

HABITAÇÃO EM MASSA PARA A CLASSE MÉDIA ENTRE A CIDADE E O SUBÚRBIO: O CASO DA QUINTA DAS LAVADEIRAS

MIDDLE-CLASS MASS HOUSING BETWEEN CITY AND SUBURB: THE CASE OF QUINTA
DAS LAVADEIRAS

Mónica Pacheco  0000-0002-4131-5741

RESUMO Em meados da década de 1950, milhares de pessoas abandonavam as zonas rurais do interior português rumo à capital em busca de melhores condições de vida. O crescimento populacional nos seus territórios periféricos aumentava assim exponencialmente, em particular no limite norte, com um enorme impacto nos fluxos de tráfego pendular e na especulação imobiliária, afetando uma classe média emergente, ignorada pelo Estado, explorada e orientada para a economia de mercado. À margem das narrativas da alta cultura, estes lugares encarnaram a imagem dos maiores males da ortodoxia do urbanismo moderno: o carácter anónimo da vida (sub)urbana, da habitação em massa e da autoestrada. O seu estudo tem sido ignorado e, consequentemente, uma parte importante do tecido da cidade. Recorrendo a material de arquivo não publicado, filmes e notícias de época, este artigo reconstrói a história do conjunto urbano da Quinta das Lavadeiras na Calçada de Carriche, a porta norte de Lisboa, desenvolvido durante os anos 1960 por promotores privados. O cruzamento da informação relativa ao projeto, sua construção e respetivo impacto na paisagem, na sua condição intermédia, entre o rural e a fé no progresso urbano, entre centro e subúrbio, entre classes sociais, permite uma reflexão crítica sobre o divórcio entre o debate teórico e a construção de uma contra-arquitetura promovida por empresas de construção que atuaram nestes territórios expectantes, definindo-os.

PALAVRAS-CHAVE Habitação em massa; megaestrutura; periferia; classe média; Quinta das Lavadeiras; Thébar Frederico.

SUMMARY In the mid-1950s, millions of people left the rural areas of the Portuguese interior. They came to Lisbon in search of new and better living conditions. The population growth in the peripheral territories of the capital started to increase exponentially, completely changing its landscape, particularly on the northern fringe, with a huge impact on commuter traffic flows and property speculation, affecting an emerging middle class that was ignored by the state and exploited by an economically-driven market. Outside the narratives of high culture, these places have progressively embodied the image of postmodernity's greatest evils: the anonymous character of (sub)urban life, mass housing and the 'motorway'. Their study has been overlooked and, consequently, an important part of the city's fabric. Using unpublished archival material, films and period news, this article reconstructs the history of the urban ensemble of Quinta das Lavadeiras on Calçada de Carriche, Lisbon's northern gateway, developed during the 1960s by private developers. The crossing of information regarding the project, its construction and its impact on the landscape, in its intermediate condition, between rural and faith in urban progress, between centre and suburb, between social classes, allows a critical reflection on the divorce between the theoretical debate and the construction of a counter-architecture promoted by construction companies that acted in these expectant territories, defining them.

KEYWORDS mass housing; megastructure; periphery; middle class; Quinta das Lavadeiras; Thébar Frederico.

Persona de contacto / Corresponding author: monica.pacheco@iscte-iul.pt. Departamento de Arquitectura e Urbanismo do ISCTE-IUL, Lisboa. Portugal.

INTRODUÇÃO

A partir dos escombros das duas Grandes Guerras, o movimento moderno encontrou o terreno fértil para se expandir enquanto narrativa urbana. Em 1953, a habitação em massa protagonizou o 9º Congresso Internacional de Arquitectura Moderna (CIAM), em Aix-en-Provence reivindicando uma “arquitetura para o povo”. O conceito de “habitat pour le plus grand nombre” (habitação para o maior número), originalmente direccionado para os moradores das “bidonvilles” das cidades dos “países em desenvolvimento” francófonos, foi proclamado como forma de resolver o problema habitacional em França. Inspirando a arquitetura de uma Europa em processo de modernização, esteve na base de políticas públicas e programas de habitação social desde a Segunda Guerra Mundial.

Embora Portugal não tenha participado naquela, e apesar do desfasamento entre teoria e prática, em parte devido ao regime político que se vivia no país, aquele discurso contagiou a arquitetura do quotidiano da classe média, promulgada pelo sector privado e responsável pelas grandes transformações e processos de expansão de áreas metropolitanas da última metade de século.

O facto tem sido negligenciado pela historiografia e excluído da maioria dos importantes debates teóricos.

Sem espaço para a sua própria conceptualização, o lugar intersticial entre o centro e a periferia, entre a cidade e o campo, tornou-se assim paradigmática da versão portuguesa da paisagem desolada, com a sua avenida pós-moderna, capitalista, desenhada para o automóvel. Esta é justamente a circunstância do presente caso de estudo. Entre a erudição dos projetos para a habitação social e daqueles para a burguesia, a cidade de classe média, particularmente a que não foi concebida para ser apoiada pelo Estado social, desenvolvida pelo sector privado e pela lógica de mercado, responsável pela narrativa subjacente ao nosso (outrora) subúrbio, foi ignorada pelo *status quo*.

Durante a década de 1960, quando o sector privado começou a tomar conta do Estado social em quase todo o lado, obliterando assim as ambições morais da arquitetura, tornou-se evidente o paradoxo de reivindicar uma ‘arquitetura para o povo’ orientada para a economia de mercado. O presente caso de estudo debruça-se sobre o complexo habitacional para a classe média da Quinta das Lavadeiras, desenvolvido pelo sector privado nos arredores de Lisboa, relegado para uma condição menor, não obstante ser paradigmático da forma como os princípios da arquitetura moderna foram absorvidos por estas realidades diferentes e complexas. Neste artigo, argumentar-se-á que a “habitação para o maior número” na

periferia das cidades, apesar de ter sido ignorada -e até repudiada- deixou uma marca indelével no seu território, quer física quer simbólica, em linha com uma discussão internacional mais ampla, publicada em revistas especializadas desde os anos 1950.

POLÍTICA DE EXPANSÃO E INFRAESTRUTURAÇÃO DA CIDADE

O país testemunhou um processo gradual de migração do interior rural para as zonas urbanas desde meados do século XIX. Por volta dos anos 1930, este tinha-se tornado particularmente relevante em Lisboa, sendo que em 1960 o número de pessoas que viviam na capital havia quadruplicado, com a cidade a representar aproximadamente 10% da população do país¹.

Este rápido aumento demográfico exigiu necessariamente políticas de obras públicas e estratégias de planeamento que antecipassem e controlassem de forma organizada a expansão da cidade. A ideia de uma estrutura radio-concêntrica começou por ser definida pelo arquiteto paisagista francês Jean-Claude Nicolas Forestier (1861-1930) e mais tarde desenvolvida pelo urbanista russo-francês Étienne de Gröer (1882-1974) durante a sua estadia em Portugal entre 1938 e 1940. Em 1938, o então Presidente da Câmara de Lisboa e Ministro das Obras Públicas de Portugal, Duarte Pacheco (1900-43), convidou De Gröer para trabalhar com os serviços técnicos da Câmara a fim de desenvolver um plano, que uma década mais tarde culminou no Plano Geral de Urbanização e Extensão de Lisboa (PGUEL). O plano dividia a cidade em diferentes sectores com uma série de artérias principais que regulariam o seu crescimento integrando as zonas rurais adjacentes numa grande operação de expropriação -cerca de um terço da área do concelho foi apropriada- e ligariam a cidade à margem sul do rio Tejo. Este plano definia os novos limites da cidade e incluía a construção de um aeroporto, uma zona industrial e uma ponte que, juntamente com a rede rodoviária radio-concêntrica, iria aliviar a centralidade do núcleo da

cidade e organizar densidades populacionais decrescentes desde o centro até à periferia através do eixo Avenida António Augusto de Aguiar - autoestrada Lisboa/Porto (figura 1).

Durante as décadas de 1950 e 1960, o aumento da industrialização verificou-se intensificou a pressão urbana já de si particularmente alta na periferia norte de Lisboa. Apesar dos esforços municipais para implementar estratégias reguladoras, os fluxos de tráfego pendular foram extremamente impactantes. As políticas públicas dos anos seguintes centraram-se sobretudo na produção de habitação social e de infraestruturas territoriais, justamente dos principais sistemas de comunicação (metropolitano, aeroporto, ponte sobre o Tejo e, de 1962 a 1966, a autoestrada do Norte), que eram também necessárias para atrair o investimento privado -o objetivo primordial da estratégia de intervenção urbana na cidade de então².

O PROBLEMA DA HABITAÇÃO EM PORTUGAL

O XXI Congresso Internacional de Habitação e Urbanismo de 1952, que teve lugar em Lisboa, atraiu delegados de inúmeros países de todo o mundo (europeus, EUA, Brasil, África do Sul, Japão e Israel) e organizações internacionais como as Nações Unidas. Neste, "O Problema da Habitação em Portugal"³ foi apresentado como uma questão de adequação dos meios financeiros disponíveis das famílias para arrendamento e os seus hábitos de acordo com a sua classe social e profissão (a. edifícios de renda livre para as classes sociais mais altas; b. edifícios de renda limitada para os proprietários de pequenas empresas e profissionais liberais; c. edifícios de renda económica para trabalhadores especializados e empregados; d1. casas de renda reduzida e d2. casas de renda mínima, construídas com subsídios do Estado e do fundo de desemprego, para trabalhadores manuais não especializados com recursos limitados e para as famílias dependentes de trabalho irregular). Com base em referências estatísticas definiam-se (I) a dimensão de cada grupo e as suas necessidades imediatas; (II) se-

1 De acordo com os Censos de 1960, neste ano a população residente na cidade de Lisboa era de 802.230 habitantes, contrastando com os 190.311 de 1864.

2 SILVA, Carlos Nunes. *Política Urbana em Lisboa, 1926-1974*. Lisboa: Livros Horizonte, 1994, p. 22.

3 GARRET. The housing problem at Portugal [sic]. En: COSTA, Fernando José Marques da, ed. *XXI Congresso da Federação Internacional de Habitação e Urbanismo*. Lisbon: Sociedade Astória, 1952.



guidas do estudo de outros critérios, tais como o terreno disponível para as diferentes habitações em termos de terrenos e transportes; (III) os tipos de construção para as várias classes sociais e a dimensão de cada divisão; (IV) a fachada de acordo com o estilo regional; (V) o tipo de construção; (VI-X) os pormenores construtivos, especificações e medidas, custos e admissão do construtor a concursos. O Estado assumia a responsabilidade pela habitação social, deixando para os investidores privados e sociedades cooperativas a responsabilidade de uma parte importante do mercado habitacional que o próprio não tinha a capacidade de resolver:

The government must call the attention of the capitalists for the social function they must have: develop the agriculture, industry and commerce, and collaborate with the state and municipalities in the home's problem resolution, thus putting their money in buildings [...] we think that the function of an owner of houses to let must not be seen as an investor of capitals, but as a person having the industry of homes to let [sic]⁴.

Deste modo, e com o intuito de regular o sector da construção, o Estado definiu que nenhuma habitação podia ser vendida por mais de vinte vezes a sua renda anual. Simultaneamente, procurou também outras formas

4 Íbid., p.47.

2. XXI Representação da Câmara Municipal de Lisboa na exposição do Congresso Internacional de Habitação e Urbanismo, IST, Lisboa, 1952.



2

de controlar o mercado de arrendamento, fornecendo incentivos aos investidores privados (por exemplo a redução dos impostos de construção para aqueles que construíam habitações de renda baixa). O objetivo era inverter a tendência na construção residencial, anteriormente encorajada pelo Decreto-Lei de 1928 que apoiava os construtores privados que investiam em habitações de luxo no centro da cidade, e que conduziu ao aumento das rendas e à consequente deslocação da população para a periferia.

A população de Lisboa em 1940 era de 694.389 habitantes⁵, prevendo-se que ultrapassasse um milhão até 1970⁶. Enquanto a realidade de muitos países europeus fora moldada pela necessidade de resposta rápida e massiva ao cenário de devastação pós Segunda Guerra Mundial, este não foi o caso em Portugal. Por um lado, o país não havia sofrido as consequências diretas da Primeira Guerra Mundial nem participado na Segunda. Por outro, em 1926, um golpe de Estado pôs fim à Primeira República Portuguesa, iniciando 48 anos de um regime ditatorial validado com a alteração da constituição em 1933. Embora se vivesse uma realidade totalmente diferente no que concerne o realojamento de populações, o Estado recorreu à habitação como forma de propaganda,

promovendo nessa década novos programas habitacionais em Lisboa, sobretudo dos tipos “c” e “d”, todos eles fora dos limites da cidade e definidos pela linha ferroviária existente: Alvito (1937), Caramão da Ajuda (1938), Areeiro (1938), Alto da Serafina (1940), Encarnação (1940), Madre Deus (1942), Alvalade (1945) e Caselas (1945). Muitos destes bairros recriavam de certo modo o ambiente das aldeias, a maioria com habitações unifamiliares e pátios privados que cultivavam o ambiente rural com que a maioria das famílias estava familiarizada, desenvolvendo ao mesmo tempo a ideia de uma “casa portuguesa”. Num país economicamente atrasado em relação aos seus pares europeus, esta era a versão portuguesa do sonho americano.

