



A Produção do Território: Formas, Processos, Designios

A evolução e persistência de um desígnio

O 'Plano Parcial do Campo Alegre', 1952-66

Silvia Cristina Teixeira Ramos ^{1*}

1 sramos@arq.up.pt

** Centro de Estudos de Arquitetura e Urbanismo – Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto*

Há cerca de meio século, o lugar do PNUM 2018 encontra-se em plano. A recuperação da intenção de construção da ponte da Arrábida, no início dos anos 30, havia-se traduzido num interesse renovado do Porto pelo lugar testa-de-ponte, a que se associou o investimento no seu planeamento. Em meados dos anos 50, o lugar já havia sido objeto de três planos parciais de urbanização e o ano de 1963 revelava um novo projeto aos portuenses – o 'Plano Parcial do Campo Alegre', concebido no âmbito do 'Plano Diretor da Cidade', sob consultadoria do arquiteto-urbanista francês Robert Auzelle.

O presente artigo propõe uma leitura possível sobre este Plano, atendendo especialmente à discussão dos propósitos e intenções que visou concretizar no quadro de circunstâncias, possibilidades, vontades e visão de futuro associados ao lugar no seu 'tempo longo', nomeadamente à discussão da estratégia de intervenção no conjunto dos planos parciais de urbanização desenvolvidos anteriormente para o Campo Alegre, sob responsabilidade dos arquitetos Giovanni Muzio, Fernando Távora e Januário Godinho.

Concluir-se-á que o 'Plano Parcial do Campo Alegre' não encontra paralelo no 'Plano Diretor da Cidade' pela moderna/contemporânea urbanidade que propõe, cruzando a circunstância local com conceitos sedimentados por Robert Auzelle e modelos conceituais de desenho da cidade experimentados, por exemplo, na Grã-Bretanha da década anterior. Aspirando cumprir um desígnio antigo, o 'Plano Parcial do Campo Alegre' persegue construir o Campo Alegre como monumental porta contemporânea do Porto, símbolo do progresso da cidade e da modernidade da sua sociedade.

A entrada contemporânea do Porto

Em 1963, no Porto, inaugura-se a ponte da Arrábida, a continuar a mais importante autoestrada do país e a ligar os montes da Arrábida e da Afurada.

Até então, a ponte Luiz I constituía a única possibilidade de acesso por sul à cidade, encontrando-se de há longa data identificada a insuficiência do seu tabuleiro na resposta eficiente às exigências do tráfego rodoviário e das vias na sua extremidade para garantir o seu escoamento¹.

A antevisão de que o desenvolvimento e o aumento da prosperidade do Porto conduziram à necessidade de um novo acesso do sul do país à cidade, na aproximação à sua linha de costa, aconteceu pela primeira vez em 1916, quando o engenheiro A.C. da Cunha Moraes apresentou a sua contraproposta ao plano de Barry Parker para o novo centro cívico do Porto², porta e átrio entrada

¹ MOP-JAE, 1963, p.9.

² Nonell, Távora, Domingues, 1994, p.144.

da cidade na área de influência da ponte Luiz I. Reconhecia-se a tendência da cidade se expandir para ocidente – atraída pelo mar e pela disponibilidade de espaço aberto – e a importância de se pensar num lugar que, no futuro, pudesse receber o seu novo centro, que acompanharia tal deslocamento. Propunha-se uma segunda travessia do rio Douro na Arrábida, que talvez pudesse vir a gerar, senão aquele novo centro, uma porta e átrio contemporâneos para a cidade.

A construção da ponte da Arrábida iniciou-se em 1956. No mesmo ano, o 'Plano Parcial de Urbanização do Campo Alegre – Futura Entrada da Cidade pela Ponte da Arrábida', entregue por Januário Godinho³, foi aprovado no que se refere à rede fundamental das comunicações à saída da ponte da Arrábida, enquanto nas demais alíneas se entendeu dever ser revisto⁴.

A urbanização do lugar no extremo norte da nova ponte – a sul da rua do Campo Alegre e entre os jardins Botânico e do Palácio de Cristal – converteu-se, então, num dos itens do 'Plano de Melhoramentos da Cidade do Porto'⁵, cuja elaboração se iniciou no mesmo ano. Ao objetivo de melhoramento das condições de habitação das classes socialmente desfavorecidas do Porto, associava-se a "urbanização da zona do Campo Alegre coordenada com a construção, pelo Estado, da nova ponte sobre o rio Douro e as respetivas artérias de acesso a incluir na rede de estradas nacionais"⁶. Aparentemente, ao Porto, era tão urgente resolver as deploráveis condições de habitação que o caracterizavam, quanto encontrar solução, formal e imagética, para a sua entrada contemporânea.

