos até agora na Arquitectura Portuguesa...”⁶⁷

O Bairro de Ramalde, sendo um caso particular de habitação plurifamiliar na cidade, pela sua especificidade programática absorve várias particularidades que caracterizam a procura de uma cidade moderna, do bloco colectivo, da habitação mínima.

Ao nível da transposição da escala do plano para uma aproximação à escala do bairro, da habitação, das pessoas, são facilmente identificados os princípios urbanos divulgados pelos primeiros CIAM.

A sua implantação moderna num território ainda praticamente por construir permite quebrar o conceito tradicional de alinhamento dos edifícios no alçado da rua e transformar a construção de um bairro na cidade num novo modelo urbano.

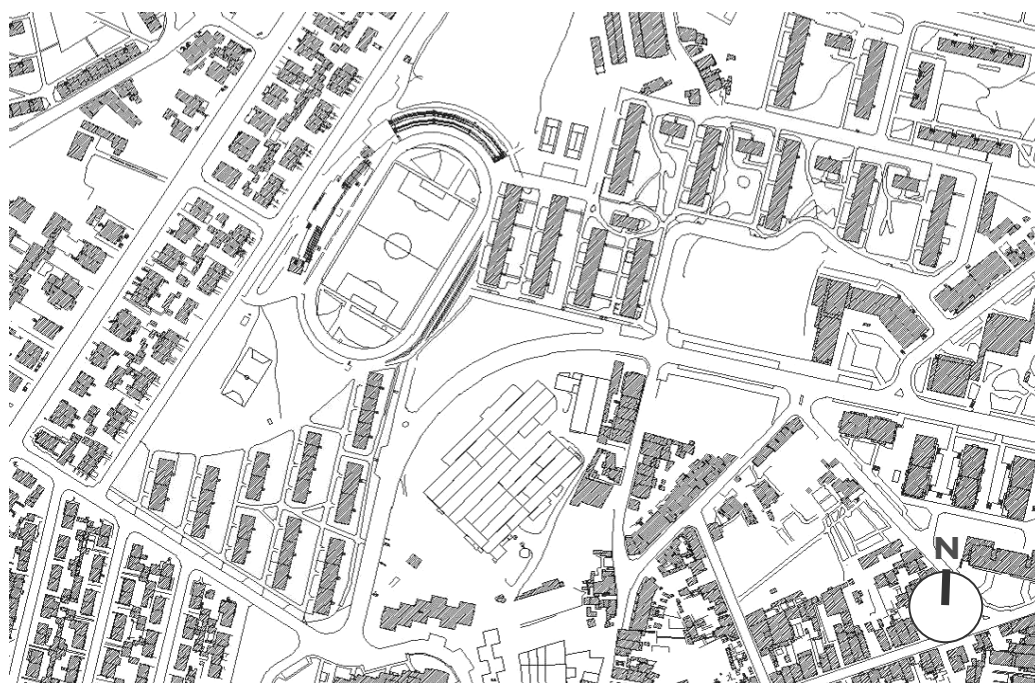
Por um lado, aplica de forma inequívoca o recurso moderno a uma implantação livre, a um paralelismo entre volumes, a uma libertação do espaço exterior entre volumes para zonas verdes pedonais de lazer, à eleição da melhor orientação solar, a uma diferenciação entre passeios, ruas pedonais e ruas rodoviárias. Neste sentido, a implantação dos blocos de Ramalde corresponde a uma sistematização formal, tipológica e construtiva dos modelos que Távora foi apreendendo em outros exemplos estudados, como o caso do Bairro de Alvalade e no estudo de arquitectura internacional. Estrategicamente o desenho de implantação desenvolve-se segundo uma criteriosa sistematização em planta de todas as condicionantes e necessidades do projecto.

Como o próprio arquitecto Távora chegou a referir *“Era uma época em que caminhávamos entre modelos de templos romanos, de Arquitectura italiana e alemã e ainda, por fim, modelos da Arquitectura brasileira e racionalista. O aparecimento de coisas tão diferentes criava no nosso espírito uma desorientação terrível.”*⁶⁸

Neste seguimento e em conjunto com o nosso caso de estudo, daremos conta de forma sintética de outros 4 casos de habitação colectiva (Concurso para Ramalde, Porto, 1949 e Urbanização de Cabo-Mor, Vila Nova de Gaia, 1957-62, João Andresen; Bairro das Estacas, Lisboa, Ruy d’Athouguia e Formosinho Sanchez, 1949 que permitem uma analogia directa com o caso de Ramalde, ao nível da sua tipologia, da sua intencionalidade moderna, da preocupação com o espaço mínimo habitável e com a economia da habitação.

⁶⁷ TÁVORA, Fernando - *O problema da casa portuguesa*. Lisboa : Manuel João Leal, 1947, p.9.

⁶⁸ Fernando Távora, “Entrevista”, in *Arquitectura, Arquitectura Planeamento Design Artes Plásticas*, n.º.123, Lisboa, Edições ICAT, Set-Out, 1971, pag.15, in Mesquita, Ana Raquel da Costa, *O melhor de dois mundos a viagem do arquitecto Távora aos EUA e Japão - Diário 1960, FCTUC, Dezembro 2007*, p. 18.



67 | Planta actual da Implantação do Bairro de Ramalde, Fernando Távora, Porto, 1952-60

3.1. A identidade do Bloco habitacional

“La idea de la unité de habitación es una de las hipótesis más importantes de la actual cultura urbanística. Puede describirse en términos puramente funcionales: se trata de llenar la distancia, ahora ya demasiado grande, entre la dimensión de la ciudad moderna y la dimensión de cada edificio, es decir, de no concebir la ciudad en términos de casas y servicios públicos, sino de introducir un submúltiplo - o una serie de submúltiplos - dentro de los cuales existía un equilibrio prefijado entre residenciales y servicios. Queda por ver si este submúltiplo debe traducirse en un bloque edificado único, o en un sistema articulado de edificios.”⁶⁹

A questão da habitação, do módulo de habitar como unidade básica de agregação e multiplicação de várias unidades num único edifício é a grande transformação do panorama da habitação no início do século XX. As transformações conceptuais do espaço, assim como, a experimentação de uma nova tipologia funcional do habitar foram a vários níveis, na forma de agrupamento das habitações, na organização interna dos fogos, na distribuição dos acessos, o grande motor de alteração do “*quadro de vida do quotidiano contemporâneo, respondendo, com objectivos de eficácia, às solicitações de uma ‘vida moderna’*”.⁷⁰

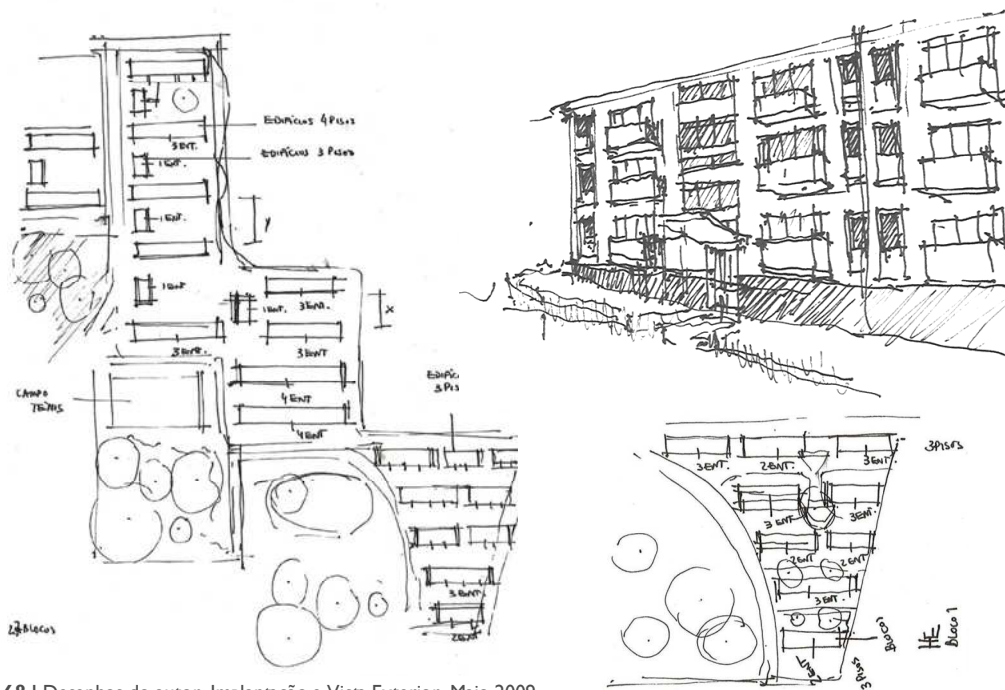
Desta forma, a aposta de Fernando Távora na criação de um bairro para 6.000 pessoas requeria uma estratégia ousada e transformadora do conceito tradicional de habitação. O surgimento do bloco de habitação plurifamiliar em substituição do modelo de habitação unifamiliar foi, sobretudo, originado por fortes necessidades de controlar custos e permitir o acesso a uma melhor habitação por parte de pessoas mais desfavorecidas. Os vários acontecimentos que se sucederam no século XX (as guerras, o aumento demográfico) enunciavam a necessidade de se debater esses temas no campo da habitação. As abordagens ao problema realizadas nos vários CIAM constituíram uma base fundamental para a transposição deste debate para Portugal e para a consolidação do posicionamento dos arquitectos portugueses no panorama arquitectónico da época.

A questão de uma prática arquitectónica aproximada das necessidades reais da sociedade dizia igualmente respeito a novas necessidades formais e plásticas, novas concepções espaciais e organizativas do espaço habitacional.⁷¹

⁶⁹ BENÉVOLO, Leonardo, *Historia de la Arquitectura Moderna*. Barcelona : GG, 2002, p.812.

⁷⁰TOSTÕES, Ana - *Arquitectura portuguesa nos anos 50: "os verdes anos" ou o movimento moderno em Portugal*. [Lisboa : s.n.], 1994. Dissertação de mestrado em história da arte contemporânea apresentada à Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, p.52.

⁷¹ TOSTÕES, Ana, Op. cit. (6), p.50.



68 | Desenhos do autor, Implantação e Vista Exterior, Maio 2009



69 | 70 | 71 | Vistas Exteriores dos blocos da 1ª Fase de construção do Bairro de Ramalde

O Bloco

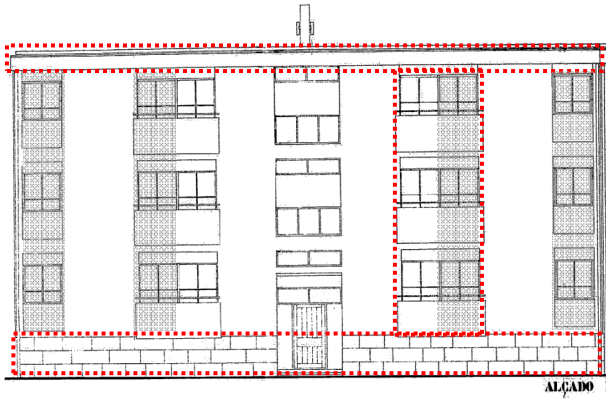
Távora aquando da construção do Bairro de Ramalde ainda não tinha realizado as suas grandes viagens que tiveram início em 1960 com a viagem aos Estados Unidos. Até então, as referências de Távora chegavam através das revistas e publicações de arquitectura que vinham quase exclusivamente da Alemanha, Itália e França, ou mesmo da revista portuguesa 'Arquitectura'.

O Bloco de Ramalde comporta na sua forma, na organização tipológica, na escolha de materiais, na plasticidade arquitectónica e construtiva uma forte racionalidade referente ao Movimento Moderno. Por um lado, a solução de Távora para os blocos de Ramalde distancia-se de uma analogia mais directa com estes princípios modernos mais evidentes, nomeadamente na forma como o volume toca no terreno. O bloco não deixa de ter uma forte expressão moderna tanto na sua relação com a envolvente como no rigor do seu desenho volumétrico, *“a orientação das fachadas forçava um geometrismo condicionado pelo volume dos edifícios previamente projectados; e igualmente um conceito simplificador no tratamento dos edifícios através da expressão da caixa cúbica”*. Távora opta por criar uma marcação tectónica, através de um embasamento em pedra que distancia a caixa cúbica branca do contacto com o terreno.

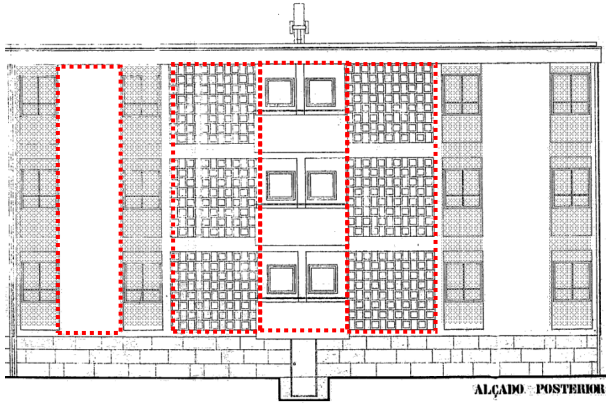
Desta forma, o volume ganha uma expressão e uma leveza característica da atenção dos arquitectos modernos aos temas compositivos e plásticos no desenho do edifício. À partida, este embasamento não surge para resolver qualquer problema de diferenças de cota, ou de relação conflituosa com o terreno, mas apesar das motivações plásticas e compositivas, Távora aplicando também importantes conhecimentos construtivos opta por utilizar a pedra como material de contacto com a terra, anulando assim quaisquer problemas que adviessem da relação entre a superfície de reboco e o terreno. A pedra, o granito é um material de forte presença na nossa construção, nomeadamente no Porto.

Todas estas questões parecem ter à partida uma forte interdependência entre o desenho geométrico, a construção e a escolha dos materiais. De facto, Távora não está somente à procura de uma completa transformação dos cânones estilísticos e projectuais da sua época, neste caso, é perceptível o recuperar de elementos e pormenores importantes na história da nossa cultura e tradição arquitectónica. A pedra do embasamento, a madeira dos caixilhos, a plasticidade que estes materiais adquirem em diálogo com todo o volume garante uma expressividade, que não é uma tentativa exclusiva dos modernos, mas sim que uma referência de toda a arquitectura.

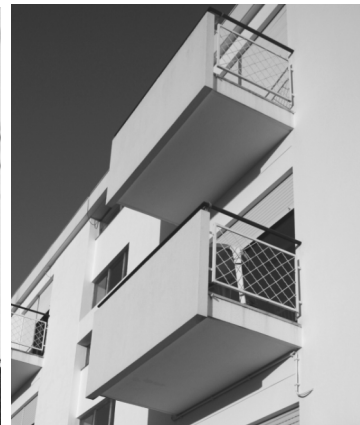
Não se anulam obviamente quaisquer referências aos modelos habitacionais alemães, a composições neoplásticas e às intervenções mais pertinentes desenvolvidas por arquitectos que Fernando Távora seguia atentamente, como Le Corbusier, Walter Gropius, Rogers ou Van Eick.



72 | Fachada Poente
Sobreposição de um Estudo compositivo da Fachada Poente



73 | Fachada Nascente
Sobreposição de um Estudo compositivo da Fachada Poente



74 | 75 | Fachada Poente



76 | 77 | Fachada Nascente

As Fachadas

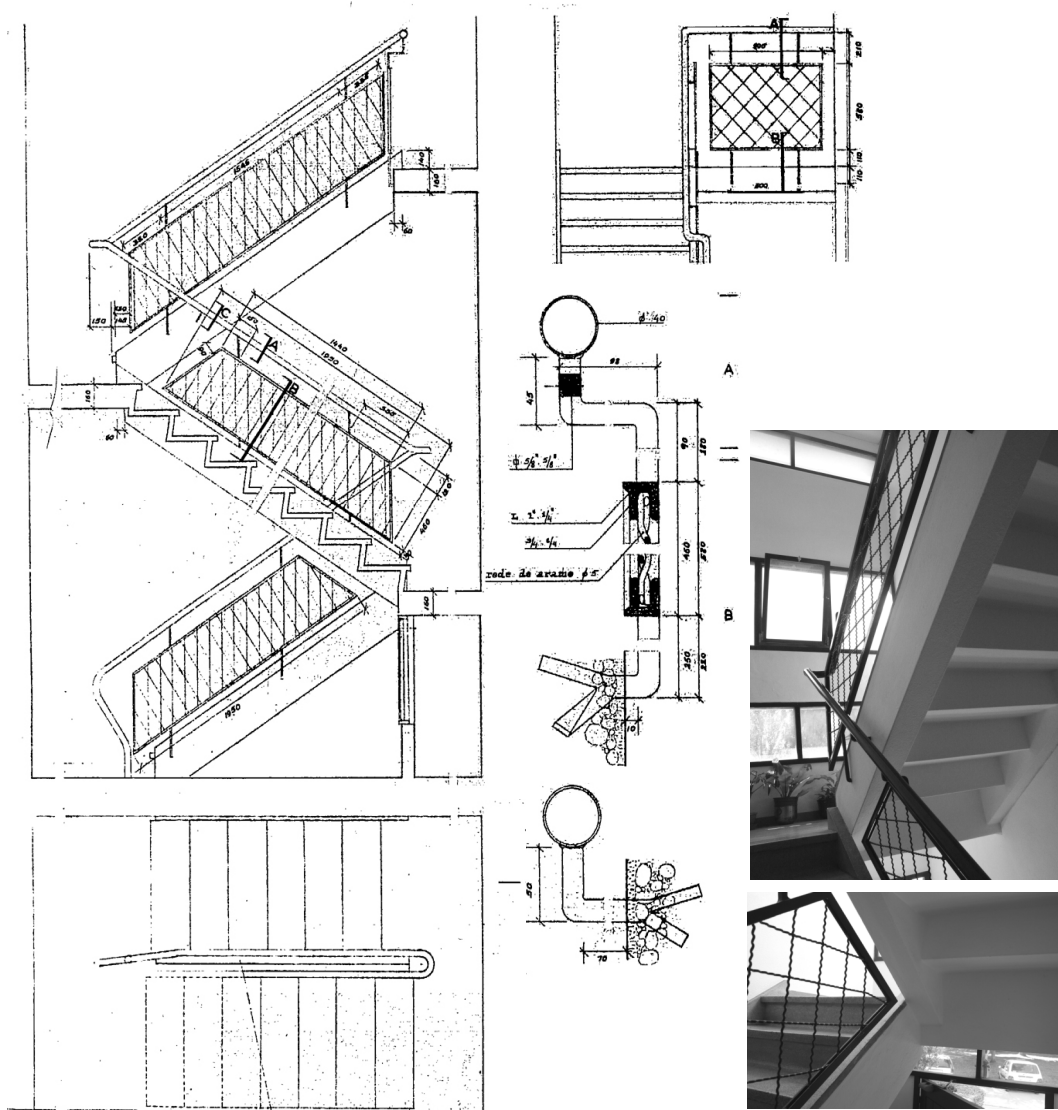
Se analisarmos cuidadosamente a composição das fachadas damos conta que, para além das questões funcionais de ventilação e de relação entre interior e exterior nos diferentes compartimentos das habitações, esta composição é também resultado de uma rigorosa relação entre cheios e vazios, em alçado e em planta. A disposição das aberturas faz crer que Távora escolheu criteriosamente os locais onde abria e onde fechava. O pano cego configura um espaço específico interior que determina em certa medida a organização espacial do fogo.

Ao mesmo tempo que, os panos verticais originam uma forte noção de verticalidade em toda a composição plástica da fachada, o alinhamento das aberturas, a distinção entre vãos maiores e mais pequenos na zona correspondente à caixa de escadas, bem como, a forte leitura da platibanda e do embasamento do edifício fazem realçar a horizontalidade proposta por Távora. A dimensão dos volumes encontra-se bastante controlada, e mesmo prevendo que o bairro teria uma grande ocupação de cerca de 6.000 habitantes, cada bloco não ultrapassa um determinado limite de fogos, tanto horizontal como verticalmente, cada bloco possuiu apenas um limite de 3 entradas para uma tipologia de esquerdo-direito e um máximo de quatro pisos na vertical.

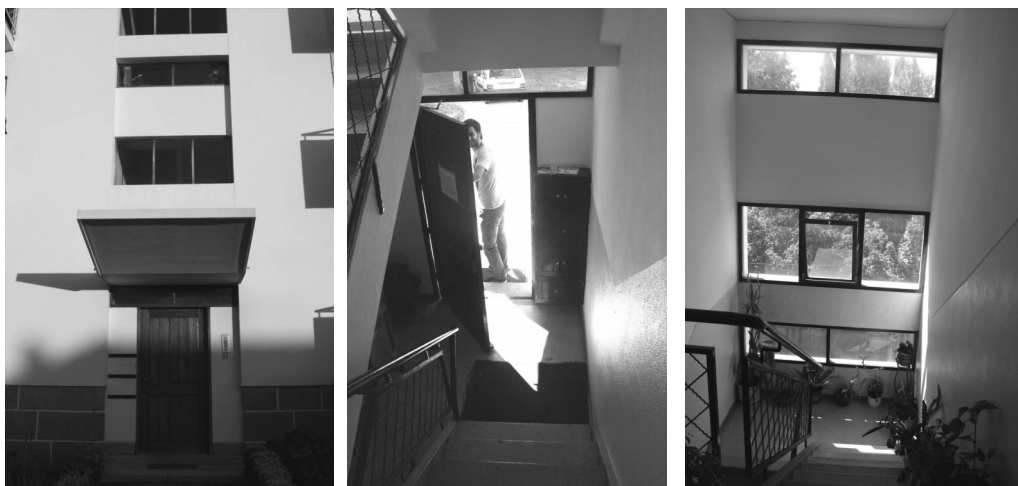
Para além da necessidade de controlar a escala do volumes e de aproximar a escala do edifício da escala do Homem, a horizontalidade pronunciada através do alinhamento entre blocos em conjunto com as características identificadas anteriormente, permitia um conforto e uma vivência “bairrista” que se tornava possível dado este controlo da escala, que não existiria se se tratasse de uma intervenção excessivamente alta. É um facto que, esta condicionante adveio de uma limitação da Caixa de Previdência e do Estado (cada edifício não poderia ter mais de 4 pisos), mas Távora conhece essas condicionantes e trabalha sobre elas, ultrapassando-as e potenciando-as através de um desenho rigoroso dos volumes.

A introdução de temas especificamente modernos na composição da fachada (Poente) compõe uma diversidade volumétrica que origina contrastes de luz/sombra e jogos volumétricos de cheios/vazios tendencialmente neoplásticos, nomeadamente através do tema das varandas e das palas que se projectam, dos vãos dos quartos (que através de um sistema de guilhotina abre a janela até ao limite de uma reentrância na parede); e das aberturas centrais correspondentes à caixa de escadas (que apesar de não quebrarem a relação com a restante fachada, criam uma distinção de planos ao recuar todo o alinhamento destes vãos numa grande tira vertical).

A fachada Nascente, por sua vez, comporta maioritariamente as aberturas referentes às áreas de serviço (casas de banho, recuadas do plano da fachada, devido à existência de um espaço exterior para lavagem de roupa e outros serviços) e aos quartos. Mesmo nos blocos de diferentes tipologias, nesta fachada Távora opta por formar uma ‘massa’ que condensa ao centro do volume as aberturas referentes às áreas de serviço, enquanto que relativamente aos vãos dos quarto utiliza a mesma estratégia compositiva da fachada Poente, separa as aberturas entre si, encostando-as a cantos opostos de forma a libertar um pano branco vertical da mesma dimensão e no mesmo alinhamento do da fachada Poente que separa um dos quartos da sala.



