COOPERATIVAS DE HABITAÇÃO ECONÓMICA E A FORMA URBANA DE MATOSINHOS 1965 | 2003

escola superior gallaecia

MESTRADO INTEGRADO EM ARQUITETURA E URBANISMO



COOPERATIVAS
DE HABITAÇÃO ECONÓMICA
E A FORMA URBANA
DE MATOSINHOS
1965 | 2003

FILIPA GOMES

MARÇO | 2013

escola superior gallaecia

MESTRADO INTEGRADO EM ARQUITETURA E URBANISMO

COOPERATIVAS
DE HABITAÇÃO ECONÓMICA
E A FORMA URBANA DE MATOSINHOS
1965 | 2003



Orientadora: Professora Doutora Maria Adelina Garcia

Co-orientadora: Mestre Arquiteta Delmira Correia

Filipa Gomes

Março | 2013

Prefácio

A presente Dissertação pretende a obtenção do grau de Mestre em Arquitetura e Urbanismo, inserida na Escola Superior Gallaecia e executada pela aluna Alice Filipa Gomes nº 472-07, enquadrada na unidade curricular Projeto-Dissertação do Mestrado Integrado em Arquitetura e Urbanismo dirigida pela Professora Doutora Mariana Correia.

A realização do estudo desenrolou-se entre abril de 2012 e março de 2013, orientada pela Professora Doutora Adelina Garcia, e co-orientada pela Mestre Arquiteta Delmira Correia.

O estudo emerge no âmbito do urbanismo, com o titulo: cooperativas de habitação económica e a forma urbana no contexto de Matosinhos (1965 a 2003). Pretende explicar a transformação da forma urbana em Matosinhos, através da implementação das cooperativas de habitação económica e quais a matrizes morfológicas implementas, bem como, os níveis espaciais introduzidos. É pretendida uma compreensão de um fenómeno habitacional na transformação da forma da cidade.

Agradecimentos

Ao longo da investigação contei com o apoio de um conjunto de pessoas e entidades a quem desejo exprimir os meus agradecimentos, pois, sem eles seria impossível a concretização de todo este processo.

À Professora Adelina Garcia, por me ensinar o que é uma investigação, pela disponibilidade demonstrada e pelo rigor em todo o percurso. À Professora Delmira Correia, pela disponibilidade permanente, pelo estimulo intelectual e pelo rigor com que me direcionou ao longo de todo o percurso. A ajuda de ambas foi imprescindível para a conclusão desta investigação.

Ao Guilherme Vilaverde, Presidente da FENACHE, e da Cooperativa as "Sete Bicas", por toda informação cedida, e pela entrevista prestada.

Ao Arquitecto António Baptista Coelho, pela ajuda e orientação na conclusão deste percurso. Ao Arquiteto Manuel Correia Fernandes pela informação fornecida.

A Câmara Municipal de Matosinhos, pela possibilidade ao acesso a um conjuntos de informações indispensáveis para o desenvolvimento da dissertação.

A Carla pela leitura exaustiva da dissertação, e pela tradução. A João P. pela cedência de bibliografia essencial para a revisão bibliográfica.

Ao João por me acompanhar ao longo destes anos, pela paciência, e pela ajuda no desenrolar de toda a investigação, sem ele não seria possível ultrapassar mais um esta etapa.

Aos meus pais e aos meus irmãos, por toda a ajuda ao longo das várias etapas da minha vida, e em especial nesta última etapa, a conclusão da dissertação de Mestrado.

Obrigada a todos!

Resumo

A revolução industrial, introduziu nas cidades europeias fortes indícios de crescimento e de transformação. Em Portugal, apesar de tardiamente e de uma forma mais ténue a revolução industrial implementou nas principais cidades, Porto e Lisboa, indícios de crescimento, sendo o aumento populacional um dos mais significativos originando graves carências habitacionais a partir do final do século XIX. Contudo, só no princípio do século XX se iniciaram políticas habitacionais para a resolução destas carências, que, no entanto, não se fizeram sentir de forma eficaz. Após a revolução de 1974, surgiram as primeiras atividades no campo habitacional, o caso das cooperativas de habitação económica que emergiram em grande força a partir de 1976 nas principais áreas metropolitanas de Lisboa e Porto. O grande Porto, surge como local de grande implementação cooperativa, destacando-se, o concelho de Matosinhos.

É desta forma, que surge o objeto de estudo desta dissertação: a transformação da forma urbana de Matosinhos através da implementação das Cooperativas de habitação económica. O concelho de Matosinhos emerge como estudo de caso, onde foram selecionadas as três freguesias com o maior número de intervenções cooperativas: Matosinhos, Leça da Palmeira e Senhora da Hora. Os objetivos da dissertação centram-se na determinação da transformação da forma urbana do estudo de caso, as matrizes morfológicas geradas através das diversas implementações e os níveis de qualidade espaciais introduzidos.

A investigação está dividida em três momentos importantes. O primeiro momento baseia-se na revisão da literatura e na análise dos diferentes conceitos inerentes à temática, de onde foram retirados os indicadores para a análise posterior. O segundo momento, corresponde à análise da área de estudo, Matosinhos e das cooperativas de habitação económica, de onde surgiram os indicadores que respondem aos objetivos propostos. Por último é elaborada a sistematização da análise do estudo de caso que origina as conclusões da presente investigação.

Abstract

The industrial revolution introduced in European cities strong signs of growth and transformation. In Portugal, although lately and in a more tenuous form, the industrial revolution has implemented in major cities, Lisbon and Oporto, signs of growth, being the population increase one of the most significant and the one who caused serious housing needs in the late nineteenth century. However, only at the beginning of the twentieth century were started housing policies to solve these needs, which, however, were not felt effectively. After the 1974 revolution, appeared the first activities in housing field, as the economic housing cooperatives that emerged in great force since 1976 in major metropolitan areas of Lisbon and Oporto. The great Oporto emerges as a place of large cooperative implementation, being remarked the municipality of Matosinhos.

This is the way that appears the object of study of this dissertation: the transformation of urban form of Matosinhos through the implementation of economic housing cooperatives. The Matosinhos municipality is the study case, where three parishes are selected by stocking a larger number of cooperative interventions: Matosinhos, Leça da Palmeira and Senhora da Hora. The objectives of the dissertation are focused on determining the transformation of urban form, morphological matrices generated through the various implementations and spatial quality levels introduced.

The research is divided in two important moments. The first moment is based on the literature review and on the analysis of the different concepts related to the theme, from where indicators were removed for further analysis. The second moment corresponds to the analysis of the study area and the economic housing cooperatives, from where appear indicators that respond to the proposed objectives.

Abreviaturas

C.H.E - Cooperativas de Habitação Económica

F.F.H - Fundo de Fomento à Habitação

I.N.H - Instituto Nacional da Habitação

CGD – Caixa Geral de Depósitos

FENACHE – Federação Nacional de Cooperativas de Habitação Económica

ÍNDICE

Prefácio
Agradecimentos
Abstract
Índice

PARTE I - CONSIDERAÇÕES INICIAIS

1. Introdução 19

1.1. Justificação e identificação da problemática 19
1.2. Objectivos 20
1.3. Estrutura da dissertação 22

2. Metodologia de Investigação 26

2.1. Estudo de Caso 26
2.2. Delimitação do Estudo de Caso 27
2.3. Recolha de Informação 28
2.3.1. Análise Documental 28
2.3.2. Fontes Documentais 28
2.3.3. Observação 29
2.3.4. Entrevista 29
2.3.5. Fotografia 30
2.3.6. Notas de Campo 30
2.4 Método Análise 31
2.4.1. Tratamento de Dados 31
2.5. Esquema do Processo Metodológico 32
2.6. Indicadores de Análise 33

PARTE II - FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

3. Breve Introdução a Autores de Referência 38

3.1. Cidade e Forma Urbana: Autores de Referência 38
3.2. Políticas de Habitação e Habitação de Interesse Social: Autores de Referência 43

4. A Forma Urbana 48

4.1. Estrutura Urbana 62
4.2. Tipos Edificatórios e as Formas de Ocupação 69
4.3. Síntese da Forma Urbana e da sua Evolução 74

5. Da Cidade Industrial às Cooperativas de Habitação de Económica 80

5.1. Da Cidade Industrial ao Modernismo 81
5.1.1. A Cidade Europeia 82
5.1.1.1 Revolução Industrial 82
5.1.1.2 Pós Revolução Industrial 93
5.1.1.3. A Cidade Moderna 99
5.1.2. A Cidade em Portugal 104
5.2. A Habitação no Contexto Europeu e Português 112
5.2.1. A Habitação no Contexto Europeu 114
5.2.1.1. Politicas de Habitação no Período Modernista 114
5.2.2. A Habitação em Portugal 126
5.2.2.1. A Habitação entre o século XIX e XX 126
5.2.2.2. Politicas de Habitação entre 1926 e 1974 134
5.2.2.3. Politicas de Habitação pós 1974 143
5.3. As Cooperativas de Habitação Económica em Portugal 146
5.3.1. As Cooperativas de Habitação Económica 148
5.3.1.1. Estrutura do Movimento Cooperativo 151
5.3.2. As Cooperativas de Habitação no Grande Porto 152
5.3.2.1. O Movimento Cooperativo: Modelos 155
5.3.3 A Qualidade da Habitação Cooperativa 158
5.3.3.1. Enquadramento Urbano da Habitação Cooperativa 158
5.4. Síntese da Evolução da Cidade Industrial às Cooperativas de Habitação Económica em Portugal 162

PARTE III - ESTUDO DE CASO
COOPERATIVAS DE HABITAÇÃO E A FORMA URBANA NO CONTEXTO DE MATOSINHOS: 1965 A 2003

6. Enquadramento Geral: Matosinhos 170

6.1. Matosinhos: Caraterização Geral 172
6.1.1. Localização 172
6.1.2. Clima, Relevo, Rios e Características oceanográficas 173
6.1.3. Demografia 176
6.1.4. Evolução das atividades económicas 181
6.2. Matosinhos: Enquadramento 185
6.2.1. Matosinhos: Enquadramento Histórico 185
6.2.2. Matosinhos: Contextualização Geral 190
6.2.3. Estrutura Viária 193
6.2.4. Estrutura Fundiária 196

7. Matosinhos, Senhora da Hora e Leça da Palmeira: Evolução da Forma Urbana entre 1965 a 2003 199

7.1. Matosinhos, Senhora da Hora e Leça da Palmeira: 1965 e 1983 201
7.1.1. Matosinhos, Senhora da Hora e Leça da Palmeira: 1965 201
7.1.2. Matosinhos, Senhora da Hora e Leça da Palmeira: 1983 206
7.1.3. Transformações da Forma Urbana em Matosinhos, Leça da Palmeira e Senhora da Hora: 1965 a 1983 210
7.2. Matosinhos, Senhora da Hora e Leça da Palmeira: 1983 a 2003 217
7.2.1. Matosinhos, Senhora da Hora e Leça da Palmeira: 2003 217
7.2.2. Transformações da Forma Urbana em Matosinhos, Leça da Palmeira e Senhora da Hora: 1983 a 2003 220
7.2.2.1. Estrutura Viária 224
7.2.2.2. Quarteirões 228
7.2.2.3. Formas de Ocupação 229
7.2.2.4. Equipamentos, Serviços e Indústria 240
7.2.2.5. Espaço Público 242
7.3. Síntese das Transformação da Forma Urbana em Matosinhos, Leça da Palmeira e Senhora da Hora: 1963 a 2003 245

8. Cooperativas de Habitação Económica no contexto urbano de Matosinhos: 1965 a 2003 249

8.1. As Cooperativas de Habitação Económica na cidade de Matosinhos 251

8.1.1. Matosinhos : Cooperativas de Habitação Económica 251

8.1.2. Cooperativas de Habitação Económica e os três casos de estudo: Leça da Palmeira, Matosinhos, Senhora da Hora. 253

8.2. Matosinhos, Leça da Palmeira, Senhora da Hora e a implementação das Cooperativas de Habitação Económica: 1965 a 2003 281

8.2.1. Cooperativas de Habitação Económica: 1965 e 1983 283

8.2.2. Cooperativas de Habitação Económica: 1983 e 2003. 288

8.3. As Matrizes Morfológicas que marcam a implementação das Cooperativas de Habitação no Contexto de Matosinhos 295

8.3.1. Cooperativas de Habitação: Matrizes Morfológicas 297

8.4. As Qualidades Espaciais e Níveis de Conetividade Introduzidos na Forma Urbana de Matosinhos a Partir das Cooperativas de Habitação 307

8.5. Síntese das Transformações da Forma Urbana de Matosinhos, Senhora da Hora e Leça da Palmeira Através da Implementação das C.H.E: 1965-2003 311

PARTE IV- CONSIDERAÇÕES FINAIS

9. Sistematização 317

10. Conclusões 325

BIBLIOGRAFIA 335

Bibliografia 337

Indice de imagens 349

ANEXOS 361

PARTE I

CONSIDERAÇÕES INICIAIS

1.
INTRODUÇÃO

1. Introdução

1.1. Justificação e Identificação da Problemática

A habitação de interesse social como elemento de transformação da forma urbana das cidades Portuguesas, surge, como base da investigação. Através da introdução dos aspectos metodológicos emerge a pergunta de partida, que consiste na compreensão da transformação da forma urbana das cidades portuguesas, através da construção de habitação de interesse social, nas últimas décadas em Portugal. Através da introdução da pergunta de partida e através das leituras e entrevistas exploratórias, nasce a problemática inicial. Através do balanço efectuado às leituras e às entrevistas surge a problemática e o quadro teórico a explorar.

A pesquisa surge através da elaboração de leituras preparatórias, que conduzem para a obtenção da informação existente sobre o tema, ressaltando a perspectiva mais pertinente sobre a problemática em questão e o qual o seu possível contributo.

No panorama nacional da habitação de interesse social as cooperativas de habitação económica, surgem, como elementos de destaque pelo *"(...) provado interesse cultural, urbano e residencial (...)"* como menciona António Baptista Coelho (2007, p.2). O cooperativismo é marcado pela qualidade urbana, conseguindo *"(...) garantir verdadeiros troços de nova cidade bem habitada e vitalizada (...)"* (Coelho; Coelho, 2009, p.20).

As cooperativas de habitação económica emergem para estimular as questões habitacionais que afectavam principalmente as metrópoles das grandes cidades, tendo como princípios a melhoria das condições da habitação e a promoção da habitação a baixos custos. A sua explosão acontece entre 1976 e 1994, por todo território nacional, *"(...)mas com grande intensidade nas duas grandes Áreas Metropolitanas e uma intensidade especial nos Concelhos do Porto e Matosinhos (...)"* (Coelho, 2006, p.66). A cidade de Matosinhos, surge como um conjunto de

situações favoráveis ao estudo da sua evolução urbana, através do aparecimento das Cooperativas de Habitação.

Desta forma, através dos aspectos mencionados, anteriormente, surge o tema da dissertação, consistindo em dois tópicos de abordagem: as cooperativas de habitação e a forma urbana. Este estudo terá como objectivos: a compreensão da transformação da forma de Matosinhos através da implantação das cooperativas de habitação; a identificação dos tipos de matrizes morfológicas de cooperativas de habitação desenvolvidas na cidade de Matosinhos; a definição dos indicadores que revelem quais as qualidades espaciais e níveis de conectividade introduzidas na forma urbana de Matosinhos.

1.2. Objetivos

-Determinar a transformação da forma urbana de Matosinhos a partir do desenvolvimento das cooperativas de habitação.

O primeiro objectivo consiste na analise da transformação da forma urbana de Matosinhos através da introdução de uma metodologia baseada num quadro teórico fundamentado na análise morfológica da cidade e nos conceitos de forma urbana. A análise será efectuada entre 1965 e 2003 para uma melhor apreensão da transformação da cidade ao longo das décadas de implementação das cooperativas de habitação.

Inicialmente, será efectuada uma análise dos elementos morfológicos da cidade e da sua transformação, sem a introdução do objeto de estudo, as cooperativas de habitação, sendo retiradas as primeiras conclusões relativamente à transformação da cidade, posteriormente, é efectuada uma análise através da implementação das diferentes cooperativas ao longo de quatro décadas para a determinação da transformação da cidade perante o desenvolvimentos das cooperativas.

-Identificar os tipos de matrizes morfológicas de cooperativas de habitação desenvolvidas em Matosinhos.

O segundo objectivo da dissertação incide na determinação dos tipos de matrizes morfológicas desenvolvidas através da implementação das cooperativas de habitação. O desenvolvimento das cooperativas é caracterizado pelas distintas formas de implementação gerando matrizes morfológicas diferenciadas, estas matrizes serão verificadas através da análise do objectivo anterior.

-Definir os indicadores que revelem quais as qualidades espaciais e níveis de conectividade introduzidas na forma urbana de Matosinhos a partir das cooperativas de habitação.

Através, dos pontos anteriores é possível determinar as qualidades espaciais e níveis de conectividade introduzidos na forma da cidade. Tendo como base a observação do espaço urbano produzido e do espaço construído.

1.3. Estrutura da Dissertação

A parte I – Considerações Iniciais
O ponto 1, consiste na introdução à investigação, inicialmente é exposta a identificação e justificação da problemática, posteriormente, os objectivos e a estrutura da dissertação. O ponto 2, baseia-se na explicação da metodologia de investigação aplicada.

Parte II – Fundamentação Teórica
No ponto 3, é elaborada uma breve introdução aos autores de referência da fundamentação teórica, relativamente, à cidade, forma urbana, politicas de habitação e habitação de interesse social. Os autores surgem como base para o desenvolvimento da fundamentação teórica sendo, posteriormente, desenvolvidos outros autores sobre os temas abordados.

No ponto 4, encontra-se a fundamentação teórica relativa ao tema, forma urbana, que se desenvolve até a temática da tipologia habitacional, fornecendo os indicadores de análise da transformação da forma urbana. No ponto 5, é abordada a cidade industrial até as cooperativas de habitação económica em Portugal. Inicialmente é abordado o tema da cidade industrial e as respostas geradas ao longo do tempo, findando na temática da cidade moderna e os seus princípio, de onde são extraídos os principais fatores da evolução da cidade. Como conclusão é abordada a questão habitacional em Portugal e na Europa, sendo contextualizadas as principais experiencias e politicas habitacionais. Este capitulo torna-se fundamental para o enquadramento do surgimento do movimento das Cooperativas de Habitação Económica. É também efetuada uma contextualização das Cooperativas de Habitação a nível Nacional, com maior enfoque no grande Porto.

Parte III - Estudo De Caso
Cooperativas de Habitação e a Forma Urbana no Contexto de Matosinhos: 1965 a 2003

Corresponde à análise de Matosinhos, nomeadamente, a cidade de

Matosinhos, Leça da Palmeira e Senhora da Hora. A análise será efetuada entre 1965 e 2003, através da implementação das Cooperativas de Habitação Económica.

O ponto 6, corresponde ao enquadramento geral da cidade de Matosinhos abordando a localização, aspetos geográficos, demografia e evolução das atividades económicas. É também, realizado o enquadramento histórico e uma contextualização geral do concelho de Matosinhos.

No ponto 7, introduz-se a análise da transformação urbana da cidades escolhidas, Matosinhos, Leça da Palmeira e Senhora da Hora. É abordado a transformação ao longo de quatro décadas (1965-2003). Já no ponto 8 entram as Cooperativas de Habitação no concelho de Matosinhos. É realizado um enquadramento geral, seguido de um levantamento das cooperativas existentes expostas em fichas técnicas. Após o levantamento é efetuada análise da transformação através de mapas e de fichas técnicas. Concluindo com as matrizes morfológicas geradas e as qualidades espaciais introduzidas na forma da cidade.

Parte IV- CONSIDERAÇÕES FINAIS

A parte IV, corresponde à sistematização dos resultados e às considerações finais. A sistematização realiza-se de forma sintética uma sobre análise realizado durante o trabalho e corpo teórico. As considerações finais numa síntese dos resultados obtidos durante a investigação.

Bibliografia e Anexos

O último ponto, resume toda a bibliografia consultada. São efectuadas, também, as referências bibliográficas das imagens utilizadas durante o trabalho. Por último, surgem os anexos que correspondem às entrevistas exploratórias e às tabelas de apoio à investigação.

2. Metodologia de Investigação

A presente investigação, baseia-se, no estudo da transformação da forma urbana de Matosinhos através da implementação das Cooperativas de Habitação. A fundamentação teórica, conduzirá a uma abordagem dos temas, bem como, à formalização dos indicadores para a posterior análise. A contextualização teórica, é baseada na temática das cooperativas de habitação e a sua evolução histórica, bem como, na evolução da cidade, desde, do período industrial até à modernidade, abordando, também, o tema da habitação, especificamente, a habitação de interesse social. A forma urbana, é abordada nas suas diversas componentes teóricas, focando a interligação da cidade e da habitação, assim como os métodos de análise morfológica da cidade (forma urbana). A fundamentação teórica, fornece os elementos para a delimitação dos indicadores de análise, relativamente, à transformação da forma de urbana de Matosinhos.

2.1. Estudo de Caso

O tipo de investigação escolhida recai sobre o estudo de caso pois consiste num estudo detalhado de uma situação particular, como referem os autores Ludke e André (1986), afirmando, que o interesse do estudo de caso incide naquilo que ele tem de único, de particular, mesmo que posteriormente fiquem evidentes certas semelhanças com outros casos ou situações. Estes autores, acrescentam ainda que se deve escolher este tipo de estudo quando se quer estudar algo singular e que tenha valor por si mesmo.

A questão, de quando se deve utilizar ou não este tipo de metodologia, é respondida por Ponte (1991) quando refere que os estudos de caso se usam para compreender melhor a particularidade de uma dada situação ou um fenómeno em estudo. Por outro lado, um estudo de caso deve utilizar-se quando se pretende observar e descrever detalhada e aprofundadamente um determinado fenómeno (Merriam, 1988).

O estudo de caso, segundo Yin, é utilizado quando não se alcança um controlo dos acontecimentos e portanto não é possível manipular todas as causas do comportamento dos participantes (Yin, 1994). Segundo o mesmo autor, um estudo de caso, é uma investigação que se baseia principalmente no trabalho de campo, estudando uma pessoa, um programa ou uma instituição na sua realidade, utilizando para isso, entrevistas, observações, documentos, questionários e artefactos, entre outros.

Relativamente, ao método de pesquisa, o estudo de caso , segundo os autores Ludke e André (1986) está ligado à pesquisa qualitativa.

Desta forma, o estudo de caso adequa-se à investigação a desenvolver, ou seja, à observação do fenómeno das Cooperativas de Habitação, no caso especifico, da cidade de Matosinhos (estudo de caso).

2.2. Delimitação do Estudo de Caso

Após a análise das Cooperativas de Habitação existentes no concelho de Matosinhos foi possível verificar que as freguesias com maior incidência de construções no âmbito das cooperativas de habitação são: Senhora da Hora; Leça de Palmeira; São Mamede Infesta e Matosinhos; (como se pode verificar na tabela do anexo 3).

Das quatro freguesias foram selecionadas três. A primeira seleção é Senhora da Hora, pela evidência do número de fogos construídos. A segunda escolha, é Leça da Palmeira, como o local com maior incidência de fogos construídos. E por último, Matosinhos, pelo número de fogos e pela continuidade da malha de análise, pois conjuntamente com Leça da Palmeira formam a cidade de Matosinhos, sede do concelho. Desta forma, a área de investigação do estudo de caso, o concelho de Matosinhos encontra-se delimitado a três freguesias: Senhora da Hora; Leça da Palmeira; e Matosinhos. Na atualidade, todas as freguesias mencionadas detêm titulo de cidade.

O espaço temporal da investigação decorre entre 1965 e 2003. O aparecimento das C.H.E acontece em finais da década de 1970, sendo necessária uma retrospetiva dos acontecimentos anteriores, analisando-se dessa forma, a cartografia de 1965. Depois da década de 1970 a implementação das C.H.E surgem em grande número até 2003, sendo os registos até atualidade quase inexistentes na área de estudo. Delimitando-se dessa forma o espaço temporal entre 1965 e 2003, momento que poderá suscitar maior transformação da forma urbana de Matosinhos.

2.3. Recolha de Informação

2.3.1. Análise Documental

A análise documental é uma técnica de recolha de informação crucial para o desenvolvimento de um trabalho de investigação. Através das fontes escritas, é elaborada a revisão bibliográfica e o estado de arte que resultam numa análise dos documentos existentes sobre os temas em estudo.

Porem, é necessário recorrer a outras técnicas de recolha de informação que se abordaram no decorrer deste documento.

2.3.2. Fontes Documentais

Fontes Não Escritas

Imagem:

- Esboços realizados pelos arquitetos responsáveis pelos projetos das Cooperativas de Habitação
- Mapas da Cidade de Matosinhos

Fontes Orais:

- Testemunhos (Sujeitos envolvidos no percurso cooperativo)

Fontes Escritas

Fontes Oficiais:

- PDM (cidade de Matosinhos)
- Projetos (cooperativas de habitação)

Fontes não Oficiais:
- Revistas (Habitar Hoje-FENACHE)
- Publicações Periódicas (Textos críticos sobre as Cooperativas de Habitação/ Forma Urbana)
- Livros (Revisão da Literatura de autores referentes ao urbanismo, e à habitação social)
- Legislação

2.3.3. Observação

A Observação, emerge, como uma técnica de recolha de informação essencial para a investigação. Segundo Gil (1995), a observação surge como um elemento essencial para a pesquisa. O autor afirma ainda que a observação pode ser de natureza simples, participante e sistemática.

Durante o decorrer desta investigação será utilizado um tipo de observação, a simples, para analise da cidade e a implantação das Cooperativas de Habitação Económica.

Através da observação simples segundo Gil (1995), o pesquisador fica alheio à comunidade, grupo que pretender estudar, observando de uma forma espontânea os acontecimentos. Possibilitando a obtenção de elementos delimitantes na pesquisa, bem como, a construção de hipóteses acerca do problema pesquisado.

2.3.4. Entrevista

A entrevista adquire bastante importância no estudo de caso, pois através dela o investigador percebe a forma como os sujeitos interpretam as suas vivências já que ela *"é utilizada para recolher dados descritivos na linguagem do próprio sujeito, permitindo ao investigador desenvolver*

intuitivamente uma ideia sobre a maneira como os sujeitos interpretam aspectos do mundo" (Bogdan; Biklen, 1994, p.134).

Na investigação será utilizada a entrevista semidiretiva que surge da necessidade de aprofundamento de conhecimentos relativamente a cidade de Matosinhos, e às Cooperativas de Habitação. A obtenção de conhecimentos será efectuada através de entrevistas a sujeitos, com ligação ao Urbanismo da Cidade de Matosinhos, e à concepção do projeto das Cooperativas de Habitação.

2.3.5. Fotografia

Segundo os autores Roberto C. Bodgan e Sari Knopp Biklen (1994), *"A fotografia está intimamente ligada à investigação qualitativa (...)",* ou seja está implicitamente ligada ao estudo de caso, como referido anteriormente pelos autores Ludke e André (1986). Surgindo como um complemento significativo de outras técnicas de recolha de informação.

"As fotografias dão-nos fortes dados descritivos, são utilizadas para compreender o subjectivo e são frequentemente analisadas indutivamente." (Bodgan; Biklen, 1994, p.183). A fotografia torna-se uma técnica importante na recolha de informação, sobre o tema das Cooperativas de Habitação, sendo necessário o levantamento fotográfico das Cooperativas presentes em Matosinhos, bem como, na captação de situações importantes na análise da cidade.

A fotografia torna-se importante no decorrer da investigação como, complemento da observação simples, nesta qualidade torna-se indispensável, como meio de lembrar e estudar determinados detalhes não captados pela observação.

2.3.6. Notas de campo

O diário de bordo constitui um dos principais instrumentos do estudo de caso. Segundo Bogdan e Biklen (1994) este pode ser traduzido em notas

de campo. O diário de bordo tem como objectivo ser um instrumento em que o investigador vai registando as notas retiradas das suas observações no campo. Bogdan e Bilken (1994, p.150) referem que essas notas são *"o relato escrito daquilo que o investigador ouve, vê, experiência e pensa no decurso da recolha e refletindo sobre os dados de um estudo qualitativo".* No caso de o investigador ser um observador-participante, alguns autores com Yin (1994) e Merriam (1995), alertam para esse risco mas também para as excelentes oportunidades que esse papel pode proporcionar. O diário de bordo representa, não só, uma fonte importante de dados, mas também pode apoiar o investigador a acompanhar o desenvolvimento do estudo.

2.4. Método de Análise

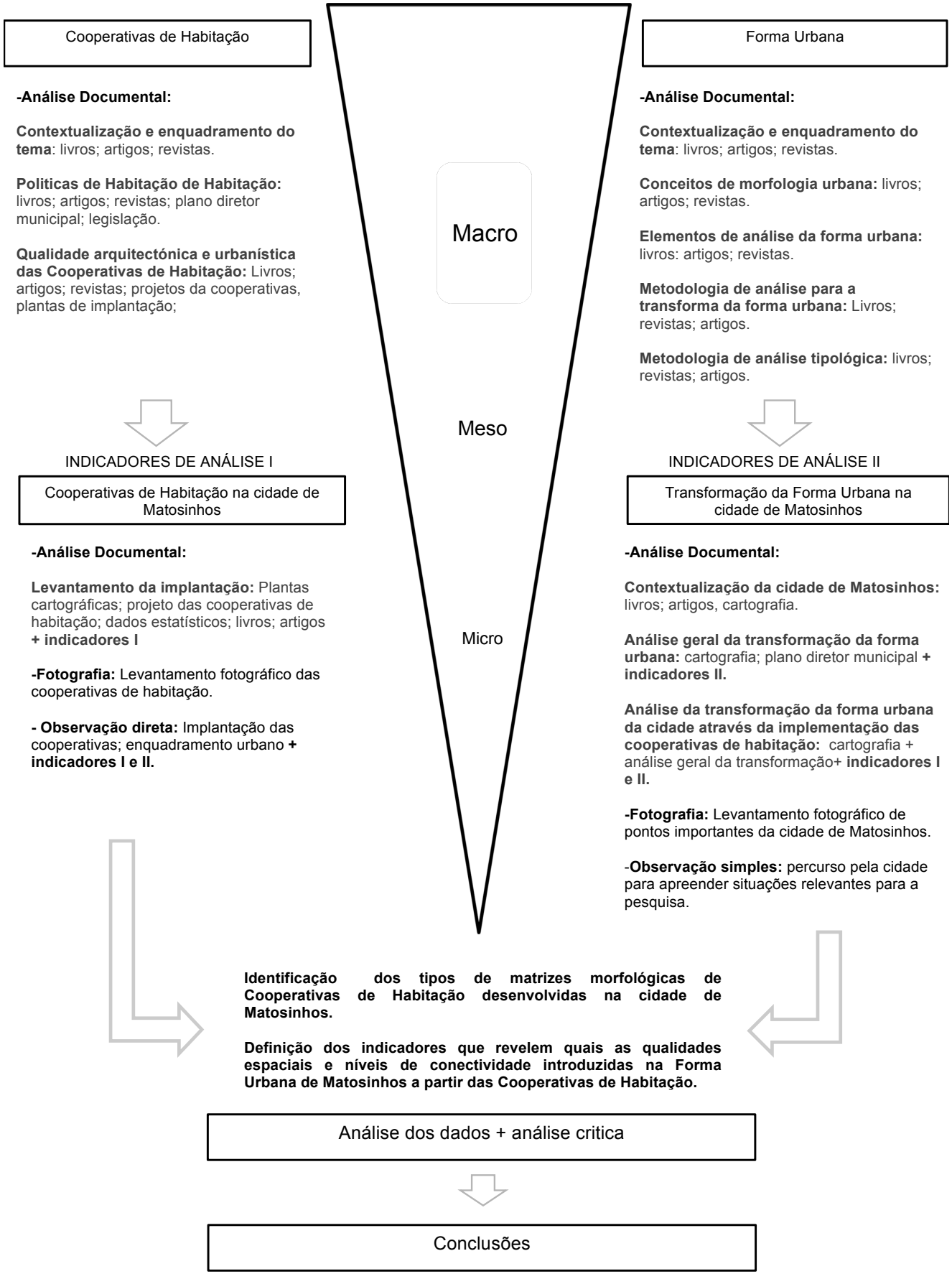
Relativamente, ao estudo de caso, segundo os autores Ludke e André (1986) este assenta numa pesquisa qualitativa, cujo o método de análise

Segundo Bogdan e Biklen (1994), a investigação qualitativa tem na sua essência cinco características: a fonte direta dos dados é o ambiente natural, enquanto que o investigador é o principal agente na recolha desses mesmos dados; os dados que o investigador recolhe são principalmente de carácter descritivo; os investigadores qualitativos interessam-se mais pelo processo em si, do que propriamente pelos resultados; a análise dos dados é feita de forma indutiva; o investigador interessa-se acima de tudo, de tentar compreender o significado, que os participantes dão às suas experiências.

2.4.1. Tratamento de Resultados

O Tratamento de resultados será efectuado através da análise de conteúdo, método qualitativo (Bardin, 2009).

2.5. Esquema do Processo Metodológico



2.6. Indicadores de Análise

Cooperativas de Habitação

As Cooperativas de habitação surgem ao longo dos últimos anos em números significativos, um pouco por todo o território Nacional, destacando-se a qualidade apresentada a nível arquitectónico e urbanístico (6) (Coelho; Baptista, 2009). Estas demonstram um *"(...) cuidadoso e estimulante desenho de arquitectura"* (7) (Coelho; Baptista, 2009, p.19), articulado com o desenho urbanístico, (8) gerando *"(...) verdadeiros troços de nova cidade bem habitada e vitalizada (...)".* As intervenções das Cooperativas através do bom desenho e da integração na cidade, desenvolvem "*(...) a criação de sequências coesas e estimulantes de troços de paisagem urbana de continuidade"* (9) (Portas, 2009, p.9).

Indicadores/categorias/pautas	Técnica/instrumento	Fonte/sujeitos
Políticas Urbanas e de Habitação	**Análise de documentos**	Plano Diretor Municipal de Matosinhos. Livros Legislação
Qualidade do Desenho Urbano (6); (7); (8); (9);	**Observação**	O espaço integrante das Cooperativas de Habitação
	Análise de documentos	Plano Diretor Municipal de Matosinhos. Projetos das Cooperativas de Habitação.
Espaços colectivos (6); (8); (9);	**Análise de Documentos**	Projetos das Cooperativas de Habitação. Livros.
	Observação	Projetos das Cooperativas de Habitação.
Tipologias de edificação (6); (9)	**Análise de documentos**	Projetos das Cooperativas de Habitação.
	Fotografia	Cooperativas de Habitação
	Notas de Campo	Diário de pesquisa: notas de campo

Cidade e Forma Urbana

A cidade Tradicional segundo Nuno Portas, segue um modelo onde os espaços públicos de circulação e acesso, surgem como elementos básicos, bem como, a edificação marginal em quarteirão, e o espaço construído de logradouro. As novas volumetrias eram delimitadas pela avenida ou rua (Portas, 1995).

"(...) através da introdução dos princípios do Movimento Moderno nos projetos arquitectónicos e na implantação urbanística de alta densidade, que o tema da habitação sofre profundas alterações a nível da sua organização física e social" (10) (Ramos, 2006, p.2).

"(...) neste contexto, a arquitetura não pode ser compreendida senão como uma parte da cidade, (11) como um acontecimento submerso num sistema complexo de relações (espaciais e outras) com o resto do espaço urbanizado"(Lamas, 2007, p.41).

"O urbanismo moderno é de inicio um urbanismo habitacional, (12) quer pela importância do alojamento e de área habitacional quer porque estes conduzirão até à invenção de novas tipologias construtivas: o bloco, a torre, o conjunto "(Lamas, 2007, p.300).

"E toda a cidade será pensada em função da unidade-base (13) – o alojamento – e do seu agrupamento em hierarquias superiores." (Lamas, 2007, p.302).

"A forma da cidade corresponde à maneira como se organiza e se articula a sua arquitectura" (14) (Rossi, 1994, p. 59).

"*A forma urbana não poderá ser desligada do seu suporte geográfico- este é um elemento tão importante como os factos construídos*" *(Lamas, 2007, p.63). (15)*

Indicadores/categorias/pautas	Técnica/instrumento	Fonte/sujeitos
Análise da Forma Urbana de Matosinhos (14); (15); (10);	Análise de documentos	Plano diretor Municipal de Matosinhos. Cartografia referente a 1965, 1983, 1997, 2003. Bibliografia especifica
	Observação Simples	Matosinhos Cooperativas H.
	Entrevista Exploratória	Arquitetos Sujeitos ligados ao cooperativismo

As Cooperativas de Habitação e a Forma Urbana

"Ao construir a habitação também se constrói cidade.(16) Não apenas do ponto de vista morfológico, já que a casa se insere em um lote que, por sua vez, está em uma quadra delimitada por ruas que se inscrevem no tecido urbano." (Bonduki, 1993, p.15).

"A habitação não pode ser analisada à margem de outros elementos como as dinâmicas urbanas e territoriais (...)" (Matos, 2001). (17)

Indicadores/categorias/pautas	Técnica/instrumento	Fonte/sujeitos
Habitação / Cidade (13); Habitação/ Forma Urbana (13)	Análise de documentos	Plano diretor Municipal de Matosinhos. Projetos das Cooperativas de Habitação.
	Observação	

3. Breve Introdução a Autores de Referência

A cidade, a forma urbana e as Cooperativas de Habitação Económica (Portugal), constituem a problemática base desta investigação surgindo como mote de debate entre diversos autores nacionais e internacionais ligados ao planeamento urbanístico e à habitação. Relativamente, à questão da forma urbana da cidade, destacam-se alguns autores, como Ascher (2008), Goitia (2010) e Lynch (2009) que apresentam diferentes perspectivas da forma da cidade e sua evolução nas últimas décadas, bem como, Fuente, Grandal, Tarduchy (2011), Lamas (2009), Nuno Portas (1969) e Aldo Rossi (2001).

A habitação social é abordada no panorama nacional por autores como Ferreira (1987) que expõe as novas politicas de habitação implementadas pós Revolução de 1974. Coelho (2006, 2009), analisa o estado da habitação social e a sua evolução nas últimas décadas. Nuno Portas (2004, 2007), aborda questões metodológicas, relativamente, à habitação social, bem como, a arquitetura como complemento da cidade. Também, Fátima Loureiro de Matos (2001), elabora um estudo denominado “A habitação no Grande Porto”, onde aborda a evolução do parque habitacional, especificando em alguns dos seus pontos as Cooperativas de Habitação na cidade do Porto e no entorno periférico. No âmbito das Cooperativas, Matos(2009) elabora um artigo no âmbito da revista de Geografia da Universidade do Porto, intitulado a “Habitação Cooperativa no Grande Porto (1974/1994), onde aborda de forma sucinta a evolução do Cooperativismo na região do grande Porto. Também António Baptista Coelho, elabora alguns artigos relativas à evolução das Cooperativas de Habitação Económica (CHE), no âmbito da revista infohabitar.

3.1. Cidade e forma urbana: Autores de Referência

Kevin Lynch (1960)

Kevin Lynch, no seu livro “A Imagem da Cidade” (1960), refere que a "*forma visual da cidade (...) é um problema recente*", no entanto esse problema continua atual, se não mesmo agravado, se nos concentrarmos

no paradigma urbano atual, a imagem da cidade emergente, fragmentada, e sem uma forma. Lynch defende a necessidade da legibilidade da imagem da cidade, analisa-a nas suas componentes e no modo em como esta é percebida ou aprendida pelos seus utilizadores, as "imagens públicas", e expõe os elementos que a criam, que podem fortalecer a legibilidade, e que deveriam ser integrados em planos (Lynch, 2003).

Lynch, durante a obra argumenta que a cidade não deve ser considerada como um espaço em si, mas como um objecto perceptível pelos seus habitantes, uma imagem (Lynch, 2003). A imagem da cidade pode ser analisada em três componentes básicos, a identidade e a estrutura, isto é, a diferenciação, o seu reconhecimento como entidade distinta, e a relação formal e estrutural entre as suas partes ou elementos, respectivamente; e o significado prático ou emocional que detém. As três componentes interligam-se, no entanto Lynch recai apenas na identidade e na estrutura, na imagem física da cidade, que deverá ser coerente, adaptável, e principalmente legível (Lynch, 2003; Lynch in Choay, 2005).

A obra de Lynch torna-se de relevada importância para o desenrolar do trabalho, nomeadamente para a análise evolutiva da cidade de Matosinhos, e para uma melhor compreensão da forma como as cooperativas de habitação ajudaram na transformação da imagem física da cidade, bem como, perceber os indicadores para a coerência da integração das C.H.E (Cooperativas de Habitação Económica) na cidade.

Chueca Goitia – “Breve História do Urbanismo” (1982)

Chueca Goitia, na obra “Breve História do Urbanismo”, faz uma primeira abordagem dos tipos fundamentais de cidade, passando por uma descrição da cidade antiga à cidade do presente. Goitia apoia alguns dos seus princípios nos pensamentos expostos por Asher, contudo para ele, a cidade necessita de locais de reunião publica, nas praças, nos passeios, nos cafés, nos cassinos populares, fomentando o livre encontro, a livre conversa, fundamentais ao desenvolvimento da valorizada cidade-alma.

Aldo Rossi – "A arquitectura da Cidade" (1966)

Rossi dedicou-se, em praticamente todo o seu trabalho como arquiteto, à pesquisa por afirmar a arquitetura como ciência urbana. Este livro insere-se no seio dessa pesquisa, afirmando Rossi que este é "um projeto de arquitectura". Na obra o autor propõe um olhar sobre a cidade, analisando os processos de transformação da mesma. Para tal este propõe uma aproximação aos factos urbanos em quatro partes das quais destacamos aqui as duas primeiras. Na primeira parte, Rossi na primeira parte aborda questões de estrutura e morfologia, como, a individualidade dos factos urbanos e questões tipológicas. A segunda parte trata as questões importantes quanto ao estudo dos elementos e área, como área e bairro, a residência, e processos de transformação.

Nuno Portas –"A cidade como arquitectura"(1969)

A obra de Nuno Portas (1969), "A cidade como arquitectura" é uma referência clara ao livro de Aldo Rossi, "A arquitetura da cidade", e como tal propõe, sobre uma via metodológica em muito idêntica à do autor Italiano, estudar o problema da arquitetura da cidade através do tipo e da forma. Este livro resulta da Tese de Doutoramento de Nuno Portas onde os conteúdos não se apresentam de uma forma muito clara dada a "experimentalidade" do ensaio e atualidade dos temas que trata, em 1969, bem como a tentativa de tocar em outros temas ligados à própria revisão da profissão, tema de tanta difusão na época.

Nuno Portas aborda os temas dos núcleos, da expansão descontrolada das cidades, do projeto urbano, elementos importantes para a contribuição da realização do presente trabalho. Destacamos aqui algumas da palavras de Portas e que caracterizam bem o seu discurso e a atualidade do seu pensamento relativamente a cidade e à arquitetura. Portas diz que *"Olhando a cidade real, é bem visível que vastos grupos não têm as condições de "habitat", instrução, mobilidade territorial e lazer criador que o seu ainda inferior nível de desenvolvimento autorizaria. E que são "técnicos" que diariamente decidem, para esses grupos, que com este ou aquele espaço ou equipamento "já não ficam muito mal (...) ".*

O livro A Cidade como Arquitectura (1969) do mesmo autor é o resultado do trabalho que desenvolve nesta década, onde sistematiza reflexões sobre a cidade que são únicas em Portugal demarcando a importância de uma linguagem e reflexão próprias para as questões urbanas. A sua perspectiva posicionava-se assumidamente na escala da cidade e do território. Portas deixa claro que *"sob o ponto de vista da arquitectura urbana não pode haver edifício que não faça cidade"* e para além deste sistema "*não há senão individualismo ou ilusão tecnocrática."* (Portas, 1969, p.15). Afirmava por isso que o arquiteto não poderia mais desenvolver o seu trabalho isolando-se do resto do mundo, ignorando participações tão importantes como a sociologia e as novas tecnologias de análise científica que poderão ser essenciais para melhorar as cidades. O campo de ação do arquiteto teria que ser alargado de forma que pudesse acompanhar o processo da arquitetura desde a escala da cidade, no planeamento de estratégias, até ao acompanhamento dos moradores e que daí pudesse tirar lições para melhorar os seus métodos. Em vez de criar edifícios isolados o projetista teria que fazer um esforço para compreender a realidade e fazer-se compreender.

Ao contrário do que se entendia na cidade moderna, Portas quer que o urbanismo seja uma disciplina distinta da arquitetura, não se substituindo ou sobrepondo, mas antes, agindo de forma complementar, ajudando-a a lidar com uma outra escala e com outras disciplinas. Por isso o urbanismo deve afastar-se da formalização e procurar um espaço anterior ao projeto, (um "meta-programa" ou um "meta-projecto"), que sirva como campo de trabalho e de aprendizagem interdisciplinar à escala do espaço urbano. A tipologia (termo defendido por Aldo Rossi), que diz ser um *"pequeno tesouro de língua"* para o planeamento urbano, preenche a lacuna existente na diferença entre a zonificação e o desenho da arquitetura, que é o mesmo que dizer que faz a mediação entre função e objecto. É uma maneira de não formalizar os edifícios diretamente mas dando indicações sobre a base tipológica a que corresponderão (Portas, 1969, p.96).

De Rossi retém também a noção de sítio, que é *"todo aquele material funcional e formal que singulariza cada situação"* (Portas, 1969, p.96) e que constitui mais um passo para uma aproximação da realidade urbana complexa, e um dos temas a ter em conta na linguagem do planeamento. Rejeita-se toda a visão que considere igual o projeto da pequena e da grande escala e toda a intenção de criar uma ordem formal única.

François Ascher – "Novos princípios do urbanismo" (2010)

Ascher assenta o seu ensaio na constatação de que o crescimento da cidade está ligado ao desenvolvimento de técnicas de transporte e de armazenamento de pessoas, bens e informações, e que se articula com três componentes da modernização: a individualização, a racionalização e a diferenciação social.

Tarduchy- "Forma y Ciudade, en los limites de la Arquitectura y el Urbanismo" (2011)

A obra "Forma y Ciudade, en los limites de la Arquitectura y el Urbanismo", de Fuente, Grandal, e Tarduchy (2011), baseia-se na análise do espaço urbano, estabelecendo uma aproximação do tipo de edificações, parcelas, ruas, e espaços livres, bem como, usos e atividades que definem os distintos tecidos. A estrutura urbana é um dos temas de destaque de todo o estudo, sendo mencionado pelos autores que *"Quando pretendemos analisar a estrutura de um núcleo urbano vamos-lhe retirando todo o que nele é acessório ou circunstancial até reduzi-lo ao que é puramente essencial"* (Fuente; Grandal; Tarduchy, 2011, P.48). Quanto a análise da estruturas os autores deixam claro a necessidade de estudar o plano, e nele compreender usos e funções, e reduzir ao menor número os elementos que explicam a estrutura urbana. São mencionados os vários aspectos que se devem ter em conta numa análise estrutural da cidade, abrangendo uma série de tópicos, como, tipologia e morfologia, rede de espaços livres públicos, as parcelas do terreno, o tipo de edificado, entre outros factores importantes na análise a efetuar durante a investigação em curso.

3.2. Politicas de Habitação e Habitação de Interesse Social: Autores de Referência

António Baptista Coelho (2009)

António Baptista Coelho (2009) tem salientado a importância desta questão. De facto, nos dias que correm, esta temática está associada não só à desvitalização urbana dos centros urbanos, mas também à reflexão crítica sobre a sustentabilidade territorial, quer em termos ambientais, quer em termos de qualidade e conforto urbano. Como explica o autor, a questão da qualidade tem a ver com a adequação do desenho urbano, considerando, entre outros aspectos positivos, as áreas de convívio e lazer, a imagem da cidade e, até mesmo no âmbito geral das cidades e aglomerados urbanos, os centros de vida diversificada.

Contudo, o autor chama a atenção para que as intervenções não caiam num processo de estandardização. Efetivamente existem questões culturais e de estratégia, quer local, quer regional, quando não nacionais, que devem ser mantidas e tidas em linha de conta quando se intervém num determinado território e se procura afirmar esse território como centro de atratividade para os seus habitantes, ao nível da mobilidade, da qualidade e conforto urbano, bem como da identidade do próprio local.

Assim, e conforme explica o autor, a relação entre casa e vida urbana é cada vez mais duvidosa e a sensação de proximidade ao solo é mais evasiva porque o espaço público tem revelado ser incapaz de responder às evoluções da sociedade, quer em termos culturais, quer em termos arquitectónicos. Surge então a questão da edificação em altura que, em vez de servir a densificação das cidades e dos aglomerados urbanos funcionando como um aspecto positivo. É essencial que exista equilíbrio na articulação entre edificado, espaço público e espaço não construído. Deste modo, no âmbito do conceito de densidade de cidade e de aglomerado urbano, o autor avança com um número de seis pisos como limite máximo, dizendo que este número seria uma balança no equilíbrio entre o que é edificado e o que é espaço público. O autor acredita que,

optar por esta solução seria de grande valor para as zonas urbanas, ajudando a promover a continuidade urbana e a identificação clara do território atribuindo-lhe uma intenção de urbanidade intensa e homogénea.

Expõe ainda o autor, que não é intenção da lógica ocupacional criar núcleos residenciais desarticulados grandes centros comerciais. Será antes, e como já foi referido anteriormente, uma questão para ser resolvida à escala do desenho urbano e, acima de tudo, considerar o tratamento das vias em relação ao edificado enumerando aspectos funcionais, ambientais e de mobilidade que devem ser devidamente identificados de modo, a evitar conflitos e sobreposição de espaços e de usos. O autor faz ainda referência que, optar por uma lógica em que o edificado não é do tipo blocos contínuos e uniformes, revela benefícios e articulações interessantes entre o espaço construído e o espaço público, numa intervenção que deve ser conjunta e à escala urbana.

Manuel C. Teixeira – As Estratégias de habitação em Portugal, 1880-1940 1992)

Neste artigo Manuel Teixeira, aborda as causas dos problemas iminentes na cidade, e os consequentes problemas habitacionais entre 1880-1940. Indicando que estas décadas em Portugal são marcadas pela crise habitacional, evidenciando os factores que levaram a tal acontecimento, no decorrer do texto, fazendo também uma descrição das estratégias implementadas nessas mesmas décadas.

Fátima Loureiro de Matos – Os bairros sociais no espaço Urbano do Porto: 1901-1959 (1994)

Fátima Loureiro de Matos, compôs um artigo que aborda os bairros sociais da cidade do Porto, entre 1901 e 1956. Inicia o texto com uma breve introdução que aborda a evolução da cidade do Porto no inicio da década de 90, bem como, dos bairros existentes na cidade, como por exemplo as “ilhas”, e faz referência os diversos problemas inerentes a habitação social da cidade. A segunda parte do texto é baseada nas ações desencadeadas

no melhoramento das condições de habitabilidade, fazendo um resumo das ações desencadeadas até 1926, e seguidamente apresenta a política habitacional do Estado Novo. Terminado com uma conclusão sintética e alusiva as condições da cidade do Porto, onde nos diz que *"A degradação e segregação das áreas habitacionais, particularmente o aparecimento das ilhas, extensão da superfície edificada, associada a uma população crescente, resultante do êxodo rural, aparecem-nos como as modificações principais que se dão no Porto no fim do século XIX",* e referindo que as alterações são resultado da crescente expansão industrial, e da rede de transportes urbanos. São também referidas as más condições habitacionais que levaram ao desencadeamento de uma série de soluções para a sua resolução, através da construção de habitação social, quer por incentivo do Estado por investimento privado. Contudo as medidas aplicadas não foram suficiente para resolver os problemas existente na cidade do Porto.

Fátima Loureiro de Matos – A Habitação no Grande Porto (2001)

Fátima Loureiro de Matos desenvolveu uma tese de Doutoramento (2001), baseada nas condições de habitação no Grande Porto. O trabalho aborda, numa segunda parte a evolução geral da população e das características dos alojamentos de 1960 até aos anos 90, abordando num dos seus pontos as cooperativas de habitação no grande Porto.

4. A Forma Urbana

A forma urbana surge, na Europa, como campo disciplinar no momento em que as cidades, em virtude de seu crescimento acelerado e do aumento de do número de população, passam a atrair o olhar de diversos estudiosos interessados em compreender seu desenvolvimento ao longo do tempo, os problemas decorrentes desse desenvolvimento e a paisagem resultante. Os primeiros trabalhos sobre morfologia urbana surgiram na Europa no final do século XIX, onde Schlüter estabeleceu a morfologia da paisagem cultural em contraposição à geomorfologia, dando enfâse à análise da paisagem urbana nos países industriais. Ou seja, o estudo da forma urbana teve origem no intenso processo da transformação das cidades (Larkham, 1998).

Segundo, Vítor Oliveira (2011), as abordagens teóricas à forma urbana dividem-se em duas bases essências a Italiana e a Anglo-saxónica, onde na segunda se encontram distintas abordagens como a: histórico-geográfica, normativa e quantitativa.

A escola Italiana baseava-se no estudo da morfologia urbana e tipologia do edificado sendo fundada por Saverio Muratori em meados de 1950. Onde pretendia construir uma estrutura teórica crítica, da transformação e criação da forma urbana ao longo dos tempos. Baseando o seu estudo na cidade de Veneza define quatro elementos principais da forma urbana: tipo, tecido organismo e história operativa. Posteriormente a Muratori surge Gianfranco Caniggia que assenta na continuidade do estudo anterior, contudo, através da sua simplificação sublinhando os aspetos operativos. Caniggia desenvolve assim um teoria assente na análise tipológica da cidade, evitando o protagonismo projetual (Oliveira, 2011).

Na década de 60, os arquitetos italianos desenvolveram teorias opostas às modernistas, onde a arquitetura simplificada e repetitiva se converteu num elemento base para a explicação dos diferentes tecidos que constituem a forma urbana (Oliveira, 2011).

A abordagem histórico-geográfica foi alvo de várias análises pelos geógrafos ingleses ao longo do século XX sendo suportada no inicio do século XXI por Peter Larkham e Jeremy Whitehand. Estes identificam a origem alemã na escola de Birmingham através dos trabalhos de Otto Schluter e Walter Geisler. A ligação entre a cultura inglesa e alemã foi estabelecida pelo geógrafo M.R.G. Conzen, propondo uma abordagem indutiva ao fenómeno urbano, paralelamente as atitudes quantitativas com que se debatia a geografia (Oliveira, 2011).

Para Conzen, os assentamentos urbanos são vistas como regiões geográficas que podem ser analisadas do ponto de vista funcional, morfológico ou histórico-geográfico. Na análise funcional, identifica-se a comunidade urbana como um grupo sócio-geográfico, investigando-se a sua estrutura sócio-económica e sua função em termos das suas implicações espaciais, ou seja, as suas ligações internas e externas. A análise morfológica deve ser orientada e centrada na identificação dos processos educativos, e dos seus resultados geográficos no espaço urbano; e a análise histórico-geográfica precisa ser relacionada às análises antecedentes, requerendo um trabalho de conjunto entre historiadores e geógrafos no campo dos estudos urbano. (Conzen, 2004)

Um conceito introduzido por Schluter e desenvolvido por Conzen é o conceito de “paisagem cultural”. Schluter distinguiu “paisagem cultural” (Kulturlandschaft), “paisagem natural” (Naturlandschaft) e “paisagem originária” (Urlandschaft), introduzindo também o conceito de “ciência da paisagem” (Landschaftskunde). Desse modo, colocou a paisagem como objeto central de estuda da geografia.

Para M.R.G Conzen, a modificações do meio ambiente para corrigir as necessidades de uma população em crescimento, faz com que a sociedade tenha transformado o seu habitat por etapas na paisagem cultural, como resposta aos desafios da natureza, ás necessidades humanas e às situações históricas de diferentes regiões em diferentes períodos. A paisagem cultural é uma herança de propriedades materiais transmitidas às gerações sucessivas, que integra trabalho contínuo e

variado para o seu uso e manutenção, e conserva a sociedade enraizada em determinado lugar, estando sujeita à estratificação histórica, visto que é contínua e repetidamente ocupada (Conzen, 2004).

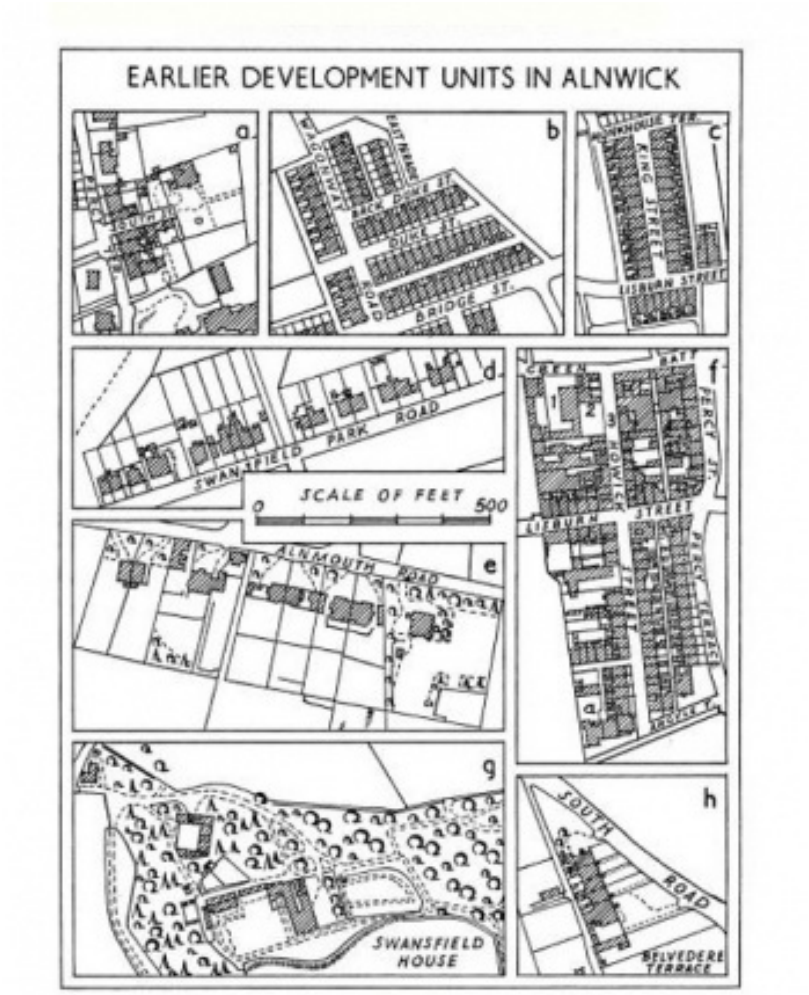


Fig. 1.1. –Esquema da expansão urbana da cidade Alnwick, Inglaterra. Da autoria de Conzen no estudo Alnwick, Niethumberland: a study in town plan analysis.

As pesquisas empíricas levadas a cabo por Conzen manifestaram-se especialmente no estudo “Alnwick, Northumberland: a study in town-plan analysis (1960)”, cidade conotada pela sua complexidade geográfica permitindo introduzir grande parte dos conceitos e métodos com os quais trabalharia posteriormente. O aspecto notável desse programa conceptual fundamenta-se na aplicabilidade da leitura dos planos urbanos para a compreensão da história urbana, como menciona o próprio Conzen (1968).

Contudo, ao defender que essa aplicação historiográfica já fazia parte da tradição europeia há séculos, salienta a necessidade de um método mais eficiente. Menciona que para além da habitual abordagem do traçado urbano, três fatores deveriam ser necessariamente considerados: o plano da cidade (representação cartográfica bidimensional da configuração física da cidade), o tecido edificado (quer seja, os edifícios e os espaços livres a eles relacionados) e o padrão do uso e ocupação do solo. Nessa ordem, os três elementos formariam a paisagem, um "palimpsesto", mais do que um mero processo "cumulativo", nos quais os vários períodos históricos sucedem-se, podendo remover parcial ou totalmente os vestígios do ciclo anterior. Todavia, ressalta-se que esses três elementos respondem diferentemente aos impulsos funcionais transformativos da sociedade urbana ao longo do tempo (Conzen, 1968; Oliveira, 2011).

Moudon (1994) destaca, que Conzen concentrou-se basicamente no que definiu como análise de planos urbanos. Para o próprio Conzen (1960) os três elementos fundamentais que compõe o plano são: as ordenadas num traçado; as parcelas individuais ou lotes, e sua agregação em quarteirões; e os edifícios e sua agregação em conjuntos construídos. Os três elementos mencionados conjugados em variadas combinações, constituiriam unidades distintas, com "homogeneidade morfológica", o que denominou de tecido urbano. (Conzen, 1960).

Em síntese, o trabalho desenvolvido por M. R. G. Conzen, baseou-se no interesse pelas edificações comuns e pelas diferentes dinâmicas internas da cidade.

Continuamente a abordagem desenvolvida por Conzen surge Jeremy Whitehand que assegura a tradição Conzeniana acrescentando novas componentes, como, as questões económicas, as questões das dinâmicas de edificação, nas relações com a cidade e os seus habitantes. Paralelamente a Whitehand e a formação da Universidade de Birmingham surgem outras figuras chaves na morfologia urbana, nomeadamente, Tony Hall, Karl Kropf, Peter Larkham e Terry Slater (Oliveira, 2011).

A abordagem normativa debruça-se sobre a situações existentes, com o propósito de melhorar a qualidade do ambiente urbano, e a elaboração de uma base que permita ao urbanista tratar a forma urbana. Vários autores se destacam nesta abordagem, entre 1960 e 1980, como, Gordon Cullen, Kevin Lynch, Christopher Alexander e Rob Krier (Oliveira, 2011)

Gordon Cullen no livro Paisagem Urbana (1971), apresenta uma leitura da cidade através do seu conjunto, das diferentes imagens e espaços que os vários edifícios constroem, e do percurso dos sentidos através desses espaços:

> *"Da mesma forma que uma reunião de pessoas cria a atracão para toda a coletividade, também um grupo de edifícios adquire um poder de atracão visual que dificilmente poderá almejar um edifício individual. (...) Uma cidade é antes de mais uma ocorrência emocionante no meio - ambiente"* (Cullen, 1971 p. 87).

Já autor Kevin Lynch na sua obra " A Imagem da Cidade", defende a necessidade da legibilidade da imagem da cidade, analisa-a nas suas componentes e no modo em como esta é compreendida ou aprendida pelos seus utilizadores, as "imagens públicas", e expõe os elementos que a geram, e que podem reforçar a legibilidade, e que deveriam ser integrados nos planos (Lynch, 2003).

Lynch argumenta que a cidade não deve ser considerada como um espaço em si, mas como um objecto perceptível pelos seus habitantes, ou seja, uma imagem (Lynch, 2003). Onde a imagem da cidade pode ser analisada em três componentes básicas, a identidade, a estrutura e o significado, isto é, a identificação de um objeto implica na sua distinção em relação a outras coisas, o seu reconhecimento como uma entidade distinta, ou seja, sua identidade. Além disso, a imagem da cidade deve incluir o padrão espacial ou a relação do objeto com o observador e com os outros objetos, o que Lynch evocou de estrutura. Relativamente ao significado, Lynch é mais cuidadoso, não aprofundando o conceito. A ênfase é, portanto, na identidade e na estrutura. Apesar disso, o autor argumenta que o objeto

deve ter algum significado para o observador, seja prático ou emocional, e que isso está intimamente ligado à sua identidade e ao seu papel dentro de uma estrutura mais ampla. As três componentes interligam-se, no entanto Lynch recai apenas na identidade e na estrutura, na imagem física da cidade, que deverá ser coerente, adaptável, e principalmente legível (Lynch, 2003; Lynch in Choay, 2005).

Ocupa-se particularmente da qualidade visual da cidade referente à legibilidade na medida em que a define como a *"facilidade com que as suas partes podem ser reconhecidas e organizadas num esquema coerente"* (Lynch in Choay, 2005, p.309). A importância da legibilidade ou clareza do complexo e mutável ambiente citadino é notória, considerando que a necessidade de conhecer e estruturar o meio é inerente aos animais, ao indivíduo, e essa imagem clara pode *"servir como estrutura envolvente de referência, um organizador de atividade, crença ou conhecimento"* constituindo também "*uma base de crescimento do indivíduo*", desempenhando assim um papel social (Lynch, 2003, p.14,21).

Uma cidade legível é aquela em que os seus elementos são identificáveis e passíveis de serem articulados numa estrutura abrangente. Lynch (2003, p.13, 20) acrescenta ainda que *"tal cidade poderia ser compreendida para além do tempo como um modelo de grande continuidade, com numerosas partes distintas interligadas claramente".* Defende assim que a legibilidade é essencial na organização da cidade, e uma vez que o reforço desta consiste em facilitar a sua identificação e estruturação, os elementos da imagem urbana constituem a matéria prima que permite a criação de *"estruturas firmes e diferenciadas em escala urbana",* podendo ser utilizados nas intervenções urbanas, e a diversas escalas (Lynch, 2003, p.13, 107; Lynch in Choay, 2005, p.309, 315).

Os elementos de imagem, considerados por Lynch, que formam a imagem urbana, dividem-se em cincos elementos físicos, as vias, os limites ou fronteiras, os bairros, os nós e os pontos marcantes (Lynch, 2003; Lynch in Choay, 2005)

As vias consistem em espaços de circulação, as infra-estruturas viárias, passeios, e canais. Constituem o elemento predominante que organiza e se relaciona com os restantes elementos. Outro elemento são os limites ou Fronteiras, que funcionam como referências laterais, limites topográficos, rios, a costa, vias-férreas, muros, por vezes também ruas. Os bairros surgem como fragmentos ou partes de cidade, com identidade própria, e que a par das vias podem constituir outro elemento importante na imagem da cidade. Os nós, ou pontos estratégicos da cidade, como o cruzamento de vias, um intermodal ou paragem de transporte, um foco de atividades, o centro de um bairro surgem igualmente como elemento fundamental da legibilidade da cidade.

Por último os pontos marcantes, ou pontos de referência, que surgem como elementos físicos externos ao observador, que se evidenciam relativamente a outros, pela sua singularidade, contraste com a envolvente, ou localização, existindo a várias escalas, desde uma montanha, torres isoladas, campanários, uma árvore, a outros detalhes urbanos.

No entanto, a importância de cada elemento ou o seu significado na imagem da cidade, altera de acordo com a escala a que são apreendidos, não funcionando nenhum isoladamente. Os elementos sobrepõe-se e interligam-se constantemente, promovendo apenas uma boa imagem ou forma da cidade quando operam em conjunto, num contexto, integrados e articulados num todo, numa estrutura (Lynch, 2003; Lynch in Choay, 2005).

Lynch, deixa a sugestão que o trabalho da identificação e análise dos elementos de imagem, nos seus pontos fracos e fortes, e nas suas relações, sintetizado naquilo que denomina de “plano visual”, pode constituir uma base de trabalho para futuros planos. Acrescenta ainda que seria interessante analisa-lo a diferentes escalas e perceber se é mais acessível de ser desenvolvido num tipo de cidade com certas características do que noutras (Lynch, 2003).

O estudo desenvolvido por Lynch, consiste numa excelente e eficaz base de trabalho para o desenvolvimento de planos, nomeadamente no que refere ao ordenamento da cidade, uma vez que torna perceptível o seu esqueleto, o conjunto de elementos que necessitam de ser trabalhos para, como pretendia, e se pretende, tornar a cidade perceptível, com uma identidade nas suas partes, mas constituindo um todo articulado, contínuo e legível.

A abordagem quantitativa nasce em 1963 através de Leslie Martin e Lionel March, fundando um centro de investigação na Universidade de Cambridge, que se debruçava sobre a relação entre as formas urbanas e a estrutura espacial das cidades (Oliveira, 2011).

Os autores Leslie Martin e Lionel March abordam a temática da forma urbana considerando que a sua aplicação ao território deveria ser feita de modo mais equilibrado e eficiente. Procuraram demarcar um ou mais métodos que detivessem a tipologia e a forma construída, bem como, a área em estudo e o território onde se integra. Os autores intentavam encontrar, a partir dos métodos matemáticos disponíveis, um que demonstrasse o conceito geral de densidade numa perspectiva teórica qualitativa, destacando as formas edificadas de um local. O estudo levado a cabo iniciou-se na tipologia da torre em que se verifica a mudança do espaço envolvente como uma constante. Um outro estudo assentava no estudo que caracterizava as tipologias pátio e quarteirão, em que se verifica uma transformação e evolução contínua, enquanto forma construída, e relacionamento com o espaço público. Os autores inclinaram a sua investigação sobre as formas edificadas mais comuns. Neste seguimento, a investigação teve por base um universo que abrangia diversas tipologias construídas, analisando em particular as formas edificadas em forma, de banda, de bloco, cruciforme e de pátios anelados.

Estes aspectos implícitos à forma urbana levaram para tema debate vários autores ao longos das ultimas décadas como Lamas, Choay, Tarduchy, Mumford, Nuno Portas, entre outros. Onde a forma urbana da cidade surge associada as vários factores morfológicos e estruturantes da cidade. A

morfologia urbana é apontado por Lamas (2007), como uma área de estudo dos *"(...) aspectos exteriores do meio urbano e relações recíprocas, definindo e explicando a paisagem urbana e a sua estrutura",* baseando-se em instrumentos de leitura urbanísticos e arquitectónicos (p.37).

