

**FRENTE RIBEIRINHA DE LISBOA
EDIFÍCIOS E ESPAÇOS PÚBLICOS CONTEMPORÂNEOS 1991-2021**

FRENTE RIBEIRINHA DE LISBOA
EDIFÍCIOS E ESPAÇOS PÚBLICOS CONTEMPORÂNEOS 1991-2021

Laboratório Lisboa e o Rio
Projeto Final de Arquitetura 2020-2021
Mestrado Integrado em Arquitetura
Departamento de Arquitetura e Urbanismo
Iscte, Instituto Universitário de Lisboa
CRIA-Iscte, DINÂMIA'CET- Iscte
Lisboa, setembro 2021

Laboratório Lisboa e o Rio
Projeto Final de Arquitetura 2020-2021
Mestrado Integrado em Arquitetura
Departamento de Arquitetura e Urbanismo
Iscte-IUL, Instituto Universitário de Lisboa
CRIA-Iscte, DINÂMIA'CET-Iscte
Lisboa, setembro 2021

FRENTE RIBEIRINHA DE LISBOA EDIFÍCIOS E ESPAÇOS PÚBLICOS CONTEMPORÂNEOS 1991-2021

Título: Frente Ribeirinha de Lisboa. Edifícios e Espaços Públicos Contemporâneos 1991-2021

Autores: Laboratório Lisboa e o Rio.

Estudantes: Bernardo Custódio, Carolina Alves da Silva, David Carvalho, Duarte Almeida, Francisco Quaresma, Joana Marques, Julia Shtefura, Luís Filipe Ribeiro, Mariana Rosa, Milton Perry, Nuno Almeida, Nuno Bernardes, Rodrigo Oliveira, Vilma Nico Ferreira.

Coordenação: Teresa Madeira da Silva

Orientação: Teresa Madeira da Silva, Caterina Di Giovanni, Pedro Marques Alves.

Laboratório Lisboa e o Rio. Projeto Final de Arquitetura 2020-2021. Mestrado Integrado em Arquitetura, Departamento de Arquitetura e Urbanismo.

Iscte - Instituto Universitário de Lisboa, CRIA-Iscte, DINÂMIA'CET-Iscte.

Lisboa, setembro 2021.

Capa: Vilma Nico Ferreira (fotografia, adaptada de: APL).

Suporte edição eletrónica.

ISBN: 978-989-781-548-5

URL Repositório: <http://hdl.handle.net/10071/23313>

Iscte - Instituto Universitário de Lisboa

Edifício ISCTE Av. Das Forças Armadas 1649-026 Lisboa, Portugal

Citação recomendada:

Laboratório Lisboa e o Rio (coord. Madeira da Silva, T.) (2021). **Frente Ribeirinha de Lisboa. Edifícios e Espaços Públicos Contemporâneos 1991-2021**. Lisboa: Laboratório Lisboa e o Rio, Iscte - Instituto Universitário de Lisboa, CRIA- Iscte, DINÂMIA'CET-Iscte. Acessível em: <http://hdl.handle.net/10071/23313>

Índice

	p.
Nota introdutória	7
01 Centro Champalimaud. Charles Correa Associates + João Nunes/Proap	16
02 CCB. Centro Cultural de Belém. Vittorio Gregotti + Manuel Salgado	30
03 Museu Nacional dos Coches. Paulo Mendes da Rocha + Mmbb + Bak Gordon Arquitectos	44
04 Maat. Museu de Arte, Arquitetura e Tecnologia. Amanda Levet	58
05 Sede EDP. Aires Mateus Associados	72
06 Interface do Cais Do Sodré. Pedro Viana Botelho + Nuno Teotónio Pereira Arquitectos	86
07 Ribeira das Naus. João Gomes da Silva/Global + João Nunes/Proap	100
08 Campo das Cebolas. João Luís Carrilho da Graça + Victor Beiramar Diniz	112
09 Doca da Marinha. João Luís Carrilho da Graça + Victor Beiramar Diniz	124
10 Terminal de Cruzeiros. João Luís Carrilho da Graça + João Gomes da Silva/Global	136
11 Prata Riverside Village. Renzo Piano	150
12 Parque Ribeirinho Oriente. Filipa Cardoso de Menezes e Catarina Assis Pacheco/ F C	164
13 Pavilhão do Conhecimento. João Luís Carrilho da Graça	176
14 Pavilhão de Portugal. Álvaro Siza Vieira	190
15 Jardim Garcia de Orta. João Gomes da Silva/Global	204

Sendo a presença do rio uma marca da cidade de Lisboa desde a fundação, a sua relação com a cidade proporciona um campo rico de investigação nas áreas da arquitetura e urbanismo.

No âmbito do Laboratório Lisboa e o Rio de Projeto Final de Arquitetura 2020/2021, do Mestrado Integrado em Arquitetura do Iscte-IUL, investigamos exemplos de grandes projetos de arquitetura contemporânea portuguesa existentes na frente ribeirinha, cuja particularidade era serem elementos transformadores da cidade de Lisboa. Estas obras, como refere (Graça Dias, 2015), acontecem na sequência daquilo que pode ser tido uma tradição de “grandes peças” colocadas ao longo do rio, à saída de Lisboa, como é o caso do Mosteiro dos Jerónimos (séc. XVI), da Praça do Comércio (2ª metade do séc. XVIII), da Cordaria Nacional (1779), da Central Tejo (1909) e da Feira das Indústrias Portuguesas, atual Centro de

Congressos (1957). A par disso, como consequência da cidade pós-industrial, e no seguimento da operação urbanística da Expo’98, a cidade de Lisboa apontava no início do século XX “para a necessidade de revisão das grandes infraestruturas de acessibilidade e das superestruturas portuárias” (Ferreira, 2016:85), e do retorno de Lisboa ao rio (Trigueiros,1998).

“O concurso de ideias [para a frente ribeirinha] (1988), o projeto e a construção do Centro Cultural de Belém (1988-92), os Planos Estratégicos e Diretor de Lisboa (1990-94), o Pozor – Plano de Ordenamento da Zona Ribeirinha (1993-94) e a decisão da realização da Expo’98 na zona oriental, são marcos e testemunhos muito recentes de uma viragem na forma de entender a relação da Cidade com o Rio e da oportunidade de repensar Lisboa como cidade ribeirinha.” (Soares, apud Trigueiros et al., 1998:19).

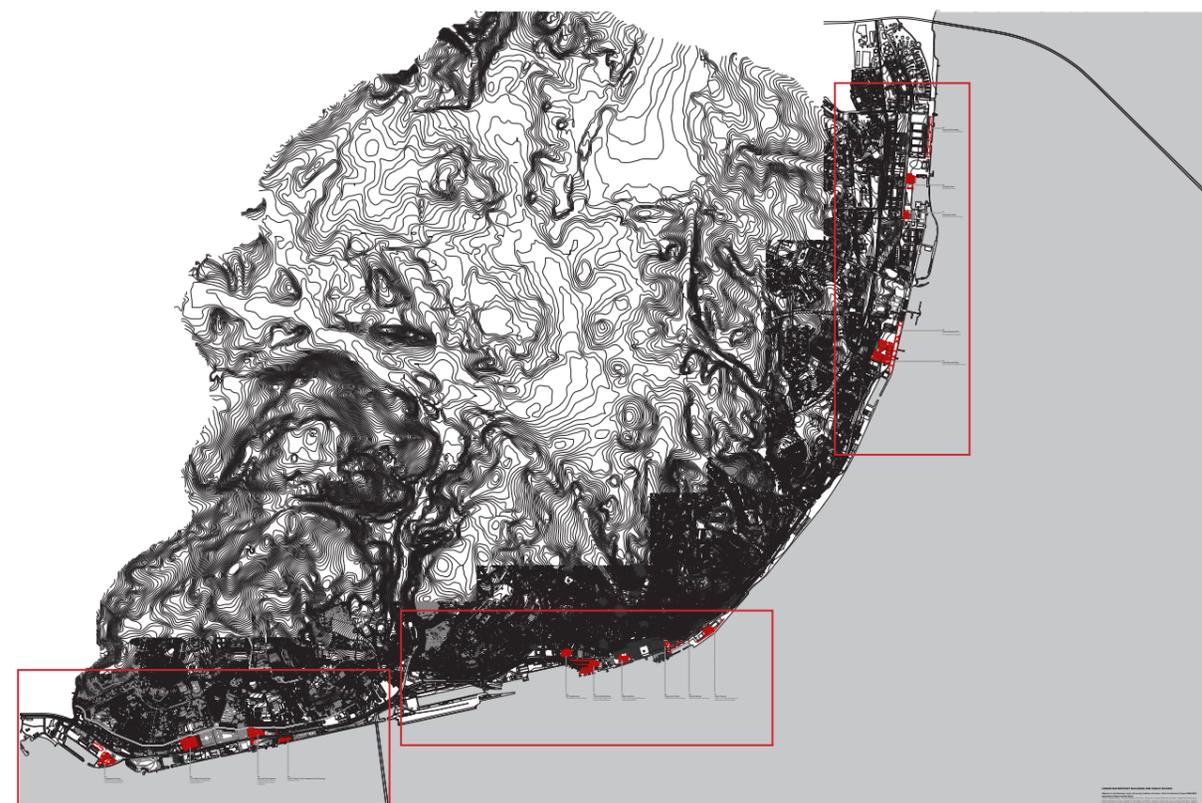


Figura 1 Mapa Lisboa com indicação de zonas 1, 2 e 3. (Adaptado pelos estudantes do Laboratório Lisboa e o Rio).

Neste contexto, assistimos à construção de importantes equipamentos culturais e arranjos do espaço público, em zonas industriais portuárias desativadas e obsoletas, enquadrados por operações de substituição, que tiveram efeitos incontornáveis na transformação da cidade.

Como em muitas outras cidades a partir da década de 1990, verifica-se uma tendência decorrente das políticas urbanas para valorizar a existência de equipamentos culturais, “levando a que as cidades procurassem afirmar-se como “marcas” culturais” (Mota, 2016: 7). Neste sentido, “a reestruturação e dinamização da cidade atinge o seu auge com a edificação de equipamentos dedicados à cultura, vistos como geradores de valores socioculturais, sendo capazes de renovar a imagem da cidade, estabelecendo-se como marcos arquitetónicos. (Mota, 2016).

Temos em Lisboa, junto à zona ribeirinha, vários exemplos de novas configurações cujo epicentro são equipamentos culturais ou de serviços: o Centro Cultural de Belém (CCB), projetado por Vittorio Gregotti e Manuel Salgado/Risco nos anos 80 e concluído em 1992; o Pavilhão do Conhecimento do arquiteto João Luís Carrilho da Graça e o Pavilhão de Portugal de Siza Vieira construídos no contexto da Expo 98; o Centro

Champalimaud, projetado pelo arquiteto Charles Correia e concluído em 2010; o Museu dos Coches, projetado por Paulo Mendes da Rocha e Bak Gordon Arquitetos concluído em 2015 e mais recentemente o Museu de Arte, Arquitetura Tecnologias (MAAT), do atelier AL_A, da arquiteta Amanda Levet concluído em 2016. (Madeira da Silva, 2021)

O estudo que deu origem a este e-book designado “Frente Ribeirinha de Lisboa. Edifícios e Espaços Públicos Contemporâneos 1991-2021” teve em conta 4 tópicos de análise: a) a implantação do edificado, b) a relação com a envolvente (vistas, topografia e espaços públicos exteriores), c) a forma e a figura e d) a relação de escala que a mesma estabelece com as pré-existências.

Constituímos um corpo teórico a partir de duas dimensões: a) bibliografia e iconografia sobre as grandes intervenções na frente de água de Lisboa a partir de referências de autores que trataram a temática das transformações na cidade de Lisboa, e na frente ribeirinha, como Salgado (s.d.), Salgado e Lourenço (2006), Aires Mateus et al. (2005), Carrilho da Graça (2015, Dias 2016, 2018, 2020), Ressano Garcia (2008, 2009), Administração do Porto de Lisboa (APL 1987, 2008), Câmara Municipal de Lisboa (CML 2008); e b)

bibliografia e material gráfico sobre os casos de estudo que estão na base da nossa apresentação, alguma decorrente dos sites dos autores dos projetos como são os casos da Proap, Global, Bak Gordon, Carrilho da Graça, Siza Vieira, ou das próprias instituições como é o caso do Centro Champalimaud e do MAAT. De destacar as monografias sobre a Expo’98 (Trigueiros et al. 1996, 1998), a investigação de Nuno Grande para o CCB (2018), os Guias de Arquitetura de Álvaro Siza Vieira e Carrilho da Graça editados por Melo e Toussaint e textos de Sequeira e Toussaint (Melo et al. 2017, 2019) e, sobre o Museu dos Coches, a monografia coordenada por José Manuel das Neves (2015), assim como, a tese de doutoramento de Nuno Tavares da Costa (Costa 2020), entre outros.

A metodologia assentou essencialmente na análise e no redesenho dos projetos de arquitetura, recorrendo a diferentes materiais como: cartografia histórica e atual sobre as áreas das intervenções, fotografias anteriores à construção, durante a construção e atuais, desenhos de projeto, bibliografia primária e secundária, e observação direta.

A visita aos edifícios em estudo e à sua envolvente próxima quer na zona ribeirinha, quer a partir do rio permitiram aprofundar os tópicos que

nos propusemos estudar e construir diferentes leituras da área e estudo.

Foi realizado para cada um dos casos de estudo um enquadramento teórico com base em elementos históricos, assim como a recolha dos elementos que compõem uma ficha técnica para cada uma das intervenções.

Uma vez que todas as intervenções estão construídas na linha de costa atual e em zonas de aterros foram fundamentais três plantas para compreender a forma como evoluiu a ocupação desta zona da cidade e como foi alterada a linha de costa: a planta histórica de 1856-58 de Filipe Folque, a planta histórica de 1904-11 de Silva Pinto e uma mais recente (anos 1980), oriunda da CML.

A análise comparativa do território a partir destas plantas deu-nos a ver como a construção dos aterros e, mais recentemente, as transformações das áreas industriais ligadas ao Porto de Lisboa criaram zonas de fronteira entre a cidade antiga e o rio, em que a linha de água avança e recua e onde podemos perceber que a cidade desenha o rio (Aires Mateus, et al., 2005), com uma identidade muito própria.

A área de estudo foi delimitada a poente pela envolvente urbana do Centro Champalimaud e a

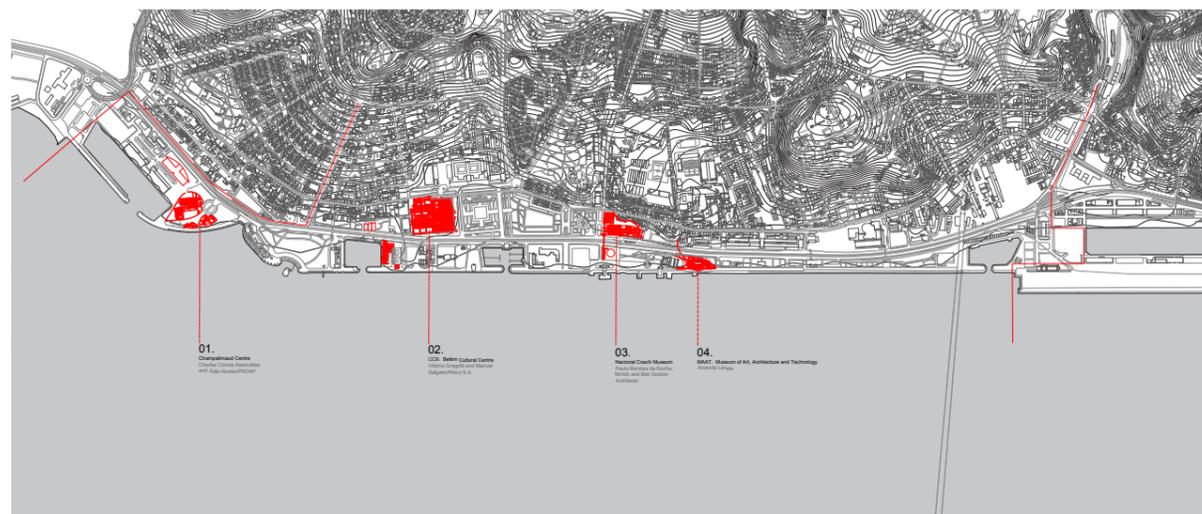


Figura 2 ZONA 1, zona nascente. 01. Centro Champalimaud, 02. Centro Cultural de Belém, 03. Museu dos Coches, 04. Museu de Arte Arquitetura e Tecnologias. (Adaptado pelos estudantes do Laboratório Lisboa e o Rio).

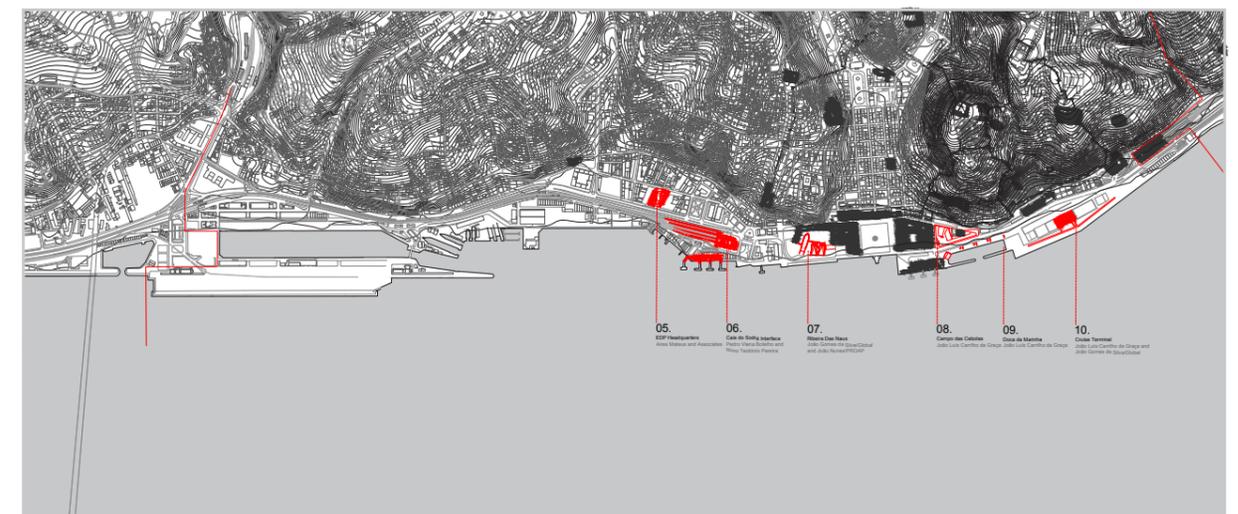


Figura 3 ZONA 2, zona central. 05. Sede da EDP, 06. Interface do Cais do Sodré, 06. Ribeira das Naus, 06. Campo das Cebolas, 07. Doca da Marinha, 08. Terminal de Cruzeiros. (Adaptado pelos estudantes do Laboratório Lisboa e o Rio).

nascente pelo Parque das Nações, e foi dividida em três zonas.

Na ZONA 1 (zona poente) trabalhamos sobre quatro edifícios: 1) o Centro Champalimaud situado na avenida Brasília em Pedrouços, Belém, projetado por Charles Correa e João Nunes/Prop projetado em 2004 e construído entre 2008 e 2010); 2) o Centro Cultural de Belém (CCB), situado na praça do Império junto ao Mosteiro dos Jerónimos projetado por Vittorio Gregotti / Gregotti Associati e Manuel Salgado/RISCO, SA, em 1988 e construído em 1992; 3) o Museu dos Coches situado na avenida da Índia em Belém projetado por Paulo Mendes da Rocha, MMBB e Ricardo Bak Gordon, em 2008 e construído em 2015; e 4) o edifício do Museu de Arte, Arquitetura e Tecnologia MAAT, situado na avenida de Brasília em Belém, projetado por Amanda Levet, entre 2011 e 2013, e construído entre 2015 e 2016. (Figura 2).

Na ZONA 2, (zona central), trabalhámos sobre três edifícios e três espaços públicos: 1) o edifício Sede da EDP situado na avenida 24 de julho projetado por Aires Mateus e Associados em 2008 e construído em 2015; 2) o Interface do

Cais do Sodré situado na Praça do Duque de Terceira, projetado por Pedro Botelho e Nuno Teotónio Pereira, entre 1993 e 1997, e 1998 e 2004 e construído em 2009; 3) o espaço público Ribeira da Naus, situado num antigo estaleiro naval entre o Cais do Sodré e a Praça do Comércio, projetado por João Gomes da Silva/Global e João Nunes / PROAP entre 2009 e 2015; e três intervenções projetadas por João Luís Carrilho da Graça, 4) o Campo das Cebolas situado na avenida Infante D. Henrique, projetado em 2010 e construído entre 2012 e 2013; 5) a Doca da Marinha situada na Avenida Infante D. Henrique, projetado em 2018 e construído em 2020; e 6) o Terminal de Cruzeiros situado na Doca do Jardim do Tabaco, projetado em 2010 e construído em 2018. (Figura 3).

Na ZONA 3, (zona nascente) analisamos um conjunto habitacional, dois edifícios de carácter cultural, e dois espaços urbanos públicos, nomeadamente: 1) o conjunto habitacional do Braço de Prata, projetado por Renzo Piano entre 1999 e 2016 e construído entre 2019 e 2020; 2) e o Parque Ribeirinho Oriente projetado por Filipa Cardoso de Menezes e Catarina Assis Pacheco em 2017 e construído entre 2018 e 2020, ambos situados

na rua Cintura do Porto, no Braço de Prata; 3) o Pavilhão do Conhecimento situado no Largo José Mariano Gago, projetado por João Luís Carrilho da Graça em 1995 e construído entre 1997 e 1998; 4) o Pavilhão de Portugal situado na Alameda dos Oceanos e projetado por Álvaro Siza Vieira em 1995 e construído entre 1997 e 1998, e 5) o Jardim Garcia da Horta situado na rua da Pimenta projetado por João Gomes da Silva/Global em 1994 e construído em 1998, situados no Parque das Nações. (Figura 4).