78 | Pormenor Construtivo da Caixa de Escadas,
Desenho de Fernando Távora



79 a 83 | Interior Caixa de Escadas

Entrada e Caixa de Escadas

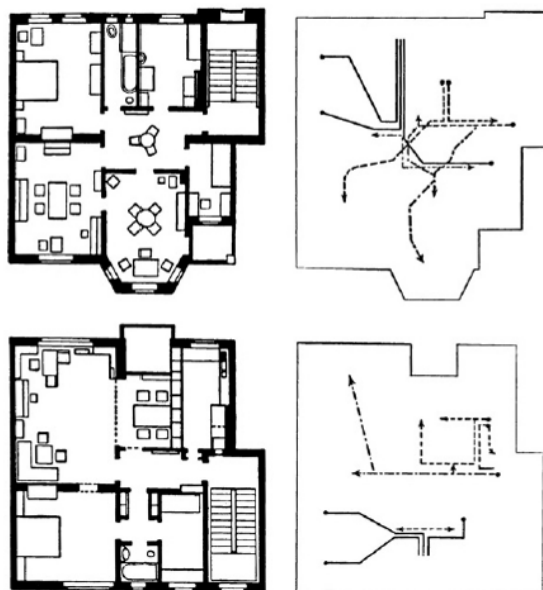
No ponto central do módulo-tipo esquerdo-direito localiza-se a entrada do edifício. Como em muitos estudos tipológicos desenvolvidos pelos arquitectos modernos que se interessavam pelas questões relacionadas com a projecção de habitação económica, a tipologia de esquerdo-direito apresentava-se como modelo exemplar e funcional de organização e associação de habitações. O controlo espacial e a minimização dos espaços seriam a base fundamental para uma projectação adequada a custos, necessidades e costumes sociais e culturais.

O ponto de entrada é assinalado por uma pala (elemento compositivo recorrente no Moderno) que assinala volumetricamente a entrada e permite estabelecer um ponto intermédio, de paragem e de abrigo entre o exterior e o interior. A pala, como elemento compositivo é também utilizada por outros arquitectos na produção de arquitectura moderna no Porto, como é exemplo o edifício de Viana de Lima em Costa Cabral (1953) ou o Edifício Parnaso de J.C.Loureiro e Pádua Ramos (1954-56).

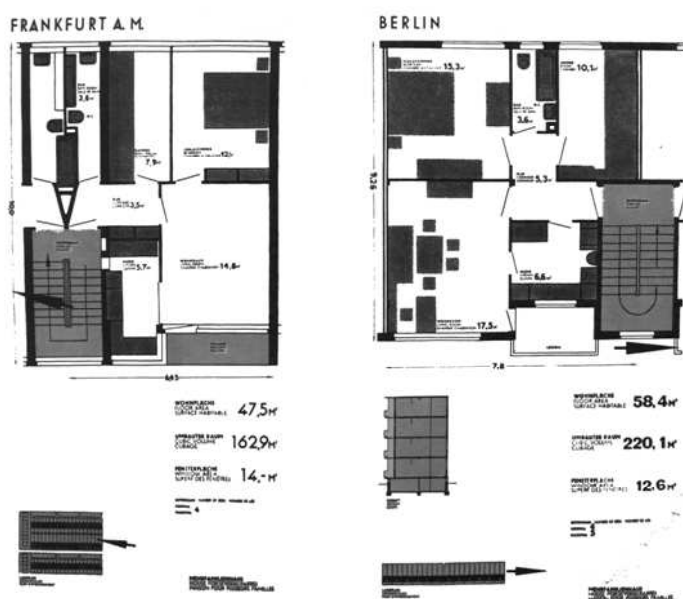
O espaço de entrada é controlado ao essencial, a caixa de escadas⁷² apresenta-se como único elemento de circulação que estabelece directamente uma relação com as entradas das habitações. A caixa de escadas possui um patim de entrada com 1,08 de largura correspondente ao patim intermédio (meios-pisos) e os patins superiores com cerca de 1,70 largura, correspondentes às entradas das habitações. Por estas indicações podemos auferir que o desenho do espaço de circulação foi, também ele, controlado com o máximo cuidado. Para além do jogo compositivo exterior das aberturas da caixa de escadas, estes vãos estão, também, totalmente relacionadas com o seu interior. A orientação do edifício permite uma incidência directa do sol nesta fachada (Poente) possibilitando que este espaço interior pareça um espaço maior, mais valorizado e interessante de percorrer. O alinhamento das aberturas (o vão mais pequeno alinhado com as padieiras das portas e o vão maior alinhado pela linha superior das varandas e do parapeito das janelas dos quartos) e a distinta dimensão dos vãos, permite um interessante jogo volumétrico e de sombras também visível no seu interior.

Desta forma, a entrada das habitações torna-se num espaço aprazível, nomeadamente pela introdução de alguns elementos desenhados que qualificam o espaço de circulação por excelência (o desenho cuidado de um volume em madeira com as várias caixas de correio); um lambrim que percorre os diferentes patamares; um corrimão em ferro que retoma o desenho das guardas laterais das fachadas; os pormenores desenhados nas junções dos materiais, a utilização do vermelho nas portas como apontamento de cor; a leitura dos degraus na parte inferior das escadas impondo um ritmo ao elemento funcional que é a escada.

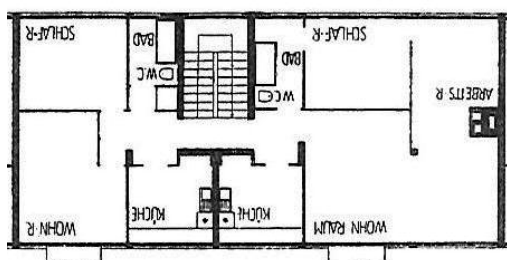
⁷² Não necessitaria de elevador, uma vez que estes blocos possuem no máximo 4 pisos.



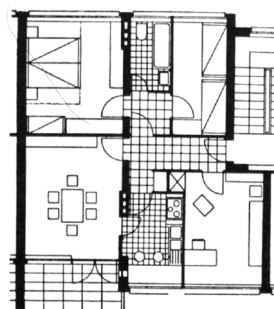
84 | Estudo da distribuição funcional de duas casas: uma tradicional (em cima), uma moderna (em baixo), A. Klein, 1928



85 | Estudos de Habitação Mínima no âmbito do II CIAM, com o título «Die Wohnung für das Existenzminimum»



86 | Planta de um dos pisos da Siedlung Weissenhof, Stuttgart, Ludwig Mies Van der Rohe, 1926-27



87 | Planta do módulo-tipo do Bairro Dammertstock, Karlsruhe, Gropius, 1928

O Fogo

Como já havíamos referido anteriormente, o módulo habitacional de Ramalde baseia-se na estrutura tipológica do esquerdo-direito. Ao entrarmos no campo específico da habitação, do seu módulo e da sua organização espacial somos obrigados a referenciar-nos nos modelos que serviam de base à projectação de uma habitação mínima. Para além da necessidade de existir um controlo global do edifício na concepção de uma habitação económica (volumetria dos blocos, relações entre eles, desenho controlado do espaço público exterior), a grande problemática reside no desenho específico do fogo.

Os modelos que se foram desenvolvendo em torno da questão da habitação mínima tiveram sobretudo um grande avanço em termos conceptuais e funcionais através dos estudos desenvolvidos no âmbito dos CIAM, nomeadamente o congresso referente ao “Existenzminimum”, na pesquisa de Walter Gropius⁷³ ou Alexander Klein⁷⁴, ou como alguns estudos soviéticos, nomeadamente os de M.Ginzburg (construtivismo russo).

Era visível neste período, uma pesquisa intensa dos modelos modernos desenvolvidos na Europa por parte dos arquitectos portugueses. É certo que muitos deles não se dedicaram exclusivamente à projectação de habitação, no entanto, é nesta área que é possível estabelecer um paralelismo directo com as intervenções modernas internacionais. Isto para dizer que os nossos arquitectos, como Fernando Távora, Viana de Lima, João Andresen, António Veloso (que participaram em diversos CIAM, e no último congresso (X CIAM, Dubrovnik, 1959) apresentaram um trabalho intitulado um plano para um “habitat rural”) Ruy d’Athouguia, Arménio Losa, entre outros, estabeleciam uma proximidade muito grande com o que era discutido e desenvolvido lá fora, através da participação nestes congressos, das viagens e do acesso a diferentes publicações de arquitectura que chegavam a Portugal.

Viana de Lima chegou a referir, por altura de algumas apresentações realizadas no ceio do grupo ODAM no Porto que, *“as novas casas, filhas da aplicação disciplinada do espírito utilitário das técnicas modernas, onde as funções diárias sejam justamente repartida, serão o maior receptáculo da vida familiar. (...) Assim a Arquitectura seria o espírito da Verdade, e as gerações futuras reconheceriam que a nossa maneira de pensar e as nossas concepções estéticas, tinham sido resultado da mais bela harmonia entre a técnica, a plástica e o lirismo.”*⁷⁵

Klein defende que *“una oportuna reducción de la vivienda, como parece exigir nuestra situación económica actual, no debe acarrear necesariamente como consecuencia un empeoramiento de las condiciones de habitabilidad. Por el contrario, puede afirmarse con razón que, a pesar de la reducción de la superficie de la vivienda hasta el límite del «mínimo de vivienda» (con la consiguiente reducción de los costes), la «calidad de vivienda» en tales condiciones puede experimentar un aumento.”*⁷⁶

⁷³ “La vivienda colectiva...favorece el espíritu de comunidad y se halla dentro de la línea de las tendencias sociales modernas” in BENÉVOLO, Leonardo, Op. cit (70), p.568.

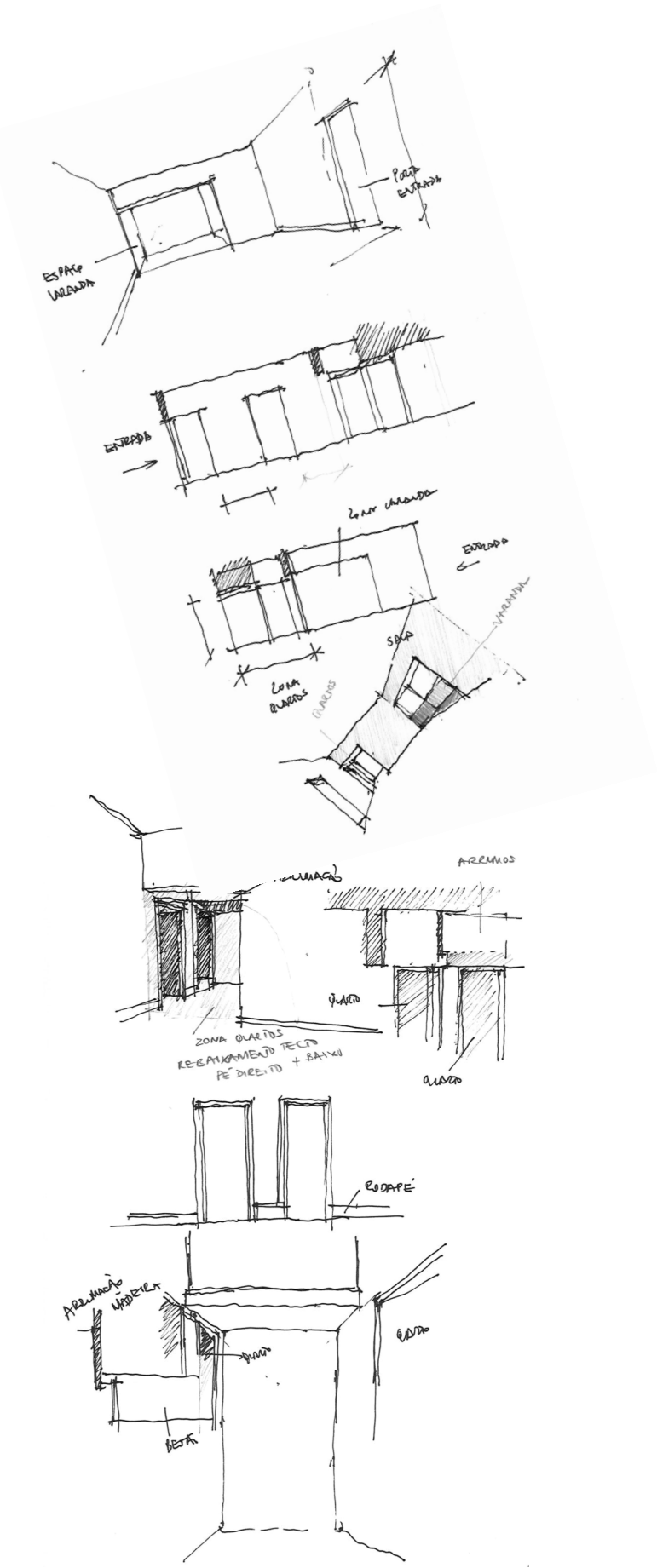
⁷⁴ “Os trabalhos de Alexander Klein sobre a habitação mínima, os Ciam dedicados ao Existenzminimum, com as suas comparações de plantas e superfícies, são o triunfo desta redução cientificista do espaço. O esquema metodológico de Klein é um compêndio perfeito do projecto positivista da casa.” in ÁBALOS, Iñaki - A boa vida : visita guiada às casas da modernidade. Barcelona : Gustavo Gili, 2003, p.74.

⁷⁵ LIMA, Viana de, O problema Português da Habitação in ODAM : Organização dos Arquitectos Modernos : Porto : 1947-1952. Porto : Asa, 1972, p.25-30.

⁷⁶ KLEIN, Alexander - Vivienda mínima : 1906-1957. Barcelona : GG, 1980, p.81.



88 a 91 | Interior de um fogo T3, sala, entrada, zona de quartos, pormenor de armário superior com pé direito mais baixo



92 | Desenho do autor da zona interior do fogo referente à sala e zona de entrada para os quartos

Ou como Walter Gropius disse sobre o mesmo assunto “*el problema de la vivienda mínima (Minimalwohnung) consiste en establecer el mínimo elemental de espacio, aire, luz y calor que el hombre necesita para poder desarrollar plenamente sus funciones vitales, sin limitaciones debidas a la vivienda misma, es decir, un mínimo modus vivendi en vez de un modus non moriendi.*”⁷⁷

A partir destes discursos é perceptível uma clara cedência a novos princípios de reflexão sobre a habitação. A discussão da habitação deixa de se apoiar exclusivamente no seu carácter funcional e passam a ser consideradas questões de raiz como o contexto social, psicológico, cultural e económico das famílias a quem se destina a habitação.

Esta é também a base dos princípios de Fernando Távora. Em Ramalde a procura de um espaço mínimo de habitabilidade originou um modelo esquerdo-direito muito controlado a diversos níveis. Em primeiro lugar, podemos observar que Távora desenha cuidadosamente o ponto de entrada do fogo, ao criar uma pequena antecâmara que se assume como um filtro definido por uma pequena parede em “L” que diferencia o local de entrada do espaço da sala, com que comunica directamente e que oculta em algumas partes da sala a relação que existe com a cozinha. Na ausência de um corredor ou de um “hall” que se ocupa das distribuições entre os diferentes espaços, a sala assume-se como espaço distributivo, como o espaço por excelência que interliga todas as divisões.

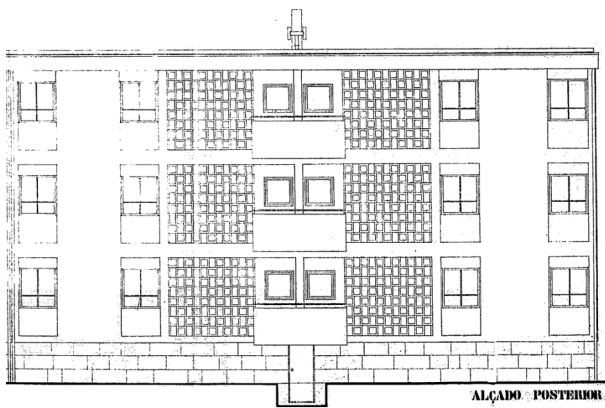
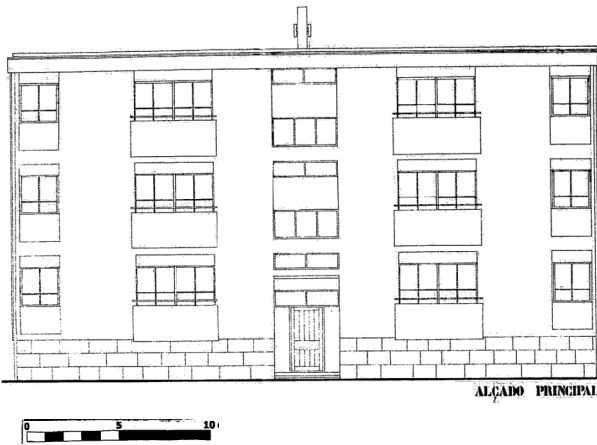
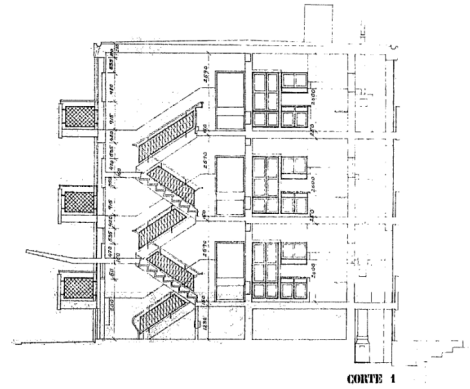
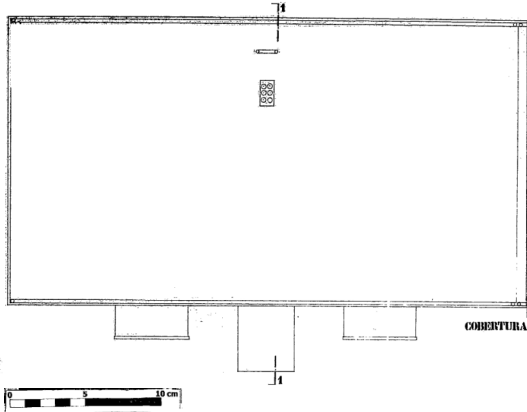
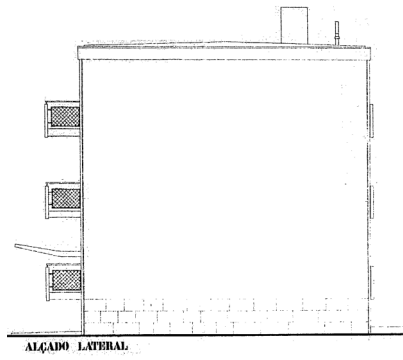
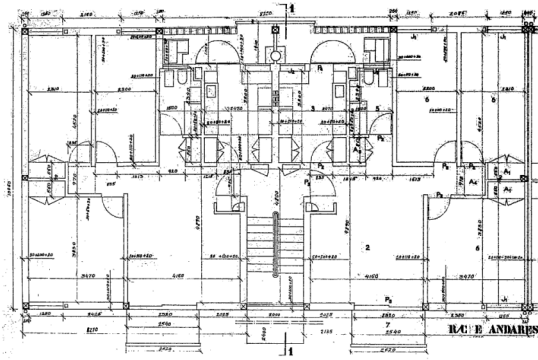
O módulo de Ramalde não encerra as suas divisões de uma forma rígida, criando corredores ou outros elementos exclusivos para a circulação, o fogo vive de uma flexibilidade que permite uma fluida relação dos diferentes espaços. No entanto, na entrada do fogo, na entrada para os quartos e na entrada para o quarto de banho, Távora introduz diferentes elementos que qualificam e hierarquizam os espaços, como uma pequena parede divisória, um rebaixamento do tecto (com arrumação superior, no caso do T3, tipologia do fogo visitado) e uma pequena antecâmara recuada perante o plano da parede da sala, respectivamente. Isto permite a redução de áreas desnecessárias que podem ser aproveitadas para uma melhor caracterização dos espaços do fogo.

Outro factor que se tornou determinante para reduzir custos, foi a economização no recurso às infra-estruturas das áreas de serviço (cozinha e quartos de banho). Isto deve-se ao facto de em planta, Távora ter optado por concentrar as infra-estruturas num único ponto, no núcleo central do módulo (solução que parece existir em diversos projectos de Távora, como no Bloco da Foz de 1952 e na Unidade Residencial da Sociedade de Mercearia do Porto 1952-53) numa tentativa de economia de recursos e de clareza da composição.

Isto permite que as tubagens relacionadas com a zona de exaustão da cozinha possam estar condensadas na parede de meação dos fogos, evitando assim problemas na composição estrutural da planta e do espaço interno do fogo.

Ao mesmo tempo, nas zonas de “águas” da habitação, Távora ao associar a zona de banhos à cozinha, à zona de lavagem da loiça, ou seja, permite que as condutas técnicas destas duas áreas possam ser partilhadas.

⁷⁷ GROPIUS, Walter, *Die soziologischen Grundlagen der Minimalwohnung*, en «*Die Justiz*», vol. 5, num.8, 1929, in BENÉVOLO, Leonardo, *Historia de la Arquitectura Moderna*. Barcelona : GG, 2002, p.567.



93 | Planta-tipo T3, Planta de Cobertura, Alçado Lateral, Alçados Longitudinais correspondentes ao módulo-tipo;
 94 | 95 | Vista do Exterior da 1ª Fase do Bairro de Ramalde

Partindo de uma concepção moderna do edifício e da cidade, a composição de várias unidades ou módulos estabelece a transposição da escala da unidade para a escala da cidade. Mais do que uma completa alteração do seu conceito e forma, a associação destes módulos no contexto real da cidade constituiu uma grande evolução da concepção da cidade tradicional para a cidade moderna.

À reflexão e experimentação da habitação mínima estará, também, sempre associada a questão da inovação técnica como meio transformador da realidade económica e construtiva da arquitectura. A evolução e o desenvolvimento técnico são um facto, e é com estes factores que os arquitectos modernos pretendem equacionar e solucionar os problemas da cidade e da habitação (plurifamiliar).

A questão Construtiva

Para falar, especificamente, de todas as implicações em torno do problema da habitação é essencial referirmos o papel da construção e de importantes transformações técnicas na forma de projectar e construir a arquitectura moderna. Viana de Lima questiona-se sobre *“Como atingir este fim? Construindo racionalmente casas, pois elas representam o equilíbrio das sociedades de hoje. Mas, para construir racionalmente casas, é mister substituir o sistema da construção individual, que pode socialmente levar ao egoísmo, pelo sistema da habitação em altura, onde cada família, poderá ter isoladamente o seu lar. Mas é necessário que se compreenda que a construção em altura não destrói nem apaga o espírito individualista; pelo contrario: a família vive a sua vida e os laços familiares estreitam-se. O vizinho pode partilhar das alegrias e tristezas, mas só na medida em que isso interesse à própria família.”*⁷⁸

De facto, as transformações ocorridas no contexto económico e social obrigaram a uma renovação das intencionalidades do desenho da habitação. As questões urbanas, mas sobretudo, as questões inerentes à construção, organização e vivência doméstica originaram uma nova pesquisa metodológica assente numa base científica capaz de aliar uma nova resolução construtiva (em série) a uma construção de baixo custo, *“la standardisation est le moyen par lequel l’industrie peut s’emparer d’un objet et le produire à bas prix en grande série”*.⁷⁹ De forma mais visível, a concepção da habitação na estrutura urbana apresenta uma importante transformação ao nível da relação entre a habitação e o espaço exterior (natural). Associada igualmente, a importantes necessidades higienistas, a construção da habitação apresenta-se cada vez mais liberta no terreno, permitindo novos espaços de lazer, novas relações visuais que aproximam o interior do exterior.

A questão construtiva foi, sem dúvida, a grande conquista deste movimento que explorou até ao limite as possibilidades que materiais como o betão ofereceu à construção da habitação.

Na ideia de Klein, à redução do espaço habitável deve estar intrinsecamente associada uma construção económica através de materiais e instalações simples; uma boa orientação, adequada tanto aos dormitórios como às zonas comuns, capaz de iluminar e ventilar devidamente o espaço da casa; uma organização simples e funcional capaz de se adaptar às características físicas, psicológicas e culturais de cada família, *“la dimensión de los espacios debe estar determinada por su función”*⁸⁰.

⁷⁸ LIMA, Viana de, Op. cit. (78), p.27.

⁷⁹ CIAM : internationale kongresse für neues bauen : dokumente 1928-1939 herausgegeben von Martin Steinmann. Stuttgart : Verlag, 1979, p. 60.

⁸⁰ KLEIN, Alexander, Op. cit. (77), 1980, p.87.



