

AEROPORTO IMAGINADO

DISTÂNCIA E PROXIMIDADE DA CIDADE CONTEMPORÂNEA

Miguel Dias Coutinho ISCTE-IUL Instituto Universitário de Lisboa, 2017

ISCTE-IUL | Mestrado Integrado em Arquitectura

Miguel Rodrigues de Passos Dias Coutinho

Componente teórica realizada no âmbito da unidade curricular de Projecto Final de Arquitectura

Orientadora: Professora Doutora Ana Vaz Milheiro, Professora Auxiliar com Agregação, ISCTE-IUL

Componente prática realizada no âmbito da unidade curricular de Projecto Final de Arquitectura

Tutor: Professor Doutor Pedro Mendes, Professor Auxiliar, ISCTE-IUL

Componente prática de grupo realizada com:

Ana Filipa Maceira | João Montalvão | Vasco Reis

AEROPORTO IMAGINADO

DISTÂNCIA E PROXIMIDADE DA CIDADE CONTEMPORÂNEA

Projecto Final de Arquitectura: Vertente Teórica

Trabalho teórico submetido como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Arquitectura

Miguel Rodrigues de Passos Dias Coutinho

Orientadora da vertente teórica: Professora Doutora Ana Vaz Milheiro, Professora Auxiliar com Agregação

Orientador da vertente prática: Professor Doutor Pedro Mendes, Professor Auxiliar

ISCTE-IUL | Departamento de Arquitectura e Urbanismo | Mestrado Integrado em Arquitectura

Lisboa, Outubro de 2017

AGRADECIMENTOS

À professora doutora Ana Vaz Milheiro um sincero obrigado pela generosidade e partilha intelectual que foram essenciais para o realizar deste trabalho.

Ao professor doutor Pedro Mendes.

À autora Clare Lyster pela cedência de imagens do livro Learning From Logistics.

Ao Sérgio pelas conversas sempre estimulantes.

À Daniela e ao Lourenço pela amizade e pelos contributos para o trabalho.

À Filipa, ao Rúben e ao Vasco pelo sentido de humor e companhia ao longo do ano.

À Ana Cristina agradeço o facto de todos os dias fazer de mim uma pessoa melhor.

Aos meus pais por tudo.

ÍNDICE

Resumo	013
Abstract	015
Introdução	017
01 - Aeroporto: A Tipologia Arquitectónica do Século XX	025
01.1- Dois Sistemas: Lighter Than Air vs Heavier Than Air	031
01.2- Do Militar ao Comercial	039
01.3- Avião e Aeroporto: Emergência Simultânea	045
02 - Aeroporto e Cidade	059
02.1 – A Forma da Cidade	061
02.2 – Distância e Proximidade	067
03 - O Aeroporto Enquanto Mediador	075
03.1- As Cidades no Mapa	081
03.1.1- O Consumo da Cidade	091
03.2- O Aeroporto de Lisboa	097
03.3- O Novo Aeroporto de Lisboa: Alenquer um Território Expectante	107
Conclusão	117
Bibliografia	123
Fontes de Imagens	129

RESUMO

O **aeroporto** ocupa um lugar central na sociedade contemporânea globalizada. Esta centralidade é articulada por dimensões distintas que, no seu conjunto, contribuem para a imagem do aeroporto: arquitectónica, tecnológica, social, cultural, entre outras.

Esta investigação pretende interrogar de que modo estas dimensões projectam imagens diversificadas, não só do aeroporto enquanto lugar abstracto, como também do território onde se inscrevem estas mega-estruturas. Deste modo, discutir-se-á o aeroporto enquanto veículo do fenómeno de **globalização** que tem vindo a desenhar uma nova geografia de distância e proximidade da **cidade** contemporânea.

13

Finalmente, esta dissertação pretende reflectir, a partir do processo de deliberação do **Novo Aeroporto de Lisboa** no concelho de Alenquer, sobre o facto de a mera possibilidade de construção de um aeroporto em determinado lugar ser o suficiente para condicionar todo o desenvolvimento desse território.

Palavras-chave: Aeroporto; Globalização; Cidade; Novo Aeroporto de Lisboa

ABSTRACT

The **airport** holds a central position within contemporary globalized societies. This centrality is articulated through different dimensions that together make up the image of the airport: architectonic, technological, social, cultural dimensions, amongst others.

This dissertation interrogates the extent to which these dimensions project diversified images, not only of the airport as an abstract place, but also of the territory where these mega-structures are inscribed. In doing so, this research will discuss the airport as a driver of **globalization**, a phenomenon that has drawn a new geography of distance and proximity for the contemporary **city**.

15

Lastly, taking the case of the deliberation of the **New Lisbon Airport in Alenquer**, this dissertation wishes to reflect on the fact that the sheer possibility of constructing an airport is sufficient to condition the entire development process of that territory.

Keywords: Airport; Globalization; City; New Lisbon Airport

INTRODUÇÃO

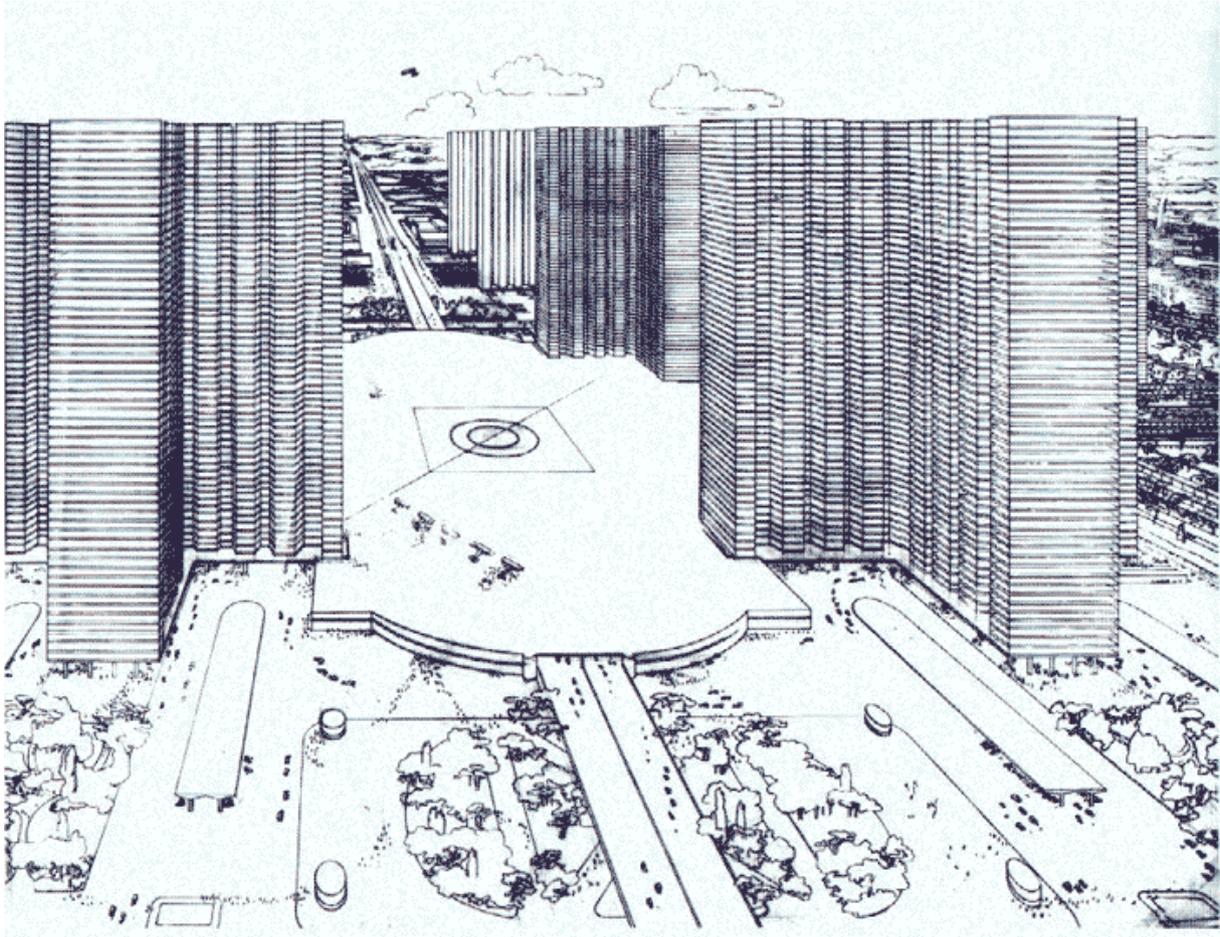


Fig. 1 - Une Ville Contemporaine pour 3 Millions d'Habitants de Le Corbusier

Ainda no auge da modernidade, a figura do aeroporto, e o seu impacto no modo de pensar a cidade, não passou despercebida aos arquitectos do início do século XX. A viagem aérea implicou uma alteração da perspectiva e, em 1907, Rudyard Kipling (Apud Gordon,2004: p.8) escrevia:

“The time is near when men will receive their normal impressions of a new country suddenly and in plan, not slowly and in perspective; when the most extreme distances will be brought within the compass of one week – one hundred and sixty-eight hours – travel; when the word ‘inaccessible’, as applied to any given spot on the surface of the globe, will cease to have any meaning.”

O aeroporto passava, então, a ser a porta de entrada de países e cidades. Desta forma, alguns dos nomes maiores da arquitectura deste período propunham novos modelos de cidade, em que o aeroporto era figura central e condicionante da ontologia do urbano. Tal como afirma Joel Garreau (Apud Kasarda et. al.,2012: p.11) “cities are always created around whatever the state-of-the-art transportation device is at the time.” - e no início do século XX, o estado da arte seria o transporte aéreo.

No tom reformista característico dos arquitectos da modernidade, António Sant’Elia escrevia no seu manifesto da arquitectura futurista, que cada geração deveria construir a sua cidade e propõe, em 1912, um aeroporto, ainda preparado para receber dirigíveis, interligado ao sistema de caminhos de ferro e às vias rápidas para automóveis, através de elevadores que efectuavam a ligação entre as várias formas de locomoção: um verdadeiro interface que permitiria com alguma facilidade dar a volta globo.

Em 1922, Le Corbusier, que dedica um capítulo do seu livro seminal, *Vers Une Architecture*, à aviação e em 1935 publica *Aircraft*, um volume inteiro dedicado ao assunto, propõe *Une Ville Contemporaine pour*

3 Millions d'Habitants. A proposta apresentava um modelo de cidade composto por grandes edifícios que arranhavam os céus e que se organizavam em torno de uma grande estação central, na qual, a cobertura serviria como pista de aterragem para o mais recente meio de transporte. Na sua revista, *L'Esprit Nouveau* (Apud Gordon, 2004: p.67) podem ler-se exclamações como: “The airplane is the symbol of the new age”. Claro que um aeroporto rodeado de arranha-céus, principalmente para quem vive no pós-11 de Setembro de 2001, se assume como lugar de estranheza e principalmente de perigo. O que se pretende com a apresentação desta imagem não será uma vontade de efectivação, mas sublinhar a ideia de que as cidades são agora (ou sempre foram) locais de mobilidade, circulação e contaminação, e assim sendo os meios de transporte que tornam possível essa rede de circulação, intra e intercidades, devem ser o elemento central no planeamento do desenho urbano.

20 O presente documento surge das interrogações deixadas por responder na investigação acerca do território de Alenquer, desenvolvida na vertente prática do projecto final de arquitectura. Desde 1982 que este território, em particular a Ota, tem sido apontado como a futura localização do Novo Aeroporto de Lisboa, tendo sido alvo, por um lado, de medidas preventivas ao desenvolvimento desta região, e por outro, de uma grande especulação imobiliária. Agora em 2017, a decisão parece estar tomada relativamente à instalação de um aeroporto complementar ao da Portela na base aérea militar número 6 no Montijo, a solução Portela+1, aguardando ainda um estudo de impacto ambiental sobre as rotas das aves migratórias que ali passam todos os anos.

Este processo de decisão, que dura há já mais de 45 anos, implica uma multiplicidade de factores, agentes e consequências relativas ao planeamento urbano às quais a instalação do aeroporto parece servir de centro. Neste contexto, a vertente teórica procura entender a relevância do aeroporto enquanto

estrutura arquitectónica central das cidades contemporâneas e como a evolução da arquitectura aeroportuária se enquadra numa história geral da arquitectura. Ao mesmo tempo, tem por objectivo reflectir sobre o aeroporto enquanto plataforma de distância e proximidade da sociedade globalizada e interrogar como a sua implantação condiciona a identidade das localidades que os acolhem.

A metodologia adoptada para o desenvolvimento desta dissertação centra-se na revisão bibliográfica de fontes primárias e secundárias, a partir das quais se estrutura o documento.

No primeiro capítulo, “Aeroporto a Tipologia Arquitectónica do Século XX”, é traçada uma genealogia da evolução do aeroporto a par da história da aviação. Este capítulo baseia-se, principalmente, na obra de Hugh Pearman de 2004, *Airports: A Century of Architecture* e no livro de Alastair Gordon, de 2004, *Naked Airport : A Cultural History of the World’s Most Revolutionary Structure*, pois estes assumem-se como textos charneira para o entendimento da evolução arquitectónica e cultural da estrutura aeroportuária.

21

O segundo capítulo, “A Forma da Cidade”, dedica-se à compreensão da cidade contemporânea globalizada e da sua condição de mobilidade a partir das obras de Leonardo Benevolo, de 1991, *A Cidade e o Arquitecto* e de Marc Augé, de 1991, *Não-Lugares: Introdução a uma Antropologia da Sobremodernidade*.

O terceiro capítulo, “O Aeroporto Enquanto Mediador”, revisita criticamente o livro de Clare Lyster, de 2016, *Learning from Logistics: How Networks Change Our Cities* e o estudo elaborado por Ana Raquel Matos, Tiago Santos Pereira e José Reis, *Uma Controvérsia Inacabada: Um Aeroporto sem País, o Novo Aeroporto de Lisboa*. Aqui procura-se entender do geral para o particular a forma como o aeroporto, enquanto veículo da globalização, reformulou a geografia do território urbanizado.

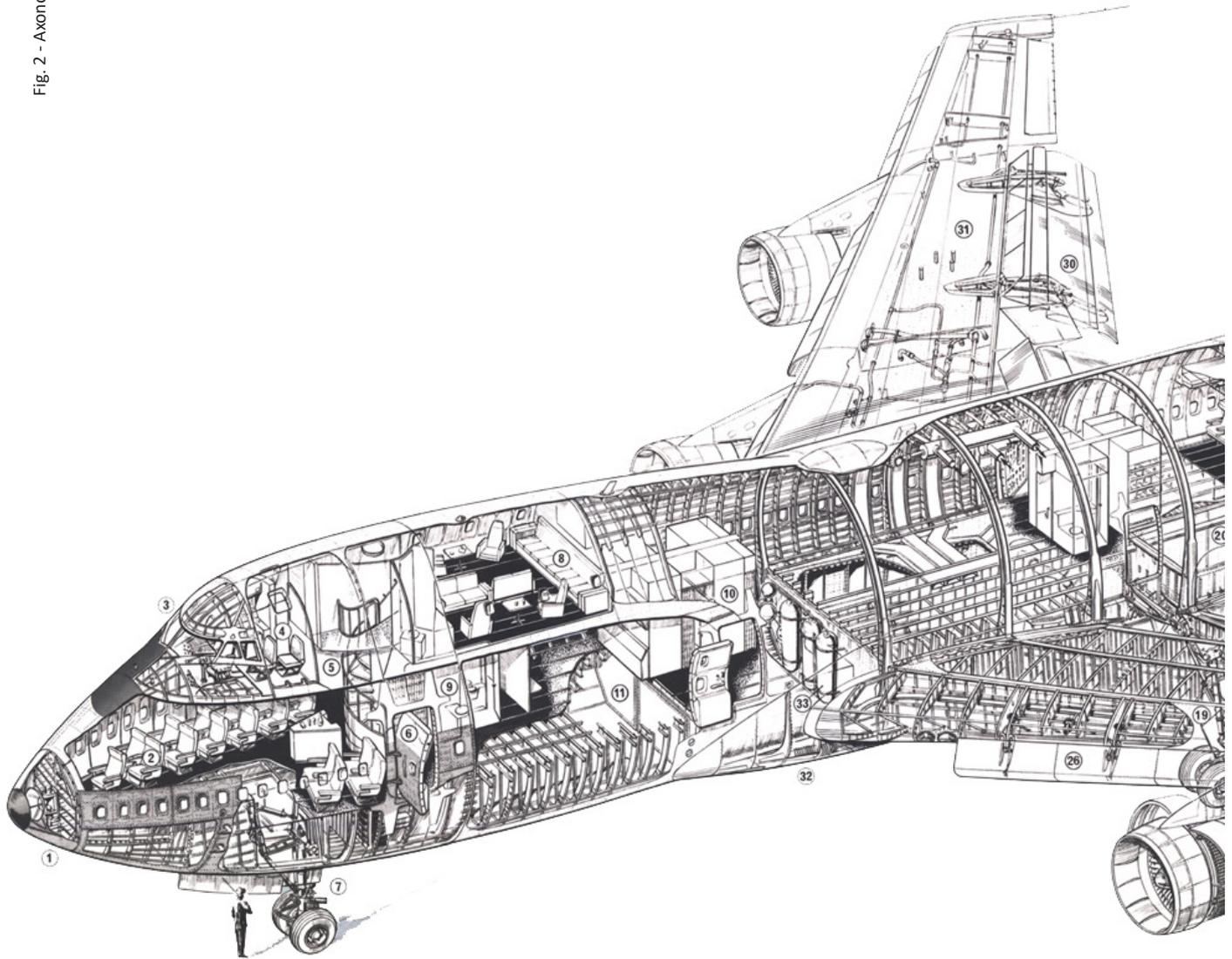
O documento segue as normas do antigo acordo ortográfico da língua portuguesa por uma questão de uniformização da dissertação e das citações de outras obras, respeitando as “normas de apresentação e harmonização gráfica para dissertação ou trabalho de projecto de mestrado e tese de doutoramento” estabelecidas pelo ISCTE-IUL. E procede segundo a Norma Portuguesa 405 para a referência bibliográfica, presente no Manual de Normas e Estilos de Referências Bibliográficas do ISCTE-IUL.

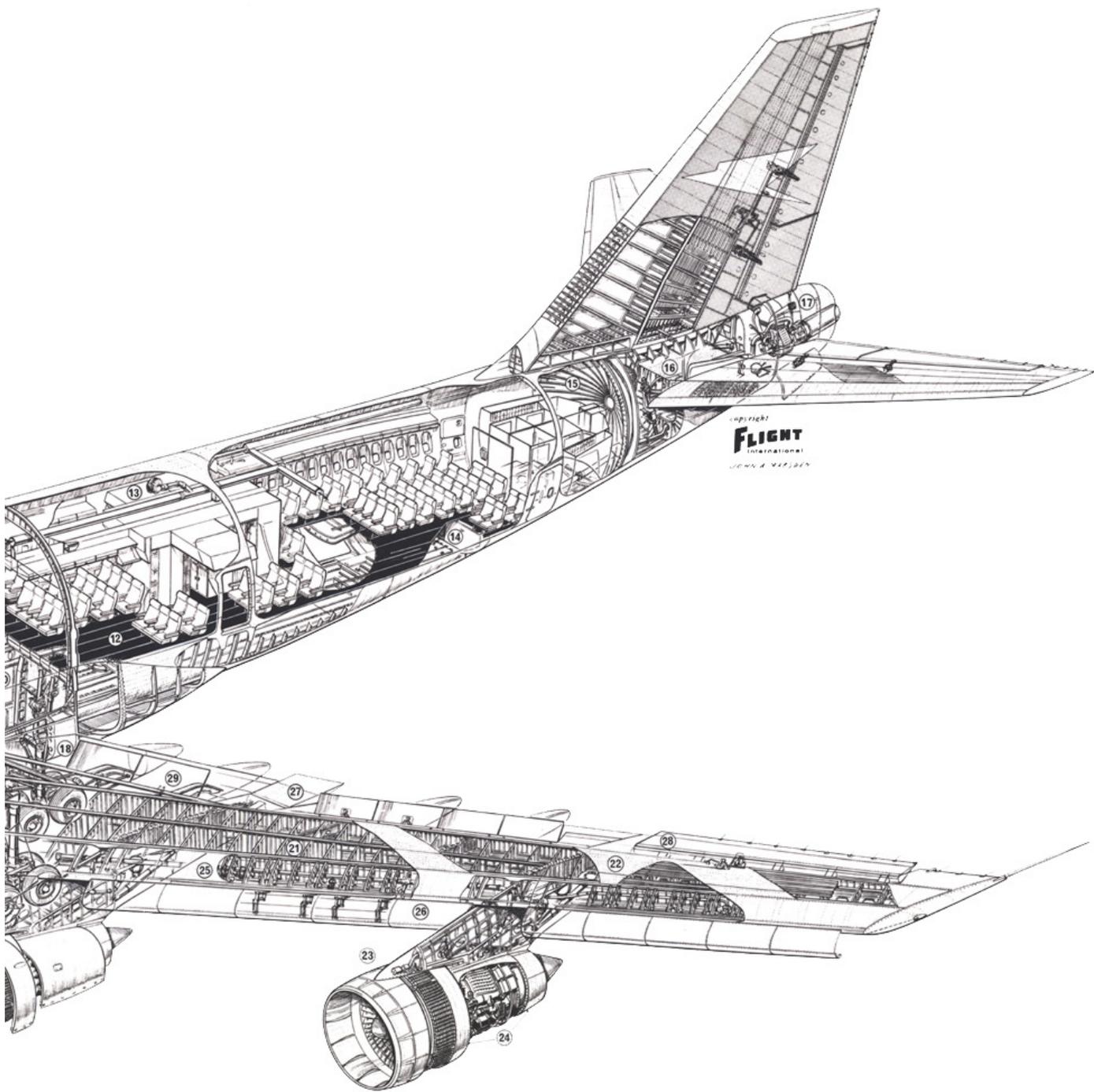
1. AEROPORTO: A TIPOLOGIA ARQUITECTÓNICA DO SÉCULO XX

“What is the essence of a building? Well, it must protect you from the elements, keep you warm when it’s cold, cool when it’s hot, and it should tell you something about its age – its place in time. This design has a place in time that is without doubt fixed in the second half of the twentieth century. It exudes confidence, style, technology and friendliness in a way that very few others have managed. Most buildings are specialised, but this one is very specialised indeed. It is a jumbo jet.”

Norman Foster (1991: s.p.)

Fig. 2 - Axonometria Boeing 747





Building Sights é uma série documental, em que cada episódio é uma reflexão pessoal sobre exemplos maiores da arquitectura do século XX no Reino Unido. É para este formato televisivo que, em 1991, o arquitecto Norman Foster escolhe o Boeing 747. Nos dez minutos que compõe o programa, Foster, um confesso entusiasta da aviação, começa por traçar os paralelismos entre esta enorme estrutura e os princípios da arquitectura, que justificam esta escolha menos óbvia. De acordo com o arquitecto britânico (Foster,1991: s.p.):

“The fact that we call this an aeroplane rather than a building – or engineering rather than architecture – is really a historical hangover because for me much of what we have here is genuinely architectural both in its design and its thinking.”

28

De facto, desde a escala ao desenho, simbolismo, detalhe, função e durabilidade, o Boeing 747 aproxima-se mais de um edifício do que de um meio de transporte, excepto pelo facto de se mover. Esta ideia torna-se ainda mais evidente quando contrapomos este veículo com a estrutura que o alberga: o aeroporto.

Hugh Pearman (2004: p.16), no seu livro *Airports: a Century of Architecture*, aborda a questão da arquitectura aeroportuária e do avião enquanto edifício exactamente a partir da problemática permanente versus temporário, sendo que:

“The rate of change at airports is exponentially higher. The architecture of such places calls into question the whole matter of permanent versus temporary. The internal scenography of a terminal is liable to constant change, particularly in the retail sections. Forever struggling to catch up with demand and with changing requirements, all large airports are to a greater or lesser extent construction sites as new buildings are pieced into the overall complex and old ones overhauled.

The planes, plugged umbilically into the buildings or standing in solitary splendour just outside, are as valid a part of the airport's architecture as any of these buildings. They are also, in some ways, more permanent. The Boeing 747, to name the ubiquitous international airliner, has been a familiar feature of the world's airports since 1970. [...]Ergo, the plane is the real architecture: it might move, but it is always there. The building is the ephemeral object: it does not move, but its life is usually short and its appearance is more likely to be radically altered than that of the vehicles it serves."