Alguns autores descrevem a cidade e a forma como deve ser estudado e observada. O autor Lewis Mumford (1938) afirma que a cidade é como uma obra de arte consciente, pois os nossos desejos tornam-se realidade nas formas da cidade, e por sua vez, as cidades condicionam a mente. Dessa forma, a cidade conserva as marcas de uma cultura e de uma época, tornando-se tangível e registando um povo em determinado momento histórico. Porém, no momento presente, o autor afirma que o estado da metrópole, na civilização ocidental, comparara-se ao inferno (Mumford, 1938), pois a metrópole encontra-se num estado de desequilíbrio permanente. Enquanto que os novos centros de gravidade económica desenvolvem-se muitas vezes dentro da base de outros estados, resultando em conflitos, que destroem a cultura da cidade, a qual é consumida pelo ciclo económico maníaco-depressivo capitalista. Além de que, o processo de destruição da cultura repercute diretamente na forma da cidade, onde muitas das vezes a transforma radicalmente.

Contrariamente a Mumford, o teórico Aldo Rossi na sua obra "A Arquitectura da cidade" de 1966, procura apreender a forma da cidade a partir de sua arquitetura, citando Atenas, Paris e Roma para explorar a ideia de arquitetura, não como imagem visível, e sim, como construção capaz de moldar a cidade, conferindo-lhe a imagem de sua cultura. Ou seja, a cidade como manufatura, um artefacto que cresce no tempo. Esse tipo de visão das cidades alia-se claramente com o conceito da tectónica em arquitetura de Kenneth Frampton (1995). O conceito procura relacionar a produção arquitectónica da terra, ao seu desenvolvimento e posterior identidade, desde a forma de implantação e do saber fazer local, até a sua clara hierarquia, a qual confere identidade a uma cidade, através de um complexo sistema simbólico capaz de gerar a identificação da forma com o habitante e o processo de evolução cultural local.
Já o estudo da cidade segundo o autor Chueca Goitia (2010) o *"(...)é um*

tema tão sugestivo como amplo e difuso; a sua abordagem por um só homem é impossível se tivermos em conta a massa de conhecimentos que ele teria de acumular. Pode estudar-se uma cidade sobre um número infinito de ângulos" (Goitia, 2010, p.56). No entanto existem dois aspectos fundamentais na cidade que englobam todas as áreas e ao mesmo tempo são objecto do seu estudo: a funcionalidade e a imagem da cidade.

Numa distribuição física do espaço a cultura europeia originou diferentes elementos na morfologia urbana que determinam a vivência pública dos seus habitantes. Na definição de Ressano Garcia Lamas (2007) esses elementos são: o solo, os edifícios, o lote, o quarteirão, a fachada, o logradouro, a rua, a praça, o monumento, a vegetação e o mobiliário urbano. A leitura do conjunto destes elementos pode ser feita em três escalas identificadas pelo mesmo autor, que são: a escala da rua, a escala do bairro e a escala da cidade. É através das diferentes leituras destas escalas e dos diferentes fenómenos que nelas ocorrem que as cidades ganham a sua identidade.

Seguindo o mesmo objectivo que levou Leslie Martin e Lionel March a estudar diversos conceitos e formas de ocupação urbana, no intuito de compreender a forma urbana, surge Solá Morales (1997) que desenvolveu uma investigação assente nos mesmos princípios, mas tendo como base de estudo a cidade de Barcelona. Na sua obra elementos como processos de parcelamento, urbanização e edificação aparecem associados para compreender as formas de crescimento urbano. Assim sendo, é possível estabelecer relações importantes como o tipo de uso ou de usos, a fragmentação ou concentração do traçado urbano e ainda a conexão com a morfologia do terreno e tipologia e, acima de tudo, reconhecer a identidade do local. Para o autor, a organização do tecido urbano deve passar pela distribuição das atividades e usos e pela capacidade de estruturação do tecido urbano. Além da localização coerente das atividades numa cidade ou localidade, deve estar presente o conceito de acessibilidade como forma de hierarquizar o traçado urbano e de corresponder à distribuição dos seus usos por todo o conjunto urbano.

Deste modo, Morales (1997) destaca três principais fases no ato de gerar cidade e criar desenho urbano. Concretamente o autor distingue o ordenamento do solo como fase principal do desenho urbano e, de seguida, a construção de vias e equipamentos. A edificação vem completar este faseamento que o autor pensa ser fundamental para entender as formas de crescimento urbano e estruturar o ordenamento do território.

Panerai (2008), este autor defende que o processo decorre de um conjunto significativo de elementos integrantes da cidade e que são essenciais para o seu funcionamento. Um desses elementos, sempre presente em todos os aglomerados, é o automóvel. Segundo o autor o automóvel é um elemento omnipresente e que, se não estiver devidamente organizado, pode levar a que a funcionalidade das ruas e a relação com o edificado se perca. Acima de tudo na relação com a circulação pedestre, porque se o espaço público não estiver bem estruturado e delimitado esta relação pode ficar algo debilitada, tornando a cidade em algo pouco coerente e pouco confortável para a vivência da população.

Relativamente ao quarteirão como elemento de planeamento e de crescimento das cidades, Panerai (2008) aborda a questão como sendo um processo que surge influenciado pela história das cidades, vejam-se as referências das cidades tradicionais que apresentavam, diversidade de tipologias e pouca homogeneidade na edificação. Nas cidades actuais a densidade edificada apresenta tendências para o aumento da mesma, influenciando o desenho urbano. Segundo o autor, o quarteirão resulta de um sistema capaz de organizar partes do território urbano. Muitas destas mudanças têm como grande referência o edificado como um dos elementos que diferencia a hierarquia da cidade e até mesmo de aglomerados urbanos.

Actualmente e segundo Panerai (2008), a cidade e o seu desenho urbano implicam saber utilizar diversos elementos que revelam a identidade do local. Deste modo, e fazendo a ponte para o território de estudo da presente investigação, é possível verificar que, optar por uma ocupação que revele um papel fundamental no modo de interagir com as vivências

da população e com a própria identidade de Matosinhos, que desde há muito revela grande diversidade de tipologias edificadas, poderá melhorar significativamente a habitabilidade e o conforto urbano. É possível ainda entender que a utilização equilibrada do edificado, num jogo entre altura, usos, e densidade de ocupação, influenciará de modo positivo a construção da cidade e contribuirá para uma maior homogeneização dos aglomerados urbanos.

No panorama nacional da forma urbana foi e é debatida por vários autores. Entre eles António Baptista Coelho (2009) tem salientado a importância desta questão. De facto, nos dias que correm, esta temática está associada não só à desvitalização urbana dos centros urbanos, mas também à reflexão crítica sobre a sustentabilidade territorial, quer em termos ambientais, quer em termos de qualidade e conforto urbano. Como explica o autor, a questão da qualidade tem a ver com a adequação do desenho urbano, considerando, entre outros aspectos positivos, as áreas de convívio e lazer, a imagem da cidade e, até mesmo no âmbito geral das cidades e aglomerados urbanos, os centros de vida diversificada.

Ainda assim, levantar-se-iam questões sobre processo de fazer cidade que remetiam mais uma vez para a crítica a um planeamento bidimensional, que racionalizaria a ocupação do solo e tráfego, remetendo a arquitectura para a resolução de “lote-pré-definido” (Portas, 2007). O parcelamento imposto por decisões de planeamento é mais uma vez reconhecido como um elemento constrangedor para a arquitectura da cidade. Reduz-se assim, o ato de fazer cidade a dois extremos, em que a arquitectura apenas participa pelo objecto. Da sua leitura morfo-tipológica Portas sugere, ainda no mesmo pensamento, apresentar como solução o Metaprojecto (Portas, 2007) . Este conceito de metaprojecto ou “projeto de projetos” é introduzido para falar da necessidade de intervenções que procedessem por uma espécie de análise lógica da arquitectura, perscrutando necessidades genéricas e soluções tipológicas. Estas intervenções deviam prever as máximas possibilidades combinatórias ou topológicas que interessassem, compreendendo a mais rica gama de escalas dos espaços internos e externos a criar para um alcance

previamente definido. Podemos então falar mais uma vez de uma abordagem de projeto à cidade sustentada nos tipos, solução que é inseparável do pensamento.

A arquitectura surge assim como um elemento base da análise da cidade e como um elemento estruturante, como afirma Lamas (2007, p.41), "(...), está ligada ao meio urbano como arquitectura (...)", sendo, apontada como "Um conjunto de objetos arquitectónicos ligados entre si por relações espaciais." A arquitectura é elemento estruturante da cidade, pois "(...) é através de arquitectura que melhor se pode definir e caracterizar o espaço urbano". (Rossi, 1992, p.25).

É desta forma que surge a relação da habitação (arquitectura), com o espaço urbano, pois " (...) a arquitectura não poder ser compreendida senão como uma parte da cidade, como um sistema submerso num sistema complexo de relações (...) com o resto do espaço urbanizado" (Lamas, 2007, p.41).

4.1 Estrutura Urbana

> *"Cuando pretendemos analizar la estrutura de un núcleo urbano le vamos despojando de todo lo que en él es accesorio o circunstancial hasta reducir-lo a lo puramente esencial"* (Tarduchy, 2011, p.48)

Para uma análise coesa da estrutura urbana e a consequentemente forma é necessário uma análise dos elementos estruturantes da cidade, bem como, a forma como a apreendemos, como referido anteriormente por alguns autores. Mas existente ainda mais factores importantes para uma análise morfológica que segundo Lamas se baseia na *"(...) convergência e a utilização de dados habitualmente recolhidos por disciplinas diferentes – economia, sociologia, história e geografia, arquitectura (...)",* para a análise de um todo (2007, p.)

Para uma análise do plano de uma cidade, como é caso do estudo que

será feito no passo seguinte deste trabalho, através da análise da estrutura urbana de Matosinhos, devem ser compreendidas as suas funções o uso dos solos, para uma apreensão dos elementos que vão explicar a estrutura da cidade (Tarduchy, 2011). Apesar de parecer uma redução sintética da forma de análise segundo Tarduchy, é *"(...) un proceso de simplificación para facilitar el conocimiento de una realidad compleja"* (Tarduchy, 2001, p.48). A simplificação é iniciada através da identificação do esqueleto de vias, espaços cívicos e grandes equipamentos. Contudo, existem outros instrumentos essenciais, como a rede principal que abarca as conexões com todas a redes exteriores, formando eixos, que determinam as relações entre os pontos de referência, nos polos de atividade e os edifícios. As vias secundarias emergem como delimitadores dos bairros e dos espaços verdes. Os espaços públicos livres são composto por elementos como as avenidas, parques, praças e jardins, que surgem como um elemento base da estruturação da cidade. Em último os usos residências e as atividades produtivas, são caracterizadoras do tecido urbano, sustentando a vida da cidade, surgindo como elementos fundamentais do funcionamento da cidade (Tarduchy, 2011).

> *"El espacio urbano es, pues, el resultado de una serie de fenómenos morfológicos y físicos derivados de otros sociológicos y políticos que los originan y está constituído por dos tipos de âmbitos complementarios que determinan las relaciones lleno-vacio e, en buena medida, la forma da la ciudad: el espacio urbanizado y el espacio parcelado"* (Tarduchy, 2011, p.52)

O espaço urbano de uma cidade surge de vários factores de carácter morfológico e físicos que estão interligados a fenómenos sociais e políticos, que determinam a forma da cidade. A cidade está caracterizada pela ambiguidade do privado e público, em que a rede de espaços públicos livres se relaciona com o espaço urbanizado, e o espaço privado com o espaço parcelado da cidade. Contudo o espaço livre público é muita vezes interrompido por espaços privados como o comercio, mas também o espaço privado é corrompido pela componente pública como os equipamentos, como hospitais, ou equipamentos sociais (Tarduchy,2011).

> *"A perda do sentido de alinhamento é uma característica geral dos edifícios da cidade moderna, isolados, que, a par da sua área de implantação, proporcionalmente pequena, dão lugar a uma teoria de espaços livres privados que os rodeiam e os isolam dos espaços públicos circundantes"* (Alves, 2003, p.35)

Comparativamente a Tarduchy (2011), Alves (2003), indica que edifícios geram os espaços livres privados que por sua vez criam uma barreira entre o público e o privado na cidade.



Fig.1.2. Avenida dos Aliados na Cidade do Porto

Segundo Tarduchy (2011), o espaço urbano está dividido em nove componentes importantes para a sua análise e identificação sendo elas: a rede de espaços públicos livres; o espaço parcelado; sistemas e zonas (zoneamento); tipo de edificação; morfologia; estrutura urbana; usos e tecidos; urbanização, parcelamento, edificação; áreas homogéneas.

A rede de espaços públicos livres, é composto pela circulação viária, a circulação pedonal, mobiliário urbano, e também os monumentos e fontes. Os espaços livres públicos constituem os espaços vazios da cidade, não edificada. A avenida dos Aliados na cidade do Porto surge como referência de um espaço livre publico, caracterizado pela presença de circulação viária pedonal, e pela presença de monumentos, e mobiliário urbano.
O espaço parcelado da cidade, é constituído pelas parcelas, os blocos e os

tipos de edificações. É nele que é esta incorporado toda a função residencial, produtiva industrial, bem como, os serviços e equipamentos públicos. O espaço parcelado constitui os espaço cheio da cidade, contrapondo o vazio composto pelos espaços públicos livres. Contudo, o espaço parcelado está integrado nas áreas descontinuas da cidade, mas ao mesmo tempo, está também separado e unido pela rede de espaços livres, estruturalmente organiza-se por zonas (Tarduchy,2011).

Os sistemas e zonas é um dos noves pontos que delimitam o espaço urbano. Os sistemas são composto por um conjunto de elementos das redes de infraestruturas, espaços livres, equipamentos, e serviços públicos que se relacionam entre si para cederem um serviço integral a população das cidades. O sistema segundo Tarduchy está dividido em três elementos, os que *"(...) servem as necessidade das comarcas, regiões, ou comunidades autónomas, a rede municipal que serve os residentes do município e a rede local que serve os residentes nos sectores e bairros."* (Tarduchy, 2011, p.58). As zonas servem como elemento organizador do espaço parcelado.

> *"El tipo edificatório es un concepto abstracto que sistematiza los caracteres que son comunes a un conjunto de edificios agrupándolos en función de sus características funcionales y formales: la organización de las plantas y de sus usos, la composición de las fachadas, la localización de los patios y núcleos de comunicación, la secuencia rítmica y la proporción de los huecos exteriores y, en definitiva, la forma resultante general."* (Tarduchy, 2011,p.58)

A morfologia nasce da carácter insuficiente da análise tipológica, pois é analise morfológica, compreensiva da cidade, que permite a caracterização de um todo. A morfologia é composta pela forma e tamanho das parcelas e blocos, pela hierarquia das vias, pela estrutura dos espaços livres, e pelo padrão do uso dos solos. É através do estudo dos factores mencionados, e da relação com os fenómenos sócias e políticos, que é possível analisar os diferentes tecidos urbanos (Tarduchy,2011).
Uma análise da cidade não é possível só com um elemento, todos eles são

necessários e estão interligados entre si, pois quando estamos a eleger um elemento estamos a eleger os restantes, por exemplo, as edificações produzem fachadas continuas, ruas e espaços livres fechado, por outro lado, o bloco aberto produz uma cidade de edifícios independentes, ruas abertas, e espaços livres sem contornos (Tarduchy,2011).

> *“ A forma urbana traduz-se, em primeira instancia, as relações de poder da sociedade que a gera: as cidades medievais organizavam-se ao redor da igreja, o poder absoluto dos reis no antigo regime esta por trás das poderosas estruturas do barroco, e na mesma lógica, hoje seria impossível um centro urbano sem uma superfície comercial.”* (Tarduchy,2011, p.61).

Há vários outros factores importantes na leitura do plano, como, o tamanho e a forma das parcelas e blocos, a escala das intervenções e data de construção. O tamanho e a forma servem como referencia a classe social dos seus ocupantes. A escala de intervenção indica dados sobre a relação e a situação económica e os agentes intervieram nesse local. E a data de construção que caracteriza os edifícios pelos momentos de construção (Tarduchy,2011).

A estrutura urbana, é caracterizada pelo número de elementos que explicam o funcionamento da cidade: como o esquema organizador, integrado nos sistemas de mobilidade viária e pedonal; as áreas de centralidade, desenroladas nos centros de ócio e comercio; os monumentos e lugares urbanos de valor simbólico; o padrão de usos de solos, que basicamente se reproduz em residência e espaços produtivos (Tarduchy,2011).

Os usos e tecidos, os usos como, a habitação, a rede viária, e a industria, geram diferentes tecidos, pois, por exemplo, a habitação exige um parcelamento mais reduzido perante ao necessário pela rede viária. Desta forma são produzidos diferentes tecidos, diferenciados pela forma e pelo tamanho (Tarduchy,2011).
A urbanização, a parcelamento e a edificação são também três elementos

chave na produção da cidade. A urbanização surge como um elemento de construção e ordenamento do território, e é através do sistema viário de se coloniza o espaço e uma nova ordem. O parcelamento diferencia o público do privado, os sistemas e as zonas, e determina a forma e o tamanho das parcelas que devem adequar-se as características do tipo de edificado. A edificação (arquitectura), através da sua relação com a parcela, gera um novo tecido, gerando consequente forma urbana. (Tarduchy, 2011). A edificação, ou seja, a arquitectura como mencionado no ponto anterior gera cidade, e forma urbana.

A habitação, particularmente a habitação de interesse social, objecto de estudo desta investigação, segundo Coelho deve surgir como um elemento de melhoria da *"(...)cidade onde se vive (..)"* (2009, p.5).

> *"Mesmo com um número reduzido de fogos e com limites de custo é possível enriquecer a paisagem urbana. O que não se deve realmente fazer, em cada sítio, é quase só habitação, ou quase só lojas, ou quase só equipamento, pois a cidade é tudo isso, a cidade viva é tudo isso, e assim deve ser, por regra, em quase todos os seus sítios."* (Coelho, 2009, p.5)

Em meados do século XX debatiam-se as razões que levavam a vinda de grande número de pessoas para as cidades, para os grandes centros urbanos e procurava-se, após décadas entre *"(...)o bulício central e o bucolismo residencial (...)"* (Portas, 2007, p.128) unir as várias atividades diárias, a vida doméstica, o trabalho e as atividades do dia-a-dia. Assim, criaram-se unidades no centro da cidade que possuíssem todos os serviços necessários a uma vida quotidiana cómoda e prática que privilegia a vida social face aos trajetos pendulares e transitórios.

Esta nova solução de vida urbana num bloco residencial subentende a entrega do solo urbano ao domínio público e aos interesses colectivos de forma a separar a circulação dos veículos e dos peões e eliminar a "rua-corredor". No começo os edifícios eram estudados e apresentados como projetos isolados, mas à medida que a solução se foi alargando pelos

terrenos tomou-se consciência da necessidade desses mesmos blocos estarem inseridos num projeto urbano, num desenho que fizesse cidade. Os edifícios de habitação colectiva, devido às suas características e forma como surgiram, de uma operação urgente derivada da atração urbana, têm uma natureza fundamentalmente repetitiva e a função habitacional no espaço urbano passa *"pela definição de novos elementos morfológicos de organização da cidade."* (Ramos, 2006, p.95) O espaço urbano passa a ser pensado segundo os princípios do urbanismo moderno, onde as atividades trabalhar, circular, habitar e recrear (princípios da carta de Atenas) são consideradas com um espaço próprio, e assumem presença na cidade contemporânea como elementos fundamentais para uma vida moderna em harmonia. Contudo, o bloco residencial não é o único elemento realizador de cidade bem construída:

> *"(...) numa cidade (...) habitada há que acolher uma grande diversidade de soluções habitacionais, desde a unidade ou célula residencial minimizada (...) ao pequeno fogo diversamente integrado na continuidade urbana, num leque praticamente sem-fim de soluções residenciais e citadinas, que além de corresponderem a necessidades específicas possam enriquecer as texturas vitais e de imagens da cidade."* (Coelho, 2009, p.6)

A habitação nas suas variadas formas, unifamiliar, em banda, em bloco, enriquecem e constituem a cidade e a sua imagem, mas a habitação por si só não gera uma cidade funcional, são necessários espaços verdes, equipamentos, serviços, e espaços de lazer e convívio.

4.2.Tipos Edificatórios e as Formas de Ocupação

A análise tipológica vinculada à morfologia urbana, com inter-relações entre os tipos edificatórios, o contexto urbano e o período histórico, aparece quase dois séculos depois, na década de 1950, quando Saverio Muratori funda a escola italiana de tipologia, com a proposta de um método morfológico de análise para o estudo e compreensão da arquitetura. (Moudon, 1995)

> *“ (...) la elección de los tipos edifcatorios determina la forma urbana, y la relación entre el tipo y la morfologia constituye un interesante objeto de análisis para tratar de superar la monotonia de los desarrollos urbanos más recientes.”* (Tarduchy, 2011p.187).

Os diferentes tipos de edifícios e a sua implantação no espaço da cidade geram inúmeras formas de ocupação, distintas matrizes morfológicas. As parcelas de uma cidade são ocupadas de várias formas aliadas por exemplo gestão de cada cidade ou vila, no caso português o Plano Diretor Municipal. E como menciona Lamas *“É através dos edifícios que se constitui o espaço urbano e se organizam os diferentes espaços identificáveis e com «forma própria»: a rua, a praça, o beco, a avenida (...)”* (Lamas, 2007, p.84). O edifico surge como elemento base na produção do tecido urbano.

> *“(...) lo que identifica una ciudad junto a sus monumentos y sus espacios públicos más representativs son sus edificios singulares; pero estos sólo existen porque existe la vivivenda, y es la vivenda, y es la edificación residencial la que configura los tecjidos.”* (Tarduchy, 2011, p.186)

Os tipos edificatórios baseiam-se, de uma forma simplificada, na utilização da vivenda unifamiliar e no bloco multifamiliar. A vivenda unifamiliar pode surgir de forma isolada, pareada e em banda (Tarduchy, 2011).

Vivenda Unifamiliar

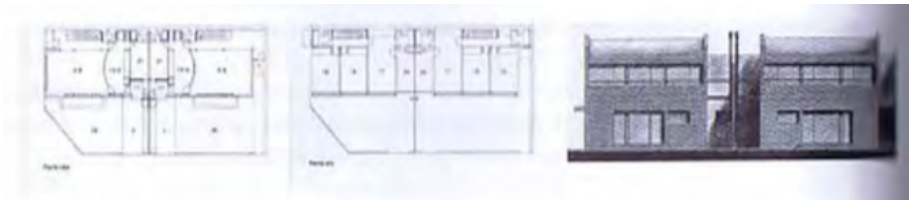


Fig.1.3. - Exemplo de uma vivenda unifamiliar pareada | Casa Manzanares de C. Gabriel e M. Fleischer

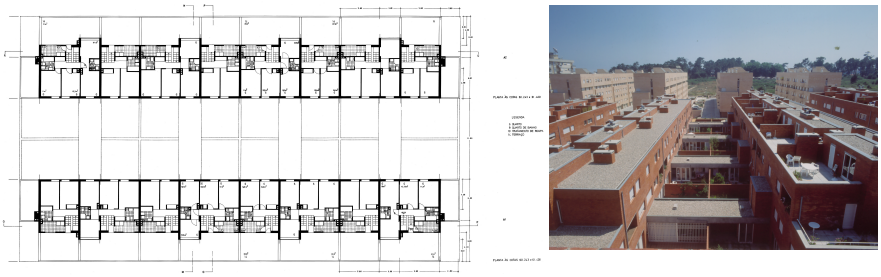


Fig.1.4. - Exemplo de uma vivenda unifamiliar banda | C.H.E SACHE da autoria do Arq, Manuel Correia Fernandes

Bloco habitacional

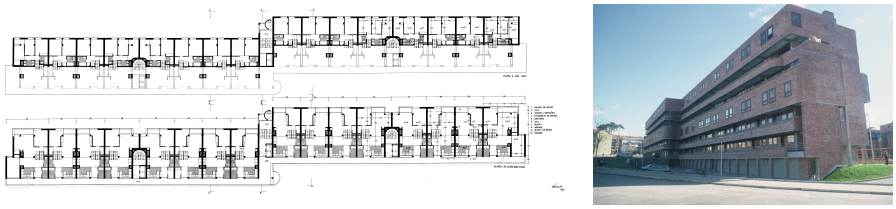


Fig.1.5. - Exemplo habitação multifamiliar - bloco | C.H.E SACHE da autoria do Arq, Manuel Correia Fernandes

Entre estás podem desenvolver-se várias formas de agrupamento, gerando uma série de diferente formas de ocupação no tecido urbano. As formas de ocupação dos edifícios podem desenvolver-se através das mesmas tipologias, ou então, na utilização de diferentes tipologias.

A utilização da vivenda unifamiliar, nas suas diversas componentes, gera uma série de formas de ocupação na cidade. A imagem a baixo demonstra um tipo de implementação mencionado pelo autor Tarduchy (2011), a implementação linear, que entre si pode gerar diversas formas de agrupação.

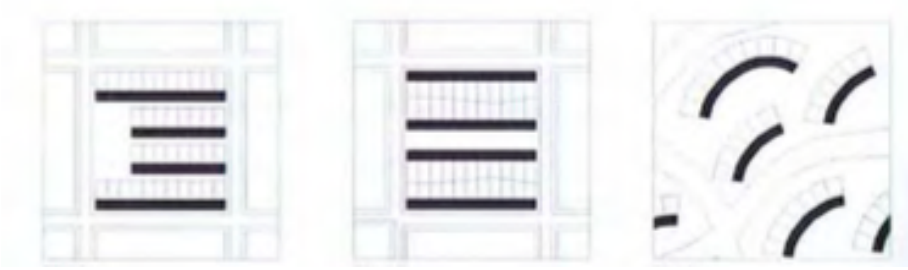


Fig.1.6. – Formas de ocupação | Disposição linear

Uma outra forma de ocupação das vivendas unifamiliares passa pela apropriação geral da parcela do terreno pelo edifico, encerrando ou semi-encerrando a área de ocupação. (Tarduchy, 2011)



Fig.1.7. – Formas de ocupação | Implantação cerrada

Os edifícios que se depõe ao longo de praças e espaços comum, tendo base de principio a cidade jardim, tema abordado no próximo ponto (Tarduchy, 2011).



Fig.1.8. – Formas de ocupação | Implantações segundo espaços exteriores

A ocupação ramificada surge também como uma forma de ocupação onde os edifícios se despõem de forma orgânica.



Fig.1.9. – Formas de ocupação | Disposição ramificada

Os blocos passam por unidades de habitação multifamiliar e dispondo-se de forma vertical, está geram entre si uma série de formas de ocupação. Uma das formas de ocupação mais comum desenvolve-se através dos edifícios que se implementam paralelamente à rua.



Fig.1.10. – Formas de ocupação | Blocos paralelos à rua

Uma outra situação comum passa pela ruptura com o espaço parcelado, onde os edifícios possuem um maior volume e simplificam entre si o sistema viário.

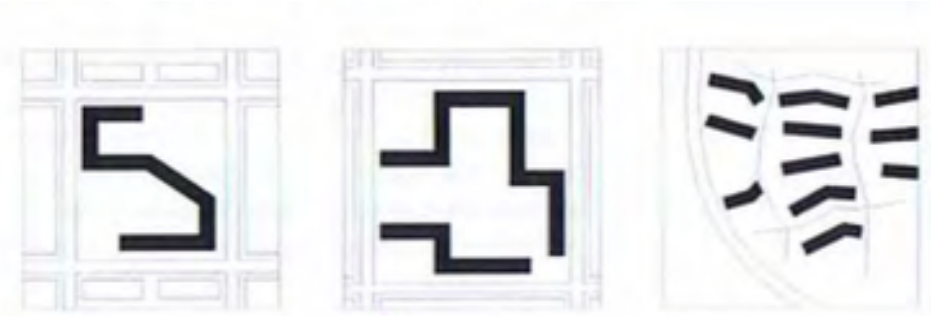


Fig.1.11. – Formas de ocupação | Disposição orgânica

4.3. Sintese da Forma Urbana e da sua Evolução

A ampla e diversa quantidade de elementos da forma urbana investigados nos trabalhos acima destacados manifesta-se como valiosa contribuição para a construção de um conjunto de indicadores para o desenvolvimento da dissertação.

Para a presente dissertação, foram retirados alguns tópicos que permitam uma leitura abrangente do fenómeno urbano no concelho de Matosinhos, e que, ao mesmo tempo, possa potencial a investigação de outras situações urbanas especificas, como, os conjuntos habitacionais (conjuntos habitacionais no âmbito das C.H.E). A relação ora exposta manifesta-se numa avaliação de carácter qualitativo, mas que oferece possibilidades para a abertura de verificações quantitativas.

Os tópicos para a avaliação das implementação tipológicas assentam nos seguintes princípios:

Inclusão topográfica: verificar a relação entre estes elementos naturais e a proposta;

Concepção formal: avaliar a legibilidade formal do contorno da proposta, indicada pela aplicação das formas geométricas;

Simetria: evidenciar o uso de espelhamento através de eixos para estabelecer a composição;

Hierarquização do sistema viário: observar a variação da dimensão e forma das vias públicas e o cuidado utilizado com o traçado;

Percepção de regularidade: examinar a sensação de ortogonalidade em razão da presença de cruzamentos ortogonais;

Características dos quarteirões: verificar as características dimensionais e a variação da superfície útil da área dedicada à propriedade privada;

Dimensão relativa, forma, localização e implantação de espaços públicos, averiguar as soluções utilizadas para os espaços públicos das C.H.E;

Relação formal entre área construída e entorno urbano: observar a interação de desenho e composição entre as propriedades circunvizinhas e a proposta urbanística;

5.1 Da Cidade Industrial ao Modernismo

5.1.1. A Cidade Europeia

5.1.1.1. Revolução Industrial

A Cidade é fruto de vários acontecimentos políticos, económicos e culturais ao longo de vários séculos de História. Segundo Ascher (2008), a modernização da cidade acontece em três fases distintas. A primeira fase de modernização da cidade acontece entre o fim da Idade Média e o começo da Revolução Industrial, sendo marcada por uma forte mudança de pensamento, pelo desenvolvimento das ciências, pelo nascimento do Estado-nação, pela expansão do capitalismo mercantil e mais tarde do industrial. A segunda fase é relativa à Revolução Industrial, que assiste a transformação em parte da produção de bens e de serviços, passando a ter uma dependência de lógicas capitalistas, onde o pensamento técnico passa a ocupar uma posição central na sociedade e se constituem os Estados-providência.

Segundo Benevolo (1995), a Revolução Industrial inicia-se em Inglaterra, em meados de 1750, sendo marcada pelo forte aumento demográfico e pela deslocação da população do campo para a cidade, originando nas cidades um aumento brusco da população. Goitia (1989), menciona que a Revolução Industrial não foi exclusivamente industrial, mas também uma revolução na agricultura, nos meios de transporte e a nível económico e social.

A Revolução Industrial foi marcada inicialmente pela revolução agrícola, que aumenta a produção alimentar, mas paralelamente afasta uma grande quantidade de agricultores do campo. Simultaneamente acontece o desenvolvimento do capitalismo industrial. Estes acontecimentos provocam um aumento da população nas cidades, gerando um crescimento acelerado e, consequentemente, um empobrecimento de parte considerável da população urbana (Ascher, 2008).

Com a Revolução Industrial o processo artesanal é alterado, o trabalho passa a ser realizado por máquinas, originando uma alteração dos

modelos de produção com a divisão das várias atividades industriais, em que a produção é potenciada através da especialização dos trabalhadores numa só tarefa. O autor Goitia (1996), citando Adam Smith, considera que, de facto, o maior avanço e aperfeiçoamento da força produtiva, bem como a destreza, habilidade e acerto com que esta força deve ser dirigida ou aplicada, parece terem sido consequências da divisão do trabalho. A produção em larga escala é dividida por etapas, onde cada trabalhador controla apenas uma fase de produção, cada vez mais distanciado do produto final.

Goitia (1996), menciona que as industrias localizavam-se ao longo dos rios, com engenhos movidos a energia hidráulica. Os sucessivos inventos, associados à utilização de grande quantidade de mão-de-obra, proporcionaram uma mudança de estratégia e a concentração de indústrias em pontos estratégicos, junto a centros urbanos, situação que proporcionou o crescimento de grandes cidades industriais, como refere Goitia*, " O aparecimento da máquina a vapor permitiu que se realizasse uma tal concentração industrial que a produção em massa foi extraordinariamente favorecida"* (1996, p.157).

A transformação da cidade, nomeadamente a ocupação do território, origina uma série de mudanças, como o desenvolvimento dos transportes, do caminho-de-ferro e marítimo, e consequentemente o aparecimento dos novos portos e a requalificação dos existentes, gerando um aumento da rapidez com que as matérias-primas afluíam às zonas industriais. As novas infra-estruturas facilitavam e aceleravam a obtenção de combustíveis, elemento fundamental nos processos de produção, além de que diminuíam o tempo de distribuição do produto acabado aos consumidores (Goitia, 1996).

No início do século XVIII, foram vários os fatores que permitiram o surgimento de uma nova ordem económica, o capitalismo, como sistema económico vigente. Os factores baseavam-se em políticas económicas liberais, aliadas às baixas taxas de juros, ao avanço tecnológico, à invenção da maquinaria industrial, como a máquina a vapor, ao

desenvolvimento dos meios de transporte, fator fundamental como instrumento que permitia a expansão do mercado económico, à grande quantidade de matérias-primas, como o carvão e o ferro, e á grande quantidade de mão-de-obra disponível.

No que diz respeito às alterações sociais, a Revolução Industrial, aliada às grandes transformações agrícolas, veio alterar profundamente as condições de vida dos trabalhadores, provocando uma intensa afluência da população rural para as cidades. Francisco Keil do Amaral (1945) refere que as indústrias foram colocadas ao serviço dos capitalistas e libertadas, através da invenção da máquina a vapor e da exploração dos jazigos de carvão, necessitando de se instalar junto a cursos de água e a grandes áreas florestais, de onde retiravam grande força motora. Estas eram localizadas perto dos aglomerados urbanos, onde a mão-de-obra era mais barata. O autor refere também que uma grande quantidade de pequenos agricultores foram expropriados das suas terras, em benefício dos grandes proprietários rurais, e devido à concorrência das industrias "(...)*não tiveram outro remédio senão vir engrossar a massa de operários dessas mesmas fábricas cujos donos os haviam arrancado aos seus tradicionais modos de vida."* (Amaral, 1945, p.16)

O forte crescimento da cidade que segundo Lamas (2007), está aliado ao crescimento abrupto da população cria uma necessidade de crescimento caracterizado pelo desequilíbrio existente entre a oferta e a procura de alojamento. A construção dos novos bairros é marcada pela despreocupação com a arte urbana e arquitetura, surgindo grandes extensões de loteamentos que se repetem exaustivamente (Lamas, 2007). A cidade passa assim a desenvolver-se *"(...) por extensão de loteamentos e de construções, e não pela organização do espaço urbano" (Lama,* 2007, p.208). A cidade entra assim numa situação de caos, emergindo uma necessidade de conceber uma metodologia urbanística (Benevolo, 1987).

Com o fim da Guerra Anglo-Americana em 1815, Inglaterra depara-se novamente com uma série de problemas políticos e demográficos, pois a contínua implementação da indústria tinha modificado a distribuição dos

habitantes no território. As cidades deparam-se com uma nova crise, a necessidade de novos locais de fixação aliada à ausência de providencias adequadas. As populações provenientes do campo na procura dos *" (...) aglomerados industriais ficavam alojadas em espaços vazios disponíveis dentro dos bairros antigos, ou nas novas construções erigidas na periferia* (...)" (Benevolo, 1987; p.34), as novas construções foram-se repetindo inúmeras vezes, formando extensíssimos bairros em torno da cidade antiga (Benevolo, 1987).

A construção dos novos bairros habitacionais começa a esboçar um quadro caótico, onde os bairros são construídos próximos dos locais de trabalho, onde oficinas e casa coabitam o mesmo ambiente, perturbando-se mutuamente. Este quadro é caracterizado pela sua contínua mutuação em que *"as oficinas transformam-se e ampliam-se, as casas são demolidas e reconstruídas, as orlas da cidade avançam para o campo sem se ordenarem num equilíbrio definido"* (Benevolo, p. 36, 1987).

Paralelamente surgem no final do Século XVIII os bairros dos operários, um novo modelo de ocupação do solo que se denominava de "subúrbio romântico planeado anglo-americano". Estes subúrbios albergavam as classes mais abastadas, surgindo de um movimento elaborado pelas elites Londrinas que transferiram as suas residências para as suas casas de campo, que posteriormente tinham construído nos arredores da cidade. Este movimento acaba por dar origem, em 1820, ao "Park Village", a primeira experiência planificada de raiz da autoria de John Nash, onde foi testada uma fórmula suportada pelo modelo Anglo-Americano das "casas no parque".

A nova cidade sofre assim consequentes transformações paralelamente à cidade antiga que se modifica lentamente. A cidade antiga, *" (...) que podia a qualquer momento considerar-se imutável por tempo indefinido"* (Benevolo, 1987, p.24), estava ligada à imposição de uma forma que estava preparada para receber crescimentos futuros, mas sem modificações da mesma. A cidade clássica estava assim mascarada pelos últimos produtos da tradição clássica, que se debatiam com as

necessidades da nova cidade, impedindo um contacto entre a cidade antiga e o ambiente formado pela revolução industrial (Benevolo, 1987).

A Revolução Industrial, e as suas consequências alteraram profundamente as cidades. O sucessivo aumento da produção e da oferta de trabalho provoca uma grande afluência à cidade da população oriunda do campo, que procura na industria uma oportunidade de emprego e melhores condições de vida. No entanto, a cidade não se encontra preparada para acolher a população e grupos de especuladores dão início à construção de habitações, originando os bairros operários denominados na Inglaterra de slums. Com o aumento da densidade populacional, inicia-se o processo de suburbanização: a periferia que envolve a cidade antiga, vê todo o seu espaço disponível ocupado, nomeadamente as suas zonas verdes, jardins a serem substituídos por novas construções e remendos (Benevolo, 1997), e as condições de habitabilidade tornam-se precárias e insalubres.

Os bairros construídos caracterizam-se pela falta de espaço que impede a eliminação dos refugos e o desenvolvimento das atividades ao ar livre *"por falta de espaços públicos e jardins, exiguidade e má qualidade dos edifícios, falta de higiene, luz e ventilação"* (Benevolo, 1997, p.565). Engels, numa descrição que faz de Manchester, diz que ali "termina toda a aparência de cidade" e "não cresce nem um fio de relva" (Benevolo, 1997, p.566).

A cidade encontra-se assim perante um *"desequilíbrio entre a oferta e procura de alojamento*" (Lamas, 2007, p.208), originando um crescimento desequilibrado da cidade, onde esta se desenvolve *"por extensão de loteamentos e de construções, e não pela organização do espaço urbano"* (Lamas, 2007, p.208).

As cidades crescem sem uma direção específica à sombra da localização das indústrias e dos interesses especulativos da construção massiva de bairros para as classes trabalhadoras. A cidade tradicional degrada-se e perde todo o equilíbrio com o meio natural. Embora existam algumas ações por parte das administrações locais, numa tentativa de resolver os

problemas existentes na cidade, a maior parte não surte grande efeito. No entanto, durante a mesma época, surgem também as teorias e a influência dos pensadores dos problemas urbanos. *"(...) Algumas destas ideias estavam desenvolvidas no final do séc. XIX, e uma grande parte foi tornada pública no final da Primeira Guerra Mundial. No entanto, com a exceção de algumas experiências de pequena escala até 1939, maior parte da influência nas políticas práticas e no desenho apenas começou a partir de 1945*" (Hall, p.42, 1977).

Os problemas emergentes da cidade industrial conduzem ao descontentamento social e a uma procura de soluções para a cidade existente. Deste modo, inicia-se uma tentativa de melhoria da cidade, iniciando pela sua higienização. As primeiras respostas para o melhoramento da cidade surgem no século XIX através do socialismo utópico, por meio de críticas, denúncias e modelos de cidade.

As novas respostas para a cidade englobam uma nova organização social, uma nova estrutura do território englobada em outra morfologia urbana e construtiva (Lamas, 2007).

As respostas à cidade Industrial

O industrial Inglês Robert Owen (1771-1858) preconiza a sua resposta, onde se empenha na melhoria da qualidade de vida dos trabalhadores, através da redução das horas de trabalho, da prática da escolaridade obrigatória, e do aperfeiçoamento do habitat, com base numa cidade-modelo situada num espaço verde (Choay, 2005). O seu modelo de cidade consiste no estabelecimento de pequenas comunidades rurais repartidas pelo espaço verde, pequenas cidades industriais auto-sustentáveis, como Owen as denomina (Choay, 2005). Deste modo, o modelo proposto localiza-se num terreno agrícola com cerca, onde Owen propõe a disposição das habitações num quadrado, para cerca de 1 200 pessoas, em que a zona central é ocupada por edifícios públicos e zonas verdes destinadas ao lazer e desporto. Os edifícios, para além de serviços,

englobam alguns equipamentos como escolas, biblioteca e um centro de encontro, que constitui o centro. No perímetro externo desenvolvem-se as áreas de habitações, onde os jardins destas e um anel de ruas isolam todo o tipo de estabelecimentos industriais e rurais (Benevolo, 1997; Choay, 2005).Owen apresenta o seu plano entre 1817 e 1820 ao governo inglês, no entanto, este é reprovado.



Figura 2.1- Falanstério de Charles Fourier

Entretanto em França, Charles Fourier (1772-1837), um escritor que defende um novo sistema filosófico e político, e que acredita que a reestruturação da sociedade através da associação e cooperação é a cura para a doença passageira que é civilização existente, assenta a sua proposta num grande edifício, o Falanstério, nem urbano nem rural, no qual deve habitar um grupo de 1 620 pessoas de diferentes estratos sociais, a falange (comunidade), implantado num terreno com 250 hectares (Benevol,1997). Segundo Choay (2005), o modelo de habitação coletiva de Fourier carateriza-se pela negação da família, pela ruptura com os modelos passados, pela introdução da natureza no modelo e essencialmente pela visão funcionalista com o início do zonamento funcional. O edifício apresenta já uma separação de funções, por alas e pisos, separando os serviços, equipamentos, oficinas, habitações e zona para visitantes. No piso térreo existe um pátio central e pátios fechados de menor dimensão, de modo a não terem vista para o campo, que funcionam como jardins de Inverno e passagens fechadas para as carroças. O pátio central consiste no elemento de separação entre o edifício principal e os estábulos, celeiros e lojas. No primeiro piso, encontram-se as galerias cobertas e climatizadas que fazem toda a comunicação interna, substituindo as ruas (Benevolo, 1997; Choay, 2005).

Segundo Benevolo (1997) entre 1830 e 1850 existem várias tentativas de colocar este modelo em prática por parte de alguns países. No entanto, o Falanstério é apenas uma parte de um ideal maior, ou seja, uma peça de uma cidade ideal, que iria multiplicar-se nessa cidade e gradualmente, através de um grande número de Falanstérios, substitui-la (Miles, 2008). Essa cidade divide-se em três anéis concêntricos de dimensões distintas adaptadas às construções nelas inseridas, separados por plantações rasteiras e relvados. O primeiro anel é a cidade central, o segundo, destinado aos grandes edifícios fabris e arrabaldes e o terceiro às grandes avenidas e subúrbios. Todas as casas são isoladas, tendo os jardins ou pátios permeáveis, no mínimo a mesma área da superfície impermeabilizada pela construção. O espaço vazio permeável é o dobro e o triplo, no segundo e terceiro anel, respectivamente. O espaço entre os edifícios deve ter pelo menos metade da altura deste, nas fachadas laterais, e os edifícios localizados nas ruas, não devem exceder em altura a largura desta, reservando um ângulo de 45 graus na fachada frontal, promovendo assim a ventilação e isolação. As ruas devem ter como ponto de fuga elementos como monumentos ou paisagem rural, algumas serão curvas, para quebrar as formas retas sendo metade arborizadas com espécies variadas. Existem ruas pedonais, com a mesma largura das outras, no entanto, parte da largura destas é ocupada por relvado (Choay, 2005).

Owen e Fourier recusam a cidade existente e o seu caos, consequência também da sua estrutura orgânica, propondo um modelo de cidade do futuro, inserido num sitio amplamente aberto, rasgado por espaços vazios e verdes, com um traçado de acordo com uma análise e categorização das funções humanas, onde o racionalismo, a ciência e a técnica resolvem todos os problemas da cidade. Estas premissas, segundo Choay, constituem a base do urbanismo progressista (Choay, 2005).

Victor Considérant (1808-1893) e Jean Baptiste Godin (1819-1888) influenciados por Fourier, propõem edifícios inspirados no Falanstério, como a colónia da Reunião, e o Familistério de Guise, respectivamente (Choay, 2005). O Familistério, é colocado em prática em Guise, apresenta

particularidades mais modestas, e foi inserido isoladamente num parque circundado pela enseada de um rio (Benevolo, 1997). É composto por um edifício principal com três blocos fechados e edifícios anexos, onde se localizam os equipamentos e serviços, bem como, pátios fechados e ruas-galeria, onde as pessoas convivem. Os constituintes principais do Familistério assentam na higiene, ar e luz, convivência e vida social, estimulação intelectual e educação. Godin preconiza essa luz e ar através dos jardins que circundam o edifício, defendendo que a jardinagem é um recurso atrativo e essencial na educação (Godin in Choay, 2005).

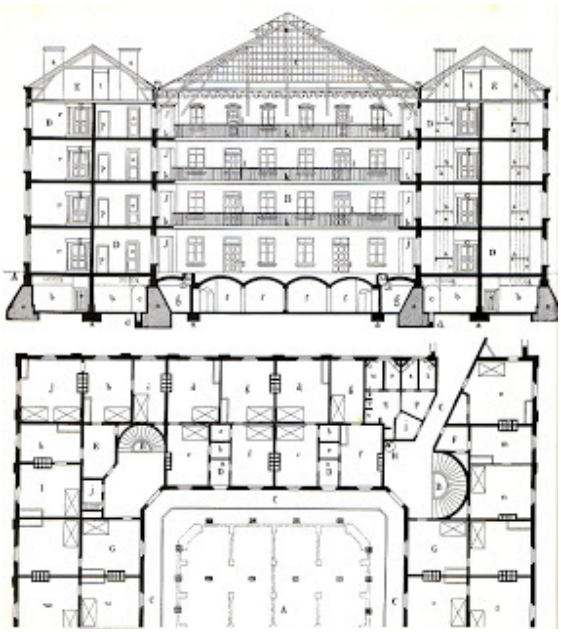


Figura 2.2- Familistério em Guise (França) de Jean Baptiste Godin

Paralelamente surge outra resposta ao estado de insalubridade da cidade, através de Benjamin Richardson (1828-1896). Este devido à sua preocupação com a saúde pública e o estado da cidade, desenvolve num livro (1876) um modelo utópico de cidade para 100 000 habitantes, à qual chama Hygeia (Choay, 2005). Hygeia ocupa um terreno com 1 600 hectares, com cerca de 20 000 casas. As casas possuíam quatro andares no máximo, cada uma com um máximo de quinze apartamentos. Todas as traseiras possuíam jardim e terraço. A cidade é cortada por duas grandes ruas principais no sentido Este-Oeste, existindo em cada uma, uma via-férrea para o tráfego pesado. Outras ruas cortam as principais no sentido Norte-Sul, assim como as secundárias que são paralelas a estas, são

ladeadas por árvores e bastante largas, promovendo uma boa insolação e ventilação, também devido à baixa altura das construções. Os edifícios públicos, os serviços e os equipamentos, são *"independentes, formando pedaços de ruas e ocupando a posição de várias casas. São cercados por um jardim e contribuem não só para a beleza da cidade, mas também para a sua salubridade"* (Richardson in Choay, 2005, p.100). Nas ruas principais, localizado de forma equidistante, em vinte locais, encontra-se um prédio isolado envolvido por terreno, que corresponde ao hospital modelo, que se decompõe em pequenas instituições (Choay, 2005).

Entretanto, ainda dentro das críticas e soluções utópicas, mas numa perspectiva distinta das anteriores, John Ruskin (1818-1900) e William Morris (1834-1896) criticam as carência do planeamento urbano e cidade inorgânica, incoerente, desintegrada, defendendo um ideal nostálgico da organicidade e diversidade, da harmonia das ruas e cidades do passado, sendo estas as bases do urbanismo culturalista (Choay, 2005).

Morris (Choay, 2005) critica ainda o fourierismo apontando que o modo de vida implantado apenas pode ser concebido por pessoas envoltas de pobreza. Defende também a recuperação e regeneração dos centros antigos, assim como a supressão da diferença entre a cidade e o campo, e a salvaguarda do ambiente natural. A renovação de Paris é levada a cabo durante o Segundo Império (1851-1870), tendo várias situações positivas a seu favor: a ambição de Napoleão de *"tornar Paris a mais significativa cidade do mundo"* (Howard, 2002, p.32), a capacidade do Presidente de Haussman (1809-1891) e a existência de duas leis recentes, a da expropriação (1840) e a sanitária (1850). Esta renovação pretende dar resposta aos problemas de insalubridade e congestionamento da cidade, através da busca da regularidade e de uma imagem moderna, revalorizando os monumentos através da sua localização estratégica.

A circulação é o elemento base do Plano de Haussman: dando continuidade às linhas barrocas do passado são executadas novas ruas que rasgam o tecido medieval, fazendo desaparecer algumas das suas ruas antigas (Benevolo, 1997). A cidade é assim cortada por eixos

ortogonais que se cruzam numa zona central. O sistema viário é completado por doze avenidas que se prolongam até à periferia e ao campo, com o objectivo de facilitar futuras expansões urbanas. A cidade estende-se, assim, até às fortificações externas. São ainda propostas avenidas que circundam o centro e ligam os vários sectores da cidade, principalmente as estacões ferroviárias (Benevolo, 1997; Howard, 2002). É proposta uma eficiente inserção no tecido urbano de novos equipamentos e serviços que visam responder às novas necessidades da população, tais como, o aqueduto, gás, iluminação, rede de transportes públicos, escolas, hospitais e nomeadamente parques públicos (Benevolo, 1997).

Segundo Ottoni (Howard, 2002, p.36) o Plano de Haussman inspirou intervenções noutros países, como por exemplo Viena, onde foram derrubadas as muralhas antigas e substituídas por um anel verde, o Ringstrasse (1873-1914), onde se localizam isolados relativamente à cidade, novos equipamentos e serviços. A intervenção de Haussman e o Ringstrasse de Viena inspira ainda, no início do primeiro quartel do séc. XX, a criação de um movimento nos EUA, que assenta no embelezamento das cidades, cujo percursor é Daniel Burnham (1846-1912) responsável pelo plano de Chicago (1909), obra-prima deste movimento que se denomina de City Beautiful e que influencia grandemente o desenho urbano europeu nos anos 20 e 30 (Lôbo, 1995).

Cidades como Paris e Barcelona também sofrem intervenções, mas, neste caso, trata-se de um plano de expansão, levado a cabo por Ildefonso Cerdá em 1859, sendo também realizado em Madrid com o Plano Castro. O Plano de Cerdá foi pensado para albergar 800 000 pessoas e alterou a cidade de Barcelona para cidade atual. Caracteriza-se por possuir uma visão conjunta da cidade, com vista a resolver os problemas de higiene, mobilidade, densidade e desenvolvimento económico. O desenho da nova cidade assenta num conjunto de elementos que formam uma estrutura de conjunto, a rede viária e os seus cruzamentos, os nós, e os quarteirões, ao que se denomina de “ilha”', onde se localizam os edifícios, equipamentos e espaços verdes. O Plano consiste numa quadrícula regular formada por vias com 20 m de largura e quarteirões com 113m de lado, que formam,

num conjunto de nove, um quadrado com 400 m de lado (Lamas, 2007). Contudo esta quadrícula é talhada por vias diagonais que se encontram numa grande praça. Esta nova malha envolve a cidade antiga que chega a ser atravessada por algumas vias que dão continuidade aos eixos da expansão.

Embora o Plano consista numa malha ortogonal que forma quarteirões regulares, Cerdá propõe uma variedade de formas de ocupação destes. No entanto, a nova cidade é construída segundo a forma clássica (Carvalho, 2003). Para além da estrutura viária que preconiza, Cerdá propõe igualmente um sistema de parques e jardins com o propósito de funcionarem como espaços de ar puro (Mendoza, 2003).

Arturo Soria y Mata (1844-1920), apresenta a Cidade Linear, como o seu modelo numa revista em meados de 1882, desenvolvendo-o em projeto até 1892. O modelo tinha como base urbanizar o campo e ruralizar a cidade, agrupando num mesmo espaço, campo, indústria, serviços e residências. O modelo conceptual da cidade baseia-se na organização de quarteirões regulares ao longo de uma via central de circulação rápida proveniente de uma cidade já existente, apresentando-se, segundo Soria y Mata, como uma cidade-jardim linear, que oferece uma fácil acessibilidade entre a cidade e o campo e um método de crescimento simples, através da adição de quarteirões ao longo da via, em contraposição com o método de crescimento da cidade-jardim de Howard (Hall, 1977; Hall, 2002).

5.1.1.2. Pós Revolução Industrial

A Revolução Industrial introduziu as primeiras grandes mudanças estruturais da cidade (Lamas, 2007). O final do século XIX, até à Primeira Guerra Mundial (1914-1918), é marcado pelas mudanças profundas sentidas nas cidades europeias a nível, social, económico e urbanístico, alcançando grande complexidade morfológica, através das inovações em infraestruturas, serviços e equipamentos, e novas tipologias espaciais. Esta época é marcada pela autonomia do urbanismo, como disciplina, do

conhecimento e intervenção na cidade.
As primeiras soluções para a resposta ao caos imposto pela cidade industrial, surgiram através de várias propostas, pelos que viriam a ser chamados de utopistas, como Robert Owen, Fourier, Jean Consideránt, Jean Baptiste Godin, Soria y Mata, entre outros.

As respostas do fim do século XIX à 1ª Guerra Mundial:
(1914-1918)

No final do século XIX, um arquiteto denominado Sitte (1843-1903), publica uma obra, “Der Stadtebau nach seinen Kunstlerischen Grundsatzen” (1889), na qual desenvolve uma teoria e um modelo de cidade ideal. Esta obra influencia muitos urbanistas germânicos e exerce uma grande influência na realização das cidade-jardim britânicas e no urbanismo culturalista anglo-saxão. As suas soluções são vistas por alguns como sendo de caráter humanista (Geddes e Mumford) e por outros (Le Corbusier) retrógradas e nostálgicas do passado (Choay, 2005). Sitte preconiza uma solução assente em três objetivos: eliminação do sistema moderno de construir cidade, baseado na regularidade; recuperação do que resta das cidades antigas; aproximação e adaptação à realidade moderna dos modelos antigos nas novas criações. Critica a maneira como os locais públicos, tais como o fórum, o mercado, e a praça, são executados pelo sistema moderno, não servindo as necessidades das pessoas e da cidade, fortalecendo a ideia ao dizer que relativamente às praças a "*sua única razão de ser consiste em proporcionar mais ar e mais luz e em romper com a monotonia dos oceanos de casas (...) elas servem no máximo como locais de estacionamento e não têm nada a ver com as casas que dão para elas (...) em resumo, falta animação precisamente nos lugares onde na Antiguidade, ela era mais intensa – perto dos edifícios públicos*" (Sitte in Choay, 2005, p.206, 208). No seu livro, propõe uma reforma na organização das cidades modernas, consistindo um dos pontos fundamentais, a elaboração de planos de extensão de cidade preparados de modo inteligente, com: estudos preparatórios, constituídos por um bom programa de execução, onde é calculado aproximadamente o crescimento

da população num período de cinquenta anos; um estudo de circulação; assim como um estudo do tipo de construções a executar e o modo de as dispor na cidade, quer espalhadas de acordo com a sua função, quer em bairros com mistura de usos. Defende a ideia que os *"jardins devem ser espalhados, mas, em compensação, os edifícios importantes devem ser agrupados*"(Sitte in Choay, 2005, p.216), havendo a carência de praças, que deverão ser agrupadas, tendo cada uma delas uma identidade própria, e que as irregularidades existentes devem ser mantidas em detrimento da aspiração da simetria. O objetivo do plano consiste no ideal de proporcionar a cada cidade uma praça original, onde todos os edifícios importantes estejam reunidos, uma praça ou um bairro, com identidade, um espaço que as pessoas gostem e com o qual se identifiquem (Choay, 2005).

A cidade-jardim consiste, então, numa pequena comunidade concentrada e auto-suficiente com cerca de 30 000 pessoas na cidade e 2 000 na zona agrícola (Howard, 2002; Choay, 2005), assente na indústria e agricultura local, e com uma população residente limitada em termos de densidade e número (Mumford, 1956). A cidade-jardim era baseada na elevada densidade residencial. Assim, quando a cidade crescesse até ao limite estabelecido, ela deixaria de crescer e seriam criadas outras pequenas cidades auto-suficientes em redor da cidade principal, mantendo as características desta, e estando a pouca distância da mesma. Consistiria num crescimento por adição de células numa complexa aglomeração de cidades, tendo como pano de fundo o campo (Hall, 1977; Howard, 2002; Choay, 2005). As cidades seriam envolvidas por um cinturão verde, de forma a evitar o desenvolvimento da cidade de forma desorganizada, e teriam ligações rápidas entre si e com a cidade central, através de caminhos-de-ferro e elétricos, facilitando a mobilidade dos habitantes de todo o conjunto de cidades, aliás a distância de cada cidade ao centro da cidade principal, não seria maior que 5 quilómetros (Howard, 2002; Choay,2005).

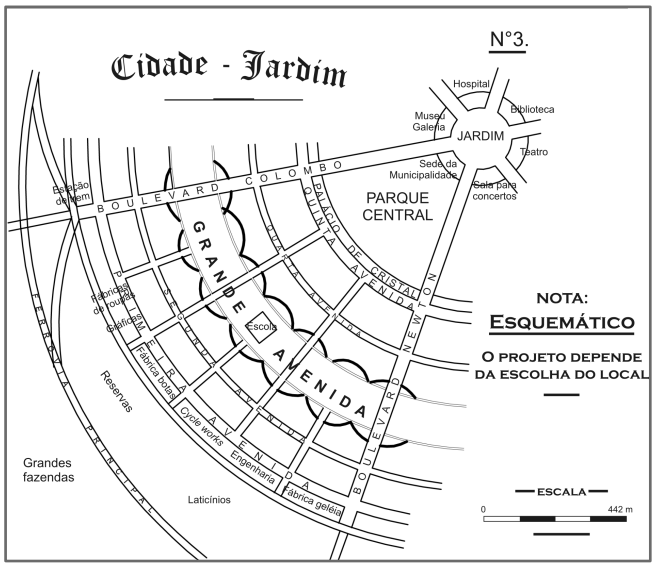


Figura 2.3- Esquema da cidade-jardim de Ebenezer Howard

Este modelo assenta em pontos a destacar, como, o facto de se estar na presença de uma cidade, e de um contínuo urbano, com uma grande presença de espaços verdes, através do cinturão verde interior, o parque e o espaço agrícola envolvente, não havendo uma mistura de cidade-campo (Carvalho 2003). A cidade-jardim assenta deste modo numa cidade de tamanho definido e onde subsiste um equilíbrio funcional entre cidade e o campo (Fadigas, 1993).

Após algumas experimentações o autor da cidade-jardim Ebenezer Howard e as suas teorias começam a influenciar o urbanismo de vários países no inicio do séc. XX, possuindo vários continuadores, entre eles Raymond Unwin (1863-1940), que com Barry Parker, constrói mais tarde um subúrbio-jardim em Londres (1905-1909).Mas é após a 2ª Guerra Mundial que a teoria da cidade-jardim de Howard começa a reproduzir-se, principalmente na Grã-Bretanha. O plano de produzir este modelo de cidade em grande escala avança, com o objectivo de evacuar a população dos centros urbanos sobrelotados, sendo promovida a criação de uma série de novas cidades, seguindo os ideais da cidade-jardim (Mumford, 1956; Howard, 2002; Carvalho, 2003). Desta forma, a proposta da cidade-jardim de Howard, torna-se uma solução exequível na resposta aos problemas da cidade industrial.

Contemporaneamente a Howard, surge Tony Garnier (1869-1948) defensor dos ideais progressistas que executa um papel primordial na origem do urbanismo e arquitetura moderna (Choay 2005). Garnier dedica-se também à elaboração de um plano de uma cidade modelo, terminando-o em meados de 1901, sendo somente divulgada em 1917 no seu livro. Os princípios básicos da cidade, assentam na análise e separação das funções urbanas, através do zoneamento, na "*organização da cidade a uma escala macro, como uma cidade linear, centrada em eixos viários, nomeadamente no caminho-de-ferro e consequente sucessão de estacões*" (Carvalho, 2003, p.95), e na importância dos espaços verdes, como elementos isoladores. A padronização dos diferentes tipos de edifícios surge também como principio básico, bem como, a utilização de novos materiais, nomeadamente o betão armado (Choay 2005). Na visão de Garnier, "*A Cidade Industrial terá sido o ponto de referência para aqueles que, sem visionarem a ruptura com a cidade tradicional, propunham a sua evolução e adaptação"* (Lamas, 2007, p.268).

Garnier propõe uma cidade média, para 35 000 habitantes, implantada entre uma zona montanhosa e uma planície por onde passa um rio. Os bairros residenciais organizam-se por quarteirões com 150 x 30m, que se subdividem em lotes de 15x15m, com um lado virado para a rua. A superfície construída deverá ser inferior à metade da superfície total do terreno, desenvolvendo-se no restante terreno do lote um jardim público que envolve as construções até à rua, existindo assim, uma passagem livre de acesso à construção situada atrás da primeira, permitindo o atravessamento em qualquer sentido, sem a necessidade de passar pela rua, e o usufruto do jardim por parte de todos os residentes (Garnier in Choay, 2005).



Figura 2.4- Imagem da cidade proposta por Garnier

Segundo Lamas (2007), **Garnier** propõe a permanência da relação entre o traçado, a rua, o lote e o edifício, sendo a organização do espaço definida pela arquitetura. No que concerne aos serviços e equipamentos, Garnier propõe, no centro da cidade, um espaço destinado ao que ele denomina de estabelecimentos públicos, e que formam três grupos: os serviços administrativos e salas de assembleias; as coleções, que englobam museus, biblioteca, salas de exposições; e os estabelecimentos desportivos e de espetáculos (Garnier in Choay, 2005).

Espalhadas pelos bairros, em locais convenientemente escolhidos, localizam-se as escolas primárias, dentro das quais existe uma rua ajardinada que separa as diferentes classes e serve de recreio. No extremo Nordeste da cidade situam-se as escolas secundárias. A estacão disponibiliza igualmente alguns serviços, e localiza-se no cruzamento da avenida que sai da cidade com as ruas que conduzem à cidade velha, existindo na praça à sua frente um mercado ao ar livre. O bairro anexo à estacão é constituído por hotéis, grandes lojas, e outros serviços, ficando o resto da cidade desocupada de construções em altura (Garnier in Choay, 2005).

5.1.1.3. A Cidade Moderna

"La ciudad del Movimento Moderno conjugó el paradigma higienista de la luz, el sol, el aire y los espacios libres con el protagonismo plástico del bloque abierto, los principios del "zoning" y la desaparición de la calle corredor" (Tarduchy, 2011).

Lamas (2007), refere que para a compreensão da configuração da génese da cidade moderna, e das criticas que lhe são geradas, é necessário a divisão em dois períodos. O primeiro período acontece entre a primeira e segunda Guerra Mundial (1914-1945), e o segundo período entre o fim da segunda Guerra Mundial e a década de 70. O primeiro período é caracterizado pelas formulações teóricas e experimentações, onde os arquitetos contestam a urbanística formal, e pelo planeamento de uma nova estrutura morfológica da cidade. É neste período que se formulam todas as experiências de abolição e renúncia do quarteirão, da rua e até da praça, e em substituição propõe outras tipologias como a torre, a banda e o bloco, a cidade passa a dividir-se por zoneamentos rígidos. O movimento moderno, era assim marcado pela ligação da arquitetura ao urbanismo (Lamas, 2007).

O segundo período é marcado pelo fim da segunda Guerra Mundial e pela necessidade de reconstrução das cidades aliado as necessidades habitacionais (provenientes da guerra e da industrialização, entre outros fenómenos sociais). A reconstrução das cidades é marcada pela necessidade de regeneração dos centros urbanos através da construção de habitações e bairros, num curto espaço de tempo e em grandes quantidades .

As soluções viriam a ter outras respostas no inicio do séc. XX, através por exemplo, do pensamento culturista que ganha forma no final do século XIX e início do século XX, através da primeira resposta de carácter pratico à problemática da cidade industrial, dada por Ebenezer Howard (1850-1928), considerado o pai da cidade-jardim.

As respostas modernistas

Assim como o movimento culturalista, no início do séc. XX o movimento moderno e designadamente os ideais progressistas inspiram vários profissionais, nomeadamente Walter Gropius (1883-1969), o fundador da Bauhaus, que segundo Choay (2005) exerce uma influência ideológica sobre a arquitetura e o urbanismo, comparável à de Le Corbusier.

É com a influência de Gropius que a arquitetura americana adere, depois da 2ª Guerra Mundial, ao estilo internacional. Este estilo é usado na construção moderna e baseia-se na *"exatidão e rigor formal, simplicidade dentro da diversidade; estruturação das unidades construtivas conforme às funções respectivas dos edifícios, das ruas, dos meios de transporte; limitação a formas-tipo, de base, que são classificadas e repetidas*" (Gropius in Choay, 2005, p.177). Para Gropius a residência é a célula-tipo de uma unidade superior que é a rua, e a cidade deve ser homogénea, através da repetição de elementos arquitectónicos estandardizados, e ter uma estrutura mais dilatada, mas não dispersa, devendo ser executadas simultaneamente construções horizontais nas zonas suburbanas, e verticais nos centros urbanos densificados de dez andares, que têm vantagens no aumento de espaço vital, favorecendo os ganhos de sol, luz e ar, devido ao distanciamento entre construções, e aumentando o espaço para estacionamentos e localização de comércio. Porém, também Gropius sente a necessidade de cidades mais verdes e da reconciliação entre a cidade e o campo, defendendo, a criação de *"cidades verdes disseminadas num campo urbanizado"* (Gropius in Choay, 2005, p.180) isto é, unidades de escala mais humana dispersas pela região, como resposta ao crescimento urbano, aliviando assim os grandes centros. Estas cidades estabeleceriam a reconciliação entre a cidade e o campo e consistiriam na base de uma estrutura urbana regional (Gropius in Choay, 2005).

Porém, apenas em 1928 é que o modelo progressista é bastante divulgado através do grupo C.I.A.M. (Congresso Internacional de Arquitetura Moderna), que em 1933, no IV Congresso decorrido em Atenas com o

tema, A Cidade Funcional, elabora a Carta de Atenas apenas publicada em 1943, onde expressa e delineiam os ideais progressistas. Os princípios da Carta de Atenas assentam no sol, espaço verde e em quatro funções chave: habitar, trabalhar, recrear-se e circular. Porém se por um lado, as preocupações higienistas levavam à exigência de luz, contudo, o modo de fornecer estes elementos era desligado do suporte físico e biológico (Magalhães, 2001; Choay, 2005). O grande divulgador da Carta de Atenas, redigindo o seu texto final, é Le Corbusier (Carvalho, 2003; Lamas, 2007).

Le Corbusier (1887-1965), embora na prática tenha tido poucas realizações, é um divulgador dos ideais do urbanismo progressista, assim como Garnier e Gropius, organizando a sua cidade segundo o principio de zoneamento, ou seja, classificação das funções urbanas, e também da criação de modelos funcionais, standardização e racionalização do habitat colectivo, e multiplicação dos espaços verdes (Carvalho, 2003; Choay, 2005). Corbusier culpabiliza o traçado não geométrico da cidade, pelo estado em que esta se encontra, criticando a cidade onde tudo se confunde e cresce num ambiente caótico onde *"se acumulam os imóveis, se enlaçam ruas estreitas repletas de barulho, de cheiro a gasolina e de poeira"* (Corbusier in Choay, 2005, p.184). Fortalece a sua ideia dizendo que as *"condições naturais foram abolidas! A cidade radiocêntrica industrial moderna é um câncer que vai indo bem"* (Corbusier in Choay, 2005, p.185). Critica igualmente a cidade-jardim, denominando-a de *“grande dispersão de pânico*” (Carvalho, 2003, p.99). Assim, os princípios de Corbusier baseiam-se em três pontos: na critica do não funcionamento da cidade tradicional e congestionamento dos centros, no paradoxo que o congestionamento é resolvido aumentando a densidade e, por último, a preocupação da distribuição de densidade dentro da cidade (Hall, 1977). Através de uma categorização da população, Corbusier propõe um programa de urbanismo com o objectivo de limpar e simplificar a cidade, no qual o centro consiste apenas no local de trabalho para cerca de 800 000 pessoas, esvaziando-se à noite, já que uma parte dessas pessoas habita na zona residencial urbana e a restante é absorvida pelas cidades-jardim.

Este programa fixa as linhas orientadoras do urbanismo moderno (Corbusier in Choay, 2005, p.187). Deste modo, em 1930 Le Corbusier elabora a sua tese, que denomina de Ville Radieuse (Cidade Radiosa). Com as novas técnicas e materiais de construção ele pretende abrir as fachadas para o ar e o sol, deixando o solo livre ao fazer das coberturas um novo solo. Extingue a rua e a sua vida, os pátios, as praças e pretende transferir para os terraços, os cafés, comércio e locais de lazer onde pequenas passagens estabelecem a circulação (Corbusier in Choay, 2005). A cidade radiosa desenvolve-se assim num terreno plano, uma vez que é necessário construir geometricamente e ao ar livre e para Corbusier *"construir ao ar livre significa substituir o terreno irregular, insensato (...) por um terreno regular"* e longe do rio (Corbusier in Choay, 2005, p.194).