96 a 101 | Várias Fases de construção da 1ª Fase do Bairro de Ramalde



102 | 103 | Estudos de Cor no Exterior dos blocos da 1ª Fase do Bairro de Ramalde

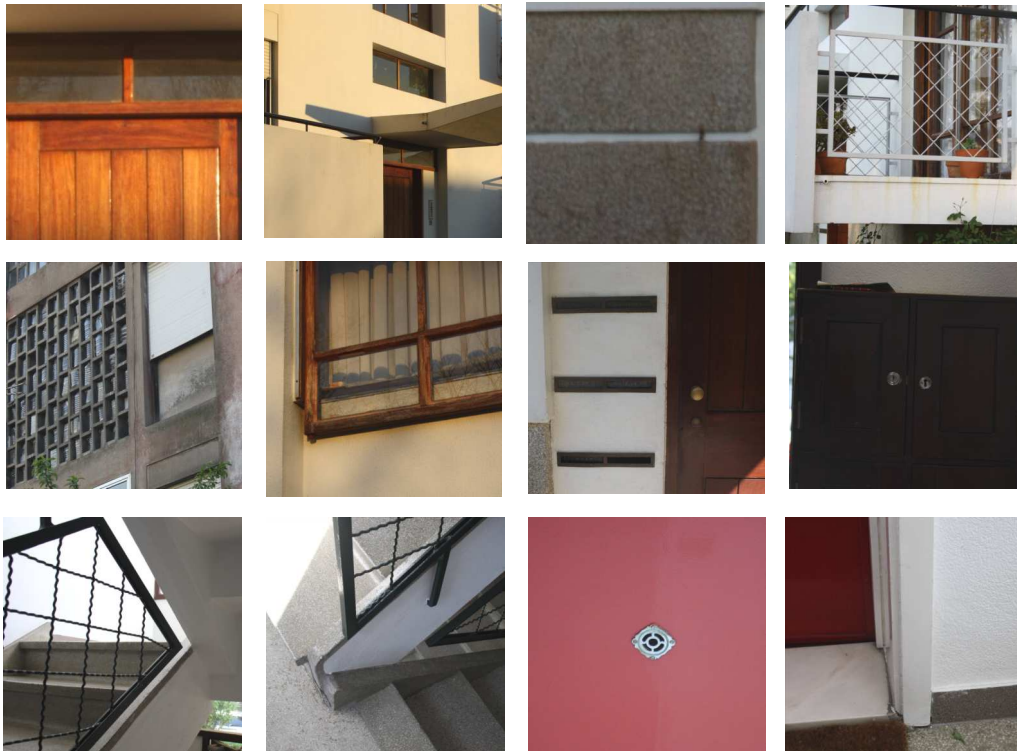
Em Ramalde, a concepção estrutural dos edifícios define-se por uma estrutura mista, betão armado e tijolo furado nas paredes exteriores e tijolo maciço nas paredes interiores, “*chegando-se deste modo a estruturas muito ligeiras em que os materiais dão todas as possibilidades.*”⁸¹ Desta forma, o esquema estrutural é desenvolvido a partir do módulo tipo, como método construtivo de repetição.

Távora opta por colocar toda a estrutura, de pilares e paredes de betão, nos extremos do edifício, em pontos estratégicos da fachada, na zona da caixa de escadas (betão pré-fabricado), na parede entre fogos e nas zonas onde estão associadas as condutas verticais.

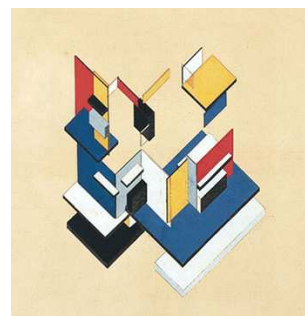
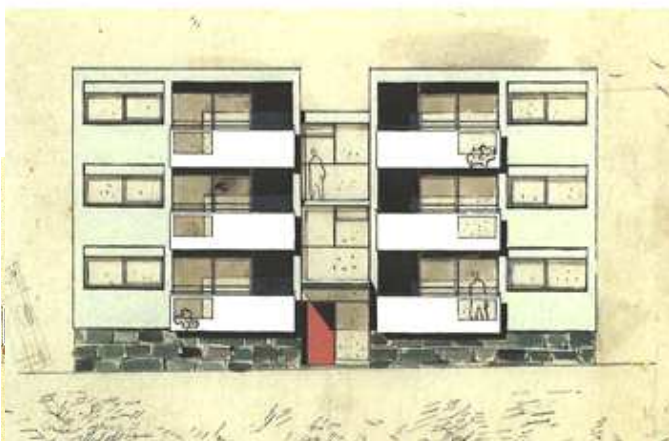
A estrutura é, assim, reforçada nos pontos de associação dos módulos, ou seja, nas paredes de meiação, enquanto que, os restantes pilares localizam-se nas duas fachadas consoante a organização compositiva da mesma.

As inovações tecnológicas trazidas pelos avanços na aplicação do betão na arquitectura tornaram possível que a varanda projectada assumisse um lugar destacado na composição arquitectónica da habitação. Considera-se então, uma mais valia o facto de os fogos poderem usufruir de um espaço exterior em comunicação directa com o seu interior, uma vez que neste período a relação entre a habitação e o espaço verde exterior realizada através do elemento “varanda” é muitas vezes utilizada pelo Movimento Moderno, nomeadamente em exemplos com o Bairro das Estacas, 1949, ou as *Immeuble Villas*.

⁸¹ Habitações Económicas, F.C.P, Serviços Técnicos, Grupo de Casas de Renda Económica a construir no Porto, 2º Fase, Arquivo Arquitecto José Bernardo Távora.



105 a 115 | Pormenores de Materiais, Cores e Detalhes de Acabamento, Interior e Exterior



116 | Desenho Neoplástico de Theo Vandesburg, 1923

117 | Estudos para a Unidade Residencial da Sociedade de Mercearia do Porto, Fernando Távora, 1952-53.

Materiais

Os materiais de acabamento aplicados mostram-se extremamente racionalizados, mas ao mesmo tempo, pormenorizadamente pensados na definição de uma leitura homogénea e qualificada do desenho do edifício. O cuidado na aplicação dos materiais apresenta-se na escolha de pavimentos (diferenciados consoante as características específicas de cada espaço), no desenho da caixilharia em madeira (e a forma como esta funciona), na colocação de cantarias de pedra rija da região⁸², na introdução de uma grelha de betão (elemento caracteristicamente moderno utilizados nas áreas de serviço). Estes são alguns pormenores que caracterizam uma escolha qualitativa e ponderada de materiais resultante numa clareza e consistência formal da obra, num cenário de contenção de custos e controlo económico.

Cor

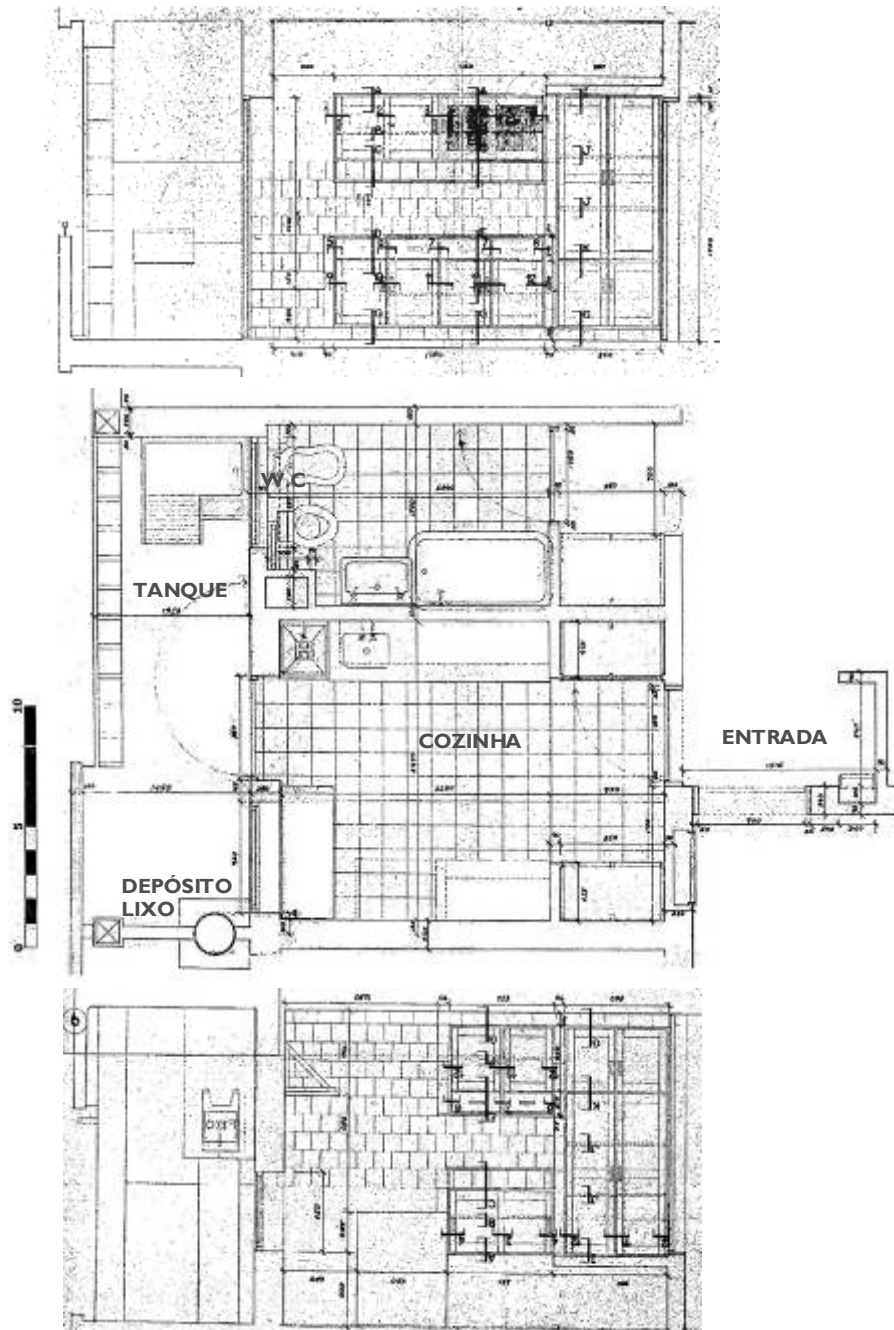
A utilização da cor desde sempre assumiu um papel importante na representação de uma imagem e de um significado na arquitectura. A cor pretendia acrescentar um valor expressivo à obra e realçar uma intencionalidade compositiva da sua forma.

No caso de Ramalde, a proximidade a uma realidade moderna internacional, onde os paralelos entre os vários campos artísticos se confrontavam e dialogavam, constituiu possivelmente para Távora uma base de interesse e pesquisa sobre a temática da cor. A clareza e a simplicidade das formas apresentadas na arquitectura dos blocos em Ramalde aproximavam esta concepção moderna da arquitectura de uma abstracção característica do Neoplasticismo, e neste sentido, a cor torna-se também um elemento fundamental nesta composição arquitectónica. Távora desenvolve vários estudos de cor, tanto para o Bairro como para a Unidade Residencial da Sociedade de Mercearia, e é interessante perceber que a cor poderia constituir aqui um elemento de unidade dos dois conjuntos. As cores primárias utilizadas desenvolvem uma regra compositiva que torna clara a distinção dos vários planos através das cores. O contraste luz/sombra também se torna fundamental neste jogo formal e volumétrico.

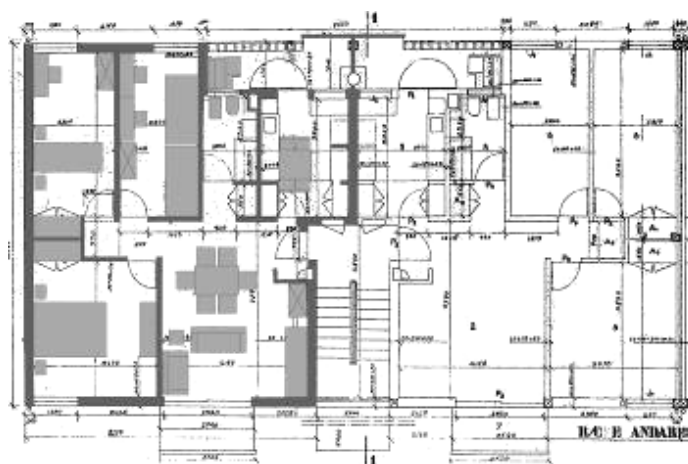
Luz

Quando se desenha um espaço, um edifício, uma cidade, a luz é uma das mais importantes fontes a considerar. A luz natural define a planta, a orientação, a forma, a materialidade do edifício e a sua relação com a envolvente. A luz faz parte da concepção arquitectónica de um edifício e nesse sentido, a volumetria, as reentrâncias, os elementos projectados constituem em parceria com a luz, a imagem do edifício. Távora em Ramalde enfatiza de forma particular o contraste luz/sombra em alguns apontamentos exteriores, nomeadamente no elemento vertical que assinala a caixa de escadas, na reentrância que acolhe as janelas dos quartos, na projecção das varandas e na grelha utilizada nas áreas de serviço. Por outro lado, a composição do espaço vivencial como espaço que necessita de luz para definir as suas formas é especialmente tratada em pontos essenciais de iluminação como a caixa de escadas (jogo luz/sombra dado pela diferente dimensão das aberturas, a sala, os quartos e a cozinha).

⁸² Habitações Económicas, F.C.P, Serviços Técnicos, Grupo de Casas de Renda Económica a construir no Porto, 2º Fase, p.4, Arquivo Arquitecto José Bernardo Távora. (Em Anexo)



118 | Espaço de Cozinha, Disposição de Equipamentos, espaço de circulação, ligação com o exterior



119 | Estudo de uma possível organização espacial do fogo, disposição de mobiliário, adequação à vivência do fogo sobre Planta da tipologia T3 do Bairro de Ramalde

Racionalização dos usos no espaço mínimo

A racionalização de todos os espaços da habitação e a consequente adequação a uma utilização simplificada e funcional da casa foram temas de grande relevância para esta geração de arquitectos, que tinha na habitação social uma oportunidade de transformar as condições sociais da habitação e de reforçar o seu papel activo na sociedade.

Optamos nesta análise por restringirmos o campo de estudo ao fogo de tipologia T3, como modelo intermédio da organização funcional das diferentes tipologias (T2 e T4, plantas em anexo). Apesar de as medidas dos compartimentos corresponderem a áreas e a um mínimo estrito desejável, é um facto que, a organização interna do fogo revelou uma correcta adaptação das dimensões às exigências funcionais. Apenas observamos que, no caso da área dos quartos das crianças (com áreas de 9,30 m² e 9,90 m²), o espaço encontra-se condicionado pela disposição das camas (tornando-se difícil a sua colocação perpendicular à largura do quarto). Num dos exemplos, optamos por colocar a cama no sentido perpendicular mostrando que o espaço sobranete entre a cama e a parede se torna insuficiente.⁸³ O quarto de casal possui uma área de 12,40 m² que permite uma maior liberdade na organização e vivência do quarto.

Da mesma forma e tratando-se de um espaço reduzido ao seu mínimo, a cozinha apresenta um número de questões importantes. Por um lado, a cozinha, de 7,90 m², apresenta uma largura de 2,47m com balcões com 45 cm⁸⁴. Este sub-dimensionamento da cozinha parece resultar da necessidade de articular um espaço desafogado de confecção e um espaço de circulação da cozinha para o espaço exterior de lavandaria.

Por sua vez, a relação entre a cozinha e o espaço exterior de tratamento de roupa (4,60 m²) mostra-se bastante directa e flexível ao permitir que a porta, que divide os dois espaços, possa ser totalmente rebatida para o exterior, permitindo assim uma relação mais directa e até mesmo uma melhor ventilação do espaço interior.

O quarto de banho com 3,30 m², apresenta-se como uma das zonas mais contidas em termos de liberdade de espaço, no entanto, todos os elementos parecem estar dispostos de uma forma que possibilita uma utilização controlada mas directa de todo o seu equipamento. A sala apresenta-se como o espaço mais amplo da casa, com cerca de 14,60 m².

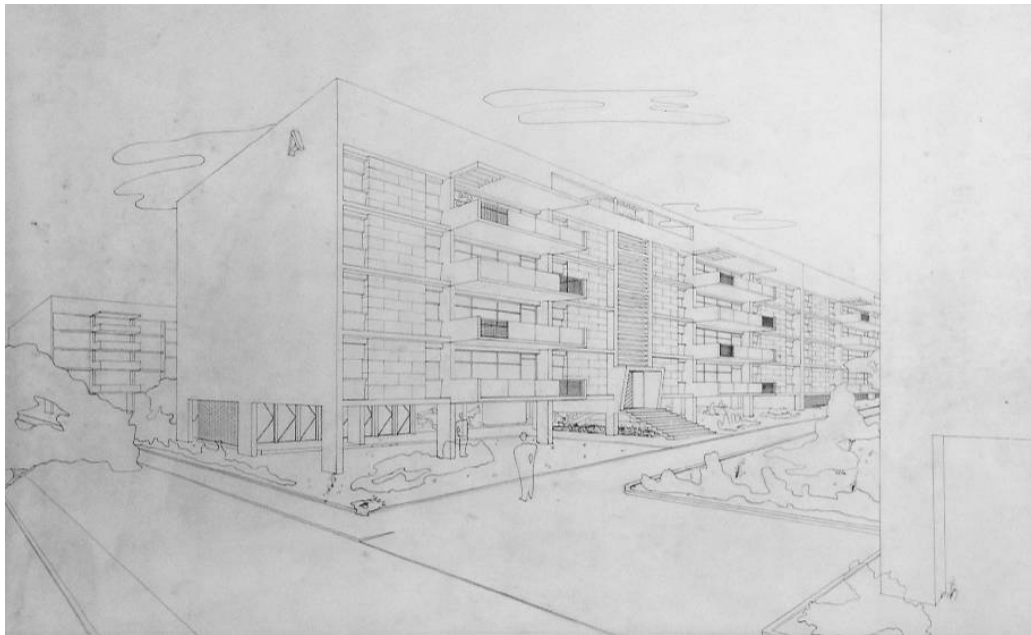
Távora, recorrendo a simples elementos de composição e caracterização do espaço permite uma relação directa entre todos os espaços, assumindo uma extrema coerência formal ao nível do dimensionamento e ligação.

Desta forma, neste período o estudo de um espaço mínimo habitável não deveria “corresponder ao simples somatório das áreas parcelares determinadas para cada função”⁸⁵ mas sim a uma adaptação fundamental da habitação às necessidades fisiológicas e culturais das pessoas, como sucede de forma clara e indiscutível em Ramalde.

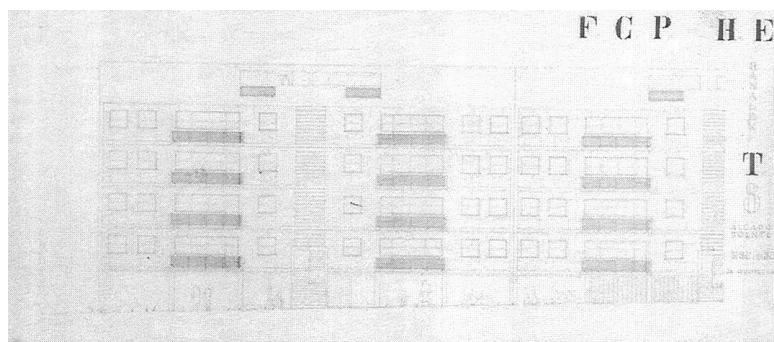
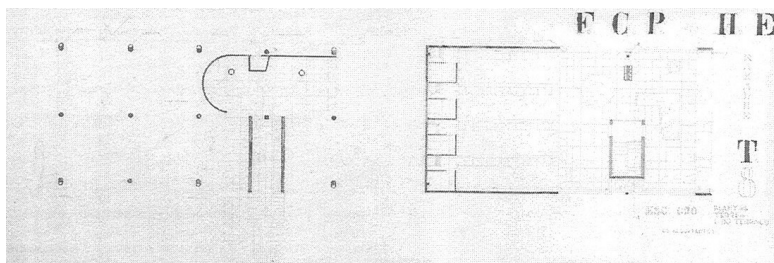
⁸³ Como nos demonstra Nuno Portas no seu estudo, desenvolvido uns anos mais tarde, em 1969. São necessários 25 cm para passar de lado e 55/60 cm para passar normalmente entre a parede e a cama, in PORTAS, Nuno - *Funções e exigências de áreas de habitação*. Lisboa : LNEC, 1969, p. 31.

⁸⁴ Valor de referência nos 60 cm in PORTAS, Nuno, Op. cit. (84), 1969, p. 23.

⁸⁵ Nuno Portas continua referindo que “não só porque depende do grau de privacidade interna que possibilite a forma de compartimentação do espaço mas também porque, a este nível global os moradores têm da casa uma imagem ou representação valorativa que é função de um condicionalismo sócio-cultural em que a altitude em relação à casa se insere num contexto mais complexo, in PORTAS, Nuno, Op. cit. (84), p. 7.

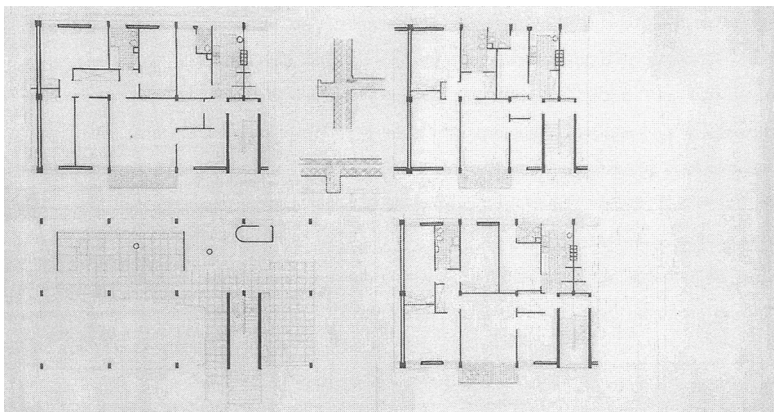


120 | Proposta de João Andresen para o Concurso do Bairro de Ramalde, 1949



121 | Planta Piso Térreo e Terraço referentes à 2ª Fase;

122 | Alçado Poente referentes à 2ª Fase (fonte: Prova Final de SILVA, Sérgio dias da - João Andresen : uma ideia de arquitectura. Porto : Faup, 2007. Ano lectivo 2006/2007)



123 | Plantas fôgos T8, T7, Piso Térreo e T6 referentes à 1ª Fase (fonte: Prova Final de SILVA, Sérgio dias da - João Andresen : uma ideia de arquitectura. Porto : Faup, 2007. Ano lectivo 2006/2007)

3.2. Paralelos com Ramalde

No caso Português, e em continuação do que já havíamos referido anteriormente, o papel que os arquitectos portugueses modernos desenvolveram para a Federação de Caixas de Previdência seria determinante na afirmação de uma linguagem moderna emergente em Portugal desde a primeira geração de arquitectos modernos.

Desta forma, foram vários os arquitectos que estiveram intimamente ligados ao funcionamento deste organismo, nomeadamente Nuno Teotónio Pereira e também os que desenvolveram um trabalho intenso ao nível da participação em concursos para este organismo, o arquitecto João Andresen, Ruy d'Authoia, Fernando Távora (pontualmente), representam neste caso os exemplos que desenvolveremos seguidamente.

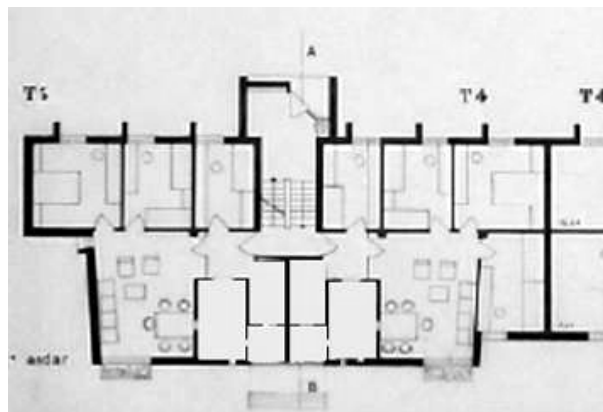
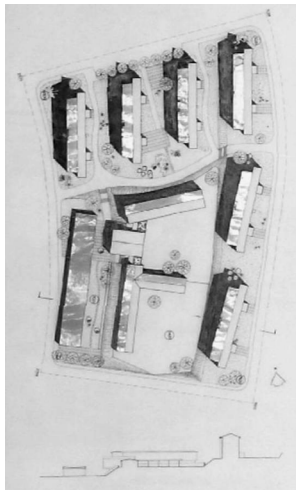
João Andresen desde o início da sua carreira como arquitecto em 1948 (ano em que entrega o C.O.D.A., e ano do I Congresso Nacional de Arquitectura) dedica-se à participação de concursos, nomeadamente para a Caixa de Previdência⁸⁶. Sendo Andresen um arquitecto da geração de Távora, as suas preocupações e intenções parecem ser semelhantes no que diz respeito a uma procura sistemática de uma ligação do racionalismo às referências populares e à tradição construtiva portuguesa.