O Boeing 747 é realmente uma estrutura cuja complexidade programática se assemelha à de um edifício. Nos seus 2.787m² transporta mais de 367 passageiros (no caso do Boeing 747-400 pode acomodar até 660 passageiros), existem instalações sanitárias e cozinhas para servir todas estas pessoas, planos de evacuação e segurança em caso de emergência, tudo isto enquanto desafia a força da gravidade e se desloca a uma velocidade cruzeiro de 917km/h durante 14.200km, com carga máxima. No entanto, cada avião constitui apenas uma pequena parte da enorme e complexa estrutura que é o Aeroporto.

1.1 DOIS SISTEMAS: LIGHTER THAN AIR VS HEAVIER THAN AIR

“[...] the airport of today serves the system that eventually won out over these rivals – powered, wheeled, heavier-than-air machines requiring considerable amounts of space both to manoeuvre on the ground and to leave and return to terra firma.”

(Pearman,2004: p.31)



Fig. 3 - Início do Primeiro voo de 1905, hangar em Huffman Prairie

O primeiro voo pilotado numa aeronave mais pesada que o ar foi efectuado em 1903 pelos irmãos Orville and Wilbur Wright em Kitty Hawk, na Carolina do Norte, no avião por eles desenvolvido ao qual chamaram Flyer. Apesar de alguma controvérsia relativamente à atribuição desta identificação pioneira, nomeadamente devido aos feitos conseguidos pelo aviador brasileiro Alberto Santos-Dumont em Paris, a Federação Aeronáutica Internacional reconhece os irmãos Wright como os primeiros aviadores.

Um ano mais tarde, em 1904, instalam em Huffman Praire, Dayton Ohio, o que viria a ser considerado o primeiro aeroporto. Esta localização foi escolhida devido à sua proximidade da linha ferroviária de Dayton, Sims Station, e consistia em 34 hectares de pastagens, tendo, portanto, um solo macio necessário para as suas experiências aeronáuticas.

Ainda antes disso, em 1900, o Conde Ferdinand Graf Von Zeppelin transportava já cinco passageiros num dirigível de estrutura rígida, ficando esta máquina voadora conhecida precisamente por Zeppelin. Em 1906, o conde alemão conseguiu que o dirigível voasse durante vinte e quatro horas ininterruptas, enquanto os irmãos Wright, no seu modelo de avião, alcançavam, no máximo, voos de 40 minutos. (Pearman,2004: p.31)

33

O início da história da aeronáutica, anterior a estes marcos^[1], é assim marcada pela concorrência entre os dois principais sistemas, a aerostação e a aviação. A aerostação inclui todos aparelhos que levantam e mantêm voo através de estruturas mais leves que o ar, tais como: dirigíveis (zepelins), balões de

1 Este capítulo foca-se nas contribuições para a aviação a partir dos irmãos Wright por este ser o culminar de contribuições feitas previamente.



Fig. 4 - Graf Zeppelin sobre Tóquio em 1928

ar quente ou a passarola do padre Gusmão^[2], entre outras, conhecidas como aeróstatos; enquanto a aviação engloba todos os aeródinos, dispositivos mais pesados que o ar, nomeadamente, aviões, helicópteros, planadores, entre outros.

Nos seus primórdios, estas aeronaves, ambos os sistemas incluídos, eram estruturas extremamente frágeis, ao contrário dos aviões mais recentes, não podendo ser deixadas ao ar livre como se fossem edifícios agarrados ao aeroporto. Os dirigíveis, especialmente vulneráveis a ventos laterais, por não terem peso suficiente para os agarrar ao solo, teriam de ser guardados a flutuar dentro de enormes hangares. Tal como todas as aeronaves, tinham de levantar voo a favor do vento e, portanto, era necessário que estes edifícios fossem rotativos permitindo uma ascensão em qualquer direcção. (Pearman,2004: p.37)

Em 1909, os dois sistemas encontravam-se em estágios completamente distintos ao nível da sua aceitação, implementação e utilização. É neste ano que é fundada a Deutsche Luftschiffahrt Aktien Gesellschaft (DELAG), a primeira aerotransportadora comercial que resultou de uma joint venture entre Ferdinand von Zeppelin e a Hamburg-América Shipping Line que fazia viagens de ida e volta de Friedrichshafen para cidades como Berlim, Dusseldorf e Hamburgo em quatro dirigíveis operacionais. Pode-se por isso afirmar que o início do aerotransporte civil estava exclusivamente associado à aerostação, sendo os Zeppelins os primeiros veículos aéreos comerciais.

Também em 1909, teve lugar o mais mediático dos espectáculos aéreos: o Encontro Aéreo de Reims. Neste evento, aviões e pilotos competiam entre si em provas de velocidade, distância, altitude e destreza.

2 Bartolomeu Lourenço de Gusmão faz a primeira apresentação pública de um aeróstato operacional em 1709 perante a corte de D. João V em Lisboa.

O Encontro Aéreo de Reims decorreu entre 22 e 29 de Agosto, e era apenas um entre os muitos eventos deste género que aconteciam por todo o continente europeu, destacando-se por acontecer apenas um mês depois de Louis Blériot sobrevoar o Canal da Mancha, e realizar assim, o primeiro voo internacional à escala do globo^[3]. Estes eventos destinavam-se principalmente ao entretenimento das populações e assumiam-se enquanto montra do avanço tecnológico da aviação. Enquadravam-se, portanto, num contexto semelhante ao das exposições universais, que promoviam a visibilidade do progresso.

Neste período cronológico torna-se evidente a situação de cada um destes dois sistemas aeronáuticos, a aerostação era já uma tecnologia passível de ser colocada em prática, e implementada de forma efectiva no transporte de passageiros e mercadorias. Algumas das ideias aplicadas na fundação da DELAG ainda se mantêm hoje em dia, apesar de no início os grandes hangares e terminais de passageiros se instalarem em posições relativamente centrais e mais tarde se deslocarem mais para localizações mais periféricas na relação com as cidades. A estratégia de implantação passava pela construção de interfaces de transição do transporte ferroviário para o transporte aéreo. Além disto a concepção espacial dos grandes hangares, uma enorme área coberta e desimpedida, era uma clara adaptação de estruturas já conhecidas que remontam das grandes docas cobertas, mais tarde estufas e estações ferroviárias.

Tal como Hugh Pearman (2004: p.35) refere no seu livro *Airports a Century of Architecture*, o esquisso para um aeroporto de Erich Mendelsohn, em 1914, é composto por um grande edifício central, um hangar para dirigíveis, e dois braços longitudinais para aviões. Se reinterpretarmos o edifício central como um terminal de passageiros em vez de hangar para dirigíveis, o plano de Erich Mendelsohn está

3 A travessia do canal da mancha surge no âmbito do prémio de aviação do Daily Mail, o evento gerou uma verdadeira corrida e cativou o interesse público. Na manhã de 25 de Julho em Calais, França, estavam cerca 10.000 espectadores, e em Dover, Inglaterra, outro público semelhante para assistir à chegada de Louis Blériot. O feito foi altamente mediático suscitando o interesse generalizado pela aviação.

muito perto da configuração dos aeroportos contemporâneos.

Por outro lado, nesta altura, a aviação ainda se encontra num estágio demasiado embrionário para ser implementado como solução viável para o transporte aéreo generalizado. No entanto ainda antes dos irmãos Wright darem o passo final no longo processo de levantar voo numa estrutura mais pesada que o ar, todos os testes anteriores já teriam delineado o layout básico de uma base aérea, estes seriam compostos por um hangar, a pista ou o campo de voo (dado que os aviões teriam de levantar para qualquer direcção consoante o vento), carris (no caso do sistema de catapulta) e um solo preparado. Estas especificações aliadas às exigências de planejar um evento como o Encontro Aéreo de Reims, com especial enfoque na clara distinção entre zonas técnicas para os participantes e zonas de lazer para os visitantes que chegavam à ordem dos 500 000 por dia e o fato de incluir lojas, restaurante com 600 lugares sentados com vista para a pista, barbeiros e salões de beleza, postos de correio e telégrafo, de certa forma preconizaram a formulação do Aeroporto como hoje o conhecemos. Segundo o historiador de arquitectura Wolfgang Voigt (Apud Gordon,2004: p.36-37):

“[...] all the main air shows in France, Germany and Italy in 1908-9 adopted pretty much the same layout, which was derived from land-based racing circuits. [...] It seems unlikely, however, that anyone sat down to design the ideal airfield. What they did do was sit down and plan an event. To do this they resorted to the facilities and general layout familiar to them from permanent racing circuits and also fairgrounds, circuses and, to an extent, industrial expositions of the type that were hugely popular in the mid-to late 19th century.”

1.2 DO MILITAR AO COMERCIAL

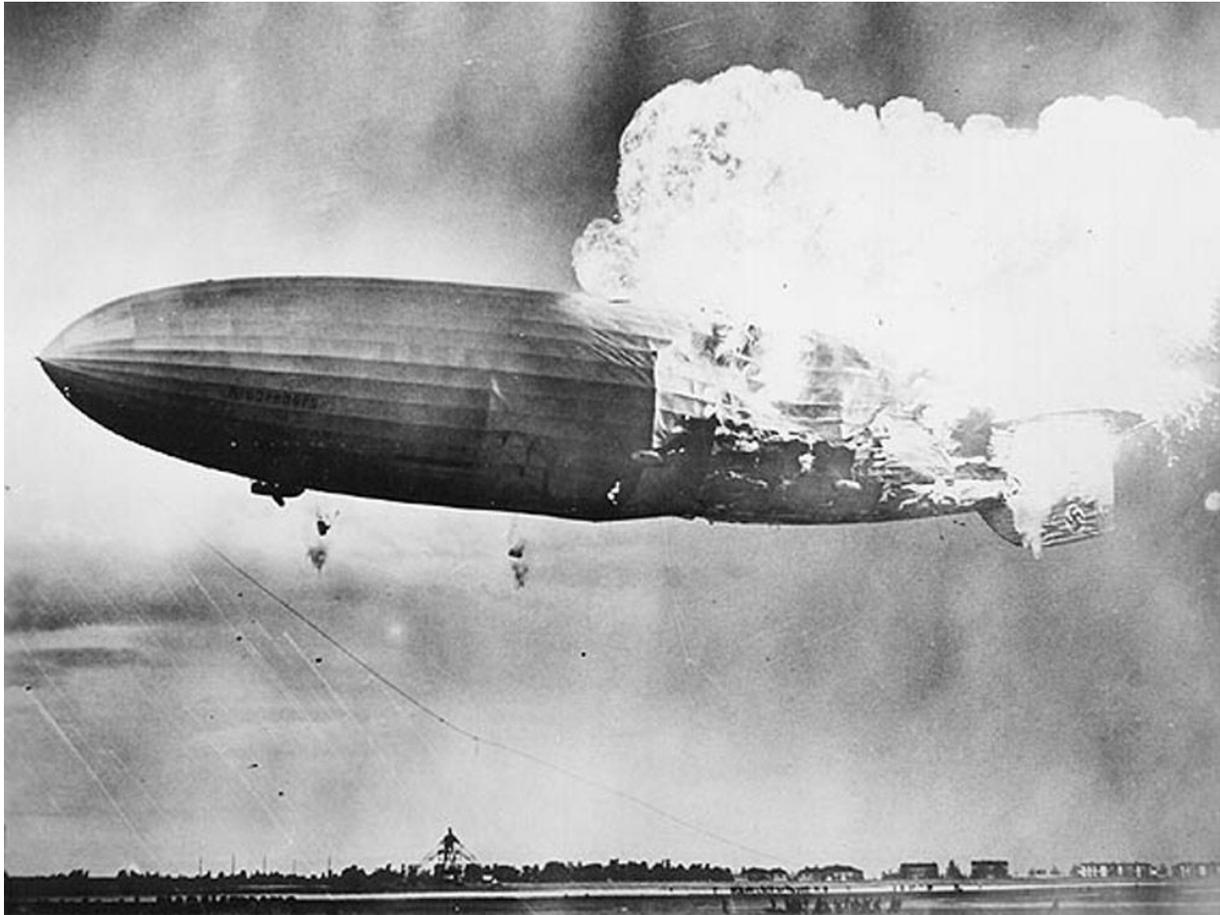


Fig. 5 - Explosão do LZ 129 Hindenburg em 1937 na Base Naval de Lakehurst

É durante a primeira guerra mundial que esta situação se começa a inverter. Tal como acontecia no panorama comercial, no cenário bélico os veículos mais leves que o ar são os mais eficientes, têm um alcance e capacidade de carga inimagináveis para o sistema concorrente, e introduzem o bombardeamento aéreo no léxico das práticas militares. No entanto são veículos muito vulneráveis e rapidamente se começam a utilizar aviões para os abater e mais tarde para desempenharem as mesmas funções.

A sua utilização como arma de guerra tem início em 1911 quando o exército italiano utilizou um avião, construído na Alemanha, para largar granadas na guerra com a Turquia na Líbia e em 1912 se largaram bombas a partir de um dirigível. (Unikoski,2009: s.p.)

Mas foi no período entre 1914 e 1918 que se deu um grande salto quer na produção quer no desenvolvimento tecnológico no campo da aviação. França, por exemplo, possuía menos de 140 aviões no início da guerra e no final tinha uma frota de 4,500 operacionais, mais do que qualquer outro país envolvido no conflito. No entanto, durante a guerra França produziu cerca de 68,000 aviações das quais se perderam 52,000, uma percentagem de perda de 77%. A velocidade máxima de um avião britânico de uso geral era de 116km/h, no final da guerra os aviões começaram a ser construídos para tarefas específicas e em 1917 um avião de combate inglês atingia já uma velocidade máxima de 222km/h. (Unikoski,2009: s.p.).

Os quatro anos de conflito implicaram a construção de imensas aeronaves e estruturas ao serviço da aviação que, terminada a guerra, não deixaram de ser utilizadas. A sua conversão para uma utilização comercial foi bastante rápida uma vez que este meio de transporte havia, durante este período,

conquistado a confiança das populações que agora desejavam usufruir das mais valias da deslocação aérea. Grandes bombardeiros foram convertidos em aviões de passageiros e as bases aéreas militares deram lugar aos primeiros aeroportos comerciais. As fronteiras entre países estavam agora sujeitas a uma nova geografia de proximidade entre culturas e populações.

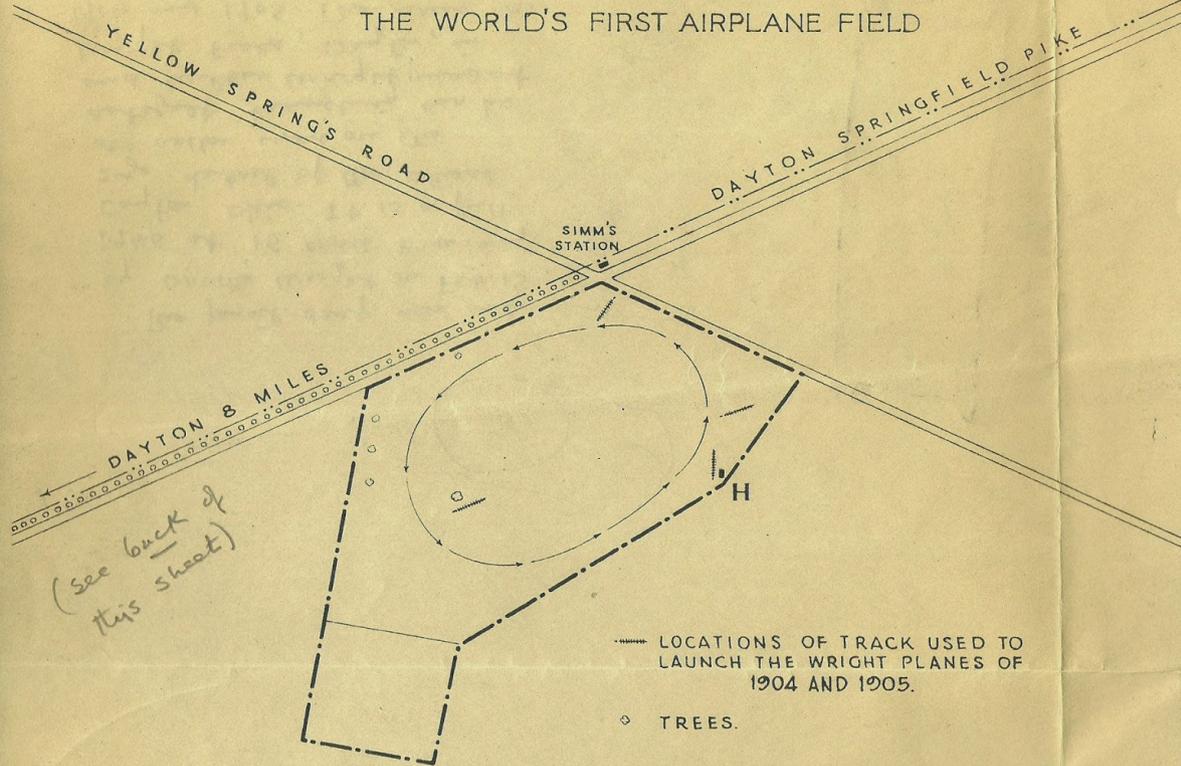
1.3 O AVIÃO E O AEROPORTO: A EMERGÊNCIA SIMULTÂNEA

DAYTON

WRIGHT FIELD, 1904-1905

U.S.A

THE WORLD'S FIRST AIRPLANE FIELD



46

SCALE 1 INCH = 700 FEET.

N.
↑

Fig. 6 - Mapa de Huffman Praire em Dayton

Tanto os dirigíveis como os aviões sempre necessitaram de um lugar que permitisse a sua operacionalidade. Fosse apenas pastos com uma extensão adequada à descolagem e aterragem ou edifícios construídos para proteger as máquinas aéreas do clima e outras agressões exteriores, o lugar destes dispositivos em terra sempre exigiu características singulares. Os primeiros aeroportos surgem, assim, antes da sua própria evocação ou nomeação. Com o alargamento do espectro de acção das viagens aéreas, também estes lugares assumiram novas características e configurações arquitectónicas.

As primeiras infra-estruturas dedicadas à aviação eram campos de voo pensados para acolher os aviões, pilotos e mecânicos, e eram compostos por pavilhões dispersos em torno da pista, consistiam basicamente em grandes oficinas e garagens com alguns escritórios administrativos, zona de convívio e às vezes dormitórios. A equação teria de ser repensada com a introdução de um novo factor, os passageiros.

47

Alastair Gordon (2004: p.36-37) convoca no seu livro *Naked Airport* os relatos de viagem pela Europa, durante o Verão de 1927, de Lowell Thomas, um jornalista americano, que publicou as suas impressões sob o título *European Skyways: The Story of a Tour of Europe by Airplane*. O objectivo era viajar utilizando apenas o transporte aéreo. Esta publicação, apesar de fazer pouca menção às más condições atmosféricas, enjoos, aterragens forçadas ou falhas do motor, oferece uma noção bastante autêntica da experiência dos passageiros que se aventuravam nesta nova forma de viajar.

“One aviation journal profiled the new breed of passengers as: “exceptional businessmen, clever tourists, romantic honeymoon couples, fast-moving directors, modern lawyers, anxious motorists, attractive mannequins, fresh oysters and crabs...” (Gordon,2004: p.17)

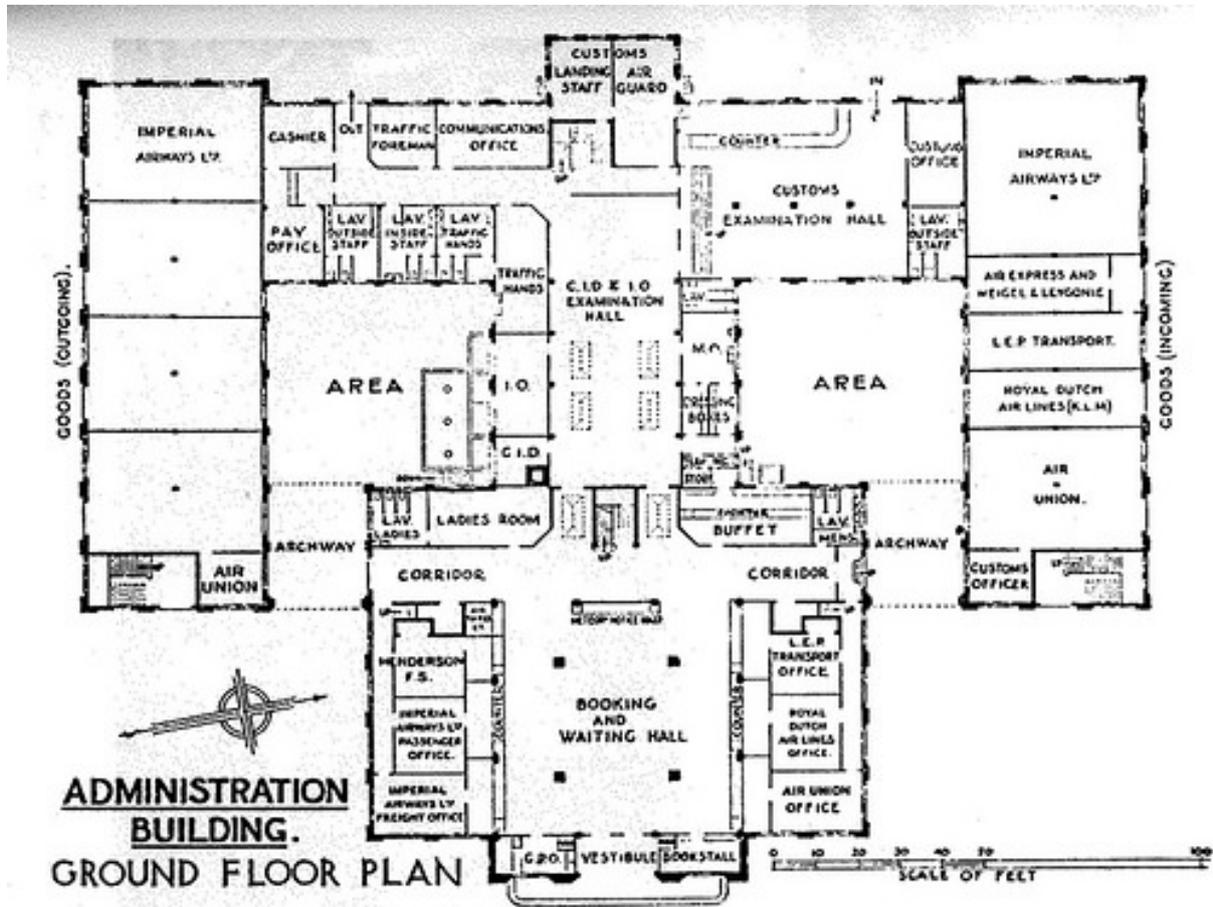


Fig. 7 - Terminal de Croydon 1920

Em suma, tal como todas as novidades, a aviação era um luxo que não estava ao alcance de todos, era extremamente cara enquanto meio de transporte, mas era uma aventura que estava na moda. O tom é sempre elogioso relativamente ao serviço das companhias aéreas e aeroportos europeus, servindo de propaganda para este novo ramo de negócio. Como se pode ler no documento: “All earthly roads may lead to Rome but all celestial roads meet at Croydon, the Liverpool of Britannia’s air”. (Apud Gordon,2004: p.14)

É no Croydon Aerodrome, Londres, que Lowell e Frances Thomas dão início ao seu passeio pelas capitais europeias. Este é o maior aeroporto do mundo à data. A lógica no terminal de Croydon assentava na configuração simétrica da planta. As chegadas tinham lugar numa parte do terminal e as partidas noutra. Este é o início conceptual da circulação aeroportuária. O terminal possuía uma sala de espera com os balcões de check-in, uma livraria, um restaurante, uma sala de leitura e um balcão de buffet para refeições rápidas. No centro estava um “quiosque de tempo” uma série de relógios com os fusos horários das várias cidades do mundo. No fundo da sala de espera, um funcionário actualizava as informações meteorológicas e de chegadas num enorme mapa do continente Europeu. (Gordon,2004: p.16) Depois de uma paragem em Schipol, aeroporto de Amsterdão, de onde a companhia KLM, iniciara voos agendados em 1920, seguem para Paris.

Le Bourget, a Aérogare de Paris, iniciou os voos internacionais em 1919. Era composta por vários pavilhões dedicados a funções específicas, no meio destas estruturas estava um complexo de pavilhões de tijolo em estilo neoclássico: o centro administrativo de Le Bourget. Contava também com um terminal de passageiros, com os escritórios das múltiplas companhias aéreas ali instaladas, que desde 1921 voavam para destinos como Dakar, Casablanca, Praga, Viena, Bucareste e Ancara, um departamento



Fig. 8 - Interior de um avião Ford Tri-Motor na década de 1920

meteorológico, esquadra, alfândega e centro médico. O espaço em volta parecia mais um jardim do que um aeroporto. De Bourget a Basileia depois para Constantinopla, Istambul, os Thomas Chegam a Berlim.