Para o desenvolvimento do 'Plano de Melhoramentos da Cidade' foi conseguida a colaboração, como urbanista-consultor da Câmara Municipal do Porto, do arquiteto e urbanista francês Robert Auzelle (1913-83)⁷. A intenção inicial era a de rever algumas das operações do 'Plano Regulador da Cidade do Porto' (1947-52), porém, com o desenvolvimento dos trabalhos, decidiu-se avançar para a elaboração de um 'Plano Diretor'⁸ (1957-64) e integrou-se nele a resolução do problema da urbanização do Campo Alegre. Para o lugar, à semelhança de outras zonas da cidade, como a avenida D. Afonso Henriques na continuação da ponte Luiz I ou a zona da Pasteleira na envolvente do Campo Alegre, havia que desenvolver um estudo de pormenor.

O 'Plano Parcial do Campo Alegre' [fig.1] foi apresentado na segunda exposição de divulgação do 'Plano Diretor da Cidade do Porto' à comunidade, em junho-julho de 1963⁹. Foi exposto em cinco peças desenhadas e numa maquete¹⁰. Do conjunto das peças desenhadas que compõem o processo do Plano apenas se identificou um aditamento setorial, de 1963¹¹. Localizaram-se a maquete¹² e

³ Ramos, 2017, p.219-266. Ramos, 2014, vol.1 p.635-644.

⁴ Porto, 1962, vol.3 p.20-21.

⁵ Porto, 1966, p.9.

⁶ Porto, 1966, p.9.

⁷ Porto, 1962, vol.1, p.7.

⁸ Porto, 1962, vol.1, p.8.

⁹ "O Porto de Amanhã: exposição do Plano Diretor da Cidade do Porto: átrio da Câmara Municipal do Porto", 1964, AHMP F-NP/CMP/7/5. Adota-se o título associado ao Plano na exposição para a sua designação neste artigo. Os únicos trabalhos publicados em que se encontrou referência à existência e enquadramento no 'Plano Diretor da Cidade do Porto' de um trabalho para o Campo Alegre foram: Pimenta, 1967, p.97; Gusmão, 1995, p.12-13 (atribuía-o a Januário Godinho). Os documentos do 'Plano Diretor da Cidade do Porto' publicados, estranhamente, não lhe fazem qualquer referência.

¹⁰ Porto, 1963, s.n.

¹¹ Arquivo de Luiz Cunha, cortesia do arquiteto Paulo Miranda. No arquivo profissional de Robert Auzelle, não se identificaram peças desenhadas ou escritas sobre este trabalho e nos arquivos municipais apenas foram localizadas fotografias da maquete. A experiência de investigação nestes últimos artigos mostra, contudo, que será possível que neles exista mais informação ainda não disponibilizada à consulta ou referenciada de forma incorreta.

¹² A 1 de julho de 2014, a maquete encontrava-se no átrio do 5.º piso do edifício dos Paços do Conselho do Porto, à guarda da Direção Municipal de Gestão da Via Pública.

conjuntos de fotografias que a retratam em 1963, no momento da exposição¹³, em 1966, em fase de posteriores estudos compositivos¹⁴, e em 1995, já em avançado estado de degradação¹⁵.

Cerca de 1963-64 e de 1966, percebeu-se ter estado ocupado com este estudo o arquiteto Luiz Cunha (1933-...)¹⁶. Talvez lhe estivesse atribuído o papel de responsável pela urbanização do Campo Alegre, a quem cabia o domínio da informação topográfica, económica e social existente sobre o lugar – base para o equacionar de um conjunto de soluções possíveis por Robert Auzelle –, e a orientação do detalhar do seu desenho em duas ou três alternativas¹⁷.

A exposição 'O Porto de amanhã' revelou a todos os portuenses que, à cidade, não bastava resolver a organização do Campo Alegre como área de expansão residencial, importava potenciar a sua condição de testa-de-ponte, dotando-o de forma e imagem capazes de representar o Porto e afirmar a sua importância no território nacional.

A ponte da Arrábida simbolizava uma nova modernidade que convocava o esforço de conceção de uma outra ideia de cidade, a marcar a nova escala do Porto e a reafirmar a sua condição de centro regional. Em sintonia, o 'Plano Parcial do Campo Alegre' propunha-se a inventar cidade no lugar, com certa expressão de manifesto quando contraposta ao tecido urbano tradicional, que predominantemente caracterizava o Porto, e com certo impulso para a utopia, nas circunstâncias nacionais contemporâneas.