Apesar de tardiamente, o ideal de habitação coletiva, idealizado e preconizado por Yorke em *The Modern House* (1934), agrupado em grandes blocos e com a dimensão moral e ética que caracterizou a ideologia do Estilo Internacional, somente no Primeiro Congresso Nacional de Arquitectura de 1948, que abordou tanto o “Problema da Habitação Portuguesa” como a “Arquitectura a Nível Nacional”, encontraria ecos, apelando a um planeamento urbano das cidades de acordo com a Carta de Atenas aos arquitetos portugueses. Não obstante, seriam as iniciativas atrás referidas, juntamente com o Plano De Gröer, que seriam apresentadas como êxitos na exposição da conferência de 1952 realizada no recém-inaugurado Instituto Superior Técnico, publicadas nos respetivos anais, e visitadas como parte integrante do seu programa oficial (figura 2). O Congresso repercutir-se-ia apenas numa segunda vaga de intervenção estatal iniciada com o Decreto-Lei 42454 de 18 de Agosto de 1959 e a criação do Gabinete Técnico de Urbanização (GTU). Responsável pela conceção de programas de realojamento para a parte oriental da cidade, primeiro nos Olivais (1955/1960-61) e depois em Chelas (1960), onde primeiramente se exploraram os princípios da cidade-jardim e da Carta de Atenas⁷.

5 X Recenseamento Geral da População no Continente e Ilhas Adjacentes, tomo 1, volume 1.º Prédios e Fogos; População - Dados retrospectivos (distritos, concelhos e freguesias). Instituto Nacional de Estatística: Lisboa, 1961

6 FRANÇA, José-Augusto. *Lisboa: Urbanismo e Arquitectura*. Lisboa: Livros Horizonte, 1997, p. 93.

7 HEITOR, T. A expansão da cidade para o oriente: os planos de urbanização de Olivais e Chelas. *Lisboa. Conhecer, pensar, fazer cidade*. Lisboa: Centro de Informação Urbana de Lisboa, 2001, pp. 72-85. ISBN 972-98786-1-7.

Contudo, o “ciclo subúrbico” da capital nessas décadas, resultado do crescimento demográfico previsto no Plano De Gröer, estendeu-se igualmente às zonas norte do município, na fronteira com Loures, através da especulação privada⁸. No caso da Ameixoeira e Carriche, que se encontravam separadas da cidade desde o século XIX por construções defensivas e postos fiscais com fins aduaneiros dos produtos agrícolas que entravam na cidade⁹, assistiu-se a transformação do carácter rural da zona e ao paulatino isolamento das quintas e palácios de Verão ali existentes¹⁰. Por volta de 1950, o primeiro núcleo vizinho, as Galinheiras, foi ali criado para receber pessoas deslocadas dos terrenos em que o aeroporto foi construído.

CALÇADA DE CARRICHE, A LIGAÇÃO NORTE

A ligação da parte norte da cidade com Loures e Odivelas, prevista no plano De Gröer e no Plano Diretor da Cidade de 1959, exigiu a abertura e alargamento de uma estrada na Calçada de Carriche. A infraestrutura rodoviária aumentaria o fluxo urbano entre duas íngremes encostas para o máximo que a sua capacidade permitiria. No limite entre o rural e o urbano, entre cidade e periferia, foi-se instalando uma classe trabalhadora em permanente comutação, sem transportes públicos, que em 1958 foi eternizada através de um poema de António Gedeão.

Em meados dos anos 1960, Fermin Gallego, proprietário do terreno no lado leste do vale da Calçada de Carriche -a Quinta das Lavadeiras- percecionando o potencial da área, promoveu o plano urbano e respetivos prédios de rendimento ao longo desta nova infraestrutura rodoviária, baseado no estudo camarário aprovado para a zona, iniciando uma grande transformação da área. O plano rodoviário, aprovado em 1966, previa uma via de penetração a partir da Estrada do Desvio, que ligava ao núcleo histórico da Ameixoeira (figura 3).

*Luísa sobe,
sobe a calçada,
sobe e não pode
que vai cansada.
Sobe, Luísa,
Luísa, sobe,
sobe que sobe,
sobe a calçada.
Saiu de casa
de madrugada;
regressa a casa
é já noite fechada.
(...)
Anda, Luísa,
Luísa, sobe,
sobe que sobe,
sobe a calçada.
(...)
Chegou a casa
não disse nada.
Pegou na filha,
deu-lhe a mamada;
bebeu da sopa
numa gogada;
lavou a loiça,
varreu a escada;
deu jeito à casa
desarranjada;
coseu a roupa
já remendada;
despiu-se à pressa,
desinteressada;
caiu na cama
de uma assentada;
(...)
salta para a rua,
corre acossada,
galga o passeio,
desce a calçada,
chegou à oficina,
à hora marcada,
puxa que puxa,
larga que larga
(...)
Regressa a casa
é já noite fechada¹¹.*

8 FERNANDES, José Manuel. Lisboa no Século XX: O Tempo Moderno. En: *O Livro de Lisboa*. Lisboa: Livros Horizonte, 1994, pp. 493-518.

9 SANTO, Paulo Espírito. *Ameixoeira - um núcleo histórico*. Lisboa: edição de autor, 1997.

10 CONSIGLIERI, Carlos; RIBEIRO, Filomena; VARGAS, José Manuel; ABEL, Marília. *Pelas Freguesias de Lisboa. Benfica, Carnide, Lumiar, Ameixoeira, Charneca*. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, Pelouro da Educação, 1993, p. 109.

11 GEDEÃO, António. Calçada de Carriche. En: *Teatro do Mundo*. Coimbra: Of. da Atântida, 1958.

3. Estudo da ligação entre a Calçada de Carriche com a Estrada do Desvio e a implantação urbana do conjunto da Quinta das Lavadeiras (1966). Conjuntos construídos e por construir evidenciados pela autora.

4. Perfil de relação com a topografia existente e com Calçada de Carriche, Rua de Tomar e Rua da quinta das Lavadeiras (1966).



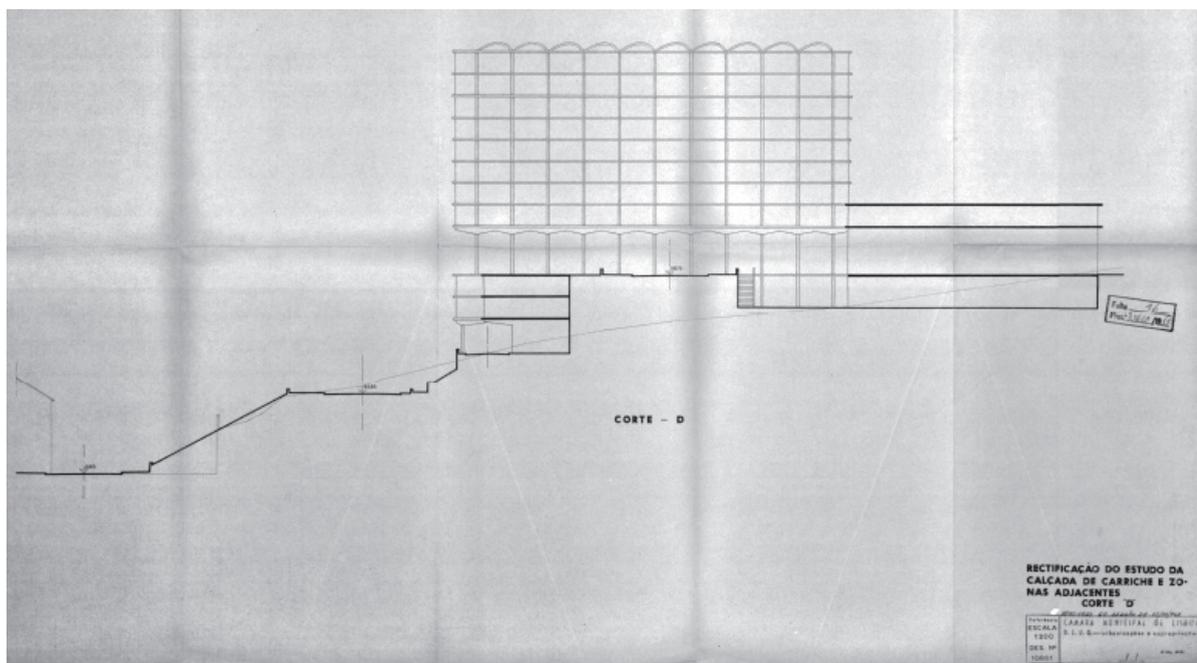
3

O projeto foi concebido por Thébar Rodrigues Frederico, arquiteto que tinha colaborado anteriormente no escritório de Victor Palla e Bento d'Almeida, com inúmeros projetos em Portugal e África, e responsável pela modernização de muitos estabelecimentos comerciais portugueses.

Embora marginal ao principal circuito arquitetónico, Thébar esteve envolvido com a publicação de periódicos

da área desde 1954. Foi editor-chefe de muitas edições da *Arquitectura Portuguesa e Cerâmica e Edificação* bem como autor de algumas das suas capas¹². Foi também editor da *Atrium* (1959-60), uma revista dedicada à arquitetura e artes visuais que durante o seu curto período de vida foi publicada em português, inglês, francês e alemão, procurando divulgar a arquitetura produzida no

12 Thébar dirigiu os números 6 a 13 tendo também concebido duas das suas capas (números 7 e 12), entre 1954 e 1958. MARTINS, João Palla; REINAS, Carmo. *O lugar do desenho na obra de Victor Palla*. Lisboa: Universidade de Lisboa, 2012, pp. 92-93.



4

país. No entanto, foi na inusitada *Revista Correios e Telecomunicações* que Thébar escreveu sobre a crise urbana contemporânea e os seus desafios, descrevendo como as novas tecnologias transformaram as cidades existentes com estruturas que não estavam preparadas para um crescimento exponencial. Observou que o arquiteto já não podia contar com a experiência do passado uma vez que, apesar das suas competências arquitetónicas, lhe faltava valor urbano. Apelou à “arte de criar cidades em crise”, apontando como os seus problemas eram prontamente substituídos por novos, mesmo antes daqueles terem sequer tempo para serem resolvidos¹³. E nesse sentido realçava a importância da dimensão temporal na sua mediação anacrónica entre as transformações físicas e as transformações de vida da cidade.

UMA NOVA PAISAGEM ARTIFICIAL

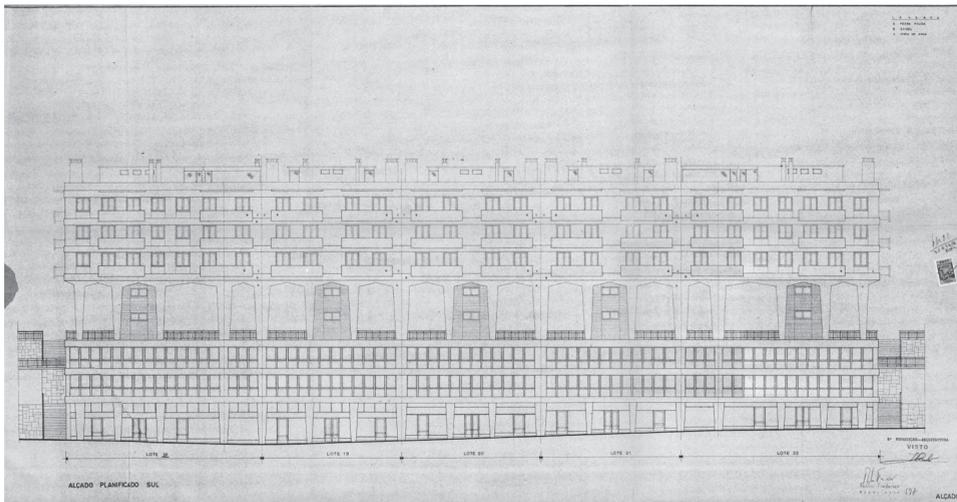
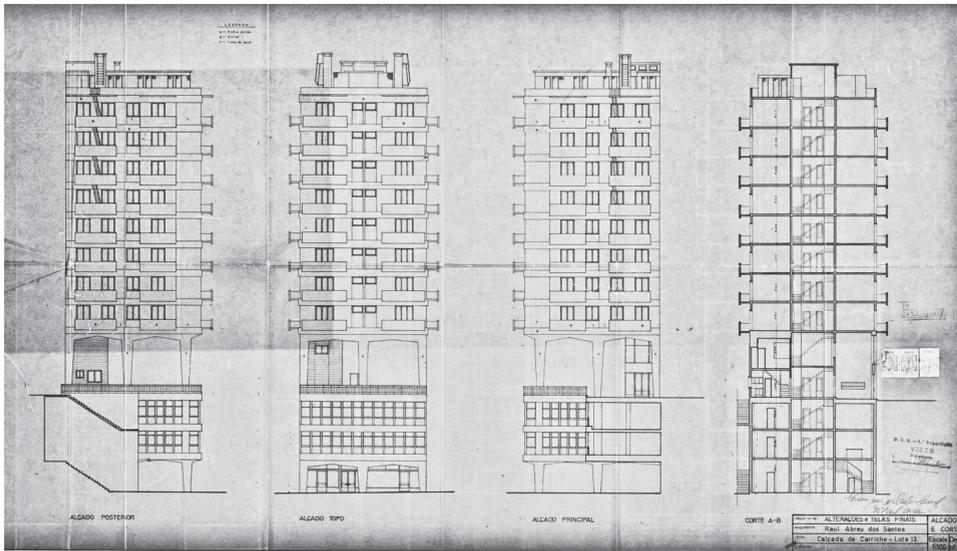
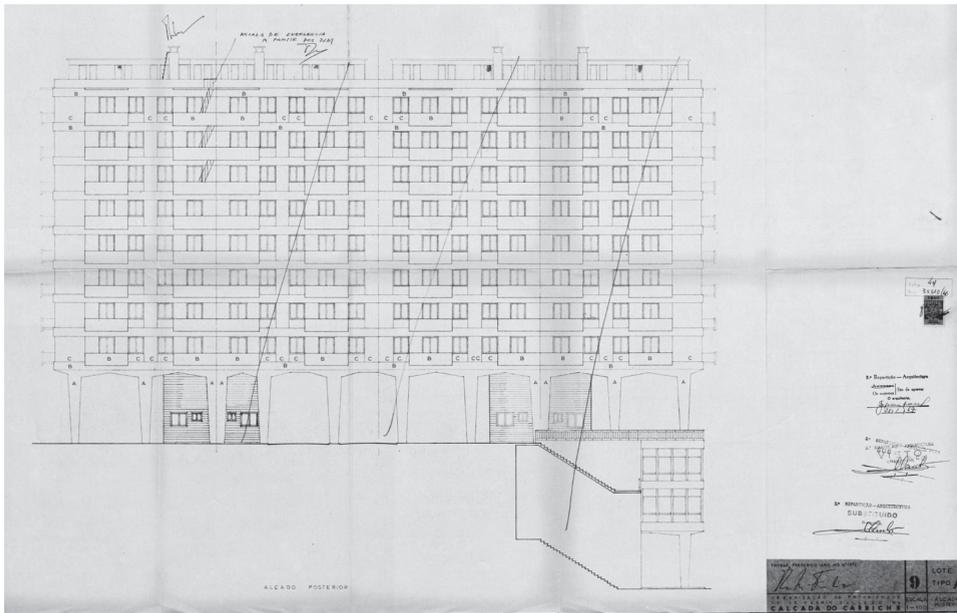
O projeto de Thébar para a Quinta das Lavadeiras baseou-se nos estudos e loteamentos privados assumidos pelo município. O conjunto proposto pretendia minimizar ao máximo a modificação do talude existente, não comprometendo o perfil da encosta, muito íngreme, conforme as premissas da Câmara, como se pode ler na memória descritiva do projeto¹⁴. Para isso, a via de penetração projetada bifurcava-se em duas ruas independentes e para-