A cidade é dividida segundo a classificação da população (urbanos, suburbanos e mistos), separação de funções (trabalho, habitação e lazer) e funcionalidade. Nela distinguem-se dois meios desvinculados por uma zona de extensão e proteção, a zona feudatária, bosques e prados. Um dos meios é a cidade, o centro organizado e compacto, o outro a cidade jardim, o cinturão extensivo e flexível (Corbusier in Choay, 2005). De modo a responder à necessidade do aumento da densidade, do aumento dos espaços verdes, e à diminuição do itinerário a percorrer, Corbusier, com base nos novos materiais e técnicas, sugere a construção em altura, *"longe das ruas, com as janelas dando para parques extensos"* (Corbusier in Choay, 2005, p.194), sendo a unidade de habitação o elemento morfológico de organização da cidade (Lamas, 2007).

Assim as edificações distanciam-se do solo, ficando livres entre pilares, desenvolvendo- se o primeiro piso a 3 m de altura. A unidade de habitação têm 50 m de altura, ocupando uma pequena área de solo, 25 hectares, em contraposição com os 200 hectares da cidade- jardim, estão afastadas umas das outras cerca de 150 a 200 m, e são envolvidas por espaços públicos e jardins. A circulação é efectuada por meio de ruas interiores, ruas-galeria (Corbusier in Choay, 2005). No que refere à circulação viária, Corbusier elimina o conceito de rua- corredor, deixando esta de ser um elemento estruturante da cidade, e aposta na rapidez da circulação viária

através da segregação e especialização de vias e da geometria, uma vez que defende que a cidade moderna é composta por linhas rectas e as vias constituem o *"sistema sanguíneo e respiratório (...) capazes de regular a circulação moderna"* (Corbusier in Choay, 2005, p.188). Deste modo, sugere três tipos de rua: no subsolo, onde circulam os transportes pesados de cargas e descargas rodeados de espaço verde; ao nível do primeiro piso têm acesso dos automóveis, peões e bicicletas, e a um nível sobrelevado, os viadutos, com sentido Norte-Sul e Este-Oeste, o grande autódromo de atravessamento, para veículos rápidos. Existe apenas uma estacão localizada no centro, que faz a comunicação com todos os meios de transporte, inclusive os aéreos (Corbusier in Choay, 2005).

Carvalho (2003) afirma que se distinguem dois momentos relativos ao modelo escrito na Carta de Atenas, o primeiro desde o início do século XX até á 2ª Guerra Mundial, que assenta basicamente em utopias e algumas realizações, e onde se destacam, os já mencionados, Garnier, Gropius e Le Corbusier, e um segundo momento, no pós-guerra até aos anos 70, com a adoção intensiva do modelo, devido à necessidade inerente de construir rápido e economicamente. É neste momento o modelo assume a internacionalização.

No entanto, o modelo preconizado na Carta de Atenas começa a ser criticado a partir dos anos 60, tendo sido a abolição da rua e das praças, a sua banalização e os resultados apresentados, os principais motivos desta crítica. Aliás no início dos anos 70 o urbanismo moderno começa a perder força outorgando lugar à criação do Novo Urbanismo e à nostalgia pela cidade antiga (Carvalho, 2003; Lamas, 2007).

Contemporaneamente a Le Corbusier mas expondo uma perspectiva totalmente distinta da culturalista e da progressista, encontra-se o Arquitecto Frank Loyd Wright (1869- 1959), considerado teórico da dispersão e antiurbanista, e cuja influência se espalha pelo mundo a partir de 1911, contudo mais discretamente que a dos arquitetos europeus. Os conceitos de liberdade total, individualidade e de espaço orgânico são elementos inspiradores em toda a sua obra. Apresenta o seu modelo

utópico, Broadacre City, em 1934, através de uma maquete gigante e da publicação de três livros (Choay, 2005). O nome do modelo provém da ideia de um acre por indivíduo, e a cidade natural da liberdade do espaço consiste num híbrido urbano-rural de baixa densidade residencial, em que as construções de linhas orgânicas se espalham e integram harmoniosamente na paisagem, que não se assume como um suporte mas como um elemento arquitectónico. A arquitetura submete-se à natureza. (Carvalho, 2003; Choay, 2005). Loyd anula a cidade existente, e vê o automóvel não como um problema, como os outros urbanistas, mas como um aliado, uma vez que com o aumento do seu uso e extensão de vias, é mais fácil chegar rapidamente a qualquer lado, portanto a concentração deixa de ser necessária, viabilizando o seu modelo (Hall, 1977; Fadigas, 1993). A circulação viária é promovida por auto- estradas integradas na paisagem e ladeadas por árvores e sebes. Todas as unidades funcionais como, a residência, as oficinas e o comércio ficam a curta distância das escolas e do mercado, e os locais de trabalho nas proximidades das habitações. As escolas são inseridas num parque envolvido por campo, e tem terreno suficiente para os alunos fazerem plantações (Wright in Choay, 2005).

5.1.2. A Cidade em Portugal

Em Portugal a industrialização é sentida de uma forma subtil, deste modo o crescimento das cidades não segue o exemplo das várias cidades europeias, mantendo os seus limites amuralhados até meados do século XIX. Apenas Lisboa e Porto registam um significativo crescimento urbano (Carvalho, 2003), que conduz, em 1886, à elaboração de um diploma com bases dos Planos Gerais de Melhoramentos das cidades que vigoram até 1934 e nos quais estão patentes as principais preocupações urbanas da época: a higiene e a circulação das cidades. Através destes planos o urbanismo dá os primeiros passos em Portugal, porém este só se demonstra na década de 1930, através das ações de Duarte Pacheco, altura em que são efectuados os Planos Gerais de Lisboa e Porto. No entanto as correntes urbanísticas chegam a Portugal com um grande

desfasamento e por vezes já alteradas ou com diferentes interpretações (Lôbo, 1995).

Antes da época de Duarte Pacheco são produzidos alguns estudos, nomeadamente para Lisboa e Porto. Em 1874, altura em que se inicia um crescimento populacional na capital, Ressano Garcia (1847-1911) elabora uma série de estudos, influenciados pelo Plano de Haussman, mas que harmoniosamente se conjugam com as pré-existências, sendo integrados, em 1904, no Plano Geral de Melhoramentos, que sugere no interior da nova malha urbana, um grande espaço verde central (Lôbo, 1995).

Em 1927, a Câmara Municipal de Lisboa convida Forestier, arquiteto paisagista francês, para colaborar na elaboração de outro Plano Geral de Melhoramentos que visa organizar o crescimento da cidade. A proposta de Forestier reflete as suas orientações metodológicas para as zonas de expansão, que se baseiam no estabelecimento de um projeto, que se expressa topograficamente, de espaços livres, jardins e parques (Lôbo, 1995).

Em meados de 1920 são elaborados estudos para várias zonas do país, pela primeira geração de arquitetos (urbanistas) portugueses (Lôbo 1995). No entanto, é nos anos 30 que o urbanismo Português se lança, através da ação interventiva de Duarte Pacheco, tendo como objectivo a transformação da imagem das cidades portuguesas, prevendo assim a necessidade da criação de Planos Gerais de Urbanização (1934). Todavia, estes apenas ganham força em 1944, altura em que começam a existir as bases de trabalho necessárias à elaboração e execução dos planos (Lôbo, 1995). Assim, ao longo dos anos 30 e início dos anos 40 destacam-se alguns planos e intervenções levadas a cabo por arquitetos-urbanistas portugueses.

Em 1932, tendo em conta o crescimento populacional do Porto, Ezequiel Campos influenciado pela teoria do planeamento regional de Patrick Geddes, propõe a elaboração de um Plano que engloba as povoações envolventes, tendo por objectivo a definição de uma vasta cidade, a cidade

regional, através de um plano regional de urbanização. No plano são estudados os acessos à cidade e a sua interligação com as outras povoações, a rede de ruas que envolvem o centro e a localização dos diversos usos, tais como a habitação, equipamentos, espaços verdes e a indústria (Lôbo, 1995). Ainda em 1932 o Arquitecto Rogério de Azevedo concebe uma pequena cidade-jardim na periferia de Viana do Castelo (Lôbo, 1995; Carvalho, 2003). Lôbo (1995) considera que esta proposta consiste no prenúncio da corrente que irá dominar o urbanismo português a partir do final da década de 30.

O Arquiteto Cassiano Branco, assim como o Rogério Azevedo baseiam-se na corrente da cidade-jardim, antecipa em Portugal, a linguagem da Cidade Radiosa de Corbusier, e incrementa no inicio da década de 1930, uma proposta utópica, um pólo de lazer na Costa da Caparica, onde a arquitetura assume o papel principal. A proposta caracteriza-se pelo vasto espaço público desenhado a pensar no automóvel e por ignorar as pré-existências, deixando apenas a paisagem envolvente que tem por função enquadrar os conjuntos de grandes edifícios propostos (Lôbo, 1995)

Em 1933, Duarte Pacheco convida Agache para o estudo da ligação de Lisboa-Cascais e para a concepção da expansão da região Oeste de Lisboa. Este valoriza a estrutura de conjunto, trabalhando à escala regional e local, e Lôbo (1995) enquadra-o como a, Forestier, no movimento City Beautiful. Agache principia assim o estudo tendo em conta as potencialidades locais, assumindo a articulação com o centro de Lisboa numa perspectiva de desenvolvimento regional e não apenas local, deste modo propõe uma rede viária que assenta em dois eixos paralelos à costa, a Estrada Marginal e a autoestrada da Costa do Sol, que são cortadas por vias transversais, tendo como objectivo a interiorização da expansão urbana. Propõe ainda um conjunto de espaços verdes, proporcionando a cada aglomerado a oportunidade de ter nas proximidades áreas verdes de recreio; e a criação de um centro desportivo num amplo espaço verde, na Cruz Quebrada, acessível quer de Lisboa quer das restantes localidades. Entre 1935 e 1936, Agache dedica-se ao Plano de Urbanização da Costa do Sol, que apresenta como premissas a expansão urbana e a exploração

turística. Numa primeira fase, desenvolve o plano à escala regional, fazendo a articulação de Lisboa às restantes localidades através do Plano Diretor, e numa segunda fase, passa para a escala local, desenvolvendo os Planos de Urbanização das localidades ribeirinhas, tendo como princípio orientador a requalificação dos centros e a sua ligação com Lisboa. Ao nível do desenho define a rede viária principal, as áreas de expansão residencial e propõe praças formais rodeadas por edifícios em banda, caracterizando a intervenção pelo contraste do formalismo proposto para as áreas centrais e a flexibilidade das áreas residenciais periféricas (Lôbo, 1995). A proposta de Agache assenta ainda numa área verde para a foz do rio Jamor, dando continuidade à do Estádio; na transformação de jardins privados em espaços verdes públicos, em Dafundo; e nos aglomerados com áreas de expansão de maior dimensão, na definição de uma rede de espaços verdes, percursos pedonais, pracetas, alamedas de dimensão reduzida e impasses, à semelhança de Radburn, sendo Carcavelos considerado um exemplo paradigmático (Lôbo, 1995; DGOTDU, 2005). Lôbo, refere ainda que *"a proposta de Agache tem uma pujança formal e uma clara hierarquização dos espaços urbanos, que não virá a ser alcançada pelas propostas subsequentes"* (1995, p.59).

Após uma ausência de dois anos, Duarte Pacheco no Ministério das Obras Públicas, finaliza o trabalho de Agache em Portugal, regressando em 1938, convida Ettiene de Gröer para o desenvolvimento do Plano de Urbanização da Costa do Sol, o Plano Diretor de Lisboa, alguns Planos de Urbanização dos subúrbios de Lisboa, assim como os planos de Coimbra, Luanda, Braga, Évora e Sintra. É com Gröer que, tardiamente, a influência definitiva da cidade-jardim chega a Portugal nos anos 40, uma vez que baseia as suas intervenções na teoria da cidade-jardim de Howard, "defendendo um sistema planeado de cidades constituído por centros urbanos de dimensão limitada" e relaciona Corbusier com a construção em altura, que considera ultrapassada (Lôbo, 1995, p.75).

Gröer, em 1938, dá assim continuidade ao plano iniciado por Agache. Porém, o plano de Gröer é diferente do desenvolvido pelo seu antecessor, que era mais urbano e formal. Gröer aborda de uma forma mais geral o

modelo cidade-jardim, mas relacionando-o com o tradicional. Contrariamente a Agache, que via a Costa do Sol num todo, Gröer individualiza cada aglomerado *"relacionando-os apenas com a Marginal (...) e com o caminho-de-ferro."* (Lôbo, 1995, p.89). Os aglomerados caracterizam-se pela orgânica dos seus arruamentos, adaptação ao relevo, utilização de impasses e pracetas, domínio da baixa densidade, sendo apenas permitido habitações multifamiliares em banda, com o máximo de um piso, nas áreas centrais. Gröer refere ainda, no relatório do plano, que o zonamento que estabelece é diferente do habitual, na medida em que pretende *"um aglomerado residencial espaçado, mantido num envolvimento de verdura"* (Lôbo, 1995, 92).

Os Planos de Urbanização de Coimbra e Luanda, com a colaboração de David Moreira da Silva, são os primeiros a serem concluídos por Groër em Portugal, e apresentam em comum o desenvolvimento de localidades satélites como alternativa ao crescimento da cidade central. Contudo, nestes planos a teoria da cidade-jardim que defende, afasta-se na prática do conceito de Howard, aproximando-se mais do movimento francês do subúrbio-jardim (Lôbo, 1995, p.77).

No que respeita ao Plano de Braga (1942) Groër adopta o zonamento, estruturando o plano por zonas residenciais, comerciais e industriais, e preconizando para as áreas de expansão a monofuncionalidade. Propõe um traçado da rede viária e pedonal, no qual a maior parte das ruas são sinuosas, com exceção das vias principais; utiliza o impasse, criando espaços semi-públicos; propõe várias tipologias de quarteirões e *"estuda cuidadosamente a localização do equipamento, nomeadamente a implantação das escolas, que situa no interior de grandes quarteirões, com acessos próprios"* (Lôbo, 1995, p.84).

Em 1946, Gröer inicia o Plano Diretor de Lisboa, que conclui em 1948, e que contém as intervenções que foram efectuadas nos 25 anos que se seguiram. De acordo com o Plano vigente até 1945, Lisboa ocupa uma área de 230 hectares, destinando-se a 45 mil habitantes. Os limites do bairro são grandes vias, e a proposta estrutura-se segundo quatro eixos

viários, dois no sentido Norte-Sul e dois no sentido Oeste-Este, que dividem a área de intervenção em oito unidades e que retiram o tráfego de atravessamento do interior destas (Lôbo, 1995). Segundo Lamas (2007, p.284;286) o *"Areeiro e Alvalade representam um exemplo equilibrado entre cidade tradicional e os princípios da urbanística moderna, como organização distributiva das funções e equipamentos, a hierarquização viária, a desprivatização do solo, a libertação do interior dos quarteirões para espaço colectivo, as zonas livres e arborizadas."* Em Alvalade é igualmente notório a aplicação do conceito de "unidade de vizinhança", através da localização do equipamento a cerca de 500 m da habitação, localização de uma escola primária como ponto focal de cada unidade com acesso através de uma rede pedonal, e a adoção da mistura de usos, conferindo ao bairro uma auto-suficiência (Lôbo, 1995; Lamas, 2007). Lôbo (1995, p.160) afirma ainda, no que diz respeito a Alvalade, que a rede viária proposta "tem por base uma malha reticulada, que uma sucessão de impasses, pracetas, espaços livres e equipamentos preenchem, resultando deste processo uma malha final compacta e equilibrada" e que Faria da Costa propõe uma nova linguagem relativa à relação edifício/rua, como prenúncio do início do segundo período, em que são seguidos os princípios da Carta de Atenas.

João Aguiar é, nos anos 40, um dos urbanistas mais solicitados, tendo a seu cargo os planos de várias cidade e vilas, nomeadamente: Olhão, Setúbal, Faro, Viana do Castelo, Castelo Branco, Viseu, Santarém, Vila Real, entre outras localidades. Lôbo (2003, p.170) refere que o urbanista "*numa dialéctica entre a consolidação e reestruturação do tecido existente (...) tenta a conciliação entre o urbanismo formal e uma imagem fortemente influenciada pelo desenho da cidade-jardim*". Os seus planos prevêem e apoiam-se de uma forma geral nos seguintes pontos: reestruturação e hierarquização da rede viária, que na maioria dos seus planos conduz a um elevado número de demolições, principalmente nos centro antigos, criação de amplos espaços verdes com numerosos equipamentos nestes; definição de zonas para a localização de edifícios públicos, as quais designa de zonas oficiais; criação de novas zonas residenciais maioritariamente com habitação unifamiliar; demarcação das zonas

destinadas a operações de renovação urbana, fundamentalmente os centros antigos, por questões de salubridade.

O Plano de Olhão é concluído em 1944 e apresenta a particularidade, a nível de forma urbana, de propor quarteirões abertos à circulação pedonal, numa intervenção semelhante à que Faria da Costa propõe para Alvalade, e a identificação da forma cidade-jardim, com impasses e pracetas em U, numa zona de expansão. No Plano de Setúbal (1944-1947) a proposta é semelhante à anterior, embora referente ao centro histórico, onde propõe a abertura do interior dos quarteirões à utilização pública, através de uma rede de caminhos pedonais.

O Plano de Faro, terminado em 1945, propõe um cinturão verde onde permite a exploração agrícola, de modo a conter o crescimento periférico. Ainda neste plano, define que metade da área de cada lote deve ser arborizada ou mantida como jardim, valorizando assim os arruamentos.No Plano de Castelo Branco (1945), Aguiar propõe um anel periférico de circulação, localizando praças nos nós desta via com as vias regionais.

Antão de Almeida Garret desenvolve o Plano Regulador do Porto (1952) sucedendo a Piacentiti e Muzio. O plano baseia-se na necessidade de uma estruturação geral da cidade, à qual Garret responde com a proposta de uma rede viária conexa e coerente, e de três cinturões de jardins e parques onde localiza algum equipamento. Com base no conceito de 'unidade de vizinhança' agrupa os bairros em unidades residenciais e define pequenas zonas locais de comércio de fácil acesso, assim como uma mais central (Lôbo, 1995, p.208-209). Ainda segundo a autora este plano constitui "ainda hoje um marco fundamental na estruturação da cidade."

O segundo período inicia-se em 1948 no I Congresso Nacional dos Arquitetos, em que alguns urbanistas, nomeadamente Arménio Losa, Viana de Lima e Lobão Vital aderem e defendem os princípios da Carta de Atenas, promovendo a proliferação da ideia da Cidade Radiosa em Portugal. Este movimento influencia essencialmente a arquitectura e

intervenções de pequena escala. Todavia, Arménio Losa e Bonfim Barreiros adoptam-no nos Plano do Gerês, Vila Nova de Gaia e Macedo de Cavaleiros, constituindo os primeiros exemplos do movimento (Lôbo, 1995).

O Plano de Vila de Gaia é finalizado em 1949, e caracteriza-se pela segregação da rede de circulação, viária, pedonal e das ciclovias; zonamento monofuncional; alta densidade e extensos parques que enquadram os conjuntos edificados. São propostas unidades residenciais interdependentes que se articulam com diversos centros com funções distintas, através da rede de circulação.

O Anteplano de Macedo de Cavaleiros é apenas terminado em 1951 e apresenta uma característica inovadora no que refere à forma*, "os edifícios em banda libertam-se da rede viária e da malha cadastral"* (Lôbo, 1995, p.215).

A década de 50 é marcada pela diminuição na execução de planos após um longo período de grande atividade, com influências estrangeiras. Estas influências, muitas vezes já descaracterizadas ou reinterpretados foram adaptadas ao contexto português, baseadas em três correntes, a da City Beautiful, a Cidade-Jardim e a Cidade Radiosa preconizada na Carta de Atenas.

5.2. A Habitação no Contexto Europeu e Português

5.2.1. A Habitação no Contexto Europeu

5.2.1.1. Politicas de Habitação no Período Modernista

As consequências da Primeira Guerra Mundial, que agravaram as carências habitacionais provocadas anteriormente pela Revolução Industrial, transformaram a questão da habitação num elemento fundamental do Movimento Moderno, que defendia uma reforma estética, baseada no espírito de beleza racional da máquina, mas que acima de tudo proclamou um programa social e político. Segundo Lamas (2007), "*O urbanismo moderno é de início um urbanismo habitacional (...)"* (Lamas, 2007, p.300) pois é baseada na questão do alojamento e na área habitacional que conduzirão à criação de novas tipologias construtivas, como, o bloco, a torre, e o conjunto.

A Arquitetura Moderna propôs um conjunto de fórmulas que ganharam ainda mais impacto após a segunda Guerra Mundial e que tinha como objetivo resolver os problemas das cidades. Benevolo (1995), resume em três vectores fundamentais os modelos de pesquisa de projeto da cidade moderna. O primeiro era baseado na investigação sobre o alojamento respectivamente a sua organização e estrutura interna, bem como, nas formas de agrupamento dos edifícios. O segundo vector, recaia na pesquisa sobre o bairro, que era entendido como uma unidade urbana a partir do qual existe vida comunitária e social. O terceiro ponto recai sobre a investigação da cidade, sendo apresentada como *"unidade urbana de dimensão máxima"* (Lamas, 2007, p.302) , que permite o seu funcionamento como um organismo vivo e corretamente estruturado (Lamas, 2007).

A habitação passa a ser elemento estruturante da forma urbana, através da composição dos espaços urbanos. O espaço urbano torna-se objeto resultante das imposições habitacionais, sendo rejeitado como matéria de investigação. Os edifícios passam a conter um carácter individual quanto ao quarteirão, as ruas passam a ser traçados de circulação e serviço, e a implantação passa a deter como preocupação melhores condições para a

habitação, e não do posicionamento no quarteirão (Lamas, 2007).

A cidade passa a ser pensada em função da unidade base, o alojamento, contrariamente ao que desenrolava na cidade tradicional e industrial, em que os edifícios eram definidos pelo lote, sendo gerados pela posição e implementação previamente determinada pela forma urbana. Contrariamente, na cidade moderna será o alojamento e as tipologias geradas (edifícios, blocos, torres) que determinarão a forma urbana (Lamas, 2007).

Contudo, é a partir do fim da primeira Guerra Mundial, que surge " *A necessidade de uma nova arquitectura (...)"* (Ramos, 2006, p.81), que é acompanhada pelo impulso industrial, caracterizado pela estabilidade económica e política, permitindo o arranque na área da construção (Ramos, 2006). É nesta época que se iniciam novos programas arquitectónicos, baseados no tema da habitação, com uma componente social. Os programas são baseados na necessidade de conceder às habitações as característica necessárias aos seus habitantes. São também formalizadas as áreas urbanas que se agregam a habitação, bem como, equipamentos colectivos e serviços. Estas alterações constituem *"o fundamento da modernização do programa da habitação, que procura adaptar-se às novas exigências da vida moderna."* (Ramos, 2006, p.81).

Posteriormente, em 1928 com a fundação dos CIAM, que enfatiza a preocupação social da arquitetura aliada a um sistema de produção eficiente, baseado na racionalização e estandardização, satisfazendo as necessidade do maior número de pessoas. A habitação coletiva em altura passa a ser considerada uma solução para o problema habitacional das sociedades de massas (Ramos, 2006).

Em 1929, aquando do segundo CIAM, é discutida uma nova forma de habitação, segundo a ideia de habitação mínima, baseada na reforma do modo de vida, aliada a uma produção eficiente para responder às carências habitacionais existentes (agravada pela primeira Guerra Mundial) (Ramos, 2006).

Ao longo de alguns anos vão surgindo varias experiências no campo habitacional, sempre com o intuito da diminuição das carências habitacionais existente. Os conjuntos habitacionais de carácter social promovidos na Áustria, entre 1914 e 1934, são exemplos a destacar, onde o espírito de colectivo é desenvolvido através da produção de grandes blocos (Ramos, 2006). Outras experiências são realizadas noutros países, como a Holanda e a Itália.

Segundo Ramos (2006, p.85), *"É neste contexto que a questão social da habitação passa a integrar, de modo mais intenso, as políticas urbanas até então desenvolvidas".* Os novos modelos de cidade eram apoiados em duas peças focais, a cidade-jardim (1902) de Ebenezer Howard, abordado anteriormente, bem como, a cidade concentrada apoiada nos ideais de Le Corbusier (Ramos, 2006).

Através dos modelos de cidade desenvolvidos na era pós industrial e no modernismo (abordados nos pontos anteriores), dá-se uma ruptura com a cidade tradicional. A cidade é administrada pelos princípios do modernismo que se manifesta através da separação por funções e pelo seu relacionamento com a estrutura viária e com o relevo existente. É a partir deste princípios que se desenvolvem as experiências habitacionais modernas na década de 1920, que se concretizam por exemplo nas Siedlugen na Alemanha, e nas Hoff nas Áustria, entre outras.

Neste período surgem várias ideias e discussões importantes, em grande parte no que diz respeito à arquitetura e urbanismo modernos, focadas exatamente no problema da habitação. Os CIAM são um incontornável exemplo desses debates. Estes congressos foram responsáveis por discussões e pesquisas inéditas até então, como a busca da residência mínima e o design para as massas, que revolucionaram o pensamento estético, cultural e social do período. Os seus objetivos eram formular o problema arquitectónico contemporâneo, apresentar a ideia arquitectónica moderna, fazer essa ideia perfurar os círculos técnicos, económicos, sociais e zelar pela solução do problema da arquitetura.

Frankfurt (1929) - 2º CIAM

O segundo congresso foi realizado em Frankfurt.A escolha de Frankfurt para a realização do 2º CIAM dá-se devido às suas realizações já existentes, ou sendo desenvolvidas a cargo de Ernst May, Arquitecto alemão responsável pela urbanização da cidade de Frankfurt. Ernst Mayassumiu o comando dos serviços de construção municipal de Frankfurt e realizou, desde a preparação do plano até ao projeto arquitectónico de habitações populares. “Diewohnung Fur das Existenzminimum”, ou Habitação para o mínimo de vida, foi o tema abordado.

Considerado diferente do 1º CIAM, além de abordar o tema da habitação mínima, continha relevantes abordagens de aspecto social. A discussão do projeto e da sua construção não era separada do aspecto humano e social que envolvia essas variáveis. Neste congresso foram apresentadas, confrontadas e discutidas células de habitação realizadas ou estudadas em diferentes países participantes do congresso, todas redesenhadas na mesma escala e com o mesmo grafismo. Porém, essas apresentações não tiveram grande progresso, pelo que acabaram por ficar apenas pelo campo do debate sem chegar a nenhum acordo final.

Mesmo assim foram debates importantes, no sentido de expor a todos os participantes os problemas, pesquisas e as soluções existentes nos diferentes países, contribuindo para uma importante linha de pensamento em direção a uma espécie de divulgação e consciencialização geral dos problemas socioculturais e económicos da habitação. Os representantes alemães, os mais conceituados e progressistas desta época no contexto da habitação, tiveram importantes e relevantes presenças neste encontro.

Foram arquitetos como Corbusier que insistiram no facto de que a problemática da habitação mínima não se resumia apenas ao aspecto da sua área, projeto e preço. Tratava-se de obter uma nova maneira de viver para os seus utentes. Para isso, não apenas a concepção e a construção deviam ser racionalizadas, mas também o comportamento dos seus utilizadores.

Os arquitetos desta época, acreditavam que o papel do arquiteto era mudar a sociedade, mudar a própria maneira de ser do homem. Ao invés de a sociedade e a sua evolução constante promover a mudança e evolução da arquitetura de modo a responder e a adaptar-se à evolução do homem, o homem e a sociedade é que deveriam adaptar-se à arquitetura.

Era uma arquitetura pensada sobre as regras do funcionalismo e racionalismo, pondo de lado a hipótese de qualquer variação de comportamentos, necessidades ou a simples mudança do gosto. Os utentes, no fim de um dia de trabalho, em vez de chegarem a casa e sentirem-se "em casa", no seu lar, deparavam-se com um ambiente impessoal de fábrica, de laboratório, em que os seus movimentos e tarefas domésticas eram calculados e previstos ao pormenor, visando uma maior rentabilização de tempo e trabalho, tal como ditavam os princípios do Taylorismo.

A concepção deste tipo de habitação envolveria resoluções de amplas necessidades biológicas e psicológicas no sistema da própria construção. Segundo os participantes desse congresso, a habitação mínima era um instrumento social indispensável para uma nova era.

No caso das plantas das casas burguesas, eram concebidas de maneira a separar radicalmente a zona de trabalho do pessoal de serviço das áreas de uso dos proprietários da habitação, ou seja, a cozinha e a área de serviço eram afastadas propositadamente da área de uso e lazer dos proprietários.

A habitação de carácter mínimo, passa a ser objectivo dos arquitetos da "nova arquitetura", na medida em que a mulher, além de mãe, passará a assumir as tarefas realizadas pelo pessoal doméstico na residência burguesa, pelo que os ambientes onde são executadas as tarefas domésticas mudam a sua posição na casa, passando a constituir o centro da habitação.

O resultado do congresso favoreceu todos os participantes e não participantes, com a exposição de instrumentos extremamente relevantes e envolvidos no projecto e na construção da habitação mínima como a volumetria e as áreas. As ideias discutidas renderam frutos promissores para o CIAM que se seguiu, visto que neste momento próspero começava a construir-se uma linha de ideias produtivas que envolviam aspectos relacionados tanto no projecto como no aspecto humano e social. A consciencialização de que a arquitetura poderia mudar o modo de vida de uma sociedade, confere-lhe uma enorme importância. Passa a ser encarada como uma nova ciência, e a manipulação do espaço atinge novos níveis de relações sociais.

Atenas (1933) - 4º CIAM

A carta de Atenas, assim foi intitulado o congresso, rompe com a tradição quando se propõe debater a cidade como espaço habitável. A primeira abordagem da carta visava os aspectos de produção de uma considerável quantidade de habitações num tempo relativamente curto e com baixo custo operacional, para ultrapassar uma situação originada com a crise económica de 1929. A segunda abordagem fazia referência ao desenvolvimento de um processo construtivo que fosse capaz de utilizar tecnologia e novos conceitos numa produção em grande escala para habitação social.

Uma terceira abordagem referia-se ao plano de urbanização, considerado o único instrumento susceptível que possibilitaria a realização do processo da produção de grande quantidade de novas habitações e os impactos que esse processo causaria na imagem e da ocupação do solo, e que daria ao mesmo tempo uma forma a tal produção. Era preciso debater e concluir com ideias estruturadas uma problemática que era comum no continente europeu e que envolvia habitação e urbanismo.

As citações sobre os CIAM II e IV e a conhecida Cozinha de Frankfurt, que emergiu dos estudos de uma arquiteta preocupada com a ergonomia e as atividades domésticas desenvolvidas nos ambientes, reconhecidos durante

a implantação do plano urbanístico da cidade de Frankfurt, na Alemanha, foram umas das mais altas expressões no sentido pioneiro da pesquisa e aplicação da importância das atividades domésticas na qualidade e conforto de projeto de habitação, segundo normas de padronização, estandardização e produção em série.

Ernest May - As Siedlugen

Desde o período da pós primeira Guerra Mundial, o governo alemão passa a preocupar-se com a construção de novas habitações nos grandes centros. Seria preciso um plano de expansão estruturado e que pudesse atender de maneira global áreas adjacentes aos grandes centros. O plano não se resumiria a atender apenas ao centro histórico de Frankfurt, ainda sobre influência arquitectónica do período de expansão de Império Romano.

O plano de Frankfurt, reconhecidamente, foi o plano que melhor representou o que se pretendia no movimento moderno. Surge uma nova era de construção de habitações em grande escala na Alemanha nos anos 1926-27 e 28. Sob a direção do Arquitecto Ernst May, aquela cidade seria palco de diversos programas de construção habitacional a partir de 1925.
Para melhor expor as suas ideias, em 1930 publicou um esquema de evolução do quarteirão da cidade tradicional às suas experiências com sequências paralelas de moradias. Um dos resultados mais significativos desta proposição seria a desagregação do tecido urbano tradicional, uma vez que os edifícios não precisariam mais seguir a direção das ruas, a qual perdia assim o seu papel de limite entre o domínio público e o espaço privado.

O plano de Frankfurt tinha como objectivos dar salubridade à cidade antiga e construir novos bairros de habitação, as designadas de *Siedlung*. Neste contexto, May e os seus colaboradores tinham como um dos seus objectivos o estabelecimento de um padrão mínimo de unidade de habitação, mediante a definição de uma série de tipos fixos. Em 1929, o 2º CIAM - que não por coincidência foi realizado em Frankfurt – teve

justamente como tema a habitação mínima "*Diewohnung Fur das Existenzminimum"*, como referido anteriormente.

Para Ernst May, a unidade de habitação mínima deveria padronizar todos os espaços, que consequentemente abrigariam somente as atividades imprescindíveis ao homem moderno: estar, comer, dormir, limpar e cozinhar. O arquiteto chamava a atenção para a necessidade de solucionar os problemas técnicos individuais da habitação mínima antes de saber até que ponto a sua área poderia ser reduzida.

Apesar da ambição do arquiteto de atender às necessidades urgentes das populações, com a convicção de poder fazer uma arquitetura para as pessoas, May começou a sentir reais dificuldades na aceitação dos espaços domésticos por si desenhados. As dimensões mínimas, a precariedade das soluções construtivas e a cobertura plana foram fortemente criticadas. No entanto, foi a "Cozinha de Frankfurt", criada por Margarete Schutte Lihotzky, que gerou a maior frustração do arquiteto, no que diz respeito ao fluxo de entendimento com a população: as pessoas pura e simplesmente não sabiam usar aquele espaço.

A partir da primeira grande guerra e até a ascensão do fascismo e início da segunda guerra mundial, a Alemanha sofreu com uma forte crise econômica. Isso permitiu grandes experimentações nos campos urbanístico, arquitectónico e habitacional, sendo elaborados planos para as principais cidades e construção de grande quantidade de habitações sociais.

Le Corbusier – A unidade de habitação e cidade radiosa

Le Corbusier, mais do que qualquer outro arquiteto do Movimento Moderno, preocupou-se com a imagem arquitectónica de cidade. De todos os arquitetos do movimento moderno, foi Le Corbusier que construiu seus fundamentos teóricos mais elaborados. Acreditava que a imposição de uma nova ordem de distribuição das atividades no tecido urbano, o abandono do quarteirão convencional e a adoção generalizada de

edificações isoladas entre si e elevadas sobre pilotes iriam eliminar o "caos" das cidades tradicionais.

Uma das primeiras propostas de Le Corbusier, a Casa Dominó, de 1915, apresentava alguns elementos estandardizados, como pisos, colunas, escadas e esquadrias. A partir desses elementos formava-se a planta livre, permitindo uma variedade de configurações internas e externas e uma liberdade na orientação. Seu interior seria composto por divisórias leves e por portas e armários embutidos produzidos em série pela grande indústria. Seriam esses elementos que definiriam a modulação da casa.

Mais tarde, Le Corbusier desenvolveria a Casa Citrohan, que ele assim cha- mou em analogia à marca de automóveis Citroën. Defendendo sua produção em série como um automóvel, pensara sua organização interna como uma cabine de navio, não pelo tamanho, mas pela racionalização do espaço.

Como ministro do Trabalho, Louis Loucheur aprovou uma lei em 1928 que tinha como objetivo incentivar a construção de habitações económicas e salubres. Le Corbusier desenvolveu uma casa que seria industrializada como um todo e não como uma composição de partes, reiterando sua ideia de produzir máquinas de morar:

> "*Para realizar o programa Loucheur, é preciso então transformar totalmente os hábitos respeitados pelos senhores arquitetos, peneirar o passado e todas suas lembranças através das malhas da razão, pôr o problema como o fizeram os engenheiros de aviação e construir em série máquinas de morar".* (Le Corbusier, 1994, p. 86)

De carácter ilustrativo das suas teorias urbanas, o primeiro estudo de destaque foi a "Ville contemporaine pour trois millions d'habitants" (1922). E nada melhor do que sua própria descrição para compreendermos os seus princípios:

> *"(...)afastei todos os acidentes; concedi-me um terreno ideal. O objetivo não era vencer estados de coisa preexistentes, e sim conseguir, ao construir um edifício teórico rigoroso, formular princípios fundamentais de urbanismo moderno. Esses princípios fundamentais, se não forem falsos, podem constituir a estrutura de todo o sistema de urbanização contemporâneo; serão a regra segundo a qual o jogo pode ser jogado. Encarar em seguida o caso especifico, isto é, qualquer caso que seja: Paris, Londres, Berlim, Nova York ou um minúsculo lugarejo.*" (Le Corbusier, 1982, p.16).

Exemplo ainda mais provocador é o Plano de Voison (1925), para Paris, fonte de polémicas que se repetem até aos dias atuais. Em urbanismo, o autor descreve a sua obra:

> "O plano compreende a criação de dois *novos elementos essenciais: uma cidade de negócios e uma cidade de residências (...) A estacão central encontra-se entre a cidade de negócios a de residências. É subterrânea (...) A cidade das residências, situada a oeste da nova estacão proporcionaria ao centro de Paris bairros magnificamente arejados, onde se ergueriam em 30 ou 40 metros de altura as sedes do comando político: os ministérios reunidos. As salas de reunião, de grupamento, e depois as salas de divertimento. Enfim, os grandes hotéis de viajantes." (Le Corbusier, 1982, p.261-67)*

Partindo do pressuposto que a capital francesa estava doente, onde *"A cidade caminha para um impasse porque as pessoas estão ocupadas apenas com pequenos ornatos, enquanto que seu pulmão e o seu coração estão mortalmente doentes*" (Le Corbusier, 1982, p.255), prescrevendo como remédio a demolição de extensas áreas de seu centro, para eliminar seus bairros infectos e suas rua acanhadas e permitir a implantação de um novo traçado de circulação mais eficiente e, portanto, mais saudável. Entretanto, alguns monumentos históricos isolados seriam salvos, e ganhariam maior destaque e visibilidade no novo cenário urbano.

A cidade cartusiana era sempre apresentada como uma imagem ideal ou uma demonstração teórica, quase uma cidade abstrata, pensada para um local imaginário e sem nenhum contexto. Tudo isto para exemplificar os seus princípios, dos quais eram fundamentais: o descongestionamento do centro pelo aumento da altura das edificações e pela criação de bairros-jardim, a eficiência dos meios de circulação, a extensão das áreas arborizadas. Ou seja, seria obtida um melhor zoneamento e insolação, garantias para ele através da salubridade. Entendia ainda que a rua corredor fosse a principal causa da insalubridade, a ser substituída por uma nova rua – uma obra-prima da engenharia civil, organizada em diversos níveis e hierarquizada em função do tráfego que nela circularia.

Na Ville contemporaine Le Corbusier, anteviu vias no subsolo, destinadas à distribuição de mercadorias; ruas ao nível do solo para a circulação em geral; por fim, vias expressas em sentido único, elevadas e ligadas ao nível do solo por rampas. Fascinado pelo avião, frequentemente os desenhos perspectivos que acompanhavam suas idealizações urbanas apresentam o conjunto urbano visto do alto, o que ressalta seu entendimento arquitectónico da cidade. Em Ville Radieuse, encontra-se a síntese dos seus ideais, que compõe em diferentes estudos realizados entre 1930 e 1935. Le Corbusier, tinha como base dos princípios o objetivo de resolver os problemas da “civilização maquinista”, nos termos de uma vida salubre e de uma tecnologia moderna, a Ville radieuse difere dos exemplos anteriores pela radicalização do zoneamento, e das funções urbanas, radicalização esta que seria seguida em diversos projetos do Movimento Moderno.

Os fundamentos teóricos de Le Corbusier ganham uma nova configuração. Podemos dizer que a sua organização espacial é menos concêntrica, ganhando extensão ao se organizar ao longo de um eixo viário. Esse eixo divide a cidade simetricamente e serve de espinha dorsal para a distribuição das diferentes partes: a cidade de negócios, a estacão e os edifícios públicos; a zona residencial; a zona administrativa; a zona industrial. Assim, desaparecem os bairros jardim na periferia, dando lugar a lâminas residenciais continuas e sobre pilotis que permeiam a cidade

num continuo espacial gerando um movimento plástico uniforme. Segundo Colquhoun *"Le Corbusier, ao contrário, amálgama a noção de caos, não com surpresa, mas com magnificência de efeito, em blocos compostos para criar movimento plástico. Uma vez tendo se estabelecido um padrão, ele simplesmente é repetido."* (Colquhoun, 2004, p.115)

Le Corbusier: explorar as possibilidades de seus cinco pontos da arquitetura – planta livre, fachada livre, terraço-jardim, pilotis e janela em fita – no contexto urbano. Porém, quando aplicados extensivamente, tais pontos alteram profundamente alguns componentes essenciais da cidade. A área em que estão implantados os edifícios torna-se um espaço de domínio público, as atividades urbanas tradicionais passam acontecer no interior das edificações, onde o edifício se torna o elemento principal e organizador do espaço urbano.

São eles que dão, por assim dizer, o suporte técnico para o carácter eminentemente arquitectónico da cidade corbusiana, ao informar as soluções de seus conjuntos habitacionais, sempre isolados na paisagem. Do espírito de série, surgiu a unité d'habitation – a máquina de morar coletiva, o elemento morfológico básico de organização da cidade radiosa.

De um modo geral, a cidade modernista inverteu a lógica urbana convencional de repetição e de exceção, estabelecendo a inversão da convenção da figura-fundo, sobrepondo o vazio sobre o cheio. Concluindo este panorama, não deve ser esquecido o desejo modernista de romper as relações tradicionais do edifício com o território da cidade e com suas ruas, em razão do abandono do parcelamento do solo em lotes convencionais e da falta de continuidade das fachadas. Por exemplo, as casas deixavam de ter seu jardim privado, para serem envolvidas por grandes gramados. Em soma, as mudanças introduzidas na rua, na praça, no quarteirão, nas relações entre edifício e espaço urbano pelo urbanismo funcionalista representaram uma ruptura morfológica definitiva no tecido compacto das cidades tradicionais.

5.2.2. A Habitação em Portugal

5.2.2.1 A Habitação entre o Século XIX e XX

A crise habitacional em Portugal é essencialmente marcada, pela industrialização do século XIX, motivando uma procura acentuada da habitação a baixo custo nas cidades como Lisboa e Porto. Dessa forma, é originado um processo acelerado de concentração urbana, que aliado à produção de habitação existentes, conduziu a um desequilíbrio permanente entre a oferta e as necessidades reais da população (Teixeira, 1992).

Segundo o autor Manuel C. Teixeira (1992), o período de 1880 a 1940 em Portugal, paralelamente aos países europeus, corresponde a um período de plena crise habitacional nas cidades. Gerando a procura da resolução dos problemas habitacionais a baixo custo, que origina uma fase de transição de um mercado não regulamentado, e de carácter privado, para um mercado de intervenções por parte do Estado. A intervenção estatal é inicialmente marcada pela timidez e pela natureza legislativa, que posteriormente dá início ao desenvolvimento de programas habitacionais de maior escala.

As cidades de Lisboa e Porto, emergem como os maiores polos de concentração da população. Estes desenvolveram-se através do escoamento dos recursos das regiões periféricas, consequência espacial do processo de crescimento capitalista, que conduziu, a uma expansão urbana acelerada daquelas, transpondo largamente as capacidades de acolhimento das suas infra-estruturas, em oposição com o despovoamento das aldeias, vilas e pequenas cidades do interior e o abandono de milhares de casas.

O contexto social fragilizado, e constantemente agravado pelo processo de concentração urbana, gerou condições para que a classe burguesa se preocupa-se com a questão da habitação, onde assume um papel relevante no tema da “salubrização” das cidades, mais particularmente, em

Lisboa e Porto. As condições de alojamento oferecidas aos camponeses atraídos para a cidade, eram caracterizados pela falta de qualidade de habitabilidade, tornando os bairros operários em focos epidémicos, cuja sua existência ameaçava a saúde pública ou mesmo a vida das classes que, vivendo à custa do trabalho do proletariado, podiam habitar os bairros salubres.

Na cidade do Porto, a partir da segunda metade do século XIX, desencadeou-se um brusco aumento da população, que aliada ao êxodo rural e ao desenvolvimento da industria, originou uma procura de habitação superior à oferta (Matos; Rodrigues, 2009, p.33). A resposta ao défice habitacional, surge principalmente através de promotores privados, sobre duas formas de alojamento para as classes trabalhadoras. A primeira surge com a sobreocupação dos edifícios antigos, e a segunda através da construção de novas habitações, as ilhas, que tiveram início em meados de 1850 (Teixeira, 1992).

As ilhas aparecem como resposta à procura de habitação de baixo custo, o inicio da sua construção dá-se quando os edifícios antigos do centro histórico se encontram saturados, e sendo necessária outro tipo de construção de baixos recursos para “satisfazer” as necessidades implícitas pela sociedade de então. Estas localizavam-se nas traseiras das casas dos burgueses, que promoviam a construção das mesmas. Paralelamente a este tipo de construção existiam ilhas que ocupavam parcelas inteiras de terreno, constituindo verdadeiros bairros operários, estes casos aconteciam em terrenos que eram inadequados para a construção de habitação para a classe média, pois encontravam-se em local de má topografia, em situação periférica e muito próximos das zonas industriais. Os principais promotores desta forma habitacional, eram os comerciantes ou artesãos da classe média, que através dos seus recursos limitados, construíam as ilhas nas traseiras das suas habitações, como mencionado anteriormente, ou adquiriam pequenas parcelas de terreno. Com o evoluir do tempo a construção das ilhas passa a ser uma atividade especulativa para a classe média da sociedade portuguesa, que ao possuírem maiores terrenos, levam a que as ilhas sejam cada vez mais extensas e em maior

número por toda a cidade (Matos; Rodrigues; 2009).

No final do século XIX, já cerca de 120 000 habitantes , que correspondia a quase metade da população da cidade do Porto, habitavam as ilhas. Ricardo Jorge descreve-as da seguinte forma: «Esta criação caseira do proprietário indígena prosperou e multiplicou; não melhorou por certo de construção nem de aluguer mas piorou a acumulação porque há as que albergam dezenas de famílias. São renques de cubículos, às vezes sobrepostos em andar (...). Este âmbito, onde se empilham camadas de gente é por via de regra um antro de imundice; e as casinhas, em certas ilhas desassoalhadas e miseráveis, pouco acima estão da toca lôbrega do troglodita.» (Pereira, 1971; p.39). As ilhas eram locais, e são, muito degradados, quer pela suas características construtivas, quer pela sua sobreocupação do espaço, pela existência de instalações sanitárias comuns, à falta de saneamento, de água quente, e pela degradação física dos espaços.

Durante o desenrolar do século XX as ilhas urgiram como pontos de propagação de várias doenças, elevando a taxa de mortalidade da cidade do Porto. Perante está situação que afecta particularmente a população insolvente, são tomadas algumas medias quer por parte do estado quer por parte das entidades municipais. (Matos, 1994).

Paralelamente a construção das ilhas em finais do século XIX, inícios do século XX, surgem outras formas de habitação para as classes operárias, promovidas pelos industriais e por entidades filantrópicas. As “colónias operárias”, promovidas pelos industriais, surgem em baixo número, bem como, as construídas por filantropia, e eram caracterizadas pelas elevadas rendas, sendo desviadas do objectivo inicial o alojamento da população operário, sendo alugadas pela classe média (Teixeira, 1992).

No caso de Lisboa, Nuno Teotónio Pereira (1994), no estudo efectuado sobre Pátios e vilas de Lisboa (1870-1930), menciona que a partir de meados do século XIX, o lento processo de industrialização origina uma concentração de mão-de-obra na cidade, provocando consequentemente

um aumento populacional, que causa uma diversificação das classes sociais, emergindo uma nova classe, a operária, que acarreta uma necessidade emergente, a de alojamento. Contudo, não existem respostas à carência de alojamento existente, obrigando as famílias laboriosas a procurarem *"(...) espaços desocupados ou em velhos pardieiros arruinados, onde improvisam elas próprias precárias habitações (...) sempre mediante o pagamento de uma renda ao proprietário."* (Pereira, 1994, p.511). Surge assim em Lisboa uma nova forma de habitação operária, os pátios.

Segundo Manuel C. Teixeira (1992), na segunda metade do século XIX os pátios transformam-se na principal forma de habitação popular na cidade de Lisboa. Eles situam-se por toda a extensão da cidade, com maior incidência, nos bairros antigos e nos que se encontram na periferia, esta localização está relacionada coma existência de zonas industriais na proximidade. (Pereira, 1994). Teixeira descreve esta forma de habitação, os pátios, como *"(...) um espaço mais ou menos regular, situado no interior de um quarteirão, com pequenas casas construídas à volta viradas para um espaço livre comum."* (1992, p. 69). O autor menciona também uma outra forma de construção dos pátios, em parcelas mais estreitas de terreno, que poderiam assemelhar-se as ilhas do Porto, contudo, não possuindo a mesma consistência formal, pois na maioria dos casos, estes surgem do aproveitamento de espaços já existentes (Pereira,1994; Teixeira, 1992).

Em 1870, surge uma nova resposta à necessidade de habitação, um novo tipo de construção promovido pelos promotores imobiliários com um maior nível de recursos financeiros, que constroem habitação maior de melhor qualidade, as vilas. As vilas surgem de uma forma evolutiva dos pátios, sendo estas, constituídas por grupos de pequenos edifícios, em torno de um espaço comum, por norma uma rua privada, que vão ganhando espaço entre si, perdendo parte da segregação existente nos pátios, e uma melhor integração no espaço urbano. As vilas surgem também como habitação das classes laboriosas, apesar das rendas mais elevadas, mas pelas características que são inerentes, a qualidade, começam a ser ocupadas

por um estrato, o da classe média baixa. (Teixeira, 1992). Este tipo de habitação é caracterizado pela melhoria de condições de habitabilidade perante os pátios, e pela integração na estrutura urbana, criando bairros habitacionais.

No final do século XIX, os promotores privados iniciam a construção de grande número de edifícios de habitação colectiva (multifamiliares), destinados as classes operárias, estratos mais baixos da classe média, localizando-se em zonas industriais ou em novas áreas de expansão da cidade. Desta forma, no inicio do século XX, a população operaria de Lisboa vivia na sua maioria em apartamentos, e em prédios de habitação colectiva, conferindo-lhes melhores condições de habitabilidade perante a população da cidade do Porto que continuava a habitar as ilhas (Teixeira, 1992). Lisboa é assim caracterizado por uma melhor eficácia na resolução dos problemas de carácter habitacional perante o que acontece na cidade do Porto. A construção de blocos de habitação colectiva assemelha-se aos acontecimentos europeus.

A habitação passa a ser tema de destaque do século XX, os problemas iminentes da precariedade habitacional e falta de políticas habitacionais e urbanísticas para a resolução dos problemas existentes. Em 25 de Abril de 1918 é publicado o Decreto nº 4137, diploma que se propõe a promover a construção de «casas destinadas ao alojamento das classes menos abastadas». Este decreto é bastante minucioso e admite a existência de quatro classes de casas económicas e pormenoriza as regras de projeto a que deverá obedecer o desenho dos bairros a construir. Em princípio, e para além das empresas privadas, tais casas seriam construídas pelas câmaras municipais e pelas instituições de previdência, mas ponderava-se que quando circunstâncias especiais e urgentes assim o aconselhavam, o próprio Estado poderia intervir diretamente nesta matéria. No entanto, os bairros de casas económicas apenas seriam construídos bastante mais tarde (1933) e pelo Estado, assim se demonstrando o nulo interesse da iniciativa privada em participar em empreendimento onde lhe estivesse vedada a obtenção dos lucros a que estava habituada.

Como a habitação é um elemento essencial, sendo portanto nas grandes cidades, a partir de 1950, período em que se assiste à aceleração do processo de industrialização em Portugal, que o "problema" da habitação se vai agravar. Perante as enormes carências que se vão acumulando, os preços sobem vertiginosamente e as condições para o grande negócio são mais que excelentes; cresce a especulação dos terrenos, surgem os grandes promotores imobiliários, as massivas operações especulativas. Cenário que marca os antecedentes à Revolução do 25 de Abril de 1974.

Porém, a concentração urbana presente nas décadas de 60 e 70, somente contribuiu para agravar a contradição, já de longa duração, entre os objectivos e características da indústria de construção, onde a habitação era produzida para a obtenção de lucros, contrapondo as necessidades de alojamento existentes, retirando assim a hipótese da população carenciada contrair habitação.

A habitação pode entender-se como um tema que se encontra em constante mutação pois, para além de abranger uma diversidade de problemas, inclui também uma diversidade de respostas, cada uma delas adequada a cada caso, não existindo, por isso, uma fórmula ou projeto único. Existem, sim, premissas e prioridades gerais ou globais. O SAAL foi uma das respostas encontradas para enfrentar a problemática desenhada logo na sequência da revolução de Abril.

As primeiras estratégias de habitação (1880-1930)

Os autores Manuel C. Teixeira (1992), Fátima Loureiro de Matos(1994), António Baptista Coelho (2009), abordam a questão das estratégias de habitação implementadas em Portugal entre 1880 e 1930, e Matos com maior incisão no espaço urbano do Porto. A situação habitacional em Portugal entre, o final do século XIX e o inicio do século XX, como abordado anteriormente, era caótica, as cidades cresciam sem uma resposta eficaz no que diz respeito à habitação, principalmente na cidade

do Porto com o crescimento desmedido das ilhas, gerando, um problema de carácter social.

As primeiras ações desencadeadas em Portugal a nível do urbanismo e habitação em termos dos problemas sanitários, acontecem no final do século XIX, ao contrario dos países Europeus, como Inglaterra e França, que acontece no inicio do século XIX, como descrito no ponto um (a cidade), através por exemplo do plano de Haussmann. Surge em 1864 uma das primeiras leis relativamente a infra-estruturas e edificação, que limitava a altura dos prédios, e surgindo também a primeira necessidade de um controlo sanitário. Em 1868 (Lei Orgânica), e em 1876 (Código Administrativo), especificam as obrigações municipais neste domínio (Matos, 1904).

Já no início do século XX, entre 1901 e 1905, são desencadeadas uma série de regulamentos para a resolução problemas de salubridade e saúde nas cidades. Em 1901, o Regulamento Geral de Saúde que visava instituir um sistema de vistorias e expropriação de edifícios insalubres. Em 1903, o Regulamento de Salubridade das Edificações Urbanas, que inicia um inquérito de salubridade às principais cidades do país. Apesar das iniciativas tomadas, um estudo efectuado por Caeiro de Matta constata que praticamente nada foi executado por parte do Estado e das entidades Municipais em prol da melhoria das cidades e das condições de habitação. (Matos, 1994).

Politicas de habitação entre 1910 e 1926

Em 1910, através da implementação da República, e dos constantes movimentos sociais e de greves, originou-se uma mudança profunda no pensamento da questão da habitação, estabelecendo-se uma nova lei, em 12 de Novembro, a Lei do Inquilino, que tornava os despejos mais complexos e o aumento das rendas mais controlado (congelamento das rendas). Também na década de 1910 o Município do Porto torna-se pioneiro na construção de habitação municipal em Portugal . Já em na

cidade de Lisboa houve uma despreocupação com o tema da habitação entre 1910 e 1926 (Teixeira, 1992).

Em Abril de 1918, surge um novo decreto (nº 4137), que se propunha a erradicar os bairros insalubres de Lisboa e Porto, através da construção de habitação a baixo custo para a população mais carenciada. Este tipo de habitação poderia ser desenvolvida por privados, cooperativas, e sociedades, a quem eram cedidos empréstimos a baixa taxa de juro, ou então pelo Estado ou Câmaras Municipais. Ao abrigo deste decreto foram construídos dois bairros, o Arco do Cego e o Bairro da Ajuda em Lisboa, contudo, foram construídos pelo Ministério do Trabalho, visto o desinteresse dos promotores privados em construir habitação com rendas controladas. Ambos os bairros eram caracterizados por possuírem habitação colectiva e unifamiliares tradicionais. É através da construção destes bairros que surgem ideias contraditórias ao que tinha sido aceite durante o século XIX, que colocavam em casa a construção de habitação unifamiliar que teria que ser construída em zonas periféricas, e defendem a ideia da construção em bloco, habitação colectiva que poderia situar-se em zonas centrais da cidade. (Teixeira, 1992). Estes ideias aproximam-se dos pensamento Modernistas Europeus, como Le Corbusier, e Ernest May através das Siedlugen, questão abordado no ponto anterior. O bloco passa a fazer parte do pensamento arquitectónico português como solução a questão da habitação.



Fig. 2.5-Vista Geral do Bairro Arco do Cego – Lisboa (1930)

No desenrolar do mesmo decreto-lei nasce no Porto o bairro Sidónio Pais, que assume as diferenças culturais entre a Lisboa e Porto, baseando a construção unicamente em habitações unifamiliares, ao contrario do pensamento aplicado nos bairros construídos em Lisboa (Teixeira, 1992). O decreto acaba por ser ultrapassado visto o total desinteresse por parte das entidades privadas que não viam nele viam nele um investimento viável. A burguesia possuía um capital reduzido, impossibilitando o investimento neste tipo de construção, optando por manter a construção de ilhas, e os grandes investidores preferiam investir num sector destinado a classe média que lhe iria proporcionar maior lucros.

Apesar das tentativas de construção de novas habitações e erradicação das casas insalubres os estratos mais baixos da sociedade continuam a ocupar as ilhas e os velhos edifícios dos centro sobreocupados. No caso da cidade do Porto o número de ilhas aumento significativamente, sendo em 1899 de 1048, e em 1929 de 1301 (Matos, 1994). Apesar dos esforços para a demolição das ilhas e de uma intervenção direta do Estado na questão da habitação, isso não aconteceu, mantendo-se a necessidade de uma intervenção urgente nas politicas habitacionais.

5.2.2.2. Políticas de Habitação entre 1926 e 1974

É através da implantação do Estado Novo em Portugal, que o problema da habitação volta a ser repensado. Ainda antes da II Guerra Mundial, não podendo ocultar mais os problemas de habitação que se faziam sentir no país, o regime publica na Constituição Política de 1933, a lei que viria a ser a primeira iniciativa, por parte do Governo, de resolução do problema da habitação em Portugal, dando origem ao regime das “Casas Económicas”. Portugal, mantendo-se neutral, não sentiu da mesma forma os efeitos da Segunda Guerra Mundial, mas o Estados Novo já havia reconhecido a importância social e política do problema da habitação, consagrando-a na Constituição Política de 1933, facto de deu origem ao regime de “casas económicas” (Croft, 2001). Para além das “casas económicas”, foram desenvolvidas uma série de outros programas que abordarei com mais precisão nos parágrafos seguintes.

Programa de casas económicas – 1933

O regime das "Casas Económicas" resumia-se muito basicamente à seguinte descrição elaborado por Teixeira:

> "*Os bairros de casas económicas eram compostos de habitações unifamiliares, de um ou dois andares, independentes ou geminadas, cada uma com o seu próprio jardim. Estes bairros eram construídos diretamente pelo Estado e destinados a funcionários públicos ou a trabalhadores aliados nos sindicatos nacionais patrocinados pelo regime. As casas eram pagas em prestações mensais ao longo de um período de 25 anos, findos os quais se tornavam propriedade da família."* (Teixeira, 1992, p.79-80).

O Governo acreditava, que este tipo de habitação conseguiria moldar a sociedade portuguesa à sua medida, através da transferência dos seus ideais para a arquitetura, mas também, no próprio regime de acesso às mesmas. Onde "*Os factos confirmam que a casa económica portuguesa constitui um excelente instrumento de defesa da instituição familiar e de conservação da ordem social existente (…) Pode desejar-se que todas as famílias, mesmo as mais modestas, tenham a sua casa própria, o seu lar*." (Decreto de Lei nº 28928, 12 Agosto de 1938).





Fig. 2.6 e Fig. 2.7-Bairro de Programa de Casa Económicas

Por todo o país inúmeros bairros de carácter económico foram construídos pelo Estado Novo através deste regime de "Casas Económicas". No entanto, as medidas tomadas pelo estado não foram suficientes para resolver o problema da habitação em Portugal. A população continuava a

crescer nos centros urbanos, nomeadamente no Porto e em Lisboa, as condições para aquisição de “Casas Económicas” eram muito restritas, e portanto as condições de precariedade e os bairros clandestinos propagavam-se pelas suas periferias.

Programa casas desmontáveis – 1938

Após a experiência do programa de casas económicas, e passados cinco anos, o governo afirmou *que “a casa económica portuguesa constitui um excelente instrumento de defesa da instituição familiar e de conservação da ordem social existente”* (Decreto-Lei no 28 912). Contudo, também reconheceu que muitos indivíduos da classe trabalhadora ficaram fora do programa, pois não satisfaziam as condições impostas: todos os empregados, operários e outros assalariados tinham de estar inscritos nos sindicatos. Na tentativa de resolver este problema, foi criado o programa de Casas Desmontáveis em 1938.



Fig. 2.8-Bairro da Boavista- Benfica, Lisboa

O programa de casas desmontáveis foi a solução mais barata e quase definitiva para alojar a população mais carenciada sem acesso ao programa das casas económicas, isto porque o tamanho, a qualidade e a

renda destas casas foram bastante inferiores às das casas económicas. A entrega das casas desmontáveis aos indivíduos carenciados obedeceu a várias condições, sendo uma delas a autorização da Câmara Municipal de Lisboa (CML), mediante uma licença passada pela mesma. Apesar da possibilidade de acesso a estas casas por parte das famílias de classe trabalhadora, existia um grande inconveniente neste programa: o afastamento entre o local das habitações e o local do trabalho.

No entanto, o programa de casas desmontáveis não constituiu a solução esperada para os problemas de habitação na cidade de Lisboa, tendo-se antes transformado num fardo. As infra-estruturas e os equipamentos construídos para o programa revelaram-se inúteis no futuro desenvolvimento da cidade, chegando até, em algumas situações, a comprometer alguns planos urbanísticos de Lisboa. Assim sendo, os problemas sociais que originaram contribuíram para o descrédito deste programa (Decreto-Lei nº 28912).

Programa casas de rendas económicas – 1945

O programa de "Casas de Renda Económica" surge no sentido de *"(…) cobrir o território, colmatando as grandes lacunas dos bairros de "Casas Económicas", com uma tipologia mais "urbana" e com um regime de arrendamento menos exigente, virado, não para as populações operárias, mas sim para a classe média, cujo as carências habitacionais se consideravam como um dado novo da situação, e de cujo apoio o regime precisa.*" (Pereira, 1996, p.207) Este programa prevê a construção de edifícios ou moradias até 4 pisos em regime de arrendamento, venda a pronto ou em prestações mensais, inserindo-se *"(...)no esforço de adaptação do então "Estado Novo" às condições decorrentes da derrota dos regimes fascistas na 2.a Guerra Mundial*." (Pereira, 1996, p.205).



Fig. 2.9 e Fig.2.10-Construção de Casas de Renda Económica do Bairro de Alvalade [Arquivo Fotográfico da CML]

Em 1946 é lançado o decreto-lei no 35 611, de 25 de Abril, que em conjunto com a lei nº 2007, " (...) *conduz à permissão de Federação de Instituições da Previdência Social, para realização de obras sociais, nomeadamente a construção de "Casas Económicas" e de "Casas de Renda Económica"* (Tavares, 2003, p.3). Surge assim, com o lançamento desta lei, o que viria ser durante 25 anos, o maior organismo semipúblico que promoveu habitação em Portugal, as Habitações Económicas-Federação de Caixas de Previdência.

> *"O peso económico-social da "Previdência" levou o Governo a instituir, em 1947, a "Federação das Caixas de Previdência – Habitações Económicas" (HE) para administrar os fundos financeiros, construindo "casas de renda económica", em edifícios plurifamiliares em regime de arrendamento"* (Croft, 2003, p.33).

Programa casas para alojamento de famílias pobres – 1945

Com o fim da II Guerra Mundial, que decorreu entre 1939 e 1945, os materiais, a energia e a mão-de-obra encareceram, factores que se refletiram no custo das habitações e no valor das rendas, piorando a situação dos indivíduos carenciados. Após os problemas urbanísticos e sociais, anteriormente referidos, que o programa de casas desmontáveis introduziu, o Governo decidiu criar em 1945 este programa e aplicá-lo em todo o país, ao contrário do anteriormente referido que apenas existira em Lisboa.

O programa destinava-se a agregados familiares que não conseguissem ter acesso ao programa de casas económicas, mas, mais uma vez, o que aconteceu na realidade foi que estes não dispunham de rendimentos suficientes que lhes permitissem aceder, também, a estas habitações. Uma das características do programa trazida já do programa de Casas Desmontáveis era a do arrendamento precário. Ou seja, haver a possibilidade do agregado familiar ser despejado sem qualquer tipo de compensação. (Decreto-Lei nº 34486)

Casas de rendas limitadas-1947

Em 1947 é promovido, na sequência dos programas anteriores e através do Decreto-Lei no 36 212 de 07 de Abril o programa "Casas de Renda Limitada" *,"(…) marcando o início da participação da iniciativa privada nestes programa habitacionais."* (Tavares, 2003, p.33).

Com a introdução deste programa habitacional, o regime salazarista, dado não conseguir fiscalizar a construção privada e os consequentes aumentos das rendas que se haviam verificado durante esses últimos anos, procura disciplinar esta em moldes que, embora assegurando justa remuneração aos respectivos capitais, lhe permitam constituir eficazmente para a resolução do problema da habitação *"(…) o objectivo em vista, que pode resumir-se como segue: fixação do rendimento futuro, para limitar o capital a empatar, quer na construção propriamente dita, quer nos investimentos*

em propriedade urbana" (Decreto de Lei nº 38 212, 7 de Abril de 1947).

Através do primeiro Inquérito às Condições de Habitabilidade, realizado em 1950, e com o recenseamento populacional verifica-se o estado da situação habitacional de então, e *"(...) que iria exigir novas medidas, que pudessem ultrapassar o quadro muito restrito dos "bairros", inaugurando com solenidade, mas que eram uma gota de água face ao volume das carências detectadas"* (Pereira, 2003, p.208).

Casas construídas ou adquiridas através de empréstimo- 1958

Em 1958, com o acumular dos capitais de previdência, é publicada a Lei nº 2 092, a 09 de Abril do mesmo ano, com o programa de "Casas Construídas ou Adquiridas Através de Empréstimo". "*A particularidade da lei, (…) é a concessão de empréstimos, dentro dos mesmos pressupostos, a empresas contribuintes e Casas do Povo, que tenham em sua posse terrenos viáveis para construção"* (Tavares, 2003, p.10)

Esta lei representa um novo momento no âmbito das políticas habitacionais implementadas pelo Estado Novo para a resolução do problema da habitação. Havendo já permitido anteriormente, a utilização dos capitais da previdência para a construção de "Casas Económicas" e "Casas de Renda Económica" através das HE-FCP, agora o Estado passa a permitir, mediante fiscalização e acompanhamento das obras por esta mesma Federação, o empréstimo de capitais a Casas dos Povo, individuais e empresas contribuintes da Previdência, para a construção de habitação própria.

Plano de construção de habitações de renda acessível na cidade de Lisboa – 1959

Na década de 50, a habitação ainda se encontrava em crise e é neste contexto que surge o Plano de Construção de Habitações de Renda

Acessível na Cidade de Lisboa, onde se pretendeu regionalizar, sob a coordenação da Câmara Municipal de Lisboa (CML), a intervenção no domínio da habitação social.

A distribuição de habitação baseou-se no rendimento mensal dos agregados familiares e, uma vez que as rendas não podiam ultrapassar cinco vezes o rendimento do agregado, os custos da habitação foram previamente estabelecidos. A legislação permitia à CML criar um "serviço técnico de carácter eventual", a partir do qual surgiu o Gabinete Técnico de Habitação (GTH) (Decreto-Lei nº 42454). A partir daqui, *"visa-se a construção em Lisboa de novas habitações para pessoas com fracos recursos, em resposta ao constante aumento da população. Adoptam-se medidas ao nível do Município de Lisboa para disponibilização de terrenos a ser distribuídos a instituições de previdência e de interesse público, Serviços Sociais das Forças Armadas e outras com fins essenciais, cooperativas de construção e indústria de construção civil. Observa-se o acrescento de uma nova classe de habitação: HR (habitação de realojamento) com características de áreas bastante reduzidas.*
A descrição das categorias seria a seguinte:
- Categoria I, prevista para as famílias com condições mínimas de subsistência - Categoria II, mínimo funcional capaz de resistir à evolução das necessidades
- Categoria III, correspondia ao limite superior das habitações sociais
- Categoria IV, destinava-se a compensar os investimentos deficitários nas Categorias HR e I. " (Coelho, 2006, p. 72)

Plano intercalar de fomento – 1965-1967

Na década de 60, vários factores – grandes carências populacionais, diminuição do desenvolvimento industrial e forte procura de habitação – exerceram fortes pressões sobre o Regime em vigor, no sentido de desenvolver uma política mais produtiva. Então, pela primeira vez, o Estado incluiu a habitação no Plano Intercalar de Fomento. Com o Plano pretendia-se realizar empreendimentos prioritários de interesse social,

coordenar a iniciativa privada no sentido de realmente satisfazer as carências habitacionais dos indivíduos de menores recursos e proporcionar alojamentos a todos os agregados familiares carenciados do país, integrados em conjuntos urbanísticos racionais e dotados dos necessários equipamentos colectivos.

O Plano Intercalar de Fomento de 1965 refletiu uma visão crítica da política habitacional seguida anteriormente e denunciou os resultados da iniciativa privada, onde foram apontados três problemas fundamentais: exploração dos valores dos terrenos, construção de habitações luxuosas que esbanjavam os recursos criados para habitações de rendas moderadas, carência de equipamentos colectivos e raros progressos no que respeitava à indústria de construção, normalização de processos e materiais. (Lei nº 2123).