1. A autoestrada e o emissor de radiotelevisão

Na extremidade da ponte da Arrábida, o 'Plano Parcial do Campo Alegre' assistia à construção do nó viário projetado por Januário Godinho, à luz das mais modernas experiências de traçado rodoviário norte-americanas, de Detroit e Ohio¹⁸. Este prolongava a autoestrada de sul em direção ao norte do país e possibilitava, simultaneamente, o desvio em direção ao centro tradicional da cidade.

No 'Plano Parcial do Campo Alegre', este nó serve a ideia de centro contemporâneo – ponto de máxima acessibilidade, que contraditoriamente vê comprometido o seu valor pelas extensas superfícies dedicadas ao trânsito rápido. No sentido de o resolver, o Plano aposta na integração do nó e da autoestrada na organização geral do Campo Alegre. Propõe associar-lhes, enquanto ícones contemporâneos da indústria rodoviária, os mais atuais ícones da indústria das telecomunicações, como via acontecer, por exemplo, em Brasília¹⁹. O resultado é um conjunto de caráter monumental que tem, como eixo principal, o tabuleiro da ponte e, como remate, uma estrutura vertical de caracterização plástica especial.

¹³ "Maqueta da zona do Campo Alegre", 1963. AHMP F-NP/CMP/7/326, F-NP/CMP/7/333. Uma delas publicada em: Pimenta, 1967, p.97.

¹⁴ "Urbanização da zona do Campo Alegre: maqueta", 1966, AHMP F-NP/CMP/7/732-734, 737-748.

¹⁵ Gusmão, 1995, p.12 (acesso à fotografia original por cortesia do Dr. Paulo Gusmão). Por comparação com fotografias antigas, detetou-se a falta de vários elementos edificados e de revestimento vegetal e a disposição em posição errada de, pelo menos, um edifício fundamental ao entendimento da proposta.

¹⁶ O nome Luiz Cunha aparece indexado ao Campo Alegre num desenho parcial datado de 1963 (Arquivo de Luiz Cunha, cortesia do arquiteto Paulo Miranda), num conjunto de imagens reproduzidas ("Reproduções do Arquiteto Luiz Cunha", 1963-64, AHMP F-NP/CMP/7/304 e F-NP/CMP/7/45,46,47) e numa nota de Robert Auzelle sobre a urbanização do Campo Alegre ("Mission au Porto" – "Compte rendu de l'entretien avec Monsieur Almeida d'Éça et Monsieur Távora (...)"), 1968, Fonds Robert Auzelle, s/cota).

¹⁷ AUZELLE, 1960, p.161-172.

¹⁸ Ramos, 2017, p.235-241.

¹⁹ AHMP F-NP/CMP/7/47

O 'Plano Diretor' destina o espaço no interior dos lancetes do nó a equipamentos ou serviços públicos ou de interesse público²⁰. No interior do lancete poente, integra o Estádio Universitário no domínio público, convertendo-o num dos grandes núcleos de desporto da cidade – a Zona Desportiva da Arrábida²¹. Em contraponto a esta zona, o 'Plano Parcial do Campo Alegre' destina os terrenos, propriedade do Estado de que a Universidade havia desistido²², no interior do lancete nascente do nó ao Emissor Regional do Norte e completando o conjunto, no terreno entre eles, ponto de confluência dos enfiamentos visuais da Autoestrada do Norte, da Via de Cintura Interna e do desvio para o centro tradicional da cidade, em se localizara o 'monumento' de Januário Godinho²³, posiciona respetiva antena/torre emissora de radiotelevisão.

O emissor é um edifício de grande escala e construção maciça, de formas volumétricas sobrepostas, para o qual o arquiteto Rodrigues Lima virá a elaborar uma planta de localização em fase de esboço²⁴. A torre é desenhada tendo como referência as contemporâneas de Hannover – VW Tower, 1958-59 –, de Rotterdam – Euromaster TV Tower, 1958-60 – e de Brasília – 1965-67²⁵. Apresenta composição tripartida, com base circular de vários pisos, coluna de silhueta e altura sem equivalente no conjunto e coroamento na forma de fina patela circular, sobre a qual se eleva a antena. É provável que o Plano a pense como miradouro capaz de oferecer uma ampla panorâmica sobre o Porto e Vila Nova de Gaia, o que explica o investimento no desenho do espaço público em seu redor. Sobre uma superfície relevada, arborizada, o Plano define um percurso que contorna a torre e remata numa pequena praça de receção de forma orgânica.