lelas. Estas novas vias, rua cidade de Tomar e a Rua da Quinta das Lavadeiras, permitiam assim a articulação do acesso local às diferentes cotas entre os cerca de 30 m de desnível, garantindo assim o completo escoamento da zona. Para além disso, a disposição diferenciada dos blocos e desnivelada das vias e acessos -a primeira definia o acesso à zona comercial, ao passo que a segunda estabelecia a cota de acesso à habitação- organizavam tridimensionalmente o conjunto em zonas distintas, criando um sistema hierárquico de espaços públicos entre diferentes atividades e com a envolvente, conferindo-lhe, enquanto todo, uma autonomia de “bairro” (figura 4).

O conjunto pode-se descrever como três grandes blocos perpendiculares à Calçada de Carriche com três pisos inferiores destinados a comércio, um núcleo intermédio de acesso (com um fogo duplex de uma assoalhada destinado à casa da porteira) e oito pisos de habitação construídos sobre pilotis. Estes intersectam outros, perpendiculares, que definem a frente para a Calçada de Carriche mas sem acesso pela mesma, destinados às lojas, armazéns e garagens (figura 5). Um outro bloco, curvo, remata o gaveto com a Estrada do Desvio, numa lógica semelhante aos anteriores, mas somente com três pisos de habitação, procedendo assim à transição de escala com a zona do Paço da Ameixoeira (figura 6).

13 FREDERICO, Thébar Rodrigues. 1967. A crise do urbanismo. En: *Revista Correios e Telecomunicações*. Lisboa: Correios, 1967, vol. 3.

14 Memória Descritiva e Justificativa, Requerimento Processo 3559/1966 CML.



5. a) Alçado longitudinal; b) Alçados transversais com Rua da Quinta das Lavadeiras a atravessar o bloco habitacional e escadaria articulando com a Rua de Tomar e zona comercial, e corte transversal; c) alçado planificado do quarto bloco de remate do gaveto, 1977.

6. Vista geral do bloco de remate da Quinta das Lavadeiras e da rua de Tomar, a partir da interseção entre a Calçada de Carriche e a Estrada do Desvío, onde se reconhecem os três pisos inferiores e o acesso intermédio aos três pisos superiores de habitação. Lisboa, 2022.

7. Armazéns e oficinas, vista a partir de um troço da Rua da Quinta das Lavadeiras, Lisboa, 1988.



6



7

Um quarto bloco, mais longo, também perpendicular à Calçada de Carriche somente mais tarde foi construído. A partir da Rua da Quinta das Lavadeiras acede-se também a um edifício baixo concebido para atividades industriais (oficinas) e armazéns que encerra visualmente o espaço exterior entre os blocos e remata o conjunto com a encosta, conferindo-lhes um carácter mais privado apesar de ser acessível ao público (figura 7). Ao todo somavam-se 350 apartamentos para uma população estimada de 1750 pessoas.

Como em *Roterdam ressurge*, o ensaio fotográfico que o arquiteto produziu para acompanhar uma tradução de um texto sobre a reconstrução do centro da cidade de Roterdão pós-bombardeamento, Thébar manifesta a convicção de que “a cidade não deve ser apenas horizontal, mas também vertical”¹⁵. A visão otimista da ‘nova cidade’ da segunda metade do século xx é capturada através da sua lente os edifícios erguidos em torno da igreja de São Lourenço fortemente danificada (o único edifício medieval sobrevivente): a estação e os edifícios comerciais concebidos por Bakema e Van der Broek, e os blocos de apartamentos e escritórios de Herman e Evert Kraaijvanger. E embora os projetos não possam ser comparados de modo literal, existem semelhanças, particularmente

na articulação da composição vertical/horizontal que não podem ser ignoradas (figura 8).

Cada um dos três grandes blocos é constituído por quatro lotes e estes, por sua vez, por dois fogos por piso, com quatro assoalhadas cada. No piso da cobertura situam-se os estendais individuais de cada inquilino sob pérgulas abertas, eliminando os populares estendais ao nível da fachada, projetando a imagem de uma nova urbanidade. Apesar das áreas reduzidas (aproximadamente 60 m²), cada apartamento incluía, para além de uma instalação sanitária comum, uma segunda “em suite”, revelando as aspirações de uma classe média em ascensão e progressiva afirmação de uma cultura própria. (figura 9)

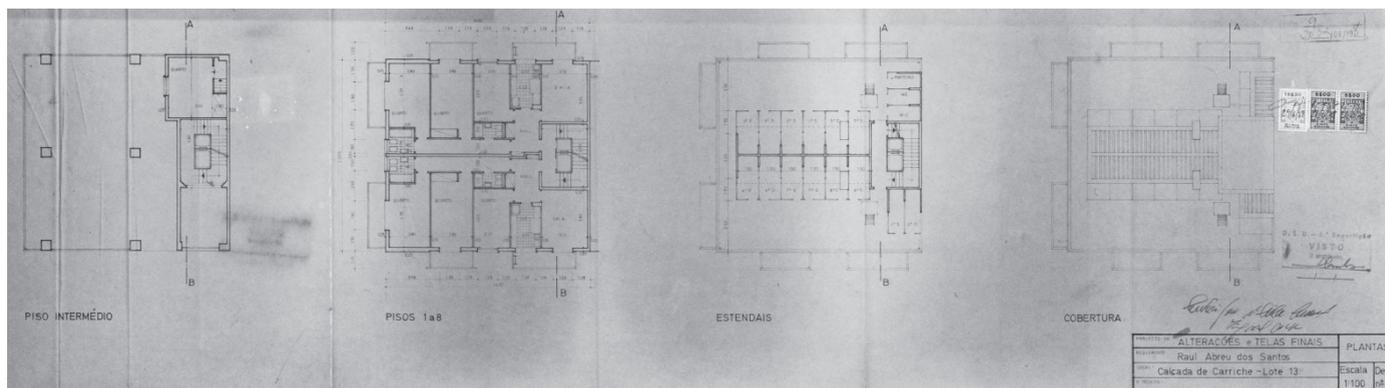
Do ponto de vista construtivo cada secção foi pensada enquanto sistema independente de modo que se pudesse desenvolver ao longo do tempo em diferentes empreitadas. Cada bloco superior em conjunto com o troço inferior que lhe é perpendicular constituíam uma unidade autónoma em forma de “L” articulada com as seguintes por uma escadaria externa, permitindo o atravessamento pedonal entre zonas a diferentes cotas. Isto permitiu que durante o processo de construção, que se realizou ao longo de quinze anos, tendo sido concluído apenas parcialmente o plano original, tenham sido introduzidas

15 FREDERICO, Thébar Rodrigues. *Roterdam ressurge*. En: *A Arquitectura Portuguesa e Cerâmica e Edificação*. Lisboa, 1958, n.º 13.



8

- 8. Edifício de apartamentos (Herman & Evert Kraaijvanger), Korte Hoogstraat, Roterdão, 1958.
- 9. Plantas tipo, 1977.
- 10. Eixo viário secundário - Rua da Quinta das Lavadeiras - que atravessa os blocos habitacionais sob o qual se encontram suspensos sobre pilotis, Quinta das Lavadeiras, Lisboa, 2022.
- 11. Frente paralela à Calçada de Carriche e arcada comercial, Quinta das Lavadeiras, Lisboa, 2022.



9

algumas modificações, tais como a adaptação de alguns apartamentos de três para duas assoalhadas de modo a oferecer áreas mais generosas (unidade 3).

Em *A Cidade e o Homem*, Thébar reflete sobre novas soluções necessárias para as ruas e avenidas numa realidade mutável e de tráfego crescente. O seu plano apresentava-se como uma hibridização das visões urbanas de Ludwig Hilberseimer e Le Corbusier. A ordem geométrica e a composição enquanto todo, parecem por um lado almejar uma organização vertical da cidade através de *unités*, perpendiculares às estradas principais e elevadas sobre *pilotis*. Por outro lado, reconhecem a necessidade da definição de uma frente urbana para a via rápida conferindo-lhe o carácter de avenida, sem que, no entanto, se pudesse aceder diretamente. É como se a cidade comercial e automóvel da primeira girasse sobre um eixo que procura manter a 'cidade residencial' da segunda. Contudo, ao contrário de ambos os casos, o projeto não visa separar carros e pessoas. Em vez disso, articula a relação entre diferentes

velocidades e programas, sua escala e hierarquia. Os carros atravessam a alta velocidade a Calçada de Carriche, enquanto o acesso a partir da Estrada da Ameixoeira permite uma ligação à zona comercial, através da Rua da Cidade de Tomar e outra à habitação, por sua vez através da rua da Quinta das Lavadeiras que atravessa perpendicularmente os blocos de habitação suspensos, pressupondo um atravessamento mais lento (figura 10). De certo modo Thebar propõe uma revisão dos princípios modernos recorrendo à articulação destes com todo o repertório da cidade histórica num novo todo. Exemplo disso é o modo como os *pilotis*, ao nível da zona das lojas, recriam a arcada comercial tradicional (figura 11).

O zonamento modernista foi também revisto, através de uma nova versão da medieval combinação entre habitação e local de trabalho, propondo uma visão alternativa de como o caos urbano, particularmente o tráfego, poderia ser reduzido, um problema que menciona em *A Crise do Urbanismo* no ano seguinte¹⁶. O

16 FREDERICO, Thébar Rodrigues, op. cit. supra, nota 17.



10

projeto, recorda também, na sua relação com as condicionantes locais da paisagem, o “Immeuble T” concebido por Munio Gitai-Weinraub e Al Mansfeld para o bairro residencial de Ramat Hadar, nos arredores de Haïfa (1959-64). À altura da sua conclusão o maior de Israel, este foi difundido pelas revistas da especialidade como a *Architecture d’Aujourd’hui* que vinha prestando grande atenção ao fenómeno dos “grand ensembles” desde meados dos anos 1930 e com renovado interesse desde o início dos anos 1950 (figura 12). Tal como na Quinta das Lavadeiras, parte do edificado encontra-se localizado na encosta abaixo da cota da estrada de acesso, e da massa total da construção, um nível foi deixado livre para constituir uma rua interior, à semelhança da Unidade de Habitação de Marselha de Le Corbusier que divide os blocos em dois -superior e inferior-, separando a circulação, sendo que no caso é o prolongamento da própria rua e o acesso principal, dada a sua implantação.

Por outro lado, em relação à sua escala, a monumentalidade do conjunto sublinhava assim o carácter acentuado da topografia, e assumia de modo condizente a via



11

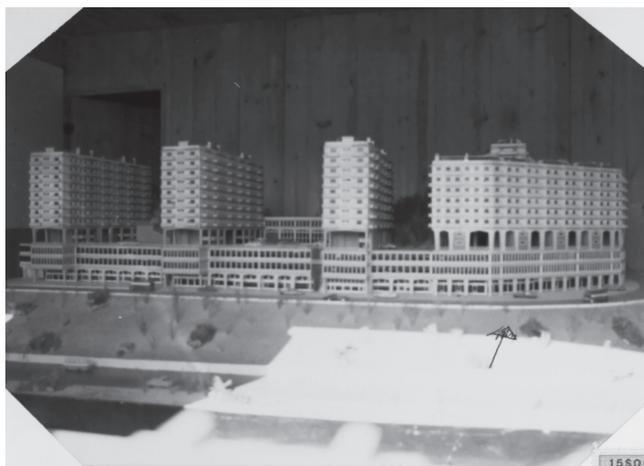
rápida que lhe era adjacente, constituindo-se como uma nova porta da cidade (figura 13).