Fundo de fomento de habitação -1969

Em 1969 é criado o Fundo Fomento Habitação, que tinha sido já recomendado pelo Plano Intercalar de Fomento, através da publicação do Decreto-Lei nº 49 033 de 28 de Maio de 1969. No FFH reuniram-se todos os sectores do Estado referentes à habitação num só organismo, de modo a fortalecer o sector da habitação, concentrando os meios humanos e diminuindo os gastos. Esta concentração dos sectores da habitação já tinha sido defendida no Primeiro Congresso Nacional de Arquitetura quando se discutia o "Problema Português da Habitação". O FFH visa contribuir para a resolução do problema habitacional especialmente das classes não beneficiárias dos planos das caixas de previdência ou de quaisquer outras instituições semelhantes (.Decreto-Lei nº 49 033 de 28 de Maio de 1969).

Planos integrados – 1970

Foi criado, em Maio de 1969, o Fundo de Fomento de Habitação (FFH), que se propôs a resolver o problema habitacional, especialmente da população que não beneficiou dos planos de habitação da Federação de

Caixa de Previdência ou quaisquer outras instituições semelhantes, não competindo deste modo com os organismos já existentes. Esta medida política habitacional englobou dois programas: os Planos Integrados e as Realizações Diversas. Os Planos Integrados de Almada, Setúbal e Zambujal inseriam-se nos programas de promoção direta do FFH e destinavam-se a intervenções urbanísticas, onde se projetasse a edificação de, pelo menos, 1 000 fogos localizados em áreas fortemente polarizadas. As Realizações Diversas, por sua vez, foram empreendimentos de pequena e media dimensão, dispersos por todo o país. Nesta situação, a aquisição dos terrenos competia aos Municípios, que também se encarregavam da realização das infra-estruturas. Os projetos, os concursos e a fiscalização eram realizados pelo FFH, ou então sob a sua coordenação (Decreto-Lei nº 49033).

5.2.2.3. Politicas de Habitação pós 1974

Serviço de apoio ambulatório local (SAAL) – 1974

Entre 1974 e 1976, Portugal viveu um momento particularmente conturbado da sua história recente. No período, subsequente à revolução do 25 de Abril de 1974, na tentativa de dar resposta às mutações que o tecido urbano tinha sofrido desde a época de sessenta (em consequência da Guerra Colonial, dos movimentos migratórios em direção às cidades, da progressiva transformação do tecido produtivo pela industrialização de um país rural) e que tinham gerado o primeiro ciclo dos bairros de barracas nos arredores de Lisboa e Porto, um decreto governamental criou o Serviço de Apoio Ambulatório Local (SAAL).

O Serviço de Apoio Ambulatório Local (SAAL) surgiu no período revolucionário do 25 de Abril e tinha como principais objectivos dotar bairros degradados ou de barracas com infra-estruturas básicas - arruamentos, saneamento, abastecimento de água e eletricidade - e permitir aos residentes o acesso ao crédito bonificado, a materiais de construção, a soluções de projeto e apoio técnico para a autoconstrução

ou melhoramento das suas habitações. Basicamente, agir rápida e eficazmente na degradante situação dos “bairros de lata” portugueses.

O SAAL foi o início de um ponto de viragem no pensamento da habitação, dando origem posteriormente as cooperativas e habitação económica.



Fig. 2.11. Bairro da Bouça, no âmbito do movimento SAAL



Fig. 2.12. Bairro da Bouça, Porto, no âmbito do movimento SAAL.

5.3. As Cooperativas de Habitação Económica em Portugal

5.3.1. As Cooperativas de Habitação Económica

As primeiras cooperativas de habitação surgem em meados do século XIX, em Lisboa, associadas a movimentos sociais reivindicativos por melhores condições habitacionais (Matos, 1994). No capítulo anterior foi abordado a situação das politicas habitacionais no final do séc. XIX, onde as condições habitacionais eram caracterizadas pela défice de habitação e pela insalubridade do parque habitacional existente, originando o aparecimento de algumas iniciativas no âmbito da resolução dos mesmos, originando também, o aparecimento dos movimentos cooperativos, como demonstra o quadro seguinte.

Quadro 1 — Cooperativas de Construção existentes antes de 1974

Datas	Nº de Coop.	Identificação	Ano de fundação
anteriores a 1900	2	Coop. Popular de Construção Predial (Lisboa) Construtora e Instrução (Lisboa) (10 anos de existência)	1894 1898
1900-1910	5	A Ocidental 1º de Janeiro A Construtora Predial do Funchal A Cooperativa Predial Portuguesa (Lisboa) A Nacional Edificadora (Porto) Coop. Popular de Construção Predial (Lisboa)	1901 1901 1905 1908 1894
1926	3	O Problema da Habitação (Porto) A Cooperativa Predial Portuguesa (Lisboa) Coop.Popular de Construção Predial (Lisboa)	1926 1905 1894
1930	6	A Construção Civil do Norte (Porto) Bairro Invicta (Porto) A Construtora do Funcionalismo O Problema da Habitação (ainda se encontra em funcionamento) A Cooperativa Predial Portuguesa (Lisboa) Coop. Popular de Construção Predial (Lisboa)	1930 1930 1930 1926 1905 1894
1945 1950 1955 1965 1970	3 15 38 42 60	18 Lisboa; 12 Porto; 3 Braga; 2 e Aveiro; 1 em Beja, V. Castelo, V. Real, Viseu, Funchal, P. Delgada existiam ainda 6 em Angola e 2 em Moçambique	

Fonte: Adaptado de Deolinda Reis Correia - Cooperativas de Habitação em Lisboa. "Actas do IV Colóquio Ibérico de Geografia", Coimbra, 1986, p.567.

Quadro 2.1. –Quadro das cooperativas de habitação económica antes de 1974

Com a II Guerra Mundial, o país sofre transformações, a industria expande-se, e o crescimento populacional intensifica-se, originando o aparecimento de um número significativo de Cooperativas. Inicialmente as

cooperativas eram marcadas pelas características de funcionamento, servindo somente como caixa de empréstimo, onde os sócios pagavam cotas mensalmente até atingirem o valor para a construção da sua própria casa.

Estas funcionavam sem qualquer apoio estatal, quer na aquisição de terrenos, quer em vantagens nas taxas de crédito, proporcionando-lhe características, que, afastavam a classe pobre, pelas elevadas cotas mensais que estas praticavam. As cooperativas perante estes factos em 1969 pedem apoio Estatal que lhe é negado nesta primeira fase, sendo repensado após o 25 de Abril de 1974.

A Revolução do 25 de Abril de 1974, serviu de impulso para uma mudança profunda no campo habitacional. Sendo implementadas politicas de habitação, para resolver as carências habitacionais existentes no pais, sendo posteriormente criadas várias iniciativas nesse âmbito, dando a origem a ponto de viragem com a criação de alguns programas habitacionais de impacto nacional (Ferreira, 1987).

As associações e comissões de moradores SAAL (Serviço de Apoio Ambulatório Local), programa que nasce para a melhoria das condições habitacionais, como mencionado posteriormente transformaram-se depois da extinção do SAAL em cooperativas de habitação económica (C.H.E) (Loureiro, 1995).

As cooperativas de habitação económica surgem em prol da resolução de questões habitacionais que afetavam principalmente as metrópoles da grandes cidades, o caso da cidade do Porto que se alastrou para a sua envolvente periférica, como o caso da cidade de Matosinhos. Os seus princípios bases eram o melhoramento das condições de habitação, promovendo a habitação de baixos custos (Loureiro, 1995).

Emergem em grande número em todo o território nacional entre 1976 e 1978, devido ao apoio jurídico, técnico e financeiro de então, destacando-se, particularmente, as áreas urbanas e suburbanas de Lisboa, Porto e

Setúbal. Em 1978, o fundo fomento a habitação (F.F.H) passado 2 anos da sua implementação, acontece a desativação do núcleo de apoio às cooperativas existente no FFH, originando um decréscimo das cooperativas. Em 1982 é extinto o FFH, que é substituído em 1984 pelo INH (Instituto Nacional de habitação), encerrando a primeira fase do cooperativismo habitacional, sobrevivendo apenas algumas cooperativas as que conseguem ultrapassar as várias crises que atingiam o sector (FENHACHE, 1992).

A política de apoio às cooperativas tem sido instável ao longo dos anos, devido ao desajustamento das condições de financiamento e à desfavorável evolução da relação custo das habitações e o rendimento das famílias, o que tem contribuído para o afastamento de muitos potenciais cooperadores. Como menciona a autora Fátima Loureiro de Matos (1995), as cooperativas distinguem-se em dois grupos, o primeiro assente nas C.H.E denominadas de “sobreviventes”, e um segundo grupo marcado pelas C.H.E “mortas” ou “moribundas”. As “sobreviventes” apoiaram-se num plano de adaptação e adequação as diferentes dificuldades que lhes eram impostas, a nível financeiro, legislativo, aprovação de projetos, cedência de terrenos, e a relação com o sector da construção. O segundo grupo foi marcado pela falta de dinamismo e inadequação às exigências inerentes a situação de mutação da situação financeira do país.

Contudo, as cooperativas continuam a possuir algum dinamismo, nomeadamente no que diz respeito à gestão dos empreendimentos e dos equipamentos a eles associados, marcado por um forte associativismo, particularmente no campo desportivo. Se no inicio do movimento a preocupação dominante era conseguir casas para os seus associados a preços acessíveis, hoje em dia as cooperativas começam a preocupar-se mais com os aspectos qualitativos dos empreendimentos, ou seja, construir com qualidade, o que levou ao aparecimento de urbanizações onde se conseguiu um equilíbrio notável em termos arquitectónicos e funcionais, com projetos que integram várias componentes, a de habitação, comércio, equipamentos sociais e desportivos, englobando também uma preocupação urbanística. A evolução das cooperativas é

notória, sendo necessário perceber qual a evolução destas cooperativas a nível nacional ao longo dos anos, e perceber o estado atual das cooperativas.

5.3.1.1. Estrutura do Movimento Cooperativo

As C.H.E surgem na sua maioria entre 1976 e 1978, surgindo a necessidade de estruturar e organizar o M.C.H (movimento cooperativo de habitação) com o intuito de aumentar o poder reivindicativo das cooperativas de habitação perante o Poder Central e Local, sendo realizados entre 1976 e 1978, quatro encontros Nacionais das Cooperativas de Habitação para a resolução dos problemas existentes. Em 1979, realiza-se o 1º congresso do movimento cooperativo habitacional, de onde surgiu o SENACHE (Secretariado Nacional das Cooperativas de Habitação Económica). Na Região Norte emergem as uniões de cooperativas CHESNORTE e COOHABINORTE, com objectivos semelhantes, a organização das atividades das cooperativas da Região Norte. Em 1980, realiza-se o II Congresso do M.C.H, surgindo nesse mesmo ano a FENACHE (Federação Nacional das Cooperativas de Habitação Económica), possuindo a forma jurídica de associação (Loureiro, 1995; FENACHE, 1992).

Entre 1980 e 1987, são realizados mais três Congressos do M.C.H, com intuito de traçar linhas politicas orientadoras, e a organização e estruturação da Federação. Em 1988 acontece o último Congresso, o V, sendo aquele que cooperou diretamente para a organização da Federação, conduzindo à composição de Delegações Regionais, que retinham o objectivo de responder às necessidades locais das C.H.E (Loureiro, 1995; FENACHE, 1992).

Com a criação da união para o desenvolvimento habitacional (HABIMENTO), estrutura criada dentro da delegação Norte da FENACHE, dirigida unicamente para o apoio técnico, a CHERNORTE e a COOHABINORTE, encerram atividade. A FENACHE transformou-se,

assim, na única estrutura para as cooperativas, representando em 1992 segundo Fátima Loureiro de Matos (1995) cerca de 125 cooperativas de habitação económica.

A FENACHE, procurou sempre dinamizar várias estruturas de apoio, e fomentar as iniciativas de divulgação do M.C.H, além de participar em estruturas internacionais ligadas ao Movimento Cooperativo, como o Comité Europeu de Coordenação da Habitação Social e a Aliança Cooperativa Internacional. Outro aspecto com o qual a FENACHE se tem preocupado é com a formação dos dirigentes e quadros técnicos cooperativos, tendo realizado com esse objectivo acotoes e cursos de formação, para além de ter criado, em 1989, um Centro de Estudos do Cooperativismo Habitacional (Matos, 1995)

A FENACHE, no âmbito da sua política de colaboração com o poder local, desenvolveu ao longo principalmente das décadas de 80 e 90 protocolos com as Câmaras Municipais para a construção de alojamentos pelas C.H.E. Com estes protocolos as Câmaras colocavam à disposição das cooperativas terrenos e, em contrapartida, uma percentagem da área de construção em cada empreendimento era cedida aos municípios (Matos, 1995).

5.3.2. As Cooperativas de Habitação no Grande Porto

As Cooperativas surgem no Porto na sua maioria entre 1974 e 1978. Relativamente à sua localização, verifica-se que são os concelhos do Porto e Matosinhos que detém o maior número de cooperativas, graças ao apoio proveniente das Câmaras Municipais, nomeadamente na disponibilização de terrenos, aprovação dos projetos de construção e insenção das taxas municipais (Matos, 1995).

Na Região do Grande Porto, algumas C.H.E conseguiram criar uma estrutura sólida que lhes possibilitou ultrapassar as dificuldades económicas que o País foi atravessando, ou seja, as Cooperativas

"sobreviventes". Podem evidenciar-se algumas dessas Cooperativas, como: As Sete Bicas; Mãos à Obra; Nortecoop; Habece; Ceta; Nova Ramalde; Favo, Urbicoope. Por outro lado estavam presentes as Cooperativas "mortas" ou moribundas", que não conseguiram adaptar-se às dificuldades e foram-se diluindo, limitando-se a gerir os empreendimentos já construídos. Alguns desses exemplos são as Cooperativas: Nova Aldoar; Novo Rumo; Zona da Boavista; Gente do Amanhã (Matos, 1995).

LOCALIZAÇÃO	Nº COOPERATIVAS	FOGOS CONSTRUIDOS ENTRE1973 E 1998
GONDOMAR	12	2 503
MAIA	10	3 164
MATOSINHOS	17	5 504
PORTO	19	4 206
PÓVOA DO VARZIM	1	208
VALONGO	1	214
VILA DO CONDE	2	73
VILA NOVA DE GAIA	7	1753
TOTAL	**69**	**17 625**

Tab.2.1 - Cooperativas de habitação económica no Grande Porto entre 1974 e 1994

O quadro a cima representa o número de C.H.E entre 1973 e 1998, e o respectivo número de fogos construídos. É notório os locais de maior incidência das Cooperativas, sendo, Porto e Matosinhos, com 19 e 17 respectivamente, contudo o número de fogos construídos é superior no concelho de Matosinhos atingido o 5504, ultrapassado os 4206 construídos no concelho do Porto.

Em 1994, segundo Fátima Loureiro de Matos, as C.H.E ultrapassavam grande dificuldades para promover novas construções, pela falta de apoio

das entidades camarárias na cedência de terrenos. O que fez com que as Cooperativas procuram-se terrenos a baixo custo nas zonas periféricas aos locais onde se encontravam sedeados. Cooperativas sedeados no Porto, transferiram a sua atividade para os concelhos vizinhos. Por exemplo a Cooperativa HABECE, sedeada na freguesia de Cedofeita no concelho do Porto, escolheu concelhos vizinhos como Matosinhos e Maia, para a construção de novos empreendimentos, acontecendo o mesmo com uma série de outras Cooperativas sedeadas no concelho do Porto (Matos, 1995).

A maioria dos empreendimentos executados pelas C.H.E desenvolveram-se em terrenos que não se encontravam urbanizados das freguesias periféricas, provocando uma desinserção na malha urbana pré-existente, atingido por vezes dimensões e densificações acentuadas. Os empreendimentos eram baseadas na construção de edifícios plurifamiliares, com algumas exceções, que eram baseados na construção de habitações unifamiliares e em banda, sendo dominantes a tipologias T2 e T3, e os T4. Os empreendimentos incluíam a área residencial, como já referido, mas também uma área de lazer e de equipamentos, como campos desportivos, piscinas, parques infantis, áreas comerciais, equipamentos escolares. As componentes referidas conferiam aos empreendimentos executados pelas C.H.E características distintas que proporcionavam uma qualidade arquitectónica e urbana aos seus habitantes (Matos, 1995).

O financiamento era uma componente inerente as C.H.E, pois uma parte significativa dos empreendimentos cooperativos foram financiados por instituições de crédito do Estado Português, como o antigo FFH, o INH, Caixa Geral de Depósitos (CGD). Contudo, as instituições apresentavam entraves que dificultavam o andamento pleno do projetos, causando graves atrasados, levando a desistência de muitos sócias e encarecimento das habitações. Perante os factos muitas C.H.E procuram diferentes soluções ao crédito estatal, como a entrega de fogos sem acabamentos interiores, para atingir os preços imposto pelo INH. A utilização de capitais próprios passa a ser também uma solução, ou a procura da banca privada,

libertando as cooperativas das linhas impostas pelo INH, possibilitando a construção em maior número e com melhores acabamentos. Contudo, estas medidas afastam cada vez mais as classes de rendimentos mais baixos da possibilidade de obter habitação a um baixo custo.

Perante os factos apresentados anteriormente as C.H.E, afastam-se dos seus objectivos iniciais, a promoção de habitação para família de rendimentos baixos e médios. Sendo descaracterizado o pressuposto inicial por uma nova faceta, a da classe média, pois possuíam acesso mais fácil ao crédito. Contudo, os preços praticados pelas C.H.E mantiveram-se sempre a baixo do custo normal relativamente ao restante mercado habitacional, apresentando uma relação qualidade/preço elevada.

5.3.2.1 O Movimento Cooperativo: Modelos

Conjunto Habitacional de Aldoar, Porto



Fig. 2.13 - Perceptiva do empreendimento “Nova Ramalde” do Arquitecto Manuel Correia Fernandes

O conjunto habitacional de Aldoar no Porto, nasce da autoria do Arquitecto Manuel Correia Fernandes, conjuntamente com três cooperativas de habitação, SACHE, Nova Ramalde, e CETA, estando a sua concepção dividida em três fases distintas de execução. A primeira fase é marcada pela intervenção da Cooperativa SACHE, onde o projeto nasce em meados de 1979, contudo a obra é somente executada em 1989 com a construção de 52 fogos.

C.H.E	CETA	NOVA RAMALDE	SACHE	TOTAL
1ª Fase			52 FOGOS	52 FOGOS
2ª Fase		129 FOGOS	128 FOGOS	257 FOGOS
3ª Fase	32 FOGOS		64 FOGOS	96 FOGOS

Tab.2.2 - Fases de construção e números de fogos do conjunto habitacional de Aldoar

A segunda fase iniciasse em 1986 com a intervenção de duas cooperativas SACHE e Nova Ramalde, com a construção de 257 fogos na totalidade, em 1993. A terceira e última fase é marcada pela intervenção das cooperativas CETA e SACHE, onde o projeto de 92 fogos nasce em 1994, sendo a sua obra concluída em 1999.

Segundo a memória descritiva, o Conjunto Habitacional de Aldoar, organiza-se através de uma quadrícula de ruas rompida por uma alameda que definem os blocos, quarteirões e espaços ou edifícios colectivos. O espaço urbano foi pensado numa tentativa de recuperação das qualidades e valores tradicionais da cidade, como a comunidade, a privacidade e a vizinhança.

O projeto do conjunto foi baseada na necessidade de comunidade da vida colectiva. O conjunto tem como objectivo gerar uma unidade dentro da diversidade e potenciar a expressividade dos poucos materiais utilizados pelo Arquiteto, sendo eles o tijolo, a madeira, o betão, o ferro e alumínio. Para a criação de unidade, os critérios de desenho, os sistemas de medida e proporção, os detalhes, as cores, texturas ,são também formulados para que isso aconteça.

O desenho dos espaços e elementos constituintes dos espaços públicos, é também tratado da mesma forma, não negligenciando o tratamento dos espaços verdes e das zonas arborizadas cuja existência é essencial para atenuar a elevada densidade de ocupação.

1º Fase – SACHE



Fig. 2.14.-Fotografia do exterior da 1ª Fase (SACHE) do conjunto habitacional do Aldoar, Porto | Arquitecto Manuel Correia Fernandes

2ª Fase – SACHE



Fig. 2.15.-Fotografia do exterior da 2ª Fase (SACHE) do conjunto habitacional do Aldoar, Porto | Arquitecto Manuel Correia Fernandes

2ª Fase – NOVA RAMALDE



Fig. 2.16 -Fotografias do exterior da 2ª Fase Nova Ramalde do conjunto habitacional do Aldoar, Porto | Arquitecto Manuel Correia Fernandes

3ª Fase- SACHE E CETA



Fig. 2.17 -Fotografias do exterior da 3ª Fase SACHE e CETA do conjunto habitacional do Aldoar, Porto | Arquitecto Manuel Correia Fernandes

5.3.3. A Qualidade da Habitação Cooperativa

> *"A qualidade urbana de um conjunto residencial depende de vários factores que dificilmente serão perceptíveis pelo técnico visitante mais habilitado"* (Cabrita in FENACHE, 1992, p.25).

O Movimento cooperativo é marcado pela componente social, implementada através do convívio social, de espaços para atividades desportivas, lúdicas e culturais, que se demonstram essenciais à qualidade residencial. Contudo, o quadro urbano corrente, é marcado pela bipolarização de responsabilidades dos órgãos ou identidades responsáveis, condicionando a criação de atividades de convivência social e de participação no desenvolvimento urbana. Desta forma o movimento cooperativo surge como um incremento para a consolidação das desejadas ações de animação, convívio, para a participação do quadro social e residencial.

O autor António Baptista Coelho salienta num dos seus artigos que as edificações no âmbito da promoção cooperativa são reflexo de *"(...) um conjunto com provado interesse cultural, urbano e residencial (...)"* (2009,p.2),ou seja, boa atividade social mencionado anteriormente, e bom desenho urbano, e boa qualidade arquitectónica, aspetos a desenvolver nos próximos.

5.3.3.1. Enquadramento Urbano da Habitação Cooperativa

A paisagem construída, surge como um tema de debate controverso nas últimas décadas, sendo na maioria das vezes uma paisagem caracterizada pela descontinuidade. A descontinuidade na sua maioria é causada segundo Cabrita, pela forma errada como as áreas urbanas foram ocupadas. Vários pontos caracterizam a forma errada da ocupação do território, como a implantação desarticulada dos edifícios relativamente ao tecido urbano consolidado, conduzindo a uma falta de coerência na malha urbana e consequentemente na forma urbana. Os conjuntos habitacionais

na sua maioria são desprovidos de equipamentos, espaços exteriores e áreas verdes. A escala desadequada dos edifícios é também um ponto negativo da forma de ocupação, sendo fruto de uma má qualidade arquitectónica, originando um desenquadramento urbano dos edifícios. (Cabrita in FENACHE, 1992)

O movimento cooperativo surge na sua maioria como uma exceção aos pontos mencionados anteriormente, e "*(...) consegue garantir verdadeiros troços de nova cidade bem habitada (...)"* (Coelho, Coelho, 2009, p.20).

A implantação dos novos conjuntos habitacionais não esta somente dependente das cooperativas, mas também da disponibilidade dos solos que podem ser obtidos através da cooperação dos municípios, ou no mercado livre, contudo a segunda opção origina uma elevação dos preços. As cooperativas veem-se assim comprometidas entre as aspirações a níveis qualitativos e a realidade económica, havendo contudo um equilíbrio entre o desejo dos morados e a realidade projectual e económica.

Os moradores assentam as suas exigências em alguns pontos chave como: espaços exteriores amplos; urbanização de baixa densidade; tipologia unifamiliar ou edifícios multifamiliares com poucos pisos; terrenos a baixo custo. Sendo também a acessibilidade a equipamentos e áreas de emprego um aspecto a ter em conta, como uma melhor oferta de espaços sociais, equipamentos comuns (edifícios multifamiliares). As exigências e necessidades referidas caracterizam a implantação dos conjuntos cooperativos, conduzindo a uma implantação afastado do tecido urbano consolidado, e uma urbanização mais centralizada e densa (Cabrita in FENACHE, 1992).

As intervenções do movimento cooperativo, situam-se assim, como referido anteriormente em zonas peri-urbanas (periféricas), gerando um pensamento dos conjuntos habitacionais diferente, para o obtenção de um melhor o quadro urbano, a nível de estrutura e qualidade, e não para criar uma realidade distinta a existente (Cabrita in FENACHE, 1992). Ou seja, apesar de se encontrarem em zonas periféricas em crescimento, os

conjuntos habitacionais nascem para criar uma melhor realidade urbana, não quebrando a realidade urbana existente. Os conjuntos habitacionais não se condicionam apenas a construção do edifício, mas também, da área envolvente, através de espaços exteriores e equipamentos.

Um outro aspecto a mencionar sobre a qualidade da implantação dos conjuntos habitacionais cooperativos, é surgimento de uma panóplia de edifícios numa mesma área de intervenção, em alguns casos, facto que enriquece a paisagem urbana, pois é obtida uma melhor hierarquia dos espaços urbanos permitindo albergar diferentes tipos de agregados familiares, através dos diferentes tipos de promoção cooperativa (Cabrita in FENCACHE, 1992).

Quanto as infraestruturas e equipamentos urbanos o movimento cooperativo executa a sua construção na totalidade, contudo, em alguns casos não se torna possível por questões de carácter municipal. O tratamento de espaços exteriores é também um ponto de qualidade das cooperativas de habitação, contrariamente à promoção privada que é caracterizada pela má qualidade. Em questão de percepção exterior arquitectónica e construtiva o movimento mantém o nível de qualidade que é inerente (Cabrita in FENCACHE, 1992).

A construção executada pelo movimento cooperativo surge assim como uma exceção aos aspectos mencionados inicialmente da má implantação e enquadramento dos conjuntos habitacionais, que geram uma paisagem urbana descontinua. Os conjuntos habitacionais destacam-se apesar do local de inserção (periferia), pela procura de uma boa implantação e enquadramento na paisagem urbana pré-existente. Outros aspectos importantes são a diversidade de soluções apresentadas pelos conjuntos, soluções urbanísticas, através de espaços verdes, equipamentos, e infraestruturas, bem como, o respectivo tratamento dos espaços verdes e equipamentos. A realidade arquitectónica e construtiva surge também com um ponto de exemplar de qualidade.

5.4. Síntese da Evolução da Cidade Industrial às Cooperativas de Habitação Económica em Portugal

Encetou-se, a contextualização da investigação, recuando à cidade industrial efetuando um percurso até à cidade moderna onde se encontra algum paralelismo em termos formais com as cooperativas de habitação, relativamente as questões habitacionais. O percurso efectuado é também importante na percepção da evolução da cidade até aos dias de hoje e na origem da forma urbana das cidades. Concluindo na contextualização das cooperativas de habitação, na forma urbana, bem como, dos métodos de análise morfológicos da cidade.

A Cidade Industrial, provocou transformações profundas nas cidades, como, o crescimento abrupto da população oriundo nas zonas rurais provocou um crescimento desmedido da cidade. A habitação passou a ser um ponto de desequilíbrio, pois a oferta era inferior a procura, despoletando uma série de novas construções para fora da antiga da cidade não existindo uma preocupação urbanística ou arquitectónica, transportando a cidade para um espaço desarticulado, através da suburbanização. A habitação gerada era caracterizada pela falta de condições e pela má qualidade. Perante os factores que caracterizavam a cidade industrial cria-se uma necessidade de melhoramento das condições, de habitar, sociais e urbanas.

Alguns teóricos propuseram modelos de cidade, como Owen, apresentando uma cidade baseada em pequenas comunidades caracterizadas pelos espaços verdes, e por pequenas cidades industriais, onde o espaço habitacional era composto por habitações, edifícios públicos, espaços verdes destinados ao lazer e ao desporto. Paralelamente a está proposta surgem as cooperativas de habitação, elemento em estudo, que são caracterizas por alguns pontos em comum no espaço destinado à habitação, como a preocupação com espaços verdes e edifícios de apoio à comunidade.

O falanstério de Charles Fourier consistia na construção de um grande edifico, restringido a cerca de 1600 pessoas, estando estratificado por zona de serviços, equipamentos, oficinas e habitações, possuindo pátios exteriores e galerias cobertas que tinham a função de rua. Todas as

habitações isoladas e possuidoras de um pátio. Todo este grande edifico possuía uma série de outras componentes para que este funciona-se plenamente. O falanstério poderia ser considerado uma pequena cidade que multiplicada originaria uma grande cidade articulada. Estas proposta demonstra a necessidade de articular a cidade e habitação, através da divisão coerente das funções da cidade, como a habitação, os serviços e os espaços públicos.

Também, o Familistério de Godin, se baseava na integração da habitação articulada com equipamentos e serviços, havendo uma preocupação de convívio social e educacional. Esta solução estava assente em princípios sociais e educacionais, bem como, na dotação de equipamentos e serviços as áreas residências, dando continuidade a cidade, tal como acontece com o elemento em estudo as cooperativas de habitação.

A cidade é também alvo de intervenções profunda numa procura de melhoras as condições de higiene e salubridade, como é caso de Paris com o Plano de Haussman que procurava alcançar a imagem de uma cidade moderna e regular, provocando grandes mudanças no que seria a cidade antiga, gerando uma nova forma. Acontecendo paralelamente o mesmo em Madrid e Barcelona, com o Plano de Castro, e Plano de Cerdá.

O Plano de Cerdá alterou profundamente a cidade existente, através de uma quadrícula regular, que visava resolver os problemas de higiene e salubridade, mobilidade e expansão económica a par da restantes cidades europeia. A quadricular era interrompida por vias, e por diagonais que ligavam a uma praça central da cidade.

Já Ebenezer Howard, propões uma cidade jardim baseada num continuo urbano, com uma grande presença de espaços verdes, possuindo um tamanho definido existindo um equilíbrio entre cidade e campo. As teorias de Ebenezer influenciam o urbanismo em vários países no inicio do século XX, visando a evacuação da população dos centros urbanos lotados, tornando-se uma solução viável. Em Portugal surge tardiamente em meados de 1930 uma pequena cidade-jardim na periferia de Viana do

Castelo.
As proposta apresentadas ao longo a revolução da industrial e pós-industrial causaram grandes transformações nas cidades, a nível morfológico. Em Portugal a revolução vai sentir-se posteriormente.

A cidade do Movimento Moderno surge como uma época experimentação para uma nova estrutura morfológica da cidade, havendo uma renuncia do quarteirão, da rua, e da praça, propondo novas tipologias como a torre, o bloco, a banda, havendo um zoneamento rígido a dividir toda a cidade. Havendo uma ligação intrínseca do urbanismo e da arquitectura, pontos em de discussão desta investigação.

O período Modernista é marcado pelas Grandes Guerras, que destruíram várias cidades, agravando as graves carências habitacionais oriundas da cidade industrial, originando uma regeneração dos centros urbanos das cidades, e construção de um grande números de habitações num curto espaço de tempo. Como solução surgem vários teóricos como Garnier e Gropius que baseavam no zoneamento, bem como, a racionalização da habitação e a multiplicação dos espaços verdes.

Em procura de novas soluções surge em 1928 o CIAM, que origina a Carta de Atenas ondem são descritos os ideias dos progressista, que assentam em quatro aspectos fundamentais: habitar, trabalhar, circulação, recreio, onde o Arquitecto Le Corbusier surge como grande divulgador destes princípios através de vários projetos para uma cidade ideal e da critica a cidade existente, como a cidade jardim. Ville Radieuse cresceu baseada nas novas técnicas e materiais de construção onde as fachadas se encontravam abertas para o ar e para o sol, permitindo que o solo estivesse livre e aproveitando a cobertura dos edifícios como espaço para colocar cafés, comércio e locais de lazer abolindo ruas e praças, onde a unidade de habitação surgia como elemento de organização da cidade.

Paralelamente as soluções europeias surge também em Portugal mais tarde várias soluções a nível de planeamento da cidade, através do Plano Geral de Melhoramentos da cidades, com maior impacto na cidade de

Lisboa e do Porto.

Para além da questões de melhoramento da cidade evocavam-se em Portugal uma série de problemas aliados às carências habitacionais que despoletaram a partir de 1880 a uma série de politicas de habitação. Contudo, algumas delas não fizeram sentir-se pela fraca capacidade de as colocar em pratica, surge anos mais tarde uma solução mais coerente e articulada as Cooperativas de Habitação Económica.

6. Enquadramento Geral de Matosinhos

6.1. Matosinhos: Caracterização Geral

6.1.1.Localização

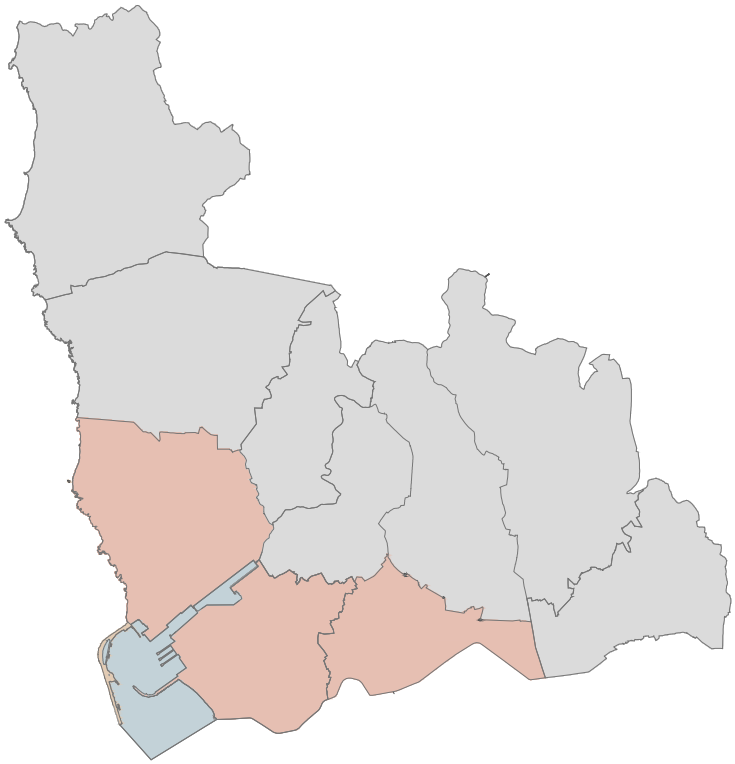
O concelho de Matosinhos, insere-se na região do Douro Litoral e pertence ao distrito do Porto. Confronta a Sul com o concelho do Porto, a Norte com o concelho de Vila do Conde, a Nascente com o concelho da Maia e a Poente com o Oceano Atlântico. Matosinhos situa-se a pouca distância do rio Douro, mas fora da sua bacia hidrográfica, pertencendo a maior parte do seu território à bacia hidrográfica do rio Leça.



Mapa 3.1.– Mapa de enquadramento – concelho de Matosinhos

Com uma área de 62.3 Km2, o concelho de Matosinhos corresponde a cerca de 8% do território da Área Metropolitana do Porto. Administrativamente está dividido em dez freguesias urbanas: Matosinhos,

Senhora da Hora, S. Mamede Infesta, Leça do Balio, Custóias, Guifões, Leça da Palmeira, Perafita, Santa Cruz do Bispo e Lavra.



Mapa 3.2. – Mapa de enquadramento – concelho de Matosinhos e área de intervenção

6.1.2.Clima, Relevo, Rios e as Características Oceanográficas

Clima

O clima do Concelho de Matosinhos, resulta da sua posição geográfica e proximidade do Atlântico e da forma e disposição dos principais relevos (PDM Matosinhos, 1990).As temperaturas médias anuais oscilam entre 13ºC e os 15ºC. Os verões são do tipo moderado, com a temperatura média máxima do mês mais quente entre 22 °C e 24 °C, registando-se temperaturas superiores a 25 °C entre 1 a 10 dias anualmente. Os invernos são do tipo moderado, observando-se em janeiro cerca de 1 dia,

em média, com temperatura do ar negativa. A pluviosidade média anual atinge valores entre 1000 mm e 1200 mm, sendo os dias do ano com precipitação igual ou superior a 1 mm, de 70 a 100 dias. Os períodos de insolação têm uma longa duração, sendo uma média de 7 horas por dia, à exceção das zonas interiores e de maior altitude, pela existência de maior nebulosidade. A humidade do ar é elevada pela proximidade do oceano Atlântico, com valores médios entre 80% e 85%.Quanto aos ventos a presença do Atlântico, faz com que sejam predominantes no quadrante Oeste, seguindo-se o de Leste e do Norte, depois o do Sudoeste e do Noroeste e em último, o do Sul e do Sueste.

O concelho de Matosinhos apresenta assim características normais de um território implantada na zona costeira, é temperado, tem condições de salubridade, exceto nas encostas mal insoladas voltadas a Norte e em pequenas áreas de terrenos baixos e alagadiços. A zona litoral é mais afetada pelos ventos de Noroeste no Verão e de Sudoeste no Inverno.

Relevo e Rios

O concelho de Matosinhos é caracterizado por um relevo pouco acentuado, elevando-se da costa para o interior de forma amena, atingindo uma cota máxima de 115 m no seu limite Sudeste, em S. Mamede Infesta. Detém características mais irregulares próximo ao rio Leça e aos seus afluentes, com marcados sulcos por eles marcados, gerando algumas encostas e morros íngremes (Rodrigues, 2006).

Matosinhos é caracterizado por vários os cursos de água que se disseminam por todo o concelho irrigando zonas onde ainda é praticada a agricultura e percorrendo zonas de carácter urbano e industrial antes de desaguarem no Oceano Atlântico ou em outros cursos de água principais. (Site da Câmara Municipal de Matosinhos, 2012).

O rio Leça apresenta-se como o rio de maior importância na modelação do terreno e da paisagem do concelho, bem como, o rio Onda cujo percurso

se insere em Matosinhos no seu troço final. Desenrolam-se também uma série de ribeiras por todo concelho (Site da Câmara Municipal de Matosinhos, 2012). Nasce no lugar de Redundo, entre os concelhos de Santo Tirso e Paços de Ferreira, no Monte de Santa Luzia a cerca de 420 metros de altitude, percorrendo 48 km até à sua foz no Oceano Atlântico. A sua Bacia Hidrográfica tem uma área de cerca de 185 km2, e as faixas costeiras a Norte e Sul têm 26 km2 e 24 km2 de superfície, respectivamente (Gomes, 2007).

O Rio Leça banha o que foram as antigas terras rústicas da Maia e do antigo concelho de Bouças, atual concelho de Matosinhos, tendo sofrido ao longo do seu curso transformações profundas com a construção do porto de Leixões no final do séc. XIX. Os seus principais afluentes são a ribeira do Arquinho do Leandro, emergindo ambos na margem direita (Gomes, 2007).

De um modo geral, a Bacia Hidrográfica do Leça caracteriza-se pelas fortes alterações por se encontrar situada numa zona industrializada e num grande aglomerado populacional, sendo a zona próxima da nascente a que apresenta melhor qualidade ecológica (Gomes, 2007).

Características oceanográficas

O concelho é limitado a Oeste pelo Oceano Atlântico. Esta frente marítima apresenta uma extensão de 12 km, aproximadamente. A nível da batimetria da plataforma costeira nesta fronteira, verifica-se que a isolinha de -20.0 m apresenta um andamento com traçado sensivelmente paralelo à linha de costa entre o limite norte do concelho e o porto de Leixões. Para sul desta estrutura portuária a referida isolinha vai-se afastando gradual e significativamente da linha de costa, adoçando-se o perfil da plataforma.

A isolinha de -30.0 m apresenta um traçado sensivelmente constante com direção Norte/Sul, afastando-se gradualmente da isolinha dos -20,0 m a partir da zona adjacente à praia do Paraíso.

O traçado das isolinhas de cotas iguais ou inferiores a -10,0 m apresentam zonas sucessivas de gradual aproximação e afastamento, consoante, respectivamente, estejam frente a zonas de costa acidentada ou de praia. É neste caso, significativo o afastamento dessa isolinha frente às praias de Angeiras, Paraíso e Leça (PDM Matosinhos, 1990).



Fig. 3.1. - Fotografia área de Leça da Palmeira

6.1.3.Demografia

A revolução industrial marcou fortemente as cidades europeias pelas fortes transformações sofridas, sendo muitas delas causadas pelo forte aumento demográfico, oriundo da procura da cidade por parte da população rural. No contexto português a revolução industrial e demográfica acontece tardiamente com grande enfoque para a cidade de Lisboa e Porto. Sendo nas décadas de 60 e 70, que se sente um forte dinamismo demográfico ao nível das áreas metropolitanas. Ao acentuado crescimento destes vinte anos correspondeu uma reorganização da população no interior destas unidades espaciais observando-se uma tendência de declínio demográfico das duas cidades centrais e o desenvolvimento do processo de suburbanização nos territórios envolventes.

O concelho de Matosinhos no final do século XIX era caracterizado por possuir um grande Porto marítimo, o Porto de Leixões construído em 1884, e pelo aparecimento das primeiras industria conserveiras. Estas duas componentes fizeram com que Matosinhos fosse um ponto de referencia para a população oriunda das zonas rurais que procuravam emprego e melhores condições de vida (Fernandes, 2011).

É também no final do século XIX que a cidade do Porto sente a necessidade de se propagar, pois encontrava-se numa fase de desenvolvimento económico, expandindo-se para as áreas limítrofes. É desta forma que o concelho de Matosinhos acolhe algumas funções económicas essenciais, através da implantação das industrias, que possuíam amplos terrenos e proximidade ao Porto de Leixões, sendo pioneiras as industrias conserveiras, como o caso, da fabrica Real Vinícola (Nunes, 1998).

População Residente em Matosinhos entre 1864/1920 e as suas variações entre 1864/1920

Ano	1864	1878	1900	1920
População Residente	18 025	20 663	25 080	35 082

Anos		1864-1878	1878-1900	1900-1920	1864-1920
Variação da População Residente	Número	2638	4417	10 002	17 057
	%	14,7	21,4	39,9	94,6

Tabela 3.1. e 3.2. - População residente em Matosinhos entre 1864/1920 e as suas variações entre 1864/1920

Nas tabelas anteriores é possível verificar o aumento populacional sofrido no final do século XIX e inicio do século XX, paralelamente a expansão da industria conserveira e do Porto de Leixões e a saturação da cidade do Porto que começa a expandir-se para as áreas limítrofes. A migração da população para a conselho faz com que acha um acréscimo relativo da população, onde em 1864 a população era de 18 025 habitantes sofrendo

uma aumento de 94,6 % em aproximadamente quatro décadas, existindo em 1920 cerca de 35 082 habitantes.

Entre 1920 e 1940 a população continua a sofrer um forte aumento, duplicando o numero da população relativamente as duas décadas anteriores (1900-1920). Este forte aumento continua ligado ao crescimento do sector industrial e do continuo movimento migratório. Num período de cerca de 60 anos entre 1964 e 1920, a população sofre um aumento de 94,6 %, contudo, nas seguintes cinco décadas (1920-1970) a população triplica, passando de cerca de 35 mil habitantes para 109 mil habitantes.

O período entre 1920 e 1970 foi alvo de vários acontecimentos a nível mundial e no próprio pais, como o fim da I Guerra Mundial (1914-1918) e o desenrolar da II Guerra Mundial (1939-1945), a implantação do Regime do Estado em 1933, que termina em 1974 com a Revolução do 25 de Abril. O aumento da população esta numa pequena parte ligado ao Guerra Colonial (1961-1975), que resultou num regresso de um número significativos de portugueses que habitavam as ex-colónias, sendo o caso de Matosinhos.

População Residente em Matosinhos entre 1940/70 e as suas variações entre 1920/70

Ano	1940	1950	1960	1970
População Residente no Concelho de Matosinhos	63 124	73 786	91 017	109 225

Anos		1920-1940	1940-1950	1950-1960	1960-1970	1920-1970
Variação da População Residente	Número	28 042	10 662	17 231	18208	74 143
	%	79,9	16,9	23,4	20	211,3

Tabela 3.3 e 3.4: População residente em Matosinhos entre 1940/70 e as suas variações entre 1920/40

Durante este período a industrialização manteve um crescimento continuo que levou a continua oferta de emprego e consequente deslocação de população para o Concelho (Matos, 2001). Mas paralelamente ao movimento na procura de emprego (movimento migratório), surge também o crescimento natural e a procura de Matosinhos como local para habitar.

Migrações Internas de e para os Concelhos do Grande Porto entre 1970 e 1981

Concelho	Imigrantes Provenientes do Pais	Emigrantes do concelho para outros concelhos no Grande Porto	Saldo de Migrações internas	Total
Matosinhos	11 521	7 143	4 378	23 042

Tabela 3.5: Migrações Internas de e para os Concelhos do Grande Porto entre 1973 e 1981

As migrações Internas foram uma das principais causas do continuo aumento populacional ao longo dos anos. Contudo a cerca de 70 % da população manteve a residência no concelho (Matosinhos).

Em 1970 existiam 109 225 pessoas no concelho de Matosinhos, e em 1981 constavam 136 498, um aumento de 27 273 onde 23 042 resultam de migrações internas, ou seja, cerca de 85% do aumento populacional, concluindo-se que de facto o movimento migratório correspondeu neste espaço temporal ao principal factor de crescimento. O esquema abaixo apresentado expõe os movimentos e fluxos migratórios no Grande Porto, onde se observa uma afluência ao concelho de Matosinhos.

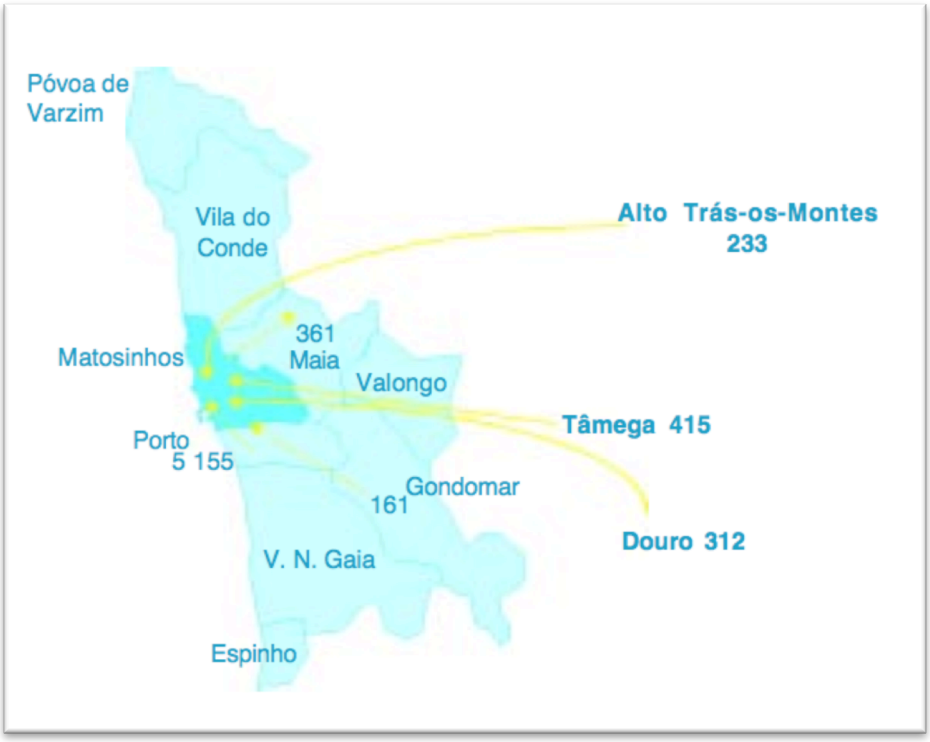


Fig. 3.2. - Mobilidade da população nos concelhos do Grande Porto (Fluxos).

População Residente Matosinhos entre 1981/2011 e a sua variação entre 1970 e 2011

Ano	1981	1991	2001	2011
População Residente no Concelho de Matosinhos	136 498	151 682	167 026	175 478

Anos		1970-1981	1981-1991	1991-2001	2001-2011
Variação da População Residente	Número	27 273	15 184	15 344	8452
	%	24,9	11,1	10,1	5,1

Figura 3.6 e 3.7: População residente em Matosinhos entre 1981/2011 e a sua variação entre 1970 e 2011

Entre 1981 e 2011, o concelho manteve um crescimento da população vindo a diminuir na últimas duas décadas. Entre 1970 e 1981, o crescimento revela-se ainda elevado oriundo como mencionado anteriormente na sua maioria pela imigração interna. A partir de 1981 presenciasse uma nova realidade política e económica através do declínio

do Estado Novo em 24 de Abril de 1974. Emergindo uma série de questões desvalorizadas pelo Estado Novo como é o caso da habitação. Matosinhos torna-se a partir de 1974 um implementador das novas políticas habitacionais, como o caso das Cooperativas de Habitação Económica, que se implementaram em grande número por todo o concelho. Tornando-se um factor de crescimento populacional durante as últimas décadas.

6.1.4. Evolução das Atividades Económicas

O concelho de Matosinhos tem como base económica os serviços de produção e culturais. Porém estes não podem existir sem os serviços de suporte nem os de regulação visto se encontrarem interligados.

A indústria foi até à década de 1980 o principal sector empregador do concelho, representando, no inicio da década de 1970, 59% do emprego total, e 55% no início da década de 1980. Desde então foi desencadeado um processo de terciarização da economia do concelho de Matosinhos, tendo, o sector dos serviços, evoluído de um peso de 34% da estrutura de emprego, em 1970, para os atuais de 67%. Na era atual, dois em cada três ativos residentes no concelho trabalha em atividades relacionadas com o sector dos serviços.

O comercio retalhista é a atividade económica com maior peso, empregando 18000 pessoas. Porém, as atividades do terciário superior ganham importância crescente. A segunda atividade mais importante é efetivamente a dos serviços especializados, que emprega mais de 11000 pessoas.

O desemprego, e sobretudo a tendência de crescimento acelerado que se registou nos últimos anos, constitui um dos factores mais marcantes da realidade social de Matosinhos. Em 2001, das 85728 pessoas residentes ativas, 6851 foram recenseadas como desempregadas, correspondendo a 8% da população ativa do município, taxa idêntica à observada para a

Área metropolitana do Porto, mas superior à da região Norte e à média nacional.

Industria

O concelho de Matosinhos é caracterizado pela industrialização e pela forte urbanização, apresentando um tecido produtivo diversificado. Diversos sectores industriais estão presentes, tais como lacticínios, indústria conserveira, manutenção e reparação de automóveis, transportes, comércio de combustível, produtos têxteis, transformação e fundição de metais.

A indústria conserveira era até há alguns anos atrás, o principal sector industrial de Matosinhos, sobrevivendo atualmente algumas indústrias conserveiras.

A Petrogal (refinaria, armazenagem e transformação de combustíveis) é ainda a indústria de maior dimensão no concelho. Existindo ainda outras indústrias de grandes dimensões como é o caso da Unicer, Jomar, Lactogal, Efacec, Inapal, MBO-Binder, Novinco de grandes dimensões. (Rodrigues, 2006)

Pesca

Em Portugal, o sector da pesca sempre assumiu uma relevância social, regional e local substancialmente superior à sua expressão e dimensão ao nível dos principais agregados macroeconómicos nacionais. Neste contexto, e apesar do conjunto do sector representar apenas cerca de 0,6 % da população activa, a sua importância não pode ser analisada apenas nas vertentes económica e financeira, devendo ser tido também em linha de conta o equilíbrio socioeconómico das comunidades piscatórias, designadamente das que estão mais dependentes da pesca artesanal com pequenas embarcações. A pesca lúdica, atividade de recreio e lazer, sem carácter comercial e profissional, é uma componente relevante da fruição

da zona costeira, com um numeroso universo de praticantes. A apanha de organismos no espaço entre as marés, a pesca à linha e a pesca submarina, modalidades que a constituem, exigem uma regulamentação que possa assegurar o seu exercício num quadro de respeito pela exploração sustentada dos recursos haliêuticos e pela conservação da biodiversidade (Rodrigues, 2006).

Matosinhos possui uma das maiores lotas do país onde a Docapesca tem base de gestão este facto é um instrumento valioso para o controlo e gestão das cotas pesqueiras o que vai traduzir numa exploração mais sustentável. Para além deste facto, a existência de organismos científicos sediadas em Matosinhos ou muito próximas da cidade, proporcionam um conjunto de estudos científicos que pelas características piscatórias desta cidade pesquisam os recursos marinhos e a sua gestão sustentável.

Turismo Lazer e desporto

O turismo é reconhecido como um dos sectores estratégicos para o desenvolvimento do concelho e da zona costeira, esta exerce uma funcção de atratividade, baseada nas excelentes condições para as atividades de turismo e lazer, particularmente o balnear, apoiadas nas boas condições climáticas, na diversidade cénica e paisagística e na maior oferta de alojamento em estabelecimentos hoteleiros (Rodrigues, 2006).

Matosinhos agrupa um conjunto de factores que proporcionam uma oferta alargada de turismo e lazer não só pela sua localização geográfica, junto á orla marítima, mas também porque a cidade é situada na área metropolitana do Porto, com forte uma tradição piscatória e com um dos maiores portos marítimos do país, é um local de fácil acesso, com excelentes vias de comunicação e recheado de atracções, quer a nível gastronómico, religioso, arquitectura, praia ou desportos radicais.

Ciência e Educação

Matosinhos é um local de grande potencial de apoio à investigação científica visto existirem neste local, um conjunto de factores e de condições favoráveis à mesma, pela sua proximidade com Universidades e organismos científicos bem como pelas suas características geológicas e biológicas.

Centros de investigação e desenvolvimento em Matosinhos, surge o Centro de Monitorização e Interpretação Ambiental de Matosinhos (CMIA), funciona no âmbito de um protocolo com o Centro Interdisciplinar de Investigação Marinha e Ambiental da Universidade do Porto no sentido de implementar um centro de divulgação científica, educação ambiental e monitorização na área do mar (CMIA, 2011).

A zona costeira, pela sua riqueza e complexidade, beneficia de um conjunto de sabedorias repartidos por várias ciências, todas elas contribuindo para o seu conhecimento. São muitos os investigadores que se ocupam da zona costeira, com objectivos diversos e sobre temáticas específicas, sejam elas a dinâmica dos sistemas físicos e dos ecossistemas e suas respostas a fenómenos extremos,os ambientes costeiros ou a combinação dos anteriores com a acção humana (Rodrigues, 2006)

6.2. Matosinhos: Enquadramento

6.2.1 Matosinhos: Enquadramento Histórico

Os sinais mais antigos da presença humana, em Matosinhos, relativamente aos quais foram recolhidos vestígios em vários locais, próximos da costa, nomeadamente na praia da Boa Nova, referem-se ao Paleolítico, julgando-se que a fixação da população se iniciou no período Neolítico. Destas primeiras comunidades ficaram vestígios de monumentos funerários, as antas, em diversos pontos do concelho. É, no entanto, do final da Idade do Bronze que ficaram vestígios mais claros dos primeiros agrupamentos urbanos, de que se destaca, pela sua importância, o Castro de Guifões (Nunes, 1998).

Com os romanos, há dois mil anos atrás, desenvolvem-se as vias de comunicação, de que é exemplo a via romana que une o Porto a Braga. Deste tempo refira-se, também, a construção de pontes, associadas às vias romanas, de que no concelho é bem representativa a Ponte da Pedra.Na Idade Média assumiu importância notável o Mosteiro de Bouças, povoação que assumiu o lugar de sede do concelho em meados do século XIX, e o Mosteiro de Leça do Balio, com origem anterior ao século X. O Mosteiro de Leça do Balio, reedificado no século XIV segundo o modelo das igrejas fortalezas, foi, no século XII, a primeira sede em Portugal da Ordem dos Cavaleiros Hospitalários.

A cidade de Matosinhos tem a sua origem numa povoação anterior à fundação da nacionalidade, chamada Matesinus. D. Manuel I concedeu-lhe foral em 1514. Depois de ter pertencido ao concelho de Bouças, Matosinhos viu o seu concelho ser definitivamente criado em 1909, sendo a sua sede elevada a vila em 1583, durante o reinado de D. Maria, e a cidade em 1984 (Nunes, 1998).

Até final do século XVIII Matosinhos, antigo concelho de Bouças, e Leça da Palmeira estão intimamente ligadas ao rio Leça, em torno do qual se organiza o espaço e a vida dos dois aglomerados. Este é um porto natural para os barcos de pesca e é aí que se desenvolve a maior parte da vida

cívica e económica. Esta era essencialmente a pesca, a salga do peixe e a moagem.

Havia uma ponte romana que ligava as duas margens, e a malha urbana era de herança medieval. As duas vias principais ligavam a Pedras Rubras e à Foz do Douro. Os factores que permitiram este grande desenvolvimento foram o aumento da população, a melhoria dos transportes com a cidade do Porto, em particular com a Foz, o crescimento do porto de Leixões e o prolongamento da moda dos banhos a estas duas localidades.

> *"A acelerada transformação desta aldeia de pescadores e lavradores relativamente estagnada entre o séc. XVI e meados do séc. XIX - é um dos processos mais interessantes de evolução urbana de todo o chamado Grande Porto. A identidade sócio-espacial matosinhense permaneceu desde sempre em evolução constante num progressivo processo de criação, recriação e descoberta" (Guerra; Vilaça, 2010).*

Matosinhos durante o século XIX era caracterizado por ser um local de visita para a burguesia Portuense para o uso do Hipódromo Jockey Club Portuense ai situado, e pela presença da praia D.Carlos I. No final do século XIX com o despertar da industrialização na zona costeira, o hipódromo foi demolido para a execução da primeira doca do Porto de Leixões, e a consequente ocupação da malha interior pela industria, originado uma presença física e económica da burguesia industrial (Lemos, 2011).

A necessidade de um porto de abrigo, primeiro, e um arrojado projeto de desenvolvimento económico-portuário depois, levou em finais do século XIX à construção do Porto de Leixões. Era o início de um processo de transformação nítido em todo o desenvolvimento urbanístico e industrial da cidade de Matosinhos, onde a indústria conserveira desempenhou verdadeiro papel de líder.

A evolução urbana de Matosinhos está intrinsecamente ligada a evolução da cidade do Porto, onde a progressiva evolução da Foz da cidade para Norte provoca um grande crescimento urbano e populacional de Matosinhos e de Leça da Palmeira, as duas localidades que seguem a linha litoral a Norte da Foz e do Porto. Os factores que permitiram este grande desenvolvimento foram o aumento da população, a melhoria dos transportes com a cidade do Porto, em particular com a Foz, o crescimento do porto de Leixões e o prolongamento da moda dos banhos a estas duas localidades.

Tal como aconteceu na Europa durante a Revolução Industrial, a população de Matosinhos e Leça da Palmeira aumentou exponencialmente entre o século XIX e XX, tornando-se um dos subúrbios mais populosos da cidade do Porto. A expansão da cidade do Porto influência a transformação urbana da periferia, esta começa em direção à costa atlântica, prolongando-se para Norte, em direção à cidade Matosinhos e Leça da Palmeira. No último quartel do século XIX os transportes públicos que terminavam na Foz do Douro prolongam-se primeiro até Matosinhos e mais tarde até Leça da Palmeira, sendo um factor de crescimento da economia e da cidade. Perante os fatores de crescimento acentuada da cidade gerou-se a necessidade de criar um plano urbano de expansão e de melhoramentos para acolher a nova população e a crescente indústria, principalmente conserveira que necessita de cada vez maiores edifícios para o seu melhor funcionamento.

Em 1896 é criado o primeiro plano de urbanização de Matosinhos, da autoria do Engenheiro Licínio Guimarães. O prolongamento realiza-se para Sul, em direção à Foz, pois a Norte existia o rio Leça. Tal como na Foz Nova, é adotada uma malha regular ortogonal de quarteirões. Esta será ocupada por unidades industriais e alguma residência. Matosinhos sedimenta a sua tendência industrial enquanto Leça da Palmeira a sua vocação balnear.
O primeiro Plano de Urbanização da então Vila de Matosinhos, previa a ocupação do Areal do Prado com uma malha regular ortogonal composta por quarteirões rectangulares, era também intenção, o melhoramento dos

acessos ao mar e posteriormente ao Porto de Leixões. A malha regular ortogonal é um o tipo de malha urbana comum do urbanismo do século XIX, como aconteceu nas grandes cidades Europeias, e também em Portugal.



Fig. 3.3. - Imagem do Porto de Leixões inicio do século XX

No século XIX, com o crescimento exponencial da população das cidades a malha ortogonal, usada em cidades, como Barcelona e Madrid, permitem a criação rápida e prática de cidade, facilitando o parcelamento do terreno, a construção, a regularização das vias de circulação e de criação de infra-estruturas como gás, água, rede de esgotos e iluminação pública.

A moda dos “banhos” e a influência social da comunidade britânica entendem-se para as localidade de Matosinhos e Leça da Palmeira. Estes foram os primeiros a descobrir Leça da Palmeira como zona de veraneio e de residência, sendo mais apaziguada que Matosinhos. O movimento dos banhistas está relacionado com a evolução dos transportes e comunicações com a área Oeste (Foz) da cidade do Porto.

Em Leça da Palmeira também houve a criação de alguns novos arruamentos. Rompe com a sua estrutura urbana feudal e defensiva, transitando para uma fase de ruas mais largas, mais geométricas e organizadas em função do mar e da orientação solar.

Um outro elemento surge como papel de fomento para o concelho de Matosinhos, a rede nacional de caminhos de ferro que escolheu Senhora da Hora para instalar um dos nós essenciais das ligações ferroviárias entre o Porto e o norte do País, tendo contribuído de forma muito relevante para a fixação de empresas e para potenciar o desenvolvimento da freguesia. Em 1874 deu-se início à construção da via férrea Porto-Póvoa de Varzim, a qual tinha na estação da Senhora da Hora o local de onde partia igualmente o ramal que estabelecia a ligação a Guimarães, através da Trofa, e que foi inaugurado em 1882. Um pouco mais tarde, quase na transição do século (1895), foi entretanto construída a Estrada da Circunvalação que desde então passou a constituir o novo limite do município do Porto para onde foram transferidas as freguesias de Ramalde e de Aldoar que, até então, tinham feito parte do Concelho de Bouças.

É aliás em torno desta centralidade de transportes ferroviários que acaba por se instalar, no ano de 1907, a Empresa Fabril do Norte, Lda., ocupando uma vasta área do território da Senhora da Hora. Esta unidade fabril, posteriormente designada por EFANOR (Empresa Fabril do Norte, SA), pela sua dimensão e importância no sector têxtil, desempenhou um papel determinante no desenvolvimento operado na Senhora da Hora, e no próprio Concelho de Matosinhos, no início do século XX.

Leça de Palmeira durante as décadas de 1920 e 1930 sofre relevantes alterações quanto ao crescimento urbano litoral norte, dando-se a eliminação significativa da zona urbana ribeirinha, com a valorização da imagem urbana e balnear. O balneio e o aluguer de casas eram favorecidos pela evolução dos transportes e o baixo preço do solo, em relação à cidade do Porto. A industria e o comercio gerada pelo porto de Leixões dinamizam Leça, acrescentando um novo espaço de lazer que aproveita a sua a relação a Leixões, como local de embarque e

desembarque de passageiros e como pólo atrativo de trabalhadores, para desenvolver o serviço hoteleiro e de aluguer de casas, conformando assim o lazer e a função residência, resultando tudo num período de nítido crescimento urbano (Oliveira, 2000)

Em matéria de desenvolvimento económico é de destacar também a povoação da Senhora da Hora, pela exploração do caulino, que teve início no final do século XIX, de material que era aproveitado para a produção cerâmica, para o branqueamento do papel e para a composição de diversos produtos na indústria química (tintas, borrachas, plásticos). As áreas mais a norte e este da povoação da Senhora da Hora, fundamentalmente no lugar do Viso de Cima, confrontando com a freguesia de Custóias, eram particularmente ricas neste tipo de rocha. Também a empresa mais conhecida neste sector industrial, a Companhia Anglo-Portuguesa de Caulinos, SA encerrou a respectiva atividade, tendo procedido à recuperação e reposição das suas jazidas – as maiores existentes em Portugal - e procedido à urbanização de vastas áreas de terrenos de que é proprietária, rondando valores muito próximos dos 70 000 m2.

Em soma, Matosinhos era uma Terra de pescadores e lavradores, característica presente entre o século XVI até finais do século XIX. Matosinhos e Leça da Palmeira, freguesias do concelho de Matosinhos, foram lugar da maior evolução urbana do Grande Porto. Uma evolução que foi baseada na construção e evolução do Porto de Leixões, da concentração industrial, e no consequente crescimentos populacional originando um forte crescimento da cidade a níveis residências, sendo Senhora da Hora um exemplo desse acontecimento.

6.2.2. Matosinhos: Contextualização Geral

Pretende-se abordar de forma sintética os principais factores evolutivos do concelho de Matosinhos que aliados com a contextualização histórica e contextualização geral do conselho surgem para uma melhor compreensão da transformação urbana.

Economicamente, o concelho entre o século XVI e XIX suportava-se fundamentalmente da pesca, da navegação e da agricultura, praticadas ambas em moldes tradicionais. A produção agrícola era essencialmente cerealífera destacando o papel que concelho executava como centro abastecedor da cidade do Porto. Até o final do século do XIX o retrato económico de Matosinhos, era caracterizado por ser pouco desenvolvido e assinalado pelo uso de tecnologia tradicional e rudimentar (Guerra; Vilaça, 2000).

As cidades de Matosinhos e Leça da Palmeira no final do século XIX, alteram as suas características sociais, físicas e culturais, quando se tornam estâncias balneares para a burguesia portuense. Esta mesma época é caracterizada pelo primeiro surto de modernização arquitectónica motivado pela construção de casas de veraneio. Nessa mesma altura, e porque os fluxos populacionais assim o exigiram, as velhas estradas começavam a não ter capacidade de resposta face à afluência ás docas e praias, tornando-se necessário a construção de novas infra-estruturas.

O crescimento populacional vai ser uma força motora de todo o processo de desenvolvimento económico, social e cívico de todo o concelho de Matosinhos, tendo sido particularmente importante nas últimas décadas do século XIX e nas primeiras do século XX.

A partir do inicio do século XX o concelho é marcado pela presença de traços identitários diferenciados e coexistentes: o traçado urbano e o traçado industrial; as praias, o veraneio e a ruralidade (Guerra; Vilaça, 2000).

O fim do século XIX traz a Matosinhos um crescimento acentuado do parque industrial, onde em 1937 estavam sedeadas 38 unidades industriais. A implementação das industrias contou com o suporte do Porto de Leixões, e da industria da cidade do Porto, mantendo durante vários anos a estabilidade industrial.

As décadas de 1950 e 60 trazem consigo novas exigências que obrigam a uma modernização do sistema de produção, para manter a competitividade de produção necessária para a sobrevivência num mercado mais aberto e competitivo.

A década de 1960 e até finais da década de 1970, implementa também novos elementos importantes no concelho. Matosinhos continua a ser caracterizado por ser um local de veraneio, de industrialização apesar da ruptura de várias industrias, com principal incisão na industria conserveira, e de agricultura de pequena e média dimensão, face a crescentes processos migratórios do interior para o litoral do país, vai desempenhar outro papel o de alternativa habitacional à cidade do Porto. O incremento da construção surge sob a forma em bloco em altura sob formas jurídicas, como, por exemplo, as cooperativas de habitação económica (Guerra; Vilaça, 2000).

A evolução do parque industrial culminou na sua consequente degradação e abandono, por volta dos anos 70 causado pela conjuntura política particular ao Estado Novo, que se prenunciava negativamente sobre a modernização da indústria originando um processo continuo de falências durante a década de 70. Alguns dos armazéns passam a ser ocupados na década de 80 e 90 por comercio e restauração. Na década de 90 surge outra vertente que passava pela demolição de alguns edifícios industriais para a construção de habitação colectiva de luxo (Lemos, 2011).

A década de 70 e 80 é caracterizado por um outro fenómeno importante no crescimento do concelho de Matosinhos, com grande incidência nas cidades de Matosinhos, Leça da Palmeira e Senhora da Hora, o movimento das Cooperativas de Habitação Económica, que surgiram para

resolver as questões de carências habitacionais sentidas um pouco por todo o pais, tornando este espaço como um espaço atrativo em termos habitacionais.

O dinamismo do concelho é ainda evidente pelo seu dinamismo populacional, pois Matosinhos tem vindo a ganhar população a um bom ritmo nas últimas décadas A introdução de Matosinhos na área metropolitana do Grande Porto surge como um desafio. Herdeiro de continuidades históricas pesadas, o concelho está neste momento a negociar o seu lugar dentro da Área Metropolitana do Porto.

A atratividade demográfica do concelho está bem patenteada no facto de que 44,6% da população recenseada em 2001 tinha nascido noutro concelho, num total de 65457 pessoas, e 5658 residentes tinham nascido no estrangeiro (3,4% do total de residentes). Nos cinco anos anteriores ao recenseamento de 2001 fixaram residência em Matosinhos 15192 pessoas (9,1%), 1506 dos quais provenientes do estrangeiro, sendo que, praticamente no ano 2000, mudaram-se para Matosinhos 5645 pessoas (3,4%), dos quais 698 estrangeiros.

A atratividade de Matosinhos enquanto espaço de habitação é complementada por uma menor atratividade enquanto espaço de fixação das atividades económicas e espaço de cultura e lazer.