Concurso para Ramalde, 1949

Andresen, em 1949, à semelhança de Távora, participa no concurso da Federação das Caixas de Previdência para o Bairro de Ramalde. A semelhança programática torna-se inevitável, mas no entanto, estes dois arquitectos abordam esta questão de uma forma bastante distanciada. A todos os níveis, Andresen parece-nos muito mais ousado na forma de afirmar a sua modernidade ao recorrer de forma directa aos pressupostos apresentados por Le Corbusier em vários dos seus projectos⁸⁷. A ideia de levantar o edifício sobre *pilotis* e ser possível o seu atravessamento e de transformar o terraço num espaço visitável (de tratamento de roupa individual e com pontuais espaços verdes) é dois pontos claros da sua intencionalidade de recriar a ideia auto sustentável num contexto social tradicional. No entanto, o projecto parece sofrer algumas transformações que intensificam estes sinais de libertação estrutural da fachada e da relação com o espaço livre envolvente. Principalmente no interior a proposta de Andresen torna-se totalmente desligada das intencionalidades concretizadas por Távora. O contexto da projectação de uma habitação económica parece estar um pouco desvinculado da proposta de Andresen, ao introduzir uma complexidade espacial que reflectia ainda uma concepção tradicional da casa, a divisão encerrada e segmentada dos vários compartimentos, nomeadamente de duas salas (estar e comer), muito contrária à ideia de Távora, de flexibilidade e permeabilidade de todos os espaços a partir de um ponto central: a sala. No entanto, a intencionalidade de fazer viver o fogo do espaço central da sala é uma ideia partilhada pelos dois arquitectos, sobretudo pela tentativa de relacionar a sala com o seu exterior, intensificando assim a valorização permanente do conceito moderno.

⁸⁶ SILVA, Sérgio dias da - João Andresen : uma ideia de arquitectura. Porto : Faup, 2007. Ano lectivo 2006/2007, p. 29.

⁸⁷ As *Immeuble-Villas*, 1922 e a *Unité de Habitación de Marselha*, 1945-52 de Le Corbusier.



124 | 125 | Planta de Implantação e Planta tipo do fogo esquerdo-direito da Urbanização de Cabo-Mor, 1957-62 (fonte: Prova Final de SILVA, Sérgio dias da - João Andresen : uma ideia de arquitectura. Porto : Faup, 2007. Ano lectivo 2006/2007)



126 | Perspectiva de João Andresen de um dos blocos da Urbanização de Cabo-Mor (fonte: Prova Final de SILVA, Sérgio dias da - João Andresen : uma ideia de arquitectura. Porto : Faup, 2007. Ano lectivo 2006/2007)



127 a 132 | Fotos Exteriores da Urbanização de Cabo-Mor, Equipamento escolar, Blocos Habitacionais, Entrada, Relação Escola, Habitação e Espaço Verde, Detalhes grelha cerâmica cozinha, Caixilharia de Madeira

Urbanização de Cabo-Mor, 1957-62

A pesquisa do espaço doméstico torna-se muito importante na aproximação destes arquitectos à arquitectura moderna. Este projecto de João Andresen para a Federação de Caixas de Previdência, refere-se à Urbanização de Cabo-Mor (1957-62) em Vila Nova de Gaia, que a nível programático estabelece uma proximidade com o de Ramalde.

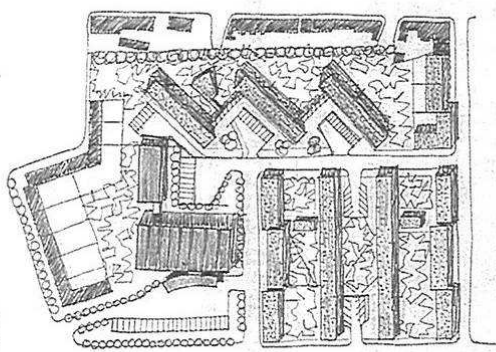
Esta urbanização diz respeito à construção de um conjunto de seis blocos (num total de 72 fogos) e de um equipamento escolar de apoio.

A utilização de certos materiais é por si só um sinal de grande proximidade à imagem tradicional da arquitectura portuguesa, sobretudo num período que decorre seguidamente ao Inquérito à Arquitectura Portuguesa em 1955. Há, sem dúvida, uma evidente modernidade na forma de trabalhar as fachadas, de dispor os vãos, de desenhar as entradas, de dar sinal da caixa de escadas, de criar uma linguagem horizontal produzida pela platibanda e pelo embasamento em godo sobre uma argamassa (à semelhança da solução de Távora para Ramalde) e, sobretudo de desenhar os edifícios paralelos entre si, orientados a Nascente-Poente (como indica a Carta de Atenas) e dispostos entre uma grande mancha verde. Aqui já não existe de forma tão extrema uma analogia tão directa, como no Bairro das Estacas, a Corbusier e às ideologias mais revolucionárias. O equipamento escolar assume a sua importância na Urbanização ao ocupar o lugar central da proposta e articular-se com os blocos habitacionais.

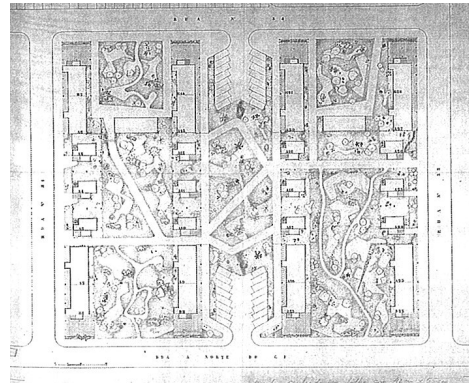
Andresen não esconde a vontade em afirmar o seu gosto e conhecimento da construção tradicional, nomeadamente no recurso ao telhado de duas águas e na decomposição dos volumes rígidos (nos topos introduz um desfasamento dos volumes, aparentando dividir-se em dois e possibilitando a entrada de luz pelos topos). Consoante o desnível do terreno, as entradas encontram-se à face da rua, ou elevadas por um conjunto de escadas. Mais uma vez, à semelhança de Ramalde, a entrada é destacada do plano da fachada, não através de uma pala mas através de um pequeno volume que faz a transição entre interior/externo. Cada edifício comporta um T3 e um T4 por cada piso e uma cave ventilada que eleva os pisos dos fogos para meio piso acima do nível da entrada. Mais uma vez a sala representa o ponto central do fogo e de acesso aos restantes espaços anulando assim qualquer espaço desnecessário de circulação (como em Ramalde), no entanto este fogo não possui varanda, mas simplifica o seu sistema compositivo ao concentrar as infra-estruturas no núcleo central do fogo.

Apesar do projecto de Ramalde ser um pouco mais ambicioso ao nível das suas dimensões e do seu carácter auto-suficiente na cidade (centro comercial, escola, zonas de lazer), a verdade é que projectos como o de Andresen questionavam igualmente a necessidade de associar a um espaço habitacional áreas de apoio a estes edifícios. A sua posição central (numa unidade de vizinhança) enfatiza ainda mais a noção de que assim os percursos para a escola poderiam ser realizados a pé. Possui um máximo de 8 salas divididas entre salas masculinas e femininas para um máximo de 240 crianças. É interessante perceber de que forma a necessidade de distinguir programaticamente as diferentes 'alas' origina uma organização em diferentes corpos (um núcleo central de áreas comuns)

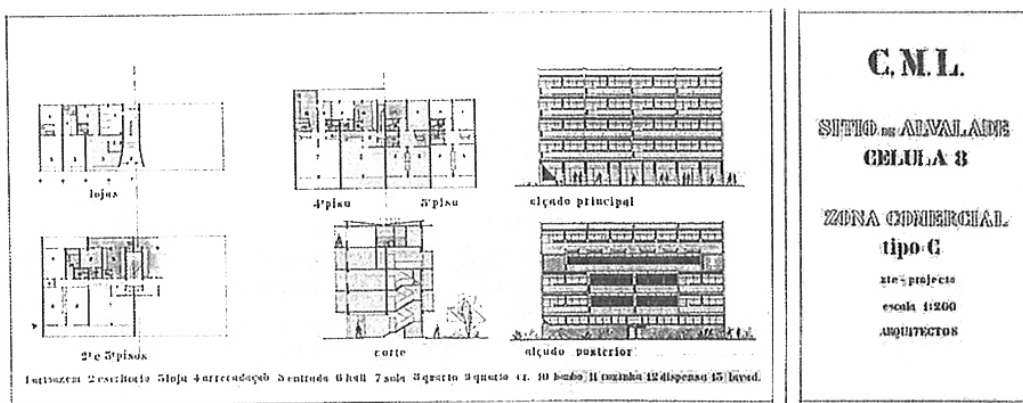
dispostos no terreno de forma a criar espaços distintos de recreio (que nos reporta a uma solução idêntica apresentada na Casa de Ofir, de Távora de 1958). Ramalde previa, também, a integração de uma escola, que não veio a realizar-se, no entanto no mesmo período da escola de Cabo-Mor, Távora encontra-se a desenvolver a Escola do Cedro também em Gaia e com um programa de 8 salas de aulas. Nestes dois projectos é perceptível a vontade de fazer comunicar uma intencionalidade projectual com as necessidades e condicionantes do lugar. Questões como a iluminação das alas, das salas comuns, a organização espacial dos volumes, a escolha de materiais, o desenho dos recreios e dos diferentes planos inclinados da cobertura que os enquadram, compõem uma linguagem plástica muito própria de uma arquitectura enraizada e ligada às condicionantes culturais e sociais da época.



133 | Estudo de Implantação, Bairro das Estacas, 1949



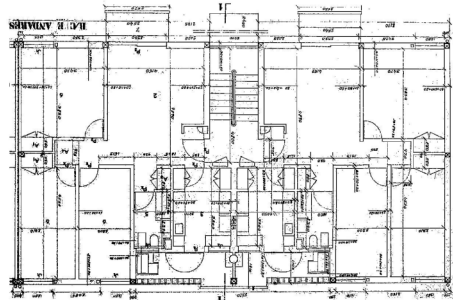
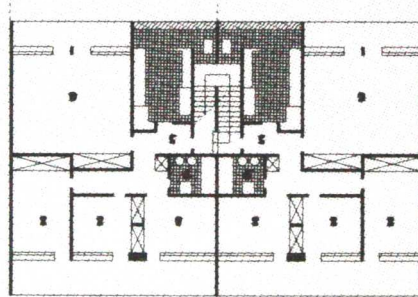
134 | Implantação do Bairro das Estacas, 1949



135 | 136 | Plantas dos fogos dos diferentes pisos, Alçados, Corte e Alçado de Conjunto do Bairro das Estacas, 1949



137 | 138 | Foto comparativa do Bairro das Estacas. 1949 e Bairro de Ramalde. 1952-60



139 | 140 | Plantas comparativas dos fogos esquerdo-direito do Bairro das Estacas, 1949-55 e do Bairro de Ramalde. 1952-60

Bairro das Estacas, 1949-55

O Bairro das Estacas incorpora um dos núcleos habitacionais desenvolvidos no âmbito do grande plano para o Bairro de Alvalade, numa parceria entre Ruy d'Athouguia e Formosinho Sanchez. Anteriormente já havíamos referido a importância do Plano de Alvalade para a concretização de um novo modelo urbano. Neste contexto, o Bairro das Estacas assume-se como a primeira grande iniciativa realmente moderna deste plano. Mais do que uma estratégia de implantação e de composição modernas, o Bairro das Estacas assume um grande compromisso na transformação de uma ideia de urbanismo e de arquitectura. Como o próprio arquitecto Formosinho Sanchez referiu numa entrevista, a introdução destas premissas em Portugal estavam já “*ultrapassadas lá fora*”, no entanto para estes arquitectos a produção de uma arquitectura actual já havia tardado muito a ser integrada na Arquitectura Portuguesa e, desta forma, esta era uma boa oportunidade para fazê-lo. Já “*Ruy Athouguia entendeu que deveria ser, como Rimbaud, “absolutamente moderno” até ao fim.*”⁸⁸ As referências a outros projectos internacionais são inúmeras, mas neste projecto é facilmente perceptível uma especial relação com a arquitectura brasileira.

O recurso a edifícios isolados sobre um espaço verde, (neste caso) sobre *pilotis*, origina uma grande transição na imagem da cidade, tanto a nível urbano como a nível tipológico do espaço habitacional. O espaço entre blocos torna-se num espaço de lazer, público, aberto e ajardinado e desta forma passam a ser valorizadas as duas frentes do edifício da habitação. Os percursos pedonais distanciam-se das zonas dos automóveis, através de percursos distintos, mais directos aos edifícios ou mais relacionados com o usufruto do espaço livre. O facto do edifício se levantar sobre *pilotis* (contrariando a vontade imobiliária), enfatiza este sentido de espaço único percorrível, de vários enfiamentos visuais, anulado apenas pelas entradas que existem pontualmente no acesso às habitações de esquerdo-direito. Neste caso, nos volumes dos extremos foram previstas zonas comerciais que potenciavam uma vivência do espaço urbano muito próxima das intencionalidades modernas em diálogo com os edifícios interiores assentes sobre *pilotis*. À semelhança dos outros projectos que já referimos anteriormente, o Bairro das Estacas também previu a criação de um equipamento escolar que viria a relacionar-se com os percursos pedonais resultantes da ligação entre blocos.

Dá-se neste caso, um coerente controlo da volumetria do edifício no que diz respeito ao afastamento entre blocos⁸⁹ e às tipologias utilizadas na organização dos fogos. A imposição camarária de os edifícios possuírem no máximo quatro pisos e tendo em conta que ao rés-do-chão era vazado, levou os arquitectos a contornar a situação ao introduzirem fogos de um só piso nos dois primeiros andares e fogos duplex no terceiro.

Como tipologia que privilegia a limitação mínima do espaço habitável, a tipologia de acesso central possibilita uma organização interior bastante controlada, por um lado, todos os quartos se encontram virados a Nascente, enquanto que a Poente se encontram as salas e cozinhas. Neste caso existe uma parede interna que percorre o edifício de um topo a outro fazendo a divisão entre estas áreas. Os espaços de circulação são igualmente controlados ao máximo, existindo apenas um espaço de mediação na entrada entre cozinha, sala e quartos e um pequeno corredor na área dos

⁸⁸ CORREIA, Graça - *Ruy D'Athouguia : a modernidade em aberto*. Casal de Cambra : Caleidoscópio, 2008, p.8.

⁸⁹ Lógica moderna de distancia mínima entre volumes: o espaçamento entre eles não deve ser inferior a duas vezes a sua altura.



141 | Vista aérea da Super Quadra 108, Brasília; 142 | Perspectiva dos blocos da Super Quadra 108, Brasília, Oscar Niemeyer, 1959

quartos. Mesmo assim, denota-se, à semelhança de Ramalde, um intenção de anular estes mesmos espaços para um espaço único de distribuição: a própria sala. Por outro lado, este projecto radicaliza a ligação entre interior e exterior ao assumir que o elemento compositivo da varanda percorre todo o comprimento do edifício, tanto a Nascente com a Poente.

Apesar de normalmente o fogo duplex apontar para uma dispersão do espaço, na verdade este módulo apresenta-se extremamente controlado devido à divisão (no terceiro piso) do fogo esquerdo-direito em quatro entradas para quatro fogos distintos. Neste piso localizam-se sala e cozinha e a escada de acesso ao piso de quartos.

A plasticidade que os planos recuados das varandas adquirem nos jogos de luz/sombra e no contraste com a parede de tijolo perfurado nas zonas das cozinhas, assim como o rés-do-chão sobre *pilotis* e a combinação de diferentes tipologias (simplex e duplex) a composição ritmada da fachada, traduzem a mais real aproximação às referências modernas internacionais, nomeadamente às referências brasileiras. Por outro lado, a solução encontrada para a solução das habitações parece mais próxima de uma adaptação desta modernidade às condicionantes locais e culturais da habitação em Portugal.⁹⁰ Neste exemplo a horizontalidade da fachada contrariamente ao caso de Ramalde é dada pela inexistência de platibanda⁹¹, apenas pelas linhas de laje e nomeadamente pela linha que solta o volume superior do terreno através dos *pilotis*, enquanto que é reforçada a verticalidade através das zonas das cozinhas com grelhas cerâmicas e das paredes de meação entre módulos.

⁹⁰ Limite máximo de quatro pisos por edifício, evitando assim a criação de habitação em altura.

⁹¹ “Pureza dos volumes” alcançada também pela criação de uma caleira central que anula a necessidade de uma platibanda destacada na fachada para resolver os problemas do escoamento de águas, in TOSTÕES, Ana, Op. cit. (6), p. 73.

CAPITULO IV _ TAVORA

Considerações Finais



“A MODERNIDADE DE UM ACONTECIMENTO MEDE-SE PELA RELAÇÃO que ele mantém com as condições dentro das quais se realiza”

Fernando Távora

in Teoria geral da organização do espaço : arquitetura e urbanismo. Porto : Faup Publicações, 1993.

IV _ TÁVORA

4. Considerações Finais _ Lições de uma Modernidade

“Távora nunca se sentiu revolucionário ou pertencente à vanguarda. Apesar de ter compreendido perfeitamente e aplicado de maneira exemplar os princípios da Arquitectura e do Urbanismo modernos, como em Ramalde, um bairro do Porto, ele nunca foi adepto da ruptura.”⁹²

A frase do arquitecto Álvaro Siza parece-nos, numa altura de síntese e de considerações finais acerca do trabalho desenvolvido, descrever de forma exemplar a relação que Távora sempre desejou estabelecer entre a Modernidade, a Arquitectura e o Urbanismo. A relação contínua entre todas as partes, sem rupturas entre passado e presente, entre tradicional e moderno. A própria arquitectura pode absorver todas estas componentes da História, da actualidade e da realidade física e cultural de cada lugar. Destes valores se fazia mover Fernando Távora. Como em Ramalde, todo o seu trabalho respirava a novo, a reflexão, a inovação e crítica. Távora “evocava *Le Corbusier, que nós imaginávamos sozinho, a lutar pela modernidade*” e desta forma, as suas primeiras obras expressavam “*uma grande lufada de ar fresco*” no panorama da arquitectura portuguesa da época. Os anos estimulantes da Escola do Porto, assim como, os primeiros momentos de trabalho com o colaborador de Carlos Ramos e como arquitecto da Câmara, originaram importantes trocas entre alunos e professores e uma crescente competência e autonomia profissional de Távora.

Em Ramalde, a definição de um plano intencionalmente moderno, complexo na sua estruturação e no seu programa obrigou Távora a uma sintetização clara e exacta de todas as suas referências e intencionalidades. O Bairro de Ramalde enuncia os pressupostos modernos na sua implantação, na caracterização dos seus espaços, internos e externos, no entanto, a sua intervenção é extraordinariamente próxima do real, do estritamente necessário, do contexto específico do lugar. O seu plano pretendia enunciar um novo modelo de construir cidade, apoiado sobre importantes eixos que definirão sempre a base para a evolução coesa e organizada do território.

A liberdade física e visual entre blocos, a definição coerente entre espaços de circulação e lazer (verdes) e a composição mínima de fogos que encontram no detalhe de alguns elementos um recurso de qualificação do espaço habitável são incontestavelmente valores modernos próximos de uma continuidade de identidade local. Esta obra respira por si, vive da relação com a sua envolvente é certo, mas possui uma vida própria, tranquila e equilibrada.

O recurso ao desenho cuidado e pormenorizado de elementos compositivos do edifício, a transição de espaços, a junção de diferentes materiais, o desenho das caixilharias, a iluminação dos espaços reconhece “um saber fazer português” próximo das raízes e conhecimentos tradicionais da arquitectura portuguesa.

A unidade parece resultar da procura de uma conciliação ideal entre necessidades e intenções, entre complexidade e síntese.

⁹² Álvaro Siza : uma questão de medida. Casal de Cambra : Caleidoscópio, 2009, p.262.

As portas são fechadas, este projecto não encerra quaisquer portas com o futuro, pelo contrário, enuncia pressupostos e directrizes de intervenção. É o que se sucede também em Portugal, a Arquitectura Portuguesa está também em aberto neste período, procura-se um rumo, um caminho que será debatido, ainda o Bairro de Ramalde está em construção, no Inquérito à Arquitectura Popular Portuguesa em 1955.

O Bairro de Ramalde deixa uma nota de atenção para a questão do habitar, para a resposta aos problemas sociais na habitação, para a forma como pode ser equacionado um plano urbano, a sua inserção no território, no espaço verde, no espaço urbano, mas também para a constatação de produzir uma continuidade, uma mescla de ambiências e realidades tão importantes para a arquitectura.

Desta forma, Távora mostra que não necessário ser radical numa modernidade, ou na adopção de uma imagem caracteristicamente portuguesa para se construir uma arquitectura próxima do seu lugar, que é “*consequência directa da variedade de ambientes, de condições de toda a ordem*” que “*na sua diversidade, permitem a dedução dessa constante que se chama modernidade*”⁹³.

As suas viagens mostrar-se-ão como reforço dos seus princípios e ideais modernos. Távora iniciará neste período algumas viagens importantes à Europa para ver arquitectura Moderna, arquitectura de Le Corbusier, seu mestre inspirador e viaja também a Inglaterra para se inteirar do que se fazia por lá em termos de arquitectura habitacional.

Neste período, as suas perspectivas sobre a modernidade ainda estão em aberto.

Apesar de toda a sua preocupação com a arquitectura portuguesa, com o seu enraizamento, com a sua memória, Távora sente a necessidade de abrir portas ao importante papel dos valores da modernidade na nossa arquitectura, como o próprio defendia no seu texto *O Problema da Casa Portuguesa*, e neste sentido participa em alguns CIAM que no momento discutem os problemas actuais da arquitectura. “*Não é justo nem razoável que nos fechemos, numa ignorância procurada, às obras dos grandes mestres de hoje, aos novos processos de construção, a toda uma Arquitectura que surge plena de vitalidade e força.*”⁹⁴

Referindo-se ao texto *O Problema da Casa Portuguesa*, Álvaro Siza dá-nos conta que “*na consciência de Távora, este texto tinha um âmbito completamente diferente, uma vez que exprimia o sentido da continuidade histórica, ou seja, a ligação, no tempo, do presente com as raízes, as tradições, todo esse substrato que para ele, conduz à modernidade.*”⁹⁵

Para Távora a modernidade não é um ponto de chegada, de conclusão, de encerramento de uma ideia de arquitectura. A modernidade é sim um ponto de partida, uma base como muitas outras para se pensar e se construir uma continuidade da arquitectura. Para si, a arquitectura não se encerra em si mesmo, vive de relações temporais, culturais e sociais que no seu tempo deram o seu contributo para a construção de uma história, de uma ideia de arquitectura.

⁹³ TÁVORA, Fernando, Op. cit. (3), p. 11.

⁹⁴ TÁVORA, Fernando, Op. cit. (68), p. 12.

⁹⁵ “*Távora tinha compreendido que uma tradição, por maior que fosse, morreria se não tivesse nenhuma relação com a inovação real e legítima. Não só tinha compreendido isso, como o aplicou. Era, então, movido por muitas influências, que encontramos manifestamente na sua Obra e no espírito que o animava, e que animava, o sentido que ele dava à arquitectura. Ele era ao mesmo tempo construtor de identidades, instigador de uma quantidade de valores exteriores, e garante da tradição enraizada.*” in Álvaro Siza, Op. cit. (94), p. 273.

Távora disse em 1952 que “em matéria de Arquitectura e Urbanismo, modernidade significa integração perfeita de todos os elementos que podem influir na realização de qualquer obra, utilizando todos os meios que levam à concretização de um determinado fim.”⁹⁶

Neste sentido, reafirmamos a importância desta postura de Távora, perante um mundo novo que trazia inúmeras mudanças na arquitectura e na sociedade, como motor fundamental para o que virá a ser o seu percurso como arquitecto. As suas referências à arquitectura do passado, à arquitectura do presente e às reflexões que sobre elas se desenvolvem são, sem dúvida, essenciais para apoiar as suas reflexões e as suas intervenções arquitectónicas.

“A modernidade manifesta-se na qualidade, na exactidão das relações entre a obra e a vida.”

⁹⁶ TÁVORA, Fernando, Op. cit. (3), p.9.