Esta construção da paisagem, na sua relação entre as partes e o conjunto na Quinta das Lavadeiras alude no entanto a uma reflexão mais ampla sobre o conceito de urbanismo paisagístico a partir da dialética arquitetura-urbana versus urbanismo arquitetónico, revisitando o conceito subjacente ao projeto Fort Emperor de Corbusier em Argel (1931), e ao estudo de Fumihiko Maki,

12. Munio Gitai-Weinraub & Al Mansfeld, *Immeuble T* (1959-64), Ramat Hadar, Haifa, 1994.
13. Quinta das Lavadeiras, maqueta, 1966.
14. Galerias, Quinta das Lavadeiras, 2022.
15. Bloco habitacional e espaços públicos de mediação, Quinta das Lavadeiras, Lisboa, 2022.



12



13

Investigations in Collective Form, presente no discurso crítico de Thébar:

“We lack an adequate visual language to cope with the superhuman scale of modern highway systems and with views from airplanes. The visual and physical concepts at our disposal have to do with single buildings, and with closed compositional means for organizing them”¹⁷.

Ambos parecem concordar na urgência de uma teoria coerente que extrapolasse o edifício isoladamente. De acordo com Thébar, há muito que os arquitetos os concebiam enquanto entidades separadas, consequentemente falhando na construção de ambientes significativos. Mas onde este deixa o raciocínio teoricamente aberto, o estudioso japonês, formado em Tóquio e professor em Washington, levou-o mais longe. Para ele havia uma necessidade de (re)pensar a forma coletiva: ou seja, grupos de edifícios e segmentos de cidades relacionados -por outras palavras, “megaestruturas”-. As megaestruturas eram “man-made features of the landscape”, tal qual as grandes colinas sobre as quais foram construídas as cidades italianas¹⁸. Contudo, em termos do projeto em si, parece que Thébar procurou testar os princípios

das megaestruturas enquanto sistema que articulava a triangulação dos conceitos de “skeleton” -infra-estruturas cujo investimento público orientava e estimulava outras estruturas à sua volta-, “linkage” -o modo como se mantinham sistemas adequadamente independentes através de elementos de transição e mediação (figura 14)- e “connection”, para além da forma e escala. O projeto parece seguir todos estes princípios, particularmente o de “connection”. A sua “megaestrutura”, constituída por sistemas independentes, permitiria, teoricamente, a sua multiplicação *ad infinitum*. Os espaços de mediação acima, ao nível das unidades habitacionais, são ligados por estradas secundárias e encerrados por filas de armazéns e oficinas, criando diferentes níveis de espaço público (figura 15).

Uma década mais tarde, Reyner Banham escreveria sobre os “futuros urbanos do passado recente” dedicado a John Voelcker, por ter sido quem primeiro lhe havia apresentado a ideia de megaestruturas. Voelcker definiu-as não apenas como estruturas de grande dimensão, mas também enquanto estruturas passíveis de grande ou mesmo extensão ilimitada¹⁹. E embora a “estrutura” não

17 MAKI, Fumihiki. *Investigations in Collective Form*. En: *The School of Architecture Washington University*, June 1964, vol. 2, p. 4.

18 *Ibidem*, p. 8.

19 BANHAM, Reyner. *The Meaning of Megastructure*. London: Thames and Hudson, 1976, p. 8.



14



15

se tenha reproduzido noutros locais ao longo da Calçada de Carriche, tendo inclusive ficado incompleta, a sua imagem urbana, contagiou, ainda que de modo menos eloquente, a sua envolvente.

HABITAÇÃO EM MASSA A MEIO CAMINHO ENTRE A CIDADE E O SUBÚRBIO

Num artigo, que de alguma forma antecipava o impacto da transformação que o projeto provocaria, Thébar discute como cada cidade, ou parte de uma cidade, sendo um produto do seu próprio tempo; de uma determinada geração, reflete, nos primeiros dias das suas vidas, a pressa com que estas foram criadas. Descreveu a vida ali como sendo fictícia, reconhecendo porque é que os primeiros residentes a denunciariam como sendo verdadeiramente desumana e sem personalidade, uma vez que esta só se alcança com o tempo. E conclui que o fenómeno é transversal a todas as cidades anteriores, que estas padeceram do mesmo, uma vez que são necessárias várias gerações, e as mudanças que transmitem para lhes dar personalidade, para evitar que sejam organismos vivos fictícios²⁰. Efetivamente, o espaço da Calçada de Carriche

foi sempre alvo de críticas, sobretudo políticas. Exemplo disso é o episódio passado durante as eleições autárquicas dos anos 1990, em que o Partido Socialista promoveu ali uma corrida na hora de ponta entre um burro e um Ferrari, ganhando o primeiro. Apesar do populismo, a manobra política chamou a atenção para o problema do trânsito que nunca foi resolvido, destacando a condição intermédia daquele lugar, da sua arquitetura e dos seus habitantes: a meio caminho entre os subúrbios e a cidade; a meio caminho entre classes sociais; entre o rural e a fé no progresso. No imaginário coletivo, a zona encarna a representação da classe trabalhadora, entre o centro da cidade e as zonas periféricas, popularizado por outros momentos de forte mediatismo político, como a declamação pública do poema de António Gedeão, trinta anos mais tarde, pela política comunista, Odete Santos.

Do ponto de vista quer disciplinar, quer sociológico, as novas portas da cidade haviam-se metamorfoseado na imagem dos maiores males da pós-modernidade: o carácter anónimo da sua vida urbana promulgada pela habitação em massa e pela autoestrada. O arquiteto e o projeto foram relegados ao esquecimento, apesar dos

20 FREDERICO, Thébar Rodrigues. A cidade e o homem. En: *Revista Correios e Telecomunicações*. Lisboa: Correios, 1967, vol. 2, p. 32.

paralelos que se podem estabelecer com o aclamado e premiado projeto do conjunto urbano para a Avenida Infante Santo (Alberto Pessoa, Hernâni Gandra e João Abel Manta, 1956) na década anterior. Este nasceu igualmente de um processo de abertura da infraestrutura rodoviária com uma topografia acentuada, ainda que entre dois polos de tecido urbano consolidado. A solução espaço-formal de articulação com a envolvente é em tudo semelhante: um embasamento comercial e blocos habitacionais perpendiculares a este, construídos sobre pilotis. Os apartamentos são no entanto duplex, com mais divisões e áreas mais generosas, pensados para uma população mais favorecida, como se pode inferir de toda uma série de detalhes. A galeria moderna, por exemplo, duplica o sistema de circulação no sentido mais Vitoriano do corredor que segrega a circulação e entradas entre “criados” e “senhores”. Na cobertura situa-se igualmente a zona de estendais, mas esta só é acessível pelo monta-cargas que liga as galerias e entradas de serviço, uma ideia de vida urbana comunitária exclusiva para a “criadagem interna” com os seus próprios aposentos (quarto e casa de banho) devidamente diferenciados dos restantes por áreas mais diminutas. Mas podem os interiores por si só explicar este diferente reconhecimento e aceitação? Se em Lisboa os anos de 1950 foram o laboratório para as experiências de torres

urbanas isoladas de acordo com a Carta de Atenas (Bairro dos Olivais); para versões mais domésticas da unidade de habitação corbusiana (Bairro das Estacas) e outras assumidamente mais monumentais (conjuntos da Av. EUA e interseção com Av. Roma), a década seguinte foi de revisionismo, de inclusão de temas como o património e a tentativa de conciliação com princípios urbanos como a rua e o quarteirão (Chelas). Foi igualmente uma década de planos para controle da expansão das cidades portuguesas²¹. Mas foi precisamente esta condição periférica, num momento de retorno à cidade histórica, à cidade compacta, de valorização do centro e de diabolização do espaço intersticial do subúrbio que impediu um debate teórico sobre a construção destes lugares e seus significados, deixados para a construção de uma contra-arquitectura promovida pelas empresas de construção durante os anos 1960, que definiu uma importante extensão da cidade. E é neste contexto que o conjunto da Quinta das Lavadeiras adquire especial relevância, uma vez que reflete efetivamente sobre esta condição intermédia, social e espacial, propondo um desenho e imagem para a mesma, justamente através de uma “linguagem visual” apropriada à “escala sobre-humana” dos sistemas e elementos urbanos, peri-urbanos e suburbanos contemporâneos.■

21 Fernandes, José Manuel. Anos 60. “anos de consequência”. En: *Anos 60, anos de ruptura*. Lisboa: Livros Horizonte, 1994.

Bibliografia citada

- AZEVEDO, Mário. 1967. O Plano Director da Região de Lisboa. En: *Binário*, Setembro 1967.
- CONSIGLIERI, Carlos; RIBEIRO, Filomena; VARGAS, José Manuel; ABEL, Marília,. *Pelas Freguesias de Lisboa. Benfica, Carnide, Lumiar, Ameixoeira, Charneca*. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, Pelouro da Educação, 1993.
- FERNANDES, José Manuel. Lisboa no Século XX: O Tempo Moderno. En: *O Livro de Lisboa*. Lisboa: Livros Horizonte. 1994, pp. 493-518.
- Fernandes, José Manuel. *Anos 60, anos de ruptura*. Lisboa: Livros Horizonte, 1994.
- FRANÇA, José-Augusto. *Lisboa: Urbanismo e Arquitectura*. Lisboa: Livros Horizonte, 1997.
- FREDERICO, Thébar Rodrigues. Rotterdam ressurgue. En: *A Arquitectura Portuguesa e Cerâmica e Edificação*. Lisboa, 1958, n.º 13.
- FREDERICO, Thébar Rodrigues,. A cidade e o homem. En: *Revista Correios e Telecomunicações*. Lisboa: Correios, 2.º trimestre 1967, vol. 2.
- FREDERICO, Thébar Rodrigues. A crise do urbanismo. En: *Revista Correios e Telecomunicações*. Lisboa: Correios, 1967, vol. 3.
- GARRET. The housing problem at Portugal [sic]. In: COSTA, Fernando José Marques da, ed. *XXI Congresso da Federação Internacional de Habitação e Urbanismo*. Lisboa: Sociedade Astória, 1952.
- GEDEÃO, António. Calçada de Carriche. En: *Teatro do Mundo*. Coimbra: Of. da Atântida, 1958.
- HEITOR, Teresa Valsassina. A expansão da cidade para o oriente: os planos de urbanização de Olivais e Chelas. En: *Lisboa-Conhecer, pensar, fazer cidade*. Lisboa: Centro de Informação Urbana, 2001, pp. 72-85.
- MAKI, Fumihiko. 1964. Investigations in Collective Form. En: *The School of Architecture Washington University*. Special Publication, June 1964, vol. 2.
- MARTINS, João Palla; REINAS, Carmo. *O lugar do desenho na obra de Victor Palla*. Lisboa: Universidade de Lisboa, 2012.
- SANTO, Paulo Espírito. 1997. *Ameixoeira - um núcleo histórico*. Lisboa: edição de autor.
- SILVA, Carlos Nunes. *Política Urbana em Lisboa, 1926-1974*. Lisboa: Livros Horizonte, 1994.
- SPIELVOGEL, Samuel. IFHTP. En: *Journal of the American Institute of Planners*. Lisboa, 1953, vol. 19, n.º 1, pp. 34-38.
- TOSTÕES, Ana. O Bairro de Alvalade no quadro do desenvolvimento urbano de Lisboa. En: *Lisboa-Conhecer, pensar, fazer cidade*. Lisboa: Centro de Informação Urbana, 2001, CML. pp. 64-71.
- X *Recenseamento Geral da População no Continente e Ilhas Adjacentes*, tomo 1, volume 1.º Prédios e Fogos; População – Dados retrospectivos / Distritos, concelhos e freguesias). Lisboa: Instituto Nacional de Estatística, 1961.

Mónica Pacheco (Lisboa, 1977) é arquiteta (FA-UTL Lisboa) com mestrado em habitação e urbanismo (AA Londres) e doutoramento em Arquitetura (FA-UTL). É professora auxiliar no Departamento de Arquitectura e Urbanismo do ISCTE-IUL em Lisboa desde 2004. Em 2015 participou no programa AA Visiting Teachers e em 2016 foi investigadora visitante da Bartlett, UCL. A sua investigação centra-se no ensino da arquitetura e urbanismo; no seu papel na (re)teorização de discursos e agendas; no seu impacto na (re)formulação da profissão; e nas suas traduções físicas e geográficas. É membro e investigadora do Dinâmia-Cet, tendo participado em projetos internacionais financiados pela Fundação Portuguesa para a Ciência e Tecnologia tais como “Habitação para o maior número: Lisboa, Luanda, Macau”, “Habitação em Massa para a classe Média na Europa, África e Ásia”, e atualmente é gestora científica, no âmbito da Cost COST (Cooperação Europeia em Ciência e Tecnologia), Action 18137 “Habitação em Massa para a classe média na Europa”.

HABITAÇÃO EM MASSA PARA A CLASSE MÉDIA ENTRE A CIDADE E O SUBÚRBIO: O CASO DA QUINTA DAS LAVADEIRAS

MIDDLE-CLASS MASS HOUSING BETWEEN CITY AND SUBURB: THE CASE OF QUINTA DAS LAVADEIRAS

Mónica Pacheco  0000-0002-4131-5741

p.115 INTRODUCTION

The modern movement found fertile ground to expand as an urban narrative out of the rubble of the two world wars. In 1953, mass housing starred at the 9th International Congress of Modern Architecture (CIAM) in Aix-en-Provence, claiming an 'architecture for the people'. The concept of *habitat pour le plus grand nombre* (housing for the greatest number), originally drawn up for slum dwellers in the cities in French-speaking developing countries, was suggested as a way to solve the housing problem in France. Inspiring the architecture of a Europe in the process of modernization, it was at the basis of public policies and social housing programs since the Second World War.