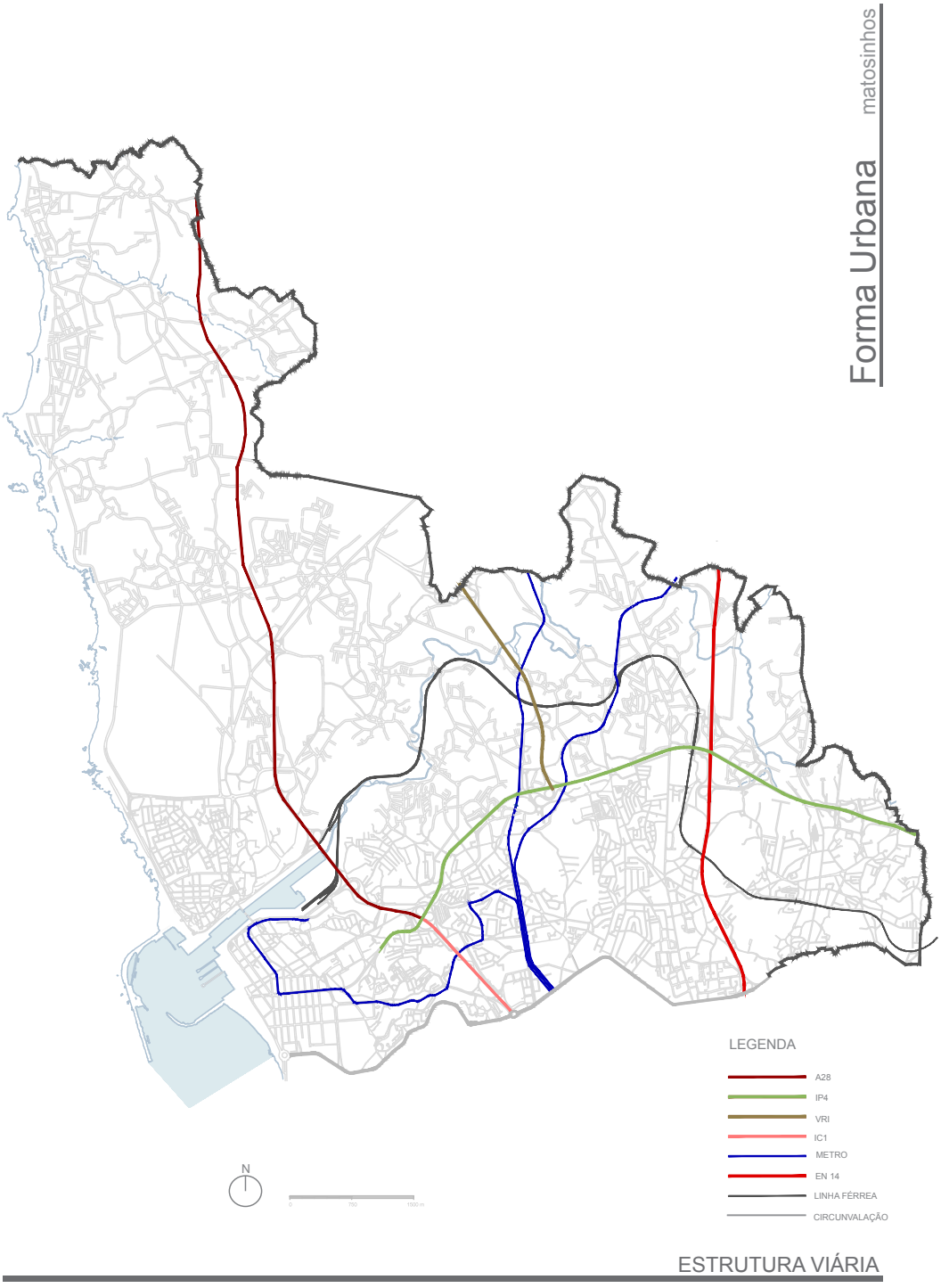
Apesar do grau de intensidade registado na captação demográfica das últimas décadas, Matosinhos conseguiu produzir, na fixação e desenvolvimento da atividade económica, padrões de dinamismo que acompanham a sua atratividade como espaço de habitação. Ilustrativo dessa vitalidade económica é o facto de se manter estabilizado o índice de polarização. Atualmente, Matosinhos apresenta-se com um índice de polarização na ordem dos 92%, revelando que, no concelho, existem praticamente tantos postos de trabalho quantos os residentes que se encontram na condição de empregados.

A qualidade de vida urbana, as acessibilidades, a centralidade geográfica, económica e cultural, o ordenamento territorial, a preservação do ambiente, a disponibilidade de infraestruturas e equipamentos sociais, culturais e desportivos são factores que contribuíram e continuam a contribuir para a afirmação do município no contexto metropolitano, regional e nacional. A performance global do concelho é bem expressa na oitava posição que, segundo o Instituto Nacional de Estatística, Matosinhos ocupa no ranking nacional de municípios com maior índice de poder de compra per capita, o segundo lugar da área metropolitana, a seguir ao Porto, evidenciando, em 2002, um poder de compra médio 33,9 pontos percentuais acima da média nacional.

6.2.3. Estrutura viária

Segundo o INE é o concelho de Matosinhos que detém a população mais móvel da área metropolitana do Porto. Um dos fenómenos mais relevantes da mobilidade reporta-se os movimentos casa-trabalho ou casa-escola. A mobilidade pendular envolve atualmente cerca de 48 mil pessoas em fluxos internos ao município e 63 mil pessoas em fluxos diários com outros municípios. Diariamente, entram em Matosinhos 25 mil pessoas para trabalhar e 2 mil para estudar, saindo 31,5 milhares de pessoas para trabalhar e 4,5 milhares de pessoas para estudar, a maioria respeitante a movimentos com a cidade do Porto. Saliente-se que Matosinhos capta a maior proporção de pessoas residentes no Porto a trabalhar ou estudar fora do município.

A década de 1990 marcou uma mudança estrutural nos comportamentos de mobilidade, com o automóvel a substituir o autocarro como modo de transporte dominante. O automóvel tem atualmente um peso na ordem dos 70% dos movimentos pendulares dos residentes e 54% dos não residentes, enquanto que o transporte coletivo tem um peso na ordem dos 29% quer para os residentes quer para os não residentes.



Mapa 3.3- Estrutura viária do concelho de Matosinhos.

A explicar esta tendência estarão certamente as debilidades em matéria de cobertura da rede de transportes públicos nas áreas mais a Norte do

município, mas também o grau de irrigação da rede viária e em particular da rede viária nacional. Em relação à rede viária nacional que atravessa o município, de elevada densidade, proporcionando excelentes acessibilidades, moldando-o como um dos territórios da área metropolitana com melhor fluidez de tráfego, haverá que salientar a fragmentação que esta introduziu no seu território, circunstância que introduz necessidades de coordenação adicionais nos instrumentos de planeamento territorial.

A rede viária nacional, que atravessa o município, se, por um lado, permitiu reduzir as distâncias-tempo, favorecendo a acessibilidade no plano municipal e nacional, tornando-o mais próximo dos grandes centros, em contrapartida, fragmentou-o em diversos territórios, com consequências de descontinuidade jamais reparadas.

O IC1, o IC24, a Via Norte e a Circunvalação são os eixos rodoviários estruturantes, vocacionados para o trafego rápido de atravessamento e ligação. A reformulação, em curso, do itinerário do IC1, entre o nó do Freixieiro e o nó de Francos muito irá contribuir para impedir o atual e permanente congestionamento do tráfego desta via que, em muitas situações, impede a fluidez da rede viária de menor hierarquia.

A reformulação de alguns nós, designadamente o do Freixieiro, também será extremamente importante, pois permitirá segregar o tráfego local do tráfego de atravessamento. Está também prevista uma ligação que permita o acesso directo à refinaria da Petrogal e melhorada a distribuição do tráfego para a zona industrial e futura plataforma multimodal de transportes, de forma a libertar a malha urbana do tráfego pesado (CMM, 2001).

A construção do IP4 e das Vias Rápidas VRI (Via de ligação entre o nó do aeroporto do IC24 e o nó de Custóias do IP4) e VILPL (Via desenvolvida pela APDL e exclusivamente dedicada ao tráfego com o porto de Leixões, terão funções fundamentais na melhoria da fluidez do tráfego de atravessamento de ligação norte/sul (VRI) e nas condições de acesso ao Porto de Leixões, o que desafogará a rede urbana do tráfego pesado.

Relativamente à rede Ferroviária, importa referir que o município de Matosinhos é atravessado por três linhas ferroviárias que foram determinantes para o desenvolvimento da Área Metropolitana do Porto, as linhas da Póvoa e de Guimarães, as quais foram integradas na rede do Metro do Porto, e a linha de Leixões (atualmente desativada).

6.2.4. Estrutura Fundiária

Embora não exista um estudo rigoroso do cadastro geométrico da propriedade é possível, observando alguns dos elementos disponíveis do Cadastro Rústico de 1965 e 1983, é possível concluir o contributo da estrutura fundiária para a organização espacial de Matosinhos, Leça da Palmeira e Senhora da Hora.

A estrutura fundiária de Matosinhos era caracterizada por um misto de pequenas propriedades e quintas de dimensões mais significativas.

A cidade de Senhora da Hora e de Leça de Palmeira viram as suas propriedades e quintas de dimensões significativas, sujeitas à influência dos principais núcleos urbanos e aos movimentos e fenómenos da suburbanização da cidade do Porto e mesmo da necessidade de expansão no núcleo central de Matosinhos e de Leça da Palmeira subjacente a necessidades de criação de novos espaços habitacionais e de industrialização.

As imagens seguintes demonstram uma zona da Senhora da Hora, onde em 1965 havia um maior espaço de ocupação de espaços rurais (quintas e terrenos agrícolas). Na zona 1, correspondente a 1965 não possuía construções, contudo, em 1983 estávamos perante a construção de um novo espaço habitacional, que se condicionou pela forma da parcela, podendo se concluir que de fato a estrutura fundiária acaba por condicionar a organização espacial da área em estudo. Alguns deste espaços são consequentemente ocupados por intervenções das

cooperativas de habitação económica, como o caso da zona 1, uma intervenção da cooperativas “as sete bicas”.

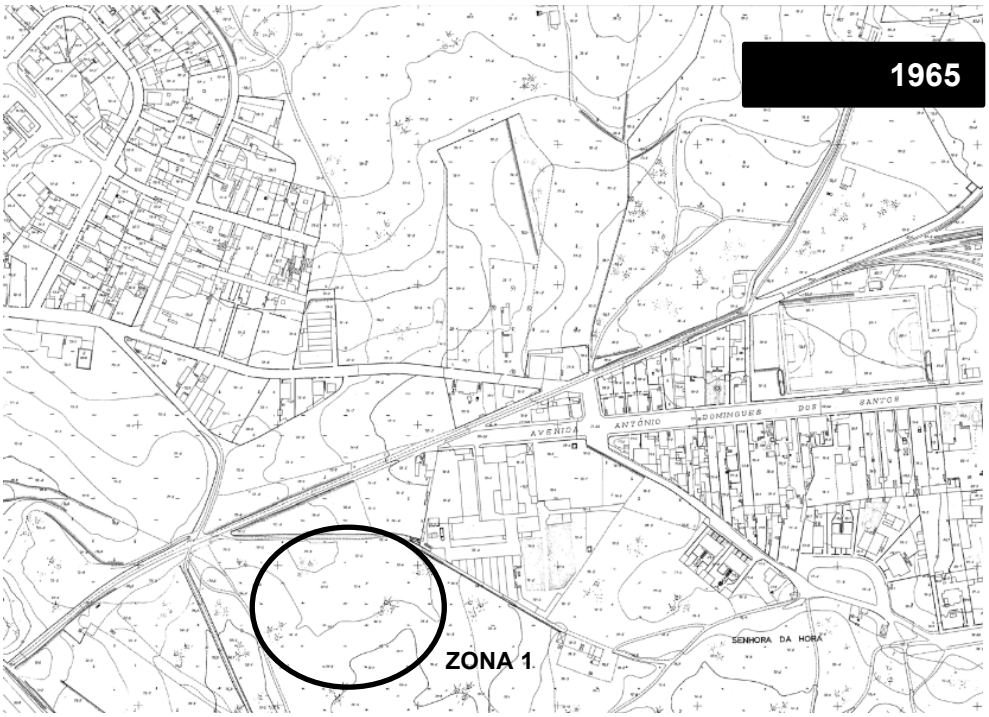


Fig. 3.4 Imagem da cartografia da Senhora da Hora em 1965

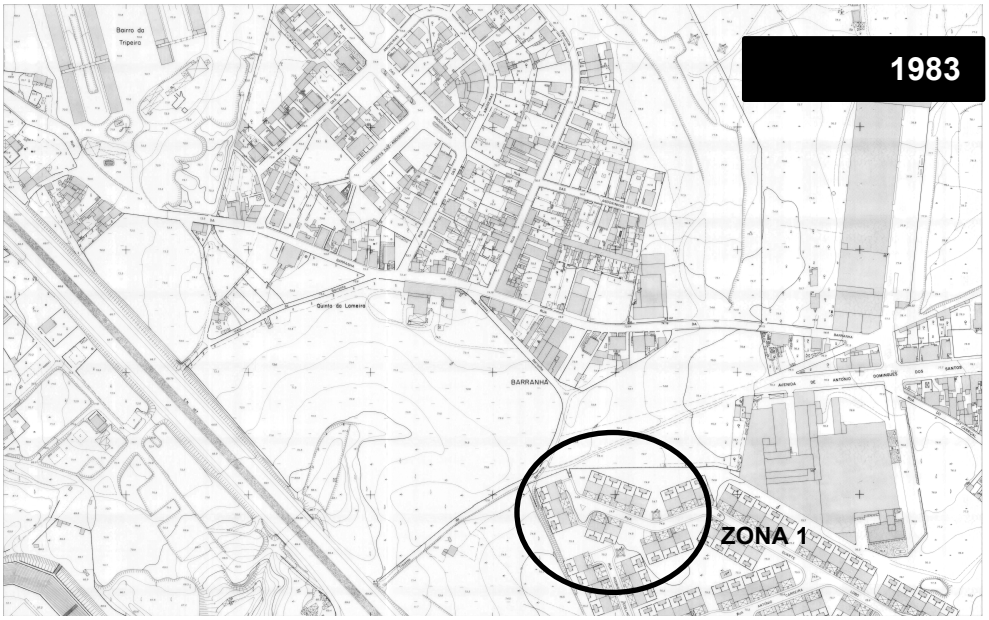


Fig. 3.5: Imagem da cartografia da Senhora da Hora em 1983

7. Matosinhos, Senhora da Hora e Leça da Palmeira: Evolução da Forma Urbana entre do 1965 a 2003

7.1 Matosinhos, Senhora da Hora e Leça da Palmeira: 1965 e 1983

A transformação da forma urbana de Matosinhos ao longos dos anos torna-se um factor importante no desenrolar da investigação. Para uma melhor compreensão do impacto das cooperativas de habitação económica na cidade e na sua forma é necessário uma noção geral de toda a área em estudo, neste caso a cidade de Matosinhos, Leça da Palmeira e Senhora da Hora, entre 1965 e 1983. O estudo é baseado na evolução espaço construído, que culminará com um estudo mais acentuado no ano de 2003.

7.1.1 Matosinhos, Senhora da Hora e Leça da Palmeira: 1965

A malha da década de 1960, era marcada por algumas intervenções a nível de planeamento urbano, como a intervenção de 1896, através do Plano de Urbanização de Matosinhos do Engenheiro Licínio Guimarães, que influenciou a zona costeira de Leça da Palmeira e Matosinhos, através da configuração dos quarteirões e vias.



Fig. 3.6. - Imagem da Marginal de Leça de Palmeira (1966)

A década de 60 antecede a profundas mudanças politicas em Portugal, contudo é notória já uma elevada densificação das cidades em estudo, ou

seja, Matosinhos, Leça da Palmeira e Senhora da Hora que se encontram no concelho de Matosinhos

O concelho foi alvo de um crescimento elevado em termos populacionais a partir da década de 1930, causada por vários motivos mencionados anteriormente, sendo um deles o facto da cidade do Porto ter necessidade de expansão para as zonas periféricas. Também a industria foi um factor de transformação e crescimento da área de estudo.

A malha urbana encontra-se em 1965 consolidada junto à costa, onde se situa o núcleo mais antigo da cidade de Matosinhos e de Leça da Palmeira. A malha ortogonal e regular oriunda do Plano de melhoramento efectuado no final do século XIX, mantém as suas características sendo nesta década ocupado em grande parte pela Industria conserveira.

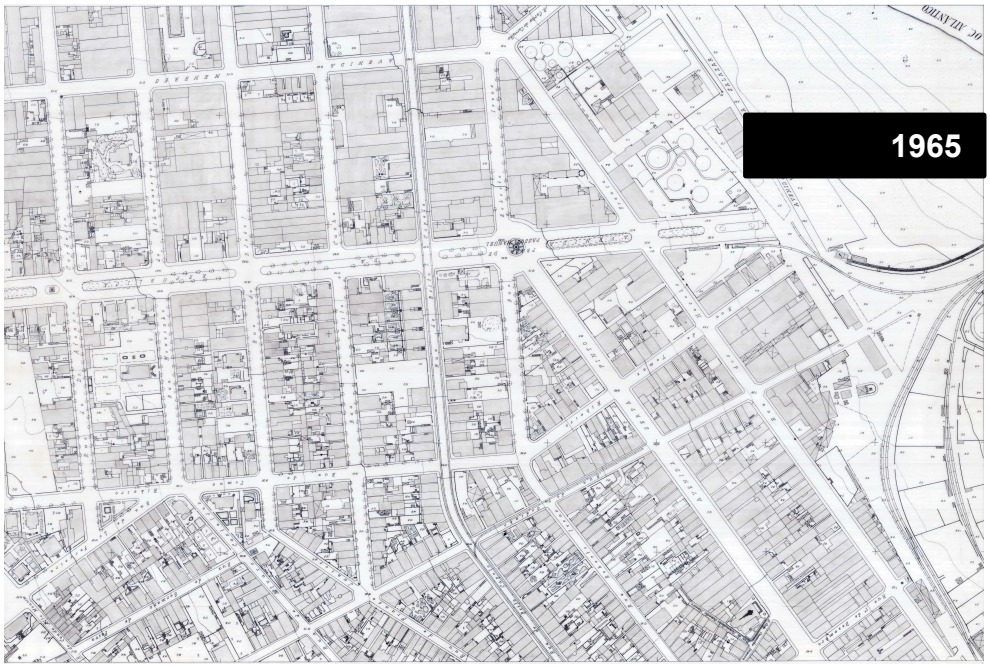


Fig. 3.7. - Imagem da zona antiga de Matosinhos 1965

Contudo, a cidade começa a expandir-se para a então Freguesia da Senhora da Hora, havendo uma desfragmentação do traçado ortogonal ao longo da sua expansão. A Senhora da Hora era uma zona mais rural caracterizada pela presença de várias quintas que se vão desfragmentando em detrimento das necessidades habitacionais, e vão

dando lugar a novas áreas residências. A imagem a baixa demonstra a ainda área rural, e o aparecimento de manchas construídas.

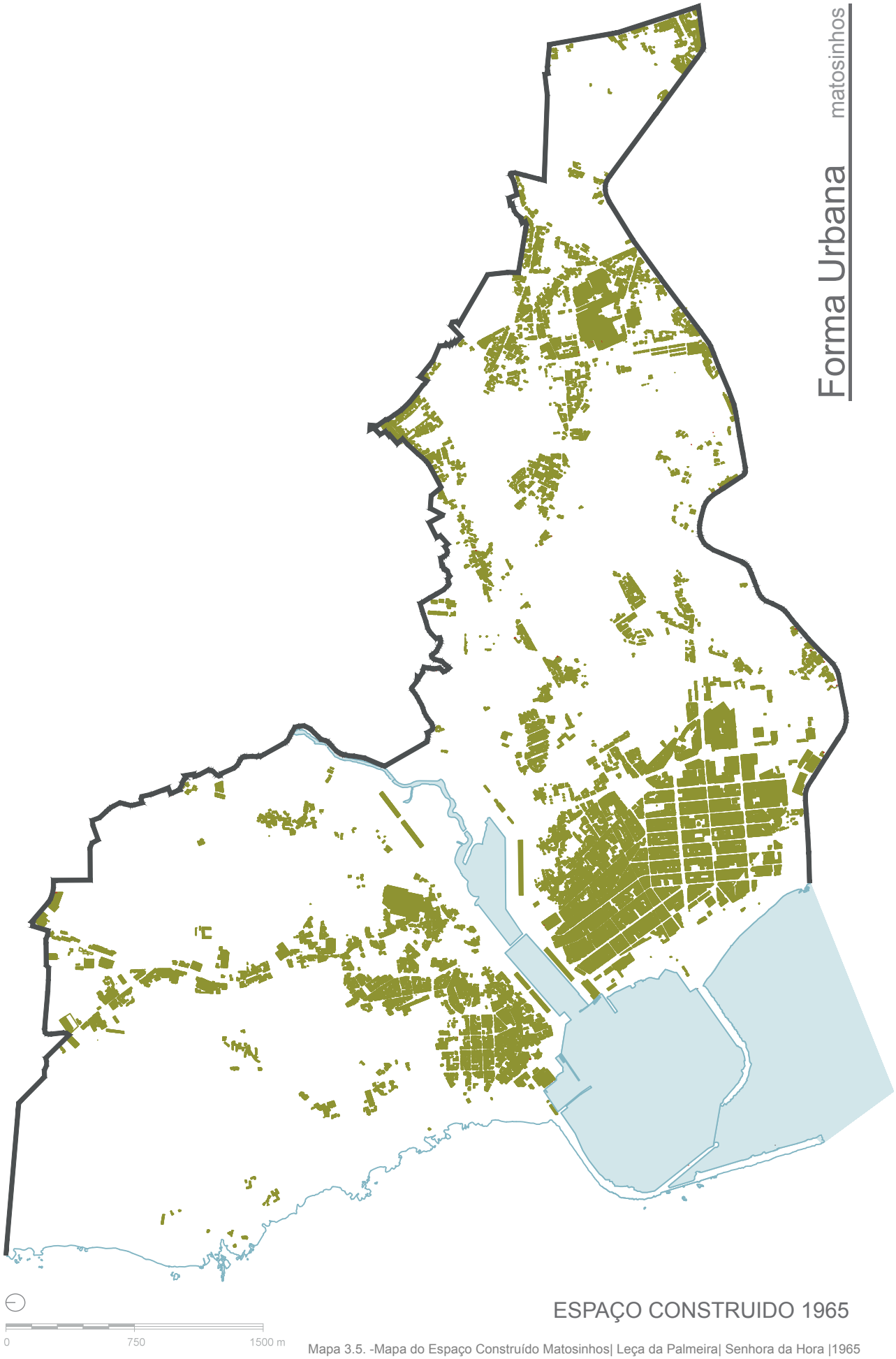


Fig. 3.8. Imagem cartográfica de Senhora da Hora 1965

Leça da Palmeira em 1965, possui na costa a sua área de maior consolidação, fruto, do crescimento que teve a partir do final do século XIX, como zona balnear, turística e industrial (Porto de Leixões). Contudo, a mancha construída começa a diluir-se para a zona mais oeste. A imagem a baixa demonstra a área consolidada junto à costa, onde é possível verificar a definição dos quarteirões e a sua consolidação.



Fig. 3.9. Imagem da zona antiga de Leça da Palmeira 1965



Mapa 3.5. -Mapa do Espaço Construído Matosinhos| Leça da Palmeira| Senhora da Hora |1965

7.1.2 Matosinhos, Senhora da Hora e Leça da Palmeira: 1983

A década de 1980, é caracterizada por uma série de questões politicas que se desenrolam após a Revolução de 1974, que se tornaram importantes para o desenvolvimento de muitas cidades Portuguesas, como é o caso, da área de estudo. As experiencias habitacionais fazem-se sentir um pouco por todo o país como as experiências SAAL, e o movimento Cooperativo. As Cooperativas de Habitação surgem no concelho de Matosinhos com alguma visibilidade, havendo já em 1983 a construção de alguns conjuntos habitacionais.

A cidade Matosinhos, conta com um percurso sócio-territorial que comportou um parque industrial, maioritariamente ocupado pela indústria das conservas, entre o final do século XIX e os anos 70 do século XX, que após a deterioração da industria ficam em situação de abandono e degradação, que se reflete na alteração de alguns dos quarteirões da zona consolidada da cidade.

O concelho continua nesta década a ser alvo de um crescimento populacional significativo que acarreta necessidades como a habitação, levando a um aumento significativo da construção de conjuntos habitacionais por todo o território em estudo.

A malha urbana é na década 80, bastante consolidada junto à costa, como se pode observar no seguinte mapa. Paralelamente ao que acontecia na década de 60, a dilatação da mancha construída acontece para fora dos limites do núcleo antigo da cidade de Matosinhos e de Leça da Palmeira, sendo notória uma expansão a Senhora Hora e Leça da Palmeira .

Leça de Palmeira é alvo de um crescimento significativo para fora do núcleo central em termos habitacionais. Na década de 80 surge, a Petrogal, que detêm uma área ocupacional bastante densa junto a Costa. Também na sua zona Este, Leça vê a sua mancha construída ampliar-se através da construção de nova industria que surge na pré-existência de pequenos aglomerados industriais, paralelamente surgem aglomerados habitacionais. A indústria é marcado pelo assentamento da Petrogal, que

passa a ocupar uma mancha significativa da área de Leça, como é possível observar na imagem seguinte.



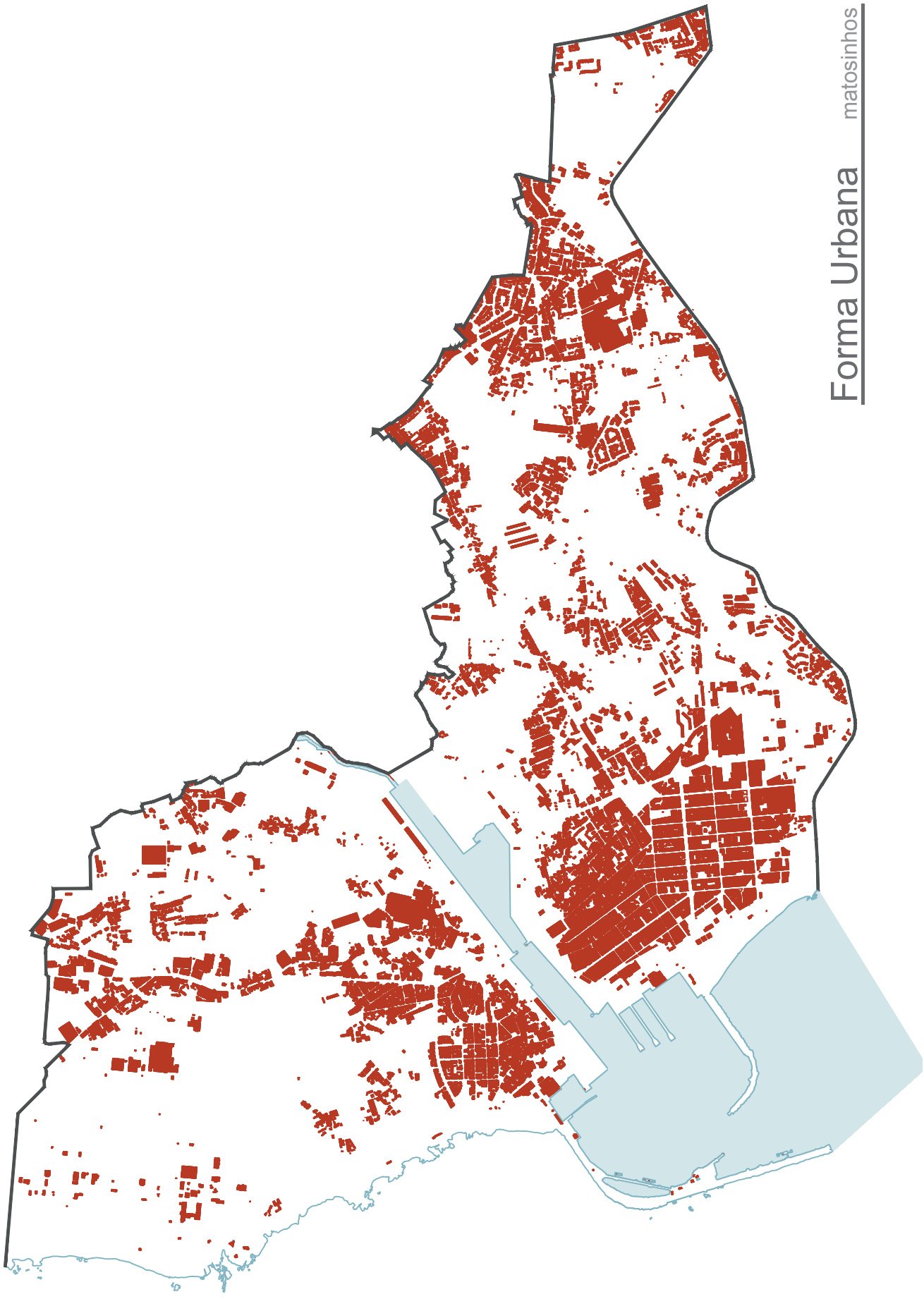
Fig. 3.10. - Cartografia de 1983 | Zona de Leça da Palmeira.

Matosinhos, depara-se com transformações a nível do interior do quarteirão, pois é nesta década que acontecem várias falências a nível da industria conserveira levando ao abandono uma série de edifícios industriais, onde alguns deles foram demolidos para a construção de espaços habitacionais e comerciais.



Fig. 3.11. - Cartografia de 1983 | Zona de Matosinhos

A Senhora da Hora é alvo de um crescimento bastante significativo da mancha construída, como se pode observar no seguinte mapa. O crescimento é na sua maioria relativo à construção de conjuntos habitacionais, e também de situações pontuais de industria e comercio. Conjuntamente à construção nascem novas infa-estruturas, como espaços verdes e novos apontamentos de estrutura viária.



Mapa 3.6. - Mapa do Espaço Construído Matosinhos| Leça da Palmeira| Senhora da Hora |1983

7.1.3 As Transformações da Forma Urbana de Matosinhos, Leça da Palmeira e Senhora da Hora: 1965 a 1983

As duas décadas em estudo demostram um crescimento da mancha construída, como é possível observar através da seguinte imagem, a sobreposição dos mapas. Em 20 anos as atuais três cidades, Matosinhos, Leça da Palmeira e Senhora da Hora são alvo de várias mudanças politicas e económicas que levam as cidades a um crescimento a nível habitacional mas também industrial, bem como, ao surgimento de novos equipamentos e espaços de serviços. A falência das industrias conserveiras ditam também algumas transformações, os quarteirões são alterados, ou pela demolição das antigas fábricas ou pela demolição e construção de novos edifícios.

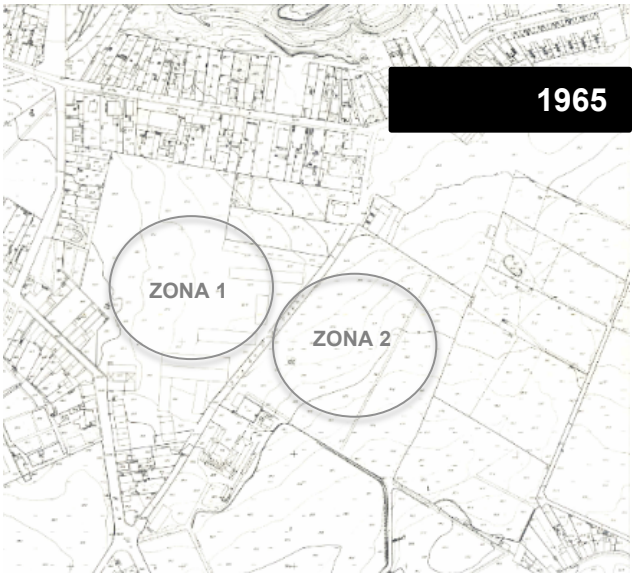


Fig. 3.12. - Cartografia de 1965 | Zona de Matosinhos

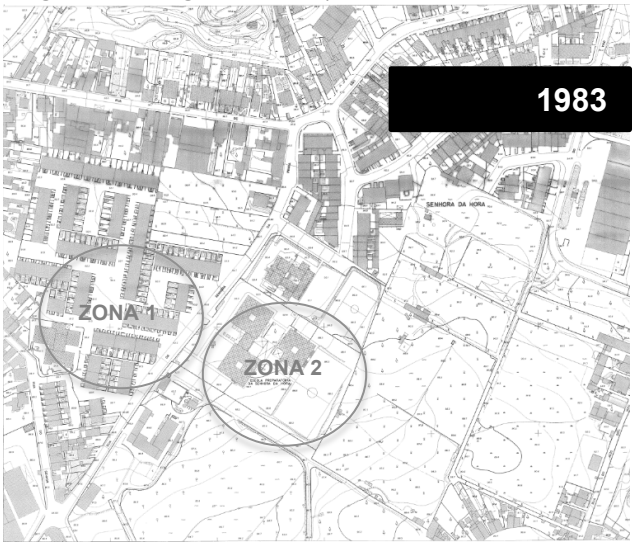


Fig. 3.13. - Cartografia de 1983 | Zona de Matosinhos

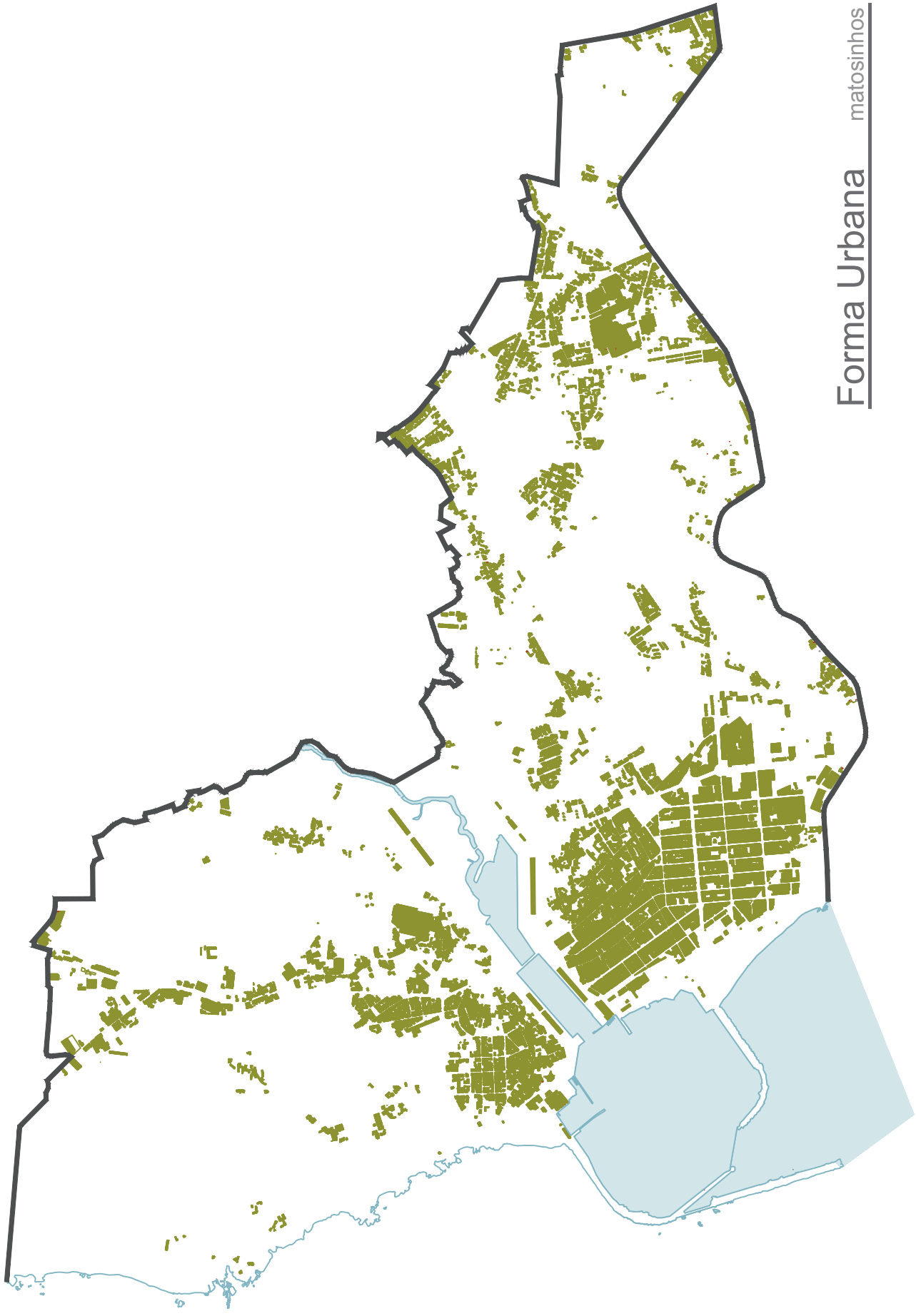
A mancha construida encontra-se consolidade junto à zona costeira, no núcleo antigo da cidade de Matosinhos e de Leça da Palmeira, sendo notória um crescimento da cidade para as zonas mais desertificadas, como é o caso de Senhora da Hora e a parte superior de Leça. Os quarteirões que são característicos dos núcleos antigos vão-se diluindo ao ritmo do crescimento da massa construída, havendo um crescimento formado ao longo das principais vias sem uma coerência na ocupação do solo.

As imagens anteriores referem-se a uma parte da Senhora da Hora, onde é notório o crescimento nas duas últimas décadas em estudo. Surge um novo espaço habitacional identificado pela zona 1, que se implementa numa zona de ocupação mais rural por vários edifícios de habitação. Paralelamente surge um novo equipamento, a escola preparatória de Senhora da Hora, que se implanta na zona 2 junto ao espaço habitacional.

Em suma, as transformações do território entre 1965 e 1983, originam-se fundamentalmente no aparecimento de grande massa de área construída relativamente à habitação. Emergem também outras situações importante na transformação do território como a implementação de industria, com enfoque na Petrogal que se implementa numa área significativa de Senhora da Hora.

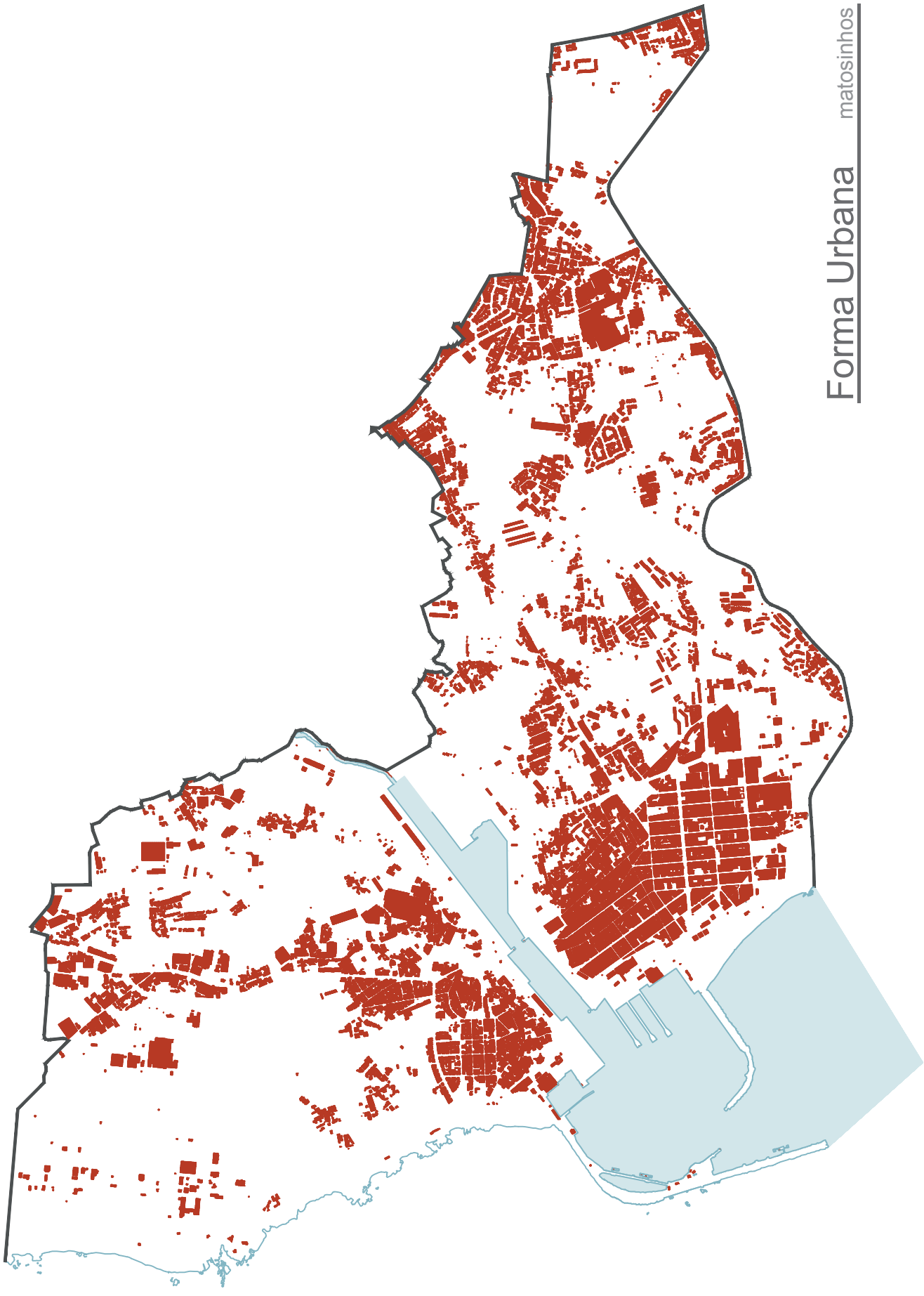
O aumento da cidade em termos habitacionais, populacionais e industriais acarreta uma série de outras necessidades como, equipamentos, serviços, espaços verdes, que vão acontecendo ao longo das décadas em estudo um pouco por todo o território em estudo. Também as infra-estruturas, como vias de circulação, são um ponto significativo da transformação da cidade, pois delimitam e interligam todo o espaço construído.

A área em estudo é assim marcada nas duas décadas em estudo por uma transformação a nível da sua forma como é possível observar nos seguintes mapas.



ESPAÇO CONSTRUIDO 1965

Mapa 3.7. - Mapa do Espaço Construído Matosinhos| Leça da Palmeira| Senhora da Hora |1965



Mapa 3.8. - Mapa do Espaço Construído Matosinhos| Leça da Palmeira| Senhora da Hora |1983

7.2 Matosinhos, Senhora da Hora e Leça da Palmeira: 2003

7.2.1 Matosinhos, Leça da Palmeira e Senhora da Hora: 2003

Em 2003 a área em estudo caracteriza-se por apresentar uma forte ocupação do território, e uma pressão construtiva predominante em áreas construídas e de edifícios altos.

Entre 1983 e 2003, vários factores económicos e políticos influenciam o crescimento da área em estudo. Em 1992 entra em vigor o Plano Diretor Municipal (PDM), que passa a controlar e regular as formas de ocupação e intervenção do território. A continuidade do movimento cooperativa contribui para a construção de habitação ao longo das duas décadas em questão.

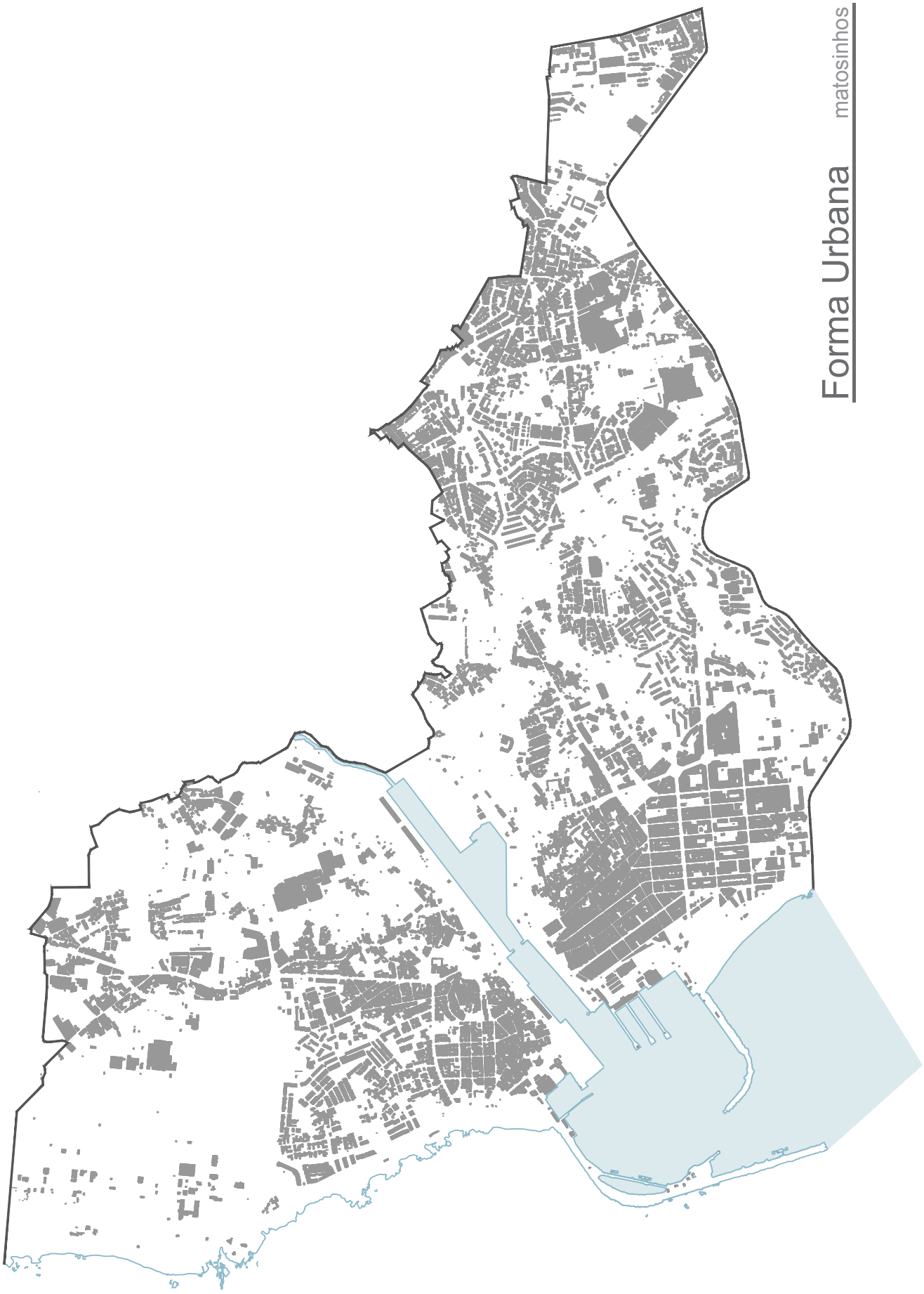
Matosinhos mantêm a zona da costa consolidada e caraterizada pelos quarteirões regulares, que entre 1983 e 2003, sofreram algumas alterações, causadas pela requalificação de edifícios e áreas devolutas. Contudo, os quarteirões na sua maioria mantem-se extensos, muitos dos quais destinados exclusivamente ainda à indústria ou serviços.

A área construída de Matosinhos alastra-se como em décadas anteriores para fora da mancha consolidada alargando-se para a este a zona Este junto a Senhora da Hora. A mancha construída assentasse em quase toda a sua totalidade em habitação unifamiliar e plurifamiliar.

Senhora da Hora possui nos últimos 20 anos em análise (1963-2003), uma evolução considerável na sua transformação, onde a mancha construída se alastra de forma significativa. A cidade cresce maioritariamente em termos de construção habitacional, contudo, é pontuada por a construção de alguns pontos industrias e de comércio.

Leça da Palmeira é também alvo de um crescimento acentuado, sendo notório na análise do mapa. A zona antiga mantém as características de malhar ortogonal e consolidada. A mancha construída estendesse para

Norte através da construção de habitação na sua maioria. Para Este surgem novos pontos industriais, e a construção de um equipamento de elevada importância para a cidade, o centro de exposições “EXPONOR”.



Mapa 3.9. - Mapa do Espaço Construído Matosinhos| Leça da Palmeira| Senhora da Hora |2003

7.2.2 As Transformações na Forma Urbana da Cidade de Matosinhos, Leça da Palmeira e Senhora da Hora: 1983 a 2003

Entre 1985 e 2003, a evolução do espaço construído da área em estudo revelou-se crescente ao longo das décadas, no que diz respeito a habitação, e também espaços industriais e comercias.

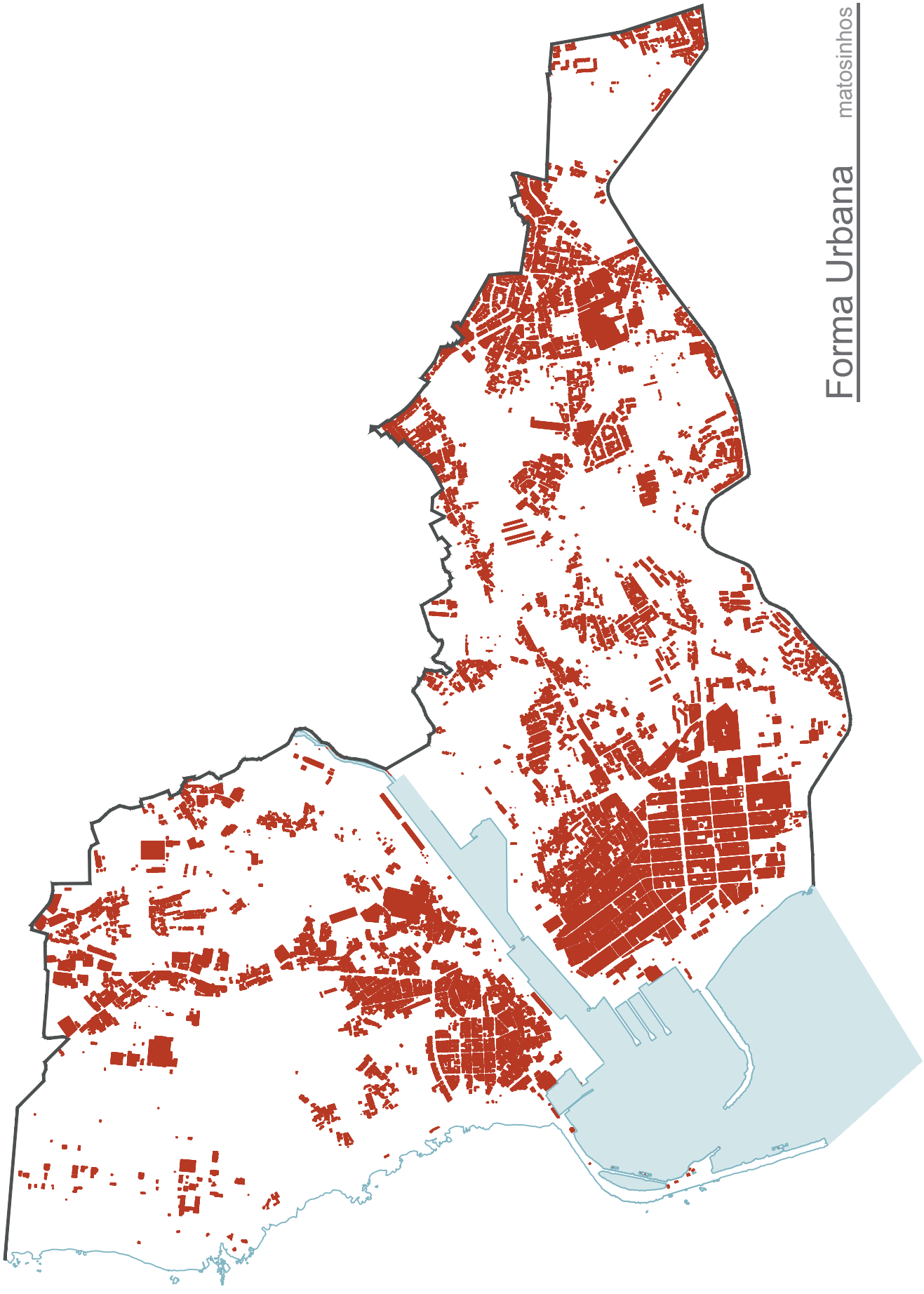
As cidade de Leça da Palmeira, e Senhora da Hora sofreram um maior crescimento comparativamente a Matosinhos, pois grande parte da sua área se encontrava já consolidada.

O crescimento foi mais acentuado junto a linha costeira de Leça que se estendeu até próximo da implantação da Petrogal área que até 1983 se encontrava ainda pouco densificada. A longo da circunvalação, via que delimita o concelho de Matosinhos e do Porto, ocorreu um aumento da massa construída ao longo das décadas estudadas.

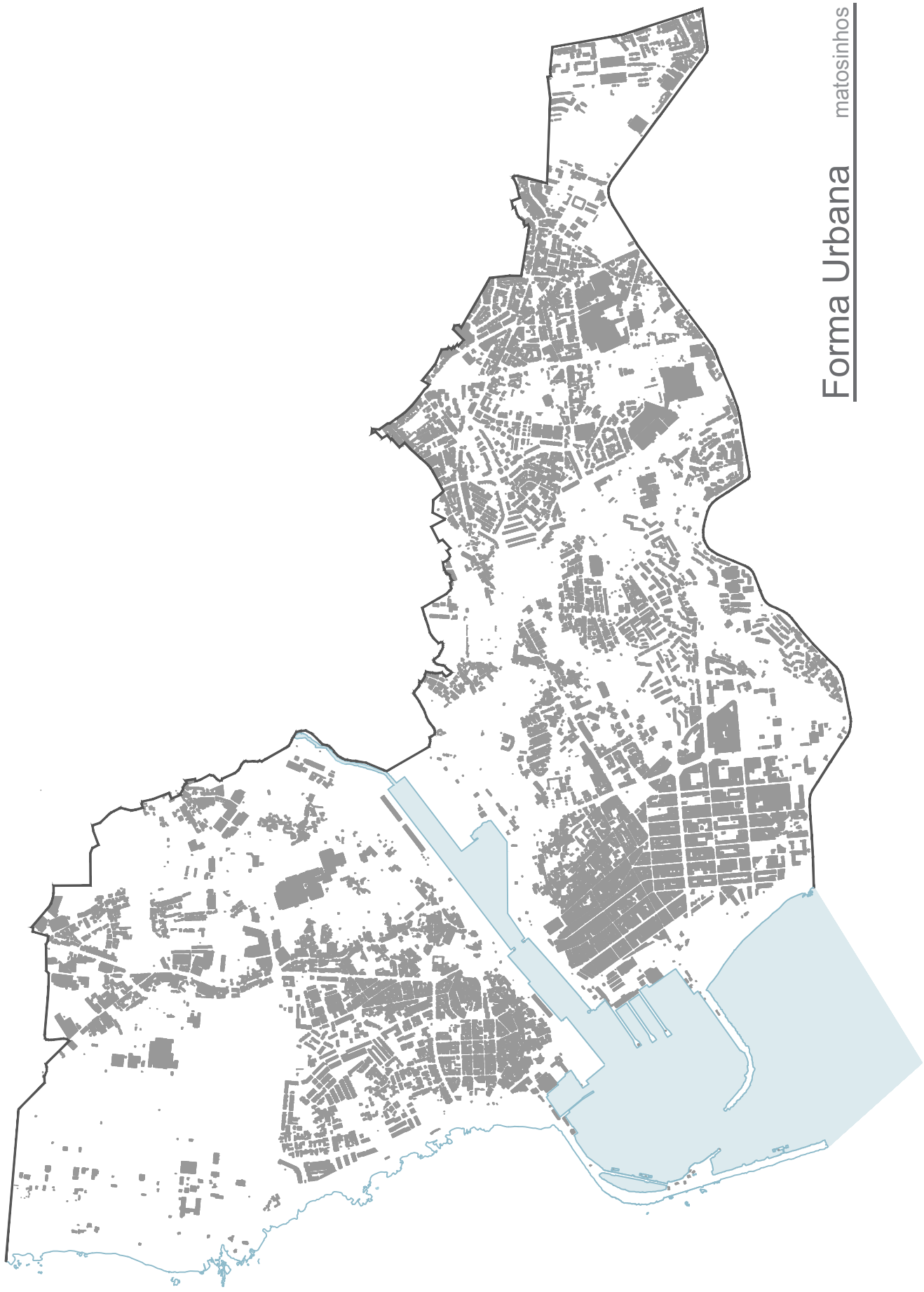
Senhora da Hora que em 1983 se encontrava ainda um pouco densificada, sendo ainda ocupada por uma área significativa por espaços agrícolas em 2003 possui uma mancha construída bastante densa,

Pode concluir-se que o crescimento do espaço construído foi bastante intenso ao longo das duas últimas décadas, onde o parque habitacional foi fator chave do crescimento e transformação da forma urbana.

O parque habitacional surge como uma parte significativa do crescimento da área em estudo. O crescimento do parque habitacional emerge associado ao desenrolar das cooperativas de habitação económica, fenómeno abordado posteriormente, que originou a construção de inúmeros conjuntos habitacionais por toda a área em estudo.



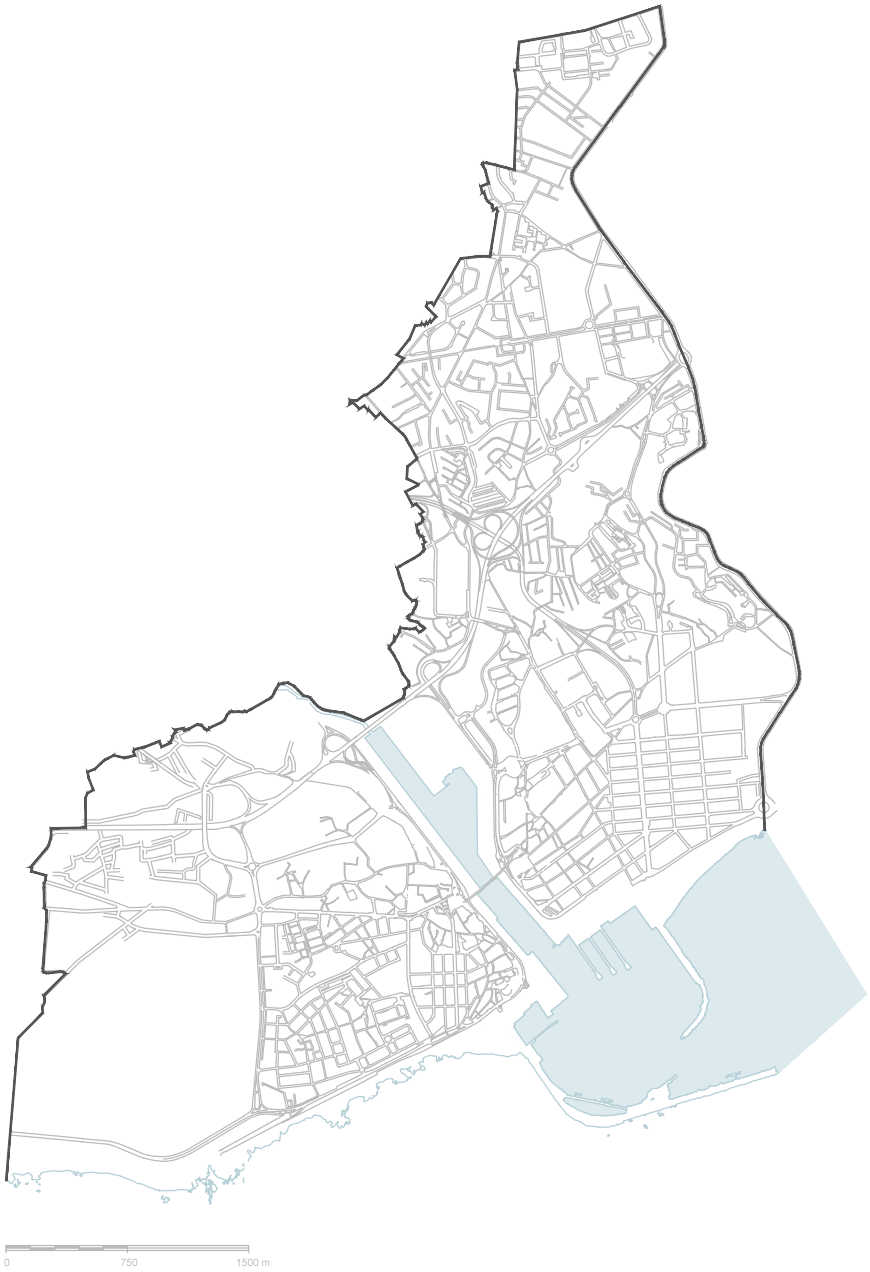
Mapa 3.10. - Mapa do Espaço Construído Matosinhos| Leça da Palmeira| Senhora da Hora |1983



Mapa 3.11. - Mapa do Espaço Construído Matosinhos| Leça da Palmeira| Senhora da Hora |2003

7.2.2.1. Estrutura Viária

Através do estudo do cadastro é possível perceber como se articula a cidade quanto a sua estrutura viária. O mapa seguinte indica-nos o cadastro referente a 2003.



Mapa 3.12 - Mapa do Cadastro Matosinhos| Leça da Palmeira| Senhora da Hora |2003

A trama apresenta-se reticulado na zona costeira, correspondente à zona mais antiga de Leça da Palmeira e de Matosinhos. Como afirma Tarduchy, são tramas que proporcionam uma boa acessibilidade no espaço

parcelado e multiplicam as formas de acesso ao local de origem, contudo em grandes extensões tem que ser recortados por diagonais, contudo, são modelos de leitura fácil e resolvem eficazmente a hierarquia das vias (Tarduchy, 2011). No caso em estudo, a quadrícula traduz-se num espaço reduzido não possuindo problemas pela extensão, mostrando-se de facto uma solução de fácil leitura, simplificando a hierarquia do sistema viário.

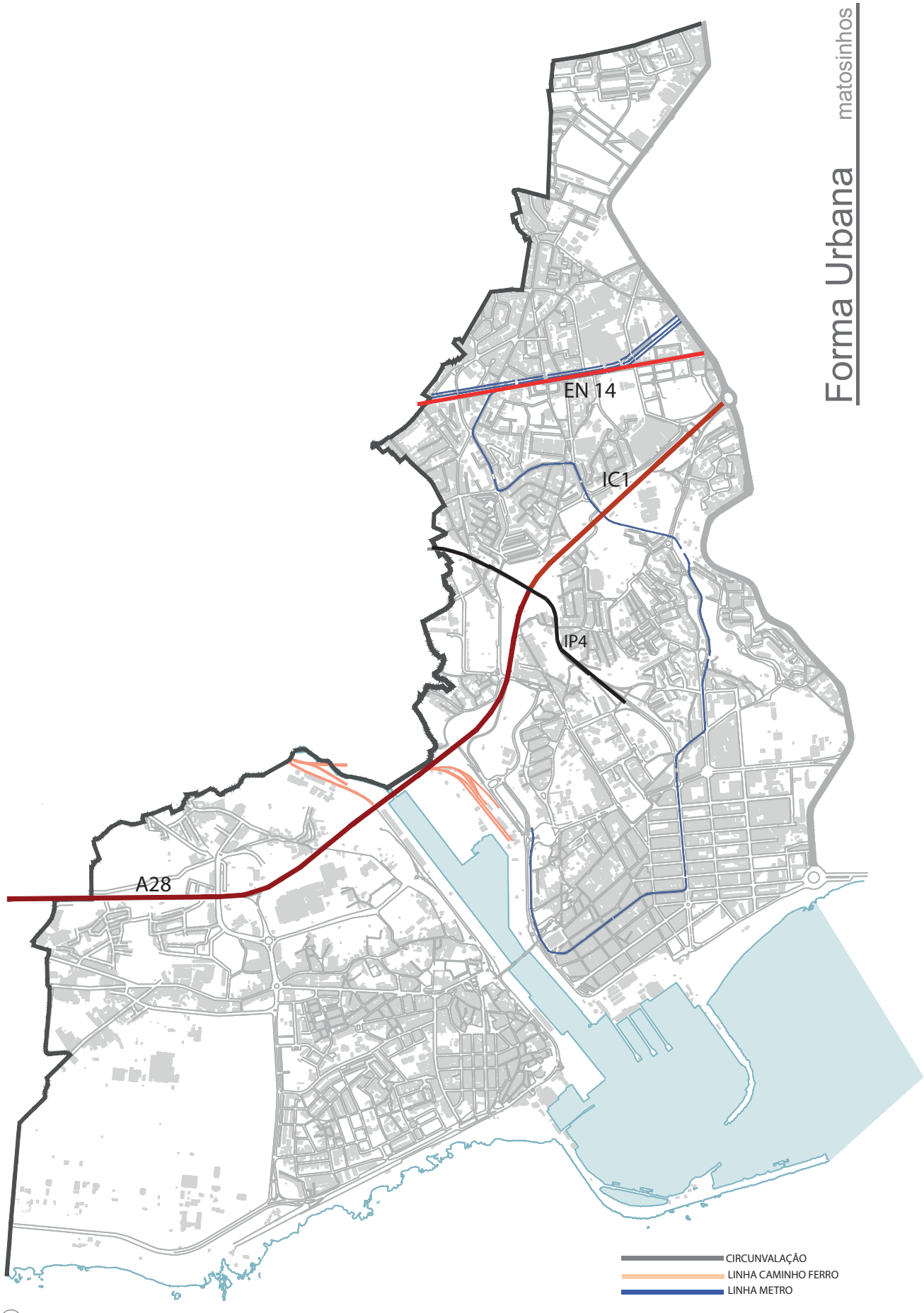
Nas zonas em crescimento encontramos um outro tipo de trama baseada no modelo de ramal. São caracterizados por prescindirem de acessos diretos com o eixo principal. Estas soluções reduzem a pressão da estrutura viária principal (Tarduchy, 2011).

Matosinhos e Leça da Palmeira em quase toda a sua totalidade estão assentes numa trama reticulada. No caso de Senhora da Hora a estrutura viária baseia-se numa estrutura em ramal em quase toda a sua totalidade, como se pode observar no mapa de cadastro.

O crescimento acentuado da cidade nos últimos anos originou a transformação do território visível na consequente transformação da trama começando a ramificar-se ao longo do seu crescimento, desprendendo-se do quarteirão como forma reguladora.

Mas é de salientar as vias principais que interrompem toda mancha construída como é o caso da A28, que cria uma barreira ao longo de quase toda a área, que interliga com IC1, fazendo a ligação entre Viana do Castelo e a cidade do Porto. O IP4, tem uma ligação com o centro da cidade de Matosinhos e Senhora da Hora. A estrada N14 atravessa a Senhora da Hora em direção ao Porto. Contudo, são vias que delimitam as áreas circundantes.

A linha ferroviária tem um pequeno apontamento na área em estudo que serve somente a ligação com o Porto de Leixões. A linha de metro surge também como um elemento delimitador na cidade de Matosinhos, pois acontece à superfície, tornando-se uma barreira.



VIAS PRINCIPAIS 2003

Mapa 3.13. - Mapa das Vias Matosinhos| Leça da Palmeira| Senhora da Hora |2003

7.2.2.2. Quarteirões

Os quarteirões em Matosinhos e Leça da Palmeira estão presentes na zona costeira, sendo caracterizados pela sua extensão e as ruas regulares que delimitam a área construída e o espaço público.

Em Leça da Palmeira o espaço definido por quarteirões, é bastante reduzido. Revelam-se pouco densos e de reduzida volumetria apresentando espaços livres entre o espaço construído, contudo são regularizadores de vias e espaços livres públicos, como é visível na imagem seguinte.



Fig. 3.14- Imagem área atual da cidade de Leça da Palmeira



Fig. 3.15- Imagem área atual da cidade de Matosinhos

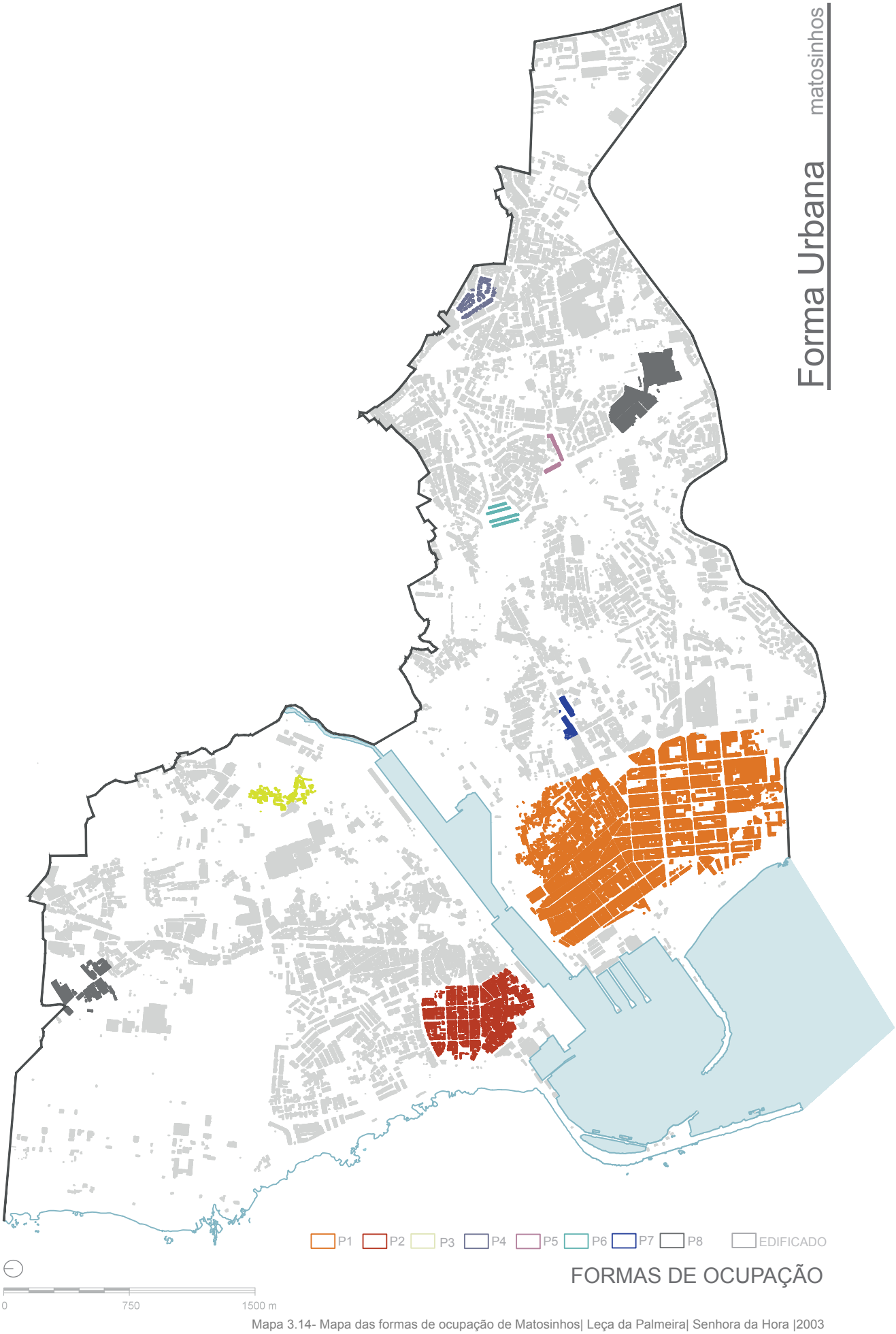
Em Matosinhos o espaço parcelado apresenta-se durante uma área mais extensa paralelamente à costa e vai-se diluindo à medida que a cidade vai crescendo. Os quarteirões possuem uma maior extensão, revelando uma densidade superior, oriunda em parte da origem industrial que muitos acarretam.