V _ BIBLIOGRAFIA

V _ BIBLIOGRAFIA

- ÁBALOS, Iñaki - A boa vida : visita guiada às casas da modernidade. Barcelona : Gustavo Gili, 2003.
- Álvaro Siza : uma questão de medida. Casal de Cambra : Caleidoscópio, 2009.
- Arquitectura e cidadania : atelier Nuno Teotónio Pereira. Lisboa : Quimera, 2004.
- ARÍS, Carlos Marti, *Las formas de la residencia en la ciudad moderna*, d'A, Barcelona, Ediciones UPC,(1991), 2000.
- Arquitectura portuguesa contemporânea : anos sessenta-anos oitenta*. Porto : Fundação de Serralves, 1991.
As ilhas, as colónias operárias e os bairros de casas económicas. Porto : C.M., 2000.
- Atlas histórico da ciudades europeas : Península Ibérica : Francia. Barcelona : Salvat, 1994-1996.
- BARATA, Francisco, “*La regla y la Excepción. Dos proyectos de Távora para Porto*”, DPA 14, 1998.
- BENÉVOLO, Leonardo, *Historia de la Arquitectura Moderna*. Barcelona : GG, 2002.
- CASTRO, Marisa Adelaide Pascoal de – Estância sanatorial do Caramulo. *Da génese ao Plano de Urbanização de Januário Godinho*. [Ed. da autora], 2007. Prova Final de Licenciatura em Arquitectura apresentada à FAUP, Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto.
- Congresso de 48 – *que fazer com estes 50 anos. Jornal dos Arquitectos nº 186*, Lisboa: Ordem dos Arquitectos, 1998.
- CORREIA, Graça - *Ruy D'Albuquerque : a modernidade em aberto*. Casal de Cambra : Caleidoscópio, 2008.
- COSTA, Alexandre Alves, *Porto 1901-2001: Guia de arquitectura moderna*, Porto : Porto 2001.
- COSTA, João Pedro, *Bairro de Alvalade: Um paradigma no Urbanismo Português*, Lisboa : Livros Horizonte, Setembro 2002.
- CIAM : internationale kongresse für neues bauen : dokumente 1928-1939 herausgegeben von Martin Steinmann. Stuttgart : Verlag, 1979.
- DPA 14, *Fernando Távora*, Barcelona: Ediciones UPC, 1998.
- FERNANDEZ, Sérgio, *Percurso: arquitectura portuguesa 1930-1974*, Porto : Publicações Faup. Março de 1988.
- Fernando Távora. Lisboa : Blau, [cop.1993].
- Fernando Távora entrevistado por Mário Cardoso*, in *Revista Arquitectura*, nº123 Set-Out, 1971, p.150-154.
- Formosinho Sanchez, Entrevista*, in *Revista Arquitectura*, n.º130, 1974.
- FIGUEIRA, Jorge - *Escola do Porto : um mapa crítico*. Coimbra : Ed. DARQ, cop. 2002.
- GALLEGO ROCA, Javier, *Renovación, restauración y recuperación arquitectónica y urbana en Portugal*, Ed. Javier Gallego Roca; textos Fernando Távora, Domingos Tavares, Sergio Fernández, Granada : UG, 2003.
- GARRET, Antão de Almeida, *Plano Regulador da Cidade do Porto*, Porto, Câmara Municipal do Porto, 1952.
- GONGALVES, José Fernando - *Edifícios modernos de habitação colectiva, 1948-61 : desenho e standard na arquitectura portuguesa*. Barcelona, 2007.
- GROPIUS, Walter, *Architecture et société*, Paris : Editions du Linteau, 1995.
- HOWARD, Ebenezer - *Garden Cities of To-Morrow*. London : Faber and Faber, 1970.
- KLEIN, Alexander - *Vivienda mínima : 1906-1957*. Barcelona : GG, 1980.

- KRÜGER, Mário - *Leslie Martin e a escola de Cambridge*. Coimbra : Ed. DARQ, 2005.
- LE CORBUSIER, *Precisões, Sobre um estado presente da Arquitectura e do Urbanismo*, Tradução de Carlos Eugénio Marcondes de Moura, Cosac & Naify, 2004.
- LE CORBUSIER, *Urbanismo*, 2ª Edição, São Paulo : 2000.
- LIMA, Viana de, *O problema Português da Habitação* in ODAM: Organização dos Arquitectos Modernos : Porto : 1947-1952. Porto : Asa, 1972.
- LLOBET I RIBEIRO, Xavier - *Hilberseimer y Mies : la metrópoli como ciudad jardín*. Barcelona : Caja de Arquitectos, 2007.
- LÔBO, Margarida Souza, *Planos de urbanização : a época de Duarte Pacheco*, 2ª Edição; Porto: Faup Publicações, 1995.
- MACHADO, Carlos Manuel de Castro Cabral - *Anonimato e banalidade : arquitectura popular e arquitectura erudita na segunda metade do século XX em Portugal*. Porto : FAUP, 2006.
- MARTÍ ARÍS, Carlos (Ed.). *Las formas de la residencia en la ciudad moderna*. Depto. de Proyectos Arquitectónicos de la UPC, Barcelona, 1991.
- MENDES, Manuel, Porto - *Cultura da Cidade, Paisagem Doméstica, morfologias da Casa, 1895-1969 (continuidades, contaminações, metamorfoses)* disponível in Biblioteca Digital <<http://ler.letras.up.pt>>.
- MENDES, Manuel, (In) *Formar a Modernidade – Arquitecturas Portuenses, 1923-43 Morfologias, Movimentos, Metamorfoses*: Faup, 2002.
- MENDES, Manuel, in *Revista História*, Arquivo Histórico do Porto, Setembro 2001,
- MESQUITA, Ana Raquel da Costa, *O melhor de dois mundos a viagem do arquitecto Távora aos EUA e Japão - Diário 1960*, FCTUC, Dezembro 2007.
- MUMFORD, Eric, *The CIAM discourse on urbanism, 1928-1960*, Cambridge, Mass: The MIT Press, 2000.
- NORBERG-SCHULZ, Christian - *Arquitectura Occidental*. 1ª ed. 5ª tirada . Barcelona : GG Reprints, 2004.
- ODAM: *Organização dos Arquitectos Modernos, 1947-1952*. Edições Asa, Porto 1972.
- OLIVEIRA, J. M. Pereira de, *O espaço urbano do Porto : condições naturais e desenvolvimento*, Porto : Afrontamento, 2007.
- OLIVEIRA, Vítor Araújo de, *A evolução das formas urbanas de Lisboa e do Porto*. Porto : FAUP, 2004.
- PEREIRA, Nuno Teotónio, *A arquitectura do Estado Novo, A situação da Arquitectura Portugal - 18 Janeiro de 1957*, "Escritos (1947-1996, selecção) Faup, 1996.
- PEREIRA, Nuno Teotónio, *Escritos: 1947-1996 selecção*, 1ªed. Porto: Faup Publicações, 1996.
- Portas, Nuno, *Arquitecto Fernando Távora: 12 Anos na Actividade Profissional*, in *Revista Arquitectura*, nº71, Lisboa, Julho 1971
- PORTAS, Nuno – *Arquitecto Fernando Távora: 12 anos na actividade profissional*, in *Revista Arquitectura*, nº71, Lisboa, Julho 1971.
- PORTAS, Nuno, *A arquitectura para hoje seguido de evolução da arquitectura moderna em Portugal*; pref. Pedro Vieira de Almeida, 2008.
- PORTAS, Nuno, *A cidade como arquitectura : apontamentos de método e crítica*; pref. Fernando Távora, 2ª edição, Lisboa: Livros Horizonte, 2007.
- PORTAS, Nuno - *Funções e exigências de áreas de habitação*. Lisboa : LNEC, 1969.
- PORTO, João Lopes; TÁVORA, Fernando; COELHO, Maria Margarida dos Santos; MARTINS, António da Silva, *Família e habitação*, Colecção Mesa Redonda; 5, Porto, Livraria Telos Editora, 1973.
- Primer Seminario Docomomo Ibérico - *La habitación y la ciudad modernas : rupturas y continuidades : 1925-1965 : actas*. Zaragoza : Docomomo Ibérico, 1997,

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.

Revista de Arquitectura, Ano I, nº0, Outubro de 1987.

Revista História, Arquivo Histórico do Porto, Setembro 2001.

RODRIGUES, José Miguel Neto Viana Brás - *O mundo ordenado e acessível das formas da arquitectura : tradição clássica e movimento moderno na arquitectura portuguesa : dois exemplos*. Porto : Faup, 2006.

ROGERS, Ernesto N. *Experiencia de la arquitectura*. Buenos Aires: Ediciones Nueva Visión, 1965.

SILVA, Sérgio dias da - João Andresen : uma ideia de arquitectura. Porto : Faup, 2007. Ano lectivo 2006/2007.

TÁVORA, Fernando - “Conversaciones en Oporto – Fernando Távora”, entrevista de Javier Frechilla, *Arquitectura*, nº 261, Madrid, 1986.

TÁVORA, Fernando - *Da organização do espaço*. 3ª ed . Porto : Faup Publicações, 1996,

TÁVORA, Fernando, *Do Porto e do seu Espaço*. Comercio do Porto, Porto 26 Janeiro 1954.

TÁVORA, Fernando, *O Porto e a Arquitectura Moderna*. Panorama, nº4. 2ª Série. Porto, Outubro 1952.

TÁVORA, Fernando, *Percurso: A life long trail*, Centro Cultural de Belém; Lisboa 1993.

TÁVORA, Fernando - *Teoria geral da organização do espaço : arquitectura e urbanismo*. Porto : Faup Publicações, 1993.

TÁVORA, Fernando, *O problema da casa portuguesa*, Cadernos de Arquitectura, Lisboa, 1947.

TRIGUEIROS, Luiz, *Fernando Távora*, com artigos de Alexandre Alves Costa, Álvaro Siza, Bernardo Ferrão e Eduardo Souto Moura e com Grafismos de Ana Maria Chora, Lisboa: Blau, 1993.

TOSTÕES, Ana, *1º congresso nacional de Arquitectura*, Lisboa: Ordem dos Arquitectos, 2008.

TOSTÕES, Ana, *Inquérito à Arquitectura do século XX em Portugal*, IAPXX Lisboa: Ordem dos Arquitectos, 2006.

TOSTÕES, Ana, *Portugal: Arquitectura do século XX, Catálogo de uma exposição* München: Prestel, 1997.

TOSTÕES, Ana, *Arquitectura Moderna Portuguesa: 1920-1970*, Lisboa: Instituto Português do Património Arquitectónico, 2003.

TOSTÕES, Ana, *Os verdes anos na Arquitectura Portuguesa dos anos 50*, 2ª Edição, Porto: Faup Publicações, 1997.

Habitacões Económicas, F.C.P, Serviços Técnicos, Grupo de Casas de Renda Económica a construir no Porto, 2º Fase, Arquivo Arquitecto José Bernardo Távora.

Fontes

Arquivo Histórico do Porto:

Desenhos da Proposta de Fernando Távora para o Bairro de Ramalde referentes à 2ª Fase do Projecto.

Artigos e Fotografias referentes ao Projecto do Bairro de Ramalde do Arquitecto Fernando Távora.

Arquivo Atelier Arquitecto José Bernardo Távora:

Memórias Descritivas e Justificativas do Projecto do Bairro de Ramalde do Arquitecto Fernando Távora.
Desenhos Projecto G.A.M. do Arquitecto Fernando Távora, 1952-53.

Referências Electrónicas

<http://www.wikipedia.pt>

<http://www.monumentos.pt>

<http://www.ippar.pt>

<http://ler.letras.up.pt/>

VI _ CREDITO DE IMAGENS

VI _ CRÉDITO DE IMAGENS

CAPA

Fotografia do autor, Porto, 7 Março 2009.

I _ CIDADE

- 1 | Disponível em url: <<http://www.prof2000.pt/users/secjeste/aveiroarte/anual2006/Imagens/FTavora01.jpg>>.
- 2 | Imagem base disponível em Google Earth
- 3 | Imagem cedida por Arquivo Histórico do Porto
- 4 | Imagem cedida por Arquivo Histórico do Porto
- 5 | Imagem cedida por Arquivo Histórico do Porto
- 6 | OLIVEIRA, J. M. Pereira de, *O espaço urbano do Porto : condições naturais e desenvolvimento*, Porto : Afrontamento, 2007. (anexos).
- 7 | PASSOS, José Manuel da Silva - *O bilhete postal ilustrado e a história urbana do Porto*. Lisboa : Caminho, 1994, p.199.
- 8 | PASSOS, José Manuel da Silva - *O bilhete postal ilustrado e a história urbana do Porto*. Lisboa : Caminho, 1994, p.199.
- 9 | Imagem base LIMA, Paulo Vicente da Silva - *A rotunda da Boavista : centralidades na cidade do Porto*. Porto : Faup, 2007. Ano lectivo 2006/2007, p.56.
- 10 | LIMA, Paulo Vicente da Silva - *A rotunda da Boavista : centralidades na cidade do Porto*. Porto : Faup, 2007. Ano lectivo 2006/2007, p.56.
- 11 | Imagem cedida por Arquivo Histórico do Porto.
- 12 | OLIVEIRA, J. M. Pereira de, *O espaço urbano do Porto : condições naturais e desenvolvimento*, Porto : Afrontamento, 2007, p. 294.
- 13 | Atlas histórico da ciudades europeas : Península Ibérica : Francia. Barcelona : Salvat, 1994-1996, p.137.
- 14 | Atlas histórico da ciudades europeas : Península Ibérica : Francia. Barcelona : Salvat, 1994-1996, p.136.
- 15 | Atlas histórico da ciudades europeas : Península Ibérica : Francia. Barcelona : Salvat, 1994-1996, p.132.
- 16 | Imagem Arquivo digital Porto 2001.
- 17 | Imagem base Arquivo digital Porto 2001.
- 18 | As ilhas, as colónias operárias e os bairros de casas económicas. Porto : C.M., 2000, p.18.
- 19 | As ilhas, as colónias operárias e os bairros de casas económicas. Porto : C.M., 2000, p.26.
- 20 | As ilhas, as colónias operárias e os bairros de casas económicas. Porto : C.M., 2000, p.25.
- 21 | OLIVEIRA, J. M. Pereira de, *O espaço urbano do Porto : condições naturais e desenvolvimento*, Porto : Afrontamento, 2007. (anexos).
- 22 | Imagem cedida por Arquivo Histórico do Porto.
- 23 | Atlas histórico da ciudades europeas : Península Ibérica : Francia. Barcelona : Salvat, 1994-1996, p.145.
- 24 | LÔBO, Margarida Souza, *Planos de urbanização : a época de Duarte Pacheco*, 2ª Edição; Porto: Faup Publicações, 1995, p.72.
- 25 | LÔBO, Margarida Souza, *Planos de urbanização : a época de Duarte Pacheco*, 2ª Edição; Porto: Faup Publicações, 1995, p.71.
- 26 | GARRETT, Antão de Almeida - Plano Regulador da Cidade do Porto. Porto : C.M., 1952, p.20.
- 27 | Planta de Situação, Desenho do Projecto de Execução do Bairro de Ramalde. Desenho cedido pelo Arquivo Histórico do Porto.
- 28 | O Porto visto do céu. 1ª ed . Lisboa : Argumentum, p.

II _ PLANO

- 29 | Imagem cedida por Arquivo Histórico do Porto.
- 30 | Imagem cedida por Arquivo Histórico do Porto.
- 31 | Imagem cedida por Arquivo Histórico do Porto.
- 32 | Imagem base cedida por Arquivo Histórico do Porto.
- 33 | Imagem base cedida por Arquivo Histórico do Porto, sobreposição da planta da segunda fase do Plano sobre planta inicial do Plano de Urbanização do Bairro de Ramalde.
- 34 | Imagem base cedida por Arquivo Histórico do Porto.
- 35 | Imagem base cedida por Arquivo Histórico do Porto (Imagem trabalhada em Photoshop)

- 36 | O Porto visto do céu. 1ª ed. Lisboa : Argumentum. (Imagem trabalhada em Photoshop).
- 37 | BOESIGER, Willy (1980): *Le Corbusier : 1910-65*. 4ª ed. . Barcelona : Gustavo Gili, p.186.
- 38 | BOESIGER, Willy (1980): *Le Corbusier : 1910-65*. 4ª ed. . Barcelona : Gustavo Gili, p.185.
- 39 | O Porto visto do céu. 1ª ed. Lisboa : Argumentum. (Imagem trabalhada em Photoshop).
- 40 | Imagem base cedida por Arquivo Histórico do Porto (Imagem trabalhada em Photoshop).
- 41 | CIAM - CIAM : *Volkshuisvesting : Housing : Town Planning*. Delft : Delft University Press, 1983, p. 123.
- 42 | CIAM - CIAM : *Volkshuisvesting : Housing : Town Planning*. Delft : Delft University Press, 1983, p. 123.
- 43 | Fotografia do autor, Porto, 7 Março 2009.
- 44 | Fotografia do autor, Porto, 20 Março 2009.
- 45 | Fotografia do autor, Porto, 20 Março 2009.
- 46 | BERDINI, Paolo (1986): *Walter Gropius*. Barcelona : Gustavo Gili, p. 114.
- 47 | BERDINI, Paolo (1986): *Walter Gropius*. Barcelona : Gustavo Gili, p. 115.
- 48 | Imagem base cedida por Arquivo Histórico do Porto
- 49 | Desenho (formato dwg) realizado pelo autor, Junho 2009.
- 50 | BOESIGER, Willy (1980): *Le Corbusier : 1910-65*. 4ª ed. . Barcelona : Gustavo Gili, p.201.
- 51 | BERDINI, Paolo (1986): *Walter Gropius*. Barcelona : Gustavo Gili, p.89.
- 52 | TOSTÕES, Ana - *Os verdes anos na arquitectura portuguesa dos anos 50*. 2ª ed. Porto : Faup Publicações, 1997, p.281.
- 53 | COSTA, João Pedro - *Bairro de Alvalade : um paradigma no urbanismo português*. Lisboa : Livros Horizonte, 2002, p.34.
- 54 | Disponível em url: <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq081/arq081_00_07.jpg>.
- 55 | Portugal : *arquitectura do século XX*. München : Prestel, 1997. Catálogo de uma exposição, p.197.
- 56 | Disponível em url: <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq081/arq081_00_07.jpg>.
- 57 | Disponível em url: <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq081/arq081_00_07.jpg>.
- 58 | TOSTÕES, Ana - *Os verdes anos na arquitectura portuguesa dos anos 50*. 2ª ed. Porto : Faup Publicações, 1997, p.284.
- 59 | TOSTÕES, Ana - *Os verdes anos na arquitectura portuguesa dos anos 50*. 2ª ed. Porto : Faup Publicações, 1997, p.284.
- 60 | ESPOSITO, António (2005): *Fernando Távora: Opera Completa*, Milano, Electa, p. 90.
- 61 | TRIGUEIROS, Luiz (1993): *Fernando Távora*, Lisboa, Blau, p.49.
- 62 | ESPOSITO, António (2005): *Fernando Távora: Opera Completa*, Milano, Electa, p. 90.
- 63 | BOESIGER, Willy (1980): *Le Corbusier : 1910-65*. 4ª ed. . Barcelona : Gustavo Gili, p.204.
- 64 | BOESIGER, Willy (1980): *Le Corbusier : 1910-65*. 4ª ed. . Barcelona : Gustavo Gili, p.184.
- 65 | ODAM: *Organização dos Arquitectos Modernos, 1947-1952*. Edições Asa, Porto 1972, p.133/134.
- 66 | Fotografia do autor, Porto, 20 Março 2009.

III _ BAIRRO

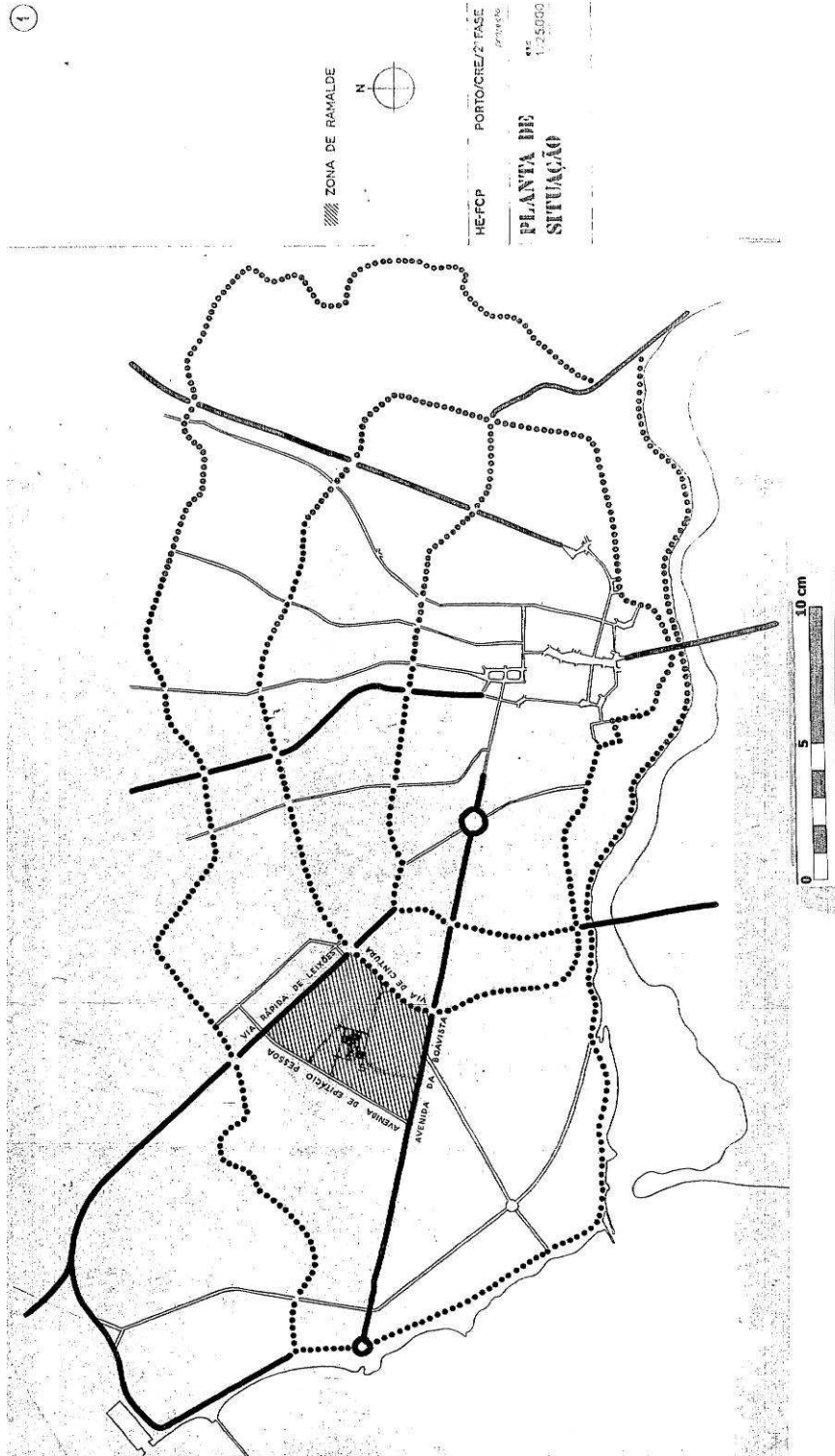
- 67 | Imagem base Arquivo digital Porto 2001.
- 68 | Desenhos do autor, Maio 2009.
- 69 | Fotografia do autor, Porto, 20 Março 2009.
- 70 | Fotografia do autor, Porto, 20 Março 2009.
- 71 | Fotografia do autor, Porto, 20 Março 2009.
- 72 | Imagem base cedida por Arquivo Histórico do Porto (Imagem trabalhada em Photoshop).
- 73 | Imagem base cedida por Arquivo Histórico do Porto (Imagem trabalhada em Photoshop).
- 74 | Fotografia do autor, Porto, 27 Agosto 2009.
- CASTRO, Marisa Adelaide Pascoal de – *Estância sanatorial do Caramulo. Da génese ao Plano de Urbanização de Janeiro Godinho*. [Ed. da autora], 2007. Prova Final de Licenciatura em Arquitectura apresentada à FAUP, Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, p.168.
- 75 | Fotografia do autor, Porto, 20 Março 2009.
- ESPOSITO, António (2005): *Fernando Távora: Opera Completa*, Milano, Electa, p. 90.
- 76 | Fotografia do autor, Porto, 20 Março 2009.
- LÓBO, Margarida Souza, *Planos de urbanização : a época de Duarte Pacheco*, 2ª Edição; Porto: Faup Publicações, 1995, p.214.