While Portugal did not take part in the war, and despite the gap between theory and practice, partly due to the political regime in the country, that discourse infected the everyday architecture of the middle class, promulgated by the private sector and responsible for major transformations and expansion processes in metropolitan areas in the last half century.

Historiography has neglected the fact and excluded from the most important theoretical debates. With no room for its conceptualization, the interstitial place between centre and periphery, between city and countryside, has thus become paradigmatic of the Portuguese version of the desolate landscape, with its postmodern, capitalist avenue designed for the automobile. This is precisely the circumstance of the present case study. Between the erudition of projects for social housing and those for the bourgeoisie, the middle-class city, particularly that which was not designed to be supported by the welfare state, developed by the private sector and market logic, responsible for the narrative underlying our (once) suburb, was ignored by the status quo.

During the 1960s, when the private sector began to take over the welfare state almost everywhere, obliterating the moral ambitions of architecture, the paradox of claiming a market economy-oriented 'architecture for the people' became evident. The present case study focuses on the middle-class housing complex of Quinta das Lavadeiras, developed by the private sector in the outskirts of Lisbon, relegated to a minor condition, despite being paradigmatic of how these different and complex realities absorbed the principles of modern architecture. In this paper, it will be

p.116 argued that 'housing for the greatest number' on the outskirts of cities, despite being ignored - and even repudiated - left an indelible mark on its territory, both physical and symbolic, in line with a broader international discussion that has been published in specialized journals since the 1950s.

CITY EXPANSION AND INFRASTRUCTURE POLICY

The country had witnessed a gradual process of migration from the rural interior to urban areas since the mid-19th century. By the 1930s, this had become particularly relevant in Lisbon, and by 1960 the number of people living in the capital had quadrupled, with the city accounting for approximately 10 per cent of the country's population.¹

That rapid demographic increase required public works policies and planning strategies to anticipate and control the city's expansion in an organized manner. The idea of a radio-centric structure was first defined by French landscape architect Jean-Claude Nicolas Forestier (1861–1930) and later developed by the Russo-French urbanist Étienne de Gröer (1882–1974) during his stay in Portugal between 1938 and 1940. In 1938, Lisbon's mayor and Portugal's Minister of Public Works, Duarte Pacheco (1900–43), invited De Gröer to work with the city council's technical services to develop a plan that a decade later culminated in the Lisbon Master Development Plan (Plano Geral de Urbanização e Extensão de Lisboa - PGUEL). The plan divided the city into different sectors with a series of main arteries that would regulate its growth by integrating the adjacent rural areas in a large operation of expropriation - about one-third of the council area was appropriated land - and connecting the city to the south bank of the Tagus River. The plan defined new city limits and included the construction of an airport, an industrial zone and a bridge that, together with the radio-centric road network, would relieve the centrality of the city core and organize decreasing population densities from the centre to the outskirts through the Avenida António Augusto de Aguiar-Lisbon/Porto freeway axis (Figure 1).

During the 1950s and 1960s, increased industrialization intensified the already particularly high urban pressure in Lisbon's northern periphery. Despite municipal efforts to implement regulatory strategies, commuter traffic flows were extremely impactful. Public policies in the following years favoured the production of social housing and territorial infrastructures, particularly through the main communication system (subway, airport, bridge over the Tagus River and, from 1962 to 1966, the northern motorway), which were also necessary to attract private investment, which was the ultimate goal of the city's intervention in terms of urbanization.²

THE HOUSING PROBLEM IN PORTUGAL

At the 21st International Congress of Housing and Urbanism in Lisbon in 1952, which attracted delegates from many countries around the world (Europe, USA, Brazil, South Africa, Japan and Israel) and international organizations such as the United Nations, 'The Housing Problem in Portugal' was presented as a question addressing the financial means of families to rent, and their habits according to their social class and profession (a. free-rent buildings for the

upper social classes;³ b. limited-rent buildings for small business owners and liberal professionals; c. economic rent buildings for skilled workers and employees; d1. reduced-income houses, and d2. minimum-income houses, built with state unemployment fund subsidies, for unskilled manual workers with limited resources and families dependent on irregular work). The statistics defined the size of each group and their immediate needs (I), followed by the study of other criteria, such as the ground available for the different dwellings in terms of land and transport (II); building types for the various classes and the size of each room (III); definition of the façade in keeping with the regional style (IV); type of construction (V); construction details, specifications and measurements, costs and builder's admission to tenders (VI-X). The state assumed responsibility for social housing, leaving to private investors and cooperative societies an important part of the housing market that it could not solve on its own. **p.117**

The government must call the attention of the capitalists for the social function they must have: develop the agriculture, industry and commerce and collaborate with the state and municipalities in the home's problem resolution, thus putting their money in buildings [...] we think that the function of an owner of houses to let must not be seen as an investor of capitals, but as a person having the industry of homes to let [sic].⁴

Thus, to regulate the construction sector, the state defined that no house could be sold for more than twenty times its annual rent. At the same time, the state looked for ways to regulate the rental market by providing incentives to private investors (e.g. reduction of construction taxes for those building low-rent housing). The aim was to reverse the trend in residential construction, previously encouraged by the 1928 Decree Law that supported private builders investing in luxury housing in the city centre, which led to rising rents and the displacement of the population to the periphery. **p.118**

Lisbon's population in 1940 was 694,389,⁵ with the expectation it would exceed one million by 1970.⁶ While the reality of many European countries had been shaped by the need to respond quickly and massively to the post-Second World War devastation, this was not the case in Portugal, resulting in an entirely different reality in terms of the desire to rehouse whole populations. On the one hand, the country had neither suffered the direct consequences of the First World War nor participated in the Second. On the other hand, a *coup d'état* in 1926 ended the First Portuguese Republic, beginning 48 years of a dictatorial regime that was validated by a change in the constitution in 1933. The state used housing as a form of propaganda, promoting in that decade new housing programs in Lisbon, mainly of the 'c' and 'd' types, all outside the city limits and defined by the existing railway line: Alvitto (1937), Caramão da Ajuda (1938), Areeiro (1938), Alto da Serafina (1940), Encarnação (1940), Madre Deus (1942), Alvalade (1945) and Caselas (1945). Many of these neighbourhoods recreated in some way the atmosphere of the villages, most with semi-detached dwellings and private courtyards to cultivate an illusion of the rural setting with which most families were familiar while at the same time developing the idea of a 'Portuguese house'. This was the Portuguese version of the American dream in a country that lagged economically behind its European peers.

Although belatedly, the ideal of collective housing, idealized and advocated by Yorke in *The Modern House* (1934), grouped together in large blocks and with the moral and ethical dimension that characterized the ideology of the International Style, was only opened for discussion at the First National Congress of Architecture in 1948. The Congress addressed both the 'Problem of Portuguese Housing' and 'Architecture at the National Level', and Portuguese architects called for cities' urban planning and the Athens Charter's application. Nevertheless, the initiatives mentioned above, along with the De Gröer plan, would be presented as successes in the 1952 conference exhibition held at the newly-inaugurated Instituto Superior Técnico, published in the respective annals and visited as part of its official programme (figure 2). The Congress would only have repercussions on a second wave of state intervention initiated with Decree Law 42454 of 18 August 1959 and the creation of a Technical Urbanization Office (Gabinete Técnico de Urbanização - GTU). GTU was responsible for the design of rehousing programmes for the eastern part of the city, first in Olivais (1955/1960-61) and then in Chelas (1960), where the principles of the garden city and the Athens Charter were first explored.⁷ **p.119**

However, the 'suburban cycle' of the capital in those decades, the result of the demographic growth foreseen in the De Gröer plan, also extended to the northern parts of the municipality, on the border with Loures, through private speculation.⁸ Ameixoeira and Carriche, which had been separated from the city since the 19th century by defensive walls and posts, built for the fiscal surveillance of the region's vegetables,⁹ saw its rural character transformed. The farms and summer palaces gradually became isolated.¹⁰ Around 1950, the first neighbouring settlement, Galinheiras, was created there to receive people displaced from the land on which the airport was built.

CAIÇADA DE CARRICHE, THE NORTHERN CONNECTION

The connection of the northern part of the city with Loures and Odivelas, foreseen in the De Gröer plan and the 1959 City Masterplan, required the opening and widening a road on Caiçada de Carriche. The road infrastructure would increase the urban flow between two steep slopes to the maximum its capacity would allow. At the limit between

rural and urban, between city and outskirts, a permanently commuting working class was settling in, without public transportation, which in 1958 was eternalized through a poem by António Gedeão:

Luísa sobe, [Luísa goes up,] / sobe a calçada, [goes up the street,] / sobe e não pode [she climbs and she can't] / que vai cansada. [she's tired.] / Sobe, Luísa, [Go up, Luísa,] / Luísa, sobe, [Luísa, go up,] / sobe que sobe [go up, go up] / sobe a calçada. [up the street,] / Saiu de casa [She left home] / de madrugada; [at dawn,] / regressa a casa [she returns home] / é já noite fechada. [it's already nightfall.] / (...) / Anda, Luísa, [Come, Luísa,] / Luísa, sobe, [Luísa, come up,] / sobe que sobe, [go up, go up,] / sobe a calçada. [up the street,] / (...) / Chegou a casa [Back home] / não disse nada. [she doesn't say a word] / Pegou na filha, [She took her daughter,] / deu-lhe a mamada; [gave her the breast,] / bebeu da sopa [and drank the soup] / numa golada; [in one gulp,] / lavou a loiça, [washed the dishes,] / varreu a escada; [swept the stairs,] / deu jeito à casa [tidied up the messy] / desarranjada; [house,] / coseu a roupa [sewed the clothes] / já remendada; [already mended,] / despiu-se à pressa, [undressed in a hurry,] / desinteressada; [disinterested,] / caiu na cama [She fell into bed] / de uma assentada [at a moment's notice] / (...) / salta para a rua, [jumps into the street,] / corre acoçada, [runs scared] / galga o passeio, [scrambles up the pavement,] / desce a calçada, [down the pavement,] / chegou à oficina, [arrives at the workshop,] / à hora marcada, [at the appointed hour,] / puxa que puxa, [pulls, pulls,] / larga que larga [let go, let go] / (...) / Regressa a casa [Back home] / é já noite fechada [it's already nightfall]¹¹

In the mid-1960s, Fermin Gallego, owner of the land on the east side of Calçada de Carriche valley - the Quinta das Lavadeiras - realizing the potential of the area, promoted the urban plan and respective income-generating housing along this new road infrastructure, based on the city council study approved for the area, beginning a major transformation of the site. The road plan, approved in 1966, foresaw a penetration road from the Estrada do Desvio, connecting to the historical core of Ameixoeira (figure 3).

p.120 The project was designed by Thébar Rodrigues Frederico, an architect who had previously collaborated in Victor Palla and Bento d'Almeida's office, with numerous projects in Portugal and Africa and responsible for the modernization of many Portuguese commercial establishments.

Although marginal to the main architectural circuit, Thébar was involved with publishing periodicals in the field since 1954. He was editor-in-chief of many issues of *Arquitetura Portuguesa e Cerâmica e Edificação* (Portuguese Architecture and Ceramics and Building) and also the author of some of its covers.¹² He was also editor of the short-lived *Atrium* (1959–60), a magazine dedicated to architecture and visual arts published in Portuguese, English, French and German and which sought to spread the word about the architecture produced in the country. However, in the

p.121 unexpected magazine *Revista Correios e Telecomunicações* (Post and Telecommunications Magazine), Thébar wrote about the contemporary urban crisis and its challenges, describing how new technologies transformed existing cities with structures that were not prepared for exponential growth. He noted that the architect could no longer rely on experience since, despite his architectural skills, he lacked urban value. He called for 'the art of creating cities in crisis', pointing out how their problems were promptly replaced by new ones, even before they had time to be solved.¹³ And in that sense, he emphasized the importance of the temporal dimension in his anachronistic mediation between physical transformations and transformations of city life.

A NEW ARTIFICIAL LANDSCAPE

Thébar's project for Quinta das Lavadeiras was based on the studies and private allotments taken on by the municipality. The proposed complex intended to minimize as far as possible the transformation of the existing slope without compromising the very steep profile of the hillside, according to the municipality's premises, as can be read in the descriptive memory of the project.¹⁴ To this end, the projected penetration route would bifurcate into two independent, parallel streets. These new roads, Rua Cidade de Tomar and Rua da Quinta das Lavadeiras allowed the articulation of local access at different levels between approximately 30 metres of unevenness, thus ensuring the complete flow of the area. In addition, the differentiated arrangement of the blocks and the unevenness of the roads and accesses - the first defined the access to the commercial area while the second established the level of access to the housing - three-dimensionally organized the set in distinct areas, creating a hierarchical system of public spaces between different activities and with the surroundings, giving it, as a whole, the autonomy of a 'neighbourhood' (Figure 4).

This housing complex can be described as three large blocks perpendicular to the Calçada de Carriche with three lower floors for commerce, an intermediate access core (with a one-room duplex for the concierge house) and eight floors of apartments built on *pilotis*. These intersect others, parallel to Calçada de Carriche, defining its front facade but without access from it, intended for stores, warehouses and garages (figure 5). Another block, curved, ends the draw with the Estrada do Desvio, in a similar logic to the previous ones, but with only three floors for housing, thus making

p.123 the transition of scale with the Paço da Ameixoeira area (figure 6). A fourth block, longer, also perpendicular to Calçada de Carriche, was built only later. From Rua da Quinta das Lavadeiras, one can also access a low building designed for industrial activities (workshops) and warehouses that visually enclose the outer space between the blocks and closes the set with the hillside, giving them a more private character, despite being accessible to the public (figure 7). Altogether there were 350 apartments for an estimated population of 1,750 people.