7.2.2.3. Formas de Ocupação

Através da análise da evolução do espaço construído da cidade de Matosinhos, Senhora da Hora e Leça da Palmeira ao longo de quatro décadas é possível concluir algumas formas de ocupação do território, de etapas de crescimento e de contextos sócio-urbanísticos distintos, cujas características espelham preocupações e normas igualmente diferentes.

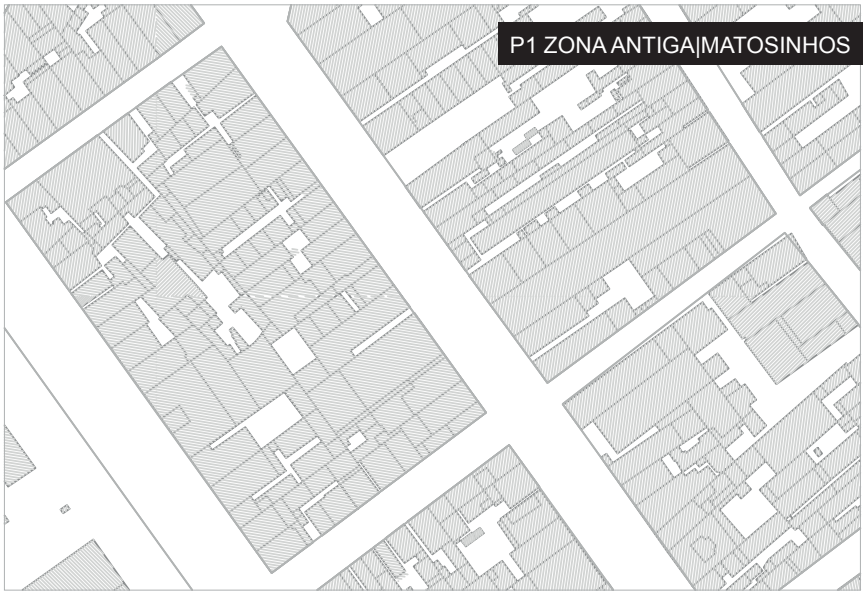
Dada a complexidade do território é possível identificarem-se áreas correspondentes a padrões ocupacionais diferentes. Estes padrões caracterizam a totalidade da ocupação do espaço construído.

No total foram identificados oito formas de ocupação distintas identificadas no mapa seguinte. A P1 e P2 restringem-se as zonas antigas de Leça da Palmeira e Matosinhos. A zona P3 que identifica as áreas de habitação unifamiliar dispersa do núcleo central, a P4 baseia-se na habitação unifamiliar em zonas consolidadas, sendo muitas vezes habitação em banda. As zonas P5, P6, e P7, correspondem às formas de ocupação inerente à habitação multifamiliar (bloco), podendo ser concentrada, linear, ou mista, sendo caracterizadas por possuírem comércio na maioria das vezes no piso térreo. A zona P8 corresponde a zonas industriais e de comércio de maiores dimensões, como o caso dos centros comercias. A zona P3, P4, P5, P6, P7, P8, encontram-se enunciadas apenas por único exemplo, contudo, estão presentes e toda a mancha construída.



Mapa 3.14- Mapa das formas de ocupação de Matosinhos| Leça da Palmeira| Senhora da Hora |2003

FORMAS DE OCUPAÇÃO



P1 ZONA ANTIGA|MATOSINHOS

CARACTERISTICAS

Quarteirões ocupados em grande parte da sua totalidade.

A escala urbana está integrada para uma vivência de bairro.

O espaço público resulta na sua maioria em vias de circulação automóvel e pedonal.

Espaço livre público está bastante ausente.

O Patrimonio edificado, marcado pelo abandono em alguns casos e pela degradação, mantendo contundo caracteristicas ligadas a idêntidade local.

Alguns quarteirões são resultado da forte presença da indústria no passado, resultando atualmente em alguns dos casos em edificios multifamiliares de luxo.



P 1

FORMAS DE OCUPAÇÃO



P2 ZONA ANTIGA|LEÇA DE PALMEIRA

CARACTERISTICAS

Quarteirões ocupados em grande parte da sua totalidade.

A escala urbana esta integrada a uma vivência de bairro.

Quarteirões bem estruturados, presença de espaços livres no interior dos quarteirões.

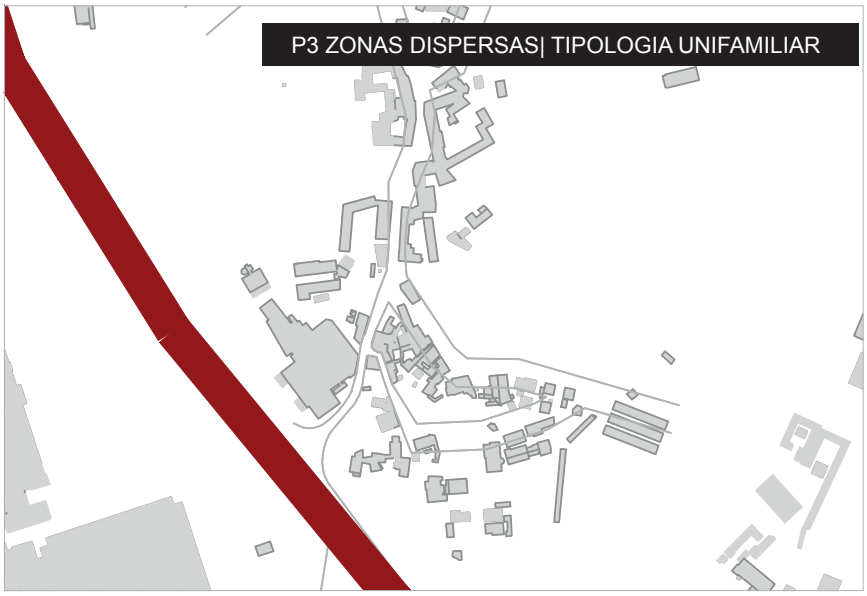
Espaços de circulação bem delimitados e organizados.

O Patrimonio edificado, marcado pelo abandono em alguns casos e pela degradação, mantendo contundo caracteristicas ligadas a idêntidade local.



P 2

FORMAS DE OCUPAÇÃO



CARACTERISTICAS

Apontamentos de espaço construído que se situam na parte mais ruralizada do espaço em estudo.

A ocupação dispersa é caracterizada na sua maioria pela falta de articulação com o espaço envolve construido ou natural.

Locais ausentes de espaços públicos, apenas existem ligações viárias de suporte.



P 3

FORMAS DE OCUPAÇÃO



CARACTERISTICAS

Zonas presentes em vários pontos da àrea em estudo.

Caracterizam-se na sua maioria por serem espaços estruturados por uma malha ortogonal sem hierarquia ou distinação funcional dos espaços de circulação.

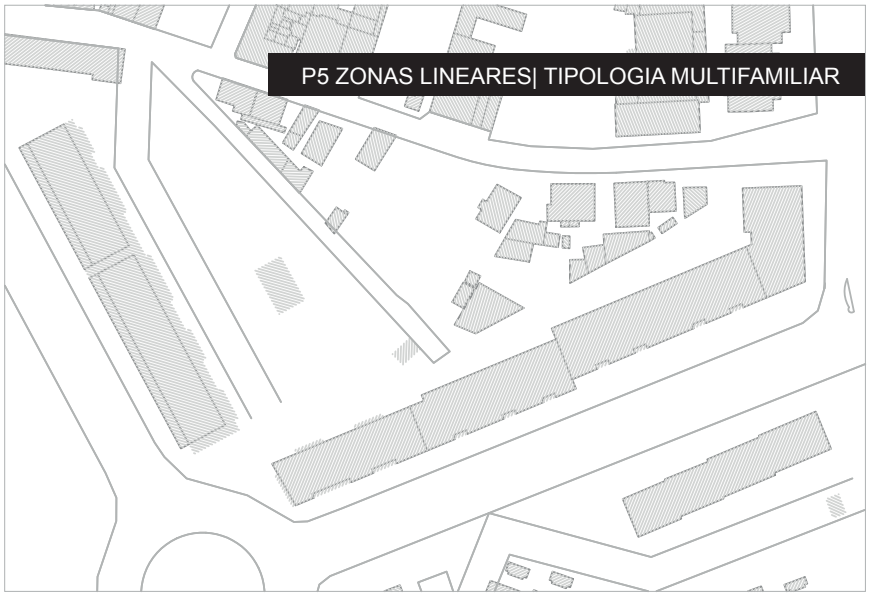
Territórios marcados por extensas manchas contruidas. Como base surge o lote e o espaço de circulação.

A falta de legibilidade é outra caracteristica patente, não havendo uma diferenciação entre a malha e o tecido urbano, tornando-se territórios monótonos.



P 4

FORMAS DE OCUPAÇÃO



CARACTERISTICAS

Zonas presentes em vários pontos da àrea em estudo.

Próximas na sua maioria dos principais eixos de circulação.

Surgem na sua maioria de lotes vazios ou de demolição de edicios devolutos.

Surgem como limite entre o espaço construido e os eixos de circulação.



P 5

FORMAS DE OCUPAÇÃO



P6 ZONAS CENTRAIS |TIPOLOGIA MULTIFAMILIAR

CARACTERISTICAS

Zonas presentes em vários pontos da àrea em estudo.

Locais atualmente centrais, com ocupação relativamente antiga.

Possui um desenho cuidado do espaço público, não se limitando ao espaço de circulação. Estãp presentes espaços verdes, praças e equipamentos que valorizam todo o espaço de implantação do conjunto habitacional.

Os espaços públicos inerentes ao conjunto enriquecem a cidade.

Apesar de somente uma implantação desmontrada, existem várias formas de implantação baseadas nos factores referidos anteriormente

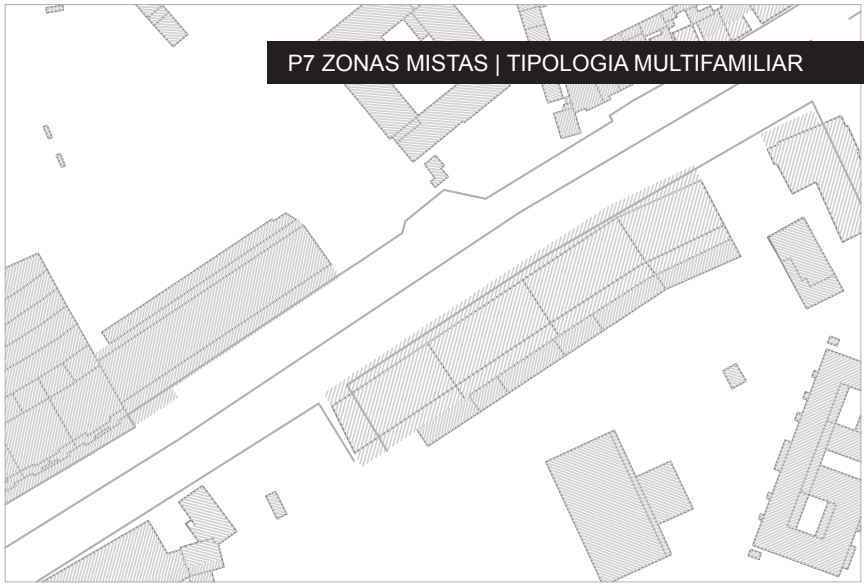
Esta forma ocupacional demonstra a diversidade das implantações existentes. Todas elas com a integração de espaços públicos, de estacionamento e circulação que se desenvolvem paralelamente aos eixos viários principais, não sendo estes últimos estruturantes da ocupação;





P 6

FORMAS DE OCUPAÇÃO



P7 ZONAS MISTAS | TIPOLOGIA MULTIFAMILIAR

CARACTERISTICAS

Zonas presentes em vários pontos da àrea em estudo.

Nesta forma de ocupação o sistema ciário surge comom elemento estruturante.É marcada pela tipologia multifamiliar de elevada volumetria.

É caracterizado pelo caracter misto onde os pisos térreos estão ocupados por espaços comerciais e de serviços.

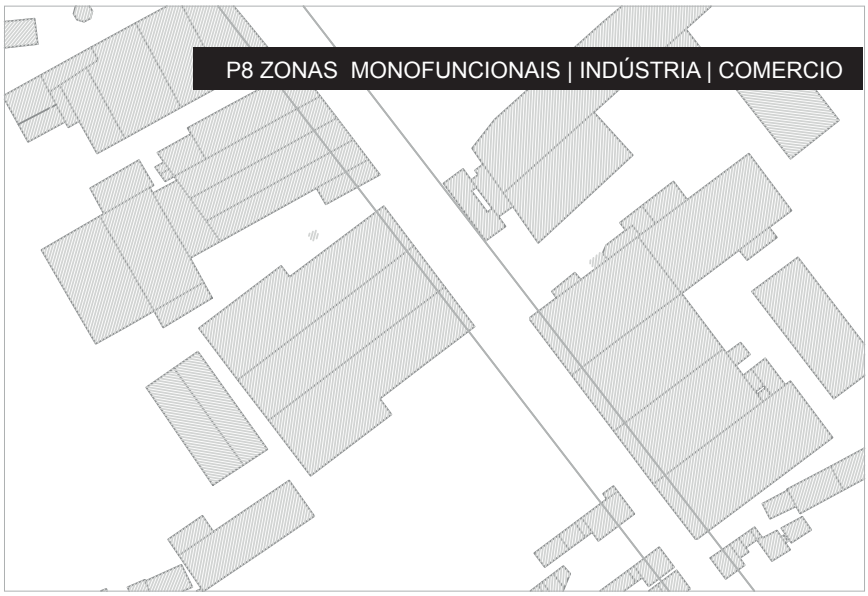
Raramente existem âncoras de estruturação do território – a monotonia desta paisagem urbana quase nunca é quebrada por um elemento de destaque como o jardim, espaço de equipamentos ou outro elemento.

Existem situações de excepção, nas quais existe um maior cuidado com o espaço público.



P 7

FORMAS DE OCUPAÇÃO



CARACTERISTICAS

Áreas com manchas de espaços construídos monofuncionais, geralmente ocupados por usos industriais, sendo as mais recentes, ocupadas também por grandes superfícies comercias.

Geralmente associadas a vias distribuidoras.

Estrutura viária deficitária, sem hierarquia ou istinção funcional dos espaços de circulação, exceptuando as áreas de construção mais recente, cujo traçado está adequado às funções.



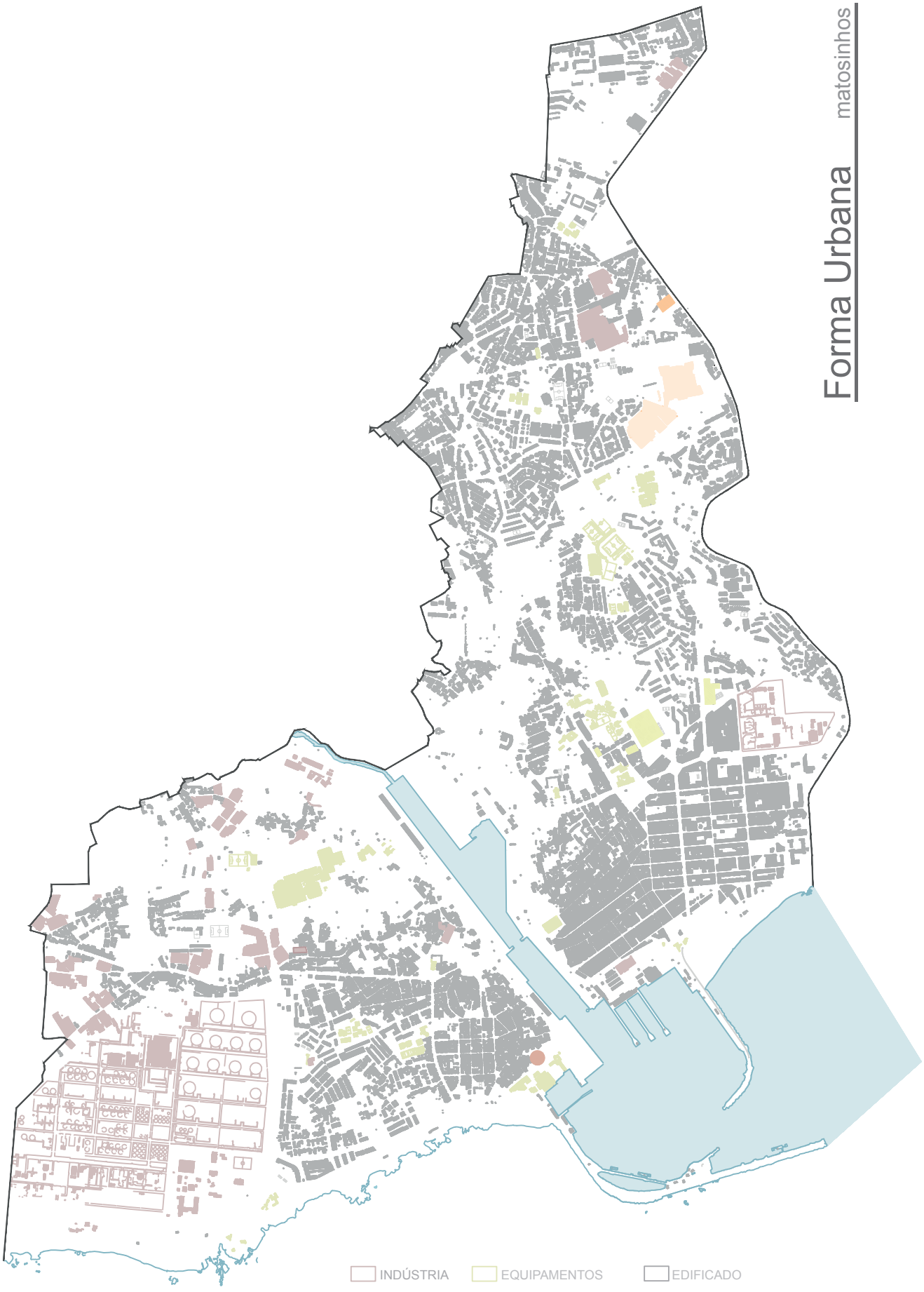
P 8

7.2.2.4. Equipamentos, Serviços e Indústria

A área em estudo é caracterizada por deter uma grande implementação de industria, ao longo a sua extensão. A Petrogal ocupa uma grande parte da cidade de Leça da Palmeira como é possível observar no mapa seguinte. A restante industria dissolve-se um pouco por toda a mancha construída. Para além da industria existem outras estruturas marcantes as grandes superfícies comerciais que ocupam alguma área considerável, como o caso do centro comercial Norteshopping, situado na cidade de Senhora da Hora.

Os equipamentos acontecem um por toda a área de estudo, mas com maior incidência na cidade de Matosinhos por ser sede de concelho. Em Matosinhos esta presente a Biblioteca, Escola, Tribunal, e a Câmara Municipal. Havendo uma série de outros equipamentos como piscinas, campos de futebol, pavilhões desportivos um pouco por toda área.

Forma Urbana matosinhos



Mapa 3.15. - Mapa Equipamentos e Serviços Matosinhos| Leça da Palmeira| Senhora da Hora |2003

7.2.2.5. Espaços Públicos

A estrutura espacial, constituída pelos espaços de circulação e de estadia, é normalmente mais antiga que o espaço edificado, tendo sido negligenciada aquando das operações urbanísticas adjacentes e, consequentemente adulterada. Os espaços públicos refletem a forma de ocupação urbana e traduzem estratégias funcionais para as quais foram desenhados.

No interior dos aglomerados foram surgindo centros de influência e espaços de permanência, disseminados pela malha urbana e que ainda hoje se constituem como elementos fundamentais da sua estruturação e lógica organizacional.



Fig. 3.16 – Imagem de Espaço Público Cidade Matosinhos

Estes espaços surgem em vários momentos da história, cuja génese difere de caso para caso. Muitas vezes surgem como espaços com perímetros bem definidos, cujo desenho está associado à regeneração de espaço público e ao surgimento de novas massas edificadas; outras vezes como espaços que surgem da assimilação por parte da população, estando referenciados e associados a acontecimentos populares (feiras, festas); outras vezes, os mais residuais, surgem da implementação de massas edificadas aquando de loteamentos ou simples licenciamentos, nos quais

apenas existe o objectivo principal de cumprimento das condicionantes legais, dando lugar a aglomerados, cujo desenho urbano, quando existe, surge sem grande rigor, gerando aglomerações de massas edificadas, pontuadas por espaços intersticiais, cujas dimensões e localização face ao aglomerado torna-os inóspitos e inúteis.

As diferentes origens e lógicas destas áreas torna-as elementos de uma rede de espaços que foram ganhando vida, à medida que foram ganhando significado e sendo apropriados pela população.



Fig. 3.17– Imagem de Espaço Público Cidade Leça da Palmeira

O estado global do espaço público de Matosinhos, Leça da Palmeira e Senhora da Hora, apesar dos diferentes subsistemas que o constituem, demonstra degradação e desarticulação. Sendo possível observar varias intervenções pontuais, recentes, que denotam maior sensibilidade e empenho em contrariar esse percurso.

7.3. Síntese das Transformações da Forma Urbana em Matosinhos, Leça da Palmeira e Senhora da Hora: 1965 a 2003

A transformação da cidade e do território surge associada ao processo de crescimento demográfico, onde a questão do crescimento urbano passa a constituir uma das variantes transformativas. A falta de mecanismos de regulação do território em rápida evolução, dá origem ao crescimento espontâneo em vez de um desenvolvimento urbano equilibrado, havendo tendência para a instalação do caos.

Enquadradas na transformação do território surgem as periferias, como o caso em estudo, emergindo como espaços em evolução que se estabelecem na dualidade de transformação entre cidade e campo. As características gerais das periferias são facilmente reconhecíveis na configuração do seu território.

A discussão do crescimento urbano surge, assim, frequentemente associado ao cenário da suburbanização, ou urbanização do subúrbio, geralmente identificado com as áreas envolventes dos grandes centros urbanos. Esta é a situação que caracteriza, de uma forma geral, o crescimento que se verificou em Portugal a partir da década de 60, com a formação da cidade metropolitana.

Matosinhos, Leça da Palmeira e Senhora da Hora, sofrem grandes alterações a nível da forma, através de um crescimento acentuado durante as várias décadas em estudo.

Entre 1965 e 2003, a área de estudo sofre um aumento significativo no aumento da mancha construída, no sistema viária e espaços públicos. Através da análise efetuada foi possível apreender quais os principais fatores de crescimento, nomeadamente a habitação, a industria e o comércio, que surgem associadas ao intenso aumento populacional sentido em todo o concelho de Matosinhos.

A mancha construída é caracterizada por algumas formas de ocupação abordadas anteriormente, onde as suas implementações no território originam uma diversidade de tipologias morfológicas que caracterizam a área em estudo. Entre a mancha construída surgem os espaços públicos

que se apresentam de forma significativa por todo o território. Também os equipamentos emergem de forma acentuada um pouco por toda a \área de estudo, como complemento à habitação.

8. Cooperativas de Habitação Económica no Contexto Urbano de Matosinhos: 1965 a 2003

8.1. As Cooperativas de Habitação Económica na cidade de Matosinhos

8.1.1. Matosinhos: Cooperativas de Habitação Económica

O cenário de carências habitacionais era sentido um pouco por todo o país na década de 1970, Matosinhos não contrariava este fator, aliando-o as movimentos de moradores existentes na cidade e dando origem aos que viriam a ser os chamadas de Cooperativas de Habitação Económica (CHE, 1997). O concelho de Matosinhos emerge como uma cidade exemplar no que diz respeito a implementação do movimento Cooperativo, contendo algumas C.H.E sedeados no concelho que tiverem forte intervenção a partir de 1975.

Com menciona Vilaverde (2013) na entrevista, a fixação de um grande número de Cooperativas no Concelho está ligado ao trabalho em conjunto com o Município e moradores que componham as C.H.E.

Freguesias	Número de construções/Cooperativas	Nº de Fogos
Senhora da Hora	25	2951
Matosinhos	3	628
Leça da Palmeira	9	865
Stª Cruz do Bispo	1	128
Custóias	4	276
São Mamede Infesta	6	777
Perafita	1	37
TOTAL	49	5 662

nómica no concelho de

As Cooperativas foram adquirindo os seus próprios terrenos com o apoio do Município, através da cedência de terrenos e em apoios relativamente à construção de infra-estruturas urbanísticas. Como indica a tabela anterior foram se implantando ao longo de todo o concelho, mas com grande incidência na Senhora da Hora, Leça da Palmeira, São Mamede Infesta e Matosinhos.

C.H.E Matosinhos	Nº Fogos Construídos
19 de Fevereiro	230
A Telha	210
Água Viva	456
Aldeia Nova	315
As Sete Bicas	1800
CETA	120
COOHEMATO	520
COOPERMAIA	21
EUROPEIACOOP	149
FAVO	183
Gente do Amanhã	200
HABECE	120
HAZAL	60
Juntos Venceremos	204
Matosinhoscoop	60
NORTECOOP	500
Lar do Trabalhador	499
Realidade	494
Santo Ildefonso	60
Tripeira	206
Moradias de Custóias	60
NORBICETA	282
UCHA	70
FENCHE	20

Figura 3.9. - Cooperativas de habitação económica no concelho de Matosinhos

As intervenções até o ano 2003 contaram com o apoio de 25 Cooperativas de Habitação Económica, como se pode observar na tabela anterior, sendo a Cooperativa das Sete Bicas com o maior número de fogos construídos, bem como, O Lar do Trabalhador, NORTECOOP, COOHEMATO e Água Viva.

A implementação revela-se contudo bastante significativa e de uma qualidade urbana e arquitectónica como será possível observar nos pontos seguintes.

8.1.2. Cooperativas de Habitação Económica e os três Casos de Estudo: Matosinhos, Leça da Palmeira e Senhora da Hora.

A cidade de Senhora da Hora, Leça da Palmeira e Matosinhos foram escolhidas para a análise da transformação urbana a partir da implementação das Cooperativas de Habitação Económica, sendo nestas três cidades que se irá elaborar um levantamento de todas as cooperativas construídas até 2003.

Para um enquadramento das Cooperativas é necessário perceber o ano de construção, a forma como se implanta no terreno, e quais as suas características urbanísticas e arquitectónicas, sendo necessário perceber quais os equipamentos que englobam e o espaço urbano produzido.

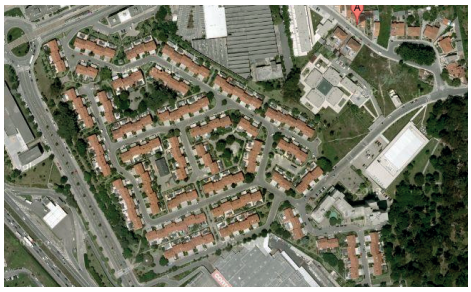
De seguida apresentam-se um conjunto de 27 Fichas Técnicas baseados nos indicadores: tipológicos, integração urbana, equipamentos e arranjos exteriores.

1978/1982 _ AS SETE BICAS | CARRIÇAL | 1º FASE | 264 Habitações

Arquiteto(s)	Arquitecto Eduardo Iglésias
Promotor | CHE	Cooperativa de Habitação as Sete Bicas
Constructor	A. A. Quelhas, lda
Financiamento	Fundo de Fomento Nacional de Habitação
Localização	Senhora da Hora, Matosinhos
Ano Construção	1978 a 1982

ENQUADRAMENTO | CARACTERIZAÇÃO







	T1	T2	T3	T4	TOTAL
Habitação Unifamilar					
Habitação Unifamilar Banda			264		264
Habitação Multifamilar | Bloco					
TIPOLOGIAS HABITACIONAIS			TOTAL GERAL		264

EQUIPAMENTOS	ARRANJOS EXTERIORES
Centro Social	Parque Infantil
Jardim de Infância	Jardins
Espaços Comerciais	Praças
Centro de Desporto | Campo Multiusos	Circuito Pedonal

O conjunto Habitacional do Carriçal resulta de três fases distintas de intervenção. Esta constitui a primeira de intervenção atráves da construção de 264 habitações unifamiliares em banda.

As habitações são dotadas de um espaço exterior privado, bem como, de uma área de de jardim comum a toda a comunidade. Os espaços e equipamentos completam a habitação criando um bairro autónomo dentro da cidade, mas criando elos de ligação atráves dos espaços públicos.

C.1

1982/1985 _ AS SETE BICAS | CARRIÇAL | 2º FASE | 75Habitações

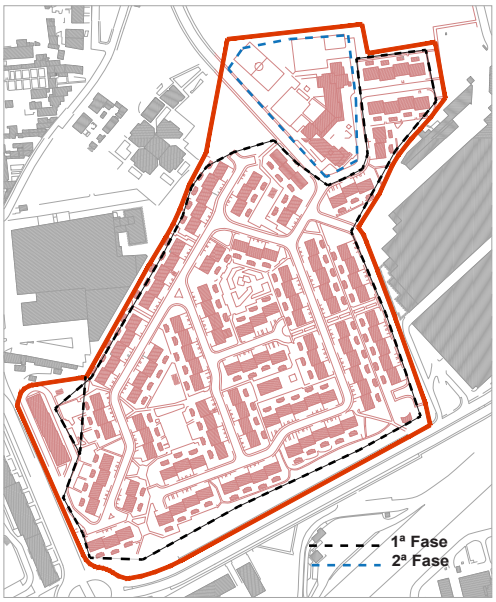
Arquiteto(s)	Arquiteto Jorge Teixeira de Sousa
Promotor | CHE	Cooperativa de Habitação as Sete Bicas
Constructor	A. A. Quelhas, Ida
Financiamento	Instituto Nacional de Habitação
Localização	Senhora da Hora, Matosinhos
Ano Construção	1982 a 1985

ENQUADRAMENTO | CARACTERIZAÇÃO









	T1	T2	T3	T4	TOTAL
Habitação Unifamilar					
Habitação Unifamilar Banda					
Habitação Multifamilar | Bloco		18	52	9	75
TIPOLOGIAS HABITACIONAIS				TOTAL GERAL	75

EQUIPAMENTOS	ARRANJOS EXTERIORES
Garagem Coletiva	Parque Infantil
Jardim de Infância	Jardins
Auditório	Praças
Comércio	Circuito Pedonal

O edificio multifamiliar consiste na 2ª fase do conjunto habitacional do Carriçal. Na totalidade foram construídos 75 fogos.

Está segunda fase traz consigo um maior leque de equipamentos e espaços públicos diversificados criando um conjunto ainda mais rico em termos urbanos e de ligação com a envolvente.

C.2

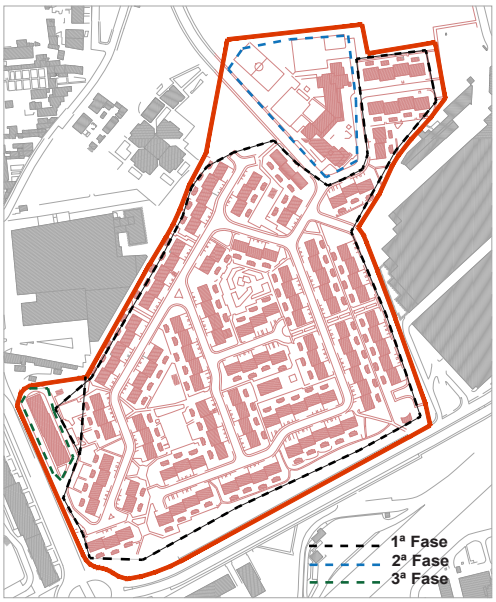
1987/1989 _ AS SETE BICAS | CARRIÇAL | 3º FASE | 32 Habitações

Arquiteto(s)	Arquiteto Jorge Teixeira de Sousa
Promotor | CHE	Cooperativa de Habitação as Sete Bicas
Constructor	A. A. Quelhas, Ida
Financiamento	Instituto Nacional de Habitação
Localização	Senhora da Hora, Matosinhos
Ano Construção	1987 e 1989

ENQUADRAMENTO | CARACTERIZAÇÃO







	T1	T2	T3	T4	TOTAL
Habitação Unifamilar					
Habitação Unifamilar Banda					
Habitação Multifamilar | Bloco		16	12	4	32
TIPOLOGIAS HABITACIONAIS			TOTAL GERAL		32

EQUIPAMENTOS	ARRANJOS EXTERIORES
Garagem Coletiva	Jardins
	Circuito Pedonal

O edificio multifamiliar consiste na 3ª fase do conjunto habitacional do Carriçal. Na totalidade foram construídos 32 fogos.

A 3ª fase constitui somente a construção do edifício e de pequenos apontamentos de arranjos exteriores. Contudo, este último edificio surge como elemento que encerra toda a área construída face à cidade e da via de circulação principal a Avenida Calouste Gulbenkien. O conjunto fica assim completo e articulado entre a diversidade tipologica, equipamentos e espaço público.

C.3

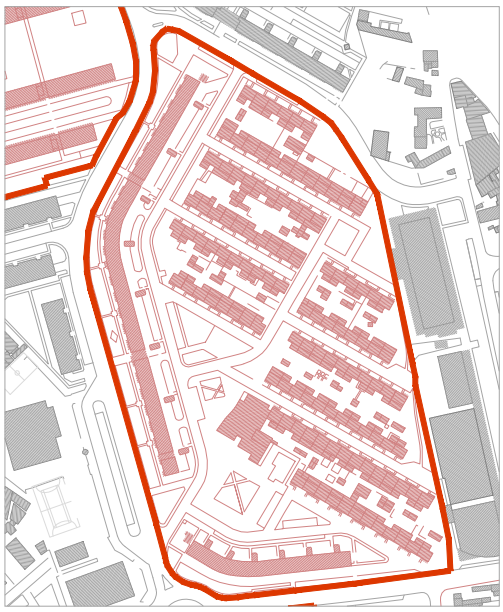
1984/1988 _ AS SETE BICAS | BARRANHA | 324 Habitações

Arquiteto(s)	Arquitecto Jorge Teixeira de Sousa
Promotor | CHE	Cooperativa de Habitação as Sete Bicas
Constructor	ECOP, Arnaldo de Oliveira, SA
Financiamento	Instituto Nacional de Habitação | Caixa Geral de Depósitos
Localização	Senhora da Hora, Matosinhos
Ano Construção	1984 a 1988

ENQUADRAMENTO | CARACTERIZAÇÃO







	T1	T2	T3	T4	TOTAL
Habitação Unifamilar					
Habitação Unifamilar Banda			118		118
Habitação Multifamilar | Bloco		122	84		206
TIPOLOGIAS HABITACIONAIS			TOTAL GERAL		324

EQUIPAMENTOS	ARRANJOS EXTERIORES
Delegação Administrativa	Parque Infantil
Jardim de Infância | Creche	Jardins
Espaços Comerciais	Praças
Complexo Desportivo | Piscina | Campo de Jogos	Circuito Pedonal

O conjunto habitacional da Barranha é caracterizado por criar um excelente núcleo urbano residêncial no interior da cidade da Senhora da Hora. A diversidade tipologica está presente no conjunto através da habitação em banda multifamilar e o edificio multifamilar com acessos comuns, um circuito pedonal e viário que interliga todo o espaço construido.

Os equipamentos dinamizam todo o conjunto e a vizinhança, e também a cidade. Em todo o conjunto está presente um desenho urbano e arquitetónico cuidado, havendo uma coerente escala entre edificios e espaço público envolvente.

C.4

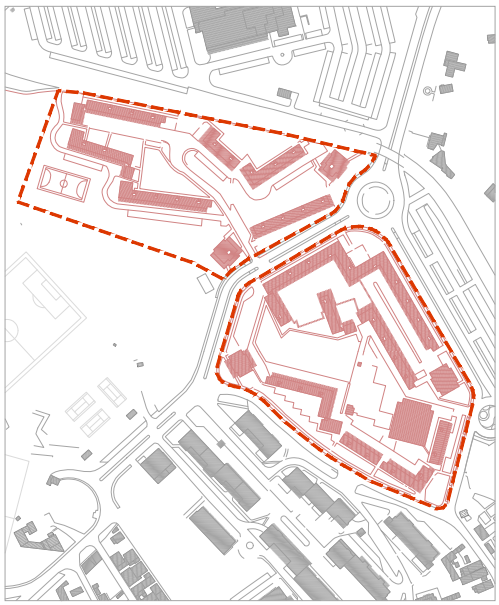
1988/1993 _ AS SETE BICAS | AZENHA DE CIMA| 516 Habitações

Arquiteto(s)	Arquitecto Pedro Ramalho
Promotor | CHE	Cooperativa de Habitação as Sete Bicas
Constructor	ECOP, Arnaldo de Oliveira, SA
Financiamento	Instituto Nacional de Habitação
Localização	Senhora da Hora, Matosinhos
Ano Construção	11988 a 1983

ENQUADRAMENTO | CARACTERIZAÇÃO







	T0	T1	T2	T3	TOTAL
Habitação Unifamilar					
Habitação Unifamilar Banda					
Habitação Multifamilar | Bloco	7	21	230	234	516
TIPOLOGIAS HABITACIONAIS				TOTAL GERAL	516

EQUIPAMENTOS	ARRANJOS EXTERIORES
Delegação Administrativa | Sala de Condomínio	Parque Infantil
Jardim de Infância | ATL | Sala de Grupo Escoteiros	Jardins
Espaços Comerciais	Praças
Complexo Desportivo | Piscina | Campo Multiusos	Estacionamento
Ginásio	Circuito Pedonal

O conjunto habitacional de Azenha de Cima contitui um amplo espaço de intervenção marcado pela dinâmica da implantação dos diferentes blocos habitacionais, ocupando o terreno de forma estratégica a criar espaço de circulação, praças e àreas verdes.

Os equipamentos presentes tornam o espaço atrativo para os seus morados e para a cidade circundante, criando um elo de ligação entro o bairro gerado e o restante espaço construido.

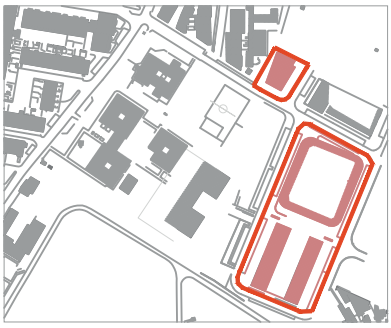
C.5

2000/2003 _ AS SETE BICAS | QUINTA DO VISO | 98 Habitações

Arquiteto(s)	
Promotor | CHE	Cooperativa de Habitação as Sete Bicas
Constructor	
Financiamento	
Localização	Senhora da Hora, Quinta do Viso, Matosinhos
Ano Construção	2000 a 2003

ENQUADRAMENTO | CARACTERIZAÇÃO









	T1	T2	T3	T4	TOTAL
Habitação Unifamilar					
Habitação Unifamilar Banda					77
Habitação Multifamilar | Bloco					21
TIPOLOGIAS HABITACIONAIS				TOTAL GERAL	98

EQUIPAMENTOS	ARRANJOS EXTERIORES
Delegação Administrativa	Jardins
Espaços Comerciais	Jardim Exterior | Privado
	Praça
	Circuito Pedonal

O conjunto habitacional da “Quinta do Viso” foi construido em duas fases distintas, a primeira com a construção do bloco multifamilar em 2000, e em 2003 a conclusão da construção de 21 moradias em banda unifamiliar.

O bloco possui um uso misto, com a inclusão de espaços comercias no piso térreo. O núcleo interior do edificio é carcterizado pela presença de uma praça e espaço verde para uso dos seus habitantes. A solução em banda disponibiliza espaços verdes privados para cada habitação. O conjunto encontra-se interligado pedonalmente e um espaço circundante urbanamente cuidado.

C.6

1991 _ A TELHA | EDIFICIO A TELHA | 210 Habitações

Arquiteto(s)	Arquiteto Jorge Canto Moniz e José Figueiredo
Promotor | CHE	A Telha
Constructor	Eusébios, SA
Financiamento	Instituto Nacional de Habitação
Localização	Senhora da Hora, Matosinhos
Ano Construção	1991

ENQUADRAMENTO | CARACTERIZAÇÃO







	T0	T1	T2	T3	TOTAL
Habitação Unifamilar					
Habitação Unifamilar Banda					
Habitação Multifamilar | Bloco					210
TIPOLOGIAS HABITACIONAIS				TOTAL GERAL	210

EQUIPAMENTOS	ARRANJOS EXTERIORES
Campo Multiusos	Jardins
	Praças
	Estacionamento
	Circuito Pedonal

O conjunto habitacional a Telha é constituido por oito longos e baixos blocos que ocupam uma extensa àrea de implantação, a volumetria é pontuada pelo acesso vertical configurando assim a forma dos edficios.

O desenho arquitetónico tem especial atenção à integração do conjunto na envolvente através do material de revestimento exterior, cêramico verde seco, que se envolve com as àrvores de grande porte situadas nos espaços verdes da envolvente de todo o edificado. Neste conjunto os equipamentos resumem-se a um campo de jogos multiusos que se situa entre os blocos de maior destaque. O espaço urbano assenta no circuito pedonal e viário, no estacionamento e em espaços verdes que circundam toda a àrea de interveção.

C.7

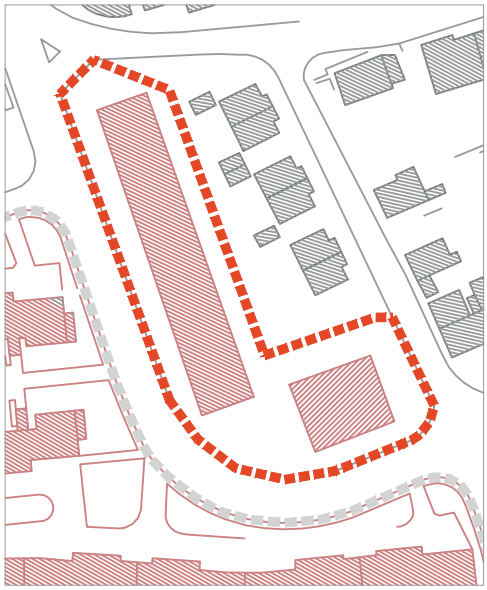
1997 _ A TELHA | EDIFICIO “A TELHA” | 56 Habitações

Arquiteto(s)	Arquiteto Mário Adriano Fortuna e José Olveira
Promotor | CHE	A Telha
Constructor	Edifer - Construção Pires e Coelho & Fernandes, Lda.
Financiamento	
Localização	Senhora da Hora, Matosinhos
Ano Construção	1997

ENQUADRAMENTO | CARACTERIZAÇÃO







	T0	T1	T2	T3	TOTAL
Habitação Unifamilar					
Habitação Unifamilar Banda					
Habitação Multifamilar | Bloco					56
TIPOLOGIAS HABITACIONAIS				TOTAL GERAL	56

EQUIPAMENTOS	ARRANJOS EXTERIORES
Espaços Comerciais	Jardins
	Praças
	Estacionamento
	Circuito Pedonal

O conjunto habitacional a “Telha” é constituido por dois blocos que ocupam um espaço de quarteirão oriundo de um espaço residual da cidade, criando um espaço de conexão com a envolvente e com o espaço público atráves da continuidade do circuito pedonal e da criação de pontos de atração, o comércio.

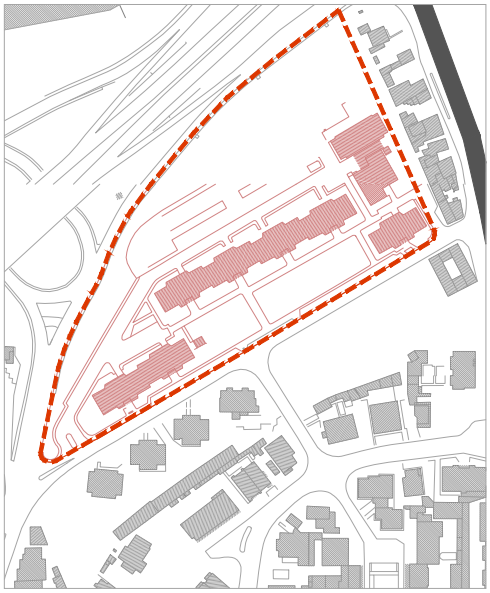
1983/1985_ ALDEIA NOVA | EDIFICIO ALDEIA NOVA | 56 Habitações

Arquiteto(s)	Arquiteto Eduardo Iglésias
Promotor | CHE	Aldeia Nova
Constructor	Construtora da Niassa
Financiamento	Fundo Fomento Habitação
Localização	Senhora da Hora, Matosinhos
Ano Construção	1983/1985

ENQUADRAMENTO | CARACTERIZAÇÃO







	T0	T1	T2	T3	TOTAL
Habitação Unifamilar					
Habitação Unifamilar Banda					
Habitação Multifamilar | Bloco			23	192	215
TIPOLOGIAS HABITACIONAIS				TOTAL GERAL	215

EQUIPAMENTOS	ARRANJOS EXTERIORES
Espaços Comerciais	Jardins
Jardim de Infância | ATL	Praças
Campo Jogos Multiusos	Estacionamento
	Circuito Pedonal
	Parques Infantis

O conjunto habitacional é constituido por quatro blocos de habitação de escalas distintas que geram entre si espaços verdes e pequenas praças, bem como, um campo de jogo e parques infantis. O sistema pedonal e viário fazem a conexão com a restante cidade.

C.9

1996 | ALDEIA NOVA| EDIFICIO ALDEIA NOVA | 100 Habitações

Arquiteto(s)	
Promotor | CHE	Aldeia Nova
Constructor	Construtor S. José
Financiamento	
Localização	Senhora da Hora, Matosinhos
Ano Construção	1996

ENQUADRAMENTO | CARACTERIZAÇÃO







	T0	T1	T2	T3	TOTAL
Habitação Unifamilar					
Habitação Unifamilar Banda					
Habitação Multifamilar | Bloco			60	40	100
TIPOLOGIAS HABITACIONAIS				TOTAL GERAL	100

EQUIPAMENTOS

ARRANJOS EXTERIORES

Jardins

Circuito Pedonal

Esta intervenção cooperativa baeia-se num edifício multifamiliar de 100 fogos, que possui um espaço exterior cuidado e executa uma ligação entre o edifício e o espaço público envolvente.

O conjunto habitacional surge no quarteirão como um elemento de remate e de continuidade para o espaço público, neste caso, a estrutura viária.

C.10

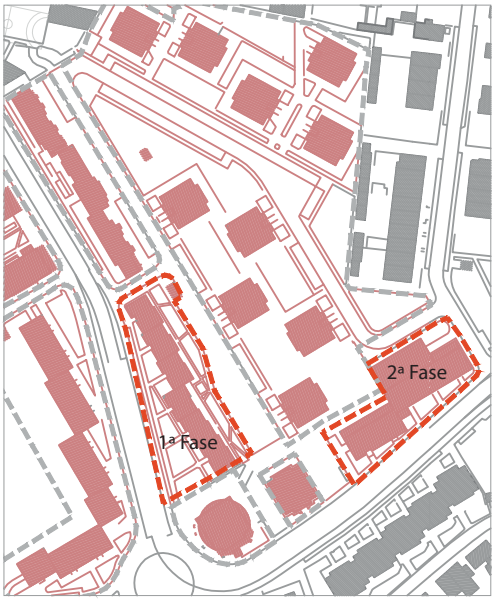
1989/1991 _ HAZAL | AZENHA DE CIMA| 110 Habitações

Arquiteto(s)	Arq Margarida Strech (1989|1ª Fase) Gab.Engil (1991| 2ª Fase)
Promotor | CHE	Cooperativa de Habitação Hazal
Constructor	Soares da Costa SA (1989|1ª Fase) Engil (1991| 2ª Fase)
Financiamento	CGD (1989|1ª Fase) INH (1991| 2ª Fase)
Localização	Senhora da Hora, Matosinhos
Ano Construção	1989 e 1981

ENQUADRAMENTO | CARACTERIZAÇÃO







	T0	T1	T2	T3	TOTAL
Habitação Unifamilar					
Habitação Unifamilar Banda					
Habitação Multifamilar | Bloco			25+12	25+48	60 +50
TIPOLOGIAS HABITACIONAIS				TOTAL GERAL	110

EQUIPAMENTOS

ARRANJOS EXTERIORES

Jardins

Estacionamento

Circuito Pedonal

O conjunto da “hazal” integra-se num espaço contruido de edificios cooperativos havendo uma interligação dos espaços exteriores, como o caso dos espaços verdes.

Relativamente ao edifício o conjunto divide-se em duas fases distintas a primeira atráves de um bloco contínuo de habitação multifamiliar que fecha o quarteirão havendo uma ligação com espaço público atráves do espaço verde. A segunda intervenção surge numa massa contruida mais pequena, mas baseada nas mesmas caracteristicas de intervenção.

C.11

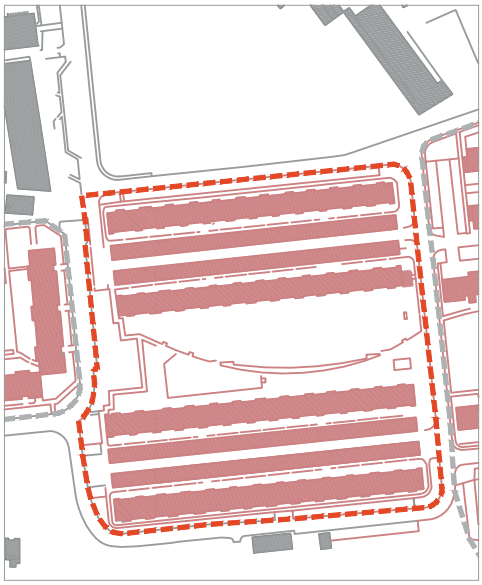
1985_ GENTE DO AMANHÃ | URBANIZAÇÃO DO SEIXO | 200 Habitações

Arquiteto(s)	Arquiteto José Valente
Promotor | CHE	Cooperativa de Habitação Gente do Amanhã
Constructor	ERG- Sociedade de Construções, SA
Financiamento	Caixa Geral de Depósitos
Localização	Senhora da Hora, Matosinhos
Ano Construção	1985

ENQUADRAMENTO | CARACTERIZAÇÃO







	T0	T1	T2	T3	TOTAL
Habitação Unifamilar					
Habitação Unifamilar Banda					200
Habitação Multifamilar | Bloco					
TIPOLOGIAS HABITACIONAIS				TOTAL GERAL	200

EQUIPAMENTOS	ARRANJOS EXTERIORES
Campos de Jogos multiusos	Jardins
Garagens	Estacionamento
	Circuito Pedonal
	Parque Infantil

O conjunto habitacional “Gente do amanhã” é carcaterizado por ser um conjunto de quatro blocos habitacionais interrompidos pelo espaço de circulação e espaço verde, gerando um equilibrio entre o edificado e espaço exterior.

Este conjunto cooperativo consegue criar a noção de unidade e de bairro atráves da sua composição na àrea de intervenção.

C.12

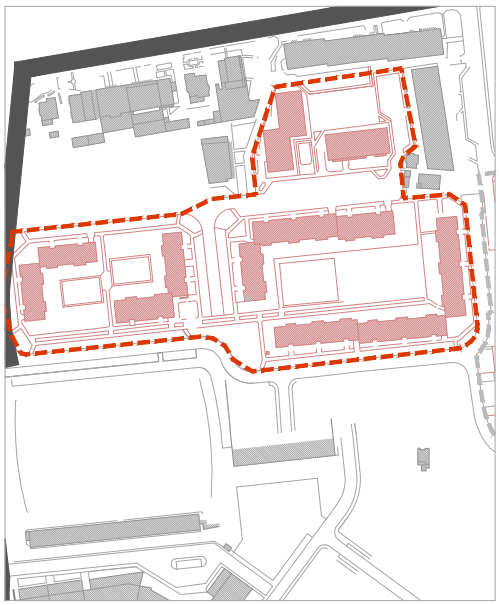
1986 _ JUNTOS VENCEREMOS | MATOSINHOS| 204 Habitações

Arquiteto(s)	Arquitecto João Santos
Promotor | CHE	Cooperativa de Habitação Junto Venceremos
Constructor	Ferseque
Financiamento	IFundo de Fomento a Habitação
Localização	Senhora da Hora, Matosinhos
Ano Construção	1986

ENQUADRAMENTO | CARACTERIZAÇÃO







	T1	T2	T3	T4	TOTAL
Habitação Unifamilar					
Habitação Unifamilar Banda					
Habitação Multifamilar | Bloco		72	120	12	204
TIPOLOGIAS HABITACIONAIS			TOTAL GERAL		204

EQUIPAMENTOS	ARRANJOS EXTERIORES
Sede Social	Jardins
Escritório	Praças
Espaços Comerciais	Estacionamento
Campo jogos multiusos	Circuito Pedonal
Ginásio	

O conjunto habitacional “Juntos Venceremos” contitui um amplo espaço de intervenção marcado pela dinâmica da implantação dos diferentes blocos habitacionais, ocupando o terreno de forma estratégica a criar espaço de circulação, praças e àreas verdes.

Os equipamentos presentes tornam o espaço atrativo para os seus morados e para a cidade circundante, criando um elo de ligação entro o bairro gerado e o restante espaço construido.

C.13

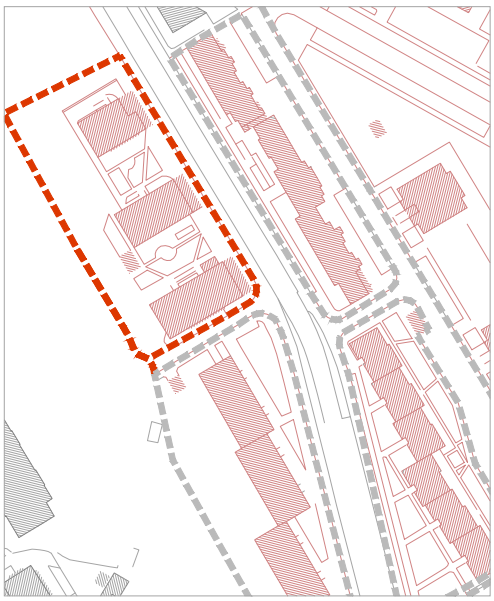
1990 _ FAVO | MATOSINHOS| 66 Habitações

Arquiteto(s)	Arquitecto Gomes Fernandes
Promotor | CHE	Cooperativa de Habitação FAVO
Constructor	J.Gomes
Financiamento	Instituto Nacional de Habitação
Localização	Senhora da Hora, Matosinhos
Ano Construção	1990

ENQUADRAMENTO | CARACTERIZAÇÃO







	T1	T2	T3	T4	TOTAL
Habitação Unifamilar					
Habitação Unifamilar Banda					
Habitação Multifamilar | Bloco		2	47	17	66
TIPOLOGIAS HABITACIONAIS			TOTAL GERAL		66

EQUIPAMENTOS	ARRANJOS EXTERIORES
Espaços Comerciais	Jardins
	Praças
	Circuito Pedonal

O conjunto habitacional “FAVO” é constituido por três blocos de edificios multifamilares que entre si geram pequenas praças e espaços verdes.

Os equipamentos presentes tornam o espaço atrativo para os seus morados e para a cidade circundante, criando um elo de ligação entro o bairro gerado e o restante espaço construido.

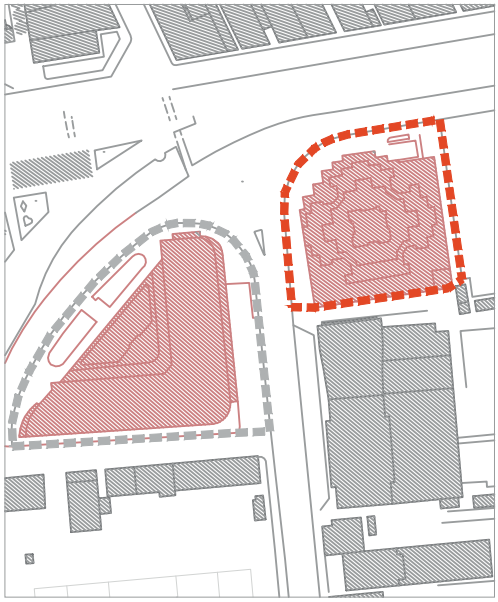
C.14

1988 _ HABECE| MATOSINHOS| 72 Habitações

Arquiteto(s)	Arquitecto João Pestana
Promotor | CHE	Cooperativa de Habitação HABECE
Constructor	Engil
Financiamento	Instituto Nacional de Habitação
Localização	Senhora da Hora, Matosinhos
Ano Construção	1988

ENQUADRAMENTO | CARACTERIZAÇÃO





	T1	T2	T3	T4	TOTAL
Habitação Unifamilar					
Habitação Unifamilar Banda					
Habitação Multifamilar | Bloco		27	36	9	72
TIPOLOGIAS HABITACIONAIS			TOTAL GERAL		72

EQUIPAMENTOS	ARRANJOS EXTERIORES
Espaços Comerciais	Jardins
	Circuito Pedonal

O conjunto habitacional “FAVO” é constituido por um só bloco multifamilar e é capacitado de quatro espaço comercais, que introduzem níveis de conetividade entre o edifcado e espaço público, bem como, a estrutura pedonal envolvente.

C.15

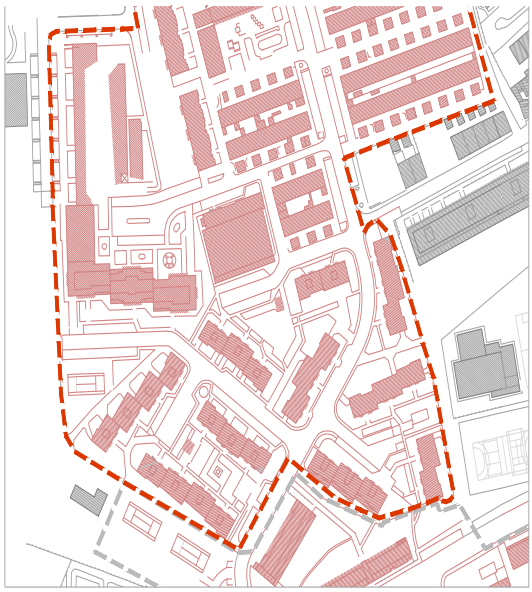
1985/1989 _ COHEMATO| LEÇA DE PALMEIRA| 224 Habitações

Arquiteto(s)	Arquitecto Jorge Gigante e Alberto Morais
Promotor | CHE	Cooperativa de Habitação COHEMATO
Constructor	Teixeira Duarte, SA
Financiamento	Instituto Nacional de Habitação
Localização	Leça da Palmeira, Matosinhos
Ano Construção	1985 a 1989

ENQUADRAMENTO | CARACTERIZAÇÃO







	T1	T2	T3	T4	TOTAL
Habitação Unifamilar					
Habitação Unifamilar Banda					
Habitação Multifamilar | Bloco					
TIPOLOGIAS HABITACIONAIS			TOTAL GERAL		400

EQUIPAMENTOS	ARRANJOS EXTERIORES
Espaços Comerciais	Jardins
Sede Social	Circuito Pedonal
Espaços Desportivos	Parque Infantil
Equipamentos Colectivos	Estacionamento

O conjunto habitacional “COHEMATO” assume uma área extensa na cidade de Leça da Palmeira, possuindo uma grande diversidade tipologica na sua implantação. Foi executado em fases distintas, numa primeira fase, habitações unifalimiares em banda, e numa segunda fase os edificios em bloco multifamilares. Este agrupam-se paralelamente entre si em quase toda a implantação formando entre eles os espaços ajardinados e praças, surgindo entre eles os equipamentos coletivos e serviços.

Mais uma vez estamos peranto um bairro, ou seja, um “pedaço” de cidade bem estrutrada e enquadrada com a envolvente.

C.16

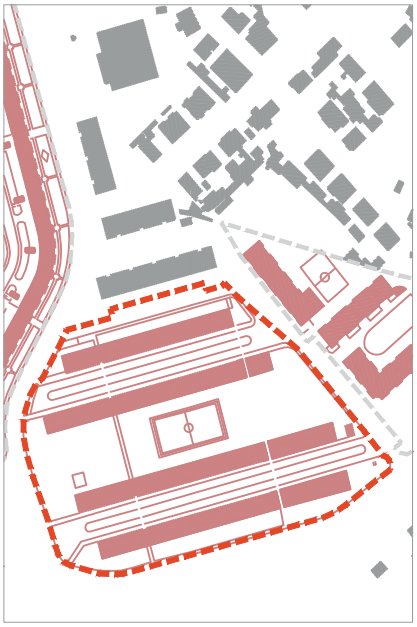
1983 _ TRIPEIRA | MATOSINHOS | 206 Habitações

Arquiteto(s)	Arquitecto Noé Dinis
Promotor | CHE	Cooperativa de Habitação COHEMATO
Constructor	Soares da Costa, SA
Financiamento	Fundo Fomento a Habitação
Localização	Senhora da Hora, Matosinhos
Ano Construção	1983

ENQUADRAMENTO | CARACTERIZAÇÃO







	T1	T2	T3	T4	TOTAL
Habitação Unifamilar					
Habitação Unifamilar Banda					
Habitação Multifamilar | Bloco		54	130	22	206
TIPOLOGIAS HABITACIONAIS			TOTAL GERAL		206

EQUIPAMENTOS

Campo de jogos multiusos

ARRANJOS EXTERIORES

Jardins

Circuito Pedonal

Estacionamento

O conjunto habitacional assume uma área extensa na cidade de Senhora da Hora, atráves de quatro blocos e agrupam-se paralelamente entre si formando entre eles os espaços ajardinados e praças, surgindo entre eles os equipamentos coletivos.

Mais uma vez estamos peranto um bairro, ou seja, um “bocado” de cidade bem estruturada e enquadrada com a envolvente.

C.17

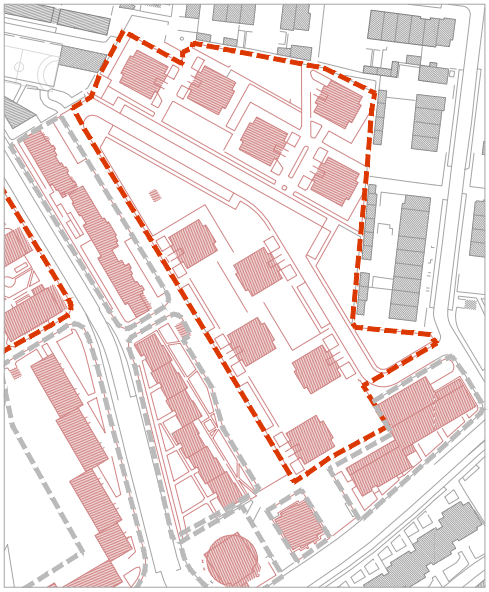
1987/1989 _ 19 DE FEVEREIRO| SENHORA HORA | 160 Habitações

Arquiteto(s)	Arquiteto Pedro Ramalho
Promotor | CHE	Cooperativa de Habitação 19 de Fevereiro
Constructor	SCAL, Ida
Financiamento	Instituto Nacional da Habitação
Localização	Senhora da Hora, Matosinhos
Ano Construção	1987/1989

ENQUADRAMENTO | CARACTERIZAÇÃO







	T1	T2	T3	T4	TOTAL
Habitação Unifamilar					
Habitação Unifamilar Banda					
Habitação Multifamilar | Bloco	8	82	62	8	160
TIPOLOGIAS HABITACIONAIS			TOTAL GERAL		160

EQUIPAMENTOS

ARRANJOS EXTERIORES

Jardins

Circuito Pedonal

Estacionamento

O conjunto habitacional é constituido por cinco torres dispostas de forma a criar entre si espaços verdes e circuitos pedonais, que fazem a interligação entre o espaço construido e o espaço público.

C.18

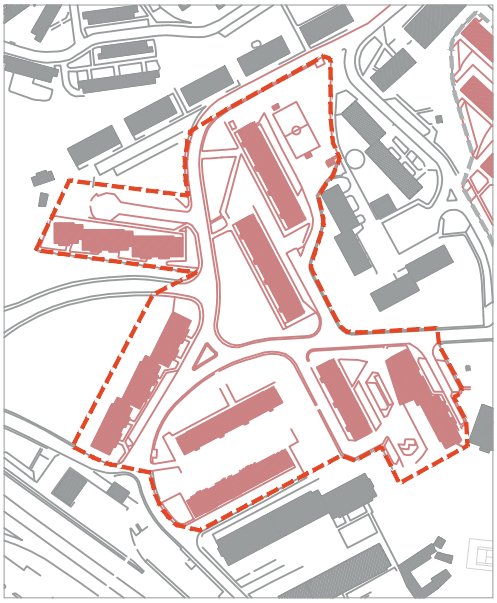
1984/1990 _ ÁGUA VIVA| MATOSINHOS| 368 Habitações

Arquiteto(s)	Arquiteto Gomes Fernandes
Promotor | CHE	Cooperativa de Habitação Água Viva
Constructor	
Financiamento	Fundo Fomento Habitação | CGD | INH
Localização	Matosinhos
Ano Construção	1984/1990

ENQUADRAMENTO | CARACTERIZAÇÃO







	T1	T2	T3	T4	TOTAL
Habitação Unifamilar					
Habitação Unifamilar Banda					
Habitação Multifamilar | Bloco		55	305	8	
TIPOLOGIAS HABITACIONAIS			TOTAL GERAL		368

EQUIPAMENTOS	ARRANJOS EXTERIORES
40 Espaços Comerciais | Bar	Jardins
Centro de Convívio | Sala social	Circuito Pedonal
Gabinete Médico	Estacionamento
Salão de Festas | Auditório	Parque Infantil
Jardim de Infância | ATL	
Campo de Jogos Multiusos | Ginásio	

O conjunto habitacional é constituído por oito blocos dispostos de forma a criar entre si espaços verdes e circuitos pedonais, e o circuito viário. Os equipamentos surgem como elementos signicativos em toda a intervenção.

C.19

1984/1990 _ LAR DO TRABALHADOR| MATOSINHOS| 37 Habitações

Arquiteto(s)	Arquiteto Rogério Cavaca
Promotor | CHE	Cooperativa de Habitação Lar do Trabalhador
Constructor	
Financiamento	
Localização	Matosinhos
Ano Construção	1980

ENQUADRAMENTO | CARACTERIZAÇÃO







	T1	T2	T3	T4	TOTAL
Habitação Unifamilar					
Habitação Unifamilar Banda					37
Habitação Multifamilar | Bloco					
TIPOLOGIAS HABITACIONAIS				TOTAL GERAL	37

EQUIPAMENTOS	ARRANJOS EXTERIORES
	Jardins
	Circuito Pedonal

O Conjunto Habitacional da “Cooperativa Lar do Trabalhador em Matosinhos”, surge no ano de 1980 como as primeiras experiências cooperativistas. A diversidade tipológica assenta na variedade de habitação unifamilar em banda que se desmonta ao longo da sua implantação em diferentes alturas.

O espaço exterior surge como elemento integrante do bairro com a cidade e com a circulação pública.

C.20

1979_ LAR DO TRABALHADOR| LEÇA DA PALMEIRA| 178 Habitações

Arquiteto(s)	Arquiteto Rogério Cavaca
Promotor | CHE	Cooperativa de Habitação Lar do Trabalhador
Constructor	
Financiamento	
Localização	Matosinhos
Ano Construção	1979

ENQUADRAMENTO | CARACTERIZAÇÃO





	T1	T2	T3	T4	TOTAL
Habitação Unifamilar					
Habitação Unifamilar Banda					
Habitação Multifamilar | Bloco					
TIPOLOGIAS HABITACIONAIS			TOTAL GERAL		178

EQUIPAMENTOS

ARRANJOS EXTERIORES

Jardins

Circuito Pedonal

O Conjunto Habitacional da Cooperativa “Lar do Trabalhador” em Leça da Palmeira, surge no ano de 1979 como as primeiras experiências cooperativistas como em Matosinhos em 1980.

Tipologicamente os edificios baseiam-se na habitação unifamiliar em banda. O espaço exterior surge como elemento integrante do bairro com a cidade e com a circulação pública.