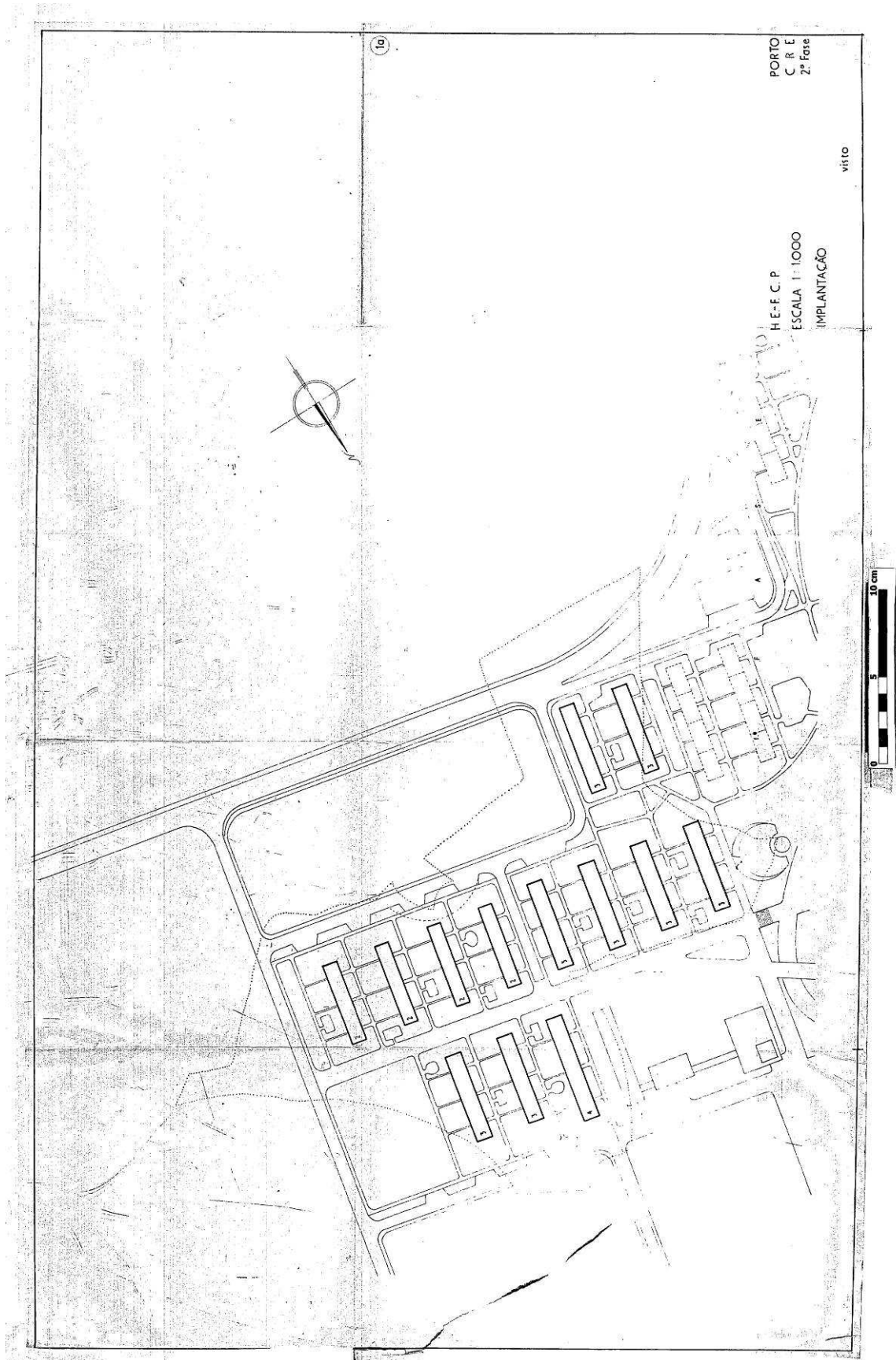
- 77** | Fotografia do autor, Porto, 20 Março 2009.
- CASTRO, Marisa Adelaide Pascoal de – Estância sanatorial do Caramulo. *Da génese ao Plano de Urbanização de Januário Godinho*. [Ed. da autora], 2007. Prova Final de Licenciatura em Arquitectura apresentada à FAUP, Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, p.158.
- 78** | Pormenor Escada e Guarda de Escada do Projecto de Execução do Bairro de Ramalde. Desenho cedido pelo Arquivo Histórico do Porto.
- CASTRO, Marisa Adelaide Pascoal de – Estância sanatorial do Caramulo. *Da génese ao Plano de Urbanização de Januário Godinho*. [Ed. da autora], 2007. Prova Final de Licenciatura em Arquitectura apresentada à FAUP, Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, p.148.
- 79 a 83** | Fotografia do autor, Porto, 27 Agosto 2009.
- 84** | BENEVOLO, Leonardo - Corso di disegno : per i licei scientifici. Roma : Laterza, 1975-1976, p.140.
- 85** | CIAM : internationale kongresse für neues bauen : dokumente 1928-1939 herausgegeben von Martin Steinmann. Stuttgart : Verlag, 1979, p. 67 e 68.
- 86** | NEUMEYER, Fritz - Mies van der Rohe : réflexions sur l'art de bâtir. Paris : Moniteur, 1996, p.188.
- 87** | BENEVOLO, Leonardo, História de la Arquitectura Moderna, Ed. GG, Barcelona, 1978, p.564.
- 88 a 91** | Fotografia do autor, Porto, 27 Agosto 2009.
- 92** | Desenhos do autor, Porto, 27 Agosto 2009.
- 91** | CIAM - CIAM : Volkshuisvesting : Housing : Town Planning. Delft : Delft University Press, 1983, p. 125.
- 92** | Desenhos do autor, Porto, 27 Agosto 2009.
- 93** | Plantas, Cortes e Alçados, Desenho do Projecto de Execução do Bairro de Ramalde. Desenhos cedidos pelo Arquivo Histórico do Porto.
- 94** | Fotografia do autor, Porto, 7 Março 2009.
- 95** | Fotografia do autor, Porto, 7 Março 2009.
- 96 a 101** | Fotografias Arquivo Histórico do Porto.
- 102** | Fotografia Arquivo Histórico do Porto.
- 103** | Fotografia Arquivo Histórico do Porto.
- 105 a 115** | Fotografias do autor, 27 Agosto 2009.
- 116** | Disponível em url: <<http://neoplasticism.com/doesburg01.jpg>>.
- 117** | ESPOSITO, António (2005): *Fernando Távora: Opera Completa*, Milano, Electa, p. 90.
- 118** | Planta e Cortes da zona de serviço, Desenho do Projecto de Execução do Bairro de Ramalde. Desenho cedido pelo Arquivo Histórico do Porto.
- 119** | Imagem trabalhada (em dwg) sobre os desenhos do Projecto de Execução do Bairro de Ramalde. Desenho cedido pelo Arquivo Histórico do Porto.
- 120** | Fotografia do autor, Porto, 27 Agosto 2009.
- 121** | SILVA, Sérgio dias da - João Andresen : uma ideia de arquitectura. Porto : Faup, 2007. Ano lectivo 2006/2007, p.30.
- 122** | SILVA, Sérgio dias da - João Andresen : uma ideia de arquitectura. Porto : Faup, 2007. Ano lectivo 2006/2007, p.31.
- 124** | SILVA, Sérgio dias da - João Andresen : uma ideia de arquitectura. Porto : Faup, 2007. Ano lectivo 2006/2007, p.33.
- 125** | SILVA, Sérgio dias da - João Andresen : uma ideia de arquitectura. Porto : Faup, 2007. Ano lectivo 2006/2007, p.82.
- 126** | SILVA, Sérgio dias da - João Andresen : uma ideia de arquitectura. Porto : Faup, 2007. Ano lectivo 2006/2007, p.82.
- 127 a 132** | Fotografia do autor, Vila Nova de Gaia, 20 Agosto 2009.
- 133** | Portugal : arquitectura do século XX. München : Prestel, 1997. Catálogo de uma exposição, p.197.
- 134** | Portugal : arquitectura do século XX. München : Prestel, 1997. Catálogo de uma exposição, p.197.
- 135** | Portugal : arquitectura do século XX. München : Prestel, 1997. Catálogo de uma exposição, p.197.
- 136** | Portugal : arquitectura do século XX. München : Prestel, 1997. Catálogo de uma exposição, p.197.
- 137** | Disponível em url: <<http://ipt.olhares.com/data/big/139/1391816.jpg>>.
- 138** | Fotografia do autor, Porto, 20 Março 2009.
- 139** | Portugal : arquitectura do século XX. München : Prestel, 1997. Catálogo de uma exposição, p.197.
- 140** | Desenho do Projecto de Execução do Bairro de Ramalde.
- 141** | BOTEY, Josep Maria - Oscar Niemeyer : obras y proyectos. 2ª tirada . Barcelona : Gustavo Gili, 2002, p.90.
- 142** | BOTEY, Josep Maria - Oscar Niemeyer : obras y proyectos. 2ª tirada . Barcelona : Gustavo Gili, 2002, p.91.

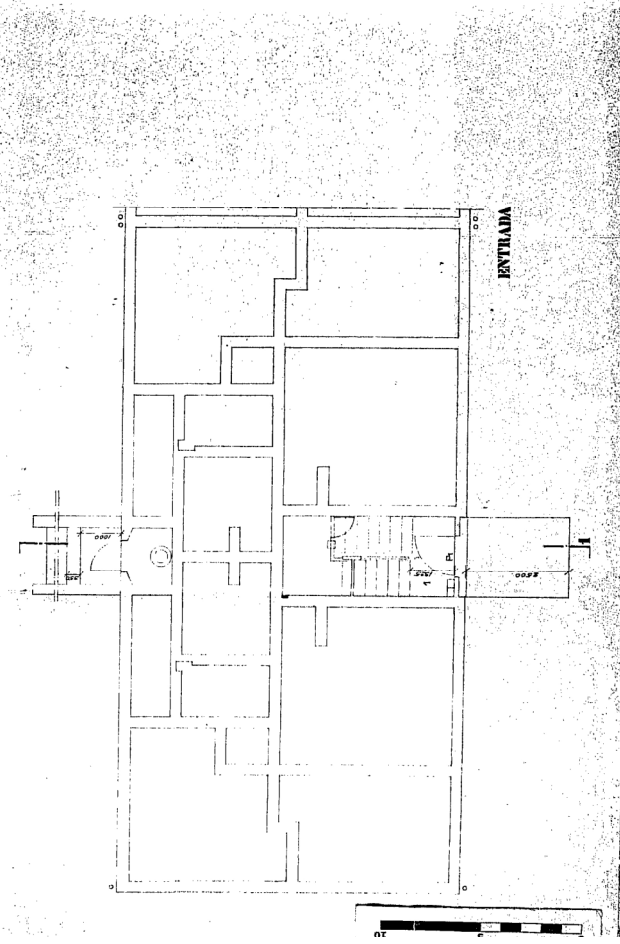
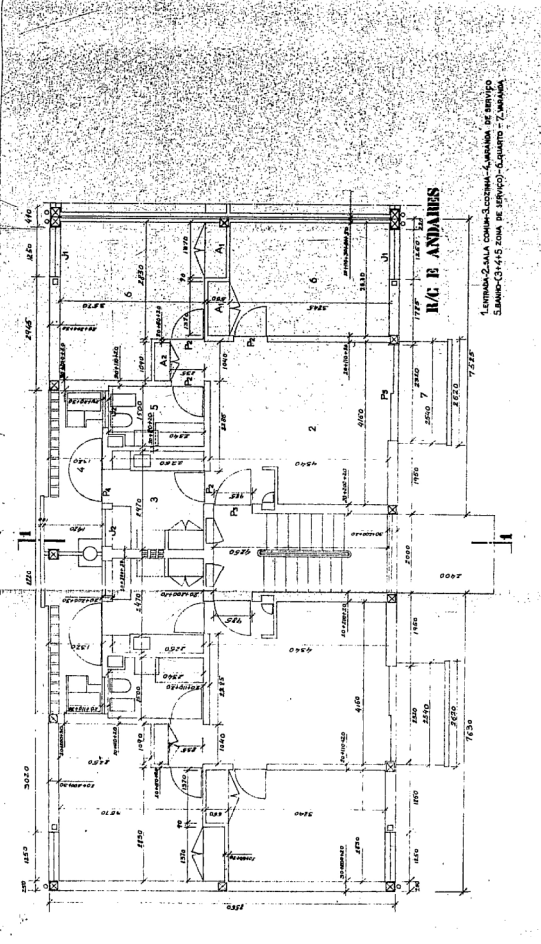
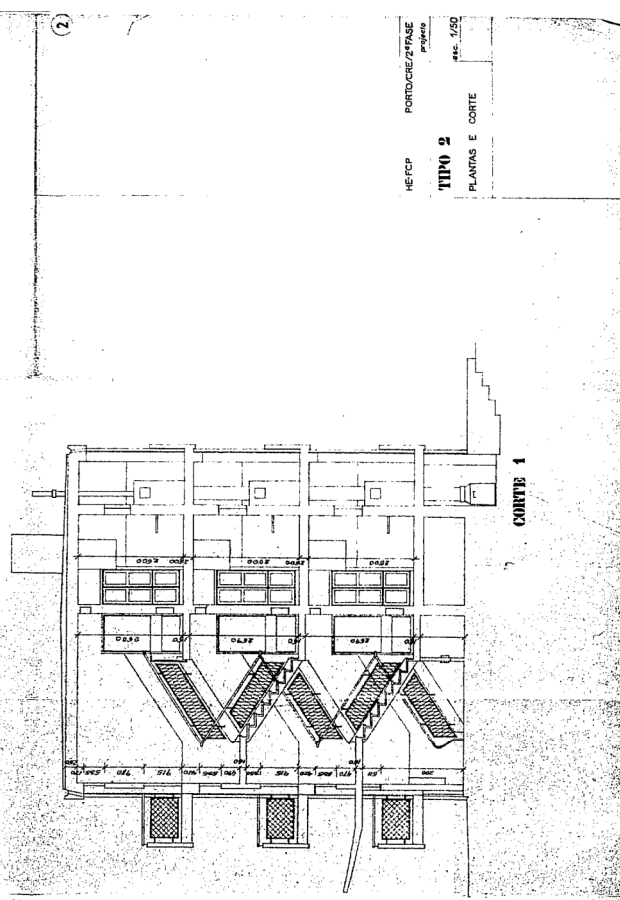
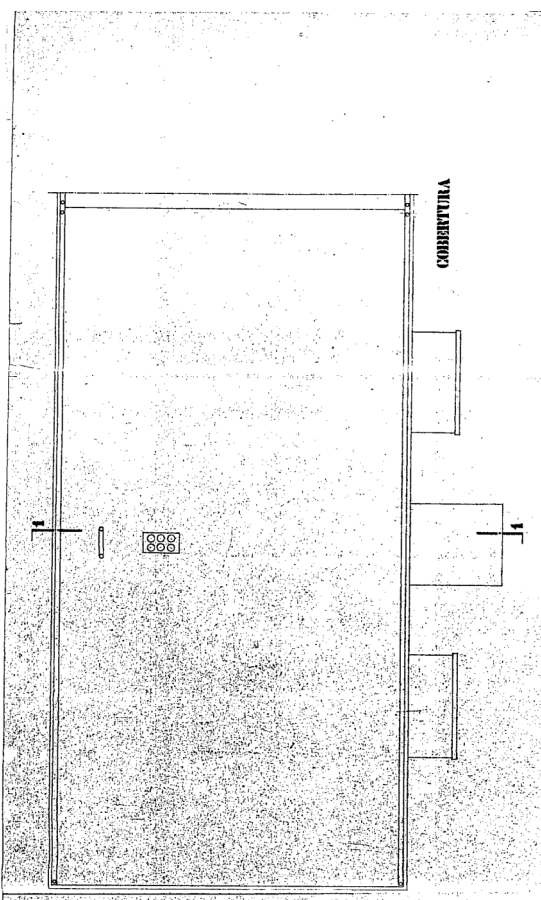
IV _ TÁVORA

- 143** | Fotografia do autor, Porto, 20 Março 2009.