No contexto desta investigação os estudantes participaram na Conferência, "International Conference 'Grand Projects - Urban Legacies of the late 20th Century", (coord. Paulo Tormenta Pinto, DINÂMIA'CET-Iscte). A sessão de apresentação decorreu no dia 17 de fevereiro de 2021 e a Conferência publicou o trabalho desenvolvido em língua inglesa (tradução nossa), designado "Lisbon Waterfront Buildings and Public Spaces", acessível no site da conferência em: <https://www.grandprojects2021.com/side-event>

Foi também enviada uma proposta de artigo científico designado "Grandes Projetos na Zona Ribeirinha de Lisboa: Imagem, Identidade e Conteúdo", para a revista Cidades, Comunidades e Territórios estando a aguardar revisão dos pares.

Enquanto orientadora dos estudantes que desenvolveram esta investigação, gostaria de expressar o interesse e o empenho com que todos trabalhamos sobre a cidade de Lisboa tendo como referência a frente ribeirinha e a relação da cidade com o rio.

É de salientar o excelente trabalho de equipa desenvolvido pelos estudantes de modo a concretizar toda a investigação. Também o apoio dos coorientadores Caterina Di Giovanni e Pedro Marques Alves foram cruciais para o desenvolvimento do trabalho. O facto de, no período em que foi desenvolvida a investigação, nos encontrarmos em confinamento devido à pandemia Covid 19 dificultou o acesso presencial a arquivos e ao interior de alguns edifícios, no entanto, muito material de arquivo já se encontra publicado e acessível di-

gitalmente nos respetivos sites, o que colmatou, de certa forma, essa dificuldade.

Este e-book, embora não seja uma investigação exaustiva sobre a frente ribeirinha de Lisboa permite tomar contacto com vários exemplos de arquitetura contemporânea existentes em Lisboa abrindo caminho ao desenvolvimento de futuras pesquisas e investigações no âmbito da Arquitetura e dos Estudos Urbanos.

Teresa Madeira da Silva
Lisboa, setembro de 2021

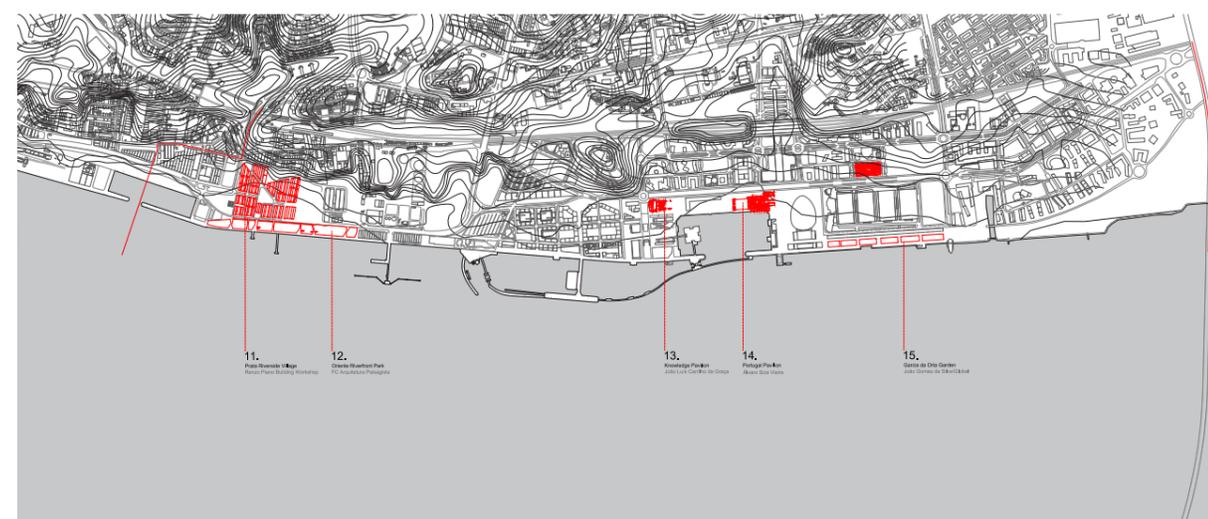


Figura 4 ZONA 3, zona nascente. 09. Conjunto habitacional do Braço de Prata, 10. Parque Ribeirinho, 11. Pavilhão do Conhecimento, 12. Pavilhão de Portugal, 13. Jardim Garcia da Orta. (Adaptado pelos estudantes do Laboratório Lisboa e o Rio).

Bibliografia

- . AIRES MATEUS ASSOCIADOS, Lda., BUGIO, I. arquitectura Lda.; DOMINGOS, P., arquitectos Lda. (coord.) (2005) *Estudo de intenções para o porto de Lisboa, na área entre Belém e Matinha / APL / 1ª fase*. Ed. APL. (documento policopiado).
- . APL (1987). *100 anos do Porto de Lisboa*. Lisboa: Administração do Porto de Lisboa.
- . APL (2008). *Gares Marítimas / Maritime Stations. Alcântara e Rocha do Conde d'Óbidos*. Lisboa: Administração do Porto de Lisboa.
- . BAK GORDON ARQUITETOS (s.d.). *Museu dos Coches*. Acesso: <https://www.bakgordon.com/museu-coches>
- . BAK GORDON, R. (2015). Chão da Cidade. In NEVES, J. M. (editor), *Museu Nacional dos Coches. Lugar, projeto e obra*. Lisboa: Uzina Books.
- . CARRILHO da GRAÇA, J. L. (2015). *Carrilho da Graça: Lisboa*. [catálogo da Exposição] Porto: Dafne Editora.
- . CARRILHO da GRAÇA ARQUITETOS. (s.d.). *Knowledge of the sea pavillion Expo'98*. Acesso: <https://www.carrilhodagraça.pt/pcm>

. CARRILHO da GRAÇA, J. L. (2018). *Lisbon`s Cruise Terminal*. Acesso: https://www.carrilhodagraca.pt/lisbon_cruise_terminal

. CARRILHO da GRAÇA, J. L. (2020). *Terra* [Aula aberta]. 17 de dezembro 2020. Escola da Cidade. Brasil: São Paulo. Acesso: <https://www.youtube.com/watch?v=c9HnEKNqi8k>

. CML (2008). Da necessidade e conveniência de um estudo global para toda a área ribeirinha da cidade de Lisboa. *Plano geral de intervenções na frente ribeirinha – Planta Classificação do Espaço Urbano de Espaço urbano*. Acesso: https://www.lisboa.pt/fileadmin/cidade_temas/urbanismo/planeamento_urbano/estudos_planos/Frente_Ribeirinha/FR_Enquadramento_Resumo.pdf

. COSTA, N. M. T. (2020). *Do exercício moral da consciência: estudos a partir do novo Museu Nacional dos Coches [1917-2017]*. [Tese de doutoramento]. Lisboa: Iscte-IUL.

. DIAS, A. S. (2016, agosto 11). CARRILHO DA GRAÇA. [Entrevista] Se a arquitetura é boa, pode mudar a vida das pessoas e da cidade. *Diário de Notícias*. Acesso: <https://www.dn.pt/portugal/entrevista/carrilho-da-graca-se-a-arquitetura-e-boa-pode-mudar-a-vida-das- pessoas-e-da-cidade-5332855.html>

. FERREIRA, C. H. (2016). *Cidade Multidimensional Lisboa Metropolis XXI*. Casal de Cambra: Caleidoscópio.

. FUNDAÇÃO CHAMPALIMAUD (s.d.). *Fundação Champalimaud*. Acesso: <https://www.fchampalimaud.org>

. GLOBAL ARQUITETURA PAISAGISTA. (s.d.). *Global Arquitetura Paisagista*. Acesso <http://www.gap.pt/>

. GRAÇA DIAS, M. (2015). Contraposto ao Tejo. In AAVV., *Museu Nacional dos Coches. Lugar, projeto e obra*. Lisboa: Uzina Books..

. GRANDE, N. (ed.) (2018). *CCB Vinte e Cinco Anos: concurso, edifício, paisagem, design, acervo*. Lisboa: Centro Cultural de Belém.

. LABORATÓRIO LISBOA E O RIO (2021, fev. 17). Lisbon Waterfront Buildings and Public Spaces. *Conference Grands Projects. Urban legacies of the late 20th century*. Acesso: <https://www.grandprojects2021.com/side-event>

. LABORATÓRIO LISBOA E O RIO (2021). Grandes projetos na zona ribeirinha de Lisboa: imagem, identidade e conteúdo. *Cidades, Comunidades e Territórios*. (aguarda revisão).

. MAAT (s.d.). *Campus*. Acesso: <https://www.maat.pt/pt/campus>

. MAAT/ AL_A. (2016). MAAT/ AL_A. Archdaily Brasil. Acesso: <https://www.archdaily.com.br/br/797290/maat-al-a>

. MADEIRA DA SILVA, T. (2021). Equipamentos culturais na frente ribeirinha de Lisboa: imagem e conteúdo. *Arqa Arte e Arquitetura*, nº 141, 2º trimestre, pp.120-122.

. MELO, M. (coord. geral), SEQUEIRA M., TOUSSAINT M. (2017). *Guia de Arquitetura Siza Vieira - Projetos Construídos Portugal*. Lisboa: A+A Books.

. MELO, M. (coord. geral), SEQUEIRA M., TOUSSAINT M. (2019). *Guia de Arquitetura Carrilho da Graça - Projetos Construídos Portugal*. Lisboa: A+A Books.

. MENDES da ROCHA P. (2008, maio 28). *Apresentação sumária do projeto novo museu nacional dos coches*. Acesso: <https://www.arquitectos.pt/documentos/1224766685P4m-GI4sx6Dk56IV2.pdf>

. MOTA, J. I. C. (2016). *Os equipamentos culturais na transformação do espaço público da cidade contemporânea. Casos portugueses*. [Dissertação de Mestrado em Arquitetura]. Porto: Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto.

. NEVES, J. M. (editor), (2015). *Museu Nacional dos Coches. Lugar, projeto e obra*. Lisboa: Uzina Books.

. PROAP (s.d.). *Fundação Champalimaud*. Acesso: <http://www.proap.pt/pt-pt/projecto/champalimaud-foundation-2/>

. RESSANO GARCIA, P. (2008). Uma reflexão: habitar a frente ribeirinha. *Arq.a*, 58, 19-21.

. RESSANO GARCIA, P. (2009). *Plataforma Tejo, o regresso ao rio: A frente ribeirinha de Lisboa e o século XX*. Lisboa: Fundação Serra Henriques.

. SALGADO, M., (s.d.) Reconquista da Frente Ribeirinha de Lisboa. *Portusplus*. Lisboa: CML.

. SALGADO, M., LOURENÇO, N. (coord.) (2006). *Atlas Urbanístico de Lisboa*. Lisboa: Argumentum.

. SIZA VIEIRA, A. (1998). Memória descritiva do projeto do Pavilhão de Portugal cedida pelo autor.

. SOARES, B. (1998). Expo'98 e o Retorno de Lisboa ao Rio. Em: TRIGUEIROS, L., SAT, C., OLIVEIRA, C. (editores). *Expo'98. A Exposição Mundial de Lisboa-Arquitetura*. Lisboa, Blau, p. 19.

. TRIGUEIROS, L., SAT, C., OLIVEIRA, C. (editores) (1996). *Lisbon Word Expo'98. Projects*. Lisboa, Blau.

. TRIGUEIROS, L., SAT, C., OLIVEIRA, C. (editores) (1998). *Expo'98. A Exposição Mundial de Lisboa-Arquitetura*. Lisboa, Blau.

01

CENTRO CHAMPALIMAUD

CHARLES CORREA ASSOCIATES + JOÃO NUNES/PROAP



01 Vista para o lado do rio Tejo do Centro Champalimaud. (Carolina Alves da Silva, 2020)

38°41'35"N, 9°13'18"W

01

CENTRO CHAMPALIMAUD CHARLES CORREA ASSOCIATES + JOÃO NUNES/PROAP

ARQUITETO

Charles Correa

CLIENTE/PROMOTOR

António de Sommer Champalimaud

EQUIPA

Arquitetura: Charles Correa Associates, Sachin Agshikar, Manas Vanwari, Dhaval Malesha, Glintt (responsável), João Pedro Fernandes Abreu, Paulo Daniel Amorim Teixeira (Lisboa)

Arquitetura Paisagista: Proap, João Nunes, Inaki Zoilo, Marta Palha, Mafalda Silva, Mariana Sargo, Rui Sequeira, Federico Molfetta, Jan Derveaux, Sara Ratola, Isacco Rama, António de Magalhães Carvalho

DATA DO PROJETO

2004

DATA DE CONSTRUÇÃO

2008-2010

LOCALIZAÇÃO

Avenida Brasília, Pedrouços, Belém, Lisboa

ÁREA DE IMPLANTAÇÃO

60 000 m²

ÁREA ESPAÇO PÚBLICO

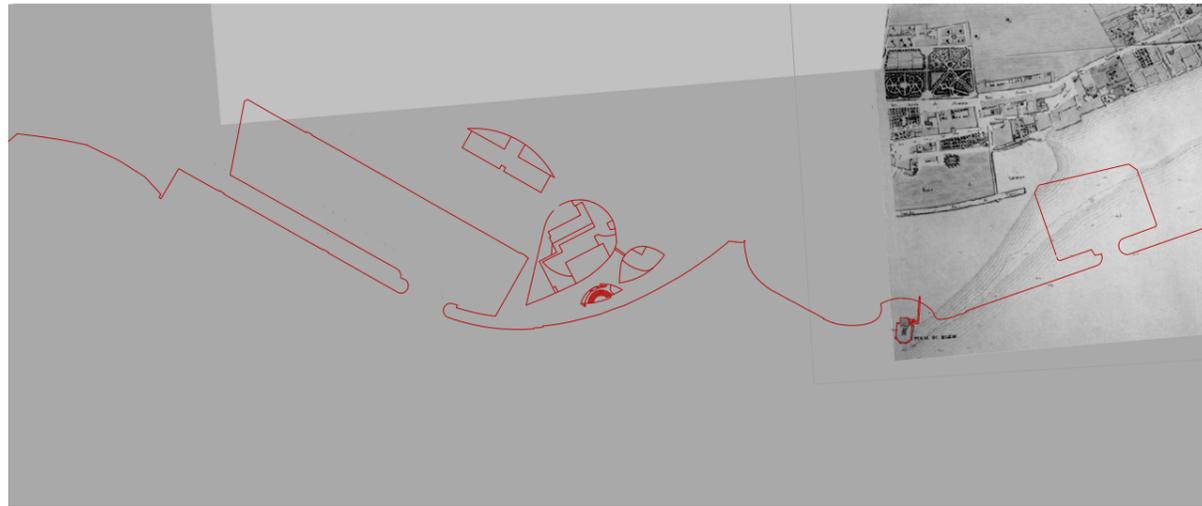
40 000 m²

PRÉMIOS

Prémio Valmor e Municipal de Arquitetura - Menção honrosa (2011)



O Centro Champalimaud é uma instituição médica, científica e tecnológica de última geração. Voltado para o rio Tejo, no local onde este encontra o Atlântico, o conjunto edificado procura celebrar, não só a história do local como ponto de partida dos navegadores portugueses, mas também um momento marcante na história científica no campo da medicina do nosso país. (Fundação Champalimaud, s.d.). O conjunto edificado, projetado pelo arquiteto Charles Correa, na zona ribeirinha de Pedrouços, junto a Belém, constitui uma referência nesta zona da cidade. Na primeira visita ao local o arquiteto afirma ter perguntado sobre Belém, “É o mesmo lugar de onde os descobridores partiram?”, e quando lhe responderam que sim pensou: “Então tenho que ir ver esse lugar onde o rio se transforma em oceano”. Esta localização impressionou bastante o arquiteto, que desde cedo deixou claro que não vinha de longe para fazer algo vulgar. “Uma das coisas que gosto muito neste projeto é que tem tudo a ver com este pedaço de terra. É acerca de Lisboa; mas não é kitsch, e não se torna português porque usa a telha na cobertura. É “português” num sentido mais profundo porque “fala” sobre este lugar” – afirmou o arquiteto Charles Correa. (Milheiro, 2010)



02 1856-58. Adaptado de Carta Topográfica de Lisboa Filipe Folque (2020)



03 1904-11. Adaptado de Levantamento da Cidade de Lisboa Silva Pinto (2020)



04 Cerca de 1980. Adaptado do Levantamento de Lisboa. CML (2020)

O Centro caracteriza-se como um complexo de fruição pública, onde os espaços exteriores foram concebidos para serem usufruídos por todos. O conjunto formado pelo passeio público que avança suavemente inclinado para revelar o mar, o anfiteatro exterior e o espelho de água fazem já parte do património da cidade de Lisboa. Esta intervenção veio devolver à cidade amplas zonas ajardinadas de circulação pedonal, que envolvem os edifícios e os acompanham ao longo do rio. Perfeitamente integrados com o ambiente circundante, os espaços verdes procuram dar continuidade à vontade de requalificação da zona ribeirinha. (Fundação Champalimaud, s.d.). Charles Correa esclarece em entrevista ao jornal Público: “o que fizemos foi deixar que os espaços públicos complementassem os espaços privados. Penso que é uma postura aproximada ao yin-yang da filosofia chinesa, em que ambas as partes são independentes e, ao mesmo tempo, complementares” (Milheiro, 2010).

Quem chega ao Centro Champalimaud, é recebido pelo jardim Anna Sommer. Em homenagem à mãe do Fundador, que dá nome ao jardim, foi criado este vasto espaço verde, sem limites ou vedações, para todos poderem usufruir do mesmo. As sombras projetadas pelas árvores dão abrigo, os caminhos de pedra guiam o passeio, e o verde envolve e devolve esta área ao público. (Fundação Champalimaud, s.d.). Esta requalificação garante, por outro lado, uma total permeabilidade de circulação pedonal entre a avenida de Brasília e o rio, mas também, dá continuidade ao sistema de circulação pedonal e ciclável ao longo do rio. (PROAP, s.d.).

O conjunto edificado demarca-se no território pela sua dimensão e forma irregular. (Vieira, 2018). O Centro é constituído por três núcleos: dois edifícios e um anfiteatro exterior. O volume principal, é onde se encontra o primeiro edifício, que é de acesso mais restrito, e ocupa a maior área de terreno. O segundo edifício, é destinado a um uso mais comunitário, nele podemos encontrar uma área de exposições temporárias, um auditório e um restaurante, o Darwin’s Café. (Fundação Champalimaud, s.d.).



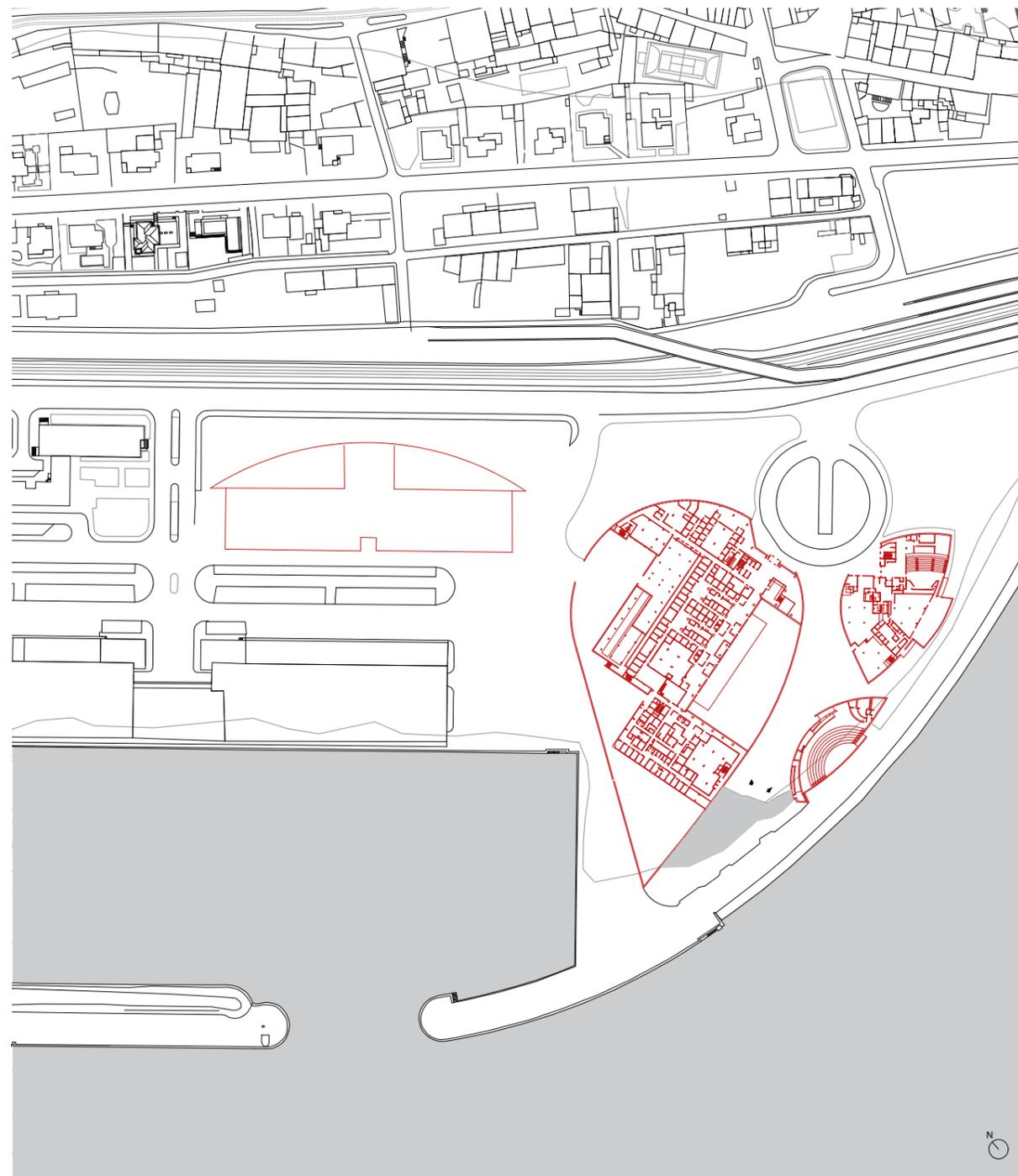
05 Construção do Centro Champalimaud, (Grupo confrasilvas, s.d., adaptada)



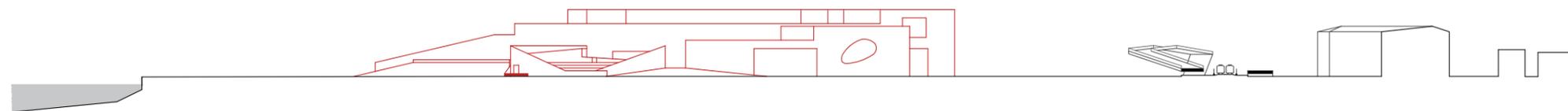
06 Construção do Centro Champalimaud, (Grupo confrasilvas, s.d., adaptada)



07 Construção do Centro Champalimaud, (Autor desconhecido in Fundação Champalimaud, s.d., adaptada)



08 Planta de implantação



09 Alçado

Os dois edifícios conectam-se por um tubo de vidro sobre o espaço público envolvente, “uma peça de joalheria que os engenheiros alemães conceberam”, segundo Charles Correa. No interior dos edifícios existe uma fluidez na sua circulação, pois os espaços comunicam uns com os outros, o que cria um ambiente interno rico e complexo. (Fundação Champalimaud, s.d.)