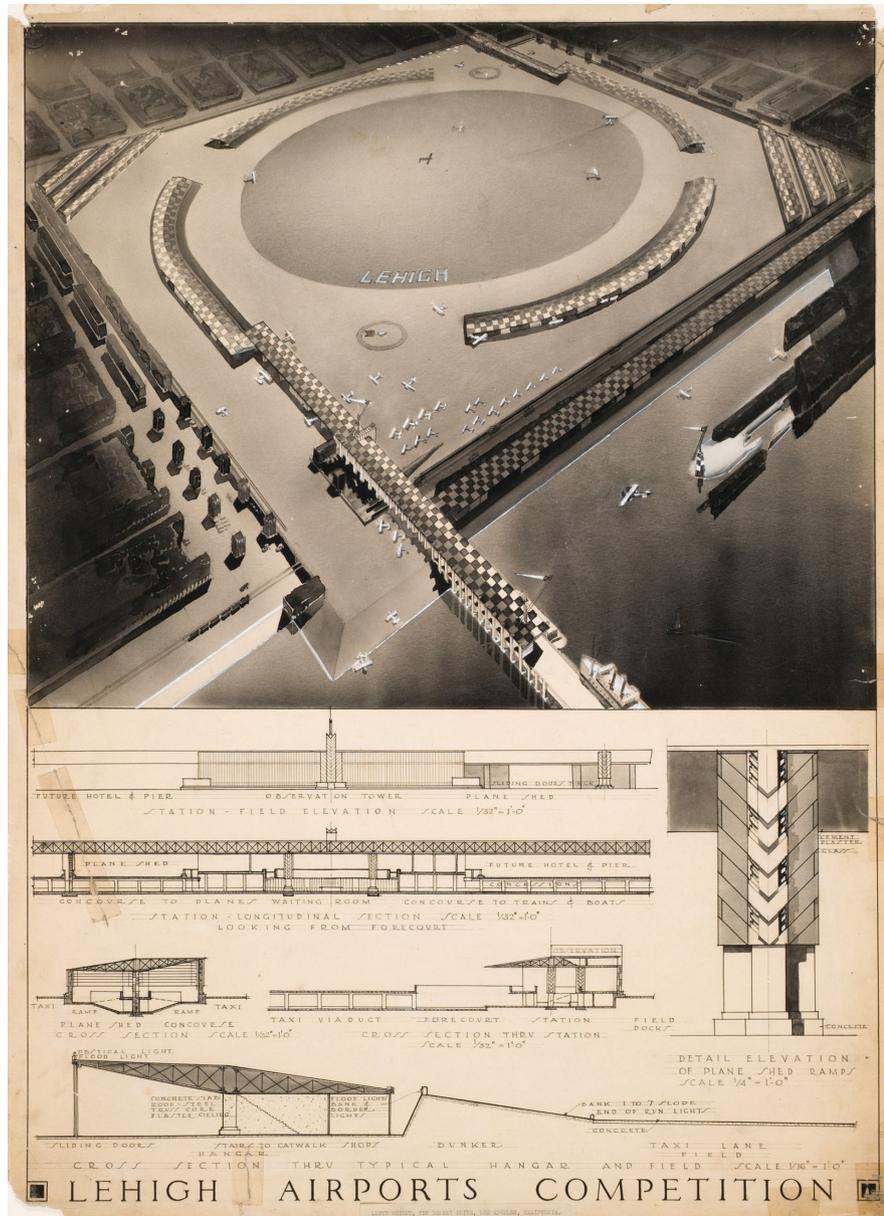
A aviação comercial tinha um significado ainda mais profundo para os alemães, com as restrições colocadas à sua produção militar, cada avião e cada rota aérea comercial estabelecida contribuía para a moral da nação. O expoente máximo da dedicação dos alemães à aviação é o seu aeroporto de Berlim o Tempelhof, que inicia funções em 1923. Segundo Lowell Thomas era considerado o melhor aeródromo comercial do mundo. Em 1928, três anos depois de os aliados retirarem as restrições à aviação, a Lufthansa tinha acumulado mais milhas aéreas que todas as outras companhias aéreas europeias juntas, e utilizava os primeiros aviões totalmente contruídos em metal. O Tempelhof tinha já uma pista rígida, fundamental para o funcionamento destes aviões mais pesados.

51

É em Moscovo que Thomas e Frances têm a experiência que mais se assemelha com os dias correntes. Depois de todas as mordomias enquanto voam de capital em capital, a sua chegada a Moscovo é marcada pela indiferença dos funcionários. Aqui têm de carregar as suas próprias malas para imediatamente serem completamente viradas do avesso e verem as suas revistas e livros confiscados. Depois de Moscovo o seu entusiasmo quanto à aviação diminuiu, chegando à conclusão de que voar se tinha tornado tão seguro e conveniente que já era quase aborrecido. (Gordon,2004: p.21)

European Skyways: The Story of a Tour of Europe by Airplane permite também perceber o paralelismo entre a situação da aviação comercial na Europa e nos Estados Unidos. A ponte tinha sido estabelecida poucos meses antes, a 10 de Junho do mesmo ano da viagem dos Thomas, quando Charles Lindbergh aterra em Paris depois do seu voo transatlântico. Enquanto a Europa tinha já uma rede aérea comercial

Fig. 9 - Proposta de Lloyd Wright para o aeroporto de Lehigh em 1929



estabelecida entre as principais cidades, os Estados Unidos tinham instalado apenas uma rede de serviço postal. O Aeroporto como hoje o conhecemos ainda não era uma realidade nos Estados Unidos. De qualquer forma, as lições estavam a ser aprendidas na Europa e poucos anos depois instala-se um verdadeiro boom de construção aeroportuária no outro lado do Atlântico.

Tanto na Europa como no continente Norte Americano, os aeroportos estavam a ser construídos seguindo variados revivalismos históricos e ainda não existia uma linguagem arquitectónica própria deste novo equipamento. Em 1929 abre o concurso público para a construção do aeroporto de Lehigh. Uma das propostas é especialmente relevante pela sua presciência. Esta nova maneira de pensar o aeroporto foi apresentada por Loyd Wright, o filho mais velho de Frank Lloyd Wright. De acordo com Gordon (2004: p.52): “Wright’s proposal was so far ahead of its time that it failed to rate even a mention from the Lehigh jury but it foreshadowed the hyper-extended architecture of the future.”

53

A sua segunda proposta foi para construir um aeroporto em Los Angeles e foi recebida com entusiasmo pela L.A.’s Municipal Art Commission mas o comité da cidade para o aeroporto achou o plano demasiado futurista. A última tentativa de construir a sua visão do que deveria ser um aeroporto foi apresentada no concurso para o Boeing airport em Burbank na Califórnia, mas também aqui a convenção se sobrepôs à inovação. (Gordon,2004: p.54)

É com a introdução do avião a jacto, o Boeing 707, em 1958, que chegamos à realidade contemporânea, um veículo standard para a globalização. Esta realidade despoleta uma série de actualizações na indústria aeroportuária. E é neste contexto que surge uma das figuras mais emblemáticas da arquitectura aeroportuária, Eero Saarinen.



Fig. 10 - Terminal TWA de Eero Saarinen, fotografia de Balthazar Korab

O aeroporto de Idlewild, em Queens, Nova York começou a ser construído em 1943 para aliviar o aeroporto La Guardia de 1939, que pouco depois da sua construção já não era suficiente para lidar com o crescente número de passageiros. Em Idlewild foram construídos dez terminais. O terminal 6 da Trans World Airline (TWA) foi projectado por Eero Saarinen, de 1956 a 1962, o arquitecto finlandês construiu um verdadeiro monumento à aviação. Depois dos revivalismos muito presentes na arquitectura dos terminais, tornara-se corrente tratar estes edifícios como uma interpretação da aeronave, e este não é excepção.

O segundo aeroporto desenhado por Saarinen foi o aeroporto de Washington, o Dulles Airport e surge num contexto diferente. O local era uma enorme planície a poucos quilómetros de Washington. Depois da primeira experiência, Saarinen percebeu que o aeroporto não poderia ser um edifício finito, teria de estar preparado para futuras expansões. Além disto a abordagem é completamente diferente, o desenho é o resultado de uma extensa investigação da funcionalidade do aeroporto. O resultado é o que se considera o primeiro exemplo de uma arquitectura que realmente compreende o aeroporto enquanto tipologia. O aeroporto de Dulles é, por isso, o realizar de uma nova tipologia arquitectónica: o aeroporto.

55

Se iniciámos este capítulo equiparando o avião a um edifício, terminamo-lo, através de Hugh Pearman (2004: p.25), estabelecendo que o aeroporto, pela sua complexidade programática e escala de implantação no território, se aproxima mais de uma cidade do que de um edifício:

“The airport terminal is a building type that had a century to develop. We have seen how it combines elements of several other building types of today. Its roots are more complex still, to be found in earlier building types, such as factories, botanical glasshouses, railway stations and shipyards, hotels

and clubs, post and telegraph offices, department stores, even hospitals, military barracks and fortresses. Aspects of all these antecedents feed into the design of airport terminal building, which can thus be read as an amalgam of architectural types. But one inevitably returns to the proposition that the airport as a whole is not really a building type at all. It is too dispersed and has to do too many things. It is, in effect, a town or city, requiring broad urbanistic skills as well as architectural, structural and mechanical expertise.”

2. AEROPORTO E CIDADE

“A cidade pode nascer, assim, insensivelmente, de uma aglomeração rural, onde se desenvolveram a par os ofícios mecânicos e o convívio, fermentos da vida urbana, ou resultar de um acto de vontade e de um propósito de organização do espaço a que ela serve de centro.”

(Orlando Ribeiro, 1977; Apud Rossa,2002: p.217)

2.1 A FORMA DA CIDADE

“A Cidade, sem dúvida a maior criação física do Homem e uma das mais significativas criações do seu espírito, atravessa agora tempos difíceis da sua já longa história.”

(Távora, 1969: p.9)

É assim que, em 1969, Fernando Távora nos apresenta, no prefácio à primeira edição de *A Cidade como Arquitectura* de Nuno Portas, a condição da cidade contemporânea. Em primeiro lugar, impõe-se como necessário esclarecer a entidade a que chamamos cidade e qual a sua relação com a Arquitectura.

A colectividade é uma característica congénita e essencial da existência humana. A cidade, enquanto construção, no espaço e no tempo, é uma consequência directa da necessidade do colectivo, enquanto base da sobrevivência da espécie humana. Em toda a sua complexidade, a história da cidade pode ser abordada através da leitura das grandes alterações nos métodos de produção, às quais “correspondem os saltos do desenvolvimento demográfico” (Benevolo, 1991: p.33). Desta forma, tal como atribuímos a formação dos primeiros assentamentos à passagem da colheita ao cultivo, podemos atribuir um papel preponderante à revolução industrial e considerar que dela resultam dois paradigmas distintos: a cidade pré-industrial e a cidade industrial. (Benevolo, 1991: p.34)

63

Nunca se assistiu a um aumento de população tão significativo como o que se deu a partir da revolução industrial. A cidade contemporânea concentra hoje um número de habitantes muito mais elevado e em permanente crescimento. A esta mudança quantitativa equivale outra de carácter qualitativo: nunca a cidade foi tão complexa. Nas palavras de Fernando Távora (1969: p.10):

“Torna-se hoje muito clara a consciência da mútua relação espaço organizado – comportamento humano, a todos os níveis de qualidade e de quantidade, o que permite encarar o problema da Cidade como forma (e não como soma de formas) e as suas determinantes no comportamento global do Homem, indivíduo ou membro de uma comunidade, e, paralelamente, a acção do Homem no quadro da Cidade, de onde resultam acções e reacções mútuas de causa e efeito que nos levam a afirmar que, se sem Homem não há Cidade, também sem Cidade não há Homem.”

A mútua relação entre o comportamento humano e espaço organizado descrita por Távora implica necessariamente a existência de um sistema regulador que permita ao poder instituído a gestão do ambiente urbanizado e conseqüentemente o controlo político das populações.

As transformações aceleradas introduzidas pelo processo de industrialização propõem um novo modelo de gestão urbana que assenta sobre a consciência de que apenas a intervenção da administração pública poderia solucionar os inconvenientes decorridos destas mesmas transformações (desordem, congestionamento, poluição). Deste modo, a administração pública reserva para si o espaço dedicado ao funcionamento da cidade no seu conjunto, aqui incluem-se todas as infra-estruturas necessárias à vida no ambiente urbanizado (estradas, águas, energia e mais tarde comunicações), o restante território é deixado à iniciativa privada sob planos reguladores elaborados pela entidade pública, admitindo, desta forma, o desenvolvimento do capital imobiliário no mesmo regime de concorrência do capital empresarial. (Benevolo, 1991: p.36-40)

64

Em tom de caricatura Nuno Portas (Apud Rossa,2002: p.350) caracteriza assim, em 1978, o período entre o fim do século XVIII e o fim do século XIX:

“O espaço de um século em que pouco se constrói mas muito se altera no contexto socioeconómico das cidades portuguesas com a emergência da burguesia liberal, detentora de terrenos e de um excedente que se imobiliza no imobiliário (subtraindo-o, naturalmente, à industrialização) e de um terciário urbano que constituirá a melhor procura para esse florescente ramo de negócio recém-descoberto: produzir, vender e alugar cidade.”

Portas refere-se à particularidade do caso das cidades portuguesas, mas no fundo está a descrever o contexto geral das cidades do mundo ocidental neste período. Assim sendo, o desenho da forma da cidade reside nos limites entre espaço público e espaço privado, definindo assim, segundo Leonardo Benevolo (1991: p.41), as frentes de construção. Estas frentes favorecem a instalação de comércio e serviços afastando do centro da cidade a actividade industrial.

“Assim, o aumento da renda condiciona o desenvolvimento e a forma geral da cidade: criam-se as diferenças e fazem-se as transformações que permitem que esse aumento seja o máximo, comprometendo, por outro lado, a estabilidade da relação entre a população e as suas sedes de vida e de trabalho e mantendo as pessoas perpetuamente em movimento.” (Benevolo,1991: p.42)

Acresce, portanto, ao grau de complexidade da cidade, o facto de esta população em permanente crescimento se encontrar também em permanente movimento. A introdução de novos meios de transporte mecanizados reduziu as distâncias através da velocidade de locomoção. A cidade que cresce em extensão torna-se agora também menos segregada através de uma nova condição de mobilidade.

2.2 DISTÂNCIA E PROXIMIDADE

“O mundo da sobremodernidade não tem as medidas exactas daquele em que cremos viver, porque vivemos num mundo que ainda não aprendemos a olhar. Teremos de reaprender a pensar o espaço.”

(Augé, 1992: p.34)

Vivemos numa era de mobilidade extrema possibilitada pela inovação tecnológica. A globalização, e os sistemas logísticos que lhe servem de base, constituem a última etapa da influência do progresso tecnológico sobre o ambiente urbano. Se a cidade foi sempre moldada pelos fluxos de produção e distribuição (desde as estradas romanas às auto-estradas, das rotas comerciais aos barcos a vapor, do telégrafo aos caminhos de ferro), a partir da década de 1970 um conjunto de novas redes espaço-tempo tem vindo a reformular radicalmente o ambiente construído e a forma como o vivemos. (Lyster,2016: p.3)

A mobilidade que figura no último quarto do século XX, tem características diferentes da mobilidade da cidade industrial, tratando-se cada vez mais daquilo a que se pode chamar uma dupla mobilidade. Se por um lado, os meios de transporte encurtam distâncias na circulação de pessoas e mercadorias, as novas tecnologias de informação permitem-nos estar em todo o lado a qualquer momento. Assim sendo, e tendo em conta todas as quantidades envolvidas, a consequência directa desta dupla condição de mobilidade é o excesso.

69

Segundo Marc Augé, no seu livro *Não Lugares: Introdução a uma Antropologia da Sobremodernidade*, o excesso que caracteriza a nossa situação de sobremodernidade figura em três instâncias de superabundância que nos permitem apreende-la “[...] sem ignorarmos as suas complexidades e contradições, mas sem fazer também delas o horizonte insuperável de uma modernidade perdida [...]” (Augé,1991: p.38).

Em primeiro lugar o excesso de tempo. Para o autor (Augé,1991: p.29-30), a dificuldade de pensar o tempo está ligada à superabundância de acontecimentos do mundo contemporâneo e surge como preliminar ao tema do sentido ou do não-sentido da história: porque é da nossa exigência de

compreender todo o presente que decorre a nossa dificuldade de dar um sentido ao passado próximo.

Em segundo lugar, o excesso de espaço que contraditoriamente está directamente relacionado com o estreitamento do planeta (temos o globo na palma da nossa mão via smartphone). A aceleração dos meios de transporte reduz distâncias e o acesso generalizado a imagens, em tempo real, de lugares e acontecimentos longínquos criam uma falsa familiaridade que produz um meio de reconhecimento mais do que de conhecimento, com manipulações sempre claras, dado que uma imagem, nas palavras do autor (Augé,1991: p.31), “é sempre apenas uma entre milhares de outras possíveis.”

A terceira figura do excesso será a da individualização das referências, dado que, ao mesmo tempo que o mundo se torna mais global, mais o indivíduo se torna um mundo, segundo Augé (1991: p.35): “nunca as histórias individuais foram tão explicitamente implicadas pela história colectiva, mas nunca também os pontos de referência colectiva foram tão flutuantes.” Isto significa um desenraizamento dos códigos que fazem um indivíduo fazer parte de um colectivo, no sentido em que estes resultam da interpretação que cada um faz da imensa informação a que tem acesso, independentemente do lugar onde se encontra.

Os não-lugares surgem, assim, como as instalações necessárias à circulação acelerada de pessoas, bens e informação que, em função de uma ideia de progresso, se quer cada vez mais eficiente, mais imediata. São a manifestação urbana da sobremodernidade. O espaço que produzem é a antítese do espaço dos lugares antropológicos, estes, segundo Augé, são os lugares identitários, relacionais e históricos, ao que serve a máxima de que se um espaço não possui nenhuma destas qualidades, esse espaço, será certamente um não-lugar. Esta oposição entre lugares e não-lugares é, no entanto, uma abstracção que tem uma função meramente heurística para a compreensão do ambiente contemporâneo, dado que,

nas palavras do autor: (Augé,1992: p.90):

“Na realidade concreta do mundo de hoje, os lugares e os espaços, os lugares e os não-lugares, emaranham-se, interpenetram-se, interpretam-se. A possibilidade do não-lugar nunca está ausente seja de que lugar for.”

O livro Não-lugares deve ser entendido enquanto o desenvolvimento de novas ferramentas conceptuais para pensar a nossa relação com o espaço. Esta necessidade surge na medida em que as transformações aceleradas, introduzidas pela industrialização, alteraram profundamente a nossa maneira de fazer espaço e cidade, a par das interações e relações mútuas (comportamento humano – espaço construído) que aí têm lugar. De facto, a nova condição de mobilidade, em particular da segunda metade do século XX, sobrepõe ao território físico todo um novo referencial geográfico, que de certa forma nos aliena da nossa experiência natural de percorrer o espaço. Veja-se o exemplo dos nós das auto-estradas: eu sei que o meu destino fica à direita, baseando-me nas referências que possuo para me localizar, no entanto, contra intuitivamente, tenho de virar à esquerda para não me desviar do percurso. Toda a informação sensorial que informaria a minha orientação no espaço é reduzida à apreensão de uma sinalética que me indica o caminho. Os espaços da sobremodernidade vêm com instruções de uso (Augé,1991: p.81), estas são necessárias para gestão dos fluxos, cada vez mais complexos, da circulação das pessoas dentro e entre cidades.

Sejam aeroportos, caixas de multibanco, hipermercados, auto-estradas ou postos de abastecimento, todos nós beneficiamos da construção destes espaços que nos permitem fazer mais em menos tempo e estão de tal forma intrincados nos nossos hábitos quotidianos que já não sabemos viver sem eles. Se

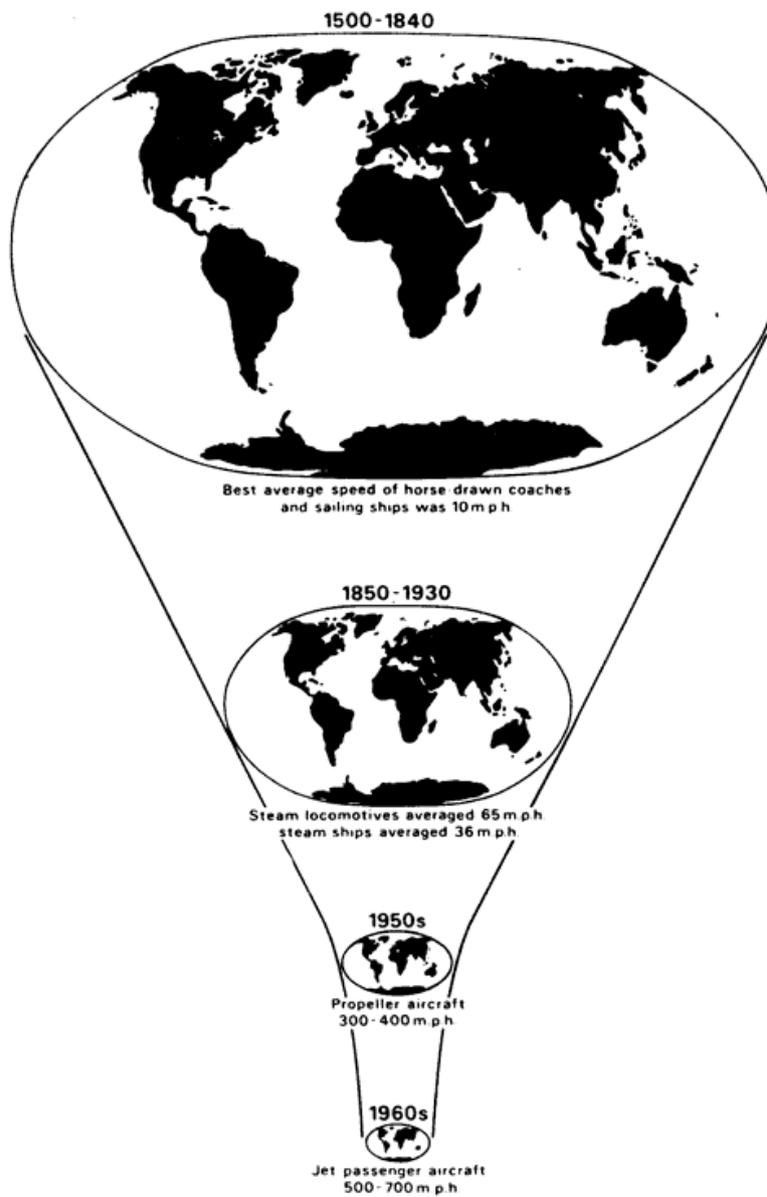
por um lado os “lugares antropológicos” ganham forma num contexto de permanência e aparecem enquanto circuitos fechados (dentro dos quais se criam as condições necessárias para o desenvolvimento de especificidades que constituem o que se poderá chamar de identidade), a introdução da circulação de informação, pessoas e consumo à escala planetária, tornados possíveis pelos avanços tecnológicos e pela sua democratização durante século XX, constrói as bases para uma condição de trânsito que se organiza em rede, uma rede que nos coloca geograficamente mais próximos mas intimamente mais distantes.

3. O AEROPORTO ENQUANTO MEDIADOR

“At some point in the 1920s, a new kind of public place was beginning to take shape. Depending on where you landed, it might be referred to as an airport, air station, air depot, aerogare, flughafen, stazioni aeroplani, or aeroporto.”

(Alastair Gordon, Naked Airport, p.10, 2004)

Fig. 1.1 - The Shrinking Map of the World, in David Harvey, The Condition of Postmodernity



O aeroporto é a tipologia arquitectónica marcante do século XX. Desde que foi alcançada, em 1903, a aviação alterou a nossa forma de ver o mundo, a nossa forma de fazer guerra, a nossa forma de fazer comércio, a nossa forma de nos relacionarmos com o outro e, inevitavelmente, a nossa forma de fazer cidade. Concomitantemente começa a surgir, a partir dos anos 1980, o conceito de globalização enquanto súpula das múltiplas dimensões em que o nosso mundo se tornou exponencialmente mais interligado. O que este conceito apresenta de novo em relação às outras ideias de sistema mundo, é o facto de ser um fenómeno de massas. (Eriksen,2007)

Neste preciso instante estão mais de 1.200.000 pessoas a sobrevoar a superfície terrestre^[4], e tudo indica que este número vai continuar a aumentar. Se por um lado as viagens de longa distância nunca foram tão acessíveis à generalidade da população, a construção dos sistemas de transporte, que lhes servem de base, nunca foi tão dispendiosa em termos de investimento económico e de impacto ambiental. Neste sentido, a dimensão económica e social destes investimentos atribuí uma condição de perenidade a estas construções, o que torna a sua deliberação altamente problemática. (Davey,1998: p.1)

77

Tal como apresentado pelo geógrafo britânico David Harvey, em 1989, no seu livro *The Condition of Postmodernity*, o esforço do capitalismo moderno para derrubar as fronteiras espaciais através do desenvolvimento tecnológico, nas duas principais formas das tecnologias de comunicação: a transmissão de mensagens e o transporte de objectos físicos, a uma velocidade cada vez maior, “an annihilation of space by time” (Harvey,1989: p.232), apenas funciona através da construção de espaços ao serviço desta necessidade, espaços a que Marc Augé chamaria, em 1991, os não lugares da sobremodernidade,

4 “Sabe quantos aviões estão no ar neste momento?” [consult. 2017] Disponível em <https://www.dn.pt/volta-ao-mundo/interior/sabe-quantos-avioes-estao-no-ar-neste-momento-8490917.html>

ou Manuel Castells, em 1996, os espaços de fluxos de uma sociedade em rede.