C.21

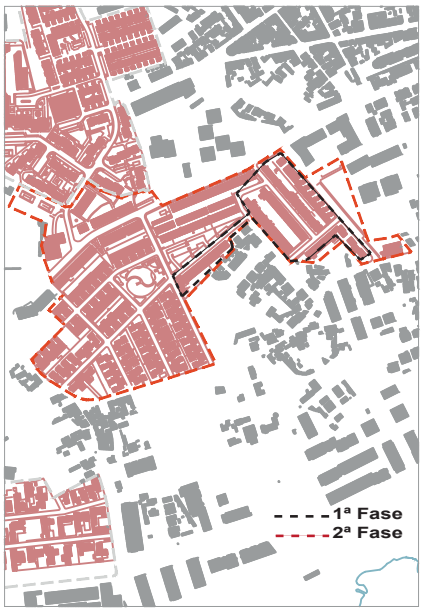
1995_ LAR DO TRABALHADOR| LEÇA DA PALMEIRA|

Arquiteto(s)	Arquiteto Rogério Cavaca
Promotor | CHE	Cooperativa de Habitação Lar do Trabalhador
Constructor	
Financiamento	
Localização	Leça da Palmeira
Ano Construção	1995

ENQUADRAMENTO | CARACTERIZAÇÃO







	T1	T2	T3	T4	TOTAL
Habitação Unifamilar					
Habitação Unifamilar Banda					
Habitação Multifamilar | Bloco					
TIPOLOGIAS HABITACIONAIS			TOTAL GERAL		

EQUIPAMENTOS

ARRANJOS EXTERIORES

Jardins

Circuito Pedonal

Estacionamento

O Conjunto Habitacional da Cooperativa “Lar do Trabalhador” em Leça da Palmeira, surge em continuidade da primeira fase.

Tipologicamente os edificios baseiam-se na habitação unifamiliar em banda, e no multifamiliar. O espaço exterior surge como elemento integrante do bairro com a cidade e com a circulação pública.

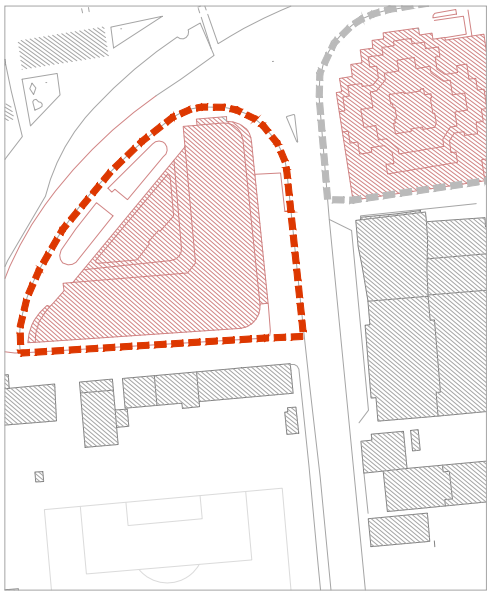
C.22

1993/1995 _ UCHA | MATOSINHOS| 80 Habitações

Arquiteto(s)	Arquitecto J. Bragança e M. marques Arquitetos Lda
Promotor | CHE	Cooperativa de Habitação UCHA e as Sete Bicas
Constructor	
Financiamento	
Localização	Senhora da Hora, Matosinhos
Ano Construção	1993 a 1995

ENQUADRAMENTO | CARACTERIZAÇÃO





	T0	T1	T2	T3	TOTAL
Habitação Unifamilar					
Habitação Unifamilar Banda					
Habitação Multifamilar | Bloco					
TIPOLOGIAS HABITACIONAIS			TOTAL GERAL		80

EQUIPAMENTOS	ARRANJOS EXTERIORES
Centro Comercial	Jardins
Serviços	Circuito Pedonal

A intervenção da União de cooperativas “UCHA”, aliada com a cooperativa as Sete Bicas geram um espaço habitacional multifamiliar caraterizado pela oferta de uma àrea de de serviços e comércio. O espaço público é marcado unicamente pelo circuito pesonal com pequenos apontamentos de verde.

C.23

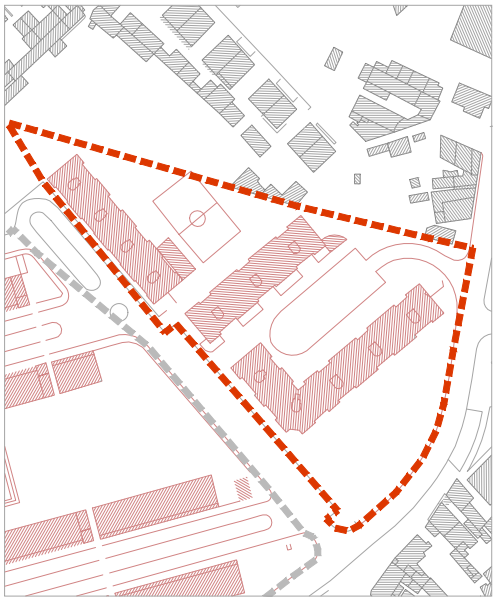
1994/1996 _ CETA| SENHORA DA HORA | 56 Habitações

Arquiteto(s)	
Promotor | CHE	Cooperativa de Habitação CETA
Constructor	
Financiamento	
Localização	Senhora da Hora, Matosinhos
Ano Construção	1994 a 1996

ENQUADRAMENTO | CARACTERIZAÇÃO







	T0	T1	T2	T3	TOTAL
Habitação Unifamilar					
Habitação Unifamilar Banda					
Habitação Multifamilar | Bloco					56
TIPOLOGIAS HABITACIONAIS				TOTAL GERAL	56

EQUIPAMENTOS	ARRANJOS EXTERIORES
Espaços comerciais	Jardins
Campo de Jogos	Circuito Pedonal
	Estacionamento

A intervenção da C.H.E a CETA surge na cidade de Senhora da Hora, através da implantação de três blocos multifamiliar de uso misto. No piso térreo surgem alguns espaços comerciais. O espaço público acontece entre a implantação dos volumes habitacionias, sendo caraterizado pela presença de espaços verdes, estacionamento e espaço pedonal.

C.24

1997 _ CETA| SENHORA DA HORA | 70 Habitações

Arquiteto(s)	
Promotor | CHE	Cooperativa de Habitação CETA
Constructor	
Financiamento	
Localização	Senhora da Hora, Matosinhos
Ano Construção	1997

ENQUADRAMENTO | CARACTERIZAÇÃO







	T0	T1	T2	T3	TOTAL
Habitação Unifamilar					
Habitação Unifamilar Banda					
Habitação Multifamilar | Bloco					70
TIPOLOGIAS HABITACIONAIS				TOTAL GERAL	70

EQUIPAMENTOS	ARRANJOS EXTERIORES
Espaços comerciais	Jardins
	Circuito Pedonal
	Estacionamento

A intervenção da C.H.E a CETA surge na cidade de Senhora da Hora, através da implantação de um único bloco multifamiliar de uso misto. No piso térreo surgem alguns espaços comerciais. O espaço público é caraterizado pela presença de espaços verdes, estacionamento e espaço pedonal.

C.25

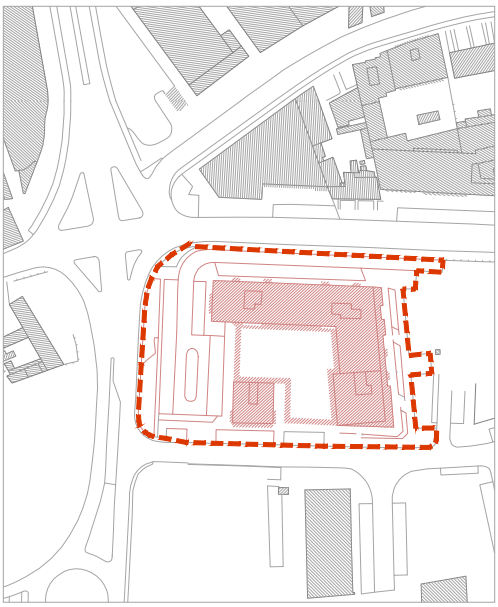
_ CETA | NORBICETA | Habitações

Arquiteto(s)	
Promotor | CHE	Cooperativa de Habitação CETA
Constructor	
Financiamento	
Localização	Leça da Palmeira, Matosinhos
Ano Construção	

ENQUADRAMENTO | CARACTERIZAÇÃO







	T0	T1	T2	T3	TOTAL
Habitação Unifamilar					
Habitação Unifamilar Banda					
Habitação Multifamilar | Bloco					
TIPOLOGIAS HABITACIONAIS			TOTAL GERAL		

EQUIPAMENTOS	ARRANJOS EXTERIORES
Espaços comerciais	Jardins
	Circuito Pedonal
	Estacionamento
	Praça

A intervenção da C.H.E a CETA surge na cidade de Leça da Palmeira, através da implantação de tdois blocos multifamiliar de uso misto, onde no piso térreo surgem alguns espaços comerciais. O espaço público desenvolve-se entre a implantação dos volumes habitacionias, sendo caraterizado pela presença de espaços verdes, uma praça central, estacionamento e circuito pedonal.

C.26

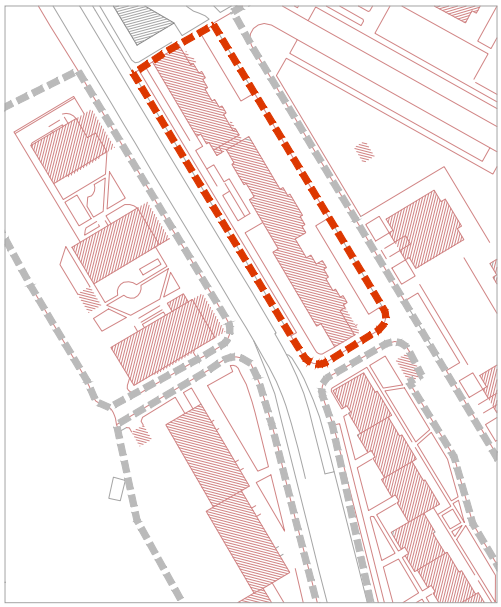
1987_ SANTO ILDEFONSO| NORBICETA | 60 Habitações

Arquiteto(s)	Arq. Alfredo Resende
Promotor | CHE	Cooperativa de Habitação CETA
Constructor	Engil
Financiamento	INH
Localização	Senhora da Hora, Matosinhos
Ano Construção	1987

ENQUADRAMENTO | CARACTERIZAÇÃO







	T0	T1	T2	T3	TOTAL
Habitação Unifamilar					
Habitação Unifamilar Banda					
Habitação Multifamilar | Bloco		1	16	43	60
TIPOLOGIAS HABITACIONAIS				TOTAL GERAL	60

EQUIPAMENTOS

Espaços comerciais

ARRANJOS EXTERIORES

Jardins

Circuito Pedonal

Estacionamento

A intervenção da C.H.E a Santo Ildefonso surge na cidade de Senhora da Hora, através da implantação de um bloco multifamiliar de uso misto, onde no piso térreo surgem alguns espaços comerciais. O espaço público resume-se ao arranjo do circuito pedonal marcado por pequenos apontamentos de espaço verde.

C.27

8.2. Matosinhos, Leça da Palmeira, Senhora da Hora e Implementação das Cooperativas de Habitação Económica:1965 a 2003

8.2.1. Cooperativas de Habitação Económica: 1965 a 1983

A transformação do limite em estudo entre, 1965 e 1983, reconheceu um grande crescimento em termos habitacionais como, anteriormente, observado.

Através da análise da implementação das C.H.E na cartografia entre 1975 e 1983, foi possível a identificação das primeiras edificações. Em 1965, as intervenções são nulas pois estas só se viriam a implementar a partir de 1975.

Já na planta de 1983, são visíveis algumas construções, com maior incidência na cidade de Leça da Palmeira e Senhora da Hora. Na cidade de Leça da Palmeira a primeira intervenção é da autoria do Arquiteto Rogério Cavaca para a C.H,E, "O Lar do Trabalhador", realizando a construção de um conjunto habitacional caracterizado por habitação unifamiliar em banda. Do mesmo Arquiteto surge também em Matosinhos, um conjunto habitacional, oferecendo uma maior diversidade tipológica, passando do bloco, pela habitação unifamiliar isolada e em banda, sendo recortada por percursos viários e pedonais e rodeado por zonas verdes.

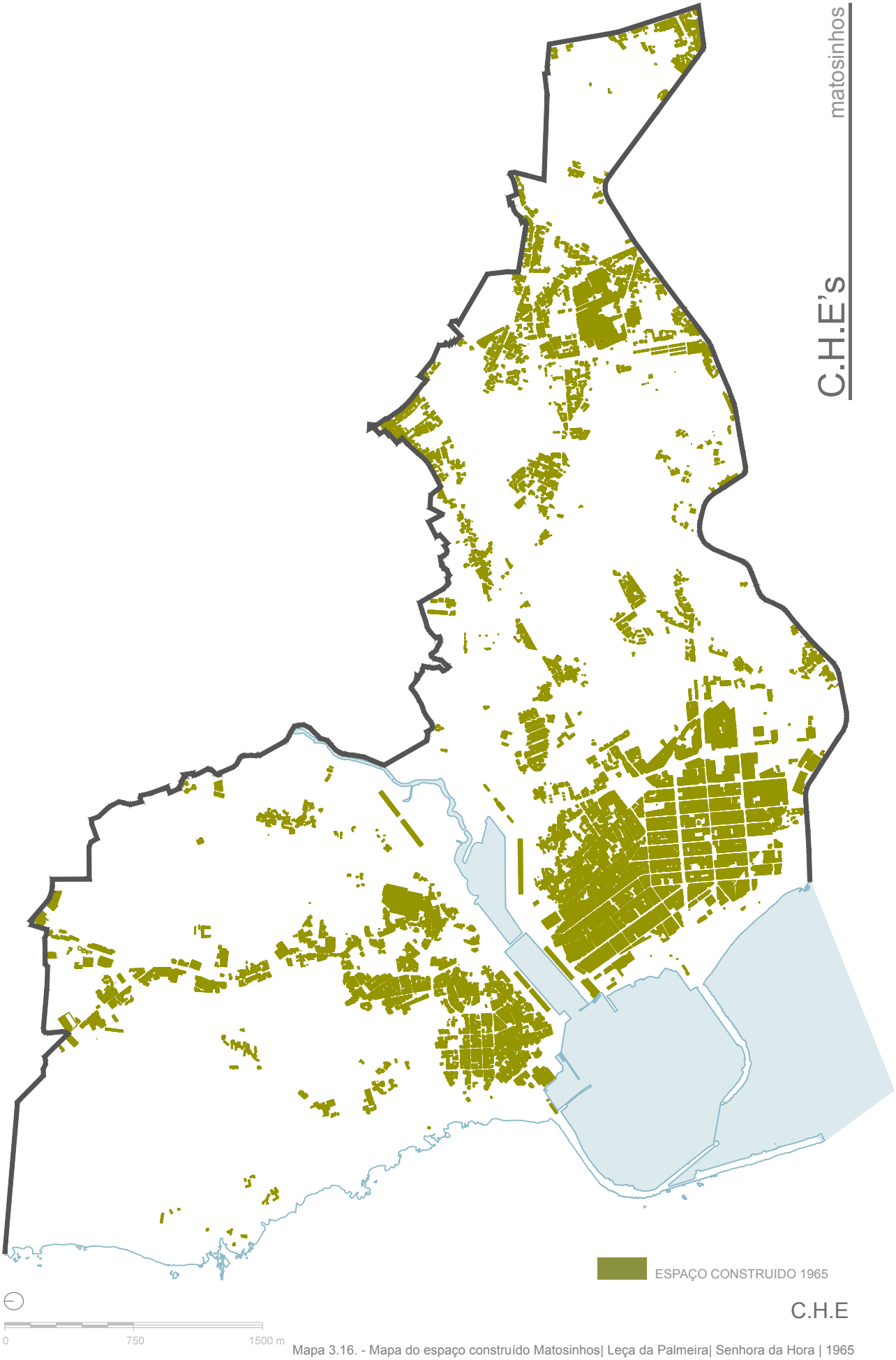
Na Senhora da Hora, surgem 3 intervenções, uma da autoria da C.H.E as "Sete Bicas", o Carriçal onde já estavam concluídas duas das três fases da intervenção final. O Carriçal é caracterizado pelas semelhanças à cidade jardim de Ebenezer, sendo composta por 74 habitações unifamiliares em banda numa primeira fase, que se desenrolam em torno de espaços verdes que compõem toda a área de ocupação. A solução urbanística coexiste eficazmente com a relação entre o peão e o veículo. A escala humana é marca da intervenção arquitectónica. Os equipamentos surgem como um ponto forte desta intervenção, passando pela componente social de convívio e de comercio. Esta intervenção surge como uma das primeira intervenções, mas também, como intervenção eficaz e coerente que cria elos de ligação com a cidade, não criando uma barreiras a esta.

A C.H.E a “Tripeira” faz a sua única construção no bairro “a Tripeira”, concluído no ano de 1983, este é caracterizado por quatro longos blocos que nos remetem para as intervenções habitacionais modernistas. Os blocos dispõem-se paralelamente entre si criando no seu interior os espaços verdes e equipamentos colectivos. O bairro da Tripeira cria também uma ligação à cidade, através da continuidade das suas vias e do circuito pedonal aos bairros vizinhos.

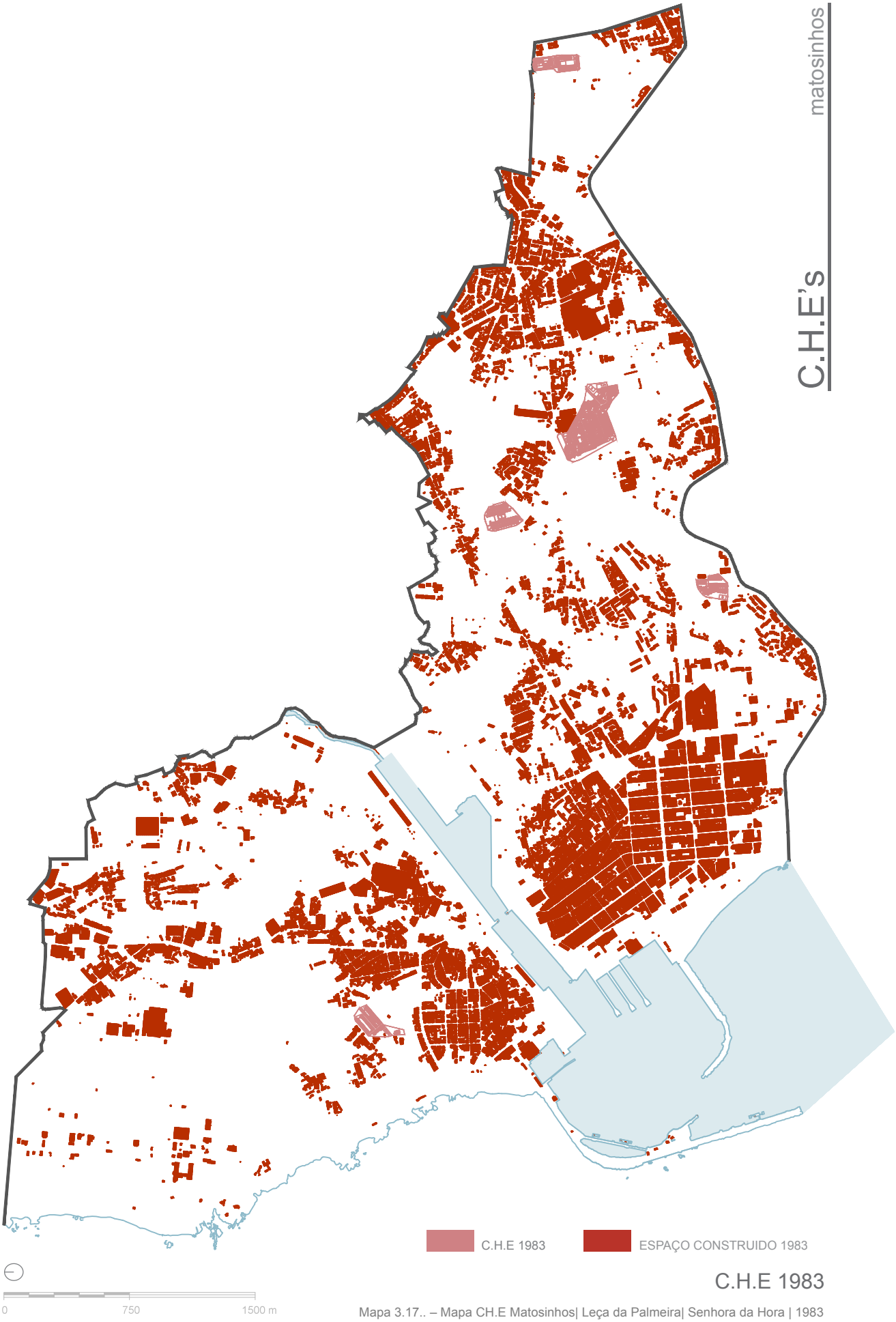
Uma outra intervenção nasce através da intervenção da C.H.E “Juntos Venceremos”, que em 1983 tinha como concluída uma parte da sua intervenção que viria a terminar em 1986. Contudo, este conjunto habitacional constitui um amplo espaço de intervenção marcado pela dinâmica da implantação dos diferentes blocos habitacionais, ocupando o terreno de forma estratégica a criar espaço de circulação, praças e áreas verdes.

Os equipamentos presentes tornam o espaço atrativo para os seus morados e para a cidade circundante, criando um elo de ligação entre o bairro gerado e o restante espaço construído.

A área em estudo começa a sofrer as suas primeiras transformações através da implementação cooperativa, onde são introduzidos novos espaços construídos marcados pela dinâmica do desenho urbano. As implementações introduzem, assim, na cidade equipamentos e novas áreas residências bem integradas.



Mapa 3.16. - Mapa do espaço construído Matosinhos| Leça da Palmeira| Senhora da Hora | 1965



Mapa 3.17.. – Mapa CH.E Matosinhos| Leça da Palmeira| Senhora da Hora | 1983

8.2.2 Cooperativas de Habitação Económica: 1983 a 2003

Em 2003 a mancha construída pelas C.H.E é bastante significativa, sendo causa de grande parte da construção desenvolvida entre 1983 e 2003, como se pode observar na sobreposição de manchas construídas.

Matosinhos surge como a cidade que obteve um menor número de intervenções, contudo, uma delas mostra-se significativa na implementação efectuada. A intervenção baseia-se na implementação de oito blocos que articulam entre si formando espaços verdes, praças, espaços de circulação viária e pedonal. Para além da qualidade urbanística sentida, é também de frisar a intervenção a nível da composição de equipamentos, que se interligam entre espaços sociais, de convívio, de lazer, de educação, serviços médico, colmatando com quarenta espaços comerciais. Esta composição habitacional, produz uma pequena cidade, dentro da cidade, pois através dos espaços e dos equipamentos cria elos fortes entre o bairro e a cidade envolvente.

Na cidade de Leça da Palmeira, o crescimento é bastante acentuado, é onde a construção cooperativa tem grande impacto. A intervenção da cooperativa “COHEMATO”, desenvolvida pelo Arquitecto Jorge Gigante e o Arquiteto Alberto Morais, demarca-se pela sua intervenção tipológica e urbanística, sendo composta por habitação unifamiliar em banda e bloco multifamiliar, que se articulam na criação de espaço público, como, praças, jardins, espaço de circulação pedonal e viário. Os equipamentos são uma constante no desenrolar do bairro. A escala arquitectónica cria uma coerência na implantação e no seu utilizador.

Ainda em Leça da Palmeira surge um outro exemplo da autoria do Arquiteto Rogério Cavaca que projeta mais um conjunto habitacional que se complementa com o executada em 1979 pelo mesmo Arquitecto. Paralelamente a intervenção da “COHEMATO”, que ocupa uma área muito extensa. Nesta obra está presente a relação optimizada entre a Câmara Municipal de Matosinhos e as C.H.E. Esta urbanização surge num terreno rústico sendo uma obra inteiramente de raiz em quase toda a sua

totalidade, havendo necessidade de um planeamento de toda a urbanização. Esta intervenção é marcada pela clara distinção entre o espaço público e privado em todas as áreas, é concebida uma rede secundaria de vias de circulação a partir da via principal, assegurando a continuidade da malha urbana existente, originando um espaço sem resíduos.

Estas duas intervenções ocupam uma grande área de mancha construída de Leça da Palmeira, contudo, surgem como elementos de continuidade da cidade pré-existente, fornecendo novos elementos significativos para a cidade atual.

Senhora da Hora surge como um espaço por excelência para a fixação cooperativa, surgindo entre 1983 e 2003 um grande número de urbanizações. São de destacar as intervenções das cooperativas as “Sete Bicas”, com o empreendimento “Barranha” e “Azenha de Cima”.

A urbanização da “Barranha” projetada pelo Arquiteto Jorge Teixeira, sendo concluída em 1988, é detentora da integração plena na cidade, pela combinação entre o edifício multifamiliar em bloco com a habitação unifamiliar em banda, conjugados de forma a fechar o quarteirão, privilegiando a privacidade das habitações unifamiliares. Entre os edifícios realizam-se os espaços verdes e circuito de vias, que interligam a cidade e o bairro. Esta urbanização está também complementada com equipamentos sociais e coletivos.

O conjunto habitacional “Azenha de Cima”, surge anos mais tarde, em medos de 1990 da autoria dos arquitetos Pedro e Luís Ramalho, caracterizada pelo desenho arquitectónico apurado e qualidade do desenho urbano.

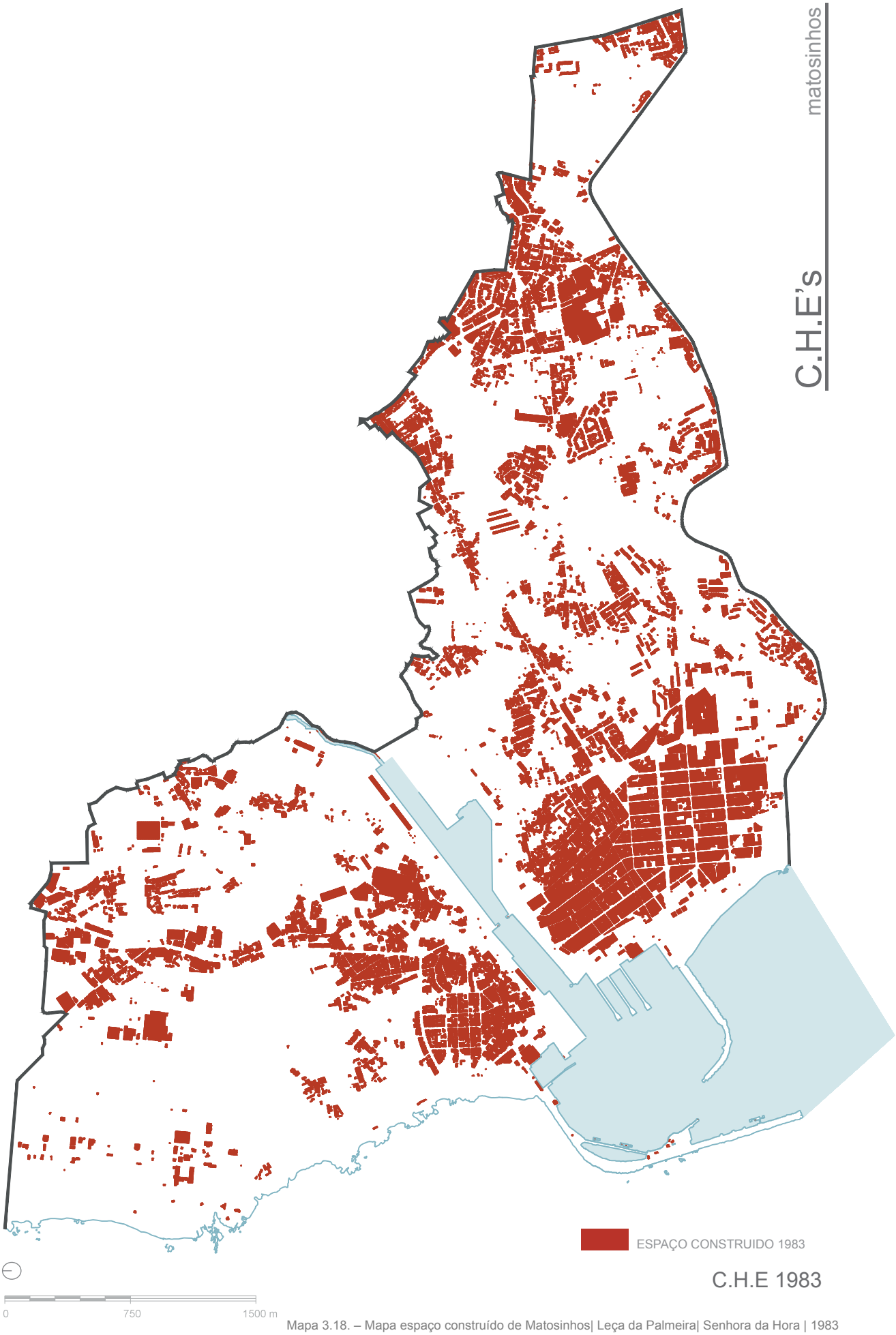
A implementação caracteriza pela volumetria regular dos blocos que alinham obliquamente entre si, o espaço urbano encontra-se camuflado entre os espaços vazios dos edifícios, onde se desenrolam as vias o estacionamento e os espaços verdes.

Estas duas soluções apresentadas pela C.H.E as “Sete Bicas” mantém a qualidade arquitectónica e urbana abordada nas intervenções anteriores, ligando a cidade e a malha urbana, não criando bairros desarticulados da pré existência tendo sempre em conta a necessidade do espaço habitacional estar dotado de equipamentos coletivos e sociais.

Ainda na Senhora da Hora é de salientar a intervenção da C.H.E “Gente do Amanhã”, que revela um espaço com uma imagem forte, e pela sua organização complexa. Os equipamentos interligam o edifício e os espaços verdes.

Os bairros aqui descritos compõe um pouco da panóplia de situações que geram a cidade, entre 1983 e 2003. As cidades ganham ao longos dos anos, bons exemplos de arquitectura e urbanismo que enriquecem toda a malha urbana introduzindo nela vários níveis de conectividade.

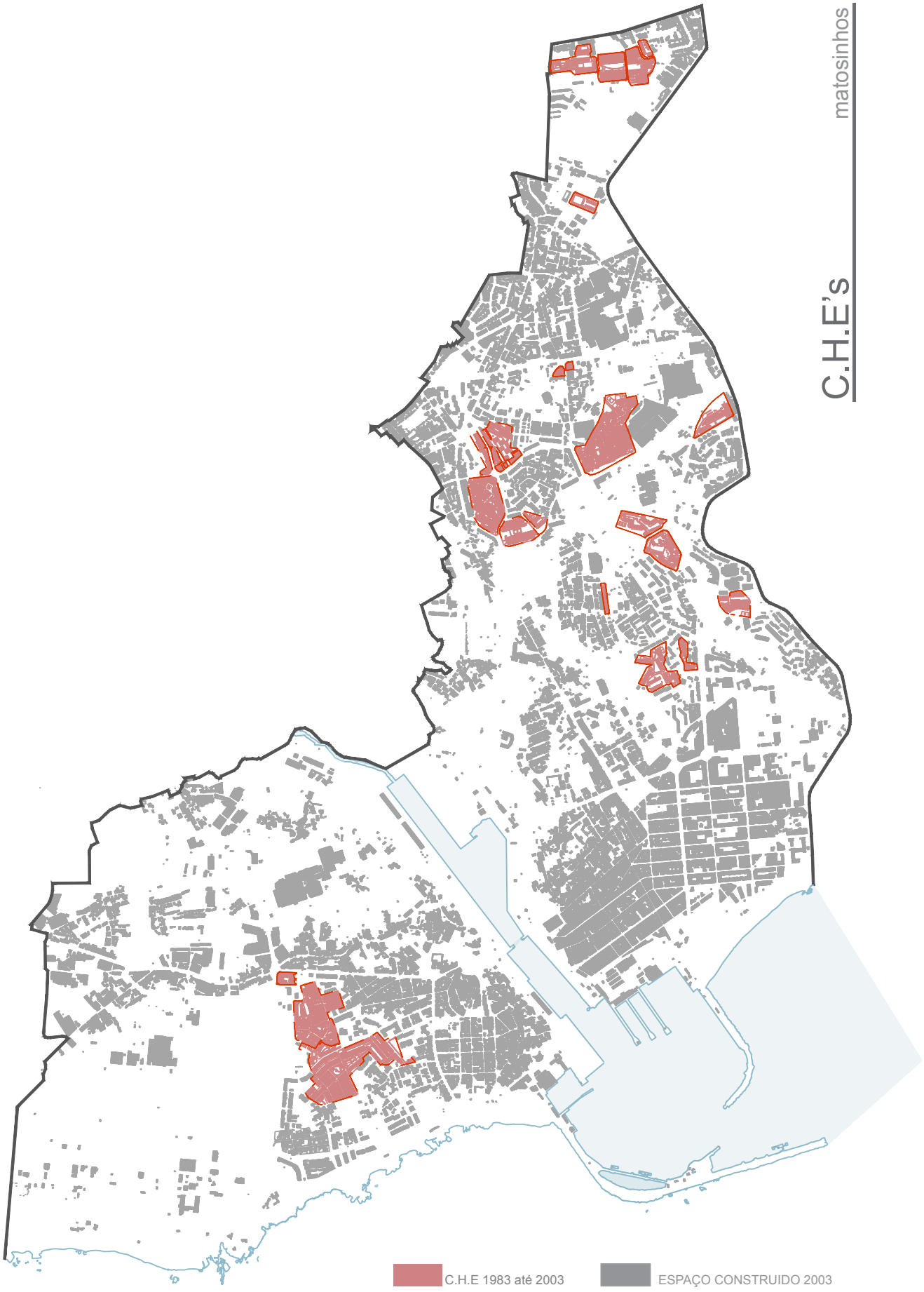
É notória a variedade topológica e de agrupamento de edifícios que acontece na implementação cooperativa, sendo, necessária uma identificação das matrizes morfológicas geradas ao longo dos anos.



Mapa 3.18. – Mapa espaço construído de Matosinhos| Leça da Palmeira| Senhora da Hora | 1983

matosinhos

C.H.E's



C.H.E 2003

Mapa 3.19.. – Mapa CH.E Matosinhos| Leça da Palmeira| Senhora da Hora | 2003

8.3. As Matrizes Morfológicas que Marcam a Implementação das Cooperativas de Habitação na Cidade de Matosinhos

A variedade topológica produzida na implantação das C.H.E e as suas formas de agrupamento geram uma variedade de matrizes morfológicas no tecido urbana das cidades em estudo.

Para obter uma melhor apreensão das matrizes morfológicas é necessário sintetizar os tipos edificatórios produzidos, sendo nas implantações da C.H.E, as habitações unifamiliares em banda e o bloco, a tipologia dominante, surgindo pontualmente outras vertentes, como, a torre.

A vivenda unifamiliar na área de estudo, surge na sua maioria em banda, contudo, é possível observa-la isoladamente, e pareada, como acontece no “Carriçal” quando surgem duas vivendas agrupadas. A combinação da habitação unifamiliar pode resultar numa série de formas de agrupamento, em disposição linear, em quarteirão fechado ou semifechado, ou um agrupamento em redor de espaços comuns ou praças (Tarduchy, 2011)

A habitação multifamiliar pode apresentar-se igualmente de diversas formas, contudo, na área de estudo, está presente o bloco linear, a torre, e soluções de bloco ramificado, e ainda segregado.

As soluções de agrupamento pode contudo conter várias tipologias, entre a habitação unifamiliar em banda e o bloco, ou habitação unifamiliar e torre.

As implementações das C.H.E no espaço urbano da área em estudo desenvolvem algumas matrizes morfológicas que serão expostas através de pequenas fichas.

8.3.1. Cooperativas de Habitação: Matrizes Morfológicas

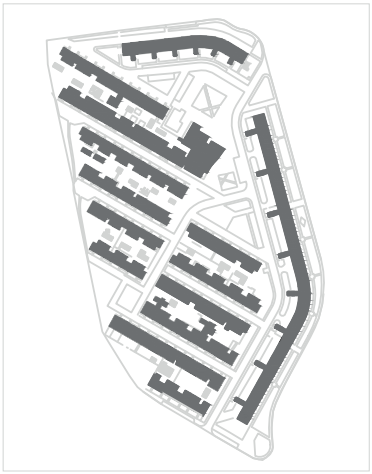
A seguir apresentam-se sete matrizes morfológicas, onde são referenciadas as implementações mais significativas das C.H.E analisadas anteriormente.

MATRIZES MORFOLÓGICAS

M1 | BLOCO | HABITAÇÃO UNIFAMILAR



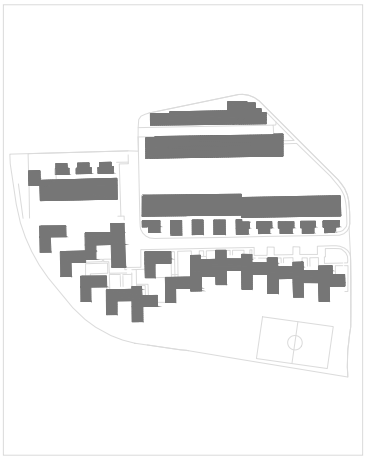
COHEMATO | Leça da Palmeira



BARRANHA | Sr. Hora



LAR TRABALHADOR| Leça da Palmeira



LAR TRABALHADOR| Matosinhos

CARACTERISTICAS

Esta forma de agrupação é oriunda do Movimento Moderno, produz um modelo de organização ortogonal que mistura vivendas unifamiliares em banda com blocos de baixa altura (Tarduchy, 2011).

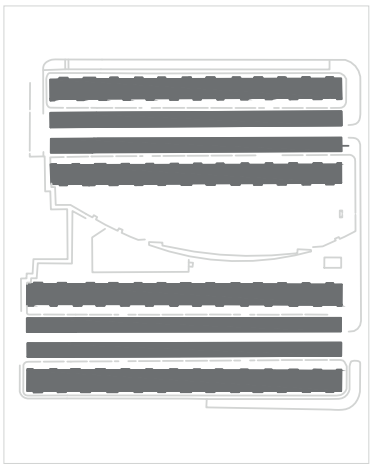
Nesta matriz morfológica os bairros evidenciam-se pela mistura da vivenda unifamiliar e o bloco. Estas quatro implantações envidenciam-se também pelas caracteristicas urbanas, sendo todas elas dotadas de um cuidado, com o espaço público produzido, articulando as ligações da malha produzida com a malha existente.

Para além da habitação o espaço público surge como elemento chave, sendo na maioria do conjuntos habitacionais dotados de grandes àreas verdes, praças e equipamentos.

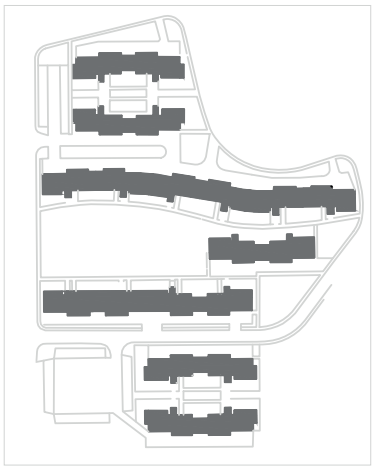
M 1

MATRIZES MORFOLÓGICAS

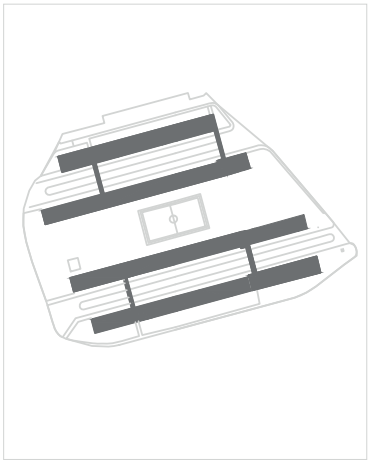
M2 | BLOCOS AGRUPADOS | LINEAR



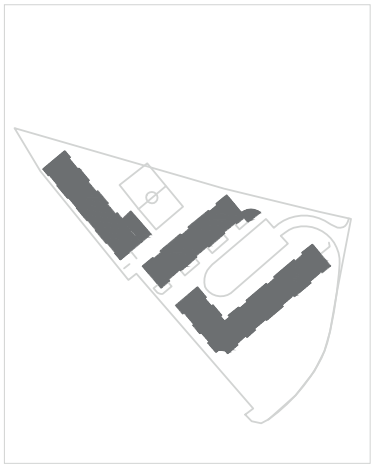
GENTE DO AMANHÃ | Sr. Hora



A TELHA | Sr. Hora



TRIPEIRA| Sr. Hora



CETA| Sr. Hora

CARACTERISTICAS

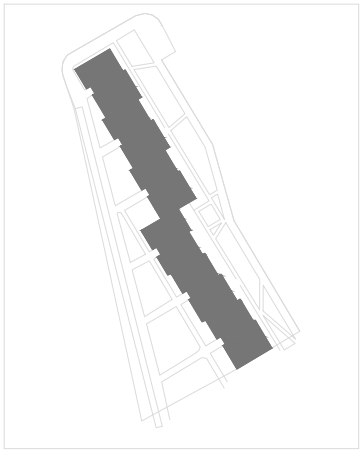
Esta forma de agrupação é caraterizada pela forma linear do bloco e pela prependicularida a rua principapal.

Os edificios agrupam-se de forma paralela entre si, criando entre si os espaços de circulação secundária e espaços verdes que dão lugar a equipamentos coletivos.

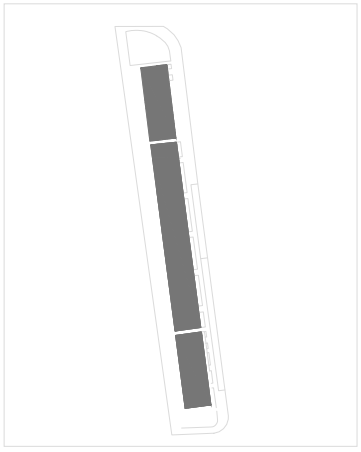
M 2

MATRIZES MORFOLÓGICAS

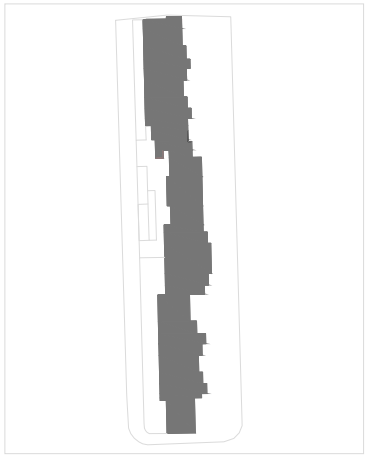
M3 | BLOCO ISOLADO | LINEAR



HAZAL | Sr. Hora



CETA | Sr. Hora



SANTO ILDEFONSO | Sr. Hora

CARACTERISTICAS

Esta forma de agrupação é caraterizada pela forma linear do bloco isolado.

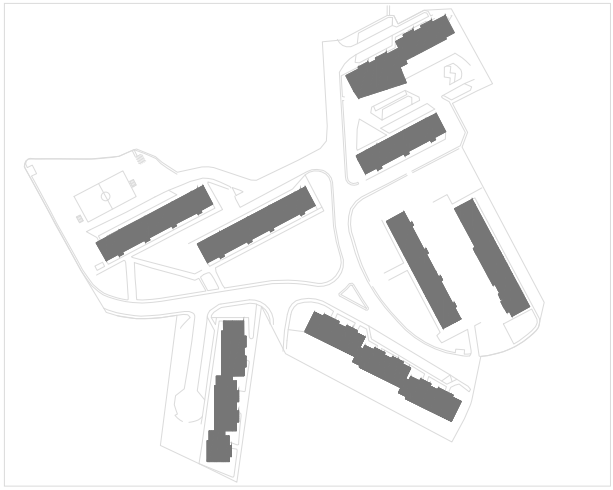
O edifício encontra-se isolado, na maioria possui pequenos espaços públicos de ligação com a restante àrea construida.

Na maioria não possuem qualquer tipo de equipamento à excepção de espaços comerciais.

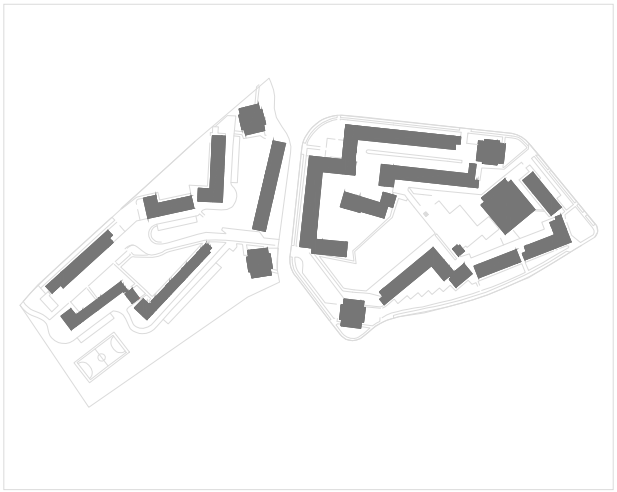
M 3

MATRIZES MORFOLÓGICAS

M4| HABITAÇÃO MULTIFAMILIAR RAMIFICADA | BLOCO



ÀGUA VIVA | Sr. Hora



AZENHA DE CIMA | Sr. Hora

CARACTERISTICAS

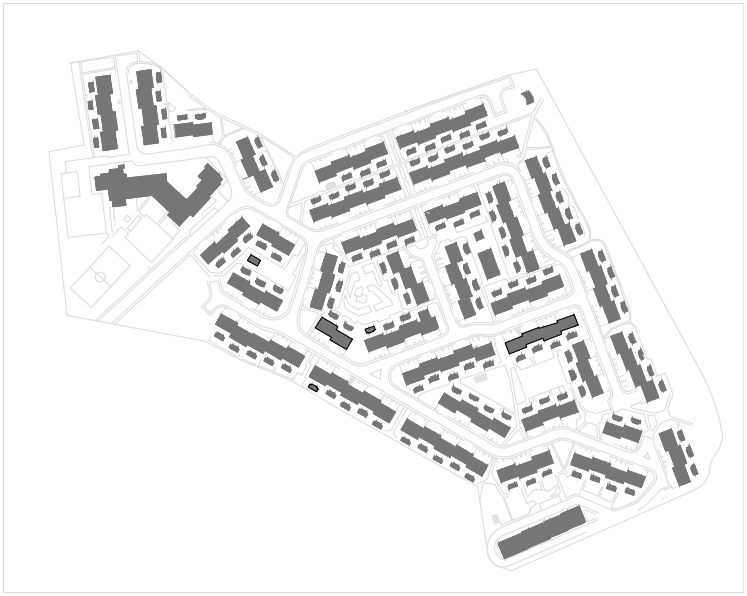
Os edifícios implementam-se de forma segregada, conduzindo a uma melhor integração com a paisagem urbana. Criam entre si espaços verdes, zonas pedonais, bem com as zonas de circulação viária.

Os equipamentos coletivos implementam-se entre os edifcios. Esta matriz está por norma associada a existência de vários equipamentos quer sejam coletivos ou de carater social.

M 4

MATRIZES MORFOLÓGICAS

M5 | HABITAÇÃO UNIFAMILIAR RAMIFICADA | BLOCO



CARRIÇAL | Sr. Hora

CARACTERISTICAS

Esta forma de agrupação da habitação desenrola-se em torno de espaços comuns e de praças, surgem como a cidade jardim (Tarduchy, 2011).

Os edificios encontram-se concentrados por zonas ramificados surgindo entre si os espaços verdes, praças, e equipamentos.

Nesta implementação é evidenciar a mistura do bloco.

M 5

MATRIZES MORFOLÓGICAS

M6 | TORRE | AGRUPADA



19 FEVEREIRO | Sr. Hora

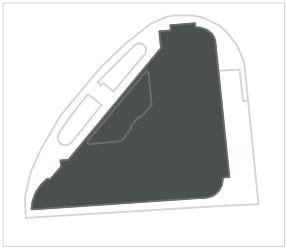
CARACTERISTICAS

Esta forma de agrupação da habitação pela utilização da torre que desenrola-se em torno de espaços comuns, neste caso, espaços verdes.

M7 | TORRE | ISOLADA



HABECE | Sr. Hora



UCHA | Sr. Hora

CARACTERISTICAS

Está matriz assenta num único bloco, que engloba o tratamento do espaço público circundante, tendo em atenção a ligação pedonal, e alguns apontamentos e espaços verdes.

Apresentam um uso misto, possuindo comércio.

M 6/7

As matrizes morfológicas geradas no contexto das cidades em estudo baseiam-se em suma, na utilização do bloco e da habitação unifamiliar e da torre.

São geradas sete matrizes distintas, a primeira baseia-se na utilização do bloco e da habitação unifamiliar em banda, constituindo conjuntos habitacionais de larga extensão, e de grande qualidade urbanística, criando elos de ligação com a restante cidade, pois estas, não se deslaçam da malha urbana pré-existente, sendo conseguida uma articulação entre as vias de circulação automóvel e pedonal. Estes conjuntos acabam por introduzir níveis de qualidade a toda a cidade como o caso dos espaços verdes, equipamentos que tem uso para toda a cidade não se restringindo aos seus moradores.

O segunda matriz é caracterizada pelo bloco linear agrupado. O bloco surge como a única diversidade tipológica utilizada, criando espaços articulados entre si. De forma geral articulam-se paralelamente entre si, criando espaços de circulação pedonal e viária entre si, bem como espaços verdes e espaços de equipamentos.

A terceira matriz consiste no bloco linear isolado. O bloco surge isolado gerando pequenos espaços públicos na sua envolvente, havendo na maioria dos casos uma preocupação entre a ligação do bloco ao restante espaço construído através da utilização de pequenos apontamentos de circuito pedonal e de espaços verdes. Em alguns casos o bloco é caracterizado pela utilização mista, onde no piso térreo se encontram alguns espaços comerciais.

A quarta matriz baseia-se na habitação multifamiliar (bloco) ramificada. Os blocos segregam-se entre si de forma orgânica, alcançando um melhor enquadramento com a paisagem circundante. A implementação dos vários edifícios gera amplas extensões, caracterizadas pela eficácia do espaço urbano e do enquadramento no espaço natural e construído. A matriz é caracterizada pela utilização do bloco multifamiliar em grande número, e

pela criação de grandes espaços públicos, caracterizados pelos espaços verdes, circuitos pedonais e viário.

A quinta matriz, acontece num caso exclusivo na intervenção da C.H.E as “Sete Bicas”, o “Carriçal”, onde de desenrola uma pequena cidade jardim, implantando-se de forma ramificada, onde espaços vazios produzidos pela habitação em banda unifamiliar se encontram amplos espaços verdes, que se articulam com espaços de equipamentos coletivos e sociais. Esta matriz é caracterizada também pela utilização do bloco, como combinação com o restante espaço construído. O blocos surgem com elementos de encerramento da área de intervenção.

A sexta matriz morfológica é concebida pela utilização da tipologia torre agrupada. Esta situação acontece de forma isolada através da intervenção da C.H.E “19 de Fevereiro”, que se apoia na construção de várias torres multifamiliar que se implementam no território de forma orgânica, gerando entre os espaços públicos.

A sétima matriz morfológica é gerada pela torre isolada, que se encontram em algumas das implementações das C.H.E. Apoiam-se na construção da torre multifamiliar, possuindo em alguns casos alguns espaços comerciais. O espaço público é também respeitado apesar de se restringir a um área muito reduzida, que contudo, faz a conexão do edifício com a cidade envolvente.

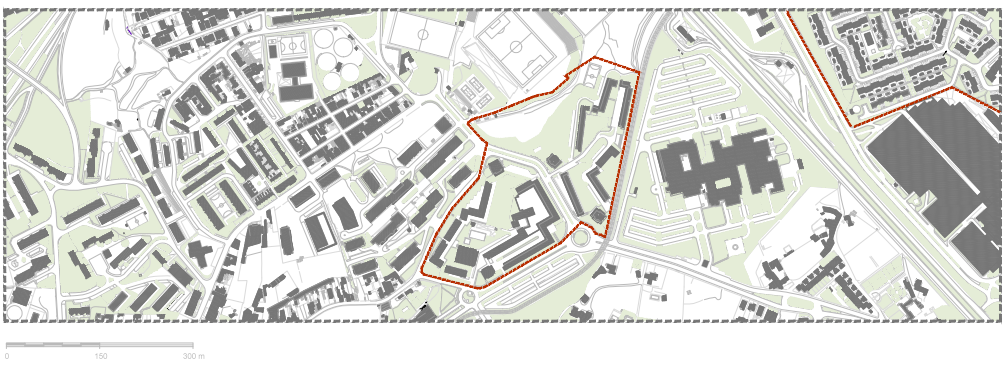
Através das matrizes é possível concluir que as C.H.E tiveram como base de implantação indicadores fortes, como, a criação de espaço público com qualidade, criação de equipamentos e enquadramento na cidade pré existente.

8.4. As Qualidades Espaciais e Niveis de Conetividade Introduzidas na Forma Urbana de Matosinhos a Partir das Cooperativas de Habitação

As cidades em estudo sofrem um grande impacto através da implementação C.H.E no concelho de Matosinhos a partir de 1975. Várias Cooperativas implementaram-se no concelho, dando lugar a vários conjuntos habitacionais caracterizados pela qualidade arquitectónica e urbanística.

Um outro aspeto qualitativo, a mencionar, é a forma de agrupação dos edifícios, que seguem o conceito aplicado nos modelos do movimento moderno gerando novas formas de agrupação entre a massa edificada existente, bem como, novas formas de organização do espaço público livre, que se caracterizam na sua maioria pela adaptação às condições topográficas e dos processos de implantação no local de inserção, como se observou nas matrizes morfológicas concebidas.

As implementações abordadas demonstram grandes níveis de conectividade entre a cidade e o bairro construído, o espaço público é sempre pensado em função da ligação dos espaços viários criados pela urbanização das artérias principais, bem como, o circuito pedonal que liga de forma eficaz o bairro e a cidade. A solução urbana emerge como uma qualidade espacial introduzida na área em estudo, traduzindo-se pelo equilíbrio, sendo fortemente caracterizada pela unificação e integração do espaço público com o residencial, sem gerar espaços residuais entre si, sendo a imagem e funcionalidade do local ponto de relevo na solução urbana.



Mapa 3.20 – Mapa de implantação da C.H.E “Azenha de Cima”

A produção de amplos espaços verdes e praças entre os conjuntos habitacionais, é também um ponto forte no que diz respeito a níveis de qualidade introduzidos na cidade. Como se pode observar na imagem acima, onde se encontra demonstrado o empreendimento “Azenha de a Cima” da C.H.E as “ sete bicas”, onde é possível verificar os amplos espaços verdes produzidos entre a implantação dos vários volumes edificados, e o surgimento nos espaços livres de praças e equipamentos.

Estes espaços são de usufrutuo de toda cidade, não se resumindo à utilização do morador, podendo afirmar-se que as C.H.E produziram grandes áreas de espaços verdes nas cidades em questão, introduzindo dessa forma mais um nível de qualidade.

Os equipamentos produzidos no âmbito das C.H.E e que na maioria dos casos não são de uso exclusivo dos moradores do bairro, fornecem mais um ponto de qualidade às cidades. Nos bairros produzidos pelas Cooperativos, encontra-mos uma panóplia de equipamentos, alguns de carácter social, como os ATL, infantários, creches, que servem toda a comunidade. Os equipamentos coletivos, como pavilhões desportivos, campos de jogos multiusos, piscina, são outro ponto de destaque pela qualidade que caracterizada grande parte da intervenção do movimento cooperativo.

Os espaços comerciais estão também pontuados na maioria das intervenções, sendo, um ponto de qualidade introduzido na cidade, e na ligação dos bairros ao seu entorno.

Em suma, pode afirmar-se que os conjuntos habitacionais produzidos pelo movimentos cooperativo, criam excertos de cidade caracterizados pela qualidade urbanista, e pela conectividade introduzida com espaço público envolvente.

8.5. Síntese das Transformações da Forma Urbana de Matosinhos, Senhora da Hora e Leça da Palmeira através das C.H.E: 1965 a 2003

Através do levantamento dos conjuntos habitacionais das C.H.E foi possível elaborar 27 fichas, relativamente, às implementações cooperativas. Após a análise das fichas de levantamento e identificação das principais características foi elaborada uma análise da cartografia referente a 1965, 1983 e 2003.

Entre 1965 e 1983, espaço temporal que corresponde ao aparecimento do movimento cooperativo, que surge em meados de 1976, é verificado o inicio da implementação dos primeiros conjuntos habitacionais, contudo, é nas décadas seguintes (1983 a 2003), que se verifica a maior implementação das C.H.E em todo o território em estudo.

Através da análise da implementação dos conjuntos habitacionais no âmbito das C.H.E, na mancha construída da área de estudo, retiraram-se oito matrizes morfológicas, características da forma de implantação de agregação dos edifícios no território. Na base das matrizes estavam três tipologias base, a habitação unifamiliar, o bloco e a torre que agradados entre si geram uma série de distintas matrizes morfológicas.

Através das análises anteriores é possível extrair as qualidades espaciais introduzidas em Matosinhos através da implementação cooperativa, baseando-se na qualidade urbanística e arquitectónica. Em termos urbanísticos destaca-se o enquadramento do edifício com a envolvente através da produção de espaço público, sendo os espaços verdes um elemento a destacar, bem como, o enquadramento de equipamentos sociais e de lazer a implementação habitacional.

Em suma, a intervenção cooperativa surge como elemento de transformação a nível da forma urbana introduzindo uma série de qualidades espaciais ao espaço público de toda a cidade.

9.Sistematização

A presente investigação focalizou-se na transformação da forma urbana de Matosinhos através da implementação das cooperativas de habitação económica, entre 1965 e 2003, período entre o qual decorreu o aparecimento do movimento cooperativo em Portugal até ao ano em que a sua implementação no concelho de Matosinhos manteve uma incidência significativa.

Pretendeu-se, portanto, demonstrar que Cooperativas de Habitação Económica determinaram a transformação da Forma Urbana de Matosinhos. O estudo de caso incidiu, então, sobre o concelho de Matosinhos, mais precisamente, sobre as três cidades deste concelho com maior número de implementação cooperativa e que constituem entre si uma malha contínua: Matosinhos, Leça da Palmeira e Senhora da Hora. Os restantes objetivos basearam-se na identificação das matrizes morfológicas geradas e nos níveis de qualidade introduzidos pelas C.H.E nestas cidades.

De modo, a compreender melhor o efeito do fenómeno cooperativo numa cidade, era fundamental começar por conhecer a história da evolução da cidade e da habitação ao longo de várias etapas.

Recuando à cidade industrial e efetuando um percurso até à cidade moderna, detetam-se alguns paralelismo, em termos formais, com as cooperativas de habitação relativamente às questões habitacionais e de integração com a cidade. A Cidade Industrial, provocou transformações profundas nas cidades: o crescimento abrupto da população oriundo das zonas rurais provocou um crescimento desmedido da cidade.

A habitação passou a ser um ponto de desequilíbrio pois a oferta era inferior à procura, despoletando uma série de novas construções para fora da antiga cidade, não existindo uma preocupação urbanística ou arquitectónica, o que transportou a cidade para um espaço desarticulado através da suburbanização. Alguns teóricos propuseram modelos de cidade, como Owen que apresentou uma

cidade baseada em pequenas comunidades caracterizadas pelos espaços verdes e por pequenas cidades industriais, onde o espaço habitacional era composto por habitações, edifícios públicos e espaços verdes destinados ao lazer e ao desporto. Fourier apresentou o Falanstério, que consistia na construção de um grande edifício, estratificado por zona de serviços, equipamentos, oficinas e habitações, possuindo pátios exteriores e galerias cobertas que tinham a função de rua. Esta proposta demonstra a necessidade de articular a cidade e a habitação, através da divisão coerente das funções da cidade, como a habitação, os serviços e os espaços públicos. Também o Familistério, se baseava na integração da habitação articulada com equipamentos e serviços, havendo uma preocupação de convívio social e educacional. Esta solução estava assente em princípios sociais e educacionais, bem como, na dotação de equipamentos e serviços às áreas residências, dando continuidade à cidade, tal como acontece com o elemento em estudo, as cooperativas de habitação.

A cidade foi, também, alvo de intervenções profundas com que se pretendia melhorar as condições de higiene e salubridade, como aconteceu em Paris com o Plano de Haussman através do qual se procurava alcançar a imagem de uma cidade moderna e regular, através de grandes mudanças no que seria a cidade antiga, gerando uma nova forma. Paralelamente, aconteceu o mesmo em Madrid e Barcelona, com o Plano de Castro e o Plano de Cerdá.

A cidade do Movimento Moderno surgiu como uma época de experimentação para uma nova estrutura morfológica da cidade, havendo uma renúncia do quarteirão, da rua e da praça, em prol de novas tipologias como a torre, o bloco, a banda, havendo um zoneamento rígido a dividir toda a cidade. Havia uma ligação intrínseca do urbanismo e da arquitectura, em discussão nesta investigação. O período Modernista é marcado pelas Grandes Guerras, que destruíram várias cidades, agravando as graves carências habitacionais oriundas da cidade industrial, originando uma

regeneração dos centros urbanos das cidades e a construção de um grande número de habitações num curto espaço de tempo. Vários teóricos, como Garnier e Gropius, apresentaram soluções que se baseavam no zoneamento, bem como, na racionalização da habitação e na multiplicação dos espaços verdes.

Em Portugal, para além das questões de melhoramento da cidade, viviam-se uma série de problemas aliados às carências habitacionais que despoletaram, a partir do ano 1880, o aparecimento de diversas políticas de habitação. Contudo, algumas delas não se fizeram sentir, pela fraca capacidade de as colocar em prática. A partir da década de 1930, começaram a sentir-se com mais intensidade várias tentativas para eliminar os problemas habitacionais sentidos um pouco por todo o país. Emergiram vários programas, como o de Casas Económicas em 1933, e, mais tarde, em 1969, o Fundo de Fomento à Habitação. Contudo, devido à conjuntura política vivida, os planos não se encontravam em pleno funcionamento. Mais tarde, com a Revolução de 1974, criou-se o movimento SAAL, que originou uma mudança profunda no modo de pensar a habitação, contudo, por falta de apoio finalizou as suas funções em 1975, originado um outro movimento, as Cooperativas de Habitação Económica, no qual se integra o presente estudo.

O enquadramento teórico contextualiza, assim, as causas para o surgimento das Cooperativas de Habitação Económica. É também abordada, em termos teóricos, a evolução do pensamento relativo à forma urbana, sendo através desta análise que foram retirados os principais fatores de análise da forma urbana da área de estudo, onde se destacam as questões tipo-morfológicas.

É através dos indicadores que a problemática ganha complexidade, através das teorizações abordadas pelos diversos autores. Os indicadores retirados da abordagem teórica sustentam a análise posterior, que se baseia no estudo da transformação da forma

urbana de Matosinhos, Leça da Palmeira e Senhora da Hora através da implementação das C.H.E.

Esta transformação da forma urbana é passível de observação através da análise dos mapas referentes a 1965, 1983 e 2003, onde se destacam dois momentos cruciais.

Foi elaborada uma análise da transformação urbana das cidades de Matosinhos, Leça da Palmeira e Senhora da Hora, sem introduzir a componente cooperativa para uma apreensão de toda a transformação da área em estudo, o que exigiu o seu enquadramento geral a nível social, político, económico, geográfico e histórico. Neste sentido, foram recolhidos vários documentos, como textos, fotografias e mapas e foi feita uma entrevista exploratória ao responsável pelo gabinete de Urbanismo da Câmara Municipal de Matosinhos.

São os indicadores retirados da abordagem teórica e do enquadramento geral da área de estudo, que permitem alcançar os dados para a análise da transformação da forma urbana.

Matosinhos, sofreu no final século XIX, início do século XX, várias metamorfoses importantes na transformação da forma urbana da cidade, através da construção do Porto de Leixões e da implementação de várias indústrias, com grande incidência da indústria conserveira. Estas mudanças transformaram significativamente a implementação no território, sendo daí oriundos os quarteirões existentes na cidade de Matosinhos e Leça da Palmeira. O forte crescimento populacional surgiu como um outro fator de crescimento, resultante da procura de Matosinhos como local de fixação pela localização da indústria. Houve, no entanto, outro fator que promoveu o crescimento demográfico, a vinda de população oriunda da cidade do Porto, dado que se o seu parque habitacional se encontrava saturado. Todos estes fatores indicam uma tardia Revolução Industrial a fazer sentir-se na área em estudo.

Estes fatores associados à análise da cartografia de 1965, 1983 e 2003 remetem para fatores de transformação da cidade, que consistiram na implementação de um grande número de conjuntos habitacionais, indústria e espaços comerciais que, consequentemente, acarretaram a construção de uma série de outras novas infra-estruturas e espaços públicos.

Feita a revisão entre 1965 e 2003, surge como indicador de análise, as cooperativas de habitação económica, originando o segundo momento crucial no desenrolar da investigação.

As C.H.E. ao emergirem como elemento base de estudo, impuseram necessariamente uma recolha de informação, através de mapas, fotografias, observação e entrevistas, que reunida e tratada forneceram indicadores para a formalização das fichas técnicas, que constituíram a base para posterior análise da transformação da forma urbana de Matosinhos.

Após a análise das fichas, foi efetuado um segundo momento de análise, que permitiu a introdução das cooperativas na mancha construída de 1983 a 2003 na área em estudo, e, assim, verificar a transformação da sua forma urbana.

Em seguida, foram retiradas, após análise das fichas técnicas e dos mapas, as matrizes morfológicas implementadas na área de estudo pelas Cooperativas de Habitação Económica. Destacam-se sete matrizes distintas que tem como base, na maioria, a utilização do bloco e da habitação unifamiliar e da torre conjugada com espaço público e equipamentos.

Uma vez reunida a informação que permitiu alcançar os objectivos anteriores, foi possível responder ao último objetivo desta investigação, que corresponde aos níveis de qualidade introduzidos na cidade pelas Cooperativas de Habitação, considerando quer

aspectos urbanísticos quer arquitectónicos, que em conjunto devem resultar num elemento de continuidade.

10. Conclusões

A análise entre 1965 e 1983 demonstra um crescimento significativo das atuais cidades de Matosinhos, Leça de Palmeira e Senhora da Hora. O crescimento acontece com especial enfoque nas cidades de Leça da Palmeira e Senhora da Hora, como é possível observar nos mapas apresentados seguidamente, onde já se faz sentir a implementação das Cooperativas de Habitação Económica.

As cooperativas de habitação económica surgiram após a Revolução de 1974 a partir de movimentos criados em prol da resolução das carências habitacionais. As C.H.E tiveram uma forte implementação no concelho de Matosinhos, em parte pela forte carência habitacional e o gradual crescimento populacional, mas também pelas características de um território que ainda não se encontrava consolidado e pelos apoios camarários na sua implantação.

Na análise efetuada entre 1983 e 2003, a implementação dos bairros cooperativos é indiscutível, ocupando uma área significativa da mancha construída, como é notório nos mapas apresentados seguidamente. A cidade da Senhora da Hora, pelas características rurais que lhe estavam inerentes e pela localização de várias quintas, sofreu a maior implantação cooperativa, devido à facilidade na aquisição de terrenos.

As implementações das C.H.E. têm particularidades muito próprias como o fomento de um edifício que se articule com equipamentos, espaços verdes e espaço público. Estas particularidades estão de certa forma ligadas a conceitos aplicados na Pós Revolução Industrial como o Familistério e o Falanstério, que tinham como base a conjugação do edifício com espaços verdes, equipamentos e serviços.

A realização do levantamento de todas as implementações cooperativas na cidade de Matosinhos, Leça da Palmeira e Senhora da Hora foram apresentadas num conjunto de 27 fichas técnicas, que caracterizam e contextualizam a intervenção. Demonstra, ainda,

quais os equipamentos que possuem e quais os espaços públicos criados, bem como uma descrição de como se implantam no território.

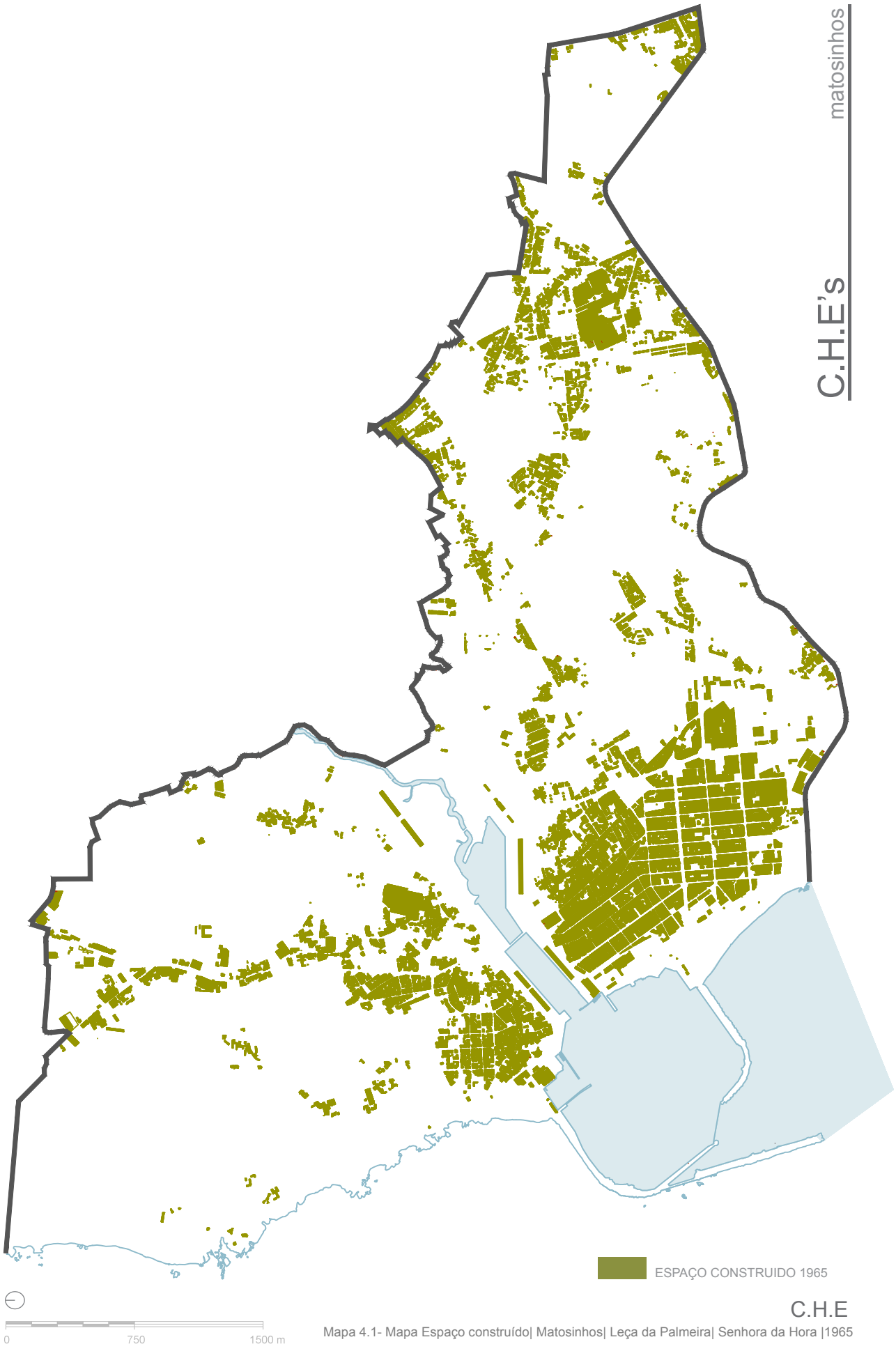
Concluiu-se, assim, que possuem diversas formas de implantação no território, utilizando várias tipologias habitacionais, como o bloco, a banda e a torre, princípios oriundos do Movimento Moderno e da negação das formas rígidas impostas pelo quarteirão. Estas tipologias geraram várias formas de se agruparem, gerando matrizes morfológicas características.