As in *Rotterdam ressurge* (Resurgent Rotterdam), a photo essay the architect produced to accompany a translation of a text on the reconstruction of Rotterdam city centre post-bombing, Thébar expresses the conviction that 'the city should be not only horizontal but also vertical'.¹⁵ The optimistic vision of the 'new city' of the second half of the 20th

century is captured through his lens on the buildings erected around the heavily damaged St. Lawrence Church (the only medieval survivor): the station and commercial buildings designed by Bakema and Van der Broek, and the apartment and office blocks by Herman and Evert Kraaijvanger. And while the projects cannot be compared in a literal way, there are similarities, particularly in articulating the vertical/horizontal composition that cannot be ignored (figure 8).

Each of the three large blocks consists of four lots, which, in turn, consists of two dwellings per floor with four rooms each. On the penthouse floor, each tenant has their clotheslines under open pergolas, eliminating the popular clotheslines at the façade level and projecting the image of a new urbanity. Despite the reduced areas (approximately 60m²), in addition to a common bathroom, each apartment included a second *en suite*, revealing the aspirations of a rising middle class and the progressive affirmation of its own culture (figure 9).

From a construction point of view, each section was conceived as an independent system to be developed over time in different works. Each upper block and the lower section perpendicular to it constituted an autonomous L-shaped unit articulated with the following ones by an external staircase, allowing pedestrian crossing between areas at different levels. This meant that during the construction process, which took fifteen years, with only partial completion of the original plan, some modifications were introduced, such as the adaptation of some apartments from three to two bedrooms to offer more generous areas (unit 3). **p.124**

In *A Cidade e o Homem* (The City and the Man), Thébar reflects on the new solutions required for streets and avenues in a changing reality of increasing traffic. His plan was a hybridization of the urban visions of Ludwig Hilberseimer and Le Corbusier. On the one hand, the geometric order and the composition seem to aim for a vertical organization of the city through *unités* perpendicular to the main roads and elevated on *pilotis*. On the other hand, they recognize the need to define an urban front for the highway, giving it the character of a boulevard without being directly accessible. It is as if the commercial and automobile city of the former were spinning on an axis that seeks to maintain the 'residential city' of the latter. However, unlike both cases, the project does not aim to separate cars and people. Instead, it articulates the relationship between different speeds and programs, their scale and their hierarchy. Cars cross at high speed the Calçada de Carriche. At the same time, the access from the Estrada da Ameixoeira allows a connection to the commercial area through the Rua da Cidade de Tomar and another to housing, in turn, through the Rua da Quinta das Lavadeiras that crosses the suspended housing blocks, assuming a slower crossing (figure 10). In a way, Thébar proposes a revision of modern principles by articulating them with the whole repertoire of the historic city in a new whole. An example is how the *pilotis*, at the level of the store zone, recreate the traditional commercial arcade (figure 11).

Modernist zoning was also revised, through a new version of the medieval combination of housing and workplace, proposing an alternative vision of how urban chaos, particularly traffic, could be reduced, a problem he mentions in *The Crisis of Urbanism* the following year.¹⁶ The project also recalls, in relation to local landscape constraints, the *Immeuble T* designed by Munio Gitai-Weinraub and Al Mansfeld for the Ramat Hadar residential neighbourhood outside Haifa (1959–64). At the time of its completion, it was the largest in Israel and disseminated in specialist magazines such as *Architecture d'Aujourd'hui*, which had been paying great attention to the phenomenon of *grand ensembles* since the mid-1930s and with renewed interest since the early 1950s (figure 12). As in Quinta das Lavadeiras, part of the building is located on the hillside below the level of the access road and of the total mass of the construction, one level was left free to constitute an interior street, similar to Le Corbusier's Housing Unit of Marseille that divides the blocks in two – upper and lower – separating the circulation, which in this case is the extension of the street itself, and the main access, given its implantation. **p.125**

On the other hand, about its scale, the monumentality of the complex thus underlined the accentuated character of the topography and assumed the adjacent highway in a consistent manner, constituting a new doorway to the city (figure 13).

This construction of the landscape in its relationship between the parts and the whole in Quinta das Lavadeiras alludes to a broader reflection on the concept of landscape urbanism from the architecture-urban versus architectural urbanism dialectic, revisiting the concept underlying Corbusier's Fort Emperor project in Algiers (1931) and Fumihiko Maki's study, *Investigations in Collective Form*, present in Thébar's critical discourse: **p.126**

*We lack an adequate visual language to cope with the superhuman scale of modern highway systems and with views from airplanes. The visual and physical concepts at our disposal have to do with single buildings, and with closed compositional means for organizing them.*¹⁷

Both seem to agree on the urgency of a coherent theory that extrapolates the building in isolation. According to Thébar, architects had long conceived them as separate entities, consequently failing to build meaningful environments. But where this leaves the thinking theoretically open, the Japanese scholar trained in Tokyo and a professor in Washington took it further. For him, there was a need to (re)think about collective form: groups of related buildings and segments of cities – in other words, 'megastructures'. Megastructures were 'man-made features of the landscape', like the great hills on which Italian cities were built.¹⁸ However, in terms of the project itself, it seems Thébar sought to test the principles of megastructures as a system that articulated the triangulation of the concepts of 'skeleton' (infrastructures in which public investment guided and stimulated other structures around them), 'linkage' (how adequately independent systems were maintained through transitional and mediating elements) (figure 14) and 'connection' beyond form and scale. The project seems to follow all these principles, particularly 'connection'. Its megastructure, consisting of independent systems, would theoretically allow for their multiplication *ad infinitum*. The

mediating spaces above, at the level of the housing units, are connected by secondary roads and enclosed by rows of warehouses and workshops, creating different levels of public space (figure 15).

A decade later, Reyner Banham would write about the 'urban futures of the recent past' dedicated to John Voelcker for being the one who had first introduced him to the idea of megastructures. Voelcker defined them not only as structures of great size but also as structures capable of great or even unlimited extension.¹⁹ And although the structure was not reproduced in other places along the Calçada de Carriche and was even left incomplete, its urban image was contagious, even if less eloquently, to its surroundings.

MASS HOUSING HALFWAY BETWEEN CITY AND SUBURB

The Calçada de Carriche has always been the target of criticism, especially political criticism. In an article that in some ways anticipated the impact of the transformation the project would bring about, Thébar discusses how each city, or part of a city, being a product of its own time and a particular generation, reflects in the early days of their lives the haste with which they were created. He described life there as fictitious, recognizing why the first residents would denounce it as truly inhuman and without personality since this is only achieved with time. He concludes that the phenomenon is transversal to all previous cities, that they have all suffered from the same thing since it takes several generations. The changes they transmit to give them personality and to prevent them from being fictitious living organisms.

An example is the episode that took place during the local elections of the 1990s, when the Socialist Party promoted a race during rush hour between a donkey and a Ferrari, with the former winning. Despite the populism, the political manoeuvre drew attention to the traffic problem that was never solved, highlighting the intermediate condition of that place, its architecture and its inhabitants: halfway between the suburbs and the city and halfway between social classes; between the rural and faith in progress. In the collective imagination, the area embodied the representation of the working class between the city centre and the peripheral areas, popularized by other moments of strong political media, such as the public recitation of the poem by António Gedeão 30 years later by the communist politician Odete Santos.

From both disciplinary and sociological points of view, the new gates of the city had metamorphosed into the image of postmodernity's greatest evils: the anonymous character of its urban life promulgated by mass housing and the motorway. The architect and the project were relegated to oblivion, despite the parallels that can be drawn with the acclaimed, award-winning urban ensemble project for Avenida Infante Santo (Alberto Pessoa, Hernâni Gandra and João Abel Manta, 1956) in the previous decade. This was also born out of opening up the road infrastructure with a steep topography, between two poles of the consolidated urban fabric. The spatial-formal solution of articulation with the surroundings is similar: a commercial base and residential blocks perpendicular to it, built on *pilotis*. The apartments, however, are duplexes, with more rooms and generous areas, designed for a more affluent population, as inferred from a series of details. The modern gallery, for example, duplicates the circulation system in the more Victorian sense of the corridor that segregates circulation and entrances between servants and gentlemen. On the roof is the clothesline area, but this is only accessible by the freight lift connecting the galleries and service entrances, an idea of communal urban living exclusive to the 'internal servants' with their quarters (bedroom and bathroom) duly differentiated from the others by smaller areas. But can interiors alone explain this different recognition and acceptance? If in Lisbon, the 1950s were the laboratory for the experiments of isolated urban towers according to the Athens Charter (Bairro dos Olivais); for more domestic versions of the Corbusian dwelling unit (Bairro das Estacas) and others assumedly more monumental (sets on Av. EUA and the intersection with Av. Roma), the following decade was one of revisionism, of inclusion of themes such as heritage and the attempt to reconcile them with urban principles, such as the street and the block (Chelas). It was also a decade of plans for controlling the expansion of Portuguese cities.²⁰ But it was precisely this peripheral condition, at a time of return to the historic city, the compact city, valorization of the centre and demonization of the interstitial space of the suburb, that prevented a theoretical debate on the construction of these places and their meanings left to the construction of a counter-architecture promoted by construction companies during the 1960s that defined an important extension of the city. And it is in this context that the Quinta das Lavadeiras ensemble acquires special relevance since it effectively reflects on this intermediate social and spatial condition, proposing a design and image for it precisely through a 'visual language' appropriate to the 'superhuman scale' of contemporary urban, peri-urban and suburban systems and elements.

- 1 According to the 1960 Census, in this year the resident population of the city of Lisbon was 802,230 inhabitants, in contrast to the 190,311 of 1864.
- 2 SILVA, Carlos Nunes. *Política Urbana em Lisboa, 1926-1974*. Lisboa: Livros Horizonte, 1994, p. 22.
- 3 GARRET. The housing problem at Portugal [sic]. In: COSTA, Fernando José Marques da, ed. *XXI Congresso da Federação Internacional de Habitação e Urbanismo*. Lisboa: Sociedade Astória, 1952.
- 4 GARRET, op. cit. nota 4, p. 47.
- 5 *X Recenseamento Geral da População no Continente e Ilhas Adjacentes*, tomo 1, volume 1.º Prédios e Fogos; População - Dados retrospectivos (distritos, concelhos e freguesias). Instituto Nacional de Estatística: Lisboa, 1961
- 6 FRANÇA, José-Augusto. Lisboa: Urbanismo e Arquitectura. Lisboa: Livros Horizonte, 1997, p. 93.
- 7 HEITOR, T. A expansão da cidade para o oriente: os planos de urbanização de Olivais e Chelas. Lisboa. Conhecer, pensar, fazer cidade. Lisboa: Centro de Informação Urbana de Lisboa, 2001, pp. 72-85. ISBN 972-98786-1-7.
- 8 FERNANDES, José Manuel. Lisboa no Século XX: O Tempo Moderno. In: *O Livro de Lisboa*. Lisboa: Livros Horizonte, 1994, pp. 493-518.
- 9 SANTO, Paulo Espírito. *Ameixoeira - um núcleo histórico*. Lisboa: edição de autor, 1997.
- 10 CONSIGLIERI, Carlos; RIBEIRO, Filomena; VARGAS, José Manuel; ABEL, Marília. *Pelas Freguesias de Lisboa. Benfica, Carnide, Lumiar, Ameixoeira, Charneca*. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, Pelouro da Educação, 1993, p. 109.
- 11 GEDÉÃO, António. Calçada de Carriche. In: *Teatro do Mundo*. Coimbra: Of. da Atântida, 1958.
- 12 Thébar directed issues 6 to 13 having also designed two of their covers (issues 7 and 12), between 1954 and 1958. MARTINS, João Palla; REINAS, Carmo. O lugar do desenho na obra de Victor Palla. Lisboa: Universidade de Lisboa, 2012, pp. 92-93.
- 13 FREDERICO, Thébar Rodrigues. 1967. A crise do urbanismo. In: *Revista Correios e Telecomunicações*. Lisboa: Correios, 1967, vol. 3.
- 14 Memória Descritiva e Justificativa, Requerimento Processo 3559/1966 CML (Descriptive and Justificatory Memory, Application Process 3559/1966 CML).
- 15 FREDERICO, Thébar Rodrigues. Rotterdam ressurge. In: *A Arquitectura Portuguesa e Cerâmica e Edificação*. Lisboa, 1958, n.º 13.
- 16 FREDERICO, Thébar Rodrigues. A crise do urbanismo. In: *Revista Correios e Telecomunicações*. Lisboa: Correios, 1967, vol.3.
- 17 MAKI, Fumihiki. Investigations in Collective Form. In: *The School of Architecture Washington University*, June 1964, vol. 2, p. 4.
- 18 *Ibidem*, p. 8.
- 19 BANHAM, Reyner. *The Meaning of Megastructure*. London: Thames and Hudson, 1976, p. 8.
- 20 Fernandes, José Manuel. Anos 60. "anos de consequência". in: *Anos 60, anos de ruptura*. Lisboa: Livros Horizonte, 1994.