O terceiro núcleo, o anfiteatro, está integrado no espaço exterior voltado para o rio e a “implantação segue a forma curva do passeio público que já lá estava” (Milheiro, 2010).

O edifício principal incluiu um jardim interior tropical, sendo este, a área mais marcante do edifício principal. Segundo Charles Correa imaginou-o “(...) como uma floresta tropical, densa como uma selva, com borboletas e serpentes” (Milheiro, 2010). Este é coberto por uma pérgula e envolto por uma fachada de vidro, que cria um microclima ideal para o desenvolvimento de espécies originárias do Brasil, de África, da Índia, de Timor e do extremo oriente. Um caminho orienta o passeio por este ambiente tropical e exótico pontuado por zonas de descanso que convidam a uma pausa. Este jardim é um espaço de fruição pública condicionada, possibilitando, se estiverem reunidas as condições, que quem quiser possa desfrutar dos verdes exuberantes e da tranquilidade de um espaço pensado para todos. É ainda no núcleo do edifício principal que se encontra o jardim Zen. Este, de uso exclusivo, foi especialmente concebido para que os doentes possam receber o seu tratamento num ambiente que procura promover a serenidade e bem-estar. Devido à tranquilidade que o local proporciona, o espaço é muito mais que um jardim, é a natureza ao serviço da terapia. (Fundação Champalimaud, s.d.)



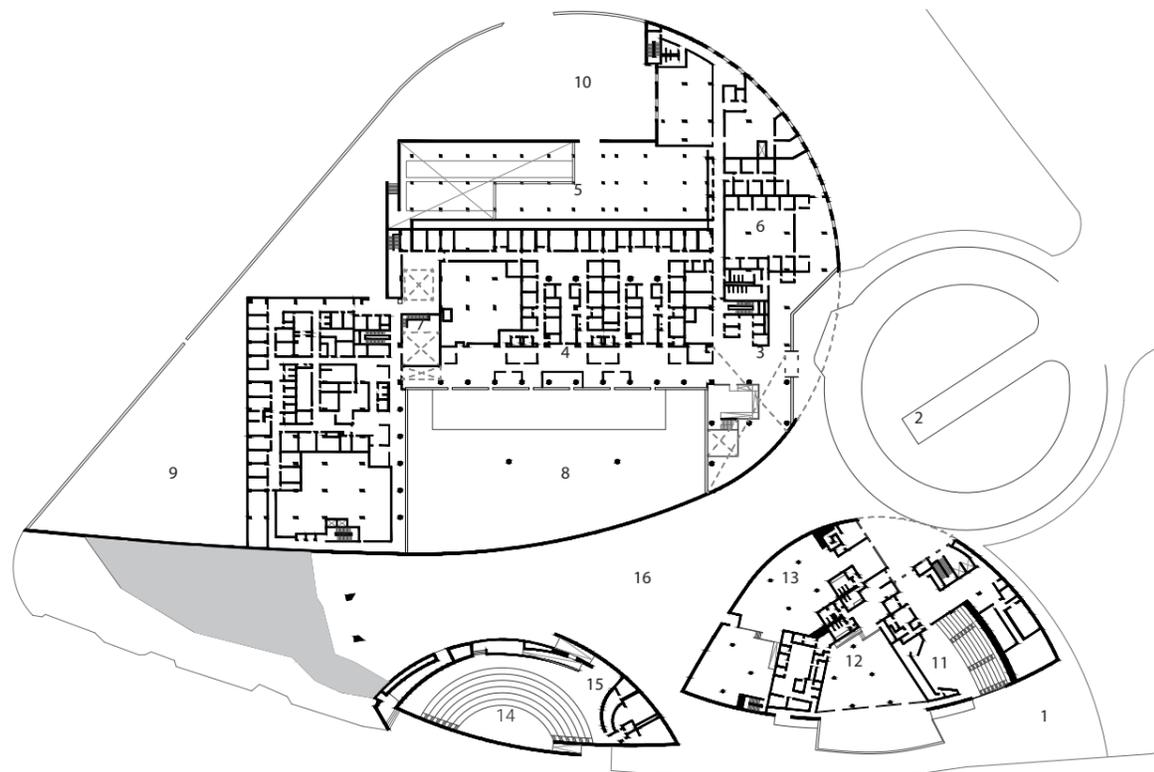
10 Espelho de água no fim do passeio inclinado, aparenta desaguar no mar, (Afonso Gonçalves, 2021)



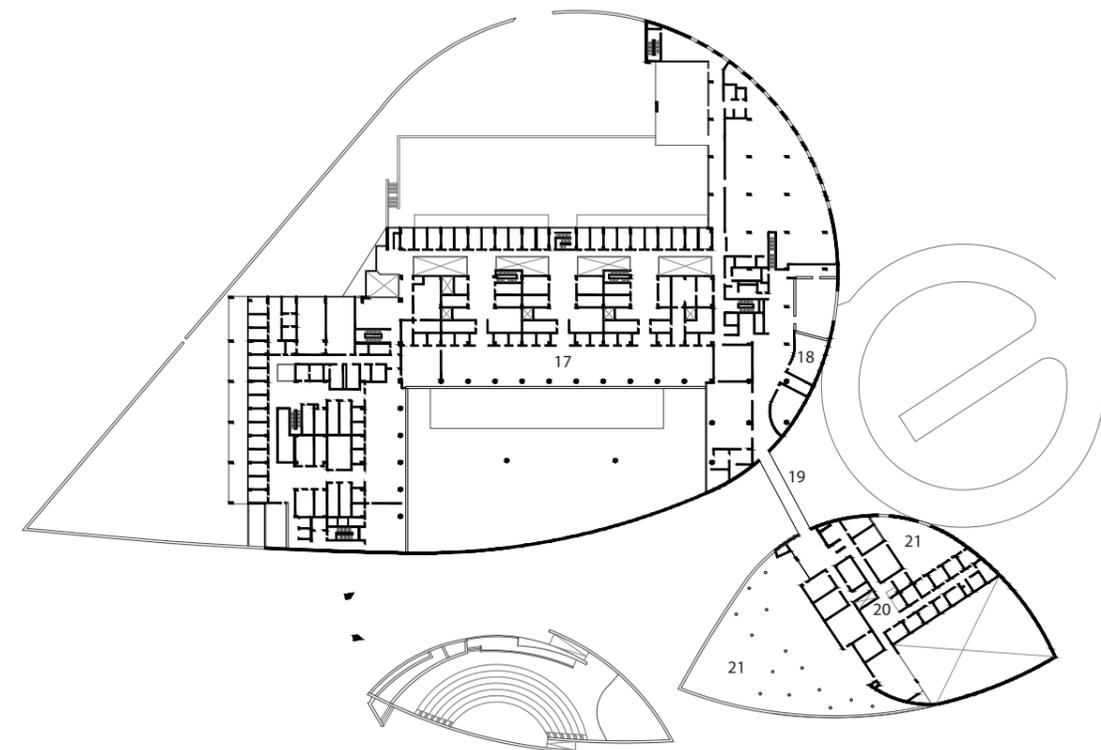
11 Fotografia das janelas do edifício principal do Centro Champalimaud, (Carolina Alves da Silva, 2020)



12 Fotografia da esplanada do Centro Champalimaud, (Carolina Alves da Silva, 2020)



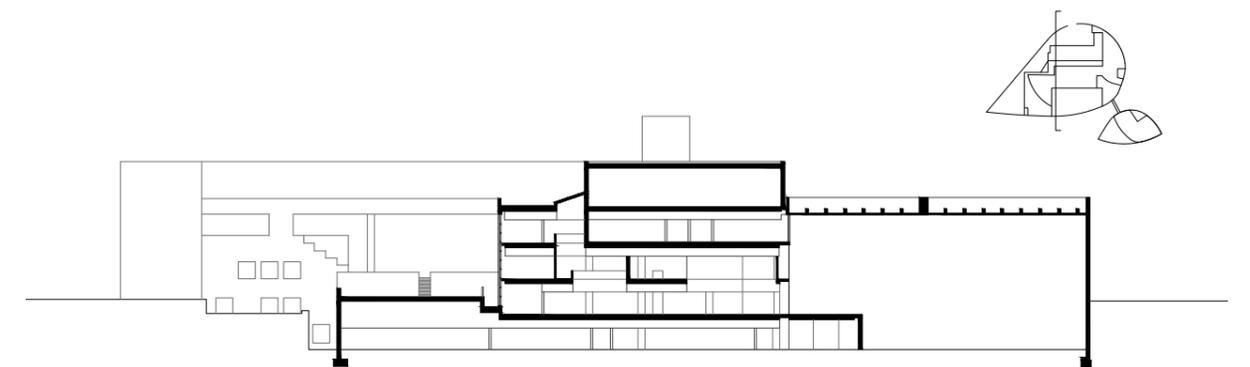
13 Planta do Piso 0. 1 - Jardim Anna Sommer, 2 - Entrada do Parque de Estacionamento, 3 - Recepção, 4 - Sala de Espera, 5 - Viveiro, 6 - Administração, 7 - Biblioteca, 8 - Jardim Tropical Interior, 9 - Jardim Zen, 10 - Entrada de Serviço, 11 - Auditório, 12 - Darwin's Café, 13 - Espaço de Exposição, 14 - Anfiteatro, 15 - Bar, 16 - Espaço Público



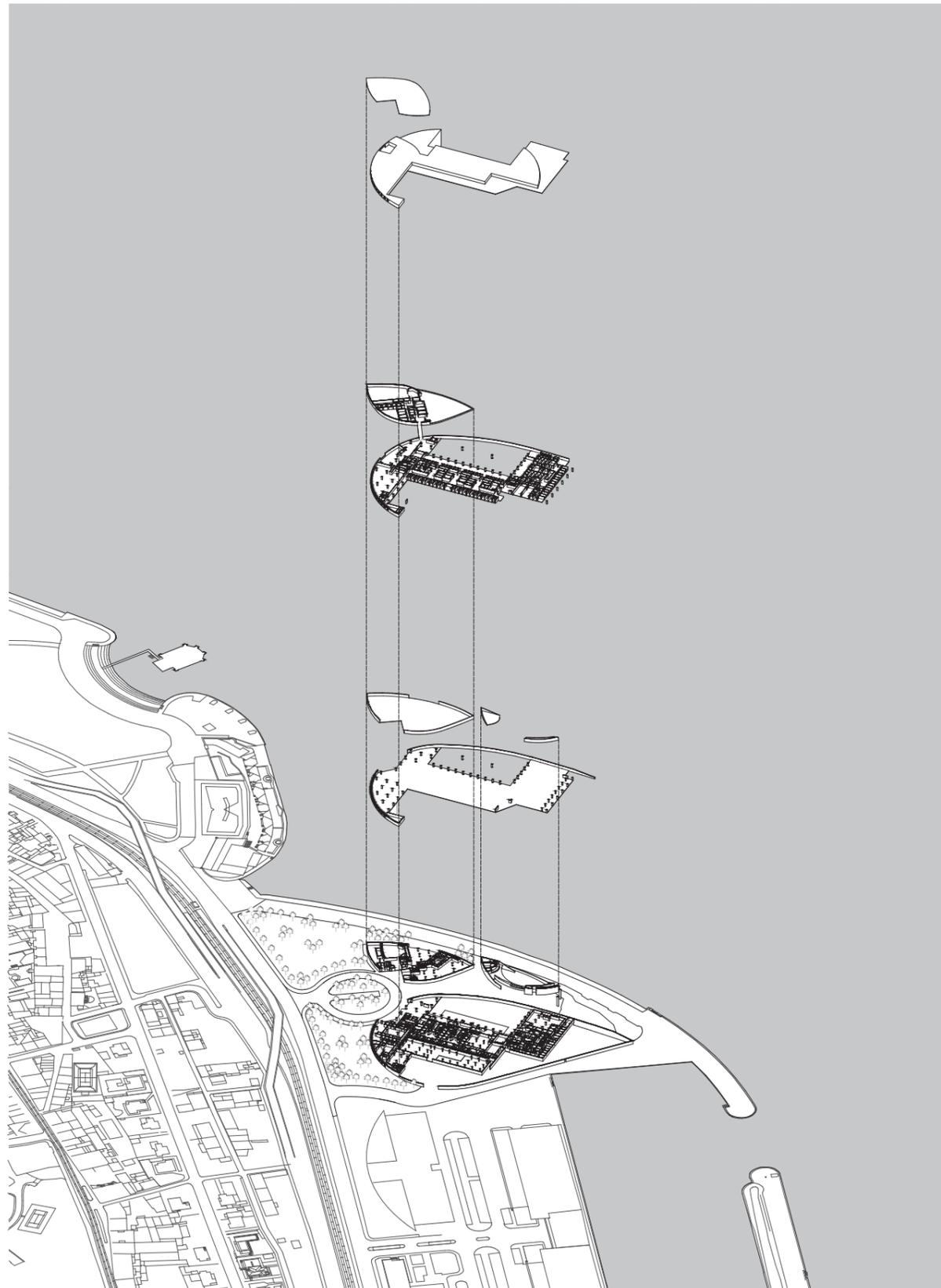
14 Planta do Piso 2. 17 - Laboratórios, 18 - Salas de Reunião, 19 - Ponte, 20 - Escritório da Fundação, 21 - Terraço ajardinado



15 Fotografia aérea, (Autor desconhecido, s.d., adaptado)



16 Corte



17 Axonometria

No segundo edifício encontra-se o auditório do Centro Champalimaud, este tem uma localização privilegiada, com uma grande janela em elipse com vista para o rio Tejo e para a Torre de Belém. No mesmo, ao lado do auditório está o Darwin's Café, que beneficia de uma localização de excelência na zona ribeirinha. As janelas voltadas para o rio convidam à contemplação da vista para o rio Tejo. Situa-do junto ao auditório e ao Darwin's Café, está o Centro de Exposições, que foi especialmente desenhado para acolher exposições e eventos. (Fundação Champalimaud, s.d.).

Um dos elementos arquitetónicos mais marcante no Centro Champalimaud é o seu anfiteatro exterior. A sua forma foi inspira-da nos antigos teatros gregos de arena, benefi-ciando de uma acústica única que caracteriza esta tipologia de espaço para espetáculos. Vol-tado para o rio Tejo, alcança o mar e encontra do outro lado da margem, os vizinhos Porto Brandão e Trafaria, que acolhem a vista de quem por lá passa e fica. Ao longe, o enquadra-mento dado pela Torre de Belém, a Ponte 25 de Abril e o Cristo Rei transformam este local num autêntico postal de Lisboa. "O nascer e o pôr do sol, têm aqui o seu melhor palco e público" (Fundação Champalimaud, s.d.)

Bibliografia

- . BARRETO, A. (2016, julho 17). Torre de Belém, vista da Fundação Champalimaud, Lisboa in Jacarandá. *Sem Emenda - As Minhas Fotografias* [blog]. Disponível em: http://o-jacaranda.blogspot.com/2016/07/sem-emenda-as-minhas-fotografias_18.html
- . BRITTO, F. (2012, janeiro 30). Champalimaud Centre / Charles Correa Associates. *ArchDaily Brasil*. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/01-25788/champalimaud-centre-charles-correa-associates>
- . CONFRASILVAS, G. (s.d.). *F. Champalimaud*. Disponível em: <https://www.confrasilvas.com/portfolio/fundacao-champalimaud/?lang=en>
- . FUNDAÇÃO CHAMPALIMAUD. (s.d.). *Fundação Champalimaud*. Disponível em: <https://www.fchampalimaud.org/pt-pt>
- . FUNDAÇÃO CHAMPALIMAUD, (2013). *Fundação Champalimaud. Centro Champalimaud. Auditório*. Disponível em: <http://first.fchampalimaud.org/pt/a-fundacao/centro-champalimaud/auditorio/>
- . MILHEIRO, A. V. (2010, outubro 5). *Os lugares sentem-se nos ossos*. [Entrevista a Charles Correa] *ípsilon*, Público. Disponível em: <https://www.publico.pt/2010/10/05/cultura/ipsilon/noticia/os-lugares-sentem-se-nos-ossos-266577>
- . PROAP (s.d.). *Fundação Champalimaud*. Disponível em: <http://www.proap.pt/pt-pt/projecto/champalimaud-fundation-2/>
- . VIEIRA, A. F. M. V. R. (2018). *Edifícios em Rede: Novas Centralidades*. [Tese de Doutoramento]. Lisboa: FAUL. Disponível em: <http://hdl.handle.net/10400.5/16922>



18 Fotografia de uma janela com vista para o Jardim Interior Tropical do Centro Champalimaud (Carolina Alves da Silva, 2020)



19 Fotografia de dentro do Auditório do Centro Champalimaud, (António Barreto, 2016)



20 Fotografia do anfiteatro exterior do Centro Champalimaud, (Carolina Alves da Silva, 2020)

“Arquitetura como escultura. Arquitetura como beleza. Beleza como terapia.”

(Arq. Charles Correa, 2010 in Fundação Champalimaud, s.d.)



21 Vista do lado do rio Tejo para o Centro Champalimaud, (Carolina Alves da Silva, 2020)

Mestrado Integrado em Arquitetura do Iscte, Instituto Universitário de Lisboa.
Projeto Final de Arquitetura 2020-2021. Laboratório Lisboa e o Rio.
Equipa: Coordenação: Teresa Madeira da Silva. Orientadores: Teresa Madeira da Silva, Caterina Di Giovanni, Pedro Marques Alves.
Estudantes: Bernardo Custódio, Carolina Alves da Silva, David Carvalho, Duarte Almeida, Francisco Quaresma, Joana Marques,
Julia Shtefura, Luís Filipe Ribeiro, Mariana Rosa, Milton Perry, Nuno Almeida, Nuno Bernardes, Rodrigo Oliveira, Vilma Nico Ferreira.
Departamento de Arquitetura e Urbanismo, CRIA-Iscte, DINÂMIA'CET-Iscte.

02

CENTRO CULTURAL DE BELÉM
VITTORIO GREGOTTI + MANUEL SALGADO

38°41'45.65"N, 09°12'27.07"W

02

CENTRO CULTURAL DE BELÉM VITTORIO GREGOTTI + MANUEL SALGADO

ARQUITETOS

Vittorio Gregotti / Gregotti Associati, SRL
Manuel Salgado / RISCO, SA

CLIENTE/PROMOTOR

Secretaria de Estado da Cultura
Fundação das Descobertas

EQUIPA

Arquitetura: Gregotti Associati, Atelier RISCO.
Arquitetura Paisagística: Francisco Caldeira Cabral.
Estruturas: Segadães Tavares & Associados.
Design de Interiores: Daciano da Costa.