A Emissora Nacional de Radiodifusão estava instalada na rua Guerra Junqueiro, num terreno pertencente ao Estado, cujo arranjo urbanístico se encontrava condicionado e que não oferecia possibilidade à expansão do equipamento²⁶. A sugestão da sua deslocação para a zona sul do Campo Alegre responde à necessidade de encontrar uma localização mais adaptada e eficiente ao equipamento, mas, simultaneamente, à vontade de dotar de densidade e significado a passagem da Autoestrada do Norte pela cidade. Os programas do emissor e antena juntamente com o programa da autoestrada, sendo fundamentais ao funcionamento de qualquer cidade contemporânea, representam a capacidade extraordinária do Porto se ligar a Portugal e ao Mundo pelos mais modernos sistemas rodoviários e pelas mais avançadas tecnologias de comunicação. Eles personificam o monumento que comemora o 'Porto de amanhã'²⁷, cuja construção a ponte da Arrábida inaugurou [fig.2].

2. O conjunto articulado de edifícios de serviço público

O 'Plano Diretor da Cidade do Porto' associa, ao espaço reservado a serviços públicos ou de interesse público à saída da ponte da Arrábida o centro cívico e comercial do Campo Alegre²⁸. Implanta-o simétrico àquele espaço de serviços, relativamente à via que vinda do centro tradicional da cidade remata na antena emissora de radiotelevisão. O Plano deveria considerar que, de um ponto de vista

²⁰ Porto, 1962: vol.2 "Plano Diretor da Cidade" p.4.

²¹ Porto, 1962: vol.1 p.7.1.3.1.

²² "Radiodifusão portuguesa, EP – Emissor Regional do Norte – Terreno de Implantação", 1981, ADUP-REIT po-1193.0006.

²³ Ramos, 2017, p.253.

²⁴ "Emissor Regional do Norte – Esboço – Planta de Localização", s/data, ADUP-REIT po-1193.0006-1193-01.

²⁵ "Reproduções do Arquiteto Luís Cunha", 1963-64, AHMP F-NP/CMP/7/304 e F-NP/CMP/7/45,46,47.

²⁶ "Radiodifusão Portuguesa, EP – Terreno de Implantação" – Correspondência, 1981, ADUP-REIT po-1193.0006.

²⁷ Porto, 1963, s.n.

²⁸ Porto, 1962, vol.2 "Plano Diretor da Cidade" p.4.

arquitetónico-visual, o parque urbano proposto por Januário Godinho²⁹, pela importância que atribuía ao verde e ao descongestionamento, não concordava com a imagem 'urbana' de centro que o nó da ponte da Arrábida potenciava construir no Campo Alegre, preconizando, ao invés, a densificação do conjunto e o evitar da dispersão de atividades por centros secundários (à exceção das escolas primárias³⁰).

O 'Plano Parcial do Campo Alegre', no sentido da obtenção do máximo impacto visual do centro do lugar, aposta em edificação compacta e circulação pedonal confinada para a sua urbanização num raio de cerca de 2500m em torno da antena emissora de radiotelevisão.

O Plano idealiza os centros cívico e comercial como um único edifício a que se associa o centro religioso, aproximando-se do novo ponto nevrálgico do Campo Alegre. O edifício dos centros cívico e comercial é composto por uma base de construção maciça, área de implantação superior a 10 250m² e vários pisos, sobre os quais se organiza uma praça de forma irregular, edificada a norte, poente e sul e aberta a nascente. O centro religioso, ainda que volumetricamente dissociado integra-se na composição, implantando-se fronteiro ao lado poente-norte da praça, com o seu campanário a eixo do vazio que lhe permite o acesso, alinhado com um dos dois espelhos de água quadrangulares que organizam o espaço público.

Reforça a ideia de centro, uma rede de circulação pedonal de funcionamento independente e sobreposto à rede de circulação viária ao nível do solo. Este percurso, à cota da praça, comunica entre si as valências cívica, comercial e religiosa do centro do Campo Alegre e prolonga-se ao Emissor Regional, contemplando uma possibilidade de variação de sentido e de descida à cota baixa, a ligar ao espaço público na envolvente da antena emissora de radiotelevisão. Esta rede de circulação pedonal contempla, ainda, a comunicação da praça com o edifício de habitação plurifamiliar que se avista no enfiamento do seu lado nascente; talvez conduza a uma secção em que se organizam funções de comércio e serviços.