Autor imagen y fuente bibliográfica de procedencia

página 20, 1. Captura de pantalla. *Playtime* (Tati, 1967); página 21-24, 2-6. Capturas de pantalla. *Dos o tres cosas que yo sé de ella* (Godard, 1967); página 26, 7. Capturas de pantalla. *La naranja mecánica* (Kubrick, 1971); página 28-29, 8-9. Capturas de pantalla. *Vinieron de dentro de...* (Cronenberg, 1975); página 34, 1. BENEVOLO, Leonardo. *Brescia S. Polo. Un quartiere di iniziativa pubblica*. Brescia: Morcelliana, 1976; página 36, 2. BENEVOLO, Leonardo; BETTINELLI, Rossana. *Brescia moderna: la formazione e la gestione urbanistica di una città industriale*. Brescia: Grafo, 1981; página 37, 3. BENEVOLO, Leonardo; BETTINELLI, Rossana. *Brescia moderna: la formazione e la gestione urbanistica di una città industriale*. Brescia: Grafo, 1981; página 39, 4. Elaborazione grafica dell'autore; página 40, 5. BENEVOLO, Leonardo. *Brescia S. Polo. Un quartiere di iniziativa pubblica*, Brescia: Morcelliana, 1976; página 41, 6. BENEVOLO, Leonardo. *Brescia S. Polo. Un quartiere di iniziativa pubblica*, Brescia: Morcelliana, 1976; página 42, 7. Archivo Antonio Cederna; página 43, 8. Archivo L'Espresso; página 45, 9. Geoffrey Jellicoe Collection, Museum of English Rural Life, University of Reading; página 49, 1. Fotograma del NODO 1244C. Filmoteca Española, RTVE; página 49 y 54, 2 y 6. PIQUERAS, Norberto, coord. *El Saler per al poble, ara!* València: Universitat de València. ISBN 978-84-9133-074-5; página 51 y 53, 3 y 5. RIVERA HERRÁEZ, Rafael. *Valencia: Conflictividad urbana. 1975-76-77*. València: Colegio Oficial de Arquitectos de Valencia y Murcia, 1979. DL V.2803-1979; página 52, 4. TEMES RIANCHO, Vicente; VIVANCO BERGAMÍN, LUÍS Felipe; CANO LASSO, Julio. Proyecto de ordenación turística de la Albufera y playas de Saler. En: *Arquitectura: Revista del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid*. Madrid: Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, 1964, n.º 65. ISSN 0004-2706; página 55, 7. Izquierda: *La Gaceta Ilustrada*. Madrid, septiembre de 1968. Derecha: AYUNTAMIENTO DE VALENCIA. *La ciudad que queremos. Avance del Plan general de Ordenación Urbana*. Valencia: Ayuntamiento de Valencia, 1985. DL V-2093-1985; página 55, 8. TECPAY. Aprovechamiento del antiguo cauce del Turia. Bilbao: Técnicas de Paisaje, S.A., 1977; página 56, 9. PARICIO, Toni, coord. *El Jardí del Turia*. València: Ajuntament de València, 1982. DL V-1562-1982; página 58, 10. CALLEJA MOLINA, Manuel; DOMINGO-CALABUIG, Débora. Procesos participativos en la arquitectura residencial modular. En: *Estudios del hábitat* [en línea]. Buenos Aires: Universidad Nacional de La Plata, 2018, vol. 16, n.º 1. ISSN: 2422-6483; página 58, 11. Archivo del arquitecto Alberto Sanchis; página 59 y 61, 12 y 14. Fotografía de los autores; página 59, 13. CALLEJA MOLINA, Manuel. *Arquitectura Modular en el Espacio: Espai Verd, un Hàbitat Sostenible*. Directores: Débora Domingo Calabuig, Juan Serra Lluch. Tesis doctoral: Universitat Politècnica de València, 2020. Disponible en: <https://riunet.upv.es/handle/10251/153381>; página 67, 1. Arquitectura. Noviembre-Diciembre 1967, n.º 100, p. 230; página 68, 2. Arquitectura. Maio-Junho 1968, n.º 103, pp 113-121; página 69, 3. Arquitectura. Setembro-Outubro 1967, n.º 99, p 1; página 69, 4. CANDILIS, Georges. Problemas de Hoje. Em: *Arquitectura*. Janeiro 1963, n.º 77, pp. 2-3; página 70, 5. CUNHA, Luís. O homem e a cidade no ano de 2000. Em: *Binário*. Dezembro 1970, n.º 147, pp. 262-263; página 71, 6. BANHAM, Reyner y outros. Non-Plan: An Experiment in Freedom. Em: HUGHES, Jonathan; SADLER, Simon, eds. *Non-plan: essays on freedom, participation and change in modern architecture and urbanism*. Oxford: Oxford Architectural Press, 2000, p. 13; página 71, 7. Capa da revista *Arquitectura*, Maio-Junho de 1970, n.º 115; página 72, 8. PUIG, Ramon Maria. A Arquitectura pessimista: uma subarquitectura. Em: *Arquitectura*. Maio-Junho 1970, n.º 115, pp. 99, 104-105; página 73, 9. COMISSÃO RELATORA DO COLÓQUIO SOBRE POLÍTICA DA HABITAÇÃO. Relato Final. Lisboa: Ministério das Obras Públicas, 1969, p. 1; página 74, 10. DIRECÇÃO DOS SERVIÇOS DE PROJECTOS, DIVISÃO DE URBANIZAÇÃO E EDIFÍCIOS/ DIVISÃO TÉCNICA GERAL, Secretaria de Estado do Urbanismo e Habitação do Ministério das Obras Públicas. Plano Integrado de Almada - Monte da Caparica: Plano de 6000 fogos + Reserva a integrar, Estrutura e Faseamento do Conjunto. Lisboa: Decreto 361/71, 1971; página 75, 11. DSP, DUE/DTG, SEUH-MOP. Rede de Edificação. Op. cit; página 76, 12. DSP, DUE/DTG, SEUH-MOP. Exigências de Articulação; Caracterização Urbana. Op. cit; página 77, 13. DSP, DUE/DTG, SEUH-MOP. Exigências de Articulação: Expansão-Regressão/ Conversão (Com e Sem Adyacência). Op. cit; página 83, 1. BOFILL, Ricardo et al. Hacia una formalización de la Ciudad en el Espacio. Barcelona: Blume, 1968, p. 70; página 84, 2. *Ibid.*, p. 9; página 87, 3. Ricardo Bofill. Taller de Arquitectura; página 88, 4. Casa entre medianeras. Cadaqués. Em: *Nuevo Ambiente*, 1972, n.º 14, p. 61; página 88, 5. L. Clotet - O. Tusquets, Studio Per. Em: *Nuevo Ambiente*, 1975, n.º 1, p. 45; página 89, 6. Piso en Barcelona. Em: *Nuevo Ambiente*, 1972, n.º 14, p. 73; página 89, 7. Áticos en la ciudad. Em: *Nuevo Ambiente*, 1972, n.º 15, p. 154; página 90, 8. Ricardo Bofill. Taller de Arquitectura; página 91, 9. Ricardo Bofill. Taller de Arquitectura; página 92, 10. Ricardo Bofill. Taller de Arquitectura; página 93, 11. Ricardo Bofill. Taller de Arquitectura; página 93, 12. Ricardo Bofill. Taller de Arquitectura; página 95, 13. Taller de Arquitectura. GA - Global Architecture, 1973, n.º 19, p. 24. Fotografía de Yukio Futagawa; página 96, 14. Walden 7, Taller de Arquitectura; Ricardo Bofill. Em: *GA Houses*, 1982, n.º 1, p. 30; página 97, 15. Piso en Barcelona, 1974. Em: *Nuevo Ambiente*, 1974, n.º 27; página 106, 1. Fotografía: Marta Serra-Permanyer, diciembre 2019; página 106, 2. Fotografía: Marta Serra-Permanyer, diciembre 2019; página 107, 3. Fotografía: Marta Serra-Permanyer, diciembre 2019; página 107, 4. Fotografía: Smiley Toerist. Fuente: Wikimedia Commons [en línea] [consulta: 18-10-2022]. Disponible en: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Metro_Alma_jun_1982_17.jpg; página 108, 5. Fotografía: Marta Serra-Permanyer, diciembre 2019; página 110, 6. Fotografía: (C) Centre Pompidou. Fuente: MNAM-CCI, Dist. RMN-Grand Palais / Philippe Migeat. ADAGP, Paris; página 117, 1. Étienne de Gröer, Plano Geral de Urbanização e Extensão de Lisboa (PGUEL), 1948. Fonte: Arquivo Fotográfico Municipal de Lisboa PT-AMLSB-CMLSBAH-PCSP-004-MNV-000723; página 118, 2. XXI Representação da Câmara Municipal de Lisboa na exposição do Congresso Internacional de Habitação e Urbanismo, IST, Lisboa, 1952. Fonte: Arquivo Fotográfico Municipal de Lisboa PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/HNV/000407; página 120, 3. Estudo da ligação entre a Calçada de Carriche com a Estrada do Desvio e a implantação urbana do conjunto da Quinta das Lavadeiras (1966), onde se evidenciaram os conjuntos construídos e por construir. Fonte: Arquivo Municipal de Lisboa, Obra: 58782, Processo: 35610/DAG/PG/1966; página 121, 4. Perfil de relação com a topografia existente e com Calçada de Carriche, Rua de Tomar e Rua da quinta das Lavadeiras (1966). Fonte CML, Obra: 59136, Processo: 35595/DAG/PG/1966, Folha 36, 1966; página 122, 5. a) Alçado longitudinal; b) Alçados transversais com Rua da Quinta das Lavadeiras a atravessar o bloco habitacional e escadaria articulando com a Rua de Tomar e zona comercial, e corte transversal; c) alçado planificado do quarto bloco de remate do gaveto, 1977. Fonte: CML, Obra: 58782, Processo: 35610/DAG/PG/1966, Folha 60, 1977; CML, Obra: 59195, Processo: 2032/DMPGU/OB/1978, Folha 10, 1977; CML, Obra: 59195, Processo: 35610/DAG/PG/1966, Folha 60, 1977; página 123, 6. Vista geral do bloco de remate da Quinta das Lavadeiras e da rua de Tomar, a partir da interseção entre a Calçada de Carriche e a Estrada do Desvio, onde se reconhecem os três pisos inferiores e o acesso intermédio aos três pisos superiores de habitação. Lisboa, 2022. Fonte: fotografia da autora, 2022; página 123, 7. Armazéns e oficinas, vista a partir de um troço da Rua da Quinta das Lavadeiras, Lisboa, 1988. Fonte: CML, Obra: 59104, Processo 2148DMPGUOB/1988 Folha 5,1988; página 124, 8. Edifício de apartamentos (Herman & Evert Kraaijvanger), Korte Hoogstraat, Roterdão, 1958. Fonte: Thérbar Frederico, Roterdam ressurge in A Arquitectura e Portuguesa e Cerâmica e Edificação n.13, Agosto 1958; página 124, 9. Plantas tipo, 1977. CML, Obra: 59195, Processo: 2032/DMPGU/OB/1978, Folha 9, 1978; página 125, 10. Eixo viário secundário - Rua da Quinta das