DATA DO PROJETO

1988

DATA DE CONSTRUÇÃO

1992

LOCALIZAÇÃO

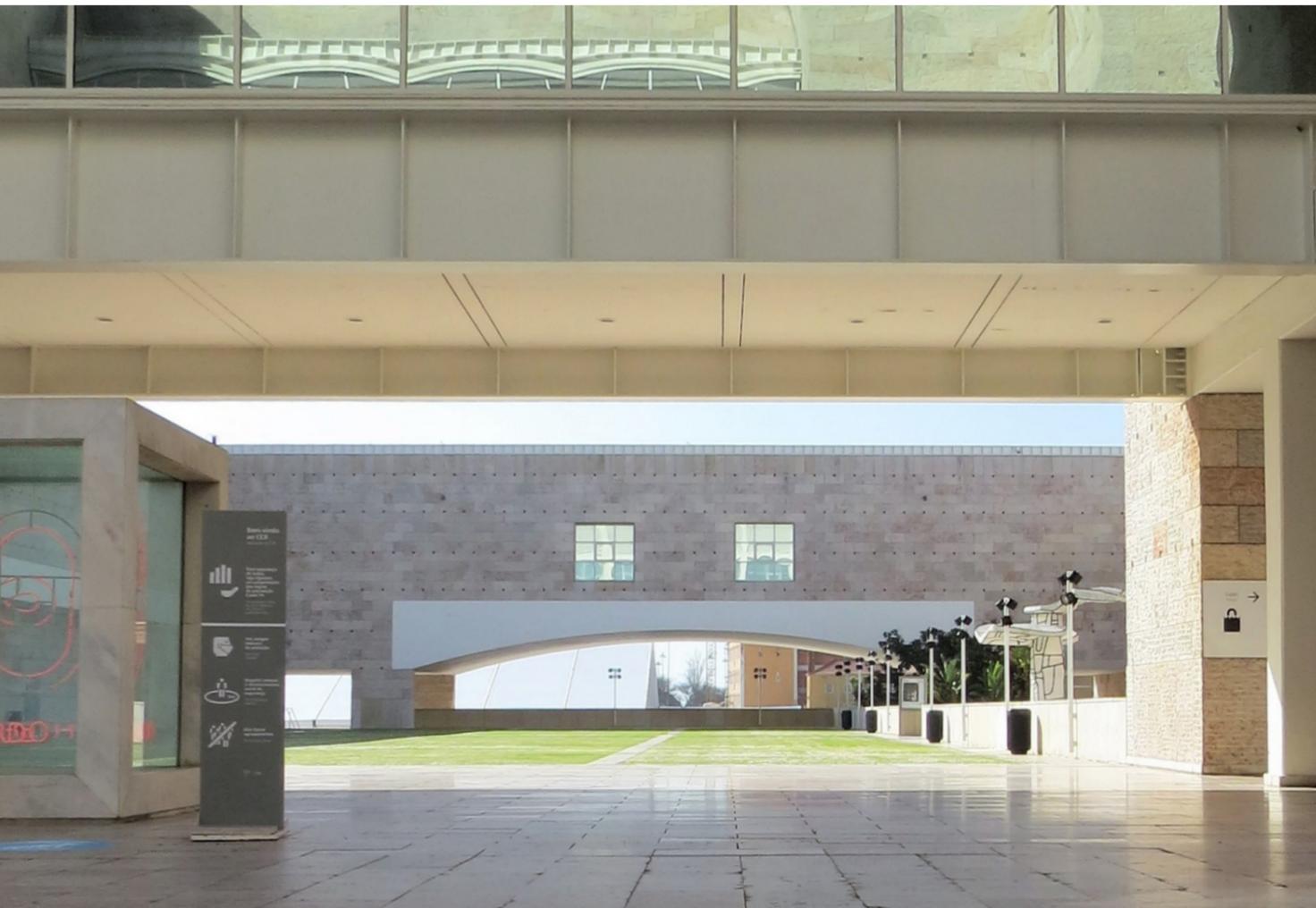
Praça do Império, Belém, Lisboa

ÁREA DE CONSTRUÇÃO

140.000 m²

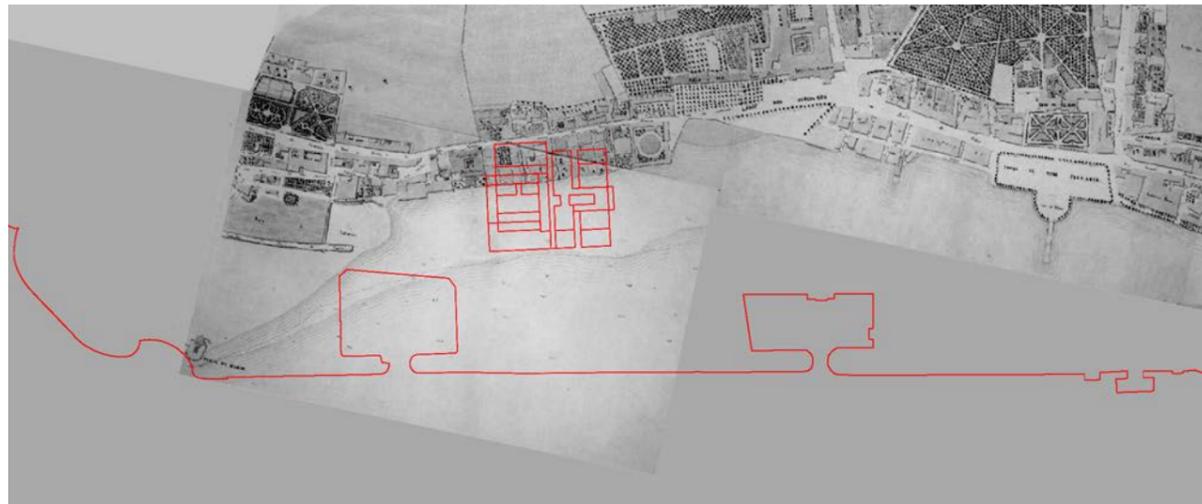
PRÉMIOS

Prémio Internacional de Arquitectura em Pedra (1992)
Monumento de Interesse Público (2002)

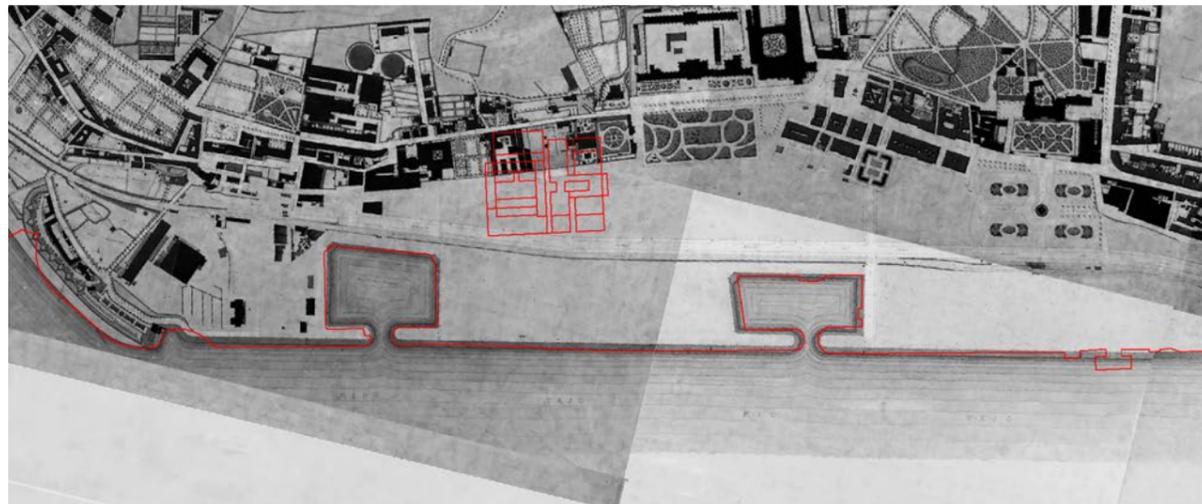


01 CCB. Vista da praça central do projeto. (Teresa Madeira da Silva, 2020. Adaptado por Nuno Almeida, 2020).





02 1856-58. Adaptado de Carta Topográfica de Lisboa. Filipe Folque (2020).



03 1904-11. Adaptado de Levantamento da Cidade de Lisboa. Silva Pinto (2020).



04 Cerca de 1980. Adaptado do Levantamento de Lisboa. CML (2020).

Outrora neste local esteve implantado o Palácio da Quinta Real da Praia, datado do séc. XVI, praticamente destruído para receber a exposição do mundo português, em 1940 (Ibidem).

Após 1940, todos os pavilhões referentes à exposição foram destruídos e esta área em Belém entra numa grande degradação, deixada quase ao abandono e servindo, a Câmara Municipal de Lisboa, como estaleiro de obras da cidade (Santos, 2008).

O concurso era composto por um júri multidisciplinar formado por nomes nacionais e internacionais de relevo. O concurso foi bastante concorrido e foram recebidos numa primeira fase 53 projetos.

Seguiram para uma fase final, 6 propostas: dos franceses Jean Tribel e de Jean Pistre (Valode & Pistre), do italiano Renzo Piano Building Workshop, dos portugueses Manuel Tainha e de Gonçalo Byrne e ainda de um consórcio entre o italiano Vittorio Gregotti – Gregotti Associati, SRL – e o português Manuel Salgado – Risco, SA. (Grande, 2018, p.19).

Este consórcio entre os arquitetos Vittorio Gregotti e Manuel Salgado venceu o concurso, apresentando uma proposta que recupera a memória dos grandes conventos e mosteiros da cidade e das fortificações muralhadas de Lisboa (Feldman, Colaço & Graça Dias, 1994).

Criam uma pequena cidade dentro da cidade, através de uma malha urbana e ortogonal que emoldura um conjunto de edifícios paralelepípedos de diferentes dimensões e funcionalidades, composta por 2 eixos perpendiculares ao rio, intercetados por um grande eixo central paralelo a este que liga a Praça do Império e a Torre de Belém. (Ibidem).

Esta permite uma grande permeabilidade entre os espaços interiores e a variedade de espaços exteriores do centro, composto por ruas, rampas, pontes, praças, varandas, terraços, lagos e jardins, que o transformam, no que poderia ser considerado um edifício muito fechado, numa pequena cidade aberta e na qual as pessoas se movimentam e passeiam com muita facilidade e fluidez (Santos, 2008).

A implantação do CCB, interpreta a evolução histórica da ocupação daquele território e impõe-se como limite poente da Praça do Império, enquadrando o Mosteiro dos Jerónimos (Feldman, Colaço & Graça Dias, 1994).

O conjunto edificado segue o alinhamento estabelecido por uma das



Daniel Malhão ©

05 Maquete do CCB. (Daniel Malhão, 2014. Adaptado por Nuno Almeida, 2020).

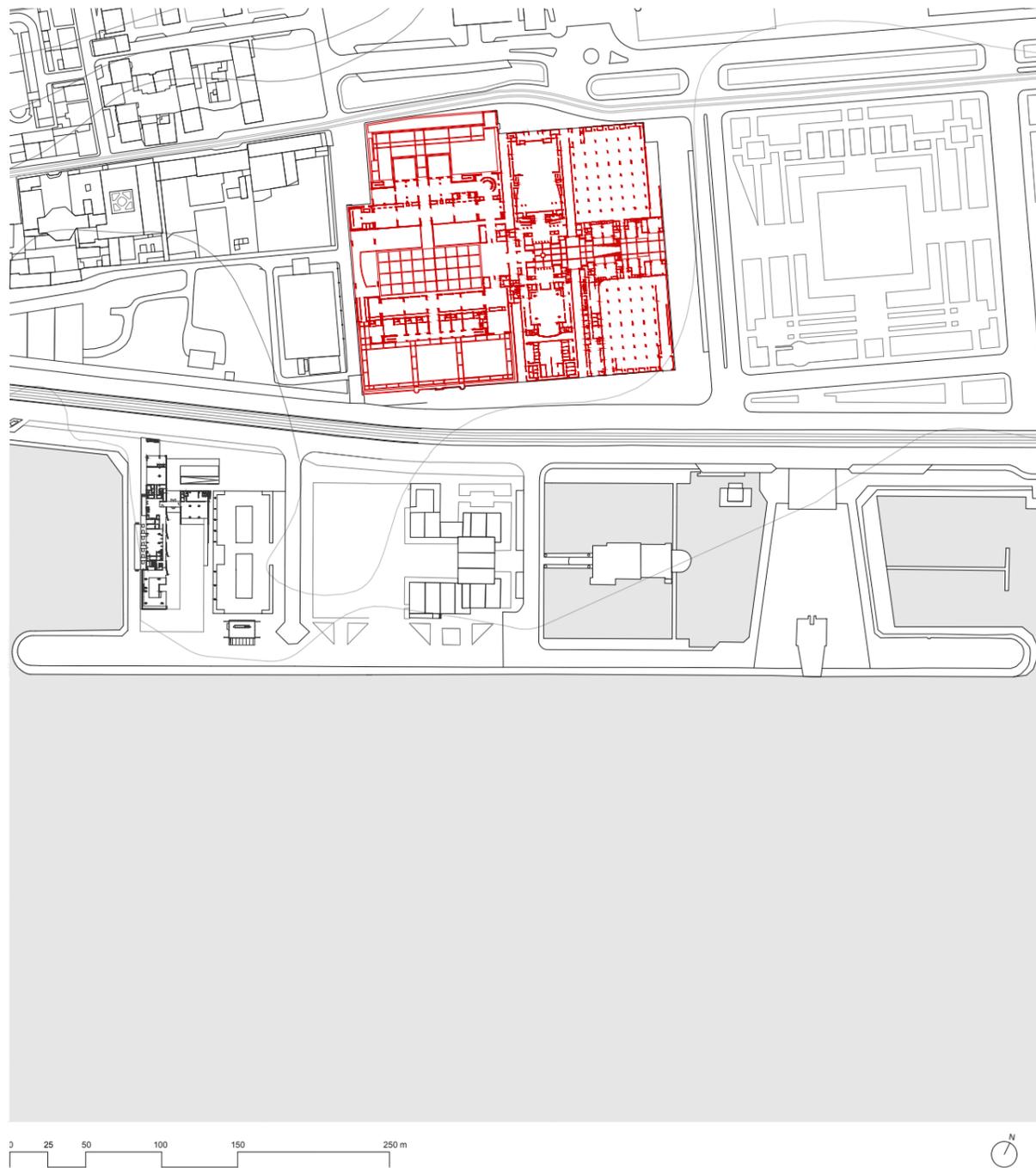


06 CCB. Fotografia de obra, 1990. (F. Leite Pinto e M. Valle de Figueiredo. Adaptado por Nuno Almeida, 2020).

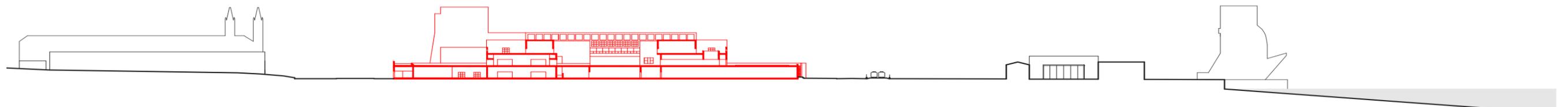


Giovanni Amato ©

07 CCB. Vista aérea do CCB. (Giovanni Amato, 2018. Adaptado por Nuno Almeida, 2020).



08 Planta de implantação.



11 Corte Transversal

torres que limita o corpo do Mosteiro.

Além de tentar criar uma relação de diálogo com este de igual para igual, através da escala, desenho, alinhamento de cêrceas, ritmo e revestimento da fachada, permite uma concordância entre os objetos arquitetônicos, sem uma posição de subserviência nem imposição na relação de um com o outro (Ibidem).

O Centro Cultural de Belém foi projetado originalmente para ser constituído por cinco módulos, o que possibilitava uma construção faseada da obra, estando atualmente construídos apenas os primeiros três. (Grande, 2018, p.26).

O módulo 1 diz respeito ao centro de reuniões, ao qual pertence a fachada principal voltada para a Praça do Império e que remata a lateral poente da mesma. Tem a função de abrigar os serviços centrais e acolher reuniões e congressos, possuindo ainda um restaurante, bares, lojas e garagens, num total de 30 500 m² de área bruta.

No módulo 2, referente ao centro de espetáculos, com cerca de 22 000m² de área bruta, encontra-se o coração do CCB, com o seu grande auditório, que é considerado a sala de eleição para os mais grandiosos espetáculos com capacidade de 1429 lugares e que já serviu de palco para os mais variados artistas populares ou eruditos, dos mais diversos países.

Contempla também um pequeno auditório com capacidade para 348 lugares, possibilitando outro tipo de atividades performativas com menor dimensão e carácter mais intimista.

No módulo 3 está presente o centro de exposições, com cerca de 35.000 m², sendo composto por quatro galerias e um museu (Santos, 2008).

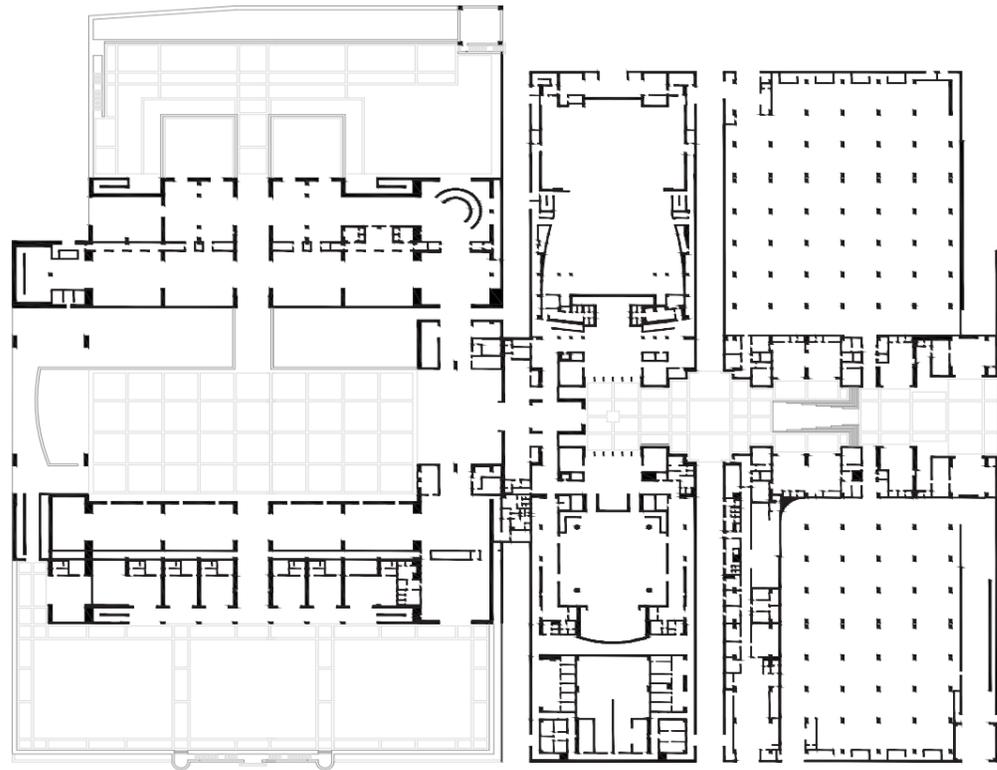
Pela rapidez de execução do projeto e pela indefinição absoluta do programa, os espaços das exposições não respondem completamente às necessidades que lhe foram atribuídas após a sua construção, já que os arquitetos não sabiam a finalidade específica de cada sala aquando da sua elaboração (Feldman, Colaço & Graça Dias, 1994).



09 CCB. Eixo perpendicular ao Rio Tejo, entre o módulo 2 e 3. (Giovanni Amato, 2018. Adaptado por Nuno Almeida, 2020).



10 CCB. Caminhode José Saramago, eixo paralelo ao Rio Tejo. (Giovanni Amato, 2018. Adaptado por Nuno Almeida, 2020).



12 Planta dos módulos 1, 2 e 3, à cota 9m.

No entanto, a racionalidade da construção permite a polivalência dos seus espaços, em que, tanto os foyers, como os espaços de circulação e as salas possibilitam ter outros usos e servir vários eventos, fruto da fluidez que todos os espaços consagram (Ibidem).

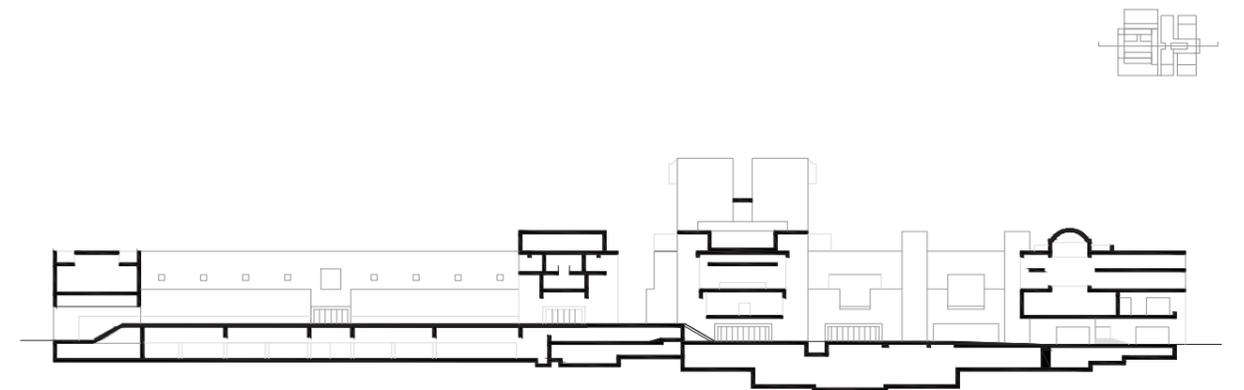
Os 3 módulos, funcionam como unidades independentes entre si. Cada módulo possui as suas próprias valências, com uma ligação entre os edifícios quase "umbilical" (Santos, 2008), na medida em que tanto pelo interior, como pela articulação dos espaços exteriores, os edifícios completam-se como conjunto e permitem servir uma grande diversidade de eventos (Pinto, 1988).

Os módulos 4 e 5, não construídos, consistem numa unidade hoteleira de luxo e outro auditório que complementar o centro de espetáculos e de congressos, e que terá dimensões intermédias entre o grande auditório e o pequeno, permitindo uma organização de eventos adaptada às circunstâncias de cada espetáculo (Ibidem).

Além do aspeto programático, estes dois últimos módulos perfazem uma importante transição entre a área monumental da Praça do Império e do Mosteiro dos Jerónimos e uma área mais doméstica e popular, mais a poente, onde se situa o Bairro do Bom Sucesso, através de uma configuração da forma edificada e de escala mais adaptada ao contexto residencial (Pinto, 1988).