VII _ ANEXOS

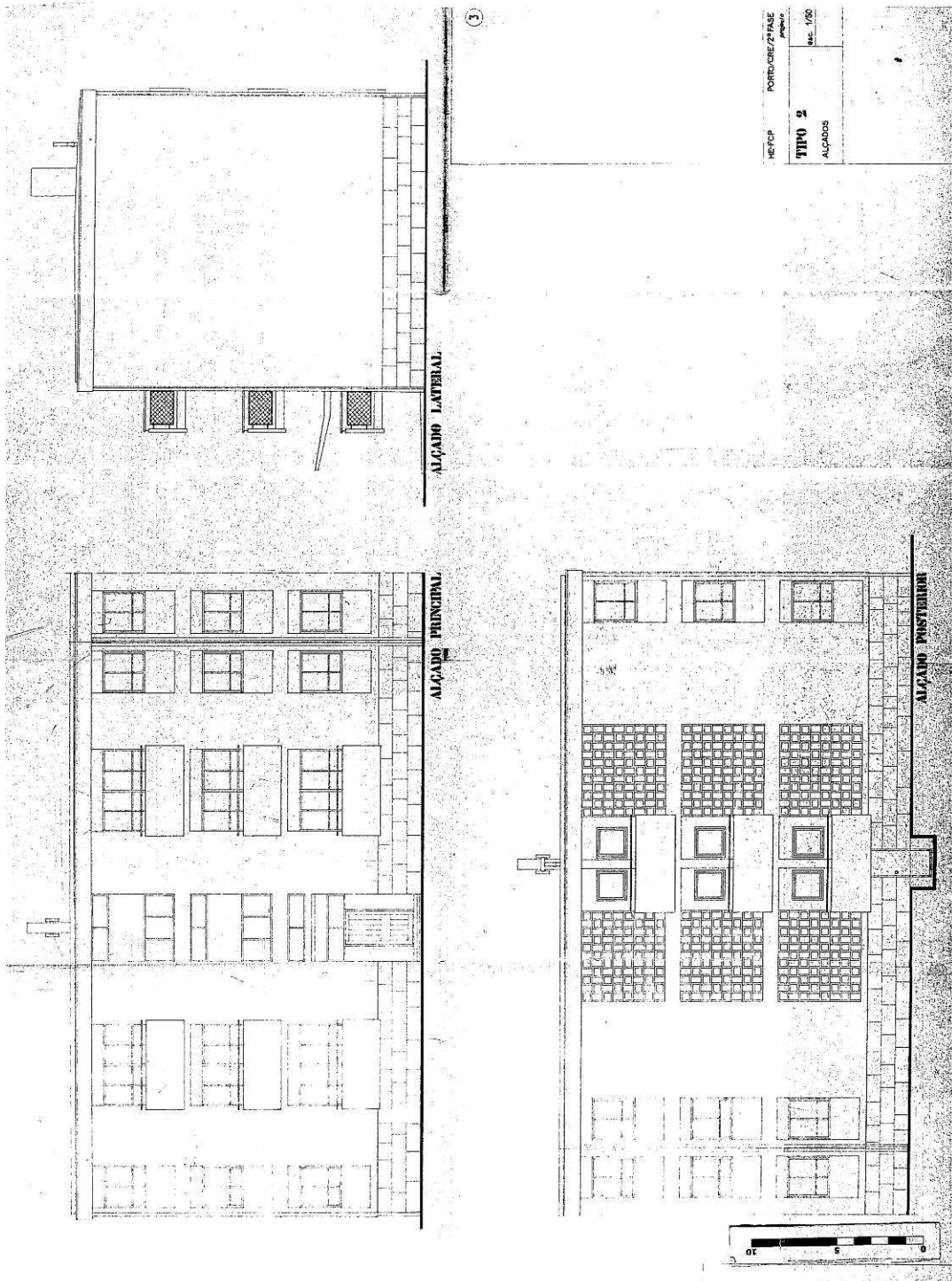


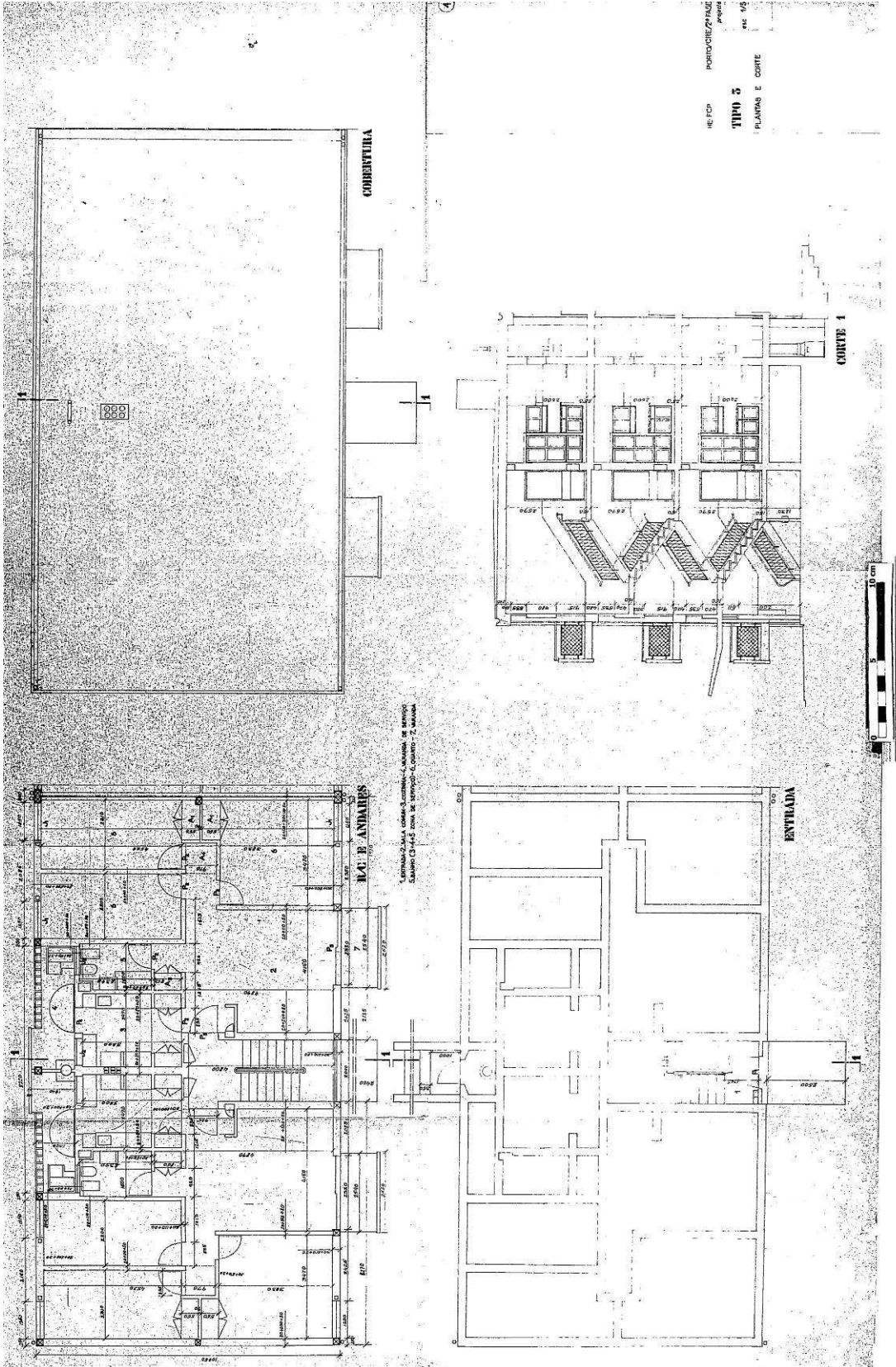


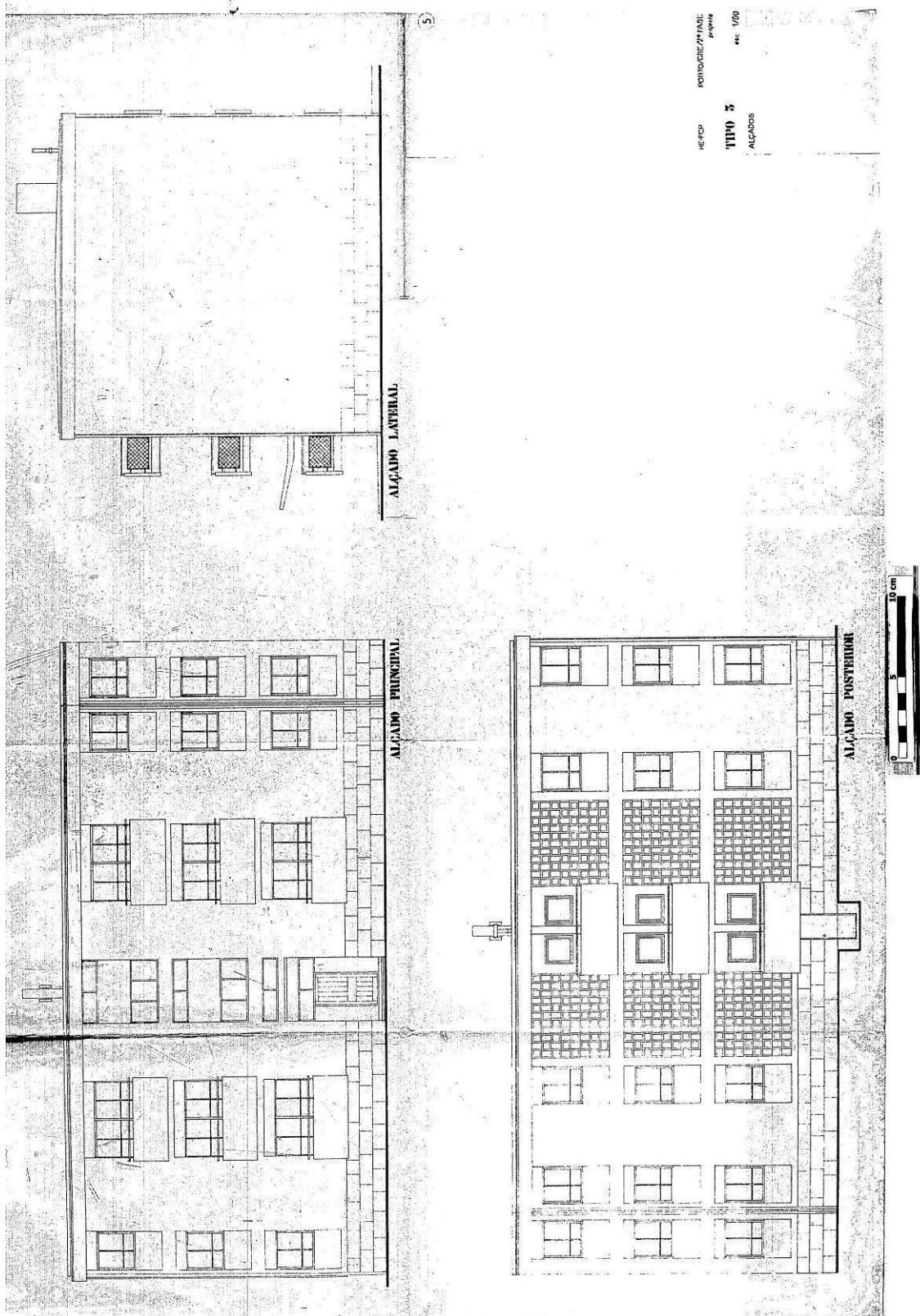


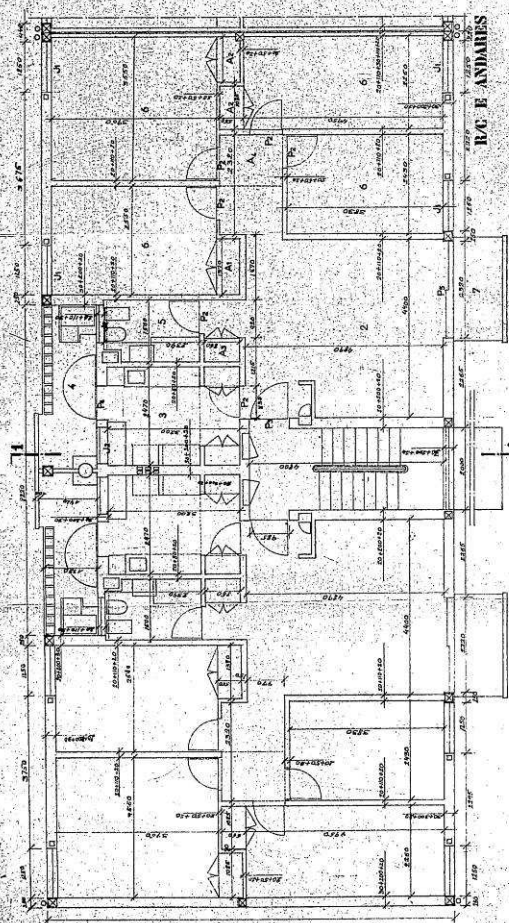
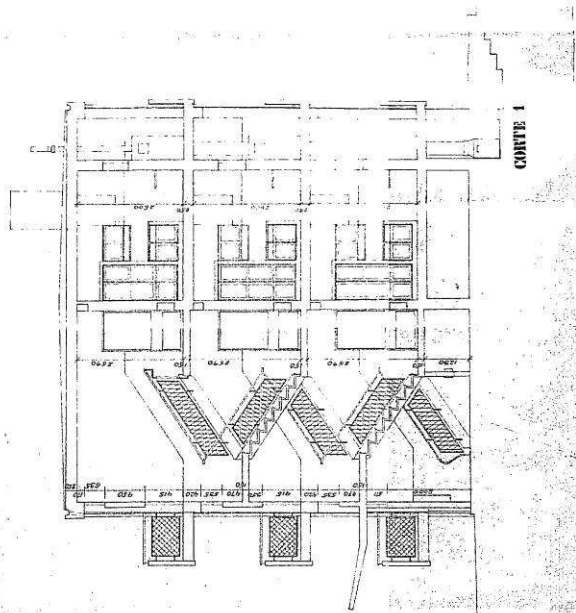
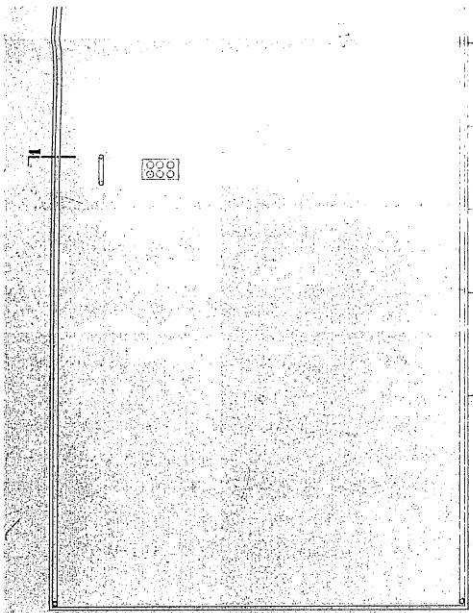
LUBINA-2.SALA COMA-3.COCINA-4.WASH-5.BANHO DE SERVIÇO
 5.BANHO-6.SALA DE SERVIÇO-7.CAMARÁ-7.MANSA

HEFCP PORTOCE/2FASE
 Projeto
TIPO 2
 PLANTAS E CORTE
 Esc. 1/50

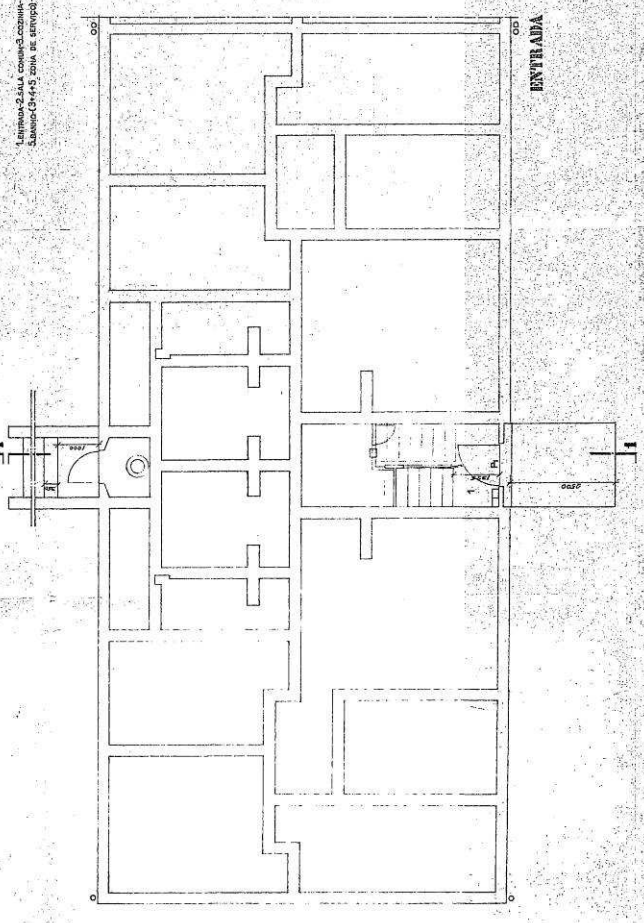


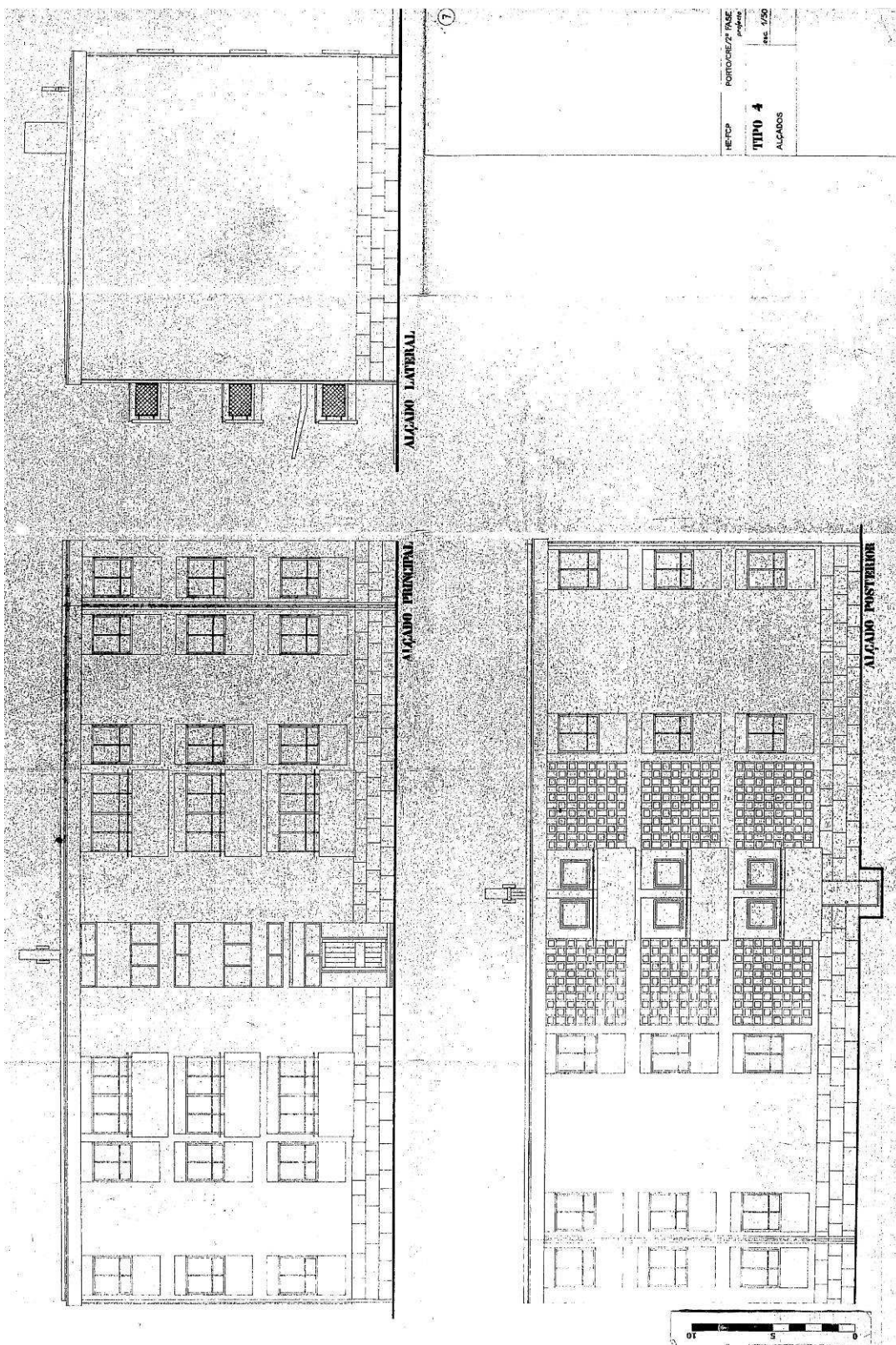


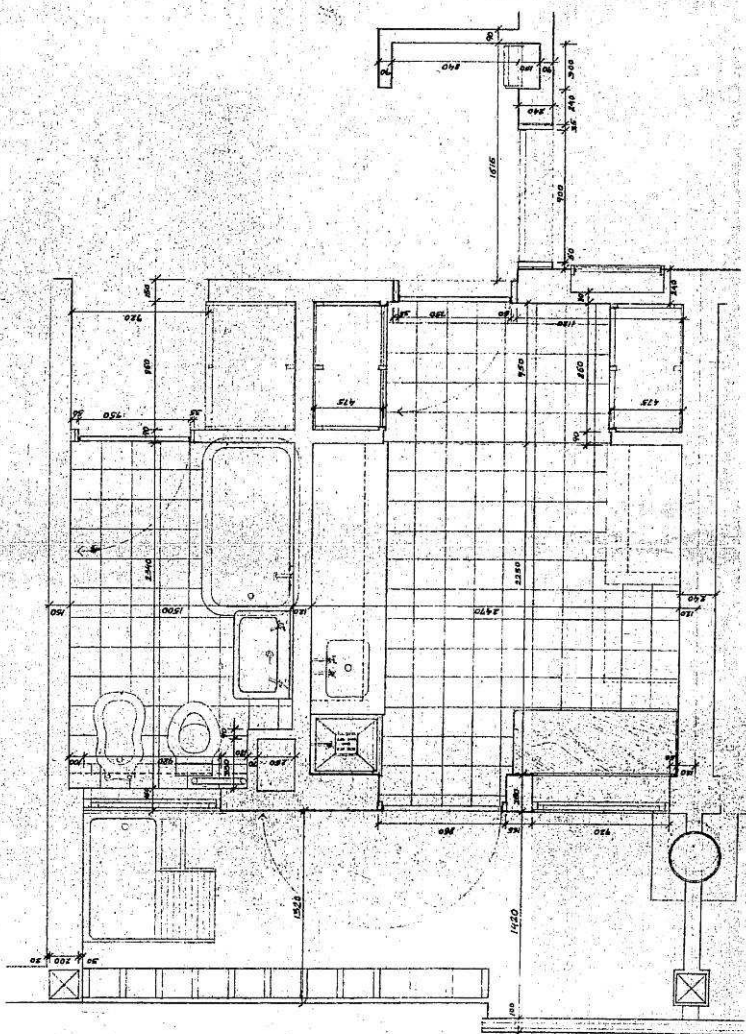
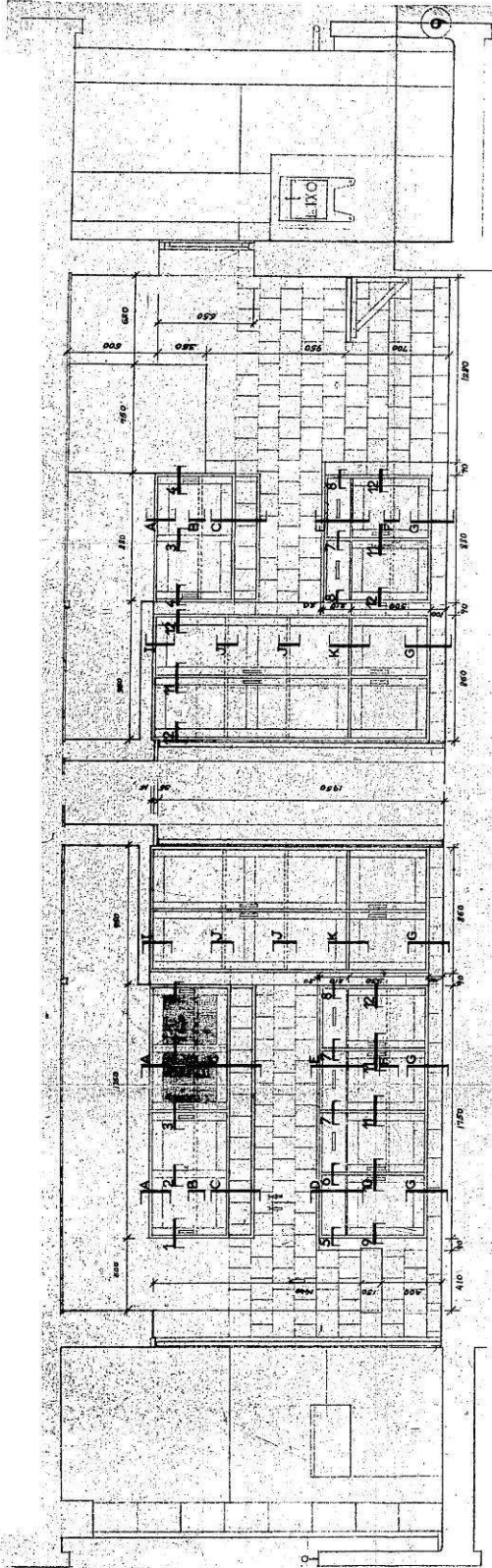