Após a realização da análise das fichas técnicas foi possível detetar que foram produzidas sete matrizes morfológicas distintas no território, caracterizadas pelo uso do bloco, da torre ou da habitação unifamiliar em banda ou pareada, que isoladas ou agregadas produzem diferentes tecidos, bem como pelo uso dos equipamentos e espaço que lhe estão inerente. Desta forma, é atingido o segundo objetivo que estava inerente à realização do trabalho.

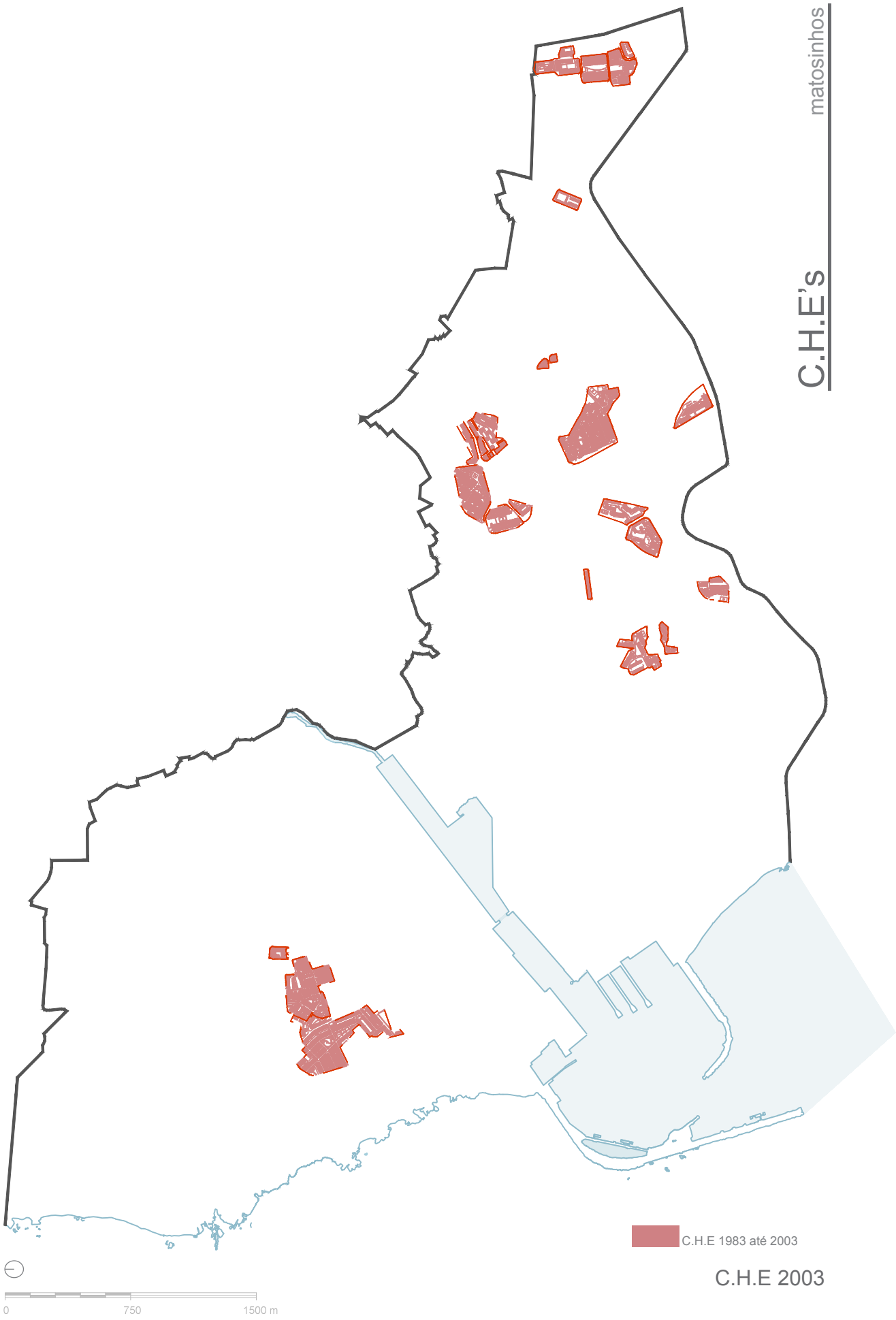
Através da análise global foi possível concluir que, de facto, a implementação cooperativa contribuiu para a transformação da forma urbana da área em estudo, introduzindo-lhe fatores de qualidade urbanística e arquitectónica.

Os factores qualitativos vagueiam entre a criação de espaço público, zonas verdes, equipamentos, serviços e comércio, e espaços criados pela implementação do bairro e que dão continuidade à cidade circundante.

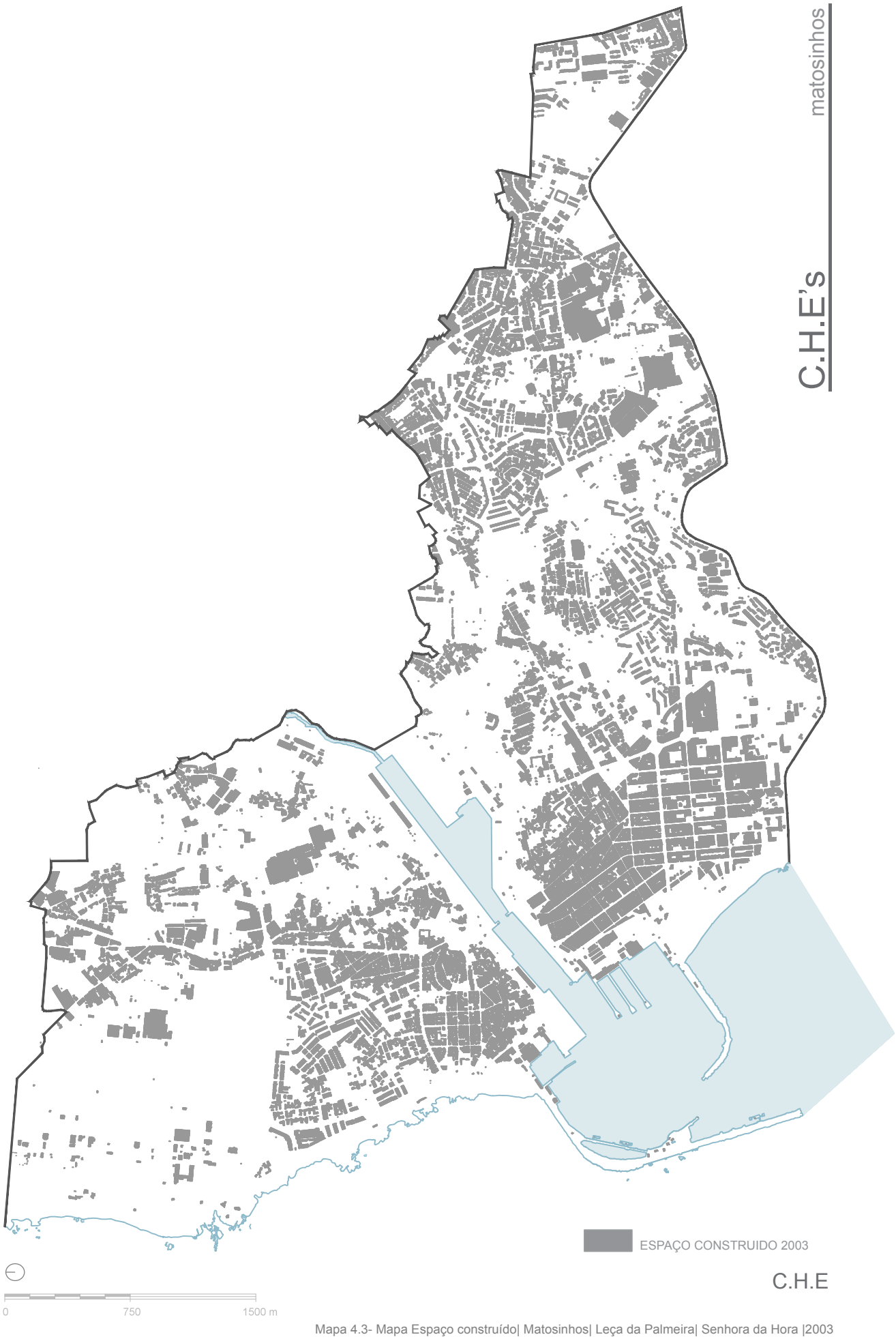
Em síntese, é possível concluir que a transformação urbana de Matosinhos se deveu em grande medida à implementação cooperativa, maioritariamente, sentida entre 1965 e 2003. As matrizes morfológicas geradas destacam-se, na sua maioria, pelos níveis de qualidade introduzidos em toda a área de estudo.



Mapa 4.1- Mapa Espaço construído| Matosinhos| Leça da Palmeira| Senhora da Hora |1965



Mapa 4.2- Mapa da mancha construída C.H.E| Matosinhos| Leça da Palmeira| Senhora da Hora |2003



Mapa 4.3- Mapa Espaço construído| Matosinhos| Leça da Palmeira| Senhora da Hora |2003

Bibliografia

Ascher, François (2008). *Novos Princípios do Urbanismo seguido de Novos Compromissos Urbanos. Um Léxico.* França: Livros Horizonte.

Ascher, François (1998). *Metrapolis: acerca do futuro da cidade.* Oeiras: Celta Editora.

Amaral, Francisco Keil (1945). *O problema da Habitação.* Coleção de cadernos azuis. Porto: Livraria Latina Editora.

Araújo, Ilídio Alves de (1961). *Problemas da Paisagem Urbana. Direção Geral dos Serviços de Urbanização.* Lisboa: Centro de Estudos de Urbanismo.

Bandeirinha, José (2007). *O processo SAAL e a arquitetura no 25 de Abril de 1974.* Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra

Baptista, Luís (2001). *Cidades e Politicas Sociais de Habitação. Armadilhas conceptuais e metodológicas, in Cidades - Comunidades e Territórios*, 3, Dezembro de 2001, p.71-81. Lisboa: Centro de Estudos Territoriais, ISCTE.

Baptista, Luís V.(1999). *Cidade e habitação social*. Oeiras: Celta Editora.

Bardin, L. (2009). *Análise de Conteúdo.* Lisboa: Edições 70, Ltda.

Benevolo, Leonardo (1987). *História da Cidade.* São Paulo: Editorial Perspectiva S.A.

Benevolo, Leonardo (1995). *A Cidade na História da Europa.* Lisboa: Editorial Presença.

Benevolo, Leonardo (1994). *As Origens da urbanística Moderna.* (4º Edição) Lisboa: Editorial Presença.

Bogdan, R, Biklen, S. (1994). *Investigação qualitativa em educação: uma introdução à teoria e aos métodos.* Porto: Porto Editora.

Campos, Pedro; Martins, Rui; Pinto, M. Manuel (1997). *A Mobilidade residencial e a Área Metropolitana do Porto- Estatísticas & Estudos Regionais.* Instituto Nacional de Estatística: Porto.

Canotilho, Pedro (2008). *Habit: arquitectura e a problemática da habitação*. Coimbra: Universidade de Coimbra. Prova Final de Licenciatura apresentada ao Departamento de Arquitectura.

Carvalho, Jorge (2003). *Formas Urbanas.* Edições Minerva: Coimbra.

Carvalho, Jorge (2003). *Ordenar a Cidade.* Edições Minerva: Coimbra.

Cavaco, Cristina Soares (2001). *Transmornidade e Experiencia no Espaço, Periferia e periferias na problemática da sociedade contemporânea.* Tese de Mestrado. Lisboa: Faculdade de Arquitetura de Lisboa, Universidade Técnica de Lisboa.

Chasa (1995). *20 Anos de Cooperação, Alverca:* CHASA Cooperativa de Habitação Económica de Alverca.

Choay, Françoise (2005). *O Urbanismo: utopias e realidades. Uma Antologia.* 6ª Edição, São Paulo: Editorial Perspectiva.

Coelho, António Baptista, Pedro, João Branco. (1998). Do Bairro e da Vizinhança à Habitação. Lisboa: LNEC (Laboratório Nacional de Engenharia Civil).

Coelho, António Baptista (2006). *1984-2004 - 20 anos a promover a construção de habitação social.* Lisboa: Instituto Nacional da Habitação.

Coelho, António Baptista: Coelho, Pedro Baptista(2009). *Habitação de interesse social em Portugal 1988 2005*. Lisboa: Livros Horizonte.

Conzen, M.R.G (1960). *Alnwick, Northumberland: A Study in Town-Plan Analysis*. London: George Philip & Son.

Conzen, M.R.G (1968). *The Use of Town Plans in the Study of Urban History.* In: The Study of Urban History. New York: St. Martin's Press.

Conzen, M.R.G (2004). *Thinking about urban form: papers on urban morphology (1932-1998).* Edited by Michael P. Conzen. Switzerland: Peter Lang.

Corbusier, Le (1994). *Por uma arquitectura.* (5ªEdição) São Paulo: Editora Perpectiva.

Cullen, Gordon (1971). *Paisagem Urbana*. Lisboa: Edições 70.

Croft, Vasco (2001). *Arquitectura e Humanismo: o papel do arquitecto, hoje em Portugal*. Lisboa: Terramar.

Fenache (1992). *Habitação Cooperativa em Portugal 1974-1991.* Lisboa: Fenache. (Federação Nacional das Cooperativas de Habitação Económica).

DGOTDU (2005). Vocabulário de Termos e Conceitos do Ordenamento do Território. Direção- Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano, Lisboa.

Fadigas, L. (1993). A Natureza na Cidade. Uma Perspectiva para a sua integração no tecido urbano. Dissertação de Doutoramento, Universidade Técnica de Lisboa.

Fernandes, José Alberto (2003). *A cidade, os municípios e a politicas: o caso do Grande Porto.* Porto: revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

Ferreira, António Fonseca (1987). *Por uma nova política de habitação*. Porto: Edições Afrontamento.

Frampton, Kenneth (2008). *História da Critica da Arquitectura Moderna.* São Paulo: Martins Fontes.

Hall, Peter (2002). *Cidades do Amanhã, Uma História Intelectual do Planejamento e do Projeto Urbano no Século XX.* São Paulo: Editora Perspectiva.

Hall, Peter (1977). *Urban and Regional Planning.* England: Penguin Books Ltda.

Hall, Peter (2007). *Uma história intelectual do planejamento e do projecto urbano no séc. XX.* (Tradução Pérola Carvalho). São Paulo: Perpectiva.

Hall, Peter Geoffrey (1998). *Sociable cities: the legacy of Hebenezer Howard//Peter Hall, Colin Ward. England*: John Wiley & Sons Ltda.

Heitor, Teresa Valsassina (2001). *A vulnerabilidade do espaço em Chelas: uma abordagem sintática.* Lisboa : Fundação Calouste Gulbenkian.

Howard Frumkin, M. D (2002). *Urban sprawl and public health*. Atlanta: Department of environmentel and occupational health, Emory University, Atlanta, GA.

Gil, António Carlos (1995). Métodos e Técnicas de Pesquisa Social. São Paulo: Ed. Atlas S.A.

Goitia, Fernando Chueca (2010). *Breve História do Urbanismo*. (8ª edição). Lisboa: Editorial Presença.

Gomes, Fernando Veloso (2007). *A Gestão da Zona Costeira Portuguesa. Revista de Gestão Costeira Integrada.* Porto: Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto.

Gros, Marielle Christine (1982*). A História do Alojamento Social em Portugal*. Porto: Edições Afrontamento.

Guerra, Paula, Vilaça, Helena (2000). *O espaço urbano enquanto contexto especifico de dinamismos associativos: o caso das freguesias de Matosinhos e Leça da Palmeira*. Porto: Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

Koolhaas, Rem (2010). *Três textos sobre a cidade*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.

Lamas, José M. Ressano (2007). *Morfologia urbana e desenho da cidade.* Porto: Fundação Calouste Gulbenkian, Fundação para a Ciência e Tecnologia

Larkham, Peter J. (2002). *Urban morphology and typology in the United Kindgom.* Cambridge: Massachusetts Institute of Technology.

Lemos, Tiago Castro (2011). *Produção social do território. Algumas notas sobre a génese de um espaço residencial Matosinhos.* Lisboa: Instituto Superior das Ciências e do Trabalho (ISCTE).

Lôbo, Margarida Sousa (1995). *Planos de Urbanização. A Época de Duarte Pacheco* (2ª Edição). Porto: Faup Publicações (Faculdade de Arquitetura do Porto).

Lôbo, Margarida Sousa (1993). *Duas décadas de planos de urbanização em Portugal:1934- 1954*. Lisboa: Dissertação de Doutoramento.

Ludke, M., André, M. (1986). *Pesquisa em educação: abordagens qualitativas.* São Paulo: E.P.U.

Lynch, Kevin (2009). *A Imagem da Cidade*. Lisboa: Edições 70.

Lynch, Kevin (2007). A Boa Forma da Cidade. Coleção Arquitectura e Urbanismo. Lisboa: Edições 70

Martin, L., March, L., (1972). *Urban Space and Structures*. London: Cambridge University Press, 1972.

Matos, Fátima (1995). *Habitação Cooperativa no Grande Porto*. Revista da Faculdade de Letras, Geografia I Série, Vol. X/XI. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, pp. 19-38.

Matos, Fátima Loureiro de (2001). *A Habitação no Grande Porto – Uma perpectiva geográfica da evolução do mercado e da qualidade habitacional desde finais do séc. XX até ao final do milénio*. Dissertação de Doutoramento. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

Matos, Fátima; Rodrigues, Rosa Maria Veloso Vieira (2009). *As Ilhas do Porto: Lugares de Resistência.* OBSERVATORIUM Revista Electrónica de Geografia, V. 1, n.1. Uberlândia: Universidade Federal de Uberlândia.

Merriam, S. (1988). *Case study research in education: A qualitative approach.* San Francisco, CA: Jossey-Bass

Moudon, Anne Vernez (1995). *The changing morphology of suburban neighborhoods.* Cambridge: Massachusetts Institute of Technology.

Munford, Eric Paul; Frampton, Kenneth (2000). *The CIAM discourse on urbanism: 1928-1960.* London: Mit Press.

Munford, Lewis (1991). *A cidade na História: as suas origens, transformações e perpectivas.* São Paulo: Martins Fonte Editora.

Oliveira, José Maria (2000). *Leça da Palmeira: lazer e evolução urbana litoral entre finais do século XIX e meados do século XX. Porto: Revista* da Faculdade de Letras - Geografia I série, vol. XV/XVI.

Oliveira, Manuel Araújo de (2011). *Avaliação em planeamento urbano.* Porto: U. Porto editorial.

Panerai, P. (2008). *Paris-Métropole. Echelles et Formes du Grand Paris.* Paris: Éditions La Villette.

Paiva, Marlon (2001). *Habitação e Cidade, do São Vito em São Paulo ao Aleixo no Porto.* Tese de Mestrado. Porto: FAUP, Universidade do Porto.

Pereira, Nuno Teotónio (1994). *Pátios e Vilas de Lisboa, 1870-1930: a promoção privada do alojamento operário*. Revista Análise Social vol. XXIX. Lisboa: Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa.

Pereira, Miriam (1971), *Livre-Câmbio e desenvolvimento económico*. Lisboa: Cosmos.

Ponte, J. P. (1991). *O processo de experimentação dos novos programas de Matemática: Um estudo de caso*. Lisboa: IIE.

Portas, Nuno (2004). *A habitação Social – Proposta Para a Metodologia da Sua Arquitectura*. Porto: Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto.

Portas, Nuno (2007). *A Cidade Como Arquitectura*. Lisboa: Livros Horizonte (2ª edição).

Portas, Nuno; Domingues, Álvaro; Cabral, João (2003). *Políticas Urbanas: Tendências, estratégias e oportunidades.* Lisboa : Fundação Calouste Gulbenkian

Portas, Nuno; Mendes, Manuel (1991). *Arquitectura Portuguesa Contemporânea Anos Sessenta/ Anos Oitenta.* Porto: Fundação de Serralves.

Portas, Nuno; Domingues, Álvaro; Cabral, João (2003). *Políticas Urbanas - Tendências, Estratégias e oportunidades*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.

Tarduchy, María José Rodriguez; Grandal, Ignacio Bisbal; Fuente, Emilio Ontiveros de La (2011). *Forma y Ciudad, en los limites de la Arquitectura y el Urbanismo.* Madrid: CINTER divulgacion técnica.

Teixeira, Manuel C. (1992). As estratégias *habitação Popular em Portugal, 1880-1990.* Revista de Análise Social, vol. XXVII. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

Teixeira, Manuel C. (1996). *Habitação Popular na Cidade Oitocentista. As ilhas do Porto.* Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.

Salgueiro, Teresa Barata (1992). *A cidade em Portugal*. Porto: Ed. Afrontamento.

Ramos, Tânia Liani Beisl (2006). *Os Espaços Urbanos do Habitar Moderno Evolução e Significados.* Porto: Fundação Calouste Gulbenkian, Fundação para a Ciência e Tecnologia.

Raposo, Rita (2007), *Looking backward: Lisbon, 2007 - California, 1970's-Manchester, 1837 - London, 1726; or a cultural historical analysis of gated communities.*http://www.staff.unimainz.de/glasze/Abstracts_Papers_Paris_2012/Raposo.pdf.

Raposo, Rita (2008). *Condomínios fechados em Lisboa: paradigma e paisagem*. Revista Análise Social vol. XI. III. Lisboa: Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa.

Rodrigues, Hugo Manuel da Rocha (2006). *Caracterização das principais afluências de águas interiores à zona costeira do concelho de Matosinhos.* Braga: Universidade do Minho.

Rossi, Aldo (2001). *A Arquitectura da Cidade (1966).* Lisboa: Edições Cosmos.

Solá-Morales, Manuel de (1997). *Las Formas de Crecimiento Urbano*. Barcelona: Edicions UPC.

Solá-Morales, Manuel de (2004). *Contra el Modelo de Metrópolis Universal. In A. Ramos (eds.), Lo urbano en 20 Autores Contemporáneos.* Barcelona: Edicions UPC. ETSAB, Escola Técnica Superior d'Arquitectura de Barcelona.

Vilaça, Helena (1991). *Associativismo urbano e participação na cidade.* Porto: Universidade do Porto. Faculdade de Letras.

Yin, Robert (1994). *Case Study Research: Design and Methods (2º Edição) Thousand Oaks,* CA: SAGE Publications

Acesso on-line

Site da Câmara Municipal de Matosinhos: http://www.cm-matosinhos.pt/pages/300 (consultado em Agosto/ Setembro e Outubro de 2012)

Instituto nacional de estatística (INE) - Censos

http://censos.ine.pt/xportal/xmain?xpid=CENSOS&xpgid=censos2011_apresentacao

- Acedidos os censos relativos aos anos de 1890 até 2011

Planos e Cartografia consultados

Plano Diretor Municipal de Matosinhos (1991).

Cartografia de 1965 (Câmara Municipal de Matosinhos).

Cartografia de 1983 (Câmara Municipal de Matosinhos).

Cartografia de 2003 (Câmara Municipal de Matosinhos).

Índice de figuras

Parte II– Fundamentação Teórica

3.A Forma Urbana

Imagens

Fig. 1.1. | Esquema da expansão urbana da cidade Ainwick, Inglaterra. Da autoria de Conzen no estudo Ainwinck , Niethumberland: a study in town plan analysis | Pág. 52
Fonte: http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/entrevista/10.040/3397?page=2

Fig. 1.2. | Avenida dos Aliados na cidade do Porto | Pág. 64
Fonte: http://www.flickr.com/photos/dabeiramar/4599311485/

Fig. 1.3. | Exemplo de uma vivenda unifamiliar pareada | Casa de Manzanas de C. Gabriel e M. Fleisher | Pág. 70
Fonte: Tarduchy, María José Rodriguez (2011). *Forma y Ciudad, en los limites de la Arquitectura y el Urbanismo.* Madrid: CINTER divulgacion técnica.

Fig. 1.4. | Exemplo de uma vivenda unifamiliar em banda | C.H.E SACHE da autoria do Arq. Manuel Correia Fernandes | Pág. 70
Fonte: Arquivo pessoal do Arquiteto Manuel Correia Fernandes

Fig. 1.5. | Exemplo de uma vivenda multifamiliar-bloco | C.H.E SACHE da autoria do Arq. Manuel Correia Fernandes | Pág. 70
Fonte: Arquivo pessoal do Arquiteto Manuel Correia Fernandes

Fig. 1.6. | Formas de ocupação | disposição linear | Pág. 71
Fonte: Tarduchy, María José Rodriguez (2011). *Forma y Ciudad, en los limites de la Arquitectura y el Urbanismo.* Madrid: CINTER divulgacion técnica.

Fig. 1.6. | Formas de ocupação | disposição linear | Pág. 71
Fonte: Tarduchy, María José Rodriguez (2011). *Forma y Ciudad, en los limites de la Arquitectura y el Urbanismo.* Madrid: CINTER divulgacion técnica.

Fig. 1.7. | Formas de ocupação | implantação cerrada | Pág. 71
Fonte: Tarduchy, María José Rodriguez (2011). *Forma y Ciudad, en los limites de la Arquitectura y el Urbanismo.* Madrid: CINTER divulgacion técnica.

Fig. 1.8. | Formas de ocupação | implantação segundo espaço exterior | Pág. 71
Fonte: Tarduchy, María José Rodriguez (2011). *Forma y Ciudad, en los limites de la Arquitectura y el Urbanismo.* Madrid: CINTER divulgacion técnica.

Fig. 1.9. | Formas de ocupação | disposição ramificada | Pág. 71
Fonte: Tarduchy, María José Rodriguez (2011). *Forma y Ciudad, en los limites de la Arquitectura y el Urbanismo.* Madrid: CINTER divulgacion técnica.

Fig. 1.10. | Formas de ocupação | blocos paralelos à rua | Pág. 71
Fonte: Tarduchy, María José Rodriguez (2011). *Forma y Ciudad, en los limites de la Arquitectura y el Urbanismo.* Madrid: CINTER divulgacion técnica.

Fig. 1.11. | Formas de ocupação | disposição orgânica | Pág. 71
Fonte: Tarduchy, María José Rodriguez (2011). *Forma y Ciudad, en los limites de la Arquitectura y el Urbanismo.* Madrid: CINTER divulgacion técnica.

5. Da cidade industrial às cooperativas de habitação económica em Portugal

Imagens

Fig. 2.1.|Falanstério de Charles Fourier | Pág. 88
Fonte: http://manuscritosdearquitectura.blogspot.pt/2009/01/utopas-3.html

Fig. 2.2.|Familistério em Guise (França) de Jean Baptiste Godin | Pág. 90
Fonte:http://todaslasnochesdelarmadillo.blogspot.pt/2012/04/el-familisterio-de-guise-francia.html

Fig. 2.3.|Esquema da cidade jardim de Ebenezer Howard | Pág. 96
Fonte: http://urbanidades.arq.br/bancodeimagens/displayimage.php?album=5&pos=4

Fig. 2.4.|Imagem da cidade proposta por Garnier | Pág. 98
Fonte: http://www.flickriver.com/photos/13253658@N03/1478136448/

Fig. 2.5.| Vista geral do Bairro Arco do Cego Lisboa (1930) | Pág. 133
Fonte: http://biclaranja.blogs.sapo.pt/101150.html

Fig. 2.6. e 2.7.| Bairro do Programa de Casa Económicas| Pág. 135
Fonte: http://www.monumentos.pt/site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=26866

Fig. 2.8. | Bairro da Boavista Benfica, Lisboa| Pág. 136
Fonte: http://bairrodaboavista-lisboa.blogspot.pt/p/historia-do-bairro_14.html

Fig. 2.9. e 2.10.| Construção de casas de renda económica| Pág. 138
Fonte: http://www.jf-alvalade.pt/historia_datas.html

Fig. 2.11.| Bairro da Bouça, Porto, no âmbito do movimento SAAL | Pág. 144
Fonte: http://afpatrickmonteiro.pt/galerias/Fvar/Fvar_Portfolio%20pessoal.html

Fig. 2.12.| Bairro da Bouça, Porto, no âmbito do movimento SAAL | Pág. 144
Fonte: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Bairro_Bouca_1_(Porto).jpg

Fig. 2.13.| Perceptiva do empreendimento "Nova Ramalde" | Pág. 155
Fonte: Arquivo pessoal do Arquiteto Manuel Correia Fernandes

Fig. 2.14.| Fotografia do exterior da 1ª Fase (SACHE) do conjunto habitacional do Aldoar, Porto | Arq. Manuel Correia Fernandes| Pág. 156
Fonte: Arquivo pessoal do Arquiteto Manuel Correia Fernandes

Fig. 2.15.| Fotografia do exterior da 2ª Fase (SACHE) do conjunto habitacional do Aldoar, Porto | Arq. Manuel Correia Fernandes| Pág. 156
Fonte: Arquivo pessoal do Arquiteto Manuel Correia Fernandes

Fig. 2.16.| Fotografia do exterior da 2ª Fase Nova Ramalde do conjunto habitacional do Aldoar, Porto | Arq. Manuel Correia Fernandes| Pág. 157
Fonte: Arquivo pessoal do Arquiteto Manuel Correia Fernandes

Fig. 2.17.| Fotografia do exterior da 3ª Fase SACHE e CETA do conjunto habitacional do Aldoar, Porto | Arq. Manuel Correia Fernandes| Pág. 157
Fonte: Arquivo pessoal do Arquiteto Manuel Correia Fernandes

Quadros

Quadro 2.1.| Quadros das cooperativas de habitação antes de 1974 | Pág. 148
Fonte: Matos, Fátima (1995). *Habitação Cooperativa no Grande Porto*. Revista da Faculdade de Letras, Geografia I Série, Vol. X/XI. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, pp. 19-38.

Tabelas

Tab. 2.1.| Cooperativas de habitação económica no Grande Porto entre 1974 e 1994| Pág. 148
Fonte: Desenho do autor com base na seguinte obra: Matos, Fátima (1995). *Habitação Cooperativa no Grande Porto*. Revista da Faculdade de Letras, Geografia I Série, Vol. X/XI. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, pp. 19-38.

Tab. 2.2.| Fases de construção e número de fogos do conjunto habitacional de Aldoar | Pág. 153
Fonte: Arquivo pessoal do Arquiteto Manuel Correia Fernandes

Parte III – ESTUDO DE CASO

As cooperativas de habitação económica e a forma urbana no contexto de Matosinhos: 1965 e 2003

Imagens

Fig. 3.1.|Fotográfia área de Leça da Palmeira | Pág. 175
Fonte: http://www.flickr.com/photos/9388703@N04/3727589446/

Fig. 3.2.|Mobilidade da população nos concelhos do Grande Porto (Fluxos) | Pág. 179
Fonte: Fonte: Campos, Pedro; Martins, Rui; Pinto, M. Manuel (1997). *A Mobilidade residencial e a Área Metropolitana do Porto- Estatísticas & Estudos Regionais.* Instituto Nacional de Estatística: Porto.

Fig. 3.3.| Imagem do Porto de Leixões no inicio do século XX | Pág. 187
Fonte: http://www.artigosvozdeleca.blogspot.pt/

Fig. 3.4.| Imagem cartográfica da Senhora da Hora 1965 | Pág. 197
Fonte: Cartografia de 1965, Câmara Municipal de Matosinhos.

Fig. 3.5.| Imagem cartográfica da Senhora da Hora 1965 | Pág. 197
Fonte: Cartografia de 1983, Câmara Municipal de Matosinhos.

Fig. 3.6.| Imagem da marginal de Leça da Palmeira em 1965 | Pág. 201
Fonte: http://matosinhosantigo.blogspot.pt/2009/07/escolas-de-leca-da-palmeira.html

Fig. 3.7.| Imagem da zona antiga de Matosinhos 1965 | Pág. 202
Fonte: Cartografia de 1965, Câmara Municipal de Matosinhos.

Fig. 3.8.| Imagem da cartografia da Senhora da Hora 1965 | Pág. 203
Fonte: Cartografia de 1965, Câmara Municipal de Matosinhos.

Fig. 3.9.| Imagem da zona antiga de Leça da Palmeira 1965 | Pág. 203
Fonte: Cartografia de 1965, Câmara Municipal de Matosinhos

Fig. 3.10.| Cartografia de 1983 | Zona de Leça da Palmeira | Pág. 207
Fonte: Cartografia de 1983, Câmara Municipal de Matosinhos

Fig. 3.11.| Cartografia de 1983 | Zona de Matosinhos | Pág. 207

Fonte: Cartografia de 1983, Câmara Municipal de Matosinhos

Fig. 3.12.| Cartografia de 1965 | Zona de Matosinhos | Pág. 210
Fonte: Cartografia de 1965, Câmara Municipal de Matosinhos

Fig. 3.13.| Cartografia de 1983 | Zona de Matosinhos | Pág. 210
Fonte: Cartografia de 1983, Câmara Municipal de Matosinhos

Fig. 3.14.| Imagem área atual da cidade de Leça da Palmeira | Pág. 228
Fonte: http://maps.google.pt/maps?hl=pt-PT&tab=wl

Fig. 3.15.| Imagem área atual da cidade de Matosinhos | Pág. 228
Fonte: http://maps.google.pt/maps?hl=pt-PT&tab=wl

Fig. 3.16.| Imagem do espaço público cidade de Matosinhos | Pág. 242
Fonte: Fotografia do autor

Fig. 3.17.| Imagem do espaço público cidade de Leça da Palmeira | Pág. 243
Fonte: Fotografia do autor

Tabelas

Tab. 3.1. e 3.2.| População residente em Matosinhos entre 19864/1920 e as suas variações entre 1864/1920| Pág. 176
Fonte: Desenho do autor com base nos dados do INE, retirado de: www.ine.pt

Tab. 3.3. e 3.4.| População residente em Matosinhos entre 19840/1970 e as suas variações entre 1864/1920| Pág. 177
Fonte: Desenho do autor com base nos dados do INE, retirado de: www.ine.pt

Tab. 3.5.| Migrações internas de e para os concelhos do Grande Porto entre 1973 e 1981 | Pág. 178
Fonte: Desenho do autor com base nos dados do INE, retirado de: www.ine.pt

Tab. 3.6. e 3.7.| População residente em Matosinhos entre 1981/ 2011 e as suas variações entre 1981/ 2011| Pág. 179
Fonte: Desenho do autor com base nos dados do INE, retirado de: www.ine.pt

Tab. 3.5.| Número de cooperativas de habitação económica no concelho de Matosinhos até 2003 | Pág. 251
Fonte: Desenho do autor

Tab. 3.5.| Número de cooperativas de habitação económica no concelho de Matosinhos| Pág. 252
Fonte: Desenho do autor

Mapas

Mapa 3.1.| Mapa de Enquadramento do concelho de Matosinhos | Pág. 171
Fonte: Desenho do autor

Mapa 3.2.| Mapa de Enquadramento do concelho de Matosinhos e da área delimitada | Pág. 172
Fonte: Desenho do autor, como base na cartografia cedida pela Câmara municipal de Matosinhos

Mapa 3.3.| Mapa de Enquadramento do concelho de Matosinhos e da área delimitada | Pág. 172
Fonte: Desenho do autor, como base na cartografia cedida pela Câmara municipal de Matosinhos

Mapa 3.4.| Estrutura viária do concelho de Matosinhos | Pág. 194
Fonte: Desenho do autor, como base na cartografia cedida pela Câmara municipal de Matosinhos

Mapa 3.5.| Mapa do espaço construído Matosinhos | Leça da Palmeira | Senhora da Hora | 1965 | Pág. 206
Fonte: Desenho do autor, como base na cartografia cedida pela Câmara municipal de Matosinhos

Mapa 3.6.| Mapa do espaço construído Matosinhos | Leça da Palmeira | Senhora da Hora | 1983 | Pág. 209
Fonte: Desenho do autor, como base na cartografia cedida pela Câmara municipal de Matosinhos

Mapa 3.7.| Mapa do espaço construído Matosinhos | Leça da Palmeira | Senhora da Hora | 1965 | Pág. 213
Fonte: Desenho do autor, como base na cartografia cedida pela Câmara municipal de Matosinhos

Mapa 3.8.| Mapa do espaço construído Matosinhos | Leça da Palmeira | Senhora da Hora | 1983 | Pág. 215

Fonte: Desenho do autor, como base na cartografia cedida pela Câmara municipal de Matosinhos

Mapa 3.9.| Mapa do espaço construído Matosinhos | Leça da Palmeira | Senhora da Hora | 2003 | Pág. 219
Fonte: Desenho do autor, como base na cartografia cedida pela Câmara municipal de Matosinhos

Mapa 3.10.| Mapa do espaço construído Matosinhos | Leça da Palmeira | Senhora da Hora | 1983 | Pág. 221
Fonte: Desenho do autor, como base na cartografia cedida pela Câmara municipal de Matosinhos

Mapa 3.11.| Mapa do espaço construído Matosinhos | Leça da Palmeira | Senhora da Hora | 2003 | Pág. 223
Fonte: Desenho do autor, como base na cartografia cedida pela Câmara municipal de Matosinhos

Mapa 3.12.| Mapa do cadastro | Leça da Palmeira | Senhora da Hora | 2003 | Pág. 224
Fonte: Desenho do autor, como base na cartografia cedida pela Câmara municipal de Matosinhos

Mapa 3.13.| Mapa das vias| Leça da Palmeira | Senhora da Hora | 2003 | Pág. 227
Fonte: Desenho do autor, como base na cartografia cedida pela Câmara municipal de Matosinhos

Mapa 3.14.| Mapa das formas de ocupação | Leça da Palmeira | Senhora da Hora | 2003 | Pág. 231
Fonte: Desenho do autor, como base na cartografia cedida pela Câmara municipal de Matosinhos

Mapa 3.15.| Mapa do equipamentos serviços e industria| Leça da Palmeira | Senhora da Hora | 2003 | Pág. 241
Fonte: Desenho do autor, como base na cartografia cedida pela Câmara municipal de Matosinhos

Mapa 3.16.| Mapa do espaço construído Matosinhos | Leça da Palmeira | Senhora da Hora | 1965 | Pág. 285
Fonte: Desenho do autor, como base na cartografia cedida pela Câmara municipal de Matosinhos

Mapa 3.17.| Mapa C.H.E Matosinhos | Leça da Palmeira | Senhora da Hora | 1983 | Pág. 287
Fonte: Desenho do autor, como base na cartografia cedida pela Câmara municipal de Matosinhos
Mapa 3.18.| Mapa do espaço construído Matosinhos | Leça da Palmeira | Senhora da Hora | 1983 | Pág. 291
Fonte: Desenho do autor, como base na cartografia cedida pela Câmara municipal de Matosinhos

Mapa 3.19.| Mapa C.H.E Matosinhos | Leça da Palmeira | Senhora da Hora | 2003 | Pág. 293
Fonte: Desenho do autor, como base na cartografia cedida pela Câmara municipal de Matosinhos

Mapa 3.20.| Mapa de Implantação da C.H.E “Azenha de Cima” | Leça da Palmeira | Senhora da Hora | 1983 | Pág. 309
Fonte: Desenho do autor, como base na cartografia cedida pela Câmara municipal de Matosinhos

Fichas Técnicas

Formas de ocupação

P1.| Zona antiga | Matosinhos | Pág. 232
Fonte: Desenho do autor, como base na cartografia cedida pela Câmara municipal de Matosinhos (mapas), e fotografia do autor

P2.| Zona antiga | Leça da Palmeira | Pág. 233
Fonte: Desenho do autor, como base na cartografia cedida pela Câmara municipal de Matosinhos (mapas), e fotografia do autor

P3.| Zonas dispersas | Tipologia unifamiliar | Pág. 234
Fonte: Desenho do autor, como base na cartografia cedida pela Câmara municipal de Matosinhos (mapas), e fotografia do autor

P4.| Zonas concentradas | Tipologia unifamiliar | Pág. 235
Fonte: Desenho do autor, como base na cartografia cedida pela Câmara municipal de Matosinhos (mapas), e fotografia do autor

P5.| Zonas lineares | Tipologia multifamiliar | Pág. 236

Fonte: Desenho do autor, como base na cartografia cedida pela Câmara municipal de Matosinhos (mapas), e fotografia do autor

P6.| Zonas centrais | Tipologia multifamiliar | Pág. 237
Fonte: Desenho do autor, como base na cartografia cedida pela Câmara municipal de Matosinhos (mapas), e fotografia do autor

P7.| Zonas mistas | Tipologia multifamiliar | Pág. 238
Fonte: Desenho do autor, como base na cartografia cedida pela Câmara municipal de Matosinhos (mapas), e fotografia do autor

P8.| Zonas monofuncionais | industria | comercio | Pág. 239
Fonte: Desenho do autor, como base na cartografia cedida pela Câmara municipal de Matosinhos (mapas), e fotografia do autor

Cooperativas de Habitação económica

C1.| Ficha da C.H.E as “sete bicas” o carriçal | Pág. 254
Fonte: Mapa: desenho do autor, como base na cartografia cedida pela Câmara municipal de Matosinhos (mapas),; e fotografia do autor ; fotografia área do empreendimento: http://maps.google.pt/maps?hl=ptPT&q=INE&bav=on.2,or.r_qf.&bvm=bv.44342787,d.d2k&biw=1440&bih=750&um=1&ie=UTF-8&sa=N&tab=il

C2.| C3.| C4.| C5.| C6.| C7.| C8.| C9.| C10.| C11.| C12.| C13.| C14.| C15.| C16.| C17.| C18.| C19.| C20.| C21.| C22.| C23.| C22.| C25.| C26.| C27.| Várias fichas da C.H.E | Pág. 255 à 280
Fonte: Mapa: desenho do autor, como base na cartografia cedida pela Câmara municipal de Matosinhos (mapas),; e fotografias do autor

Matrizes morfológicas

M1.| Bloco | Habitação unifamiliar | Pág. 298
Fonte: Desenhos do autor, como base na cartografia cedida pela Câmara municipal de Matosinhos (mapas)

M2.| Blocos agrupados | linear | Pág. 299
Fonte: Desenhos do autor, como base na cartografia cedida pela Câmara municipal de Matosinhos (mapas)

M3.| Bloco isolado | linear | Pág. 300
Fonte: Desenhos do autor, como base na cartografia cedida pela Câmara municipal de Matosinhos (mapas)

M4.| Habitação multifamiliar ramificada | bloco | Pág. 301
Fonte: Desenhos do autor, como base na cartografia cedida pela Câmara municipal de Matosinhos (mapas)

M5.| Habitação unifamiliar ramificada | bloco Pág. 302
Fonte: Desenhos do autor, como base na cartografia cedida pela Câmara municipal de Matosinhos (mapas)
M6/7.| Torre | agrupada e torre | isolada | Pág. 303
Fonte: Desenhos do autor, como base na cartografia cedida pela Câmara municipal de Matosinhos (mapas)

Parte IV – Considerações finais

Mapa

Mapa 4.1.| Mapa do espaço construído Matosinhos | Leça da Palmeira | Senhora da Hora | 1965 | Pág. 328
Fonte: Desenho do autor, como base na cartografia cedida pela Câmara municipal de Matosinhos

Mapa 4.2.| Mapa da macha construída das C.H.E| Leça da Palmeira | Senhora da Hora | 2003 | Pág. 330
Fonte: Desenho do autor, como base na cartografia cedida pela Câmara municipal de Matosinhos

Mapa 4.3.| Mapa do espaço construído Matosinhos | Leça da Palmeira | Senhora da Hora | 2003 | Pág. 332
Fonte: Desenho do autor, como base na cartografia cedida pela Câmara municipal de Matosinhos

ANEXOS

ANEXO 1.

Anexo VII – Fogos Construídos e em construção pelas Cooperativas do Grande Porto

		Tipologia dos Fogos já construídos e em construção										Localiz. das construções		ano de
Cooperativas	Ano de fundação	T0	T1	T2	T3	T4	T5	moradias	Total	Financiamento	Construtor	Freguesia	Concelho	conclusão
19 de Fevereiro	1983		8	82	62	8			160	INH	SCAL	Sra. da Hora	Matosinhos	1987/89
A Casa	1977								104			Sta Marinha	V.N. de Gaia	1986
A Casa									27				Porto	1986
A Casa Lusitana	1950								54				Porto	
A Flor de Gondomar	1970								159	autofinanciamento	autoconstrução	Fânzeres	Gondomar	1988
A Telha	1978			86	108	16			210	INH		Sra. da Hora	Matosinhos	1990/91
A Telha									56	INH	Edifer	Sra. da Hora	Matosinhos	1998
Água Viva	1977			55	305	8			368	FFH/CGD/INH		Matosinhos	Matosinhos	1984/90
Água Viva									16	CGD	FOLL	Sra da Hora	Matosinhos	1996
Aldeia Nova	1976			23	192				215	FFH	Cont. do Niassa e CONOP	Sra da Hora	Matosinhos	1983/85
Aldeia Nova				60	40				100		Construtora S. José	Matosinhos	Matosinhos em vários conc.	1996
A Nossa Moradia	1950								50					
As Sete Bicas	1975				264			264	264	FFH	A.Alves e Quelhas	Sra. da Hora	Matosinhos	1979
As Sete Bicas				14	53	9			75	INH	A.Alves e Quelhas	Sra. da Hora	Matosinhos	1985
As Sete Bicas				122	202			118	324	INH/CGD	ECOP	Sra. da Hora	Matosinhos	1986/1988
As Sete Bicas				16	12	4			32	INH	A.Alves e Quelhas	Sra. da Hora	Matosinhos	1989
As Sete Bicas		7	21	232	232	24			516	INH/CGD/CPP/Cap. Prop.	ECOP	Sra. da Hora	Matosinhos	1990/93
As Sete Bicas				16	15				31	Cap. Próprios	A.Alves e Quelhas	Jovim	Gondomar	1993
As Sete Bicas			2	4	9	2			17	CGD	FOLL	Sra. da Hora	Matosinhos	1997
As Sete Bicas		10	52	46	6			56	170	CGD		Valbom	Gondomar	1995/97
As Sete Bicas			18	18				62	98			Rio Mau	Penafiel	1998/99
As Sete Bicas									128			Sta. Cruz do Bispo	Matosinhos	1999
As Sete Bicas									180			Custóias	Matosinhos	em construção
As Sete Bicas									600			Fânzeres	Gondomar	em projecto
Cidade Coop. da Prelada				265	302	24			591	INH CGD*	Soares da Costa/Engil/Edifer	Ramalde	Porto	1993
CETA	1977			48	172				220	FFH/INH	Ferseque;J.Gomes-Soc. const. do Cávado	Aldoar	Porto	1985/91
CETA									40			Sra. da Hora	Matosinhos	1994
CETA									16	CGD	FOLL	Sra. da Hora	Matosinhos	1996
CETA				64	32				96	INH		Pedrouços	Maia	1996
CETA									70	BFI		Sra da Hora	Matosinhos	1997
CETA									32	CGD	Soares da Costa	Aldoar	Porto	1998
CETA									182			Pedrouços	Maia	1994/97

Anexo VII – Fogos Construídos e em construção pelas Cooperativas do Grande Porto (continuação)

		Tipologia dos Fogos já construídos e em construção										Localiz. das construções		ano de
Cooperativas	Ano de fundação	T0	T1	T2	T3	T4	T5	moradias	Total	Financiamento	Construtor	Freguesia	Concelho	conclusão
CHELOURO	1981		1	8	94	25			128	INH		Lordelo do Ouro	Porto	1994
CHCTFAM	1976			88	107	21			216	INH	Const. do Campo Alegre	Maia	Maia	1986/89
COFA	1977			40	20				60	INH		Canidelo	V.N.de Gaia	1991
COHAEMATO	1976				100				100	INH	Teixeira Duarte;Abrantina;M. Bronze,SA	Leça da Palmeira	Matosinhos	1985
COHAEMATO					52				52	INH	Teixeira Duarte;Abrantina;M. Bronze,SA	Leça da Palmeira	Matosinhos	1986
COHAEMATO				54	18				72	INH	Teixeira Duarte;Abrantina;M. Bronze,SA	Leça da Palmeira	Matosinhos	1989
COHAEMATO				28	56	4			88	INH	Teixeira Duarte;Abrantina;M. Bronze,SA	Leça da Palmeira	Matosinhos	1993
COHAEMATO									56			Leça da Palmeira	Matosinhos	1998
COHAEMATO									32			Leça da Palmeira	Matosinhos	1999
COOPERGRANJA	1987			32	32				64	INH e cap. próprios	Soares da Costa	Águas Santas	Maia	1994
COOPERMAIA	1978			2	71	5			78	INH/capitais próprios	Soares da Costa	Gueifães	Maia	1987
COOPERMAIA			24	72	52				148	INH/CGD/Cap. Próp.	Soares da Costa	Gueifães	Maia	1988
COOPERMAIA					10	8			18	CGD/cap. próprios	Lúcios	Gueifães	Maia	1989
COOPERMAIA				36	36				72	INH/cap. próprios	Soares da Costa	Maia	Maia	1990
COOPERMAIA			6	48	106	14			174	CPP	Scal	Maia	Maia	1991
COOPERMAIA				12	18	6			36	INH/cap. próprios	Scal	Gueifães	Maia	1992
COOPERMAIA									114			Milheirós	Maia	1998
COOPERMAIA									92			Vermoim	Maia	em proj.
COOPERMAIA									20			Maia	Maia	em proj.
COOPERAR									41	autofinanciamento		Valbom	Gondomar	1999
COTRASE	1979			16	20	4			40	CGD*	ECOP	S. Cosme	Gondomar	1989
COTRASE					5	45		50	50	INH	ECOP	Vilar de Andorinho	V.N.de Gaia	1987
COTRASE								155	155		FERSEQUE	Vilar de Andorinho	V.N.de Gaia	1999
COTRASE									55		FERSEQUE	Vilar de Andorinho	V.N.de Gaia	1999/2000
Cidade Coop. da Maia			2	85	60				147	INH	J. Gomes	Águas Santas	Maia	1994
Europeiacoop	1989								84			Leça da Palmeira	Matosinhos	1994
Europeiacoop									65			Valongo	Valongo	1998
FAVO	1980		2	47	17				66	INH	J. Gomes Fernandes, S. Const. do Cávado	Sra. da Hora	Matosinhos	1990
FAVO									85	CGD	J. Gomes Fernandes - Soc. const. do Cávado	S. Mamede	Matosinhos	1985
FAVO				16	16				32	INH		Custóias	Matosinhos	1997
Funcionários Judiciais	1989								367	autofinanciamento	ECOP/AGMA/Eusébios & Filhos S.A.	Valbom	Gondomar	1996/1997
Gente do Amanhã	1978			8	184				200	CGD	Soc. de Construções ERG SA	Sra da Hora	Matosinhos	1985
HABECE	1977			63	75	10			148	FFH	Soc. de Construções M.L. Lda	Cedofeita	Porto	1984
HABECE				27	36	9			72	INH	ENGIL	Sra da Hora	Matosinhos	1988

Anexo VII – Fogos Construídos e em construção pelas Cooperativas do Grande Porto (continuação)

		Tipologia dos Fogos já construídos e em construção										Localiz. das construções		ano de
Cooperativas	Ano de fundação	T0	T1	T2	T3	T4	T5	moradias	Total	Financiamento	Construtor	Freguesia	Concelho	conclusão
HABECE				24	30	5			59	INH	Eusébios & Filhos SA	Ramalde	Porto	1993
HABECE					5	3			8	auto-financ.		Ramalde	Porto	1988
HABECE				25	15				40	INH	Eusébios & Filhos SA	Custóias	Matosinhos	1991
HABECE									72	INH	J. Gomes Soc.e de Construções do Cávado	Ramalde	Porto	1994
HABECE			7	13	20	6			46	INH		Cedofeita	Porto	1995
HABECE									14	CGD	FOLL	Sra da Hora	Matosinhos	1996
HABECE									405	INH		Pedrouços	Maia	1998
HBECE									44	INH	Eusébios & Filhos SA	Ramalde	Porto	2001?
HABIVAL	1984				48	8			56	INH		Valbom	Gondomar	1992
HABIVAL				6	60	6			72	INH		Valbom	Gondomar	1995
HAZAL	1978			15	131	7			153	FFH	Construtora Ferseque	Aldoar	Porto	1984/85
HAZAL				25	25				50	INH	ENGIL	Sra da Hora	Matosinhos	1989
HAZAL				12	48				60	CGD	Soares da Costa	Sra da Hora	Matosinhos	1991
HAZAL				12	48				60	CGD*		Ramalde	Porto	1992
HAZAL									56			S. Cosme	Gondomar	1994
Ilhéu	1987								152			Campanhã	Porto	1999
Junto Venceremos	1977			72	120	12			204	FFH	Construtora Ferseque	Sra da Hora	Matosinhos	1986
LARCOOPE	1977			24	16				40	FFH	Construções Floriano	Paranhos	Porto	1985
LARCOOPE				14	35	14			63	INH	J. Gomes Soc. de Construções do Cávado	Paranhos	Porto	1993
Maiacoope	1987		10	32	32				74	INH		Gueifães	Maia	1990
Mãos à Obra	1978			63	107			47	217	FFH	Soares da Costa	Rio Tinto	Gondomar	1985
Mãos à Obra					24				24	INH	Soares da Costa	Rio Tinto	Gondomar	1985
Mãos à Obra			8	78	64	4			154	INH	J. Gomes	Rio Tinto	Gondomar	1988
Mãos à Obra			2	91	46	1			140	CGD	Edifer	Rio Tinto	Gondomar	1994
Massarelos	1985			37	52	6			95	INH	Zeferino Pinto de Sousa & C.ª Ld.ª	Massarelos	Porto	1996
Monte da Virgem									38	FFH		Vilar de Andorinho	V.N. de Gaia	1980/86
Municoope	1988								74				V.N. de Gaia	1995/97
NORTECOOPE	1966			17	68	15			100	INH		S. Mamede Infesta	Matosinhos	1986
NORTECOOPE			10	32	26	2			70	INH		Gueifães	Maia	1987
NORTECOOPE								18	18			S. Gemil	Maia	
NORTECOOPE									382			Gueifães	Maia	
NORTECOOPE								205	205			Gueifães	Maia	
NORTECOOPE									6			Moreira da Maia	Maia	
NORTECOOPE								9	9			Moreira da Maia	Maia	

Anexo VII – Fogos Construídos e em construção pelas Cooperativas do Grande Porto (continuação)

		Tipologia dos Fogos já construídos e em construção										Localiz. das construções		ano de
Cooperativas	Ano de fund.	T0	T1	T2	T3	T4	T5	moradias	Total	Financiamento	Construtor	Freguesia	Concelho	conclusão
NORTECOOPE									18			Campanhã	Porto	
NORTECOOPE									24			Custóias	Matosinhos	
NORTECOOPE									17	CGD	FOLL	Senhora da Hora	Matosinhos	1996
NORTECOOPE									80			S. Cosme	Gondomar	1994
NORTECOOPE									38			Ramalde	Porto	1999
Nevogilde	1978		1	11	24				36	autofinaciamento	Abrantina	Lordelo do Ouro	Porto	1993
Nevogilde				16	32				48	autofinaciamento	Abrantina	Lordelo do Ouro	Porto	1993
Nevogilde				10	32				42	autofinaciamento		Lordelo do Ouro	Porto	1996
Nevogilde				33	129				168	autofinaciamento		Lordelo do Ouro	Porto	1999
Nova Aldoar	1976							60	60	autofin/INH		Aldoar	Porto	1977/83
Nova Ramalde	1977			7	131	26			164	INH	Soares da Costa	Aldoar	Porto	1986
Nova Ramalde				4	72	53			129	INH		Aldoar	Porto	1992
Nova Ramalde				12	60	24			96	INH		Ramalde	Porto	1993
Nova Ramalde				16	62	26			104	INH	Edifer	Ramalde	Porto	1995
Nova Ramalde									200		Edifer	Ramalde	Porto	1995
Nova Ramalde								10	179	INH?	Edifer	Ramalde	Porto	2003
Nova Ramalde								79	79			Cmapanhã	Porto	1998
Novo Rumo									241	FFH		Maia	Maia	1980/86
Novo Rumo	1975								115	FFH			V.N. de Gaia	1980/86
O Lar do Trabalhador	1971								110	autofinaciamento		Matosinhos	Matosinhos	1973/86
O Lar do Trabalhador								63	63	autofinaciamento		Sra da Hora	Matosinhos	1989
O Lar do Trabalhador									37	autofinaciamento		Perafita	Matosinhos	1990
O Lar do Trabalhador								68	178	autofinaciamento		Leça da Palmeira	Matosinhos	1991/92
O Lar do Trabalhador								127	203	autofinaciamento		Leça da Palmeira	Matosinhos	1995
O Nosso Jardim	1971								94			Gueifães	Maia	
O Nosso Jardim									30			Gueifães	Maia	
O Problema da Habitação	1926								2381			em vários sítios		
O Problema da Habitação									500			Fânzeres	Gondomar	1998
O Telefone	1977			33	104				145	INH		Mafamude	V. N. de Gaia	1986
O Telefone				2	10				12	INH		Mafamude	V. N. de Gaia	1991
O Telefone				44	22	22			88	INH		Vilar de Andorinho	V. N. de Gaia	1993
O Telefone					96				96	INH		Vilar de Andorinho	V. N. de Gaia	
Pego Negro	1986								100	INH	Edifer	Campanhã	Porto	1998
Porta Aberta	1978				109	5		114	114	INH		Ermesinde	Valongo	1987/88

Anexo VII – Fogos Construídos e em construção pelas Cooperativas do Grande Porto (continuação)

		Tipologia dos Fogos já construídos e em construção										Localiz. das construções		ano de
Cooperativas	Ano de fundação	T0	T1	T2	T3	T4	T5	moradias	Total	Financiamento	Construtor	Freguesia	Concelho	conclusão
Porta Aberta				44	48				100	CGD*		Ermesinde	Valongo	1992
Realidade	1975			58	274	44			362	FFH	Ferseque e Soares da Costa	S. Mamede Infesta	Matosinhos	1985
Realidade				36	30	6			72	INH		S. Mamede Infesta	Matosinhos	1992
Realidade				30	25	5			60	CGD*		S. Mamede Infesta	Matosinhos	1992
Realidade									98	INH		S. Mamede Infesta	Matosinhos	1998/99
Sto. António das Antas	1977			6	13	3			22	FFH	Oliveira Caetano	Paranhos	Porto	1982
Sto. António das Antas			1	11	4				16	FFH	Oliveira Caetano	Aldoar	Porto	1982
Sto. António das Antas				16	16				32	FFH	Oliveira Caetano	Paranhos	Porto	1984
Sto. António das Antas				54	66	11			131	FFH	Oliveira Caetano	Laborim de Baixo	V.N. de Gaia	1984
Sto. António das Antas				26	26	4			56	INH	Const. J. Gomes	Vilar do Paraíso	V.N. de Gaia	1992
Sto. António das Antas			2	27	38	6			73	CGD* e INH	Ferreira Dias	Campanhã	Porto	1993
Sto. António das Antas						48		48	48	FFH	Ferreira Dias	Baguim	Gondomar	1995
Santo Ildefonso	1977			19	33	15			67	FFH	Construção Ferseque	Paranhos	Porto	1982
Santo Ildefonso			1	16	43				60	INH	Engil	Sra da Hora	Matosinhos	1987
Santo Ildefonso			11	15	36	2			64	INH	Norgesto; Const. Abrantina	Fânzeres	Gondomar	1991
Santo Ildefonso			11	32	41				84	INH	Eduíno Fernandes	Rio Tinto	Gondomar	1992
Santo Ildefonso			8	46	50	1			105	INH		Rio Tinto	Gondomar	1994
Santo Ildefonso				9	14				23	INH		Rio Tinto	Gondomar	1992
S. João das Fontaínhas									31	INH		Sé	Porto	previstos
Sra. da Areosa				20	30	16			66	INH		Valbom	Gondomar	1986
Sra do Porto									78			Maia		1989/1996
Sra do Porto									300			Maia		em proj.
Solidariedade e Amizade	1978			4	34	12	5		54	CGD	Const. Campo Alegre	Aldoar	Porto	1989
Solidariedade e Amizade									128	CGD	Edifer	Aldoar	Porto	1990/93
Solidariedade e Amizade									137	CGD	Engil/Edifer/Soares da Costa	Ramalde	Porto	
Solidariedade e Amizade									64	CGD	Soares da Costa	Aldoar	Porto	1998
Solidariedade e Amizade									75	INH		Ramalde	Porto	em const.
SOCIALCOOPE	1970								112	FFH			V.N. de Gaia	1986
T.. dos Serv. Mun. Maia	1977			21	65			86	86	CGD/INH	Lúcios da Silva Azevedo Lda; Soares da Costa	Maia	Maia	1987/90
T. dos Serv. Mun. Maia			3	33	33				75	INH (financiou 69)		Maia	Maia	1992
T. dos Serv. Mun. Maia									86			Maia	Maia	1996
Trab. do S.T.C.P.	1977		2	44	46				92	INH	Eusébios & Filhos	Campanhã	Porto	1987/88
Trab. C.M. do Porto	1989			12	40	6			58	INH	Soares da Costa	Bonfim	Porto	1996
Trab da Sid. Nacional	1977			6	69	5			80	INH		Vermoim/Barca	Maia	1984
Trab da Sid. Nacional				44	26	14			84	INH		Vermoim/Barca	Maia	1986

Anexo VII – Fogos Construídos e em construção pelas Cooperativas do Grande Porto (continuação)

		Tipologia dos Fogos já construídos e em construção										Localiz. das construções		ano de
Cooperativas	Ano de fundação	T0	T1	T2	T3	T4	T5	moradias	Total	Financiamento	Construtor	Freguesia	Concelho	conclusão
Trab da Sid. Nacional				38	12	2			52	INH		Vermoim/Barca	Maia	1987
Trab da Sid. Nacional									42					em proj.
Tripeira	1977			22	154	16			192	FFH	Soares da Costa	Canidelo	V. N. de Gaia	1981
Tripeira				54	130	22			206	FFH	Soares da Costa	Sra. da Hora	Matosinhos	1984
Tripeira				35	130	24			189	FFH	J. Santos	Paranhos	Porto	1986
Tripeira					66				66	INH		Vila do Conde	V. do Conde	1986
URBICCOPE	1987								158	CGD*	J. Gomes, Soc. de Const. do Cávado e	Madalena	V. N. de Gaia	1991
URBICCOPE				5	45				50	INH	Manuel da Silva Abreu e Magarinho Lda	Madalena	V. N. de Gaia	1991
URBICCOPE				43	21				64	INH	J. Gomes, Soc. de Const. do Cávado e	Madalena	V. N. de Gaia	1991
URBICCOPE				40	32				72	INH	Manuel da Silva Abreu e Magarinho Lda	Madalena	V. N. de Gaia	1992
VIP	1991								90			Canidelo	V. N. de Gaia	1998
Zona da Boavista	1985								242	FFH		Ramalde	Porto	1989
Total		17	213	3459	6784	753	5	1639	22179					

Fonte: INH – 1998, FENACHE – 1991/94, entrevista às cooperativas 1994/1999

* com bonificação de juros

Freguesias	Número de construções/Cooperativas	Nº de Fogos
Senhora da Hora	25	2951
Matosinhos	3	628
Leça da Palmeira	9	865
Stª Cruz do Bispo	1	128
Custóias	4	276
São Mamede Infesta	6	777
Perafita	1	37
TOTAL	**49**	**5 662**

ANEXO 2.

Objectivos da Entrevista Exploratória

Diretor da Federação Nacional de Cooperativas de Habitação**_Guilherme Vilaverde**

O objectivo da entrevista exploratória foi recolher a informação sobre as Cooperativas de Habitação e geral e especificamente na cidade de Matosinhos.

Perceber se existe um levantamento especifico sobre as Cooperativas de Habitação; A existência de documentos da evolução Cooperativa na cidade de Matosinhos; Qual a informação a nível de projetos de Arquitetura das Cooperativas de Habitação.

Objectivos da Entrevista Exploratória

Departamento de Arquitectura da Câmara Municipal de Matosinhos**_Arquitecto Paulo Bessa**

O objectivo da entrevista exploratória foi recolher a informação sobre a cidade de Matosinhos, a nível de Cartografia e documentos relativos a evolução urbana da cidade. Perceptiva do Arquitecto sobre a implantação da Cooperativas de Habitação na cidade de Matosinhos.

Objectivos da Entrevista Exploratória

Arquitecto responsável por a fomentação das Cooperativas de Habitação_ **Arquitecto Manuel Correia Fernandes**

O objectivo da entrevista exploratória foi recolher informação sobre as cooperativas efectuadas pelo Arquitecto em questão e constituir uma visão mais ampla sobre o movimento cooperativo num de vista arquitectónico e urbanístico.

Objectivos da Entrevista Exploratória

Diretor do Departamento de Arquitectura do Laboratório Nacional de Engenharia (LNEC)_ **Arquitecto António Baptista Coelho**

O objectivo da entrevista exploratória foi recolher informação e pistas sobre as cooperativas de habitação a nível Nacional. Obter pistas sobre a análise urbanística no que diz respeito as cooperativas de habitação.

ANEXO 3.

PERGUNTAS / RESPOSTAS

Matosinhos é uma cidade caracterizada pela forte implementação das cooperativas de habitação económica. O que pensa sobre esta questão?

R. O concelho de Matosinhos destaca-se no panorama nacional pelo seu pioneirismo e grande qualidade com que implantou e desenvolveu uma verdadeira revolução na satisfação às enormes carências habitacionais que a população enfrentava nos anos 70.

Para isso, foi decisivo o trabalho conjugado entre o Município e os cidadãos que se organizaram em prol de uma solução, tomando nas suas mãos a constituição e desenvolvimento de um forte movimento associativo, particularmente através das chamadas CHE's (cooperativas de habitação económica) e algumas AM's (associações de moradores).

Através de aquisição pelas próprias cooperativas de algumas importantes parcelas de terreno para construção, seguidas de uma política verdadeiramente activa de acompanhamento deste movimento por parte do Município, e através da cedência de muitos outros terrenos e também de apoio na realização das respectivas infra-estruturas urbanísticas, o sucesso alcançado por este movimento e esforço conjugado foi, á época, de tal forma extraordinário que rapidamente influenciou o surgimento de idênticos movimentos na área metropolitana, na região e no País, tirando em muitos casos partido da experiencia de Matosinhos.

A implementação em grande número pode ter contribuído para a transformação da Forma urbana da cidade?

R. Claro que este movimento e a sua capacidade e dinâmica empreendedora transformaram inequivocamente, de forma decisiva, o rosto de Matosinhos e sobretudo a sua qualidade urbanística e, determinantemente, a qualidade da satisfação residencial de cerca de 6 milhares de famílias, a custos compatíveis com as suas capacidades

económicas e que, por certo, de nenhuma outra forma poeriam ter alcançado o mesmo resultado.

O que pensa sobre a qualidade da implementação das Cooperativas e os níveis de conectividade introduzidos?

R: As cooperativas tiveram papel de relevo no próprio processo de democratização e estabilização do País a partir das transformações políticas, económicas e sociais decorrentes da Revolução de 1974.

A aprendizagem do associativismo, o exercício da cidadania e de uma prática de cultura de interesse pelo outro e de interesse geral, a articulação e activa cooperação das cooperativas com outros agentes da economia social e os competentes organismos do Estado, foram e são, também importantes marcas da qualidade do trabalho das cooperativas de habitação.

Também na própria concepção, produção e gestão de importantes equipamentos sociais (creches, infantários, salas de estudo, pequenos comércios locais, centros de dia e de apoio domiciliário a idosos e lares, culturais, recreativos, desportivos) as cooperativas geraram excepcionais laços de conectividade entre pessoas, entidades associativas diversas e poderes públicos, prestando hoje inestimáveis serviços não apenas aos seus membros mas também a comunidades envolventes, com uma relação de eficiência custo/benefício inigualável por qualquer outro sector de actividade.