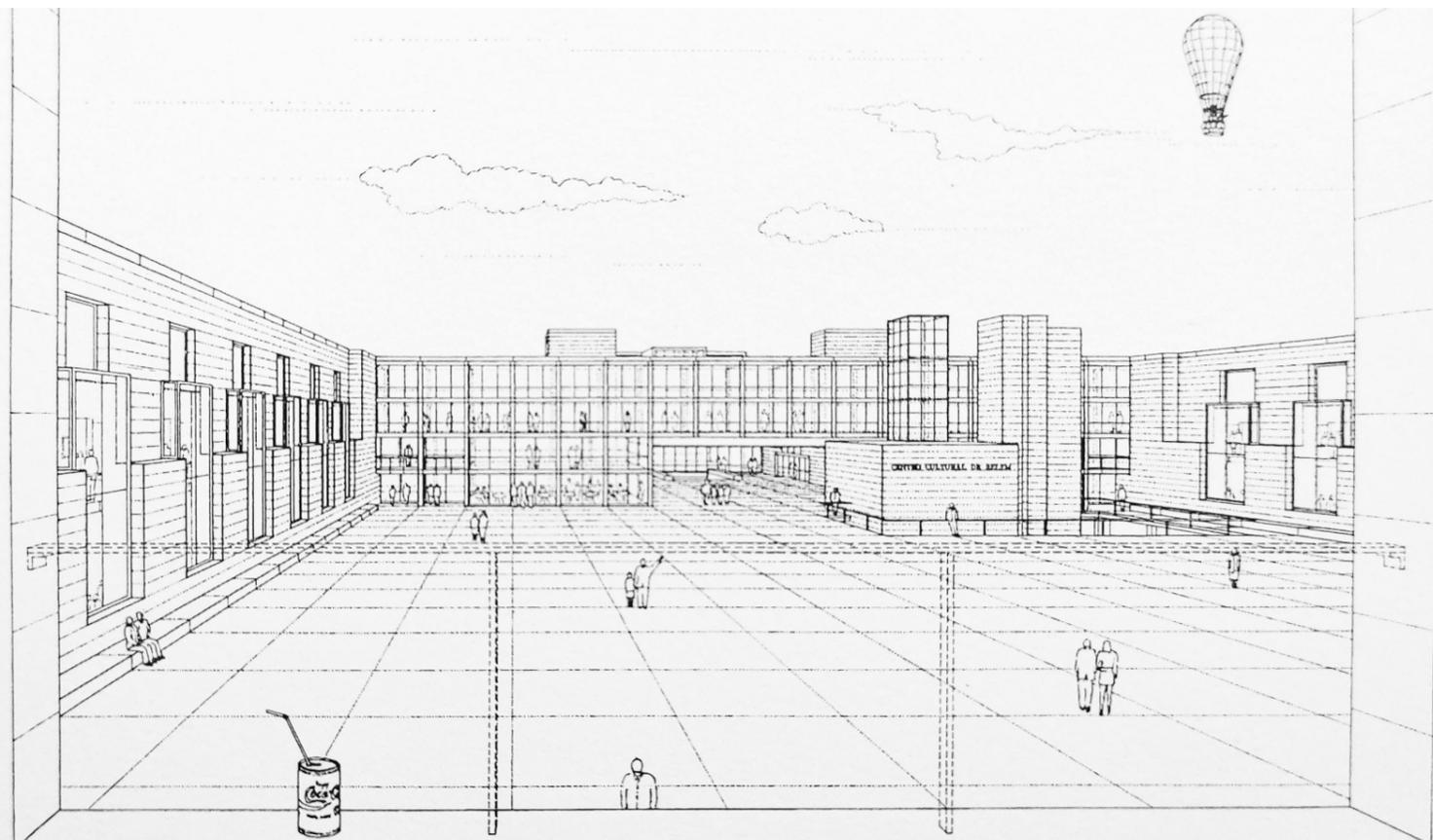
13 CCB. Torre Norte que acolhe o Grande Auditório. (Giovanni Amato, 2018. Adaptado por Nuno Almeida, 2020).



14 Corte Longitudinal pelo eixo central do projeto.



15 CCB. Perspetiva do CCB a partir do Mosteiro dos Jerónimos. (V. Gregotti e M. Salgado, 1988. Adaptado por Nuno Almeida, 2020.)



16 CCB. Perspetiva da praça do centro de exposições. (V. Gregotti e M. Salgado, 1988), adaptado por Nuno Almeida, 2020.

Seguindo uma grelha modular quadrangular de 7,5m x 7,5m, que resolvia pragmaticamente as problemáticas na elaboração do projeto, toda a estrutura dos edifícios do CCB é feita em betão armado, composta por lajes, pilares, vigas e paredes inteiras. A exceção são alguns vãos que utilizam uma estrutura metálica pré-esforçada ou tirantes metálicos, mas sempre assentes na grelha modular, possibilitando uma regra e métrica constante para a organização estrutural e espacial (Santos, 2008).

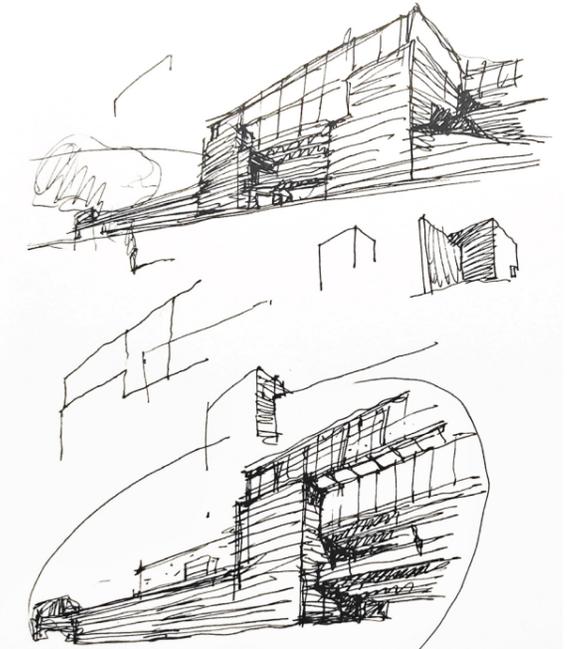
Funcionando como uma segunda camada face à parede exterior estrutural, foi construída uma outra parede de betão com a função de sustentação do revestimento exterior das fachadas, composto por lajetas de pedra calcária “Abancado de Pêro Pinheiro” com acabamento “Rústico Gastejado” que lhe aplica a sua rugosidade característica e aproxima do aspeto e tonalidades do vizinho Mosteiro dos Jerónimos (Ibidem).

O interior é maioritariamente revestido a painéis de gesso cartonado estucado e pintado a cor branca e o pavimento em carvalho americano, sendo invadido por uma luz zenital natural que percorre todo o espaço através de diversos lampiões e claraboias e é refletida nas paredes e no próprio pavimento, tendo a luz um papel fundamental na qualificação deste edifício (Ibidem).

De mencionar também o trabalho de Daciano da Costa no design dos mobiliários e equipamentos interiores e de Francisco Caldeira Cabral no trabalho paisagístico nos espaços verdes, que elevaram a qualidade global do projeto do Centro Cultural de Belém.

Bibliografia

- . COSTA, S., LOUÇÃ, A. (Coordenação), ESTRELA, E. (Produtora). (2008). *CCB. O País em Memória* [Episódio 116 de programa de televisão]. Lisboa: RTP Memória. Disponível em: <https://www.rtp.pt/programa/tv/p17628/e116>
- . FELDMAN, E. (Realizador), COLAÇO, I. (Autora) & GRAÇA DIAS, M. (Autor). (1994). *Centro Cultural de Belém*. Ver Artes [Episódio de programa de televisão]. Lisboa: RTP2. Disponível em: <https://arquivos.rtp.pt/conteudos/centro-cultural-de-belem/>
- . GRANDE, N. (ed.) (2018). *CCB Vinte e Cinco Anos: percurso, edifício, paisagem, design, acervo*. Lisboa: Centro Cultural de Belém.
- . MARQUES, S. (Apresentação), SALGADO, M., LEAL COELHO, M. (2008, junho 9). *Centro Cultural de Belém*. O País em Memória [programa de televisão]. Lisboa: RTP Memória, RTP Arquivos. Disponível em: <https://arquivos.rtp.pt/conteudos/centro-cultural-de-belem-2/>
- . PINTO, C. (Repórter). (1988, dezembro 31). Projeto do Centro Cultural de Belém. *Jornal de Sábado* [Programa de televisão]. Lisboa: RTP Arquivos. Disponível em: <https://arquivos.rtp.pt/conteudos/projecto-do-centro-cultural-de-belem/>



17 CCB. Esquícios do projeto. (Vittorio Gregotti e Manuel Salgado. Adaptado por Nuno Almeida, 2020.)



18 CCB. Fachada vista do ângulo Nascente/Norte. (Giovanni Amato, 2018. Adaptado por Nuno Almeida, 2020.)

- . SANTOS, J. J. (Produtor). (2008, janeiro 25). *A Construção do Centro Cultural de Belém*. [Episódio 3 de programa de televisão]. Obra de Arte II [Programa de televisão]. Lisboa: RTP3. Disponível em: <https://arquivos.rtp.pt/conteudos/a-construcao-do-centro-cultural-de-belem/>
- . TRANCOSO, M. A. (2019). *Vittorio Gregotti, o Pensamento Teórico no Projeto de Arquitetura. O Centro Cultural de Belém como caso de estudo*. [Dissertação de Mestrado]. Lisboa: IST.

“Devemos saber que o mundo muda, se transforma, se modifica e, portanto, apreende intensamente a radicalidade dos lugares. Perceber o tipo de transformação desses lugares é um processo muito importante para nós. Logo, o que está em volta do lugar – a que chamamos «contexto» - inclui não apenas os fluxos que existiam anteriormente, mas também a forma como eles foram modificados. Por exemplo, e olhando o contexto do CCB, gosto de entender como aquela extensão hidráulica se transformou em solo urbano.”

Vittorio Gregotti in Grande (2018).



19 CCB. Entrada do Centro de Espetáculos, vista da Praça central do projeto.
(Giovanni Amato, 2018. Adaptado por Nuno Almeida, 2020).

Mestrado Integrado em Arquitetura do Iscte, Instituto Universitário de Lisboa.
Projeto Final de Arquitetura 2020-2021. Laboratório Lisboa e o Rio.
Equipa: Coordenação: Teresa Madeira da Silva. Orientadores: Teresa Madeira da Silva, Caterina Di Giovanni, Pedro Marques Alves.
Estudantes: Bernardo Custódio, Carolina Alves da Silva, David Carvalho, Duarte Almeida, Francisco Quaresma, Joana Marques, Julia Shtefura, Luís Filipe Ribeiro, Mariana Rosa, Milton Perry, Nuno Almeida, Nuno Bernardes, Rodrigo Oliveira, Vilma Nico Ferreira.
Departamento de Arquitetura e Urbanismo, CRIA-Iscte, DINÂMIA'CET-Iscte.

03

MUSEU NACIONAL DOS COCHES

PAULO MENDES DA ROCHA+ MMBB + BAK GORDON ARQUITECTOS

38°41'48.8"N 9°11'55.3"W

03

MUSEU NACIONAL DOS COCHES PAULO MENDES DA ROCHA+ MMBB + BAK GORDON ARQUITECTOS

ARQUITETOS

Paulo Mendes da Rocha
MMBB
Bak Gordon Arquitectos

CLIENTE/PROMOTOR

Frente Tejo/Estado Português

EQUIPA

Paulo Mendes da Rocha: Edison Hiroyama,
Giovanni Meirelles, José Paulo Gouvêa, Luís
Pedro Pinto, Pedro Serrazina, Marina Sabino,
Nuno Velhinho, Rui Cancela, Sónia Silva,
Vera Higinio, Walter Perdigão
MMBB: Fernando de Mello Franco, Marta
Moreira e Milton Braga.
Bak Gordon Arquitectos: Ricardo Bak Gordon,
Nuno Tavares da Costa (coord.)

DATA DO PROJETO

2008

DATA DE CONSTRUÇÃO

2015

LOCALIZAÇÃO

Av. da Índia, nº 136, Belém, Lisboa

ÁREA DE CONSTRUÇÃO

16170m²

PRÉMIOS

Prémio CICA (2015)

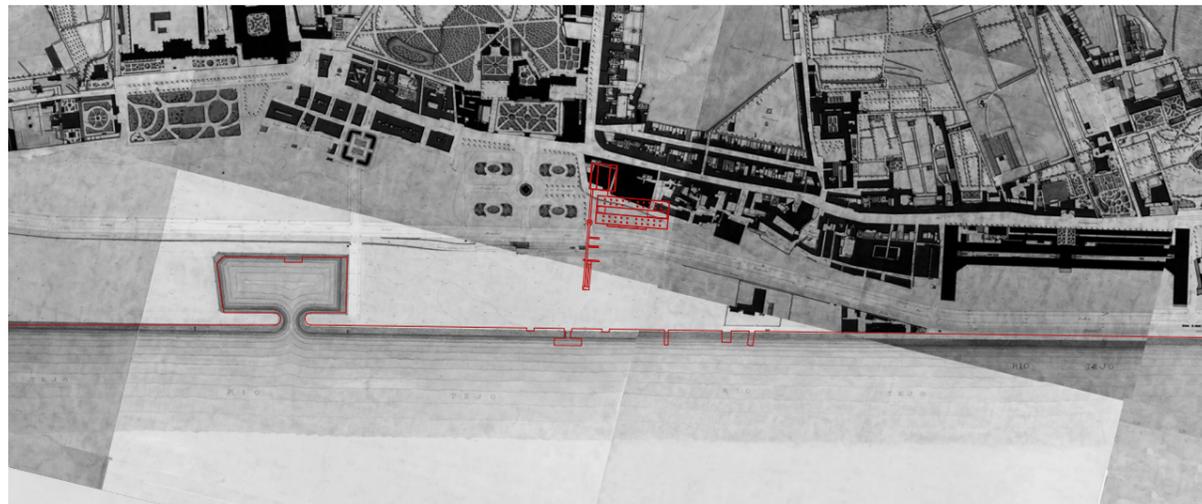


01 Museu Nacional dos Coches, espaço público coberto e praça interior (David Carvalho, 2020).





02 1856-58. Adaptado de Carta Topográfica de Lisboa. Filipe Folque. (2020).



03 1904-11. Adaptado de Levantamento da Cidade de Lisboa. Silva Pinto (2020).

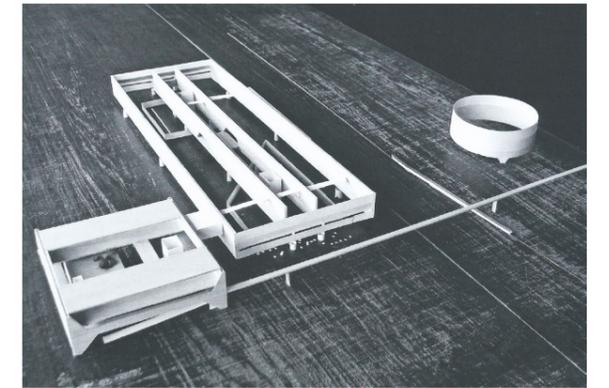


04 Cerca de 1980. Adaptado do Levantamento de Lisboa. CML (2020).

Belém, uma pequena aldeia implantada na costa ocidental de Lisboa, terá tido origem por volta do século XVIII num ancoradouro natural que assegurava o primeiro cais à chegada a Lisboa. O sítio de Belém rapidamente se desenvolveu através de atividades comerciais ligadas ao equipamento naval e à indústria local de fiação de linho, tornando-se no cais daquele território ribeirinho. Contudo, o crescimento deste núcleo terá tido um grande aumento com a implantação do Mosteiro dos Jerónimos. Urbanisticamente, esta aldeia era constituída por um eixo principal, a Rua Direita de Belém, e uma rua secundária, a Rua do Cais de Belém, ambas paralelas ao rio. Os restantes arruamentos consistiam em travessas, perpendiculares ao eixo principal, e apresentavam designações que refletiam as funções que nelas se desenrolavam. Segundo José Manuel Fernandes, o edificado era desenvolvido em "quarteirões simples, de lote a lote, em disposição linear, a sul e a norte da Rua direita, com construções residenciais e comerciais com dois a três pisos, e fachadas estreitas", que se interrompiam pela presença da Igreja do mosteiro, onde dava lugar ao grande areal da Praia de Belém, que resistiu no tempo até à construção dos aterros no final do século XIX (Fernandes, 2015).

Os aterros industriais e ferroviários vieram distanciar a água dos antigos cais, quebrando inevitavelmente a relação de Belém com rio. Só mais tarde, em 1938-1940, com as obras para a Exposição do Mundo Português, é que a área de Belém sofre consideráveis alterações que potenciaram simbólica e funcionalmente este local. Ao longo do tempo este lugar foi ganhando uma vocação de espaço público, tornando-se assim, num recinto monumental da cidade de Lisboa. Até à implantação do Museu, este recinto era delimitado a oriente por um espaço murado, onde estiveram em tempos, instaladas as oficinas de material elétrico do exército (Bak Gordon, s.d.).

Segundo o arquiteto Paulo Mendes da Rocha este projeto levanta duas questões principais. No que diz respeito à museologia, o critério adotado está centrado na ideia de caixa



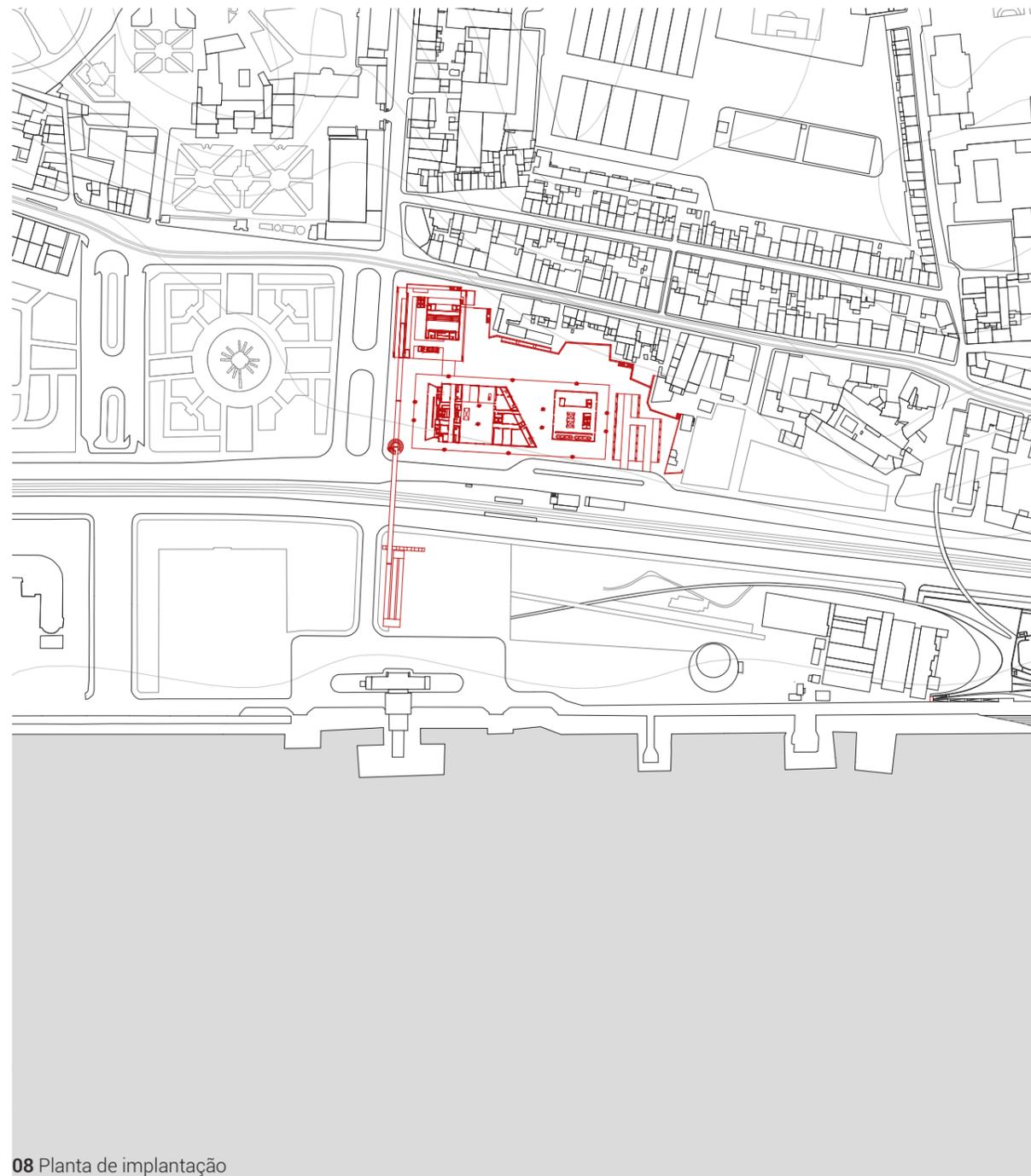
05 Maquete de estudo do projeto (Paulo Mendes da Rocha, adaptado por David Carvalho, 2020).



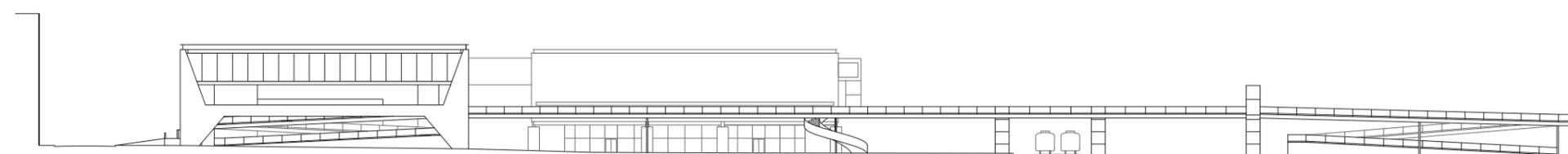
06 Construção do museu, vista sudeste. (Arquivo Bak Gordon Arquitectos, adaptado por David Carvalho, 2020).