Ora, implantado ao longo do planalto do Campo Alegre, no alto da encosta do rio, a conter o seu centro cívico e a implicar o sistema rodoviário rápido, o conjunto articulado de edifícios de grande dimensão e programas múltiplos funciona como mais um símbolo da identidade do lugar, que responde à vontade de fortalecer a sua imagem e importância, tanto visual como funcional. Lembrem-se projetos contemporâneos de novas centralidades, como o Barbican Center, ainda que a solução para o Campo Alegre seja mais modesta, menos arrojada e efetiva.

3. O edifício de habitação plurifamiliar longo

Apesar da dedicação que coloca no desenho de um centro de alta densidade, certamente com estacionamento incluído e integrado no nó da Autoestrada do Norte, na Arrábida, o 'Plano Parcial do Campo Alegre' responde, na linha dos planos que o antecederam (da responsabilidade de Giovanni Muzio, Fernando Távora e Januário Godinho), essencialmente, a um programa habitacional³¹. Resolve-o, tal como fez Fernando Távora, procurando maximizar o impacto da imagem urbana daquele novo centro que propõe à saída da ponte da Arrábida.

²⁹ Ramos, 2017, p.242-253. Ramos, 2014, vol.1 p.635-644.

³⁰ Porto, 1962, vol.2 "Plano Director da Cidade" p.4.

³¹ "Mission au Porto" - "Compte rendu de l'entretien avec Monsieur Almeida d'Eça et Monsieur Távora (...)", 1968. Fonds Robert Auzelle, s/cota.

O edifício de habitação plurifamiliar proposto na continuidade da praça central do Campo Alegre, a completar a estrutura edificada que compõe o seu centro, ocupa a totalidade do planalto. Garantindo o total aproveitamento do território disponível³² (em todas as suas dimensões) e, simultaneamente, a continuidade dos elementos que desenham o espaço público (vias locais, caminhos e relvados), o 'Plano Parcial do Campo Alegre' compõe este edifício ao longo do eixo longitudinal do planalto, pela repetição de uma série de formas tipo Y ampliadas; o seu rés-do-chão é vazado, pontuado por 'pilotis'; e o seu número de pisos é variável (entre os 5 e os 7), cumprindo o critério de insolação aplicável³³. O volume resultante é de múltiplas frentes, caracterizadas por diferentes orientações solares e enquadramentos. A sua imagem sintética pelo lado sul, à ponte da Arrábida, é a de um edifício composto por um conjunto de lâminas facetadas, implantadas sensivelmente no sentido norte-sul e articuladas por um volume transversal. Pelo lado norte, à rua do Campo Alegre, a sua imagem é de um volume contínuo, ondulante, que conforma uma série de reentrâncias de espaço público que dilatam o espaço da rua, contrariando o seu tradicional desenho em 'corredor'.

O 'Plano Parcial do Campo Alegre' parece ter como vontade exponenciar a intensidade urbana da rua do Campo Alegre, continuando e atualizando a antiga intenção de Arménio Losa e Cassiano Barbosa (1959-63)³⁴. Esta vontade lê-se no associar à dilatação do espaço público da rua a sua multiplicação em altura, na forma de espaçosas galerias. Estas, para além de sistema de acesso aos apartamentos, são potenciais espaços animados por uma série de atividades quotidianas, que expostas ao espaço público da rua integram o espetáculo de movimento de que é palco.

A opção pela galeria exterior como sistema de acesso aos edifícios de habitação, em detrimento do corredor interno (de Fernando Távora no Campo Alegre), constitui prática relativamente corrente no Porto durante os anos 50 e 60. Já a proposta de um edifício de tão grandes dimensões em galeria sob a fachada foi, muito provavelmente contaminada pelo debate disciplinar internacional, nomeadamente, sobre os 'padrões de habitação humana'. Por exemplo, no projeto para Golden Lane, de 1952, Allison e Peter Smithson haviam proposto um novo conceito de associação humana, que tomava a forma de uma superestrutura gerada pela multiplicação da peça elementar que era o bloco plurifamiliar, e o novo conceito de *street-in-the-air*.

4. A habitação de baixa densidade

A imagem de centro compacto com que se desenha o planalto do Campo Alegre é reforçada pelo tipo de urbanização que se elege para construir a encosta – a baixa densidade e a fragmentação, já experimentadas em sintonia com as características do relevo, mas com um uso do solo mais eficiente e rentável do que nos planos anteriores.