Lavadeiras - que atravessa os blocos habitacionais sob o qual se encontram suspensos sobre pilotis, Quinta das Lavadeiras, Lisboa, 2022. Fonte: fotografía da autora, 2022; página 125, 11. Munio Gital-Weinraub & Al Mansfeld, Immeuble T (1959-64), Ramat Hadar, Haifa, 1994. Fonte: Gabriele Basilio, 1994 in L'Habitat collectif: ouvres de la collection du Centre Pompidou; página 126, 12. Quinta das Lavadeiras, maqueta, 1966. Fonte: CML, Obra 60220, Processo: 1848/DSU/OB/1977, Folha 8, 1977; página 126, 13. Galerias, Quinta das Lavadeiras, 2022. Fonte: fotografia da autora 2022; página 127, 14. Frente paralela à Calçada de Carriche e arcada comercial, Quinta das Lavadeiras, Lisboa, 2022. Fonte: fotografia da autora, 2022; página 127, 15. Bloco habitacional e espaços públicos de mediação, Quinta das Lavadeiras, Lisboa, 2022. Fonte: fotografia da autora, 2022; página 133, 1. Archivo del/de la autor/a, 2018. © Autor/a; página 134, 2. Archivo del/de la autor/a, 2002 (izda.); Elwall, Robert. Ernö Goldfinger (Londres: Royal Institute of British Architects, 1996), 96 © John Bain (centro); Archivo del/de la autor/a, 2014 © Autor/a. (dcha.) página 135, 3. Elaboración propia del estado actual a partir de medidas in situ, 2018. © Autor/a; página 136, 4. Edificio de apartamentos en Malecón y F (La Habana). Antonio Quintana Simonetti y Alberto Rodríguez Surribas, 1967; página 136, 5. QUINTANA, Antonio; RODRÍGUEZ, Alberto. Edificio experimental de Malecón y F. En: Revista Cuba Construye. Cuba: Colegio Nacional de Arquitectos de Cuba, 1967, n.º 3-4, p. 20; página 137, 6. Archivo del/de la autor/a, 2018 (inf.); elaboración propia del estado actual a partir de medidas in situ, 2018 (sup.). © Autor/a; página 138, 7. Elaboración propia del estado actual a partir de medidas in situ, 2018. © Autor/a; página 139, 8. QUINTANA, Antonio; RODRÍGUEZ, Alberto. Edificio experimental de Malecón y F. En: Revista Cuba Construye. Cuba: Colegio Nacional de Arquitectos de Cuba, 1967, n.º 3-4, pp. 23 y 25; página 139, 9. Elaboración propia del estado actual a partir de medidas in situ, 2018. © Autor/a; página 140, 10. Elaboración propia del estado actual a partir de medidas in situ, 2018. © Autor/a; página 141, 11. QUINTANA, Antonio; RODRÍGUEZ, Alberto. Edificio experimental de Malecón y F. En: Revista Cuba Construye. Cuba: Colegio Nacional de Arquitectos de Cuba, 1967, n.º 3-4, p. 22 (izda.); archivo del/de la autor/a, 2018. © Autor/a (dcha.); página 142, 12. Elaboración propia del estado actual a partir de medidas in situ, 2018. © Autor/a; página 143, 13. QUINTANA, Antonio; RODRÍGUEZ, Alberto. Edificio experimental de Malecón y F. En: Revista Cuba Construye. Cuba: Colegio Nacional de Arquitectos de Cuba, 1967, n.º 3-4, pp. 25 y 31; página 144, 14. Elaboración propia (izda.); archivo del/de la autor/a, 2018. © Autor/a (dcha.); página 145, 15. Elaboración propia del estado actual a partir de medidas in situ, 2018. © Autor/a (centro); archivo del/de la autor/a, 2018. © Autor/a (sup. e inf.); página 145, 16. Archivo del/de la autor/a, 2018. © Autor/a; página 151, 1. Imagen del archivo de Juan Carmona (AJC); página 152, 2. Imágenes del Gran Archivo de Zaragoza Antigua. Disponible en: <https://www.flickr.com/photos/zaragozaantigua/>; página 153, 3. Elaboración propia; página 154, 4. AJC; página 155, 5. AJC; página 157, 6. Planos del proyecto de ejecución del edificio, archivo del Colegio Oficial de Arquitectos de Aragón, n.º exp. 52799; página 158, 7. Planos del proyecto de ejecución del edificio, archivo del Colegio Oficial de Arquitectos de Aragón, n.º exp. 52799; página 159, 8. Elaboración propia; página 159, 9. Autoría propia, durante la visita al edificio con Juan Carmona el 27 de abril de 2021; página 160, 10. Planos del proyecto de ejecución del edificio, archivo del Colegio Oficial de Arquitectos de Aragón, n.º exp. 52799; página 161, 11. Autoría propia, durante la visita al edificio con Juan Carmona el 27 de abril de 2021; página 162, 12. Planos del proyecto de ejecución del edificio, archivo del Colegio Oficial de Arquitectos de Aragón, n.º exp. 52799; página 163, 13. Arriba, AJC. Abajo, planos del proyecto de ejecución del edificio, archivo del Colegio Oficial de Arquitectos de Aragón, n.º exp. 52799; página 168, 1. Composición propia a partir de: PERPIÑÁ, Antonio. Plan parcial de ordenación de un polígono urbano en Hospitalet de Llobregat. En: Cuadernos de arquitectura. Barcelona: Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña y Baleares, 1956, n.º 27, pp. 26-27. Y BESTRATEN, Sandra; HORMÍAS, Emili; DOMÍNGUEZ, Manuel. Bellvitge 50 años: Historia de un barrio de l'Hospitalet. Cornellà de Llobregat: Universitat sense Fronteres, Centre d'Estudis de l'Hospitalet, 2015, p. 24; página 170, 2. Elaboración propia a partir de: BESTRATEN, Sandra; HORMÍAS, Emili; DOMÍNGUEZ, Manuel. Bellvitge 50 años: Historia de un barrio de l'Hospitalet. Cornellà de Llobregat: Universitat sense Fronteres, Centre d'Estudis de l'Hospitalet, 2015, p. 45; página 171, 3. BESTRATEN, Sandra; HORMÍAS, Emili; DOMÍNGUEZ, Manuel. Bellvitge 50 años: Historia de un barrio de l'Hospitalet. Cornellà de Llobregat: Universitat sense Fronteres, Centre d'Estudis de l'Hospitalet, 2015, p. 60; página 171, 4. HEUVEL, Dirk van den. Bagnols-sur-Cèze 1960. Team X on its own: against formulae, against formalism. En: M. RISSELADA; D. van den HEUVEL, eds. Team 10: 1953-81. In search of a Utopia of the present. Rotterdam: NAI, 2005, p. 84; página 172, 5. HEUVEL, Dirk van den. Bagnols-sur-Cèze 1960. Team X on its own: against formulae, against formalism. En: M. RISSELADA; D. van den HEUVEL, eds. Team 10: 1953-81. In search of a Utopia of the present. Rotterdam: NAI, 2005, p. 89 página 173, 6. Composición y elaboración propia a partir de: BUSQUETS, Xavier. Detalle a color de la unidad residencial en el edificio Araraúnas [tinta sobre papel]. AHCOAC-FXBS, C784/178-1. Y REDACCIÓN. Edificio Araraúnas en São Paulo, Brasil. Franz Heep y Javier Busquets. Arquitectos. En: Cuadernos de Arquitectura. Junio 1955, n.º 22, pp. 28-29; página 173, 7. Elaboración propia a partir de: BUSQUETS, Xavier. Plantas y alzados [tinta sobre papel]. AHCOAC-FXBS, V77/101-7; página 175, 8. Elaboración propia a partir de: BUSQUETS, Xavier. Plantas [tinta sobre papel]. AHCOAC-FXBS, C771/99-2. Y BUSQUETS, Xavier. Fachadas y secciones [tinta sobre papel]. AHCOAC-FXBS, C771/99-2; página 176, 9. Elaboración propia a partir de: BUSQUETS, Xavier. Plantas [tinta sobre papel]. AHCOAC-FXBS, C771/104-2. Y: BUSQUETS, Xavier. Fachadas y secciones [tinta sobre papel]. AHCOAC-FXBS, C771/104-3; página 177, 10. Elaboración propia a partir de: BUSQUETS, Xavier. Plantas [tinta sobre papel]. AHCOAC-FXBS, C771/99-8; página 178, 11. Elaboración propia a partir de: BUSQUETS, Xavier. Plantas y secciones [tinta sobre papel]. AHCOAC-FXBS, V77/126-25; página 178, 12. Autor desconocido [fotografía]. AHCOAC-FXBS, C801/314-5; página 179, 13. Elaboración propia a partir de: BUSQUETS, Xavier. Conjuntos de plantas 2 [tinta sobre papel]. AHCOAC-FXBS, V77/126-5. Y: BUSQUETS, Xavier. Fachadas y sección [tinta sobre papel]. AHCOAC-FXBS, V77/126-9; página 180, 14. Elaboración propia a partir de: BUSQUETS, Xavier. Bloques: desglose de elementos [tinta sobre papel]. AHCOAC-FXBS, V77/126-6; página 181, 15. Elaboración propia a partir de: BESTRATEN, Sandra; HORMÍAS, Emili; DOMÍNGUEZ, Manuel. Bellvitge 50 años: Historia de un barrio de l'Hospitalet. Cornellà de Llobregat: Universitat sense Fronteres, Centre d'Estudis de l'Hospitalet, 2015, p. 47; página 187, 1. Alec Jordan, (2012): https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/bb/Stuyvesant_Town_and_Peter_Cooper_Village.jpg; página 188, 2. The Athena Foundation, Inc. (1986); página 189, 3. Noguchi Museum Archives (izda. / dcha. 06868 y 06882). ©The Isamu Noguchi Foundation and Garden Museum (INFGM) / ARS; página 189, 4. Noguchi Museum Archives: (izda. 07281) Fotografía: Dan Budnik, ©The Estate of Dan Budnik / INFGM / ARS; (dcha. 06149) © INFGM / ARS; página 190, 5. Noguchi Museum Archives (izda. NFP_PRO_069_034); (dcha.) autoría propia (2022) según planimetría del Noguchi Museum Archives; página 191, 6. María F. Carrascal Pérez (2014); página 192, 7. (Izda.) Folleto informativo Fluxhouse Cooperatives (1966); (dcha. 06149) autoría propia (2022), según el folleto; página 194, 8. (Izda.) María F. Carrascal Pérez (2014); (dcha.) Planimetría, autoría propia (2022); página 195, 9. María F. Carrascal Pérez (2014); página 196, 10. María F. Carrascal Pérez (2014); página 197, 11 (Izda.) Leonard Freed and Ezra Stoller, 1970. MEIER, Richard. Richard Meier Arquitecto. 2.ª ed. Barcelona: Gustavo Gili, 1988, p. 108 (oct. 1970, p. 49); (dcha.) María F. Carrascal Pérez (2014); página 198, 12. Architectural Record (marzo 1970; pp. 104-105); página 199, 13. Planimetría Autoría propia (2022), basada en Architectural Record (marzo 1970; pp. 105-106); página 200, 14. Ezra Stoller, 1970. Architectural Forum (oct. 1970); página 201, 15. Conferencia organizada por Architectural League of New York. María F. Carrascal Pérez (2014);

• **EDITORIAL** • ANOS SESSENTA, UTOPIA E QUOTIDIANO: PROCESSOS DISRUPTIVOS / THE SIXTIES: UTOPIA, EVERYDAY LIFE AND DISRUPTIVE PROCESSES. Rute Figueiredo; Rui Seco • **ARTÍCULOS** • **EL IMAGINARIO FÍLMICO SUBURBIAL DE LOS AÑOS 60. EL FIN DE LAS UTOPIAS MODERNAS** / THE SUBURBAN FILM IMAGINARY OF THE SIXTIES. THE END OF MODERN UTOPIAS. Ignacio Grávalos Lacambra • **L'UCRONIA COSTRUITA DI LEONARDO BENEVOLO. IL RUOLO DELL'URBANIZZAZIONE PUBBLICA NEL PROGETTO DI SAN POLO A BRESCIA** / THE CONSTRUCTED UCHRONIA OF LEONARDO BENEVOLO. THE ROLE OF PUBLIC URBANISATION IN THE SAN POLO PROJECT IN BRESCIA. Jacopo Galli • **VALENCIA REBELDE: MOVIMIENTOS SOCIALES QUE DIERON FORMA A LA CIUDAD** / REBELLIOUS VALENCIA: SOCIAL MOVEMENTS THAT SHAPED THE CITY. Débora Domingo Calabuig; Javier Rivera Linares • **RESSONÂNCIA E REINVENÇÃO: DEBATE E PRÁTICA URBANA ANTES DA REVOLUÇÃO PORTUGUESA** / RESONANCE AND REINVENTION: DEBATE AND URBAN PRACTICE BEFORE THE PORTUGUESE REVOLUTION OF 1974. Rute Figueiredo; Rui Seco. • **A EXPERIÊNCIA WALDEN 7: A HABITAÇÃO COLETIVA COMO PLURALIZAÇÃO DO NÃO CONVENCIONAL** / THE WALDEN 7 EXPERIENCE: HOUSING AS PLURALISATION OF THE NON-CONVENTIONAL. Tiago Lopes Dias. • **ANARQUITECTURA FRENTE AL PASO DEL TIEMPO: REVISITANDO LA MÉMÉ DE LUCIEN KROLL** / ANARCHITECTURE AND THE PASSAGE OF TIME: REVISITING LUCIEN KROLL'S LA MÉMÉ. Marta Serra Permanyer; Jere Kuzmanić. • **HABITAÇÃO EM MASSA PARA A CLASSE MÉDIA ENTRE A CIDADE E O SUBÚRBIO: O CASO DA QUINTA DAS LAVADEIRAS** / MIDDLE-CLASS MASS HOUSING BETWEEN CITY AND SUBURB: THE CASE OF QUINTA DAS LAVADEIRAS. Mónica Pacheco. • **EDIFICIO EXPERIMENTAL EN MALECÓN Y F (LA HABANA, 1967). LA EXPRESIÓN ARQUITECTÓNICA DE TRADICIÓN Y MODERNIDAD EN LA CUBA REVOLUCIONARIA** / EXPERIMENTAL BUILDING AT MALECÓN AND F (HAVANA, 1967). THE ARCHITECTURAL EXPRESSION OF TRADITION AND MODERNITY IN REVOLUTIONARY CUBA. Óscar Pedrós Fernández. • **LA ARQUITECTURA DE LO ESPECÍFICO. COOPERATIVA PIRINEOS EN ZARAGOZA** / THE ARCHITECTURE OF THE SPECIFIC. THE PIRINEOS COOPERATIVE IN ZARAGOZA. Juan Carlos Salas Ballestín; Raimundo Bambó Naya. • **TYPE MEETS INDUSTRY: XAVIER BUSQUETS ANTE EL POLÍGONO RESIDENCIAL DE BELLVITGE** / TYPE MEETS INDUSTRY: XAVIER BUSQUETS FACED WITH THE BELLVITGE RESIDENTIAL ESTATE. Rubén Navarro-González. • **LA FÁBRICA-CASA: HÁBITATS COLABORATIVOS Y PATRIMONIO INDUSTRIAL DESDE LOS 60 EN NYC** / THE FACTORY-HOME: COLLABORATIVE HABITATS AND INDUSTRIAL HERITAGE IN NYC FROM THE 1960s. María F. Carrascal Pérez; Silvana Rodrigues de Oliveira. • **RESEÑAS BIBLIOGRÁFICAS** • **GAIA CAMELINO; STÉPHANIE DADOUR (a cura di): THE HOUSING PROJECT: DISCOURSES, IDEALS, MODELS, AND POLITICS IN 20TH-CENTURY EXHIBITIONS.** Alessandro Benetti • **GABRIEL BASCONES DE LA CRUZ: FRANCESCO VENEZIA, JOHN HEJDUK Y EL ARTE DE LA MEMORIA.** Carlos Barberá Pastor • **SARAH WILLIAMS GOLDHAGEN; RÉJEAN LEGAULT: ANXIOUS MODERNISMS. EXPERIMENTATION IN POSTWAR ARCHITECTURAL CULTURE.** Patricia de Diego Ruiz