07 Vista da nave expositiva sul em construção (Arquivo Bak Gordon Arquitectos, adaptado por David Carvalho, 2020).



08 Planta de implantação

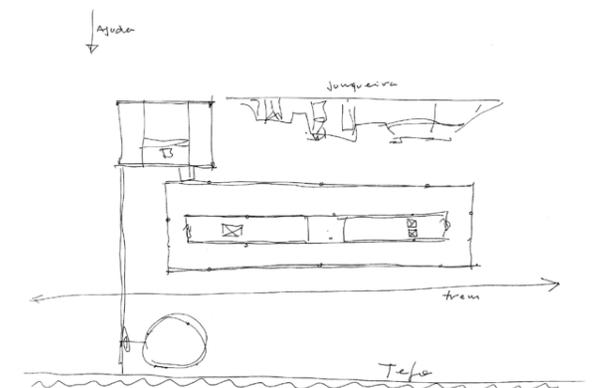


09 Alçado oeste

forte que permite a "preservação definitiva, para sempre, do tesouro guardado". Do ponto de vista urbano, o objetivo foi encontrar a exata disposição espacial para a integração do museu numa área monumental da cidade, enquadrada pelo programa governamental "Belém Redescoberta" (Mendes da Rocha, 2008).

Neste sentido, é essencial assinalar dois aspetos fundamentais. A passagem aérea, pedonal e clicável, na sequência da Calçada da Ajuda, que atravessa a Avenida da Índia, Avenida de Brasília e a linha férrea, chegando junto ao rio à estação fluvial de Belém, e o conjunto de edificado existente ao longo da Rua Junqueira, cujo alçado tardoz de cada lote se relaciona com a antiga Rua Cais da Alfândega Velha, que por sua vez, se confronta agora com a nova Praça do Museu, estimulando assim futuras intervenções relacionadas com o comércio local. Esta praça, entre a cidade histórica e o museu, prolonga-se por baixo de dois volumes colocados livremente sobre uma superfície de pedra granítica preta. Em contraponto, a uma cota mais alta, temos a "pequena e intrincada" escala da cidade antiga, que permite a criação de uma série de acessos com diferentes escalas e experiências de atravessamento deste lugar (Bak Gordon, s.d.).

O pavilhão principal desenrola-se acima do solo, pousado em catorze pilares de betão com um metro e oitenta de diâmetro. Um paralelepípedo branco que tem nas suas paredes escondida uma superestrutura treliçada em aço, revelada nas formas dos vãos e aberturas subtraídas ao volume. No piso térreo, o volume de vidro que desenha a entrada permite realçar as vistas do espaço público exterior e contrasta com um volume em betão, opaco de tons vermelhos (cor da ponte 25 de



10 Esquízo da implantação do museu. (Paulo Mendes da Rocha)



11 Passagem superior, prolongamento da calçada da ajuda (David Carvalho, 2020).

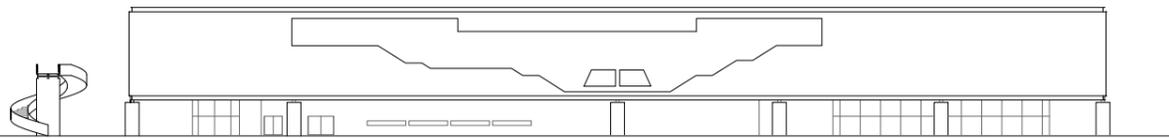


12 Edifício principal. (David Carvalho, 2020).

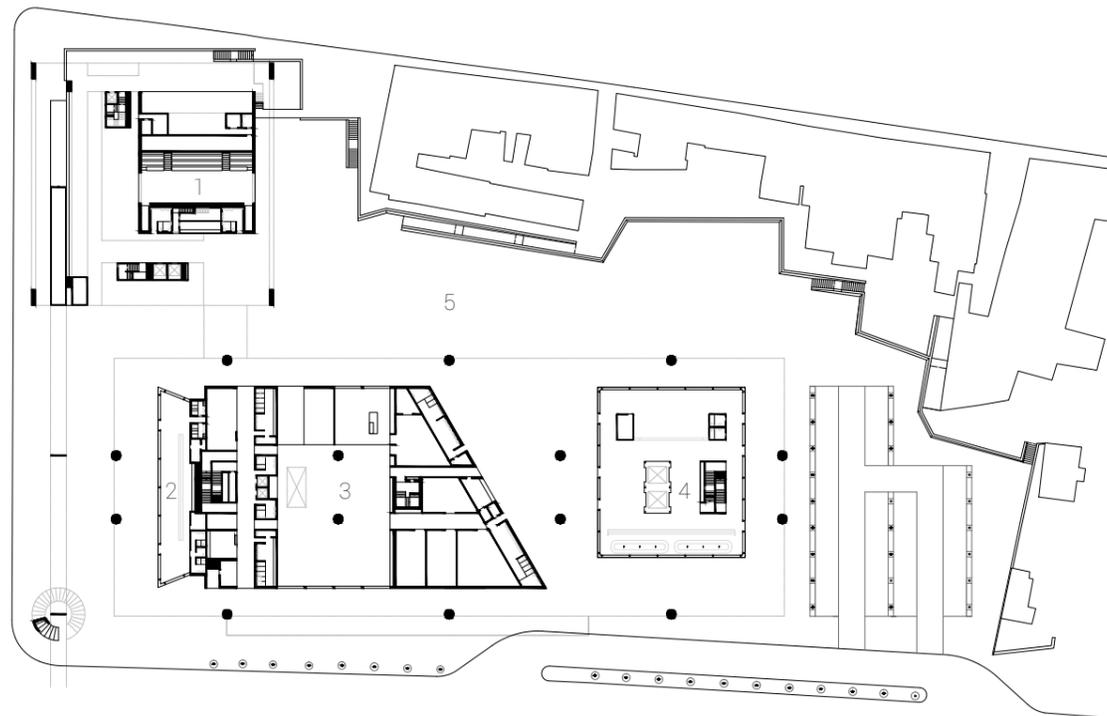
abril), onde estão instaladas áreas privadas do museu e oficinas, para onde é possível espreitar através de um vão aberto ao longo da Av. da Índia. No lado oeste deste volume, também em vidro, existe uma cafeteria que se abre para o Jardim Afonso de Albuquerque. Para subir à cota do espaço expositivo, os acessos verticais são assegurados por dois grandes elevadores capazes de transportar 75 pessoas cada um. No piso superior existem duas naves, de pavimento em betão polido, longas paredes brandas, e no teto está suspensa uma grelha de aço onde são organizadas todas as infraestruturas. Através de um circuito sobrelevado, é possível observar a coleção de cima e também aceder

a uma varanda exterior, na qual temos novamente contacto com a envolvente urbana. Entre as duas naves principais, cada uma com 125x17m, existe um espaço central, onde estão instalados acessos, salas de exposições temporárias e uma oficina, que através de um elevador de plataforma, permite o transporte de carruagens para o armazém no rés do chão. No segundo andar, para além do percurso de visita, existe também o serviço educativo, o acesso a dois espaços exteriores onde se encontra a maioria do equipamento técnico e uma ligação ao edifício anexo (Bak Gordon, s.d.).

O edifício anexo está implantado na esquina da Rua da Junqueira com Praça Afonso de Albuquerque. Aqui encontramos dois volumes suspensos numa estrutura de betão, o restaurante e a administração.



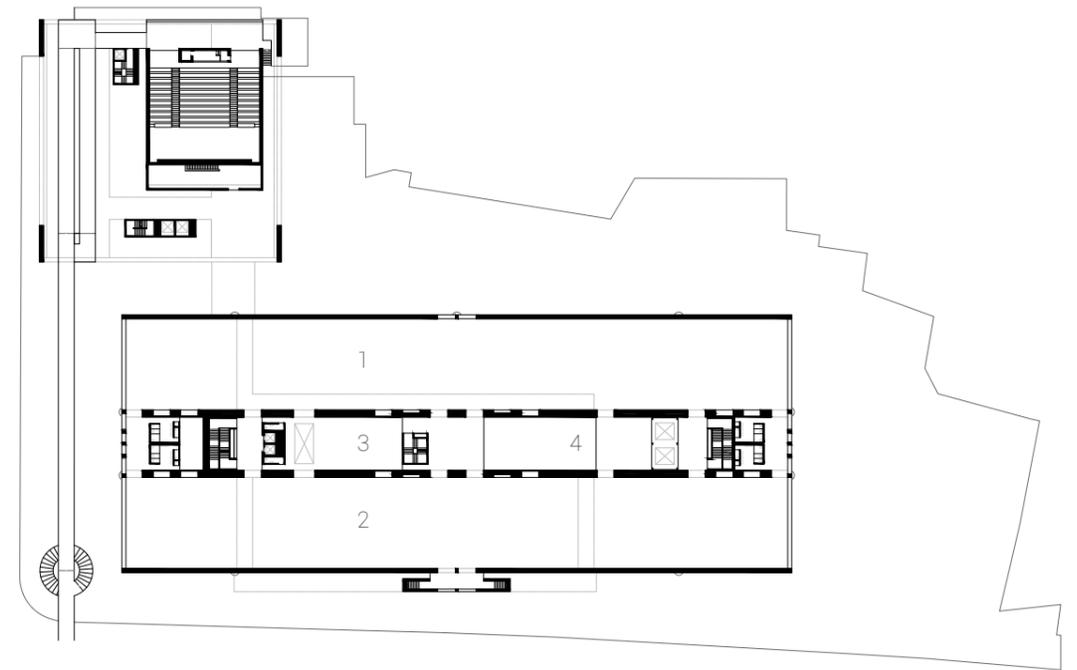
13 Alçado Sul



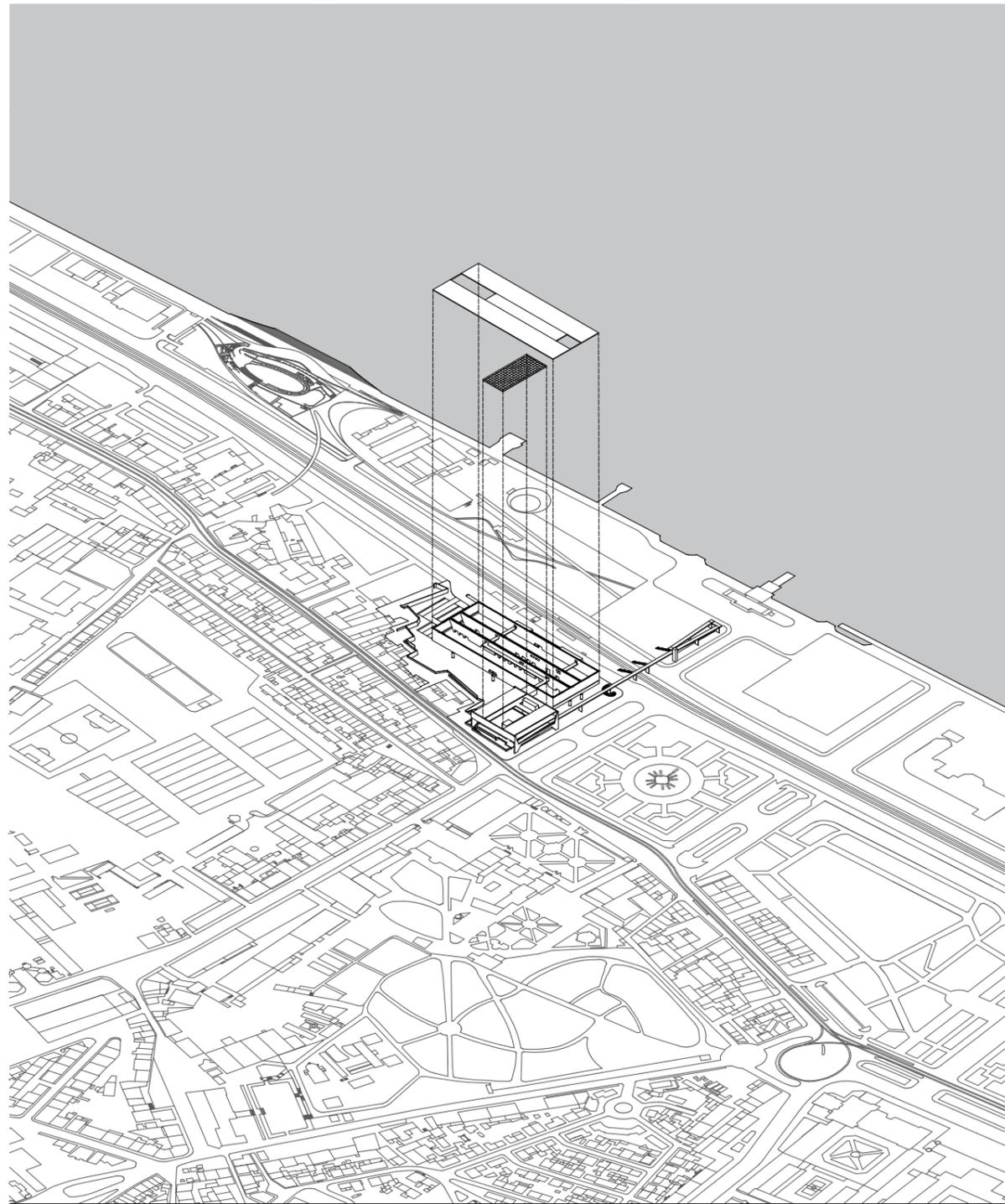
14 Planta rés do chão. 1 - Auditório, 2 - Cafeteria, 3 - Areas privadas/Oficina, 4 - Entrada do museu, 5 - Nova praça



15 Passagem pedonal (David Carvalho, 2020).



16 Planta primeiro piso. 1- Nave expositiva norte, 2- Nave expositiva sul, 3- Oficina com Elevador de plataforma, 4- Sala de exposições temporárias.



17 Axonometria

Dentro desta estrutura, existem vários volumes que correspondem a acessos (públicos e privados) e também um auditório, numa cor rosa semelhante ao Palácio de Belém que ali se avizinha. Pensado de uma forma mais informal, o auditório é uma bacada coberta com dois grandes portões em aço, que permitem que uma carruagem atravesse o seu interior através do palco. Num nível acima existe uma varanda através da qual se acede ao auditório, à Rua da Junqueira ou à ponte pedonal. No segundo nível, duas pontes ligam o restaurante e a administração. Neste espaço exterior coberto, é possível observar a cidade em baixo experienciando a luz natural que atravessa os lanternins da cobertura e é depois refletida no espelho de água existente na cobertura do auditório. Ambos os volumes, do restaurante e administração, têm grandes vãos a poente e nascente. Enquanto o restaurante é um grande espaço aberto, o volume da administração confere espaços para o escritório do diretor e curadores, uma biblioteca e uma ligação ao Pavilhão de Exposições, uma ponte branca na qual está instalada a central de segurança, que através de um vão na parte inferior da ponte permite uma vista sobranceira sobre a Praça do Museu, e quando ao nível desta, enquadra ao fundo a estátua de Afonso de Albuquerque (Bak Gordon, s.d.).

Bibliografia

- . AAVV. (2015). *Museu Nacional dos Coches. Lugar, projeto e obra*. Lisboa: Uzina Books.
- . BAK GORDON ARQUITECTOS. (s.d.). *Museu dos Coches*. Disponível em: <https://www.bakgordon.com/museu-coches>
- . BAK GORDON, R. (2015). Chão da Cidade. In AAVV., *Museu Nacional dos Coches. Lugar, projeto e obra*. Lisboa: Uzina Books.
- . COSTA, N. M. T. (2020). *Do exercício moral da consciên-*

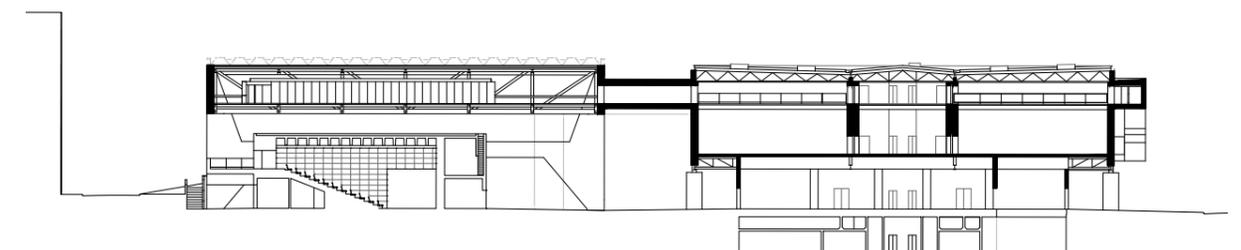


18 Passagem entre naves expositivas (Fernando Guerra, adaptado por David Carvalho, 2020)



19 Vista do museu para Sul (David Carvalho, 2020).

- cia: estudos a partir do novo Museu Nacional dos Coches [1917-2017]*. [Tese de doutoramento]. Lisboa: Iscte-iul.
- . FERNANDES, J. (2015). História(s) do Lugar de Belém – urbanismos e arquitecturas. In AAVV., *Museu Nacional dos Coches. Lugar, projeto e obra*. Lisboa: Uzina Books.
- . GRAÇA DIAS, M. (2015). Contraposto ao Tejo. In AAVV., *Museu Nacional dos Coches. Lugar, projeto e obra*. Lisboa: Uzina Books.
- . MENDES DA ROCHA (2008, maio 28). Apresentação sumária do projeto novo museu nacional dos coches. Disponível em: <https://www.arquitectos.pt/documentos/1224766685P4mGI4sx6Dk56IV2.pdf>
- . MENDES DA ROCHA, P. (2015). Ganhados ao mar, para quê? In AAVV., *Museu Nacional dos Coches. Lugar, projeto e obra*. Lisboa: Uzina Books.
- . SÁ, D., SIMÕES, J. C. (editores), TAVARES G., M. MILHEIRO, A. V. (textos), (2015). *Paulo Mendes da Rocha Museu Nacional dos Coches*. Lisboa: MONADE



20 Corte Oeste

"O espaço exterior deve ser desfrutado pelo público, deve ficar aberto e acessível.
A cidade é para todos, ou não é."

(Mendes da Rocha, 2015)



21 Reflexo da Rua da Junqueira no Alçado norte do edifício principal (David Carvalho, 2020).

04

MUSEU DE ARTE, ARQUITETURA E TECNOLOGIA

AMANDA LEVETE

MUSEU DE ARTE, ARQUITETURA E TECNOLOGIA AMANDA LEVETE

ARQUITETA
Amanda Levette

CLIENTE/PROMOTOR
Fundação EDP

EQUIPA

Arquitetura: ALA, Amanda Levette (responsável), Maximiliano Arrocet (director do projecto), Fernando Ruiz Barberan, Mirta Bilos, Alex Bulygin, Grace Chan, Sara Ortiz Cortijo, Alice Dietsch, Ciriaco Castro Diez, Yoo Jin Kim, Ilna Kroushovski, Michael Levy, Cristina Revilla Madrigal, Stanislaw Mlynski, Ho-Yin Ng, Giulio Pellizzon, Raffael Petrovic, Chloe Piper, Filippo Previtali, Arya Safavi, Maria Alvarez-Santullano, Joe Shepherd, Paula Vega, Konstantinos Zaverdinos. Aires Mateus Associados (arq. local).

Arquitetura paisagística: Vladimir Djurovic Landscape Architecture

DATA DO PROJETO
2011 - 2013

DATA DE CONSTRUÇÃO
2015 - 2016

LOCALIZAÇÃO
Av. Brasília, Belém, Lisboa

ÁREA DE IMPLANTAÇÃO
8.100m²

ÁREA BRUTA
7.400m²

ÁREA DE ESPAÇO PÚBLICO
9.430m²

PRÉMIOS

Design Prize (2017), Arte e Cultura dos Prémios Marketeer (2017), Architecture "Best of Best" Iconic Award (2017), finalista do World Architecture Festival (2017), ECCS Steel Design Award of Merit (2017), Blueprint Awards de arquitetura – menção honrosa (2017), finalista do Tiles of Spain Awards (2017), Prémio Valmor – Menção honrosa (2017), Prémio SIL do Imobiliário "Distinção Excelência (2017), Best Museum Architecture, Leading Cultural Destination Awards (2017), finalista nos Surface Design Awards (2018)



38°44'44.41"N, 9°11'36.87"W

O MAAT, Museu de Arte, Arquitetura e Tecnologia localiza-se na frente ribeirinha de Lisboa, na zona histórica de Belém. O edifício situa-se no campus da Fundação EDP com uma área de 38.000 m² que inclui a central termoelétrica reconvertida – a Central Tejo construído em 1908, o novo edifício do museu desenhado recentemente pelo atelier da arquitetura londrina Amanda Levette e um jardim que liga os dois edifícios, projetado pelo arquiteto paisagista libanês Vladimir Djurovic. O campus acolhe duas instalações permanentes: Placed on Either Side of the Light (1999) de Lawrence Weiner e Central Tejo (2018) de Pedro Cabrita Reis, assim como intervenções artísticas temporárias e programas públicos organizados ao longo do ano (MAAT, s.d.).