Deste modo, torna-se curioso, que os esforços reunidos para que os sistemas de transporte se tornem mais eficientes são os mesmos que produzem as infra-estruturas físicas que não se podem mover, providenciando desta forma os elementos estabilizadores ou de fixação do fluxo constante que caracteriza a nossa sociedade contemporânea globalizada. (Davey,1998: p.1)

Tal como, em 1972, Denise Scott Brown, Robert Venturi e Steve Izenour utilizaram a cidade de Las Vegas como objecto de estudo para nos informar sobre o papel da comunicação e do símbolo no espaço, Clare Lyster, no seu livro *Learning From Logistics*, publicado em 2016, propõe-se a investigar a forma como estes sistemas logísticos, sobre os quais assenta a rápida circulação de pessoas, bens e informação, se inscrevem no território. Através desta investigação, Lyster, pretende fornecer às disciplinas que se ocupam da produção de espaço (Arquitectura, Urbanismo, Paisagismo e Design) as ferramentas necessárias para um melhor entendimento sobre como intervir num território no qual a globalização, ou a rede global de fluxos, se sobrepõe ao contexto geográfico enquanto catalisador do desenvolvimento urbano. Em suma, as maneiras específicas que estes sistemas desenvolveram para lidar com os fluxos, de forma cada vez mais eficiente, apresentam-se-nos como uma valiosa fonte de conhecimento para pensar o espaço. Nas palavras da autora:

“From whatever perspective you take, logistics has a huge impact on the relation of cities to geography by either identifying alternative sites of interest based on criteria beyond geophysical and natural phenomena (new geographies based on economic, infrastructural and social networks, such as Ryanair destinations) or upending the importance of location (physical place), licensing an

undeniable degree of fluidity that removes us from almost all territorial dependency in almost every aspect of our lives. Live in Pisa, work in Luxembourg. The network has replaced geography as the context for urbanism.” (Lyster,2016: p.29)

Neste contexto podemos analisar do geral para o particular a forma como a gestão mais abrangente do território afecta o caso particular das cidades. Ou seja, as cidades, enquanto lugares onde os vários fluxos se cruzam, ganham especial preponderância no panorama mais amplo do território. Sendo que as cidades onde converge uma maior quantidade de fluxos se estabelecem enquanto centros de controlo e comando de uma organização espacial centralizada que corresponde ao conceito de “cidade global” apresentado por Saskia Sassen. (Apud Sà,2012: p.7)

3.1 AS CIDADES NO MAPA



Fig. 12 - Aaron Koblin, Flight Patterns

O fim da segunda Guerra Mundial trouxe consigo a crença de que a paz, e como consequência o desenvolvimento socioeconómico, só se poderia alcançar e manter através do reconhecimento da diversidade social e dos seus direitos. Neste sentido, foram fundadas novas entidades supranacionais de organização política, económica e social. Veja-se a descrição presente no site oficial da União Europeia:

“The European Union is a unique economic and political union between 28 European countries that together cover much of the continent. The EU was created in the aftermath of the Second World War. The first steps were to foster economic cooperation: the idea being that countries that trade with one another become economically interdependent and so more likely to avoid conflict.” (Europa.eu,2017)

O sucesso da experiência europeia assenta sobre a criação de um mercado único dentro do qual as pessoas pertencentes ao espaço Schengen podem circular livremente. Esta premissa fez com que se estabelecesse, em 1997, ao fim de um processo que durou uma década, a liberalização do espaço aéreo europeu. Este processo criou as condições necessárias para a introdução do modelo low-cost na Europa e tem particular interesse devido à estratégia sobre a qual se inscreve no território, tome-se como caso de estudo a companhia aérea irlandesa Ryanair.

Apesar de ter iniciado funções em 1985 é em 1995 que a Ryanair se institui como a primeira companhia aérea low-cost europeia. O seu fundador, Michael O’Leary, importou este modelo após uma visita à companhia aérea norte americana Southwest Airlines. O modelo low cost assenta sobre uma lógica de distribuição point-to-point em contraposição à distribuição hub-and-spoke utilizado pela maioria das companhias tradicionais.

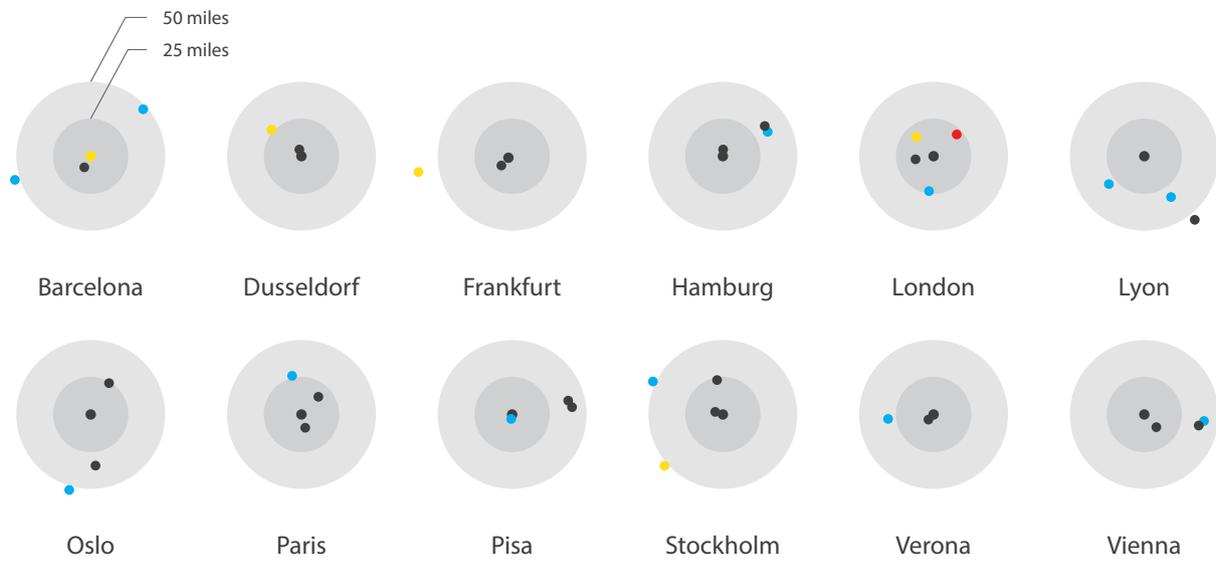


Fig. 13 - Clare Lyster (2016), Aeroportos Ryanair em relação ao centro das cidades

Hub and Spoke é um sistema centralizado, no qual todas as rotas partem para e a partir de um aeroporto central (hub), desta forma reduzem-se as rotas mantendo o número de destinos e concentram-se as instalações técnicas necessárias para as operações mais complicadas, como a distribuição de bagagem, no hub, enquanto que os aeroportos secundários (spokes) se tornam estruturas muito mais simples, facilmente replicáveis. No entanto, apesar de este sistema se ter provado muito eficiente para a gestão de mercadorias, para os passageiros isto implica duas viagens para chegar à maioria dos destinos e consequentemente voar maiores distâncias (mais tempo e mais combustível). Além do mais, o sistema torna-se muito mais frágil, no sentido em que se houver um problema no aeroporto central toda a organização colapsa. Ao mesmo tempo, ao concentrar todo o fluxo de passageiros na mesma localização, este sistema aumenta o risco de congestionamento nestes mega terminais.

Em contrapartida o sistema point-to-point elimina a necessidade de transferência de voo, reduz o tempo de viagem e o gasto de combustível, a bagagem voa no mesmo avião e, portanto, reduz os atrasos no momento da recuperação e o risco de extravio. Enquanto sistema é muito mais resiliente, no sentido em que uma falha num dos pontos não implica um efeito dominó de toda a organização.

85

A Ryanair começou a expandir-se no continente europeu estabelecendo-se em aeroportos ou bases aéreas periféricas ignoradas pelas companhias tradicionais. As taxas de utilização destas infra-estruturas são necessariamente mais baixas e por concentrarem uma menor actividade em que todas as operações logísticas se tornam mais eficientes, o que tem influência directa na redução do *turnaround*, cerca de 25 minutos entre chegada e partida da mesma aeronave, o que permite a multiplicação do número de voos diários, maximizando a utilização da sua frota. (Lyster,2016: p.18)

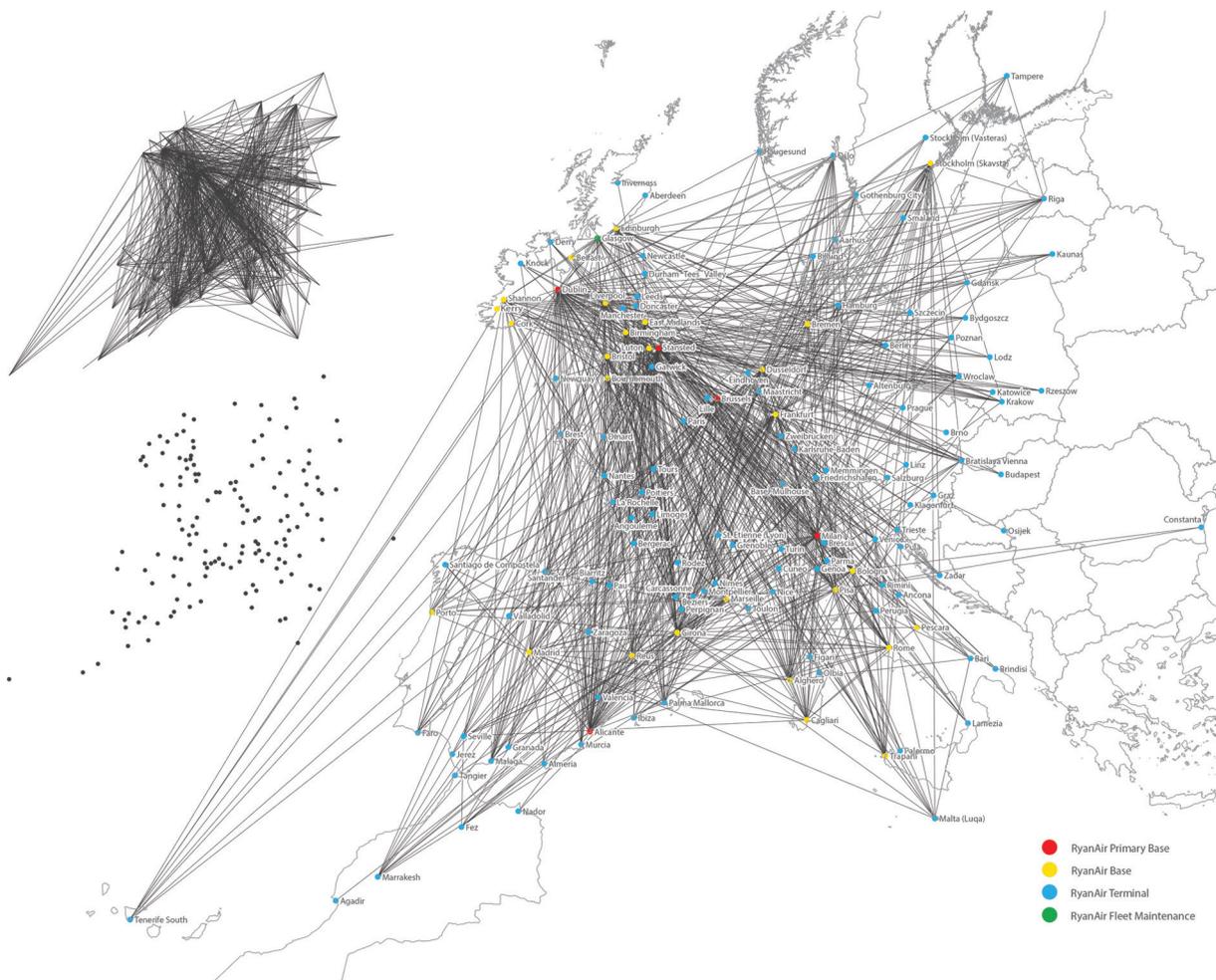


Fig. 14 - Clare Lyster (2016), Rede Ryanair

Desta forma, as companhias low-cost incrementaram a conectividade e competitividade das regiões mais isoladas da Europa, ao mesmo tempo, por efectuarem preços mais acessíveis, geraram um aumento significativo do número de viajantes aéreos, o que obviamente é de extrema importância para o desenvolvimento económico e social destas regiões. (Campilho,2014)

Segundo Lyster, cidades como Weeze, Kaunas, Lodz, Nador, Knock ou Pula podem não ser imediatamente reconhecidas, mas por ano passam mais de 15 milhões de pessoas por estes lugares, porque cada uma destas cidades tem um aeroporto servido pela Ryanair. Gradualmente a utilização destas bases aéreas, mais remotas tornadas agora acessíveis, está a criar um novo mapa europeu que revela uma geografia alternativa do continente. (Lyster,2016: p.18)

“The connectivity offered by the point-to-point model, combined with political and economic transformations across the EU, has eroded the continent as a series of large nation-states in favour of a matrix of points – cities – that are identified not in association with or by their geographic location or host country but through the communication axes made possible by the network in which they find themselves. This only reinforces the upheaval that many sociologists and global-city theorists have already been writing about: the demise of the socio-spatial organization of the modern nation-state in favour of cities; the privatization (and splintering) of infrastructure; the liquidity of borders; a redefinition of the term regionalism beyond political and geographic boundaries; and the fact that the primary socio-economic magnets are now transnational networks, not symbolic capitals of the industrial era.” (Lyster,2016: p.26)

87

Além disto, a Ryanair, quando se instala em aeroportos periféricos mantém o nome do destino principal. Por exemplo quando agendamos um voo para Frankfurt pela Ryanair, estamos de facto a viajar para uma

cidade a cerca de 2 horas de distância, esta cidade chama-se Hann (Lyster,2016: p.19). Ou seja, Hann e Frankfurt formam neste momento uma única entidade urbanizada, a amplitude da cidade de Frankfurt tornou-se significativamente maior. Este exemplo é altamente paradigmático da noção de que a cidade enquanto forma contida dentro dos limites que a separam do campo é no mínimo frágil. Segundo Távora, a dicotomia Campo-Cidade que, se foi sempre uma abstracção, vem-se afirmando cada vez mais como um quadro único (Távora,1969: p.10).

3.1.1 O CONSUMO DA CIDADE

“O território já não precede o mapa, nem lhe sobrevive. É agora o mapa que precede o território (...)”

(Baudrillard, 1981: p.8)



Fig. 15 - Cruzamento Av. Da República com Av. Duque d'Ávila, Lisboa, 2017

O aeroporto é, portanto, um lugar central da sociedade contemporânea globalizada, a liberalização do espaço aéreo europeu criou as condições necessárias para a instituição de um novo fenómeno cultural, que tem efeitos incontornáveis na forma como se gerem as cidades ou as regiões urbanizadas, este fenómeno é o turismo de massas. Enquanto um dos principais veículos da globalização o aeroporto é o lugar onde converge todo este fluxo altamente diversificado de indivíduos em busca do novo ou do exótico.

Segundo Augé, o viajante procura os lugares dos quais já possui uma imagem, ou um reconhecimento do que irá encontrar no seu destino. E realmente os esforços da administração pública parecem concentrar-se cada vez mais na promoção desta imagem, o que Nuno Portas, supracitado, descreve, em 1978, como um novo negócio: produzir, vender e alugar cidade. Realmente os esforços para satisfazer esta procura parecem ter tomado conta das nossas cidades. A maioria dos planos directores municipais traçam como prioridade o fortalecimento do sector turístico das suas regiões.

93

Leonardo Benevolo, no seu livro *A Cidade e o Arquitecto*, no capítulo que se refere à conservação da cidade antiga, deixa uma questão fundamental: “Até que ponto se pode sacrificar a funcionalidade ou o rendimento do ambiente contemporâneo para conservar uma parte do ambiente herdado da história do passado?” (Benevolo, 1991: p.74)

Actualmente, esta questão sofreu uma mutação premente, dado que são estes ambientes passados o principal produto para consumo. A questão neste momento, e em particular no contexto nacional, seria até que ponto a viabilidade económica da conservação destes ambientes passados, em prol de um rendimento do ambiente contemporâneo (que assenta sobre o retorno financeiro do sector turístico), se

poderá sacrificar para conservar o espaço e as vivências dos habitantes contemporâneos destes lugares.

De facto, a procura do exótico, assenta exactamente na procura do ambiente original de cada lugar. No fundo esta procura que caracteriza o fenómeno de globalização produz duas correntes essenciais, segundo António Pinto Ribeiro no seu livro *Abrigos*:

“A globalização económica e tecnológica dos meios e dos conteúdos das comunicações, específica da forma mais recente do capitalismo, actua, produzindo resultados contraditórios: por um lado, desenvolvendo uma tendência para a homogeneização do mundo mediante a uniformização gradual dos sistemas de produção; por outro lado, gerando – por um efeito de disseminação incontrolável – novas situações sociológicas, algumas das quais constituem alternativas ao próprio fenómeno da globalização.” (Ribeiro,2004: p.12)

94

Ou seja, a cidade contemporânea desenvolve-se ou estabelece-se consoante duas perspectivas fundamentais: enquanto espaço de homogeneização e enquanto reforço dos seus traços distintivos. Esta ambivalência do processo de globalização (que pode ser entendido enquanto a dissolução das fronteiras), encontra a sua definição através do conceito de *glocalização* desenvolvido pelo sociólogo Roland Robertson, e que caracteriza de forma mais precisa o que se está a passar. (Ericksen,2007)

3.2 AEROPORTO DE LISBOA

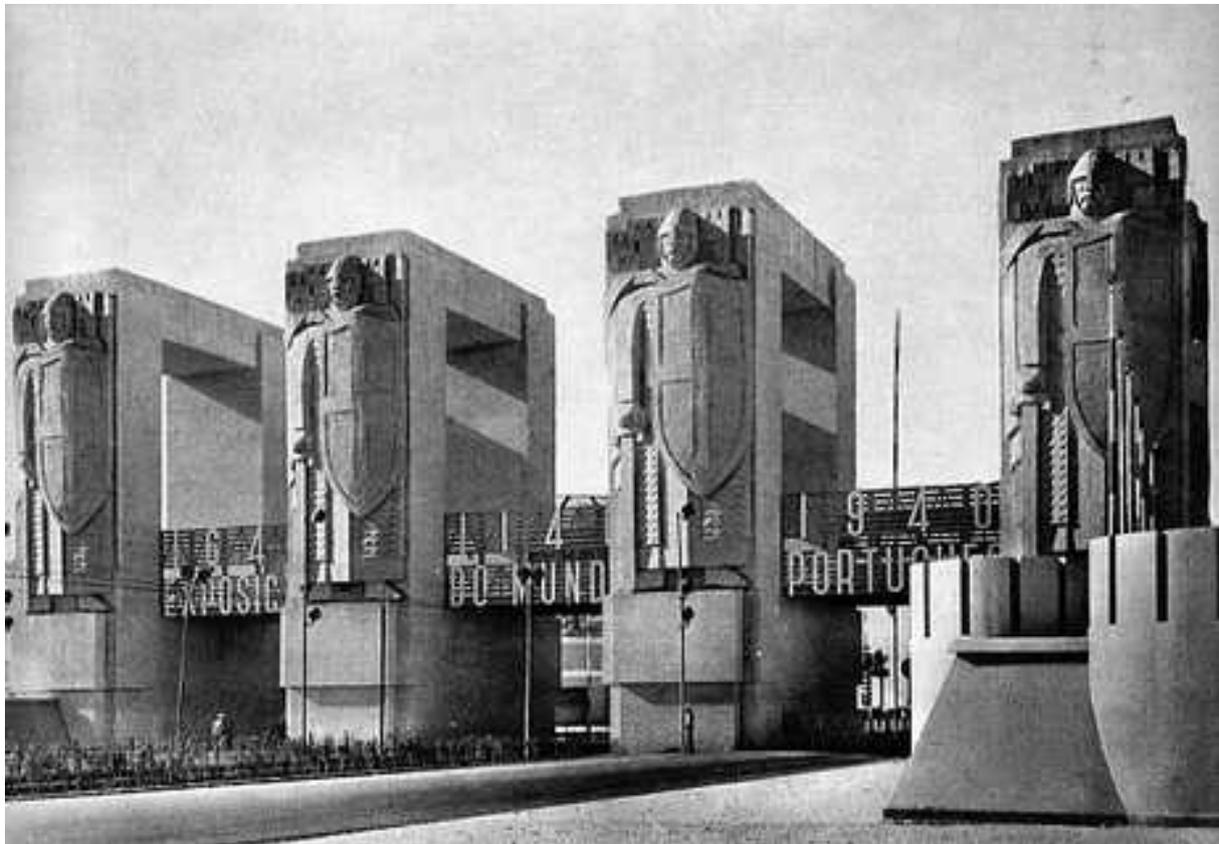


Fig. 16 - Entrada da Exposição do Mundo Português, 1940

Em plena segunda guerra mundial, Lisboa concentrava-se na preparação da grande Exposição do Mundo Português e na construção dos dois aeroportos que iram ser a porta de chegada dos ilustres visitantes, em 1940. A ligar o aeroporto da Portela, desenhado pelo arquitecto Francisco Keil do Amaral, e o aeroporto de Cabo Ruivo, está a actual Avenida de Berlim, na altura Avenida Entre-Aeroportos. O Aeroporto de Cabo Ruivo servia os hidroaviões que nesta altura eram necessários para os voos transatlânticos por motivos de segurança e foi desactivado no final da década de 1950.

Nos finais da década de 1960 o Ministério das Comunicações criou o Gabinete do Novo Aeroporto de Lisboa (GNAL), anunciando já a necessidade de construir um novo aeroporto para lidar com o aumento de passageiros. Ainda em 1969, foram consideradas cinco possíveis localizações na margem esquerda do rio Tejo: Fonte da Telha, Montijo, Alcochete, Rio Frio ou Porto Alto, considerando sempre que a expansão do aeroporto da Portela não seria viável por se situar dentro da cidade. (Matos et. al.,2014: p.165)

99

Em 1971, dois estudos independentes consideraram que a área necessária para a exploração do aeroporto variava entre os 4550ha e os 6440ha, no entanto era recomendada a aquisição de 21780 há para uma futura expansão do aeroporto, ambos os estudos determinaram que Rio Frio seria a melhor opção devido à área disponível. (Coutinho, Partidário; 2008: p.2)

No entanto, a revolução de 1974 e a independência das colónias, e ainda a crise do petróleo de 1973, descontextualizaram política e economicamente os parâmetros dos estudos efectuados. Em 1977, as competências do GNAL são transferidas para a ANA – Aeroportos de Portugal, que rapidamente retomou os estudos. Entre 1978 e 1982 estavam a ser consideradas 12 localizações. Para além das cinco a sul do Tejo acrescentavam-se: Santa Cruz, Ota, Azambuja, Alverca, Granja, Tires e Marateca. Aqui as opiniões



Fig. 17 - Aeroporto Humberto Delgado, Arq. Francisco Keil do Amaral, 1940

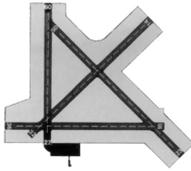
ficam divididas entre a Ota e Rio Frio.

Após a integração de Portugal na Comunidade Económica Europeia (CEE) em 1986, a ANA avançou com um projecto de expansão do aeroporto da Portela, o que recolocou essa opção. E o processo de selecção foi reaberto em 1990. As localizações visadas pelos estudos eram Ota e Rio Frio e ainda incluíram uma terceira alternativa que consistia na adaptação da base militar do Montijo para uso civil, como aeroporto complementar ao da Portela.

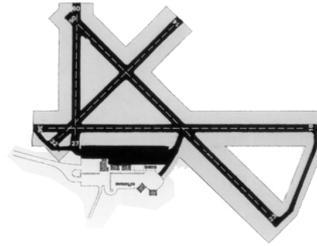
Ao fim de 9 anos de estudos é decidido que a Ota é a melhor localização, dado que Rio Frio se situa num corredor ecológico delineado no Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROT-AML), uma zona especialmente sensível de montado de sobro, espécie e habitat protegido em Portugal. No entanto, a Ota não deixava de ser uma localização problemática uma vez que a configuração topográfica e hidrológica desta localização aumentava os custos de construção e apresentava limitações preocupantes relativas à operacionalidade do aeroporto, principalmente quanto à aproximação das aeronaves.