ENTRADA ZALA CORRIDOROS COFINAS COFINADA DE SERVIDO
 SUELO COFINADO DE SERVIDO COFINADO 7-100000

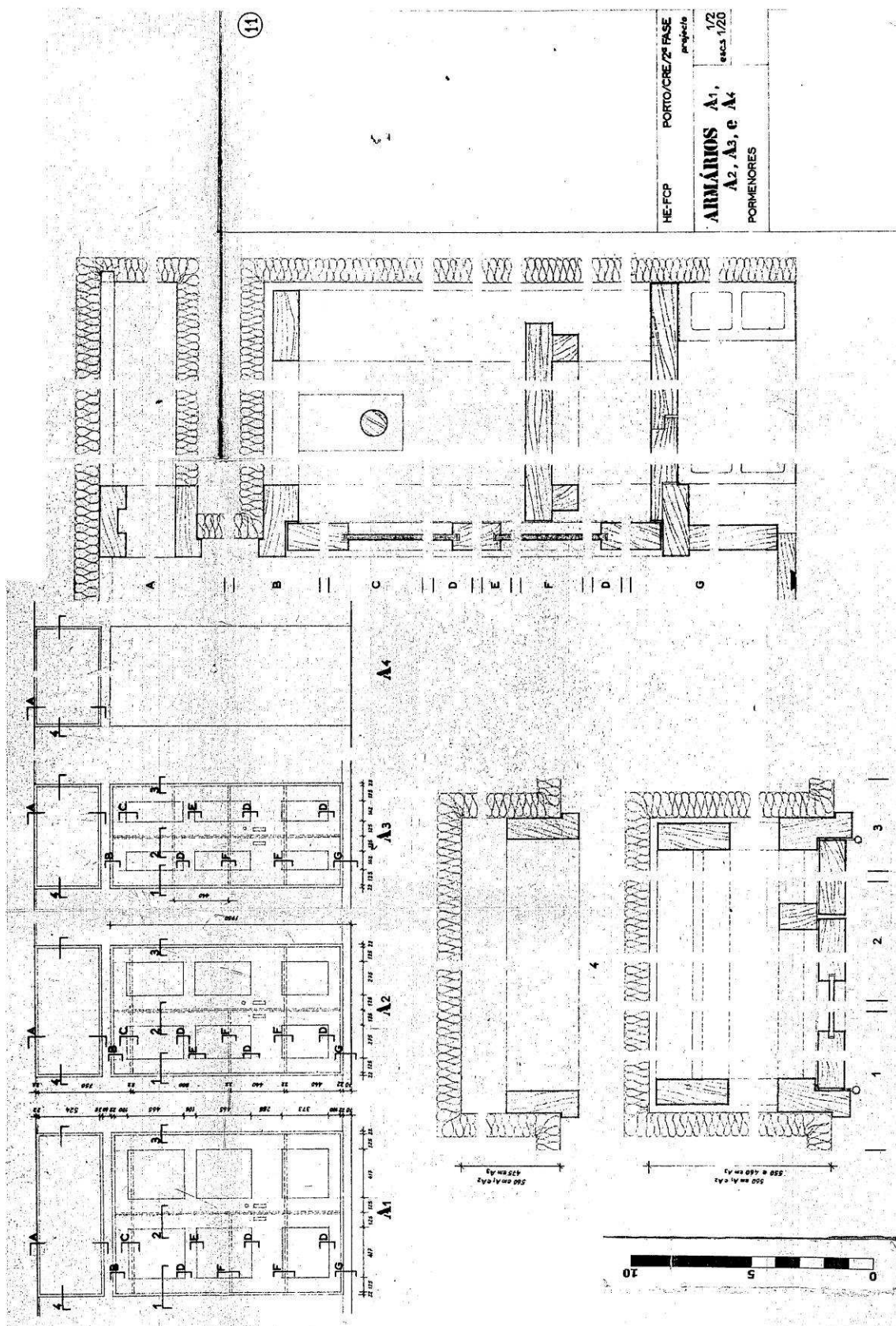


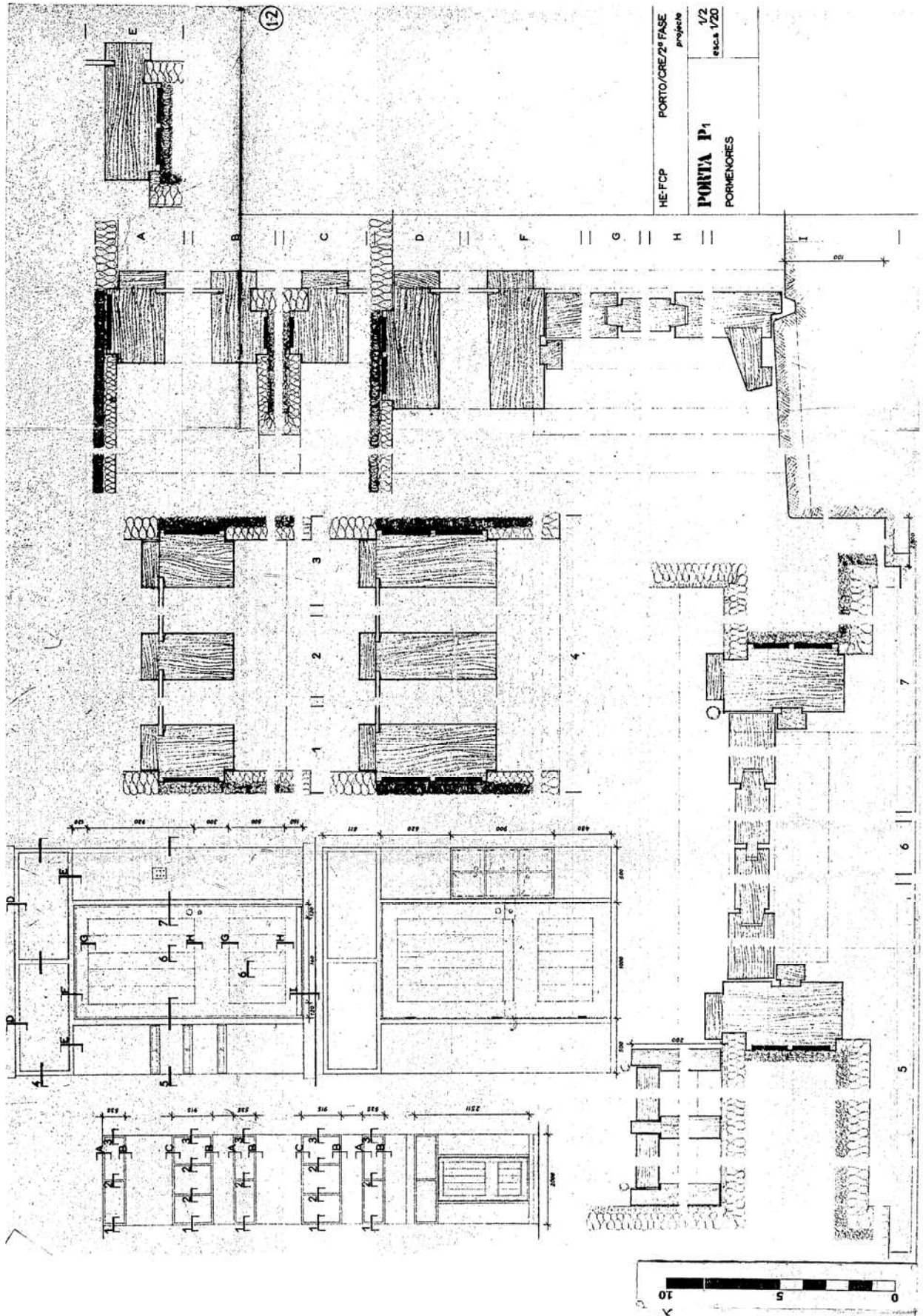


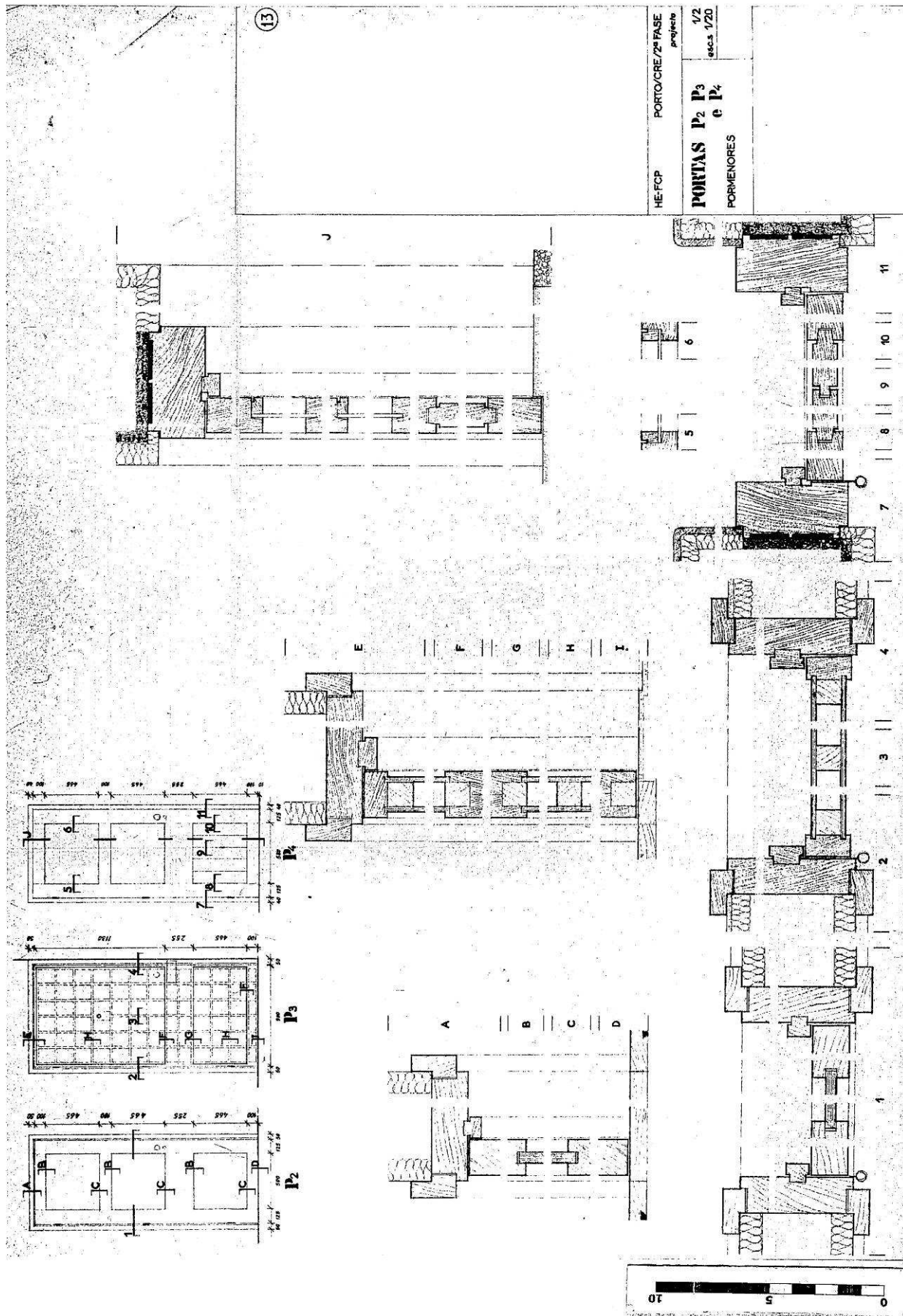


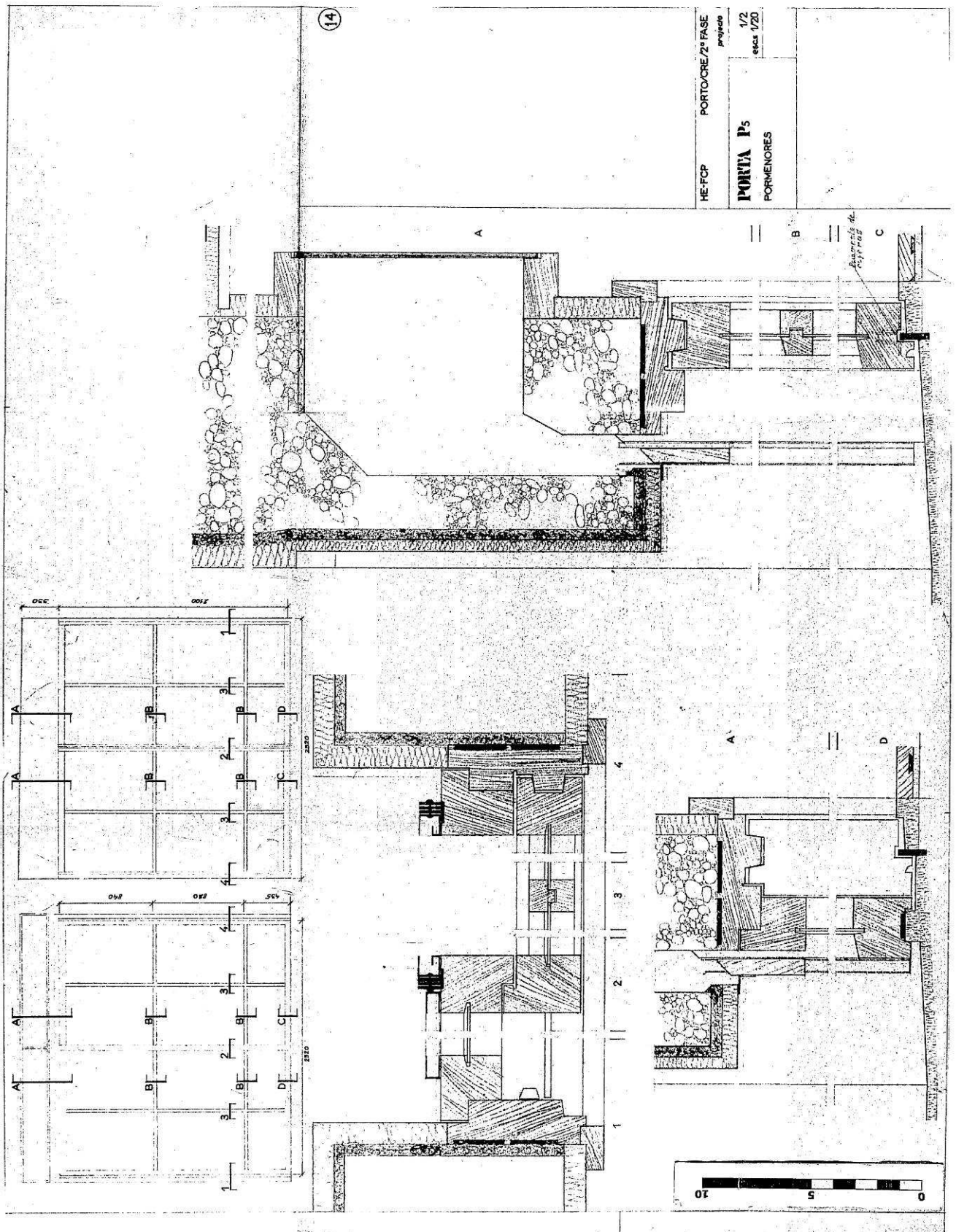
HE-FCP PORTO/CRE/2ªFASE
 Projeto
TIPOS 3 e 4
ZONA DE SERVIÇO esc. 1/20
 PLANTA E CORTES

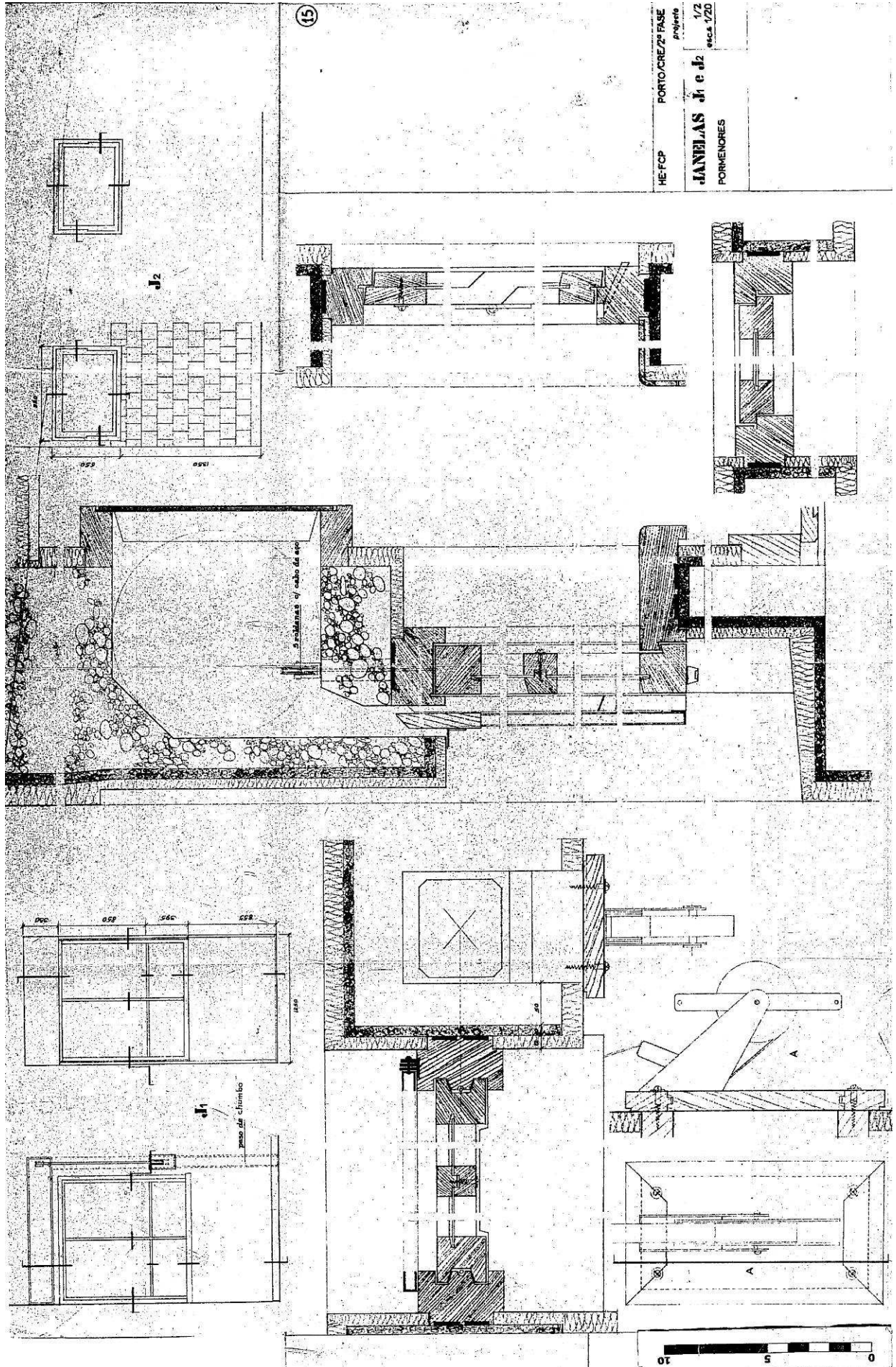


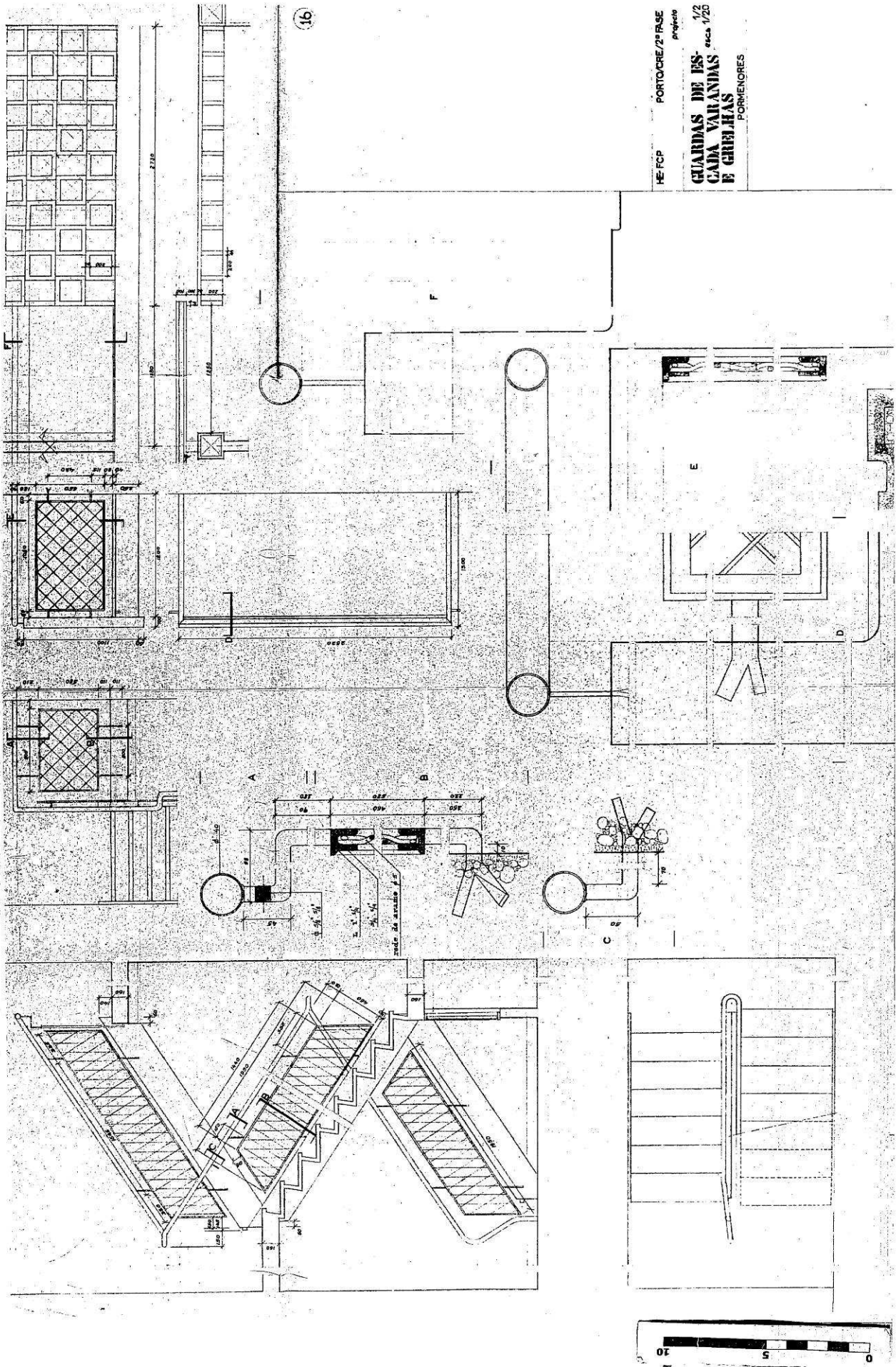




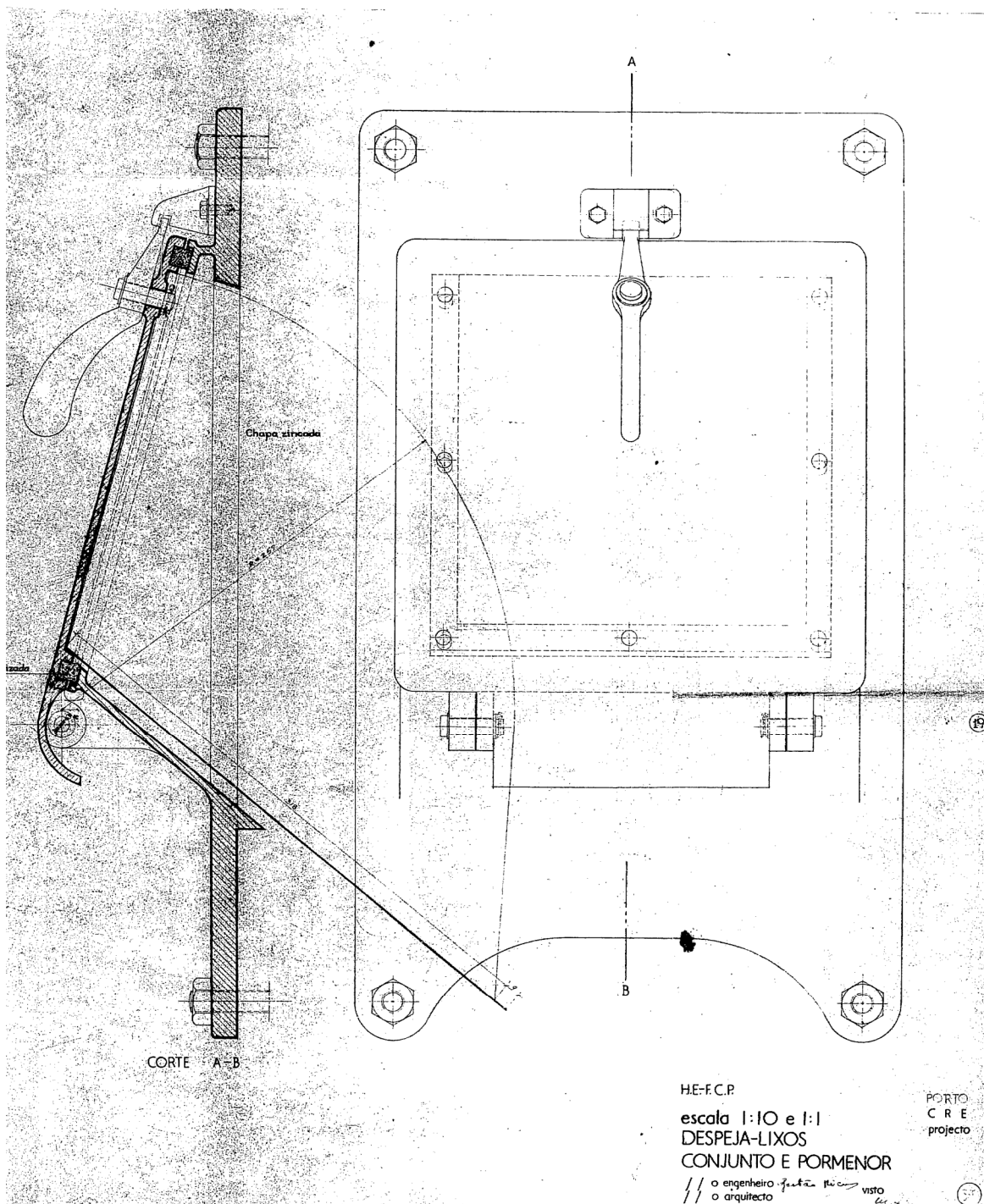








HE FCP PORTO CRE 2ª FASE
 Projeto
**GUARDAS DE FERRO
 PARA VARANDAS
 E GRÉVIAS**
 ESCALA 1/25
 FORMENORES



HABITAÇÕES ECONÓMICAS
FEDERAÇÃO DE CAIXAS DE PREVIDÊNCIA
Serviços Técnicos

GRUPO DE CASAS DE RENDA
ECONOMICA A CONSTRUIR NO

PORTO
2ª FASE

PROJECTO PEÇAS ESCRITAS

H.E. - F.C.P.

GRUPO DE CASAS DE RENDA ECONOMICA A CONSTRUIR NO PORTO (2ª. FASE)

MEMÓRIA DESCRITIVA E JUSTIFICATIVA

1. Pretende a Federação das Caixas de Previdência construir no Porto, na Unidade Residencial de Ramalde, o Grupo de Casas de Renda Económica cujo projecto se apresenta. Tal Grupo constitui uma 2ª. Fase de realisações, dado que, em 1ª. fase foram já construídos 126 fogos na mesma Unidade Residencial.

No presente Projecto está prevista a construção de 234 fogos distribuídos pelos tipos 2, 3 e 4 na proporção seguinte:

tipo 2 72 fogos

tipo 3 144 fogos

tipo 4 18 fogos

2. A distribuição das casas faz-se de acordo com um Plano Parcial fornecido pela Câmara Municipal do Porto, integrado no conjunto da Unidade Residencial de Ramalde, plano que prevê construções em fileiras paralelas, orientadas segundo o eixo heliotérmico, tal como as construções da 1ª. Fase. Entre os blocos distribuem-se espaços verdes de boas dimensões.

3. Fundamentalmente os tipos previstos diferenciam-se pelo número de quartos, 2 no tipo 2, 3 no tipo 3 e 4 no tipo 4, pois que os princípios gerais de distribuição em planta, de partido plástico e de construção, são em tudo comuns. Além dos quartos em número variável, cada fogo conta ainda com uma sala comum, uma cozinha e um quarto de banho, peças que se prolongam para o exterior por meio de duas varandas, uma em cada frente.

A distribuição das várias peças, o seu dimensionamento e a sua iluminação e ventilação naturais são, dum modo geral, correctos, dado o carácter económico das

construções, que implica soluções sábias, simples e multiplicáveis.

4. Na construção adopta-se um princípio que os Serviços Técnicos das Habitações Económicas da Federação das Caixas de Previdência já várias vezes passaram em prática com todo o êxito e que consiste numa estrutura mista de tijolo furado e betão, nas paredes exteriores e numa estrutura de tijolo maciço nas paredes interiores, chegando-se deste modo a estruturas muito ligeiras em que os materiais dão todas as possibilidades. Em matéria de pavimentos previram-se lajes de betão apoiando nas estruturas referidas. Em matéria de acabamentos, nada apresenta o Projecto que seja digno de menção especial dada a normalidade dos materiais e dos processos adoptados.

5. Do Projecto constam, pormenorizadamente, as redes de abastecimento de água, esgoto e electricidade que, igualmente nada apressaram que mereça atenção especial.

6. Do ponto de vista plástico a solução reflecte bem, por um lado todo o interesse em conseguir para os edificios uma sóbria e serena expressão e, por outro as dificuldades de toda a ordem que o caracter das construções consigo acarreta.

Ben perto desta 2ª. fase ergue-se a 1ª. fase, segundo Projecto muito semelhante ao actual, bastante discutida então, hoje aplaudida por muitos mas ainda fortemente repudiada por alguns, que, em nesso entender, é garantia de que possui certas qualidades que, esperamos, o tempo não virá destruir.

HABITAÇÕES ECONÓMICAS
FEDERAÇÃO DE CAIXAS DE PREVIDÊNCIA
SERVIÇOS TÉCNICOS

PORTO - 2ª. FASE

RESUMO GERAL

Tipo 2 - 12 x 414.000\$00	4.968.000\$00
Tipo 3 - 24 x 477.000\$00	11.448.000\$00
Tipo 4 - 3 x 558.000\$00	<u>1.605.000\$00</u>
	18.021.000\$00

Importa a construção do Grupo de Casas de Renda Económica a construir
no Porto (2ª. Fase) em DOZENTOS MILHÕES E VINTE E UM MIL ESCUDOS

Lisboa, Junho de 1957

O Agente Técnico de Engenharia

Armando Manuel Branco de Sousa

Visto

O Engenheiro Director dos Serviços

Gestão técnica