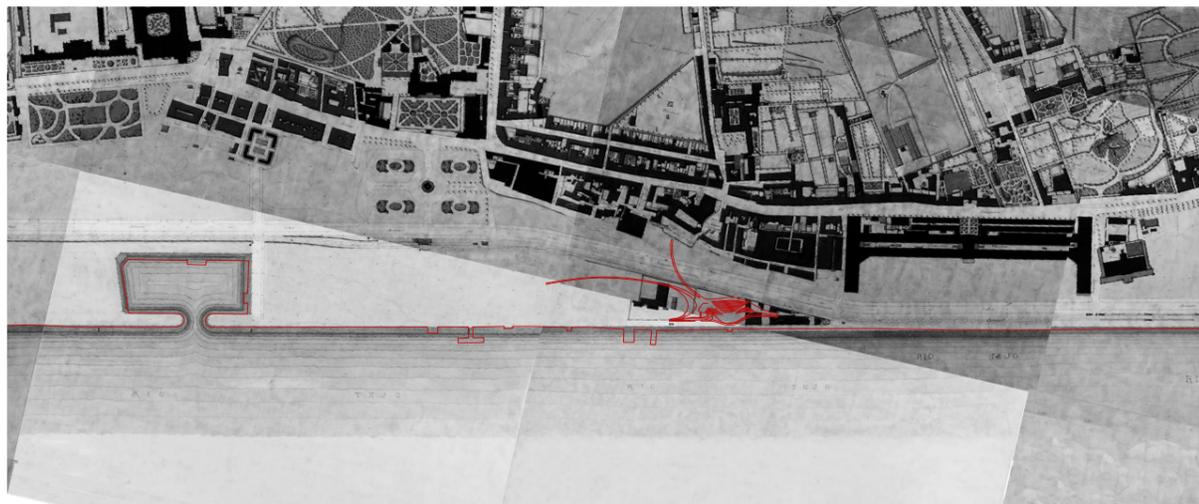
O campus onde se insere o edifício do MAAT é limitado, a norte, pela avenida Brasília e pela linha de caminho de ferro que liga Lisboa a Cascais e, a sul, pelo rio. Para ligar o museu e a frente ribeirinha à zona norte da cidade foi criada uma passagem pedonal sobre a avenida Brasília e a linha férrea que tem início na cobertura percorível do edifício e termina no largo Marquês Angeja. O museu situa-se numa das zonas do rio Tejo de onde, no século XV partiam os maiores exploradores portugueses. Naquela época e até ao século XX a zona ribeirinha estava muito longe do sítio onde se encontra hoje em dia - encontrava-se a cerca de 150 metros para norte. O MAAT demorou um pouco mais que dois anos entre 2013 e 2016, a ser construído. A inauguração, no dia 4 de outubro de 2016, foi marcada pela presença de uma



01 MAAT. Vista da entrada principal. (Julia Shtefura, 2020)



02 1856-58. Adaptado de Carta Topográfica de Lisboa. Filipe Folque. (2020).



03 1904-11. Adaptado de Levantamento da Cidade de Lisboa. Silva Pinto (2020).



04 Cerca de 1980. Adaptado do Levantamento de Lisboa. CML (2020).

obra de grandes dimensões criada pela artista francesa Dominique Gonzalez-Foerster especificamente pensada para o espaço do museu (Santos, 2016).

O museu é o sítio onde confluem três ideias do edifício – arte contemporânea, arquitetura e tecnologia. Um dos objetivos do projeto foi criar “*fluidez de movimentos, espaço para trabalhos experimentais, para que os artistas pudessem fazer obras específicas e avançar o debate*” (Santos, 2016).

O MAAT é o primeiro edifício da cidade de Lisboa cuja forma arquitetónica é feita segundo o estilo orgânico. A curva da cobertura faz lembrar uma onda do mar que continuou para terra e foi baseada no contexto e história do local, procurando estabelecer ligações entre o rio e a terra. Nas palavras da arquiteta, este edifício, propõe “*uma nova relação com o rio e o mundo exterior, o museu é um edifício poderoso, porém de estrutura delicada e de baixa altura, que explora a convergência da arte contemporânea, arquitetura e tecnologia*” (MAAT, s.d.).

O edifício do museu oferece quatro galerias de exposição sob uma cobertura elegante que serve como um espaço público com vista panorâmica elevada sobre o rio. A equipa de arquitetura ALA procurou uma solução arquitetónica mantendo a ligação com a arquitetura pública do passado e a arquitetura pública do futuro e apresentou este encontro numa bela peça de arte contemporânea. Usando o conceito do kunsthalle o projeto foi concebido para permitir a passagem das pessoas por cima, por baixo e através do edifício. A ideia da arquiteta era integrar a paisagem, deixando a vista livre para a cidade e para o rio. (MAAT ALA, 2016)

O museu consiste num conjunto de várias galerias e salas num total de cerca de 3.000 metros quadrados que vão surgindo a partir de relação mutante entre a arte e os visitantes. No coração do edifício fica a Galeria Oval para a qual desce grande escadaria curva a partir da entrada. O espaço desta galeria tem uma área de 1.200 metros quadrados ao longo de uma curva extensa onde se misturam a circulação e o espaço expositivo. À sua volta ficam a Galeria Principal, Sala de Projetos, Sala de Vídeo e



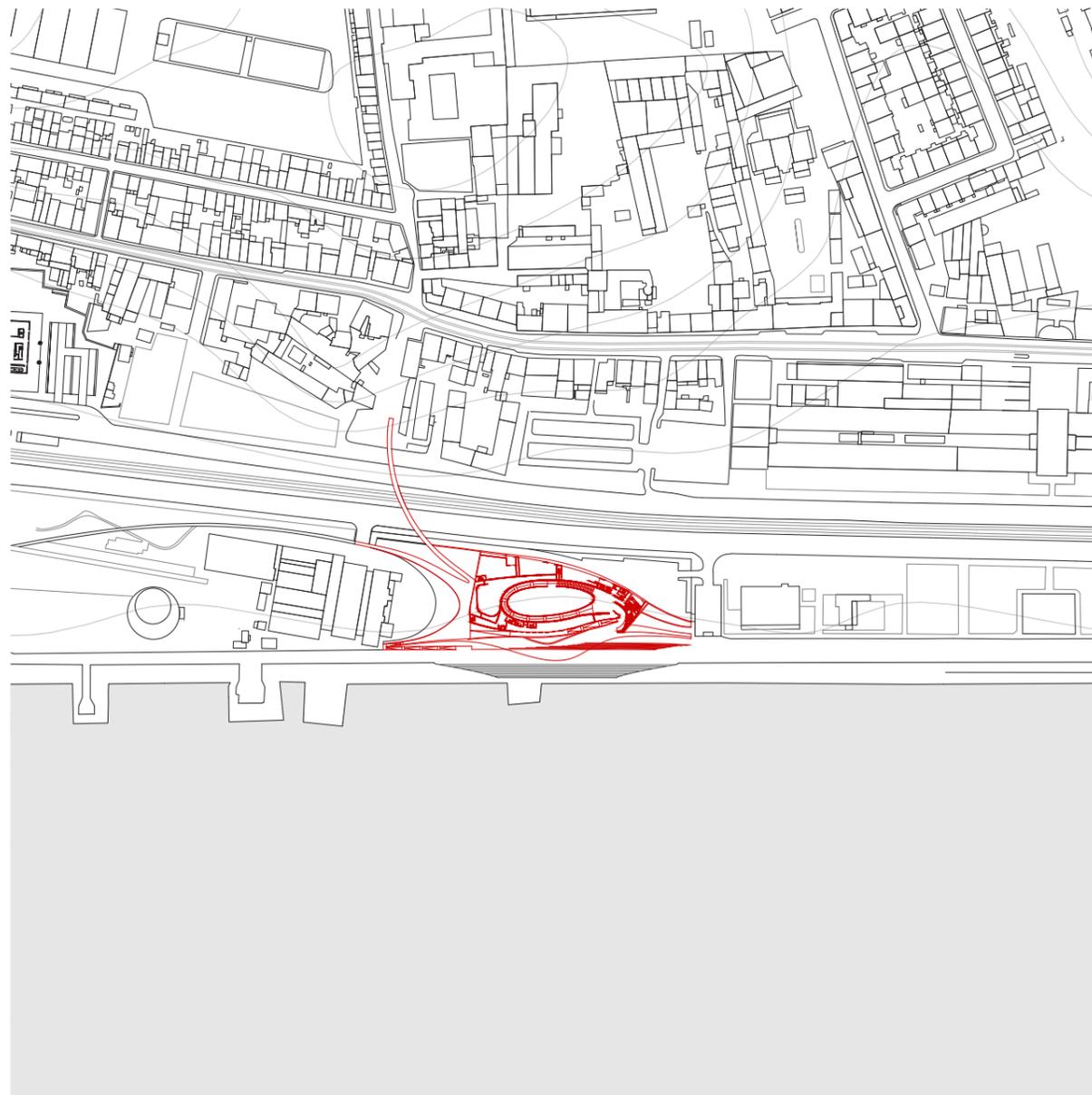
05 Foto da construção do MAAT. (Afaconsult, 2015).



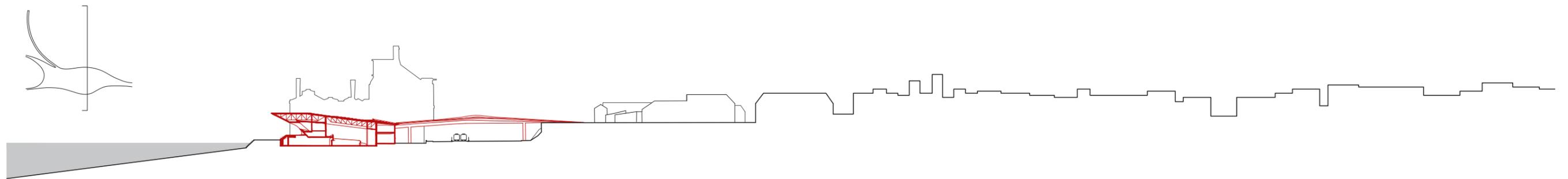
06 Foto da construção do MAAT. (Afaconsult, 2015).



07 Maquete do projeto. (Equipa ALA, 2014).



08 Planta de implantação



09 Corte

dois espaços mais pequenos para instalações ou projeções. A Galeria Principal é um espaço flexível com uma área de 1.000 metros quadrados e está localizada no piso mais baixo do edifício situado abaixo do nível das águas do rio. Por sua vez, a Sala de Projetos e a Sala de Vídeo são duas salas destinadas à apresentação de projetos em filme, vídeo ou instalações em outros suportes. Todos estes espaços têm grande flexibilidade para se adaptarem e mudarem de utilização consoante as necessidades ao longo do tempo. Os espaços interiores não recebem luz natural o que permite iluminar as exposições da forma mais adequada aos objetivos.

O projeto do MAAT criou mais de 7000 metros quadrados de novo espaço público para a zona ribeirinha de Lisboa. A frente ribeirinha é concebida como uma espécie de anfiteatro com grandes degraus que vão descendo desde a entrada principal do museu até o rio. Este espaço permite trazer as pessoas para mais perto do rio permitindo uma maior ligação com a água, não só através do olhar, mas também através da ligação física. Quando a maré do rio sobe, alguns degraus escondem-se sob a água, criando um limiar permeável que muda com a maré. A cobertura do museu é percorível e também é concebida como espaço público. (MAAT AL_A, 2016).

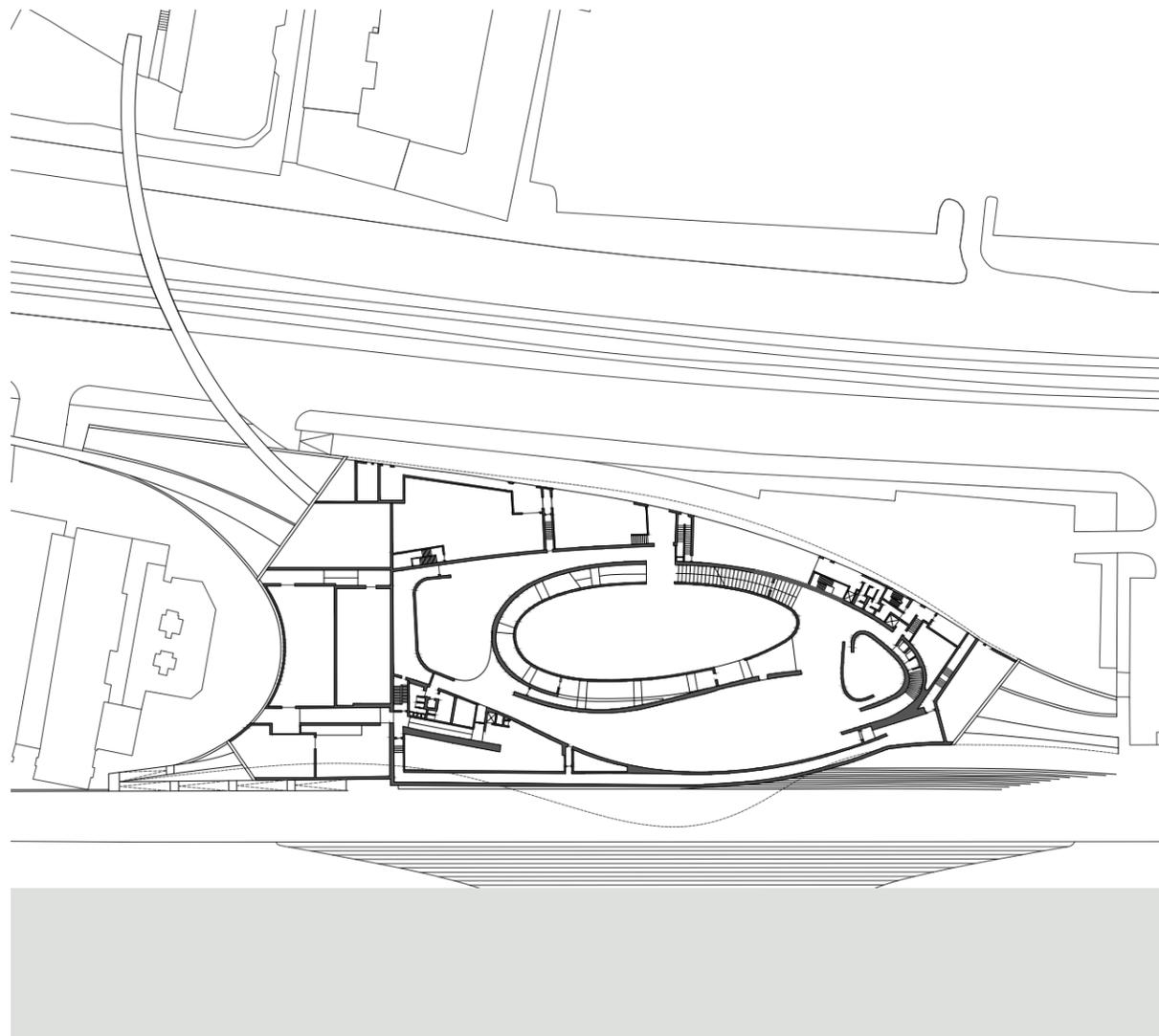
O acesso para a cobertura pode ser efetuado pela escadaria do lado leste, pela rampa do lado oeste, pela ponte do lado norte e pela porta que desempenha papel da segunda entrada principal. Na cobertura foram projetados pequenos degraus que tornam este espaço uma



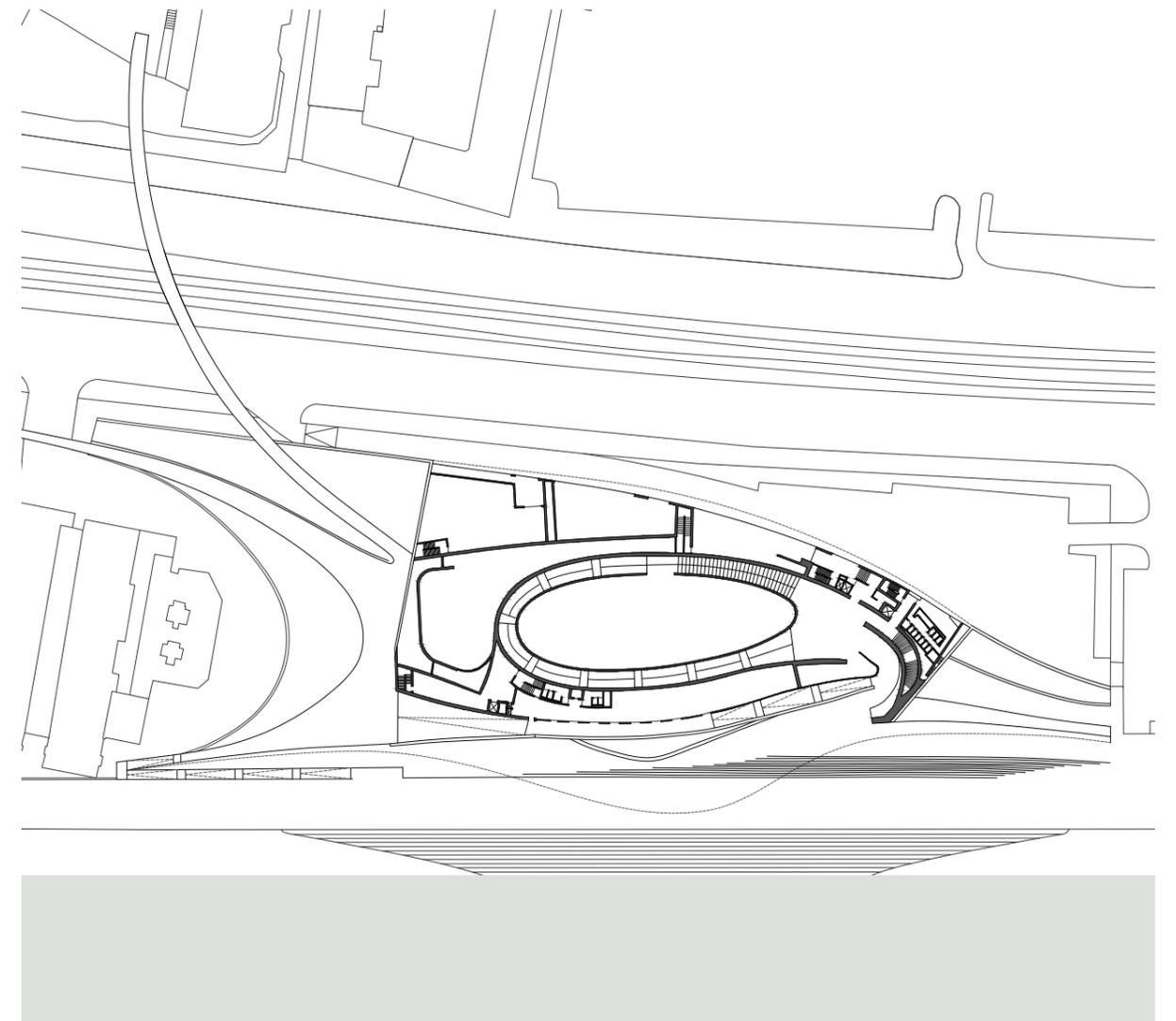
10 Vista sobre o telhado (Julia Shtefura, 2020)



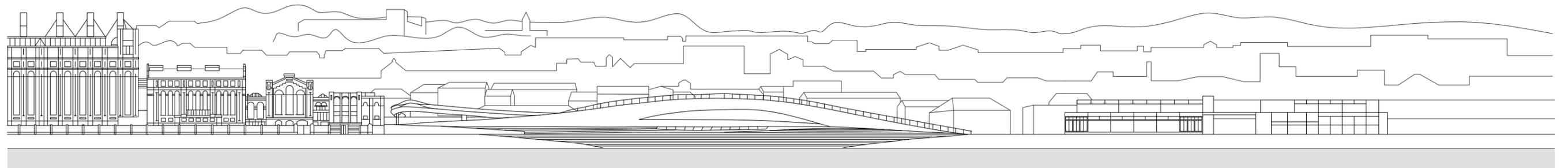
11 Pormenor da fachada (Julia Shtefura, 2020)



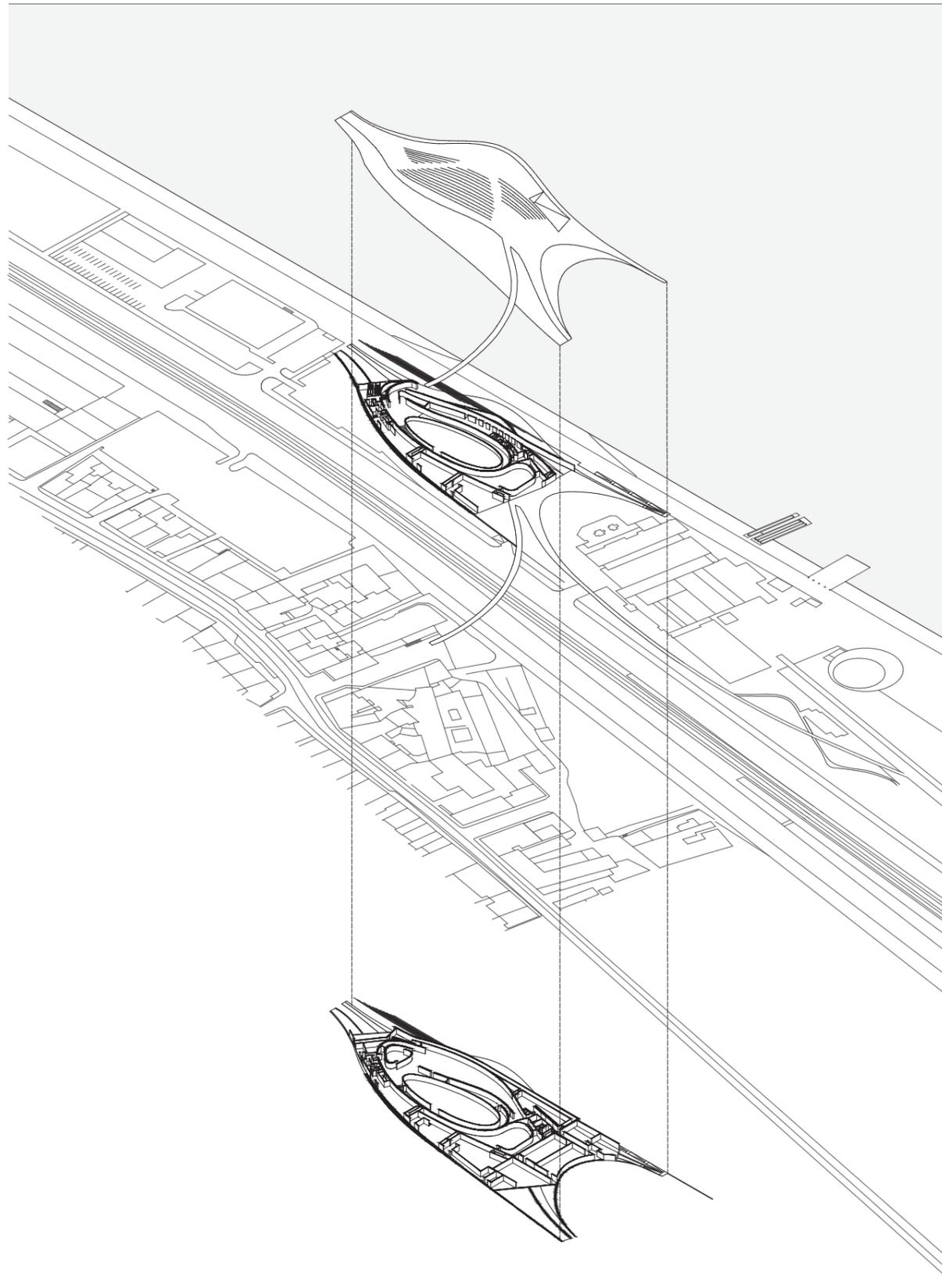
12 Planta do rés do chão



13 Planta do piso 1



14 Alçado sul



15 Axonometria

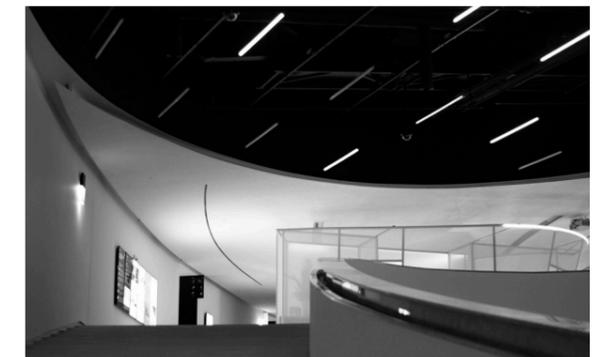
sala ao ar livre do museu. A cobertura é um pequeno miradouro que tem uma vista 360° para o rio, para a cidade e ponte 25 de Abril e também para a zona de Belém. O objetivo do projeto era não atrapalhar a vista da zona histórica nem tapar o rio, mas trazer todos estes lugares para um único ponto.