101

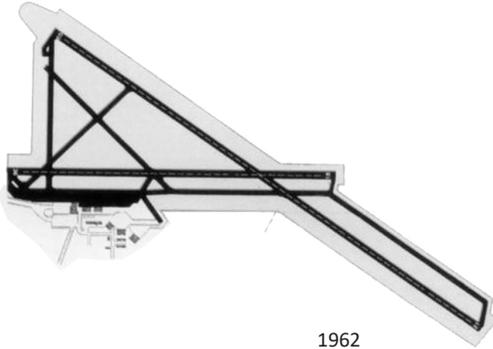
Esta deliberação inicia um período de controvérsia bastante intenso. Surgem movimentos cívicos a favor de Rio Frio, da Ota e ainda o movimento que defendia o alargamento da Portela e a utilização da base militar do Montijo para carga e para charters. Este movimento contou com o apoio do presidente da Associação das Agências de Turismo, do Presidente da Portugália, do Conselho Superior das Obras Públicas e da Associação de Hotéis de Portugal. (Matos, Pereira, Reis;2014). Apesar da turbulência, em 2005, é finalmente anunciada uma decisão e começam a ser estabelecidos os objectivos para a instalação do Novo Aeroporto de Lisboa (NAL) na Ota.



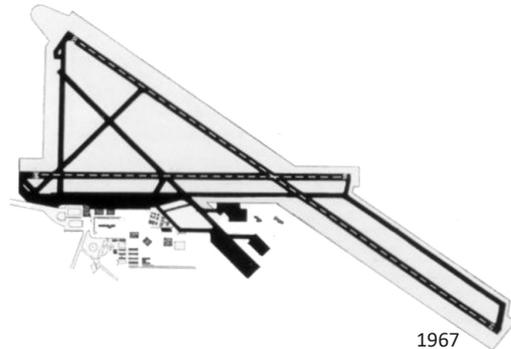
1942



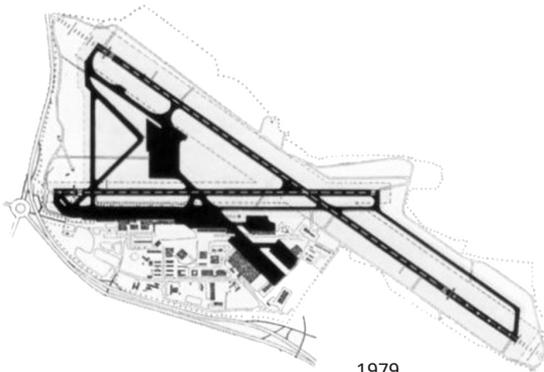
1949



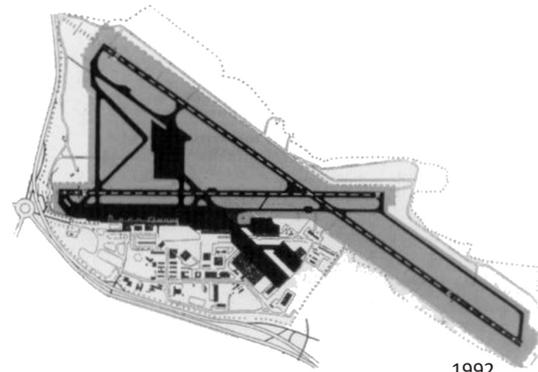
1962



1967



1979



1992

Fig. 18 - Evolução do Aeroporto Humberto Delgado

Mas a decisão era demasiado controversa, e em 2007, a Confederação da Indústria Portuguesa (CIP) encomenda um novo estudo ao Instituto do Ambiente e Desenvolvimento (IDAD), acerca das opções na margem sul do rio Tejo. A Avaliação Ambiental de Localizações Alternativas para o Novo Aeroporto de Lisboa conclui que o Campo de Tiro de Alcochete é a melhor localização para o novo aeroporto em termos ambientais e, como nunca tinha sido considerada anteriormente, o governo delibera que esta hipótese deveria ser considerada e avaliada num estudo comparativo, entre Ota e Alcochete, relativamente às questões técnicas. Em 2007, o Governo suspende a opção Ota e encomenda o novo estudo ao Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC).

Ainda em 2007, a Associação Comercial do Porto, apresenta uma avaliação económica elaborada pela Universidade Católica, acerca da opção Portela+1, que consistia em manter o Aeroporto da Portela e utilizar a Base Aérea do Montijo ou o Campo de Tiro de Alcochete para voos low cost.

103

Em 2008, o Estudo do LNEC determina que, do ponto de vista técnico e financeiro, o Campo de Tiro de Alcochete se provou ser a melhor opção para a instalação do NAL. A esta conclusão alia-se o resultado da Avaliação Ambiental Estratégica e o Governo anuncia o Campo de Tiro de Alcochete enquanto decisão preliminar.

Contudo, desta vez em 2011, todo contexto socioeconómico se transforma quando Portugal recorre ao programa de ajuda financeira internacional. O Plano Estratégico dos Transportes estabelecido no Memorando de Entendimento com a União Europeia, revê a posição anterior e foca-se na rentabilização do actual aeroporto da Portela e numa avaliação comparativa das infra-estruturas aeroportuárias existentes quanto à possibilidade de serem convertidas para utilização civil.

Um ano depois, em Dezembro de 2012, o Governo confirma a privatização da ANA e a venda ao grupo francês Vinci Airports por 3,08 mil milhões de euros (JN,2012: s.p.). Desta forma a decisão que tem vindo a ser adiada há quase 50 anos, pelo estado português recai agora sobre a nova proprietária da ANA. Em Fevereiro de 2017 é assinado o memorando de entendimento entre as duas entidades para avançar com a implementação da solução Portela + Montijo.

3.3 O NOVO AEROPORTO DE LISBOA: ALENQUER UM TERRITÓRIO EXPECTANTE

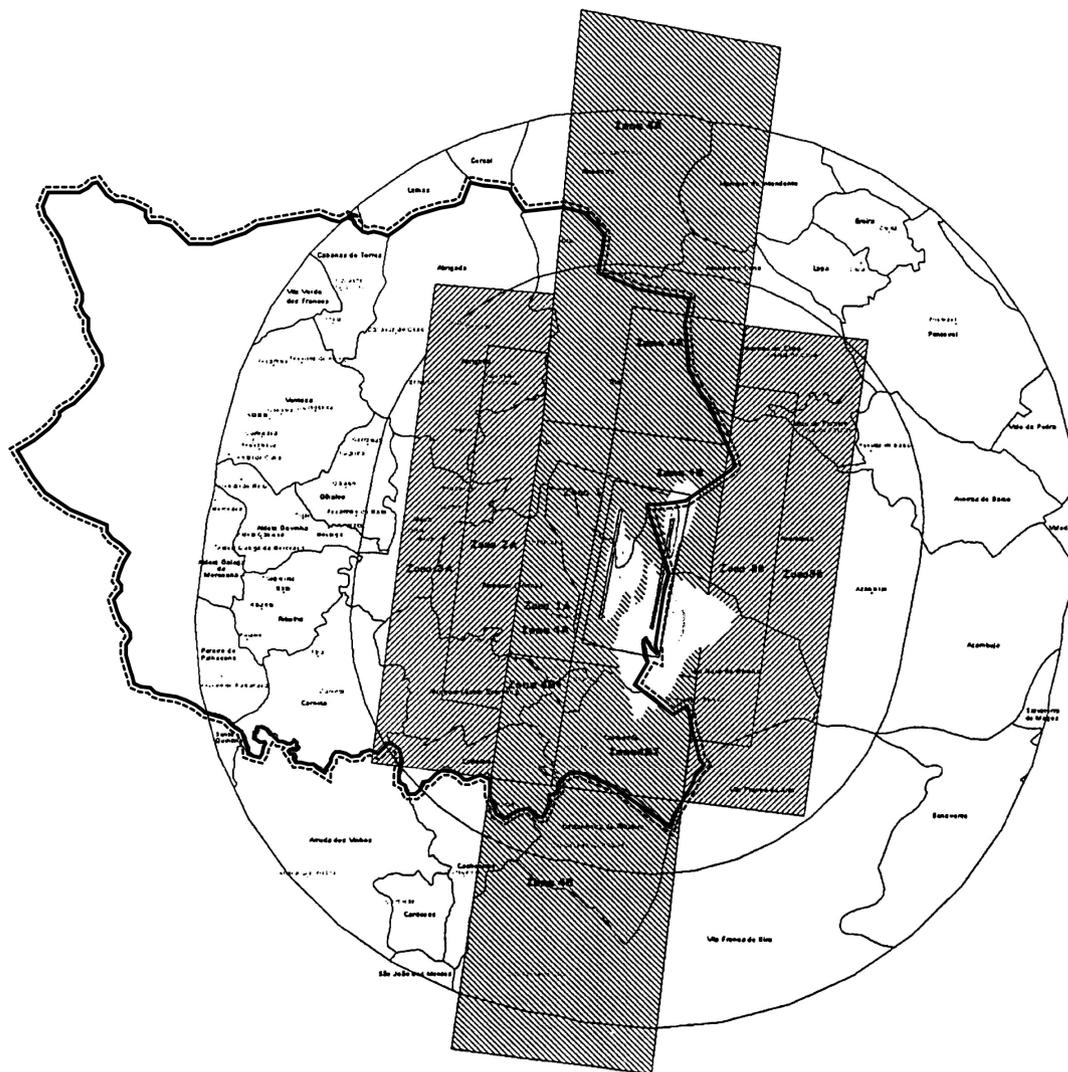


Fig. 19 - Medidas preventivas no concelho de Alenquer

Ao longo desta dissertação, percebemos que o Aeroporto é uma mega-estrutura cuja presença no território tem implicações nas múltiplas escalas (local, regional, nacional e global) e dimensões (cultural, económica, política, social e técnica) do espectro territorial. E por esta razão, como demonstrado no subcapítulo anterior, o processo de deliberação da instalação destes equipamentos é extremamente complexo e controverso, no sentido em que implica um modo de pensar o território que ultrapassa os instrumentos que normalmente são utilizados para a sua gestão e ordenamento. O caso do Novo Aeroporto de Lisboa (NAL) é um exemplo claro desta constatação.

Segundo Mário Lopes do Instituto Superior Técnico (2007: p.7):

“A decisão de escolher a Ota, tomada em 1999, foi justificada apenas com base no “primado dos valores ambientais, tendo o autor do despacho reconhecido que Rio Frio era melhor segundo todos os outros critérios, como aliás é público. Ou seja, o factor ambiental foi considerado mais importante do que o conjunto dos restantes.

Mesmo face a este critério, politicamente muito discutível pois relega para segundo plano o desenvolvimento económico do país, a decisão foi mal fundamentada e errada pelas seguintes razões:

-Baseia-se em Estudos Prévios de Impacte Ambiental que segundo a Comissão nomeada para dar um parecer sobre os mesmos são insuficientes para a tomada de decisão. Esta falta de fundamentação também se reflectiu na contestação técnica às conclusões desses estudos.

-Esses estudos além da fundamentação deficiente foram incompletos no seu âmbito: não analisaram a globalidade do problema, pois foram conduzidos numa óptica de curto prazo não considerando explicitamente o impacto ambiental da construção de outro aeroporto a curto ou médio prazo para substituir ou complementar a Ota quando esta saturar.”

Além disto a grande fragilidade desta decisão assenta sobre o facto de os estudos comparativos entre Rio Frio e Ota, levados a cabo entre 1990 e 1999, partirem do pressuposto de que só existem duas localizações viáveis e não considerarem outras alternativas. E mesmo assim, com a informação hoje disponível, Rio Frio seria uma opção mais viável do que a Ota, até porque as previsões de tráfego ditavam a saturação do aeroporto da Ota em 2039 e, portanto, teria um período de exploração de apenas 23 anos. (Lopes,2007: p.13)

110 Desta forma, é curioso, como uma decisão que assenta sobre pressupostos errados, estagna uma área tão extensa como se pode verificar no Decreto nº 31-A/99 no qual é estabelecido um conjunto de medidas preventivas que pretendem assegurar que não sejam alteradas as formas de ocupação, uso e transformação do solo de forma a não comprometer a execução do aeroporto da Ota. Assim sendo, mesmo não tendo sido realizado, o aeroporto da Ota foi, durante 8 anos (1999-2007), uma realidade para o concelho de Alenquer, e devido à abrangência do impacto de uma estrutura como um aeroporto, todos os concelhos envolventes foram directamente implicados.

Esta questão torna-se evidente quando analisamos o Programa de Acção do Oeste, aprovado na Resolução do Conselho de Ministros nº 135/2008, que é desenvolvido para compensar esta região pelas oportunidades perdidas durante este período. Como se pode ler no documento^[5] (p.4,2008):

“A motivação principal para a sua definição e implementação é a de promover um efectivo encontro entre as políticas de ordenamento do território, de desenvolvimento regional e de mobilidade e transportes, garantido uma coerência e racionalidade para as decisões e projectos estruturantes,

5 [Consult. 25 Ago. 2017] Disponível em http://www.oestecim.pt/_uploads/OesteLeziria/OesteLeziria.pdf

susceptível de contribuir para o aumento da competitividade e da coesão deste território e, desse modo, assegurar quer a recuperação do “tempo perdido”, quer, sobretudo, a optimização do acesso aos efeitos e benefícios gerados pelo projecto do NAL, na sua nova localização na área do Campo de Tiro de Alcochete.”

Neste sentido a expectativa gerada em torno do aeroporto da Ota produziu um ambiente de cooperação, entre os municípios do Oeste (Alcobaça, Alenquer, Arruda dos Vinhos, Bombarral, Cadaval, Caldas da Rainha, Lourinhã, Nazaré, Óbidos, Peniche, Sobral de Monte Agraço e Torres Vedras), quatro municípios da Lezíria do Tejo (Azambuja, Cartaxo, Rio Maior e Santarém), o poder central e a iniciativa privada, que promove um olhar sobre o território numa perspectiva mais alargada. A RTP escreve, a 9 de Setembro de 2008^[6]:

“O Governo assina quarta-feira um acordo de cooperação com 16 autarcas do Oeste e da Lezíria do Tejo para a realização de 120 projectos até 2017, como forma de minimizar os “prejuízos” pelo abandono do aeroporto da Ota.”

Em 2010, com o agravar da crise de sobreendividamento do estado português, foi estabelecido no Programa de Estabilidade e Crescimento (PEC), nas sucessivas versões aprovadas pela Assembleia da República e em concordância com as directrizes europeias, que era necessária uma redução do investimento público, inclusive em compromissos previamente estabelecidos. Tal como se pode ler

6 [Consult. 25 Ago. 2017] Disponível em https://www.rtp.pt/noticias/economia/governo-apresenta-quarta-feira-programa-com-120-projectos-para-regiao_n96637#



Fig. 20 - Urbanização da Quinta do Brandão, 2017

num documento apresentado pelo Bloco de Esquerda no parlamento^[7] relativo ao estado de execução do Programa de Acção do Oeste:

“Em sequência, foram identificados dezenas de projectos de investimento nas mais diferentes áreas e territórios da região do Oeste, os quais, tratando-se em geral de projectos estruturantes para a região, não deveriam ter sido sujeitos a uma revisão de perspectivas e de grau de execução tão radical como a que se anuncia ter existido. De facto, na situação actual, existe na região uma desilusão enorme relativamente às reais potencialidades e promessas inscritas no Programa de Acção 2008-2017 face às sucessivas revisões que o Governo, de forma perfeitamente unilateral, se prepara para anunciar ou mesmo já anunciou, relativamente aos inúmeros projectos que terão sido, pura e simplesmente, anulados ou adiados sine die.” (BE; 2010)

Assim esta região fica mais uma vez na expectativa da (in)decisão política. O concelho de Alenquer, onde se foca a vertente prática do Projecto Final de Arquitectura, é um caso paradigmático desta condição que, de uma forma ou de outra, afecta a clareza das estratégias adoptadas para a gestão e ordenamento do território nacional. Aqui são visíveis as marcas deixadas por investimentos e projectos de urbanização que ficaram por completar devido à alteração dos pressupostos que lhes serviam de base.

Na vila de Alenquer, esta condição está particularmente presente quando a execução do projecto de urbanização da Quinta do Brandão – Urbanização Nova de Alenquer, cuja consulta das licenças de utilização presentes na Câmara Municipal de Alenquer nos permite situá-la entre 1997 e 1998, em plena deliberação do aeroporto entre Ota e Rio Frio, nunca chegou a ser concluída ficando apenas os

7 [Consult. 25 Ago. 2017] Disponível em <http://app.parlamento.pt/webutils/docs/doc.pdf?path=6148523063446f764c3246795a5868774d-546f334e7a67774c336470626e4a6c635639775a584a6e6457353059584d7657456b76634763304f4459794c5868704c5445756347526d&-fich=pg4862-xi-1.pdf&Inline=true>

esqueletos destas construções inacabadas que, pela posição que ocupam no promontório que define o desenho de Alenquer a poente, estão sempre presentes em qualquer ponto da vila.

Assim torna-se interessante perceber que apenas a enunciação de um aeroporto, que nunca chegou a existir, é o suficiente para a materialização de inúmeras acções sobre um território que lhe conferem a sua imageabilidade e legibilidade.^[8] Desta forma, voltando à ideia de Leonardo Benevolo, citado supra, o território entregue à iniciativa privada encontra a sua organização na forma como o espaço reservado à administração pública se desenvolve, e quando esta oscila, como vemos no caso do NAL, o resultado é a indefinição formal de um território, determinada pela expectativa de um rendimento que nunca se confirmou. Tal como Aldo Rossi escreve no seu livro *A Arquitectura da Cidade* relativamente a esta relação público e privado na construção da cidade em 1966 (2016: p.29):

114

“Esta divisão está intimamente ligada com a arquitectura da cidade, porque esta arquitectura é parte integrante do homem; é a sua construção. A arquitectura é a cena fixa das vicissitudes do homem; carregada de sentimentos de gerações, de acontecimentos públicos, de tragédias privadas, de factos novos e antigos. O elemento colectivo e o privado, sociedade e indivíduo, contrapõem-se e confundem-se na cidade, que é feita de tantos pequenos seres que procuram uma organização e, juntamente com esta, um pequeno ambiente para si mais apropriado ao ambiente geral.”

A partir deste exemplo, que é o mais evidente na Vila de Alenquer, podemos concluir que toda a instabilidade da decisão política relativa à construção do Novo Aeroporto de Lisboa: primeiro pelo investimento na urbanização decorrente da possibilidade do aeroporto e valorização imediata dos

8 Conceitos apresentados por Kevin Lynch em *A Imagem da Cidade* p.9; p.10; p.17

terrenos adquiridos e urbanizados. E segundo pelas medidas preventivas que abrangeram 40% do território de Alenquer decorrentes da decisão em 1999; teve um impacto significativo na organização deste território, e podemos afirmar que Alenquer como hoje se apresenta é o produto da expectativa do Aeroporto.

CONCLUSÃO

O aeroporto ocupa um lugar central na imaginação e efectivação de uma sociedade globalizada. Para além da sua importância estrutural na aproximação de territórios e pessoas, o aeroporto insinua-se como uma das portas de entrada para aquele que é o território que medeia os fluxos da globalização: a cidade.

O aeroporto e a cidade foram constituindo as suas fisionomias de forma interdependente e é essa dinâmica que se pretendeu ver discutida na presente dissertação. O desenvolvimento do aeroporto e da aviação, com todas as inovações tecnológicas e socio-culturais que acarretou, foi determinante no século XX, período durante o qual assistimos à sua inscrição no ambiente quotidiano e à sua maturação enquanto tipologia arquitectónica.

Existem dois momentos de charneira que permitem entender a forma como a mobilidade, e logo o aeroporto, concorrem para a forma de pensar e fazer cidade. Em primeiro lugar, destacam-se as condições criadas pela revolução industrial que levaram a que o espaço urbanizado se estabelecesse num regime que altera as necessidades e modos de vida das populações, sendo que uma das mais importantes é a necessidade real, e algumas vezes artificial, de mobilidade intra e intercidades. E em segundo lugar, os desenvolvimentos tecnológicos, em particular do terceiro quarto do século XX, reduziram as distâncias e ampliaram as condições e vontades de mobilidade à escala do globo, que, se sempre existiu, nunca antes esteve tão presente nas vidas da grande maioria da população. Portanto, a mobilidade, a sua vontade e necessidade, é uma das mais importantes características da urbanidade contemporânea.

A cidade contemporânea desenvolve-se, assim, sobre os sistemas que servem de base ao fenómeno de globalização e este pode ser caracterizado, em sentido lato, como a circulação cada vez mais rápida

de bens, pessoas e informação entre qualquer ponto do mundo, principalmente se esse ponto estiver servido por um aeroporto. O aeroporto coloca as cidades no globo e este fenómeno está a redesenhar a geografia de proximidade e distância, da escala global, à continental, nacional e local como no caso do concelho de Alenquer.

Mesmo sem um aeroporto, este concelho foi condicionado pela ideia e (in)decisão política de aí se construir o Novo Aeroporto de Lisboa. Todo este processo moroso de reimaginação de território e de construção urbana, transformou Alenquer num território expectante que deve agora ser alvo de uma atenção redobrada no modo como a arquitectura e programas arquitectónicos aí devem intervir.

120

Esta dissertação assume-se assim como ponto de partida para que todas as questões colocadas ao longo do documento possam vir a ser discutidas em futuras investigações. Do mesmo modo, foram estas questões que desenharam o caminho para o desenvolvimento da vertente prática do projecto final de arquitectura que se quis responsável e conhecedora da história recente deste território. A estratégia de grupo que se formulou, assim como o projecto individual – transformar a Antiga Albergaria do Espírito Santo num espaço de residências e divulgação artística – pretendem ser um momento de reflexão para uma arquitectura responsável e inclusiva das múltiplas dimensões que constroem a cidade contemporânea.

BIBLIOGRAFIA

AUGÉ, Marc – **Não Lugares: Introdução a uma Antropologia da Sobremodernidade**. 1ªed. Lisboa: 90 Graus Editora, 2007. ISBN 972-8964-02-1

BAUDRILLARD, Jean – **Simulacros e Simulação**. 1ªed. Lisboa: Relógio d'Água, 1991. Depósito legal n.º: 45675/91

BENEVOLO, Leonardo – **A Cidade e o Arquitecto**. 1ªed. Lisboa: Edições 70, 2006. ISBN 972-44-0107-3

CAMPILHO, Pedro – **O Impacto das Companhias Aéreas Low Cost na Dinâmica Económica do Turismo Regional**. Porto: Faculdade de Economia da Universidade do Porto, 2014. Tese de Mestrado.

COUTINHO, Miguel; PARTIDÁRIO, Maria Rosário – **História de um Processo de Decisão: O Novo Aeroporto de Lisboa**. [Em linha] Beja: CNAI08, 3ª Conferência Naional de Avaliação de Impactes, 2008. [Consult. 8 Set. 2017] Disponível em <https://www.ua.pt/idad/readobject.aspx?obj=9831>

DAVEY, Peter – **Grounding the Airport: Integrating Airports do Cities**. The Free Library [Em linha] (1998) [Consult. 11 Out. 2017] Disponível em <https://www.thefreelibrary.com/Grounding%20the%20airport-a021243836>

ERICKSEN, Thomas Hylland – **Globalization: The Key Concepts**. 1ªed. Nova Iorque: Berg, 2007. ISBN 978-184520-523-2

FOSTER, Norman – **Building Sights: Boeing 747**. Ep.4, S.3. BBC, 1991. [Em linha] Transcrição [Consult.

22 Abr. 2017] Disponível em <https://www.readingdesign.org/boeing-747>

GORDON, Alastair – **Naked Airport: A Cultural History of the World's Most Revolutionary Structure**. 2ªed. Chicago: University of Chicago Press, 2004. ISBN 13: 978-0-226-30456-4

HARVEY, David – **The Condition of Postmodernity: An Enquiry into the Origins of Cultural Change**. 1ªed. Cambridge: Blackwell Publishers, 1990. ISBN 0-631-16292-5

KASARDA, John D.; LINDSAY, Greg – **Aerotropolis: The Way We'll Live Next**. 1ªed. Nova Iorque: Farrar, Straus and Giroux, 2011. ISBN 978-0-374-10019-3

LOPES, Mário – **Ota: O Desastre Económico - Alternativas**. [Em linha] Lisboa: Instituto Superior Técnico, 2007. Disponível em <http://www.civil.ist.utl.pt/~mlopes/conteudos/Ota/OtaSintese.pdf>

LYNCH, Kevin – **A Imagem da Cidade**. 1ªed. Lisboa: Edições 70, 2011 [1960]. ISBN 978-972-44-1411-9

LYSTER, Clare – **Learning from Logistics: How Networks Change Our Cities**. 1ªed. Basileia: Birkhauser, 2016. ISBN 978-3-03821-470-0

MATOS, Ana Raquel; PEREIRA, Tiago Santos; Reis, José – **Uma Controvérsia Inacabada: Um Aeroporto Sem País, O Novo Aeroporto de Lisboa**. In CEMENTERI, Laura; CALDAS, José Maria Castro - A Escolha Apesar da (In)Comensurabilidade: Controvérsias e Tomada de Decisão Pública Acerca do Desenvolvimento Territorial Sustentável. [Em linha] Coimbra: Centro de Estudos Sociais Universidade de Coimbra, 2014.