O 'Plano Parcial do Campo Alegre' considera, como principal elemento de estruturação da encosta, a Via Panorâmica, em construção a meia cota. Integra-a, com pontuais acertos, num esquema 'circulatório' de vias de 'sentido único', tal como preconizado pelo 'Plano Diretor' para outras zonas da cidade³⁵. Neste sentido, o 'Plano Parcial do Campo Alegre' associa à Via Panorâmica uma nova artéria, a sul-nascente, destinada a servir o sentido de trânsito oposto à primeira e a criar novas frentes

³² Conforme o 'Plano Diretor da Cidade' aconselhava (Ponto, 1962, vol 1 p.7.1.2.1).

³³ Ponto, 1962, vol.2 "Regulamento do Plano Diretor da Cidade. Definição da altura dos edifícios" p.1.

³⁴ Ramos, 2017, p.264-265.

³⁵ "Plano Parcial de Urbanização da Zona da Pasteleira", Memória Descritiva, 1957. DGOTDU, s/cota.

de urbanização. A partir destas vias, traçam-se um conjunto de 'vias de serviço' em 'cul-de-sac', destinadas ao estacionamento e ao acesso aos edifícios de habitação³⁶.

Para norte da Via Panorâmica, o 'Plano Diretor' recomenda a implantação de habitação plurifamiliar. Estando a encosta numa situação em que começa a ganhar declive, e o edifício plurifamiliar longo imediatamente a norte, o 'Plano Parcial do Campo Alegre' propõe construir, em cada um dos pequenos sítios que a modulação natural do terreno conformava, pequenos edifícios de habitação plurifamiliar, de características formais intrinsecamente relacionadas com a sua superfície de implantação. Dos poucos aspetos que partilham, destaca-se a implantação independente do sistema viário, no centro de terrenos públicos ajardinados e a elevação sobre 'pilotis', de modo a garantir a continuidade do verde ao longo de todo o território disponível, conforme o 'Plano Diretor da Cidade' recomendava para a área. Atravessam-na um conjunto pontual de percursos pedonais transversais e pontuam-na a arborização preexistente, que se conserva.

Para sul da Via Panorâmica, o 'Plano Parcial do Campo Alegre' projeta habitação unifamiliar, conforme o "Plano Diretor" preconiza³⁷. Divide a sua superfície em lotes, de forma e dimensão sensivelmente equivalentes (constitui exceção o lote de uma das duas escolas primárias que o "Plano Diretor da Cidade" previa na área); faz corresponder a cada lote um soalco de forma geometrizada; ao centro de cada lote implanta um edifício de habitação unifamiliar e envolve-o por jardim.

Embora constituindo exceção ao programa residencial, integra-se no princípio de composição da encosta, o equipamento panorâmico que persiste, desde o Plano de Fernando Távora, no prolongamento do centro do Campo Alegre ao Monte do Bicalho.

5. A ponte e a torre

O 'Plano Parcial do Campo Alegre' recorre à torre de habitação plurifamiliar exclusivamente em torno do centro do Campo Alegre para o enquadrar e repor o seu limite por entre a vegetação envolvente. O Plano desenha a antena emissora de radiotelevisão sobre fundo arborizado, composto pela Zona Desportiva da Arrábida e pelos jardins Botânico e da casa Burmester que, conforme as diretrizes do 'Plano Diretor da Cidade do Porto', conserva e integra no domínio público³⁸. A construir este cenário, o 'Plano Parcial do Campo Alegre' implanta torres nos lotes adjacentes àqueles jardins, por poente e nascente, e a sul da zona desportiva, em situação avançada sobre o rio, no ponto em que o rochedo da Arrábida se aproxima da máxima altitude.

Para esta torre específica, que talvez cumpra funções que extravasam a habitacional, o 'Plano Parcial do Campo Alegre' estuda diferentes variantes de desenho. Em 1963, apresenta a torre isolada, de planta simplificada e altura semelhante às demais³⁹. Em 1966, em duas variantes, pondera associar-lhe elementos edificados de escala inferior, complexificar a sua planta e incrementar significativamente a sua altura⁴⁰. Deveriam justificar estas opções, questões de composição da paisagem do Campo Alegre, não só quando contemplada dos enfiamentos viários terrestres – a ponte da Arrábida, a Via de Cintura Interna e a via para o centro tradicional da cidade –, mas também, e sobretudo, quando observada do rio imediatamente antes da sua foz. A torre de forma mais complexa

³⁶ "Plano Parcial de Urbanização da Zona da Pasteleira", Memória Descritiva, 1957. DGOTDU, s/cota.

³⁷ Porto, 1962, vol.2 "Regulamento do Plano Diretor da Cidade. Definição da altura dos edifícios" p.1.