[Consult. 27 Ago. 2017] Disponível em <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01054935>

PEARMAN, Hugh – **Airports: A Century of Architecture**. 1ªed. Nova Iorque: Harry N. Abrams, 2004. ISBN 0-8109-5012-X

RIBEIRO, António Pinto – **Abrigos: condições das cidades e energia da cultura**. 1ªed. Lisboa: Edições Cotovia, 2004. ISBN 972-795-080-9

ROSSA, Walter – **A Urbe e o Traço Uma Década de Estudos Sobre o Urbanismo Português**. 1ªed. Coimbra: Livraria Almedina, 2002. ISBN 972-40-1798-2

ROSSI, Aldo – **A Arquitectura da Cidade**. 1ªed. Lisboa: Edições 70, 2016 [1966]. ISBN 978-972-44-1916-9
Sá, Teresa – A Cidade Contemporânea e os “Não Lugares”. VII Congresso Português de Sociologia [Em linha] (2012) [Consult. 25 Ago. 2017] Disponível em <http://www.cidadeturismo.com/2012/10/atas-do-vii-congresso-portugues-de.html>

TÁVORA, Fernando - “Prefácio”. In PORTAS, Nuno – **A Cidade Como Arquitectura**. 4ªed. Lisboa: Livros Horizonte, 2011 [1ªed. 1969]. ISBN 978-972-24-1463-0

UNIKOSKI, Ari – **The War in the Air: Observation and Reconnaissance** [Em linha]. [Consult. 11 Out. 2017] Disponível em <http://www.firstworldwar.com/airwar/observation.htm>

FONTES DE IMAGENS

Fig. 01	016
Une Ville Contemporaine pour 3 Millions d'Habitants de Le Corbusier	
https://misfitsarchitecture.com/2013/09/15/its-not-rocket-science-8-repetition/	
Fig. 02	024
Axonometria Boeing 747	
https://i.pinimg.com/originals/af/d6/95/afd695567ce76748ae8da882682518f3.jpg	
Fig. 03	030
Início do Primeiro voo de 1905, hangar em Huffman Prairie	
http://www.loc.gov/pictures/resource/ppprs.00639/	
Fig. 04	032
Graf Zeppelin sobre Tóquio em 1928	
https://library.osu.edu/blogs/archives/files/2016/02/Wilkins_GZ_9.jpg	
Fig. 05	038
Explosão do LZ 129 Hindenburg em 1937 na Base Naval de Lakehurst	
https://www.nationalgeographic.org/thisday/may6/hindenburg-bursts-flames/	
Fig. 06	044
Mapa de Huffman Praire em Dayton	
https://wrightbrothershistory.blogspot.pt/2014/06/witnesses-of-wright-brothers-simms.html	

- Fig. 07** 046
Terminal de Croydon 1920
<https://twitter.com/CroydonAirport/status/857510839619899392>
- Fig. 08** 048
Interior de um avião Ford Tri-Motor na década de 1920
<http://www.chicagotribune.com/business/chi-biz-united-airlines-planes-pictures-photogallery.html>
- Fig. 09** 050
Proposta de Lloyd Wright para o aeroporto de Lehigh em 1929
<http://www.cca.qc.ca/en/events/2779/airport-origins-three-projects-by-lloyd-wright>
- Fig. 10** 052
Terminal TWA de Eero Saarinen, fotografia de Balthazar Korab
<https://www.pinterest.pt/pin/380132024767347134/>
- Fig. 11** 074
The Shrinking Map of the World, in David Harvey The Condition of Postmodernity
<http://www.stonybrook.edu/libmap/coordinates/seriesa/no3/a3.htm>
- Fig. 12** 080
Aaron Koblin, Flight Patterns
<http://www.aaronkoblin.com/work/flightpatterns/index.html>

Fig. 13	082
Clare Lyster (2016), Aeroportos Ryanair em relação ao centro das cidades	
Learning from Logistics: How Networks Change Our Cities	
Cortesia da autora	
Fig. 14	084
Clare Lyster (2016), Rede Ryanair	
Learning from Logistics: How Networks Change Our Cities	
Cortesia da autora	
Fig. 15	090
Cruzamento Av. Da República com Av. Duque d'Ávila, Lisboa, 2017	
Fotografia do autor	
Fig. 16	096
Entrada da Exposição do Mundo Português, 1940	
http://www.arqnet.pt/portal/imagemsemanal/junho01.html	
Fig. 17	098
Aeroporto Humberto Delgado, Arq. Francisco Keil do Amaral, 1940	
http://restosdecoleccion.blogspot.pt/2010/06/aeroporto-de-lisboa.html	

Fig. 18	100
Evolução do Aeroporto Humberto Delgado	
http://restosdecoleccion.blogspot.pt/2013/04/aeroporto-de-lisboa-14.html	
Fig. 19	106
Medidas preventivas no concelho de Alenquer	
Contorno de Alenquer sobre plantas disponíveis no Decreto n.º 31-A/99	
https://dre.pt/application/file/a/352669	
Fig. 20	110
Urbanização da Quinta do Brandão, 2017	
Fotografia do autor	

ALBERGARIA

ESPAÇO DE RESIDÊNCIAS

Projecto Final de Arquitectura: Vertente Prática

Trabalho prático submetido como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Arquitectura

Miguel Rodrigues de Passos Dias Coutinho

Orientadora da vertente teórica: Prof. Doutora Ana Vaz Milheiro, Professora Auxiliar com Agregação

Orientador da vertente prática: Prof. Doutor Pedro Mendes, Professor Auxiliar

ISCTE-IUL | Departamento de Arquitectura e Urbanismo | Mestrado Integrado em Arquitectura

Lisboa, Outubro de 2017

INTRODUÇÃO AO EXERCÍCIO

O enunciado da Unidade Curricular de Projecto Final de Arquitectura propõe que, através de um olhar crítico sobre do concelho de **Alenquer**, se construam estratégias que identifiquem e tratem temas estruturantes deste território.

Nesse sentido, a estratégia de grupo que aqui se propõe desenvolve-se em dois momentos distintos que, de forma complementar, (re)activam o papel do **rio** Alenquer enquanto elemento estruturante deste concelho.

Num primeiro momento, é proposto um percurso que acompanha o rio, do Jardim das Tílias à Estação do Carregado, reabilitando e/ou dinamizando os espaços públicos pré-existentes. Num segundo, o foco desloca-se para a Vila de Alenquer, mantendo-se a intervenção na frente ribeirinha, através da recuperação concertada de diversas estruturas arquitectónicas com o intuito de criar um circuito cultural e desportivo.

137

Esta estratégia dupla pretende estabelecer novas relações de **proximidade** geográfica, facilitando acessos e fomentando condições de **mobilidade**, mas também uma aproximação da população residente e turística a um espaço público de oferta diversificada.

Palavras Chave: Alenquer; Rio; Proximidade; Mobilidade

CONTEXTO E ESTRATÉGIA



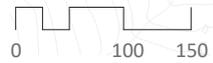
O rio assume-se como elemento estruturante do concelho de Alenquer. Se por um lado, é pela sua presença que Alenquer se estabeleceu e desenvolveu neste preciso lugar; por outro, o registo de sucessivas cheias ao longo dos tempos, transformou o rio em espaço gerador e simultaneamente destruidor de vidas humanas e bens materiais. Existe, portanto, uma história ambígua e de conflito entre o rio e a população deste concelho.

Por questões de segurança, começou em 2004 a execução de um projecto de redefinição do leito do rio, tendo o problema das cheias sido resolvido com o final da obra em 2007. No entanto, o projecto foi executado sem ter em atenção a harmonia entre a linha de água e as margens, resultando num esvaziamento do rio que consequentemente empobreceu a paisagem do concelho. Ao mesmo tempo, a construção de um número considerável de projectos de arquitectura desadequados à orgânica da Vila, teve um impacto considerável na sua organização paisagística que condiciona o quotidiano da população e a percepção de quem a visita.

Neste contexto, propõe-se a criação de um percurso que acompanhe o rio Alenquer e lhe devolva o estatuto de elemento gerador de urbanidade, convívio e desenvolvimento. Da área circundante do rio fazem parte um conjunto de espaços públicos - praças, caminhos pedonais, espaços descaracterizados e edifícios devolutos - que esta proposta pretende reabilitar e articular de modo a que ofereçam um programa unificado de actividades de lazer de vocação cultural e desportiva. A intervenção, prevê simultaneamente um redesenho da estrutura que alberga o rio, o que permitirá subir a sua cota, tendo sempre em atenção o leito de cheia, e fomentar um maior convívio e proximidade com a população. O percurso terá início no Jardim das Tílias e terminará perto da fábrica da Romeira, onde começa a intervenção do arquitecto Frederico Valsassina.



Planta de Localização



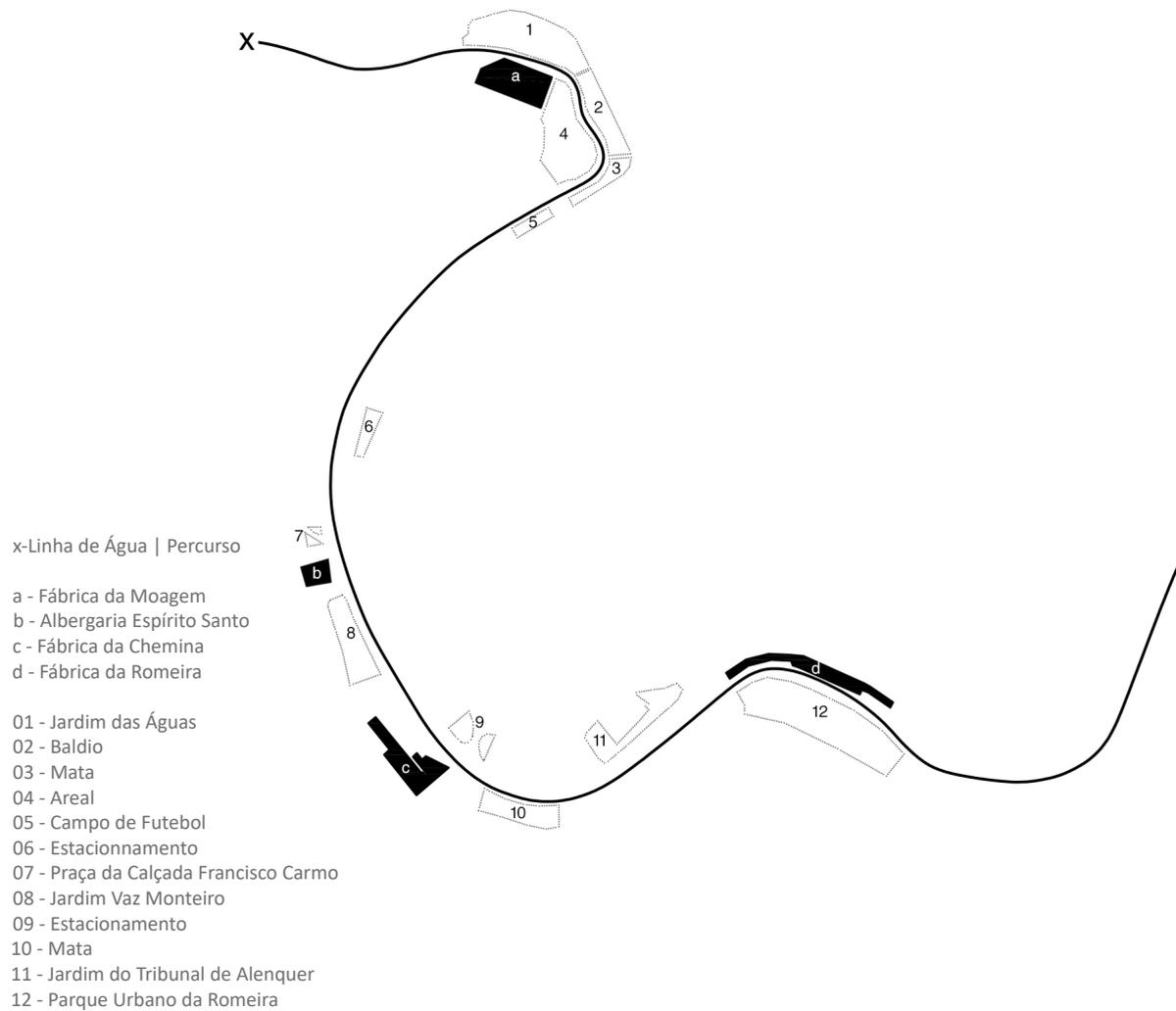
Este trajecto que acompanha a linha do rio será marcado pela existência de uma ciclovia que passará pela Escola Secundária de Alenquer e terminará na Estação de Comboio da Vala do Carregado. A existência de um projecto que, pelo Tejo, liga Loures a Vila Franca de Xira, através de uma ciclovia, transforma esta intervenção numa importante plataforma para a criação de uma maior rede de acessos e ligações, nomeadamente com Lisboa.

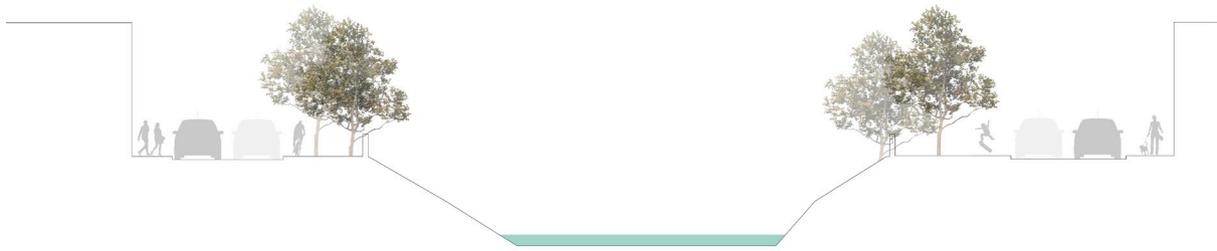
Os acessos multimodais a Alenquer são tanto mais importantes quando se reconhece neste concelho potencial para atrair públicos diferenciados que procurem actividades de lazer com vocação cultural e desportiva. É por isso que, num segundo momento, a estratégia se foca na vila de Alenquer e nos vários edifícios devolutos que povoam a frente ribeirinha.

Apesar da sua importância histórica e arquitectónica estes edifícios encontram-se fechados ao público e num estado de degradação que tem consequências directas na paisagem da vila, assim como na segurança da população. Neste contexto, propõe-se a reabilitação da Fábrica do Papel, da Fábrica da Chemina e da Antiga Albergaria do Espírito Santo, em duas fases.

143

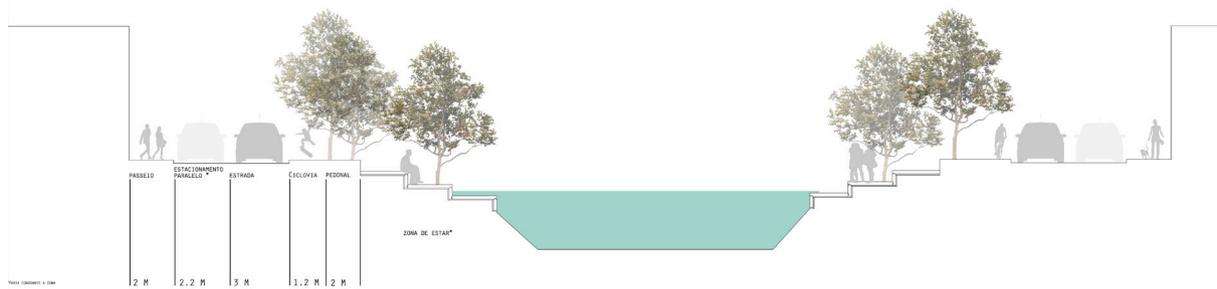
Numa primeira fase, é proposta a reutilização destas estruturas a partir das intervenções mínimas necessárias para conceder condições de segurança a estes edifícios de modo a que possam ser visitados pela população. Estas visitas facultariam um enquadramento histórico e uma discussão prévia dos programas a desenvolver nesses espaços. Numa segunda fase, estas estruturas seriam reabilitadas de acordo com programas específicos mas concertados. Estes espaços serão destinados à população residente, a futuros habitantes e visitantes, numa tentativa de reverter o abandono crescente da região.





Actual perfil do rio Alenquer

145



Proposta para perfil do rio ALenquer

PROGRAMA: ESPAÇO DE RESIDÊNCIAS



Fernanda Fragateiro, Carpenter Center 2015

Disponível em <https://carpenter.center/program/the-way-we-live-now-modernist-ideologies-at-work>

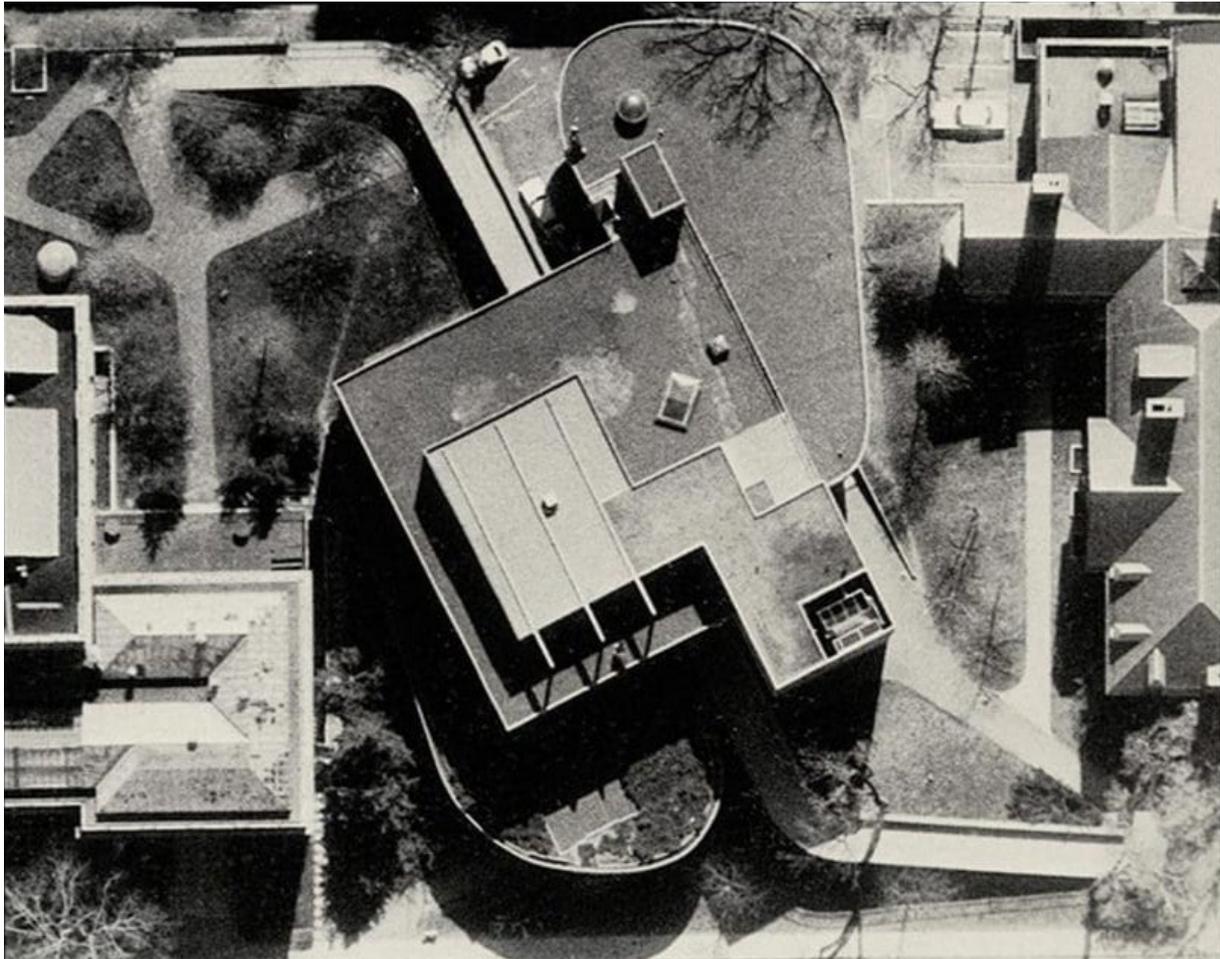
Conservar a memória de um edifício ou conjunto arquitectónico implica ter em conta as suas várias dimensões. No caso da Antiga Albergaria do Espírito Santo, para além do cuidado na implantação e preservação de momentos fundamentais do antigo edifício, optou-se por manter o nome, Albergaria, e a sua principal valência, albergar pessoas. Neste caso, e em concordância com a estratégia formulada em grupo, mostrou-se pertinente que a nova Albergaria adquirisse a forma de um espaço de residências artísticas.

Um espaço de residências assume-se enquanto edifício híbrido no sentido em que conjuga espaços dedicados a actividades diversas como a produção e exibição de objectos artísticos, históricos e vernáculos; à produção artística e de conhecimento através de residências, oficinas partilhadas e actividades de mediação; ao lazer e ao convívio intergeracional.

No sistema artístico, um espaço de residências com estas características enquadra-se no conceito de “novos institucionalismos”, instituições que desafiam a rigidez do cubo branco apenas destinado à exibição e contemplação, incluindo a produção artística, os espaços dialógicos e de mediação na sua vocação.

“New Institutionalism, and much recent art, side steps the problem of the white cube altogether. If white-walled rooms are the site for exhibitions one week, a recording studio or political workshop the next, then it is no longer the container that defines the contents as art, but the contents that determine the identity of the container”^[1]

1 Alex Farquharson, “Bureaux de change”, Frieze, no.101, September 2006



Carpenter Center for the Visual Arts
Disponível em <https://carpenter.center/building/architecture>

Se muitos dos edifícios que albergam estas novas instituições no geral, e espaços para residências em particular, resultam de adaptações de edifícios pré-existentes, como no caso do Hangar – Centro de Investigação Artística, em Lisboa, outros são construídos propositadamente para o efeito.

O primeiro grande exemplo da presença deste programa na prática arquitectónica pode ser identificado no Carpenter Center for the Visual Arts em Harvard, o único edifício de Le Corbusier nos Estados Unidos, que data de 1963. Como se pode ler na descrição no site desta instituição^[1]:

“The Carpenter Center for the Visual Arts, completed in 1963, is the only building on the North American continent designed by the famous Swiss-born architect Le Corbusier. Despite the controversy over the wisdom of placing a building of such modern design in a traditional location, Le Corbusier felt that a building devoted to the visual arts must be an experience of freedom and unbound creativity. A traditional building for the visual arts would have been a contradiction. The Carpenter Center represents Corbusier’s attempt to create a “synthesis of the arts,” the union of architecture with painting, sculpture, through his innovative design. The building was completed in 1963, made possible by a gift from Alfred St. Vrain Carpenter, and the intent to house the artistic entities of Harvard College under one roof came to fruition in 1968 as the Department of Visual and Environmental Studies.

The five levels of the building function as open and flexible working spaces for painting, drawing, and sculpture, and the ramp through the heart of the building encourages public circulation and provides views into the studios, making the creative process visible through the building design. The Sert Gallery, at the top of the ramp, features the work of contemporary artists, and the main

1 [Consult. 5 de Fev. 2017] Disponível em <http://ccva.fas.harvard.edu/history>



Arquipélago Centro de Arte Contemporânea
Disponível em <http://menosemais.com/portfolio/arquipelago-centro-das-artes-contenporaneas/>

gallery at street level hosts a variety of exhibitions supporting the curriculum of the Department. The Carpenter Center is also home to the Harvard Film Archive, which brings to the public a unique program of classic, rare and experimental films.”

Entretanto, são já vários os exemplos construídos desta prática cultural que se tem vindo a inscrever na cena nacional, na qual os arquitectos têm mostrado ocupar um papel preponderante. Tome-se como exemplo o Arquipélago projectado pelos ateliers João Mendes Ribeiro e Menos é Mais.

A Albergaria pretende, assim, ir ao encontro desta necessidade do sistema artístico e da programação cultural nacional e local que encontra nas residências artísticas um modo de expansão da geografia artística que pode ser impulsionado por reflexão arquitectónica que tenha em conta as necessidades do território e as vocações de cada edifício. Desta forma pretende-se inscrever Alenquer em circuitos que lhe proporcionem novas dinâmicas de proximidade que permitam reverter o crescente abandono da região, impulsionar o diálogo intergeracional e promover o turismo (cultural).

IMPLANTAÇÃO



Antiga Albergaria do Espírito Santo
Outubro, 2017

O projecto instala-se no que resta da Antiga Albergaria da Ordem do Espírito Santo. Esta ruína forma, com a Igreja do Espírito Santo e a Arcada adjacente, um conjunto arquitectónico de elevado valor histórico, patrimonial e cultural para a Vila de Alenquer.

O edifício no qual se pretende intervir é o mais antigo do conjunto, podendo, através da obra Alenquer 1758 O Actual Concelho nas Memórias Paroquiais, do Padre José Eduardo Ferreira Martins, datar a fundação do edifício no ano de 1320, por ordem da Rainha Santa Isabel.

Ao longo dos séculos, o edifício teve vários usos e valências, encontrando-se neste momento num estado de extrema descaracterização e degradação. Através de observação directa, conversas informais com o proprietário e habitantes da zona, de leituras de diferentes textos que se referem ao edifício, e cruzando esta informação com o levantamento encomendado pelo proprietário em 2008, que consta do arquivo da câmara municipal de Alenquer, é possível compreender melhor esta construção da qual apenas sobreviveram as quatro paredes limítrofes e as duas paredes que definem a passagem exterior da rua para o logradouro.

157

Lê-se, no documento de candidatura deste conjunto arquitectónico a património cultural, elaborado em Março de 2015 pela arquitecta Sílvia Leite, Técnica Superior da Direcção Geral do Património Cultural, o seguinte:

“Porém, colhe-se da mesma análise que, pese embora a importância histórica do edifício do antigo Hospital e Albergaria do Espírito Santo, o seu grau de degradação é tal, e aparentemente tão difícil de atalhar, que estes valores patrimoniais são reconhecíveis, na dimensão nacional, apenas



Interior do Logradouro da Antiga Albergaria do Espírito Santo
Fevereiro, 2017

para os imóveis da Capela do Espírito Santo e da galeria anexa, pelo que apenas estes devem ser considerados na proposta de classificação.

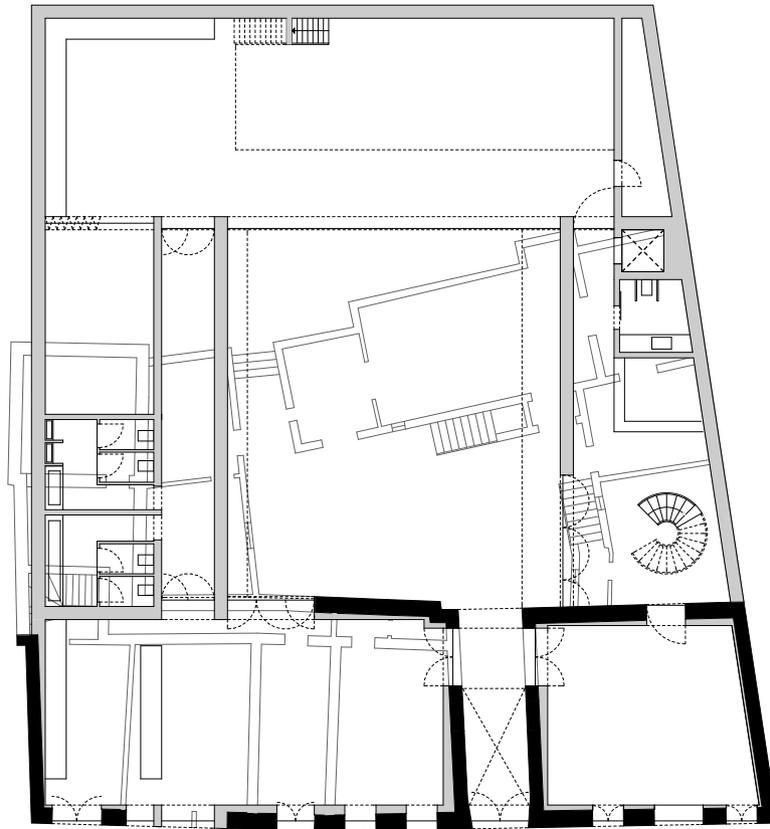
Embora a designação do procedimento deva reflectir claramente esta realidade, sugerimos que se conserve nela a memória do edifício do antigo Hospital e Albergaria do Espírito Santo, utilizando-se a denominação “Capela e arcada do antigo Hospital e Albergaria do Espírito Santo, incluindo o seu património integrado,[...]”^[1]

Para a implantação do projecto decide-se preservar o que ainda existe do volume correspondente à Antiga Albergaria do Espírito Santo e libertar o logradouro das construções anexas que não pertencem à génese do edifício. Além disto, é proposta a construção de três volumes que se articulam com a antiga Albergaria do Espírito Santo e a Capela formando uma pequena praça à semelhança dos claustros dos edifícios religiosos.

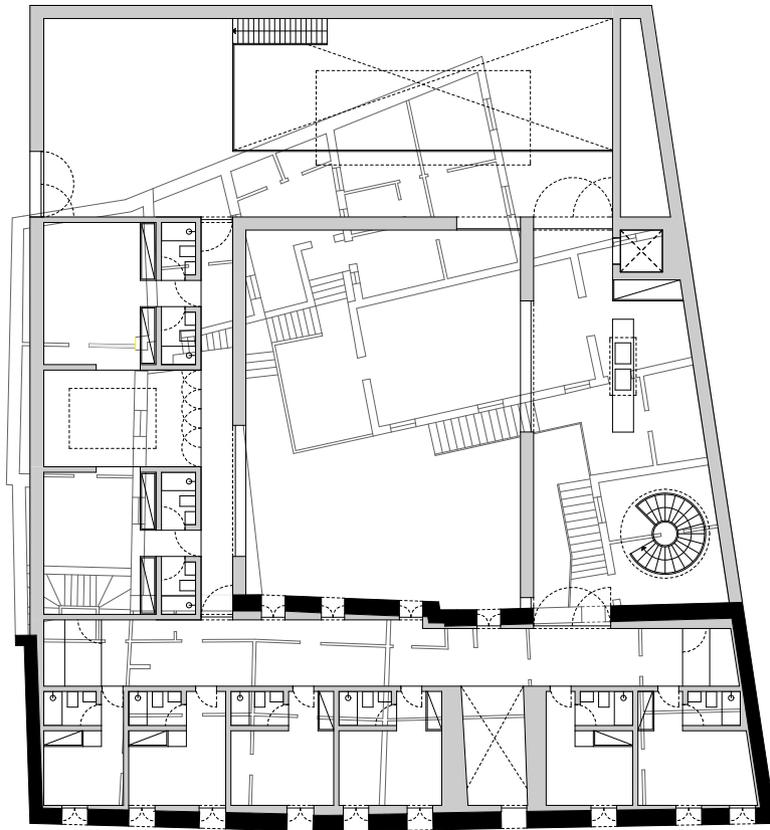
159

A Antiga Albergaria do Espírito Santo passará a ser um espaço para residências artísticas que conjuga espaços dedicados a actividades diversas como a produção e exibição de objectos artísticos, históricos e vernáculos; à produção artística e de conhecimento através de residências, oficinas partilhadas e actividades de mediação; ao lazer e ao convívio intergeracional.

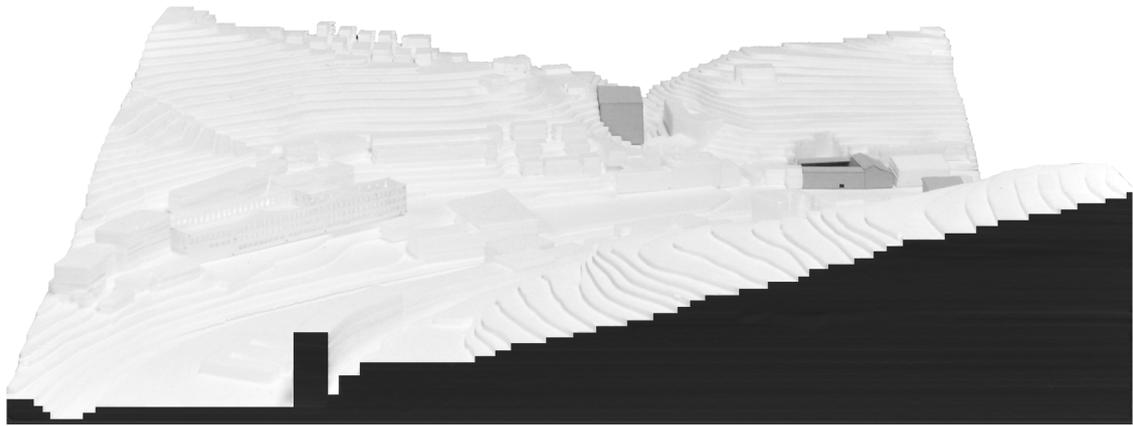
1 [consult. em 20 Fev. 2017] Página 28/28, Disponível em <http://www.patrimoniocultural.pt/pt/patrimonio/patrimonio-imovel/classificacao-de-bens-imeveis-e-fixacao-de-zep/despachos-de-abertura-e-de-arquivamento/anos-anteriores/>



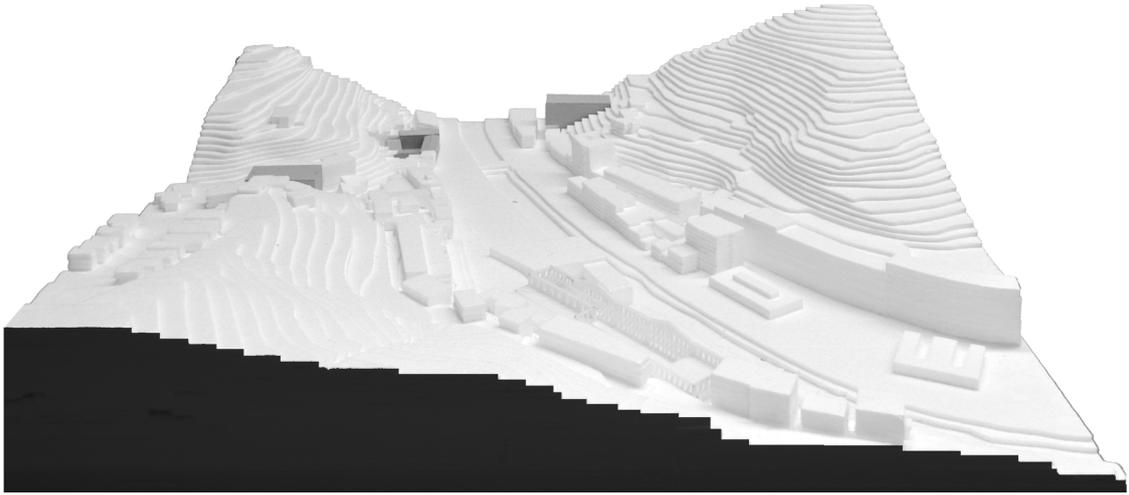
O projecto, a cinza, mantém as paredes assinaladas a preto que são o que ainda existe da Antiga Albergaria do Espírito Santo. E desde o levantamento efectuado em 2008, cinza mais claro e sem preenchimento, são também os únicos elementos que ainda se podem observar.

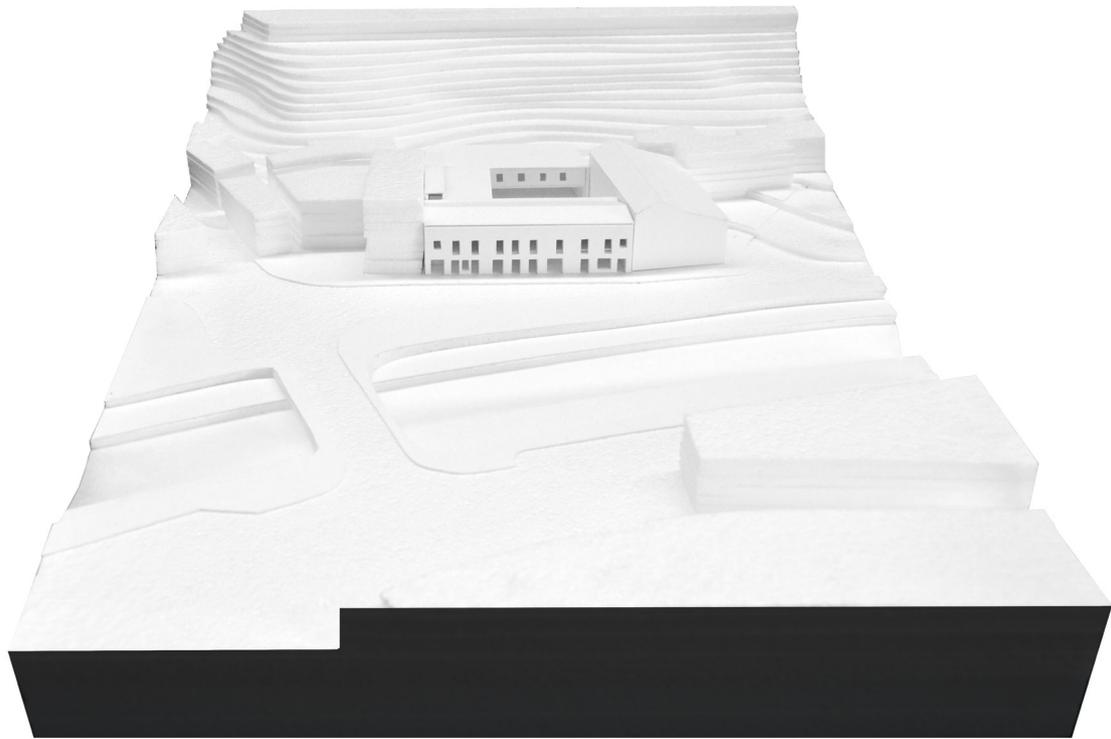


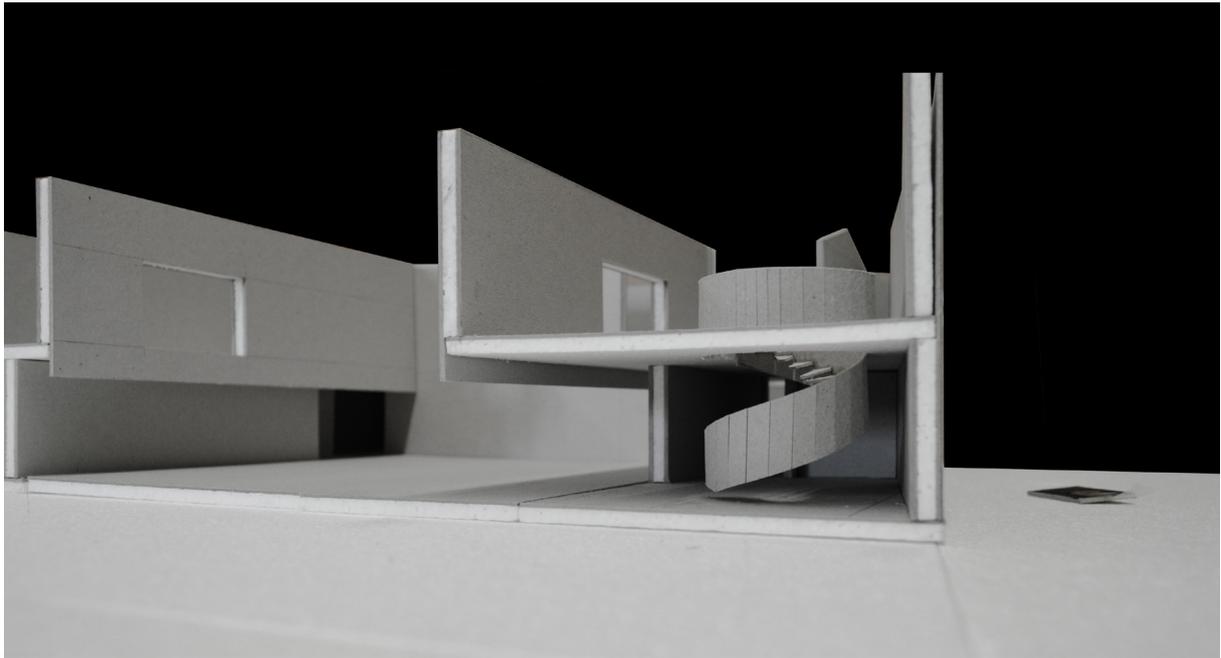
PROJECTO



Estratègia de Grupo: Chemina, Estacionamento vertical, Albergaria
Maquete de estudo 1:400





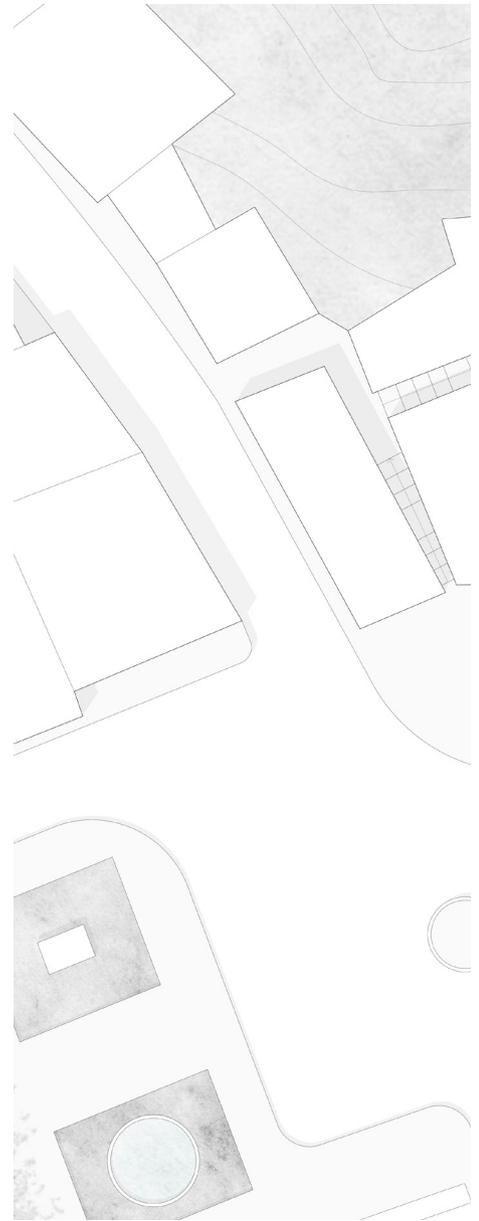
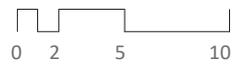


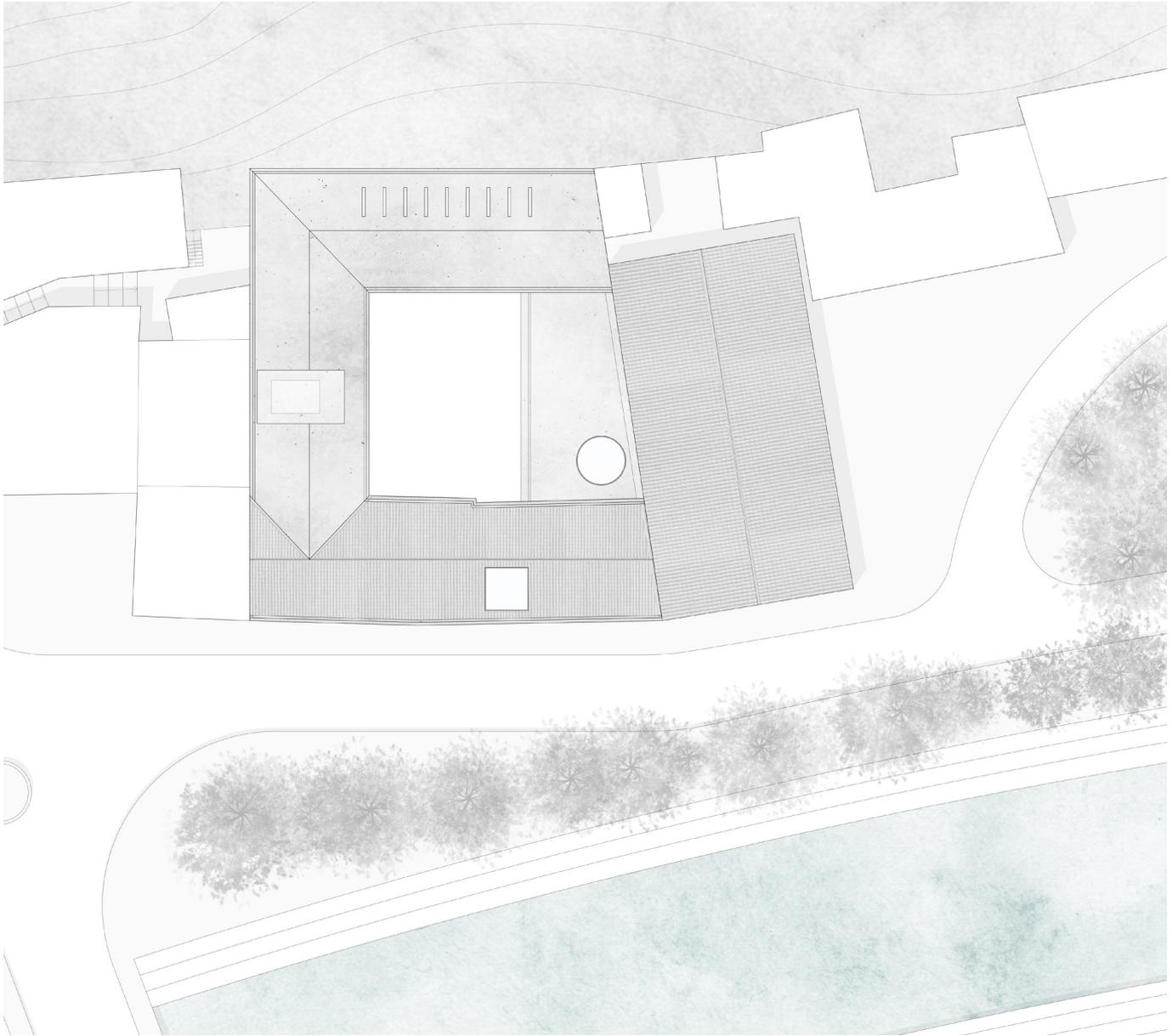
169

Albergaria
Maquete de estudo 1:50



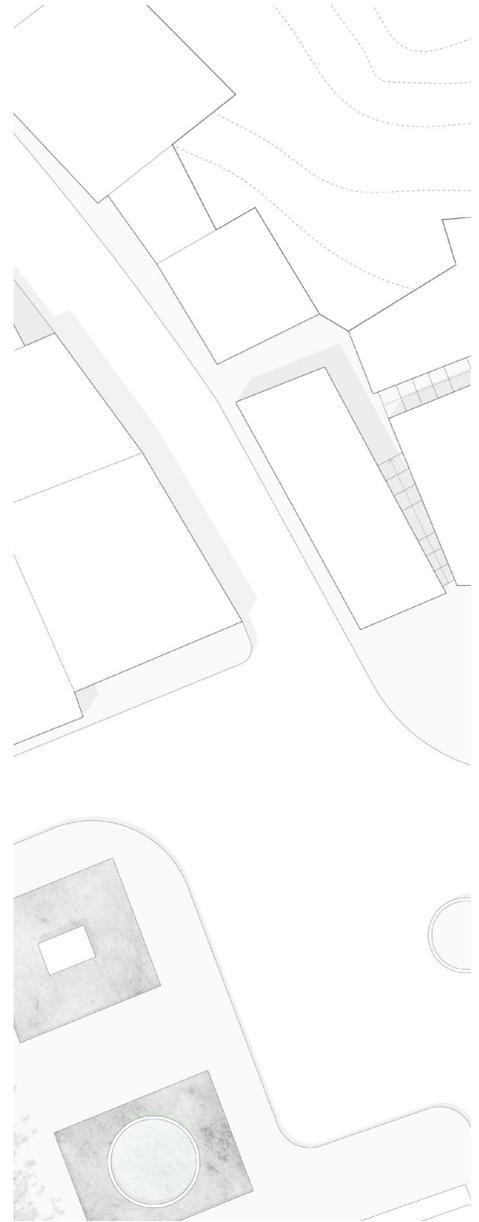
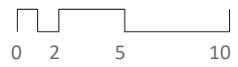
Planta Coberturas