³⁸ Porto, 1962, vol.2 "Plano Diretor da Cidade" p.4.

³⁹ "Urbanização da zona do Campo Alegre: maquete", 1963, AHMP F-NP/CMP/7/742, 748, 740.

⁴⁰ "Urbanização da zona do Campo Alegre: maquete", 1963, AHMP F-NP/CMP/7/743, 738, 746, AHMP F-NP/CMP/7/744, 739, 745.

e altura mais elevada parece repor sobre a margem do Douro a presença e importância da antena emissora de radiotelevisão, remetida para um plano distante. Contraposta à ponte, talvez o 'Plano Parcial do Campo Alegre' as imaginasse – torre e ponte – como o conjunto que simboliza o Porto sobre a frente marítima do seu território e reconstrói a sua mais antiga porta de ligação ao vasto oceano [fig.3].

O desígnio de porta do Campo Alegre

No âmbito do 'Plano Diretor da Cidade', o 'Plano Parcial do Campo Alegre' não encontra paralelo. Embora entre ele e as outras zonas da cidade, próximas, que o 'Plano Diretor' pormenorizou se possam identificar programas comuns (como o de novas unidades residenciais com equipamentos de apoio) e princípios de desenho partilhados (como o sistema 'circulatório' de vias de 'sentido único'), a dimensão urbana de que se dota o Campo Alegre, justificada pela sua circunstância de testa-de-ponte da Arrábida, não possui equivalente. O conjunto é desenhado com um protagonismo e uma projeção que extravasam o âmbito do lugar, servem a região e projetam o Porto no território nacional. Foi prática corrente nos Planos Parciais do Campo Alegre, até à década de 60, a associação ao lugar da condição de nova (moderna/contemporânea) porta e silhueta do Porto, na extremidade da ponte da Arrábida, em contraponto com sua porta e silhueta tradicionais, na extremidade da ponte Luiz I.

No início dos anos 40, Giovanni Muzio confrontado com a encomenda de desenho dos centros na extremidade de cada uma das pontes, afirmou-os pares, ainda que o primeiro fosse dotado de valor histórico/patrimonial e o segundo lhe contrapusesse a realidade da cidade contemporânea construída *ex-novo*. Para cada caso, desenhou, em sequência, uma 'praça de chegada' aberta ao rio, uma 'avenida' a prolongar o eixo da ponte e uma 'praça cultural' com uma torre campanário a rematar o enfiamento do seu tabuleiro⁴¹.

No final daqueles anos, Fernando Távora ocupado do desenho do Campo Alegre, num momento em que aumentam a intensidade e a velocidade do trânsito na ponte da Arrábida, persistiu convicto de que o seu extremo continuava a ser lugar para um importante centro cívico. Desenhou-o em oposição ao centro tradicional da cidade. No centro da rotunda que distribui o trânsito à saída da ponte da Arrábida, posicionou uma peça escultórica figurativa de escala compatível com a circulação viária rápida; adjacente implantou uma grande 'praça' com edifícios de equipamentos, escritórios e serviços a conformar o seu espaço central; e na sua continuidade organizou um conjunto de unidades de habitação a conformar a imagem moderna de uma sequência de 'torres' ou de 'arranha-céus', à vista de quem atravessava a ponte da Arrábida⁴².

Por sua vez, em meados dos anos 50, Januário Godinho, embora entendendo que as testas de ponte não eram os locais mais adequados para se fixarem com a necessária amplitude centros de grande importância, continuou a sinalizar a aproximação de sul à cidade com um 'monumento'. Associado, concentrou em torno do nó da Arrábida uma série de equipamentos culturais, desportivos e recreativos, não só municipais, mas também estatais, e implicou todo o conjunto num dos mais importantes parques urbanos da cidade, a construir a nova fachada sul do Porto, densamente arborizada.

⁴¹ Ramos, 2017, p.135-178.

⁴² Ramos, 2017, p.179-218.

Chegados aos anos 60, o 'Plano Parcial do Campo Alegre' regressa às ideias de construção de um grande centro no lugar, desvinculado do sistema viário rápido, mas intimamente relacionado com o eixo da ponte da Arrábida, significativo no âmbito da cidade, mas especialmente na região norte do país. Na travessia da ponte da Arrábida, o desenho do remate do seu tabuleiro está no caminho da síntese máxima do 'monumento útil' a que aspirava Januário Godinho, do superar efetivo do zonamento funcional que havia caracterizado o Campo Alegre e da sua composição como uma estrutura edificada única, de elevada densidade e dominante horizontal, sem especiais dissonâncias alométricas.

Surpreendentemente, o conhecimento do 'tempo longo' do Campo Alegre releva-nos que a ideia de fazer do lugar símbolo da cidade encontra um nó de continuidade num tempo muito recuado. No século XIV, quando o rio Douro constituía a principal via de acesso ao Porto e os montes da Arrábida e da Afurada estreitavam o seu curso imediatamente antes da saída para o oceano, existiu o projeto de construir, no sopé daqueles montes, duas torres fronteiras e entre elas colocar uma corrente. O conjunto, reinterpretando a porta geográfica que aqueles montes conformavam, deveria servir para controlar e proteger a aproximação à cidade e ao mesmo tempo para afirmar o poder do Porto sobre o território em posição avançada, projetando, sem fronteiras, o seu poder e importância⁴⁵.

Acompanhando os tempos, quando o acesso privilegiado à cidade transita de fluvial a rodoviário e as suas novas e mais importantes áreas de expansão urbana se transferem da cota baixa para a cota alta, os Planos Parciais de Urbanização desenvolvidos para o Campo Alegre transportam a condição de porta do sopé do monte da Arrábida para o seu alto e, à chegada aos anos 60, o 'Plano Parcial do Campo Alegre' desmultiplica-a em dois níveis, como que voltando a atribuir importância ao rio na aproximação à cidade.

Do 'Plano Parcial do Campo Alegre', tal como havia acontecido com os de Giovanni Muzio e de Fernando Távora, nada resultou construído. A capacidade económica do Município não foi suficiente para garantir a aquisição dos terrenos indispensáveis ao exercício daquela que era a sua vontade. Consequentemente, nos últimos anos de 60, o Porto persiste na expectativa de um novo plano de ação que construa, com forma e imagem atualizadas, a sua porta contemporânea.

O 'Plano Parcial do Campo Alegre', ainda que não concretizado, constituindo um caso particular de transformação urbana, apenas localmente conhecido e de formas miscigenadas, incidindo, ao mesmo tempo, sobre o desígnio do lugar e sobre teorias e utopias estabelecidas, constituirá um repositório de temas de desenho da cidade que persistirão no tempo relevantes à conceção de novas realidades morfológicas, simultaneamente, locais e universais. A realidade que imaginou servirá, nomeadamente, Fernando Távora, quando voltar a desenhar o Campo Alegre.

⁴⁵ Ramos, 2017, p.31-39.

PNUM2018: A Produção do Território: Formas, Processos, Desígnios.
A evolução e persistência de um desígnio. O 'Plano Parcial do Campo Alegre', 1952-66. Sílvia Ramos

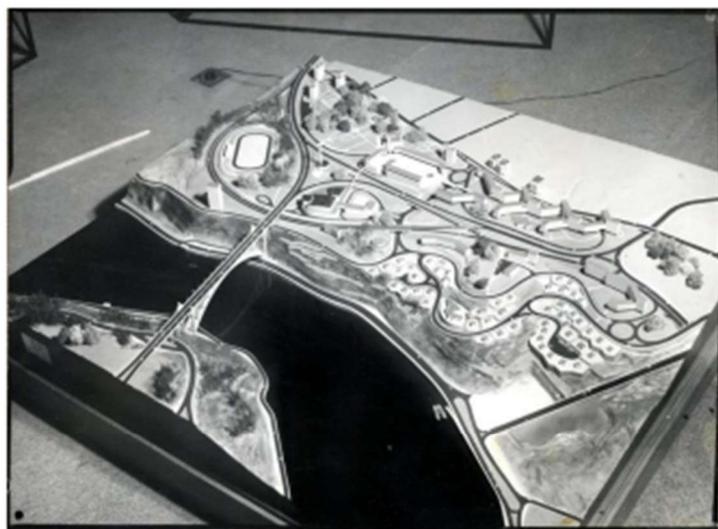


Fig. 1 – 'Plano Parcial do Campo Alegre', maquete, vista de conjunto. Fonte: AHMP F-NP/CMP/7/333.



Fig. 2 – 'Plano Parcial do Campo Alegre', maquete, vista de sul – ponte da Arrábida. Fonte: AHMP F-NP/CMP/7/744.

PNUM2018: A Produção do Território: Formas, Processos, Desígnios.
A evolução e persistência de um designio. O 'Plano Parcial do Campo Alegre', 1952-66. Sílvia Ramos



Fig. 3 – 'Plano Parcial do Campo Alegre', maquete, nascente – estuário do rio. Fonte: AHMP F-NP/CMP/7/745.