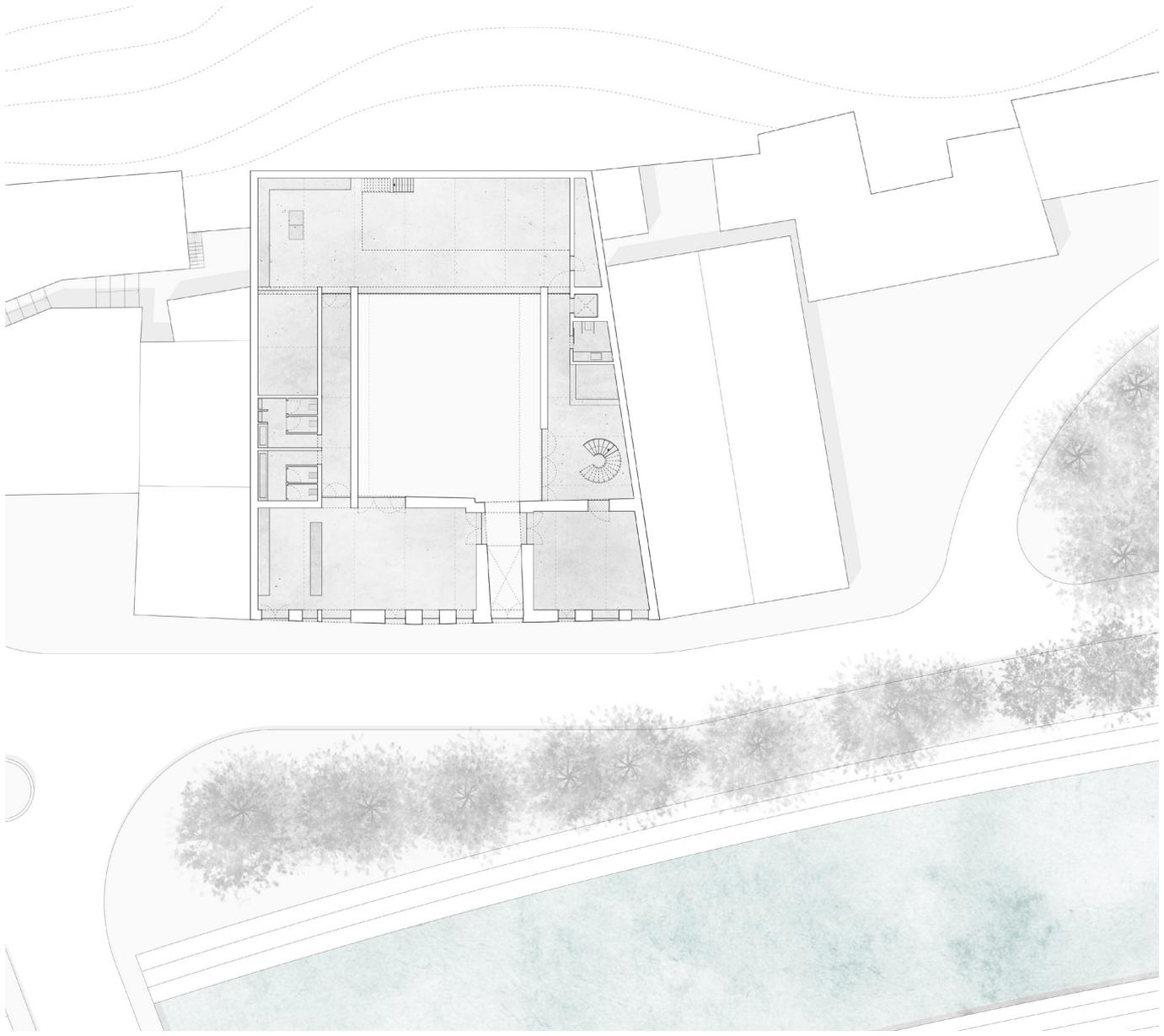






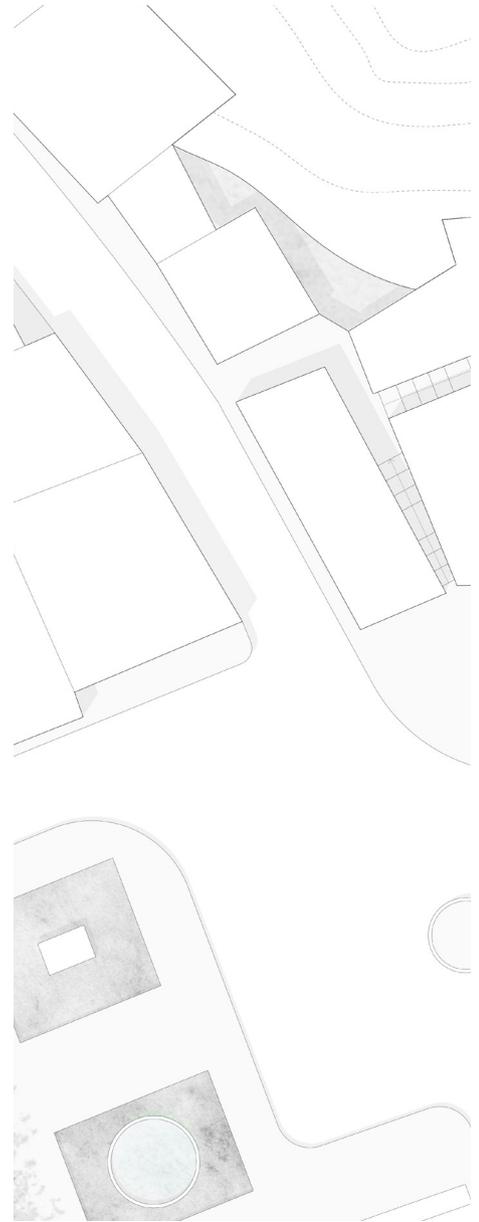
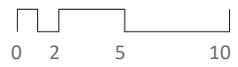
Planta Piso Térreo

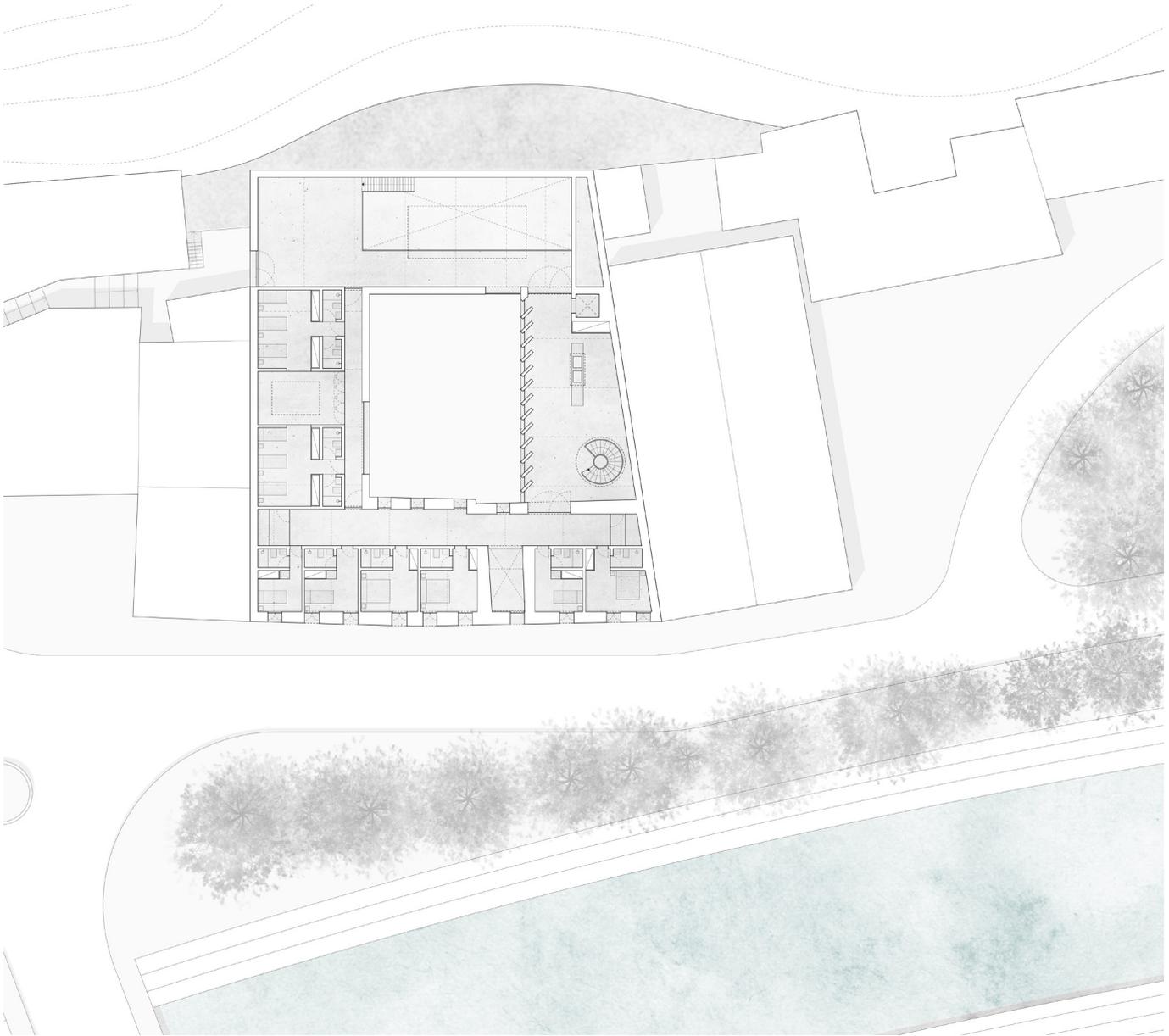






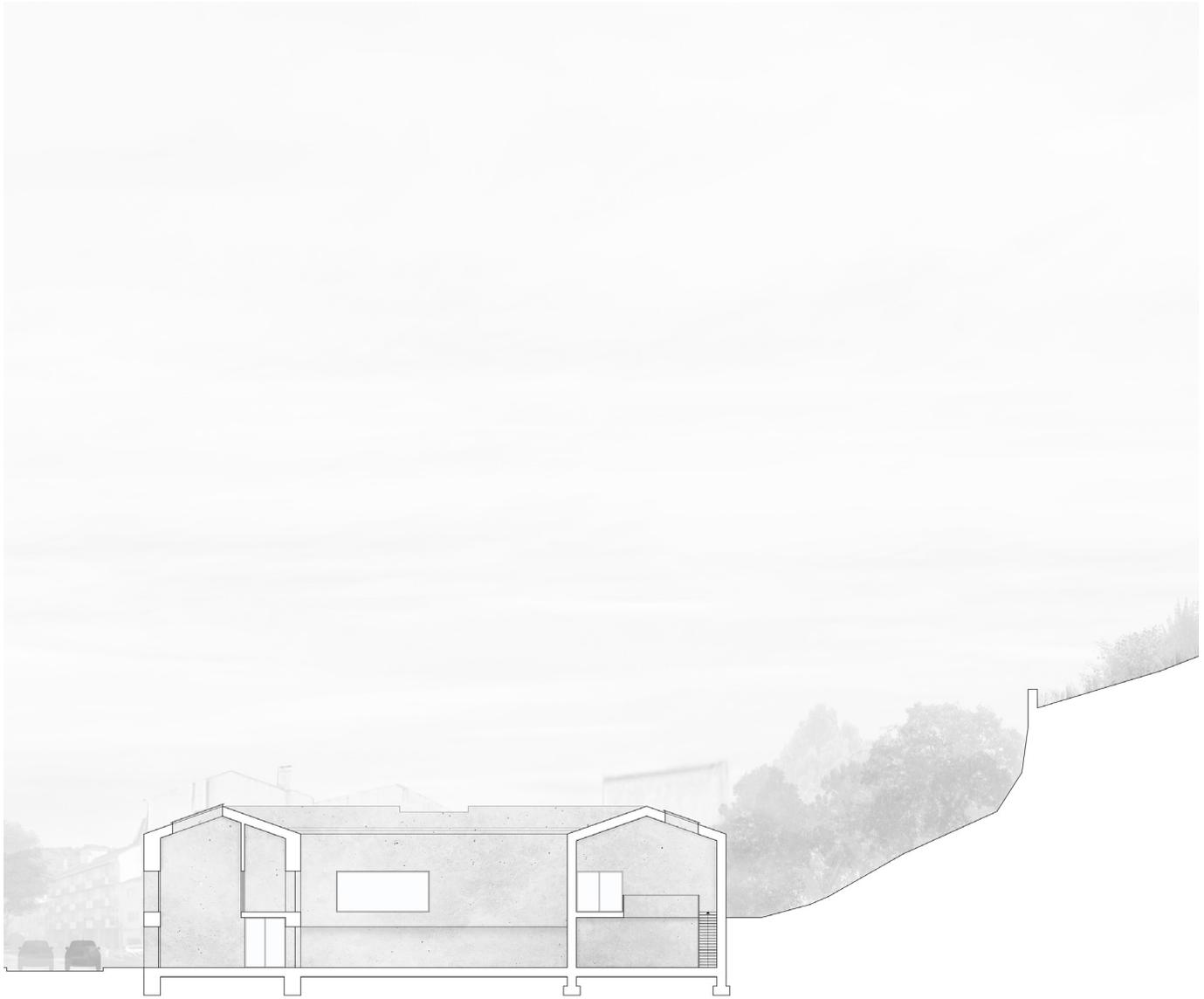
Planta Piso Superior





Corte A



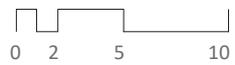


Corte A1





Alçado Nascente







Corte B





Corte B1

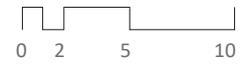


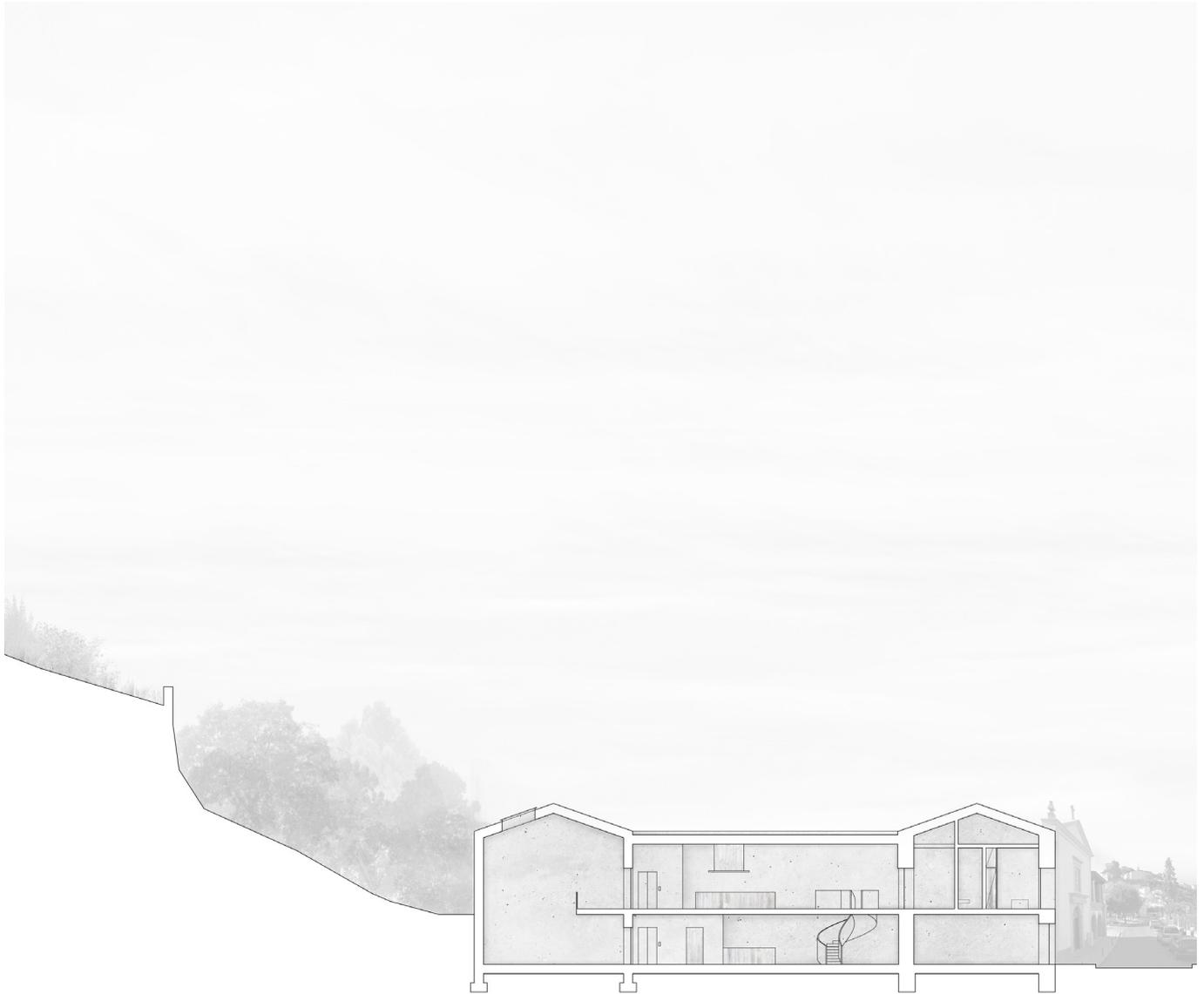






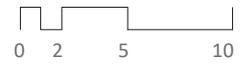
Corte C







Corte C1



Corte D



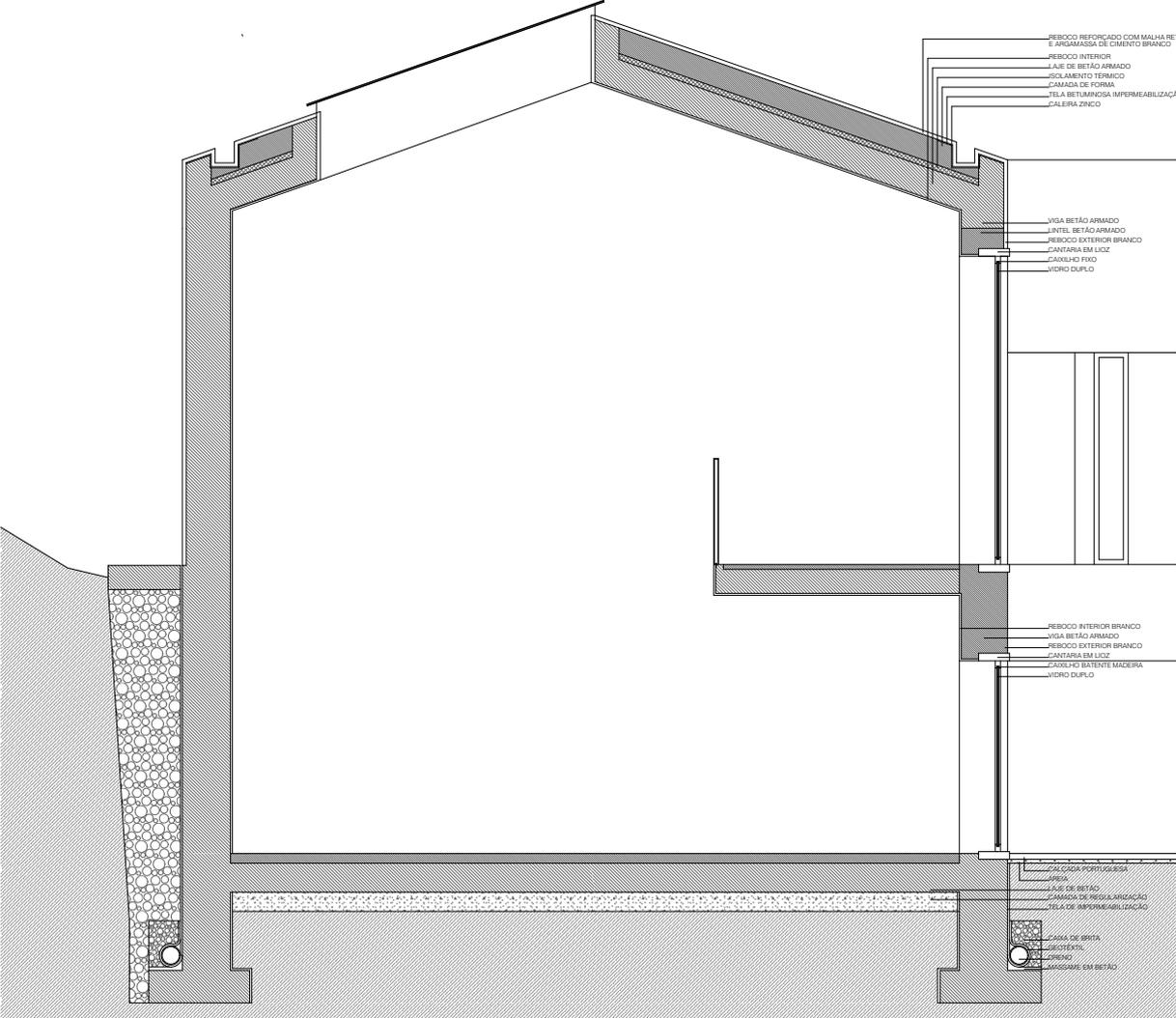


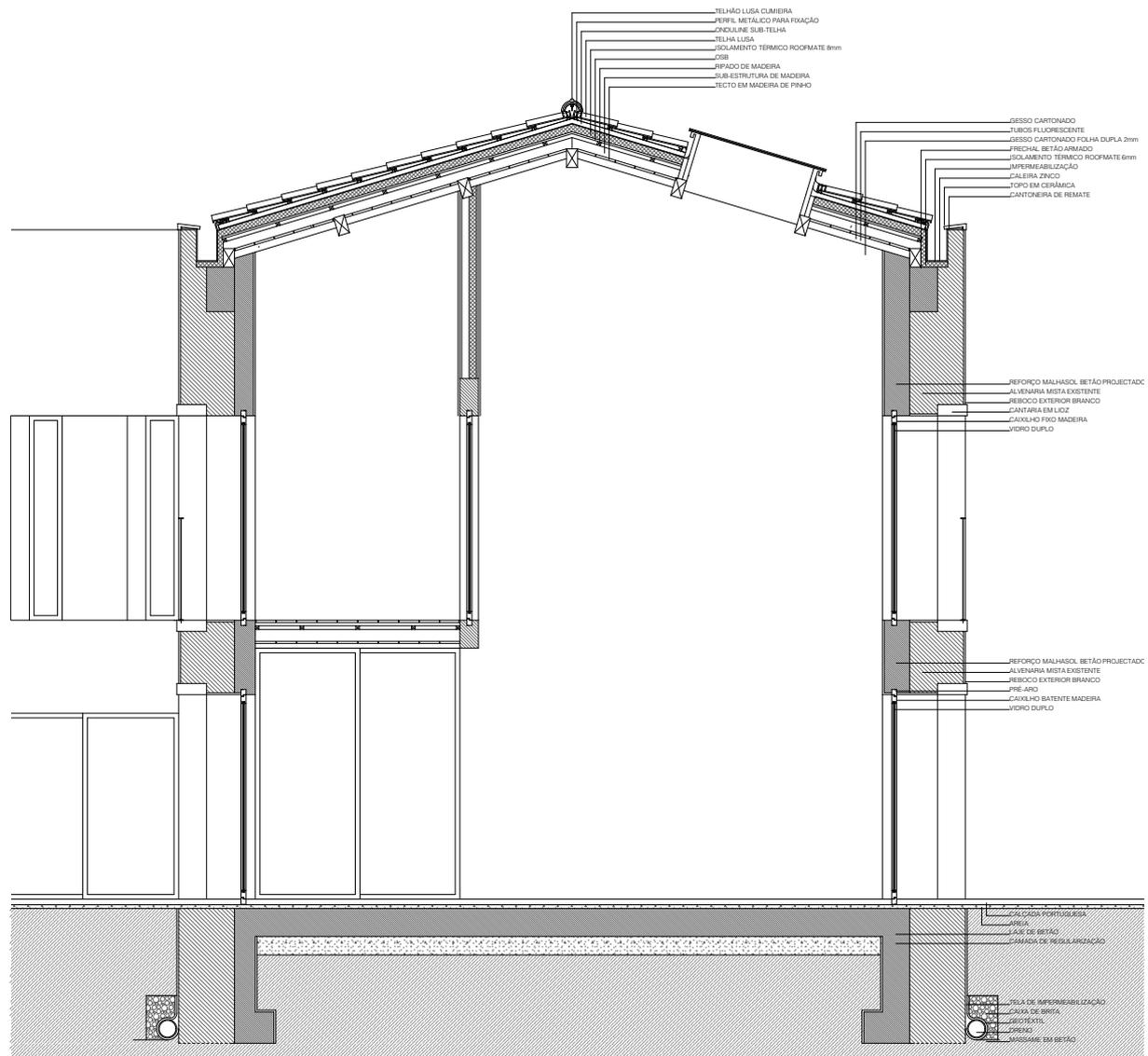
Corte D1





Corte Constructivo C







Albergaria
Frente de Rua