O Museu é concebido como uma superfície complexa através do seu revestimento, expressão contemporânea do tradicional material português, o azulejo. Assim, a fachada principal é revestida por quase 15.000 telhas esmaltadas na forma tridimensional que vieram de Barcelona, feitas pela empresa familiar que trabalhou com o catalão Antoni Gaudí na Sagrada Família. As telhas têm 60 centímetros de altura e estão assentes em placas de metal perfuradas para serem mais leves. A escolha deste material para a fachada principal é um gesto baseado na tradição artesanal portuguesa. Dependendo da posição do sol, durante o dia e nas diferentes estações de ano os azulejos conseguem capturar a mudança de luz e fornecem leituras diferentes que fazem com que a fachada produza efeitos excepcionalmente incrível. *"A ampla fachada Sul inclinada, é o elemento mais icónico do edifício, e funciona como um grande reflector em interacção com a luz do rio. O ângulo e a posição dos mosaicos foram calculados de modo a criar efeitos luminosos específicos consoante o período do dia e do ano"* (Autor desconhecido / Afaconsult., s.d.). A forma da cobertura suspensa cria uma sombra acolhedora sobre a entrada principal refletindo a luz do mar para dentro do museu.

O projeto do MAAT é uma peça de arte exclusiva no seu género - responde a todas as necessidades pedidas pelo cliente criando um complexo de espaços públicos onde, tanto, os espaços interiores, como, os exteriores mantêm uma ligação entre a cidade e o rio. Pela sua riqueza conceptual e diversidade de programas e de espaços, o museu traz um novo impulso cultural e paisagístico à cidade de Lisboa tornando-se num importante ponto no roteiro cultural da cidade de Lisboa pensada para todos os públicos de todas as idades.



16 Ponte pedonal. (Julia Shtefura, 2020)



17 Galeria principal. (Julia Shtefura, 2020)

Bibliografia

- . AD [Autor desconhecido] (2016). MAAT, Lisboa ganha um novo museu e miradouro sobre o rio. *Jornal de Notícias*. Disponível em: <https://www.jn.pt/artes/galerias/lisboa-ganha-um-novo-museu-e-miradouro-sobre-o-rio-5422046.html>
- . AD [Autor desconhecido] (s.d.) MAAT Campus. Disponível em: <https://www.maat.pt/pt/campus>
- . AFACONSULT (s.d.). MAAT - Museu de Arte, Arquitetura e Tecnologia (2015-2016). Disponível em: <http://www.afaconsult.com/portfolio/397711/92/maat-mu-seu-de-arte-arquitetura-e-tecnologia>
- . BARRETO, J. (reportagem) (2016, outubro 3). Uma onda MAAT sobre o rio. Visita Guiada ao MAAT. *TSF Rádio Notícias*. Disponível em: <https://www.tsf.pt/cultura/uma-onda-maat-sobre-rio-5422401.html>
- . COSTA, A. (2016). Tudo o que tem de saber sobre o MAAT, o novo museu de Lisboa. *NiT - New in Town*. Disponível em: <https://www.nit.pt/cul-tura/10-03-2016-tudo-o-que-tem-de-saber-sobre-o-maat-o-novomuseu-de-lisboa>
- . GRANDE, N. (2016). O novo MAAT. Mais do que uma questão de forma, um problema de tempo. *J-A jornal architectos*, 254. Disponível em: <http://www.jornalarquitectos.pt/pt/jornal/no-rescaldo-outonal/o-novo-maat>
- . HORTA, B. (2016, setembro 30). MAAT. O que já se sabe sobre o novo museu de Lisboa. *Observador*. Disponível em: <https://observador.pt/2016/09/30/maat-o-que-ja-se-sabe-sobre-o-novo-museu-delisboa>
- . MAAT / AL_A. (2016, outubro 14). MAAT / AL_A. *ArchDaily Brasil*. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/797290/maat-al-a>
- . SANTOS, L. (2016, outubro 2). O edifício do MAAT explicado pela arquiteta que o imaginou. *Diário de Notícias*. Disponível em: <https://www.dn.pt/artes/o-edificio-do-maat-explicado-pela-arquiteta-que-o-imaginou-5419767.html>

“Temos a responsabilidade de ser radicais e sensíveis”.

(Amanda Levetete, Santos, 2016)



18 Vista sobre o rio. (Julia Shtefura, 2020)

Mestrado Integrado em Arquitetura do Iscte, Instituto Universitário de Lisboa.
Projeto Final de Arquitetura 2020-2021. Laboratório Lisboa e o Rio.
Equipa: Coordenação: Teresa Madeira da Silva. Orientadores: Teresa Madeira da Silva, Caterina Di Giovanni, Pedro Marques Alves.
Estudantes: Bernardo Custódio, Carolina Alves da Silva, David Carvalho, Duarte Almeida, Francisco Quaresma, Joana Marques, Julia Shtefura, Luis Filipe Ribeiro, Mariana Rosa, Milton Perry, Nuno Almeida, Nuno Bernardes, Rodrigo Oliveira, Vilma Nico Ferreira.
Departamento de Arquitetura e Urbanismo, CRIA-Iscte, DINÂMIA'CET-Iscte.

05

**SEDE EDP
AIRES MATEUS**

38°42'24.94"N, 9° 8'56.24"W

05

SEDE EDP
AIRES MATEUS



01 Vista da praça sombreada (Teresa Madeira da Silva, 2020).

A sede da EDP é uma obra singular no panorama da cidade de Lisboa, tanto pela sua escala e aspeto formal, como pela importância que o edifício tem na revitalização da frente ribeirinha de Lisboa, e mais concretamente o Aterro da Boavista (Tavares, 2015).

Através de um concurso lançado pela EDP (Energias de Portugal), foram convidadas 6 equipas portuguesas de arquitetos, Gonçalo Byrne, Nuno e José Mateus (ARX), José Luís Carrilho da Graça, Manuel Graça Dias, Eduardo Souto de Moura e Manuel e Francisco Aires Mateus.

Este concurso foi aberto em abril de 2008, com o intuito de projetar a nova sede da empresa portuguesa na zona norte do Aterro da Boavista, entre a Avenida 24 de Julho e a Rua D. Luís I, substituindo a antiga sede na Praça Marquês de Pombal e acolhendo 750 funcionários dispersos por vários escritórios (Tavares, 2015).

Com a transformação que o Aterro da Boavista atravessa, os edifícios que foram sendo construídos avulsamente ao longo do século passado e as antigas construções portuárias perpendiculares ao Rio Tejo são alvo de reordenamento e recuperação (Ibidem).

Inserido no Plano de Pormenor para o Aterro, realizado pelo arquitecto João Luís Carrilho da Graça, que pretende o desenvolvimento urbano desta parte da cidade, a sede da EDP desempenharia

ARQUITETOS

Aires Mateus e Associados / Manuel Aires Mateus, Francisco Aires Mateus

CLIENTE

EDP - Energias de Portugal

EQUIPA

Arquitetura: Aires Mateus e Associados: Francisco Caseiro, Ana Rita Rosa, Pedro Ribeiro (coord.) Mariana Barbosa Mateus, Vânia Fernandes, Paolo Agostini, Francesca Lupo, Marco Campolongo, João Ortigão Ramos, Teresa Mascarenhas, Patricia Marques, Neus Beneyto, Olga Sanina, Luisa Sol, Humberto Fonseca, Humberto Silva, João Esteves, Rita Conceição Silva, Filipa Ferreira, Diana Mira, André Passos, Catarina Bello, João Caria, Carlotta Fantoni, Valentina Del Motto, Francesca Gagliardi, Martina Palocci, Borja Fernandez, Duarte Madrugo, João Pedro Miguel, Mizuho Anzai.
Engenharia: AFAconsutl

DATA DO PROJETO

2008

DATA DE CONSTRUÇÃO

2015

LOCALIZAÇÃO

Avenida 24 de Julho, Lisboa

ÁREA DE IMPLANTAÇÃO

5.700 m²

ÁREA BRUTA

46.222 m²

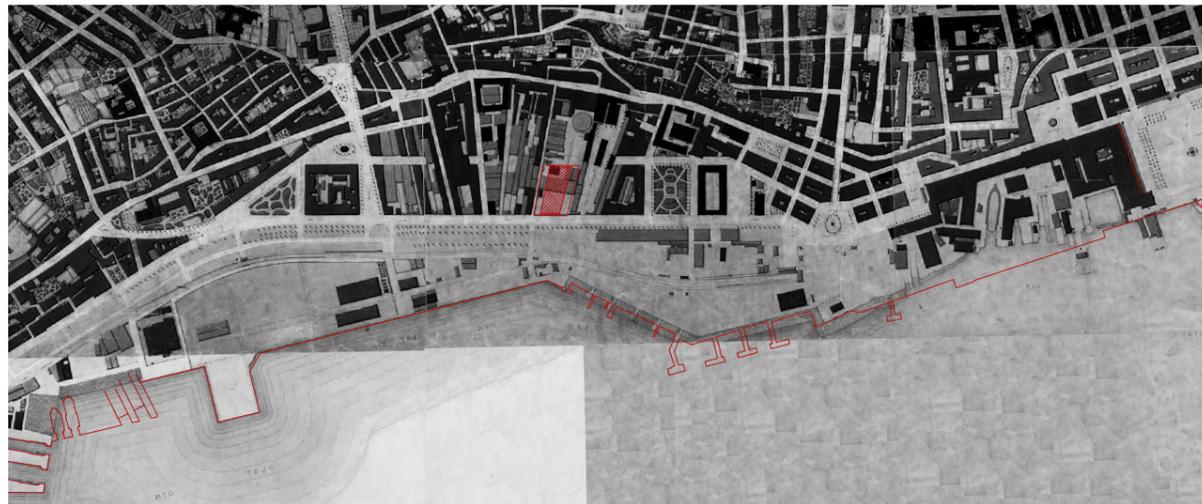
PRÉMIOS

Prémio Valmor e Municipal de Arquitetura (2017)





02 1856-58. Adaptado de Carta Topográfica de Lisboa. Filipe Folque (2020).



03 1904-11. Adaptado de Levantamento da Cidade de Lisboa. Silva Pinto (2020).



04 Cerca de 1980. Adaptado do Levantamento de Lisboa. CML (2020).

um papel fundamental como ponto de partida.

A proposta vencedora do concurso foi atribuída a Manuel e Francisco Aires Mateus, pelo seu projeto formado por dois blocos de escritórios elevados nos extremos Nascente e Poente (piso 1 ao 7) que seguem os alinhamentos dos boqueirões perpendiculares à linha de costa (antigas aberturas para o rio por entre os armazéns e estaleiros dos navios) (Aires Mateus, in Salema & Carvalho, 2015).

Estes blocos conformam uma praça central no seu interior (piso térreo), limitada por duas galerias suspensas que conectam os dois blocos e seguem o alinhamento paralelo da rua Dom Luís I a Norte e da avenida 24 de Julho a Sul (Ibidem).

A praça central é considerada o coração do projeto, tendo a particularidade de ser coberta por um conjunto de lâminas que lhe confere sombreamento e permite um controlo da luz.

Esta praça apresenta-se como um local de passagem entre os eixos referidos anteriormente, além de um novo espaço que se oferece à cidade enquanto local de paragem e encontro, acompanhado pelo comércio e restaurante que surgem em volta da praça (Ibidem).

É um espaço singular, já que não é totalmente coberto, mas perfaz o sentimento de abrigo, é um espaço aberto, mas em que notamos os seus limites, não deixando de ser amplo apesar de confinado entre os blocos e galerias (Tavares, 2015).

A partir desta praça, é feito o acesso a um piso inferior por duas escadarias, iluminado por pátios, no qual se situa a entrada dos blocos de escritórios.

Este piso subterrâneo apresenta-se como um foyer que agrega espaços coletivos, como o auditório. Para além disso, serve de plataforma de distribuição para os andares superiores e ainda quatro pisos de estacionamento abaixo do solo (Ibidem).



05 Sede EDP. Fotografia de obra. (Juan Rodriguez, 2016. Adaptado por Francisco Quaresma, 2020)



06 Sede EDP. Vista sobre a praça sombreada. (Juan Rodriguez, 2016. Adaptado por Francisco Quaresma, 2020)



07 Sede EDP. Maquete. (Juan Rodriguez, 201-)



08 Planta de implantação.

A forma branca que o caracteriza é composta por lâminas verticais pré-moldadas em cimento reforçado com fibras (GRC) que ritmam toda a fachada, enviesadas em relação ao plano de fachada, e que possibilitam várias visões diferentes sobre o edifício (Tavares, 2015): Ora uma perspetiva em que vemos as lâminas de frente e observamos um ritmo entre vidro, pátios e revestimento, ora pela perspetiva em que vemos as lâminas pela lateral e que observamos o que parecem ser dois blocos brancos e opacos que se erguem no Aterro.

Sendo este um projeto para a sede de uma empresa do ramo energético, era uma das premissas do concurso que a solução escolhida tivesse uma componente ambiental como base da sua construção. (Aires Mateus, in Salema; Carvalho, 2015)

Os arquitetos optaram pela solução do uso de uma fachada-cortina com vidro de alto desempenho, que teria a incidência da luz solar controlada pelas tais lâminas que compõe todas as fachadas, além de continuar pela cobertura rasos blocos, das galerias e da cobertura da própria praça, permitindo a visão de conjunto do projeto.

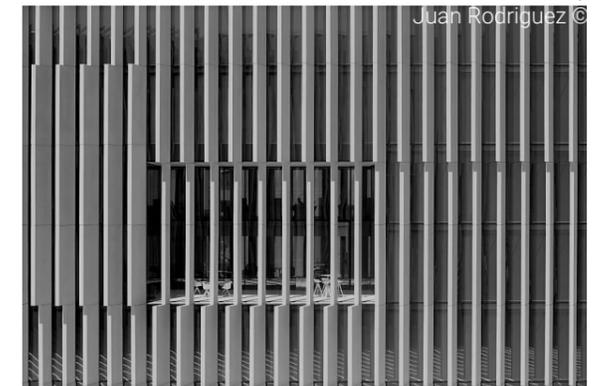
As lâminas encontram-se paralelas entre si e seguem, de uma forma comutativa, a organização espacial do interior, possuindo três variações que tornam o que parece ser uma repetição exaustiva do mesmo revestimento, num "jogo" de controlo de luz, perspetivas, vistas e ritmos. (Tavares, 2015)

A própria fachada-cortina é interrompida pontualmente por pátios nos blocos de escritórios, contrariando a monotonia e organização espacial de cada piso.

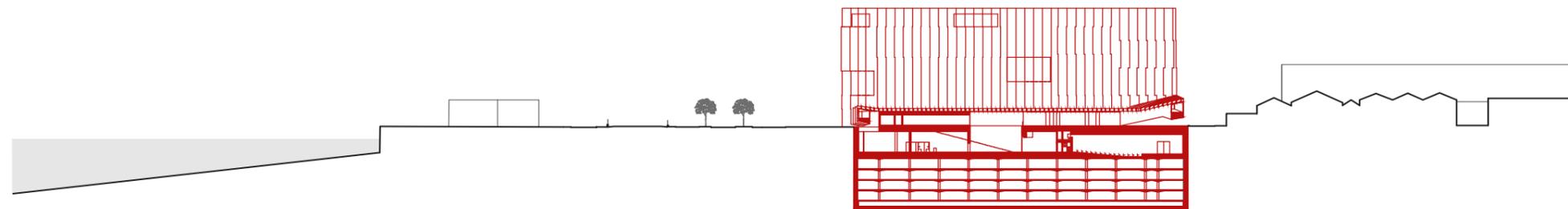
Este revestimento possui por um lado uma função estética e de controlo solar, e por outro esconde o sistema estrutural do edificado.



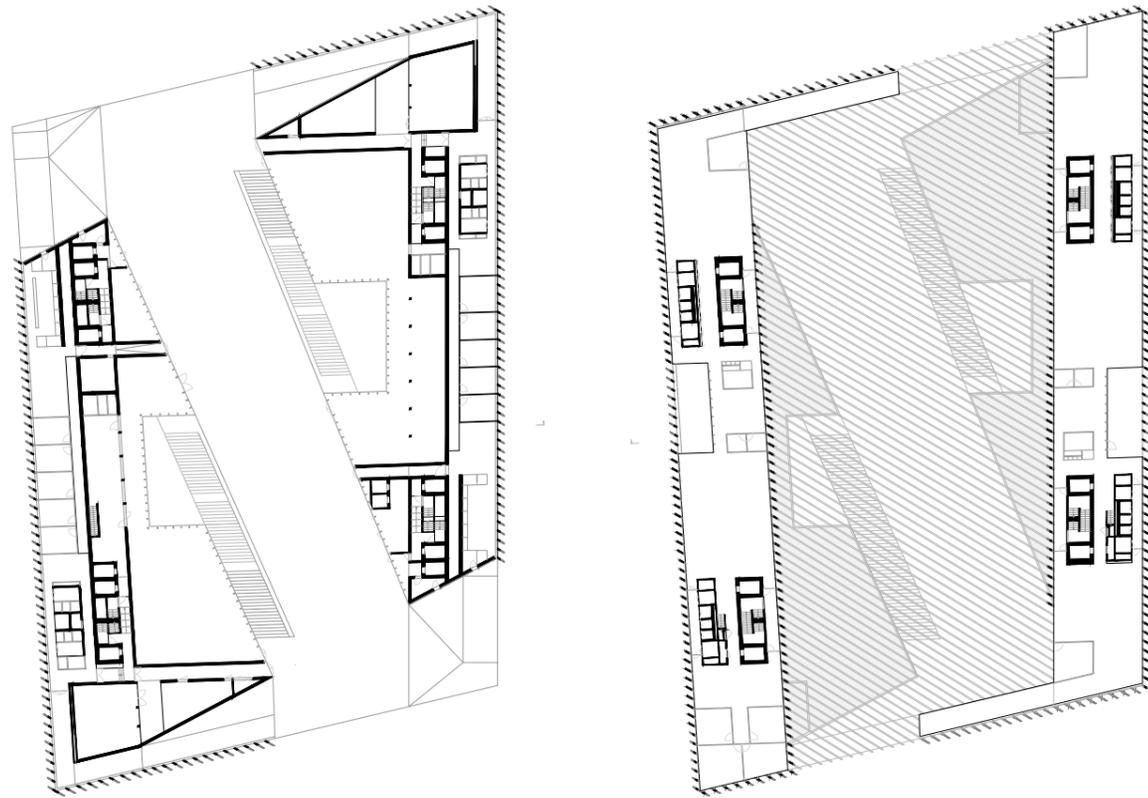
09 Escadas de acesso ao foyer da sede. (Juan Rodriguez, 2016. Adaptado por Francisco Quaresma, 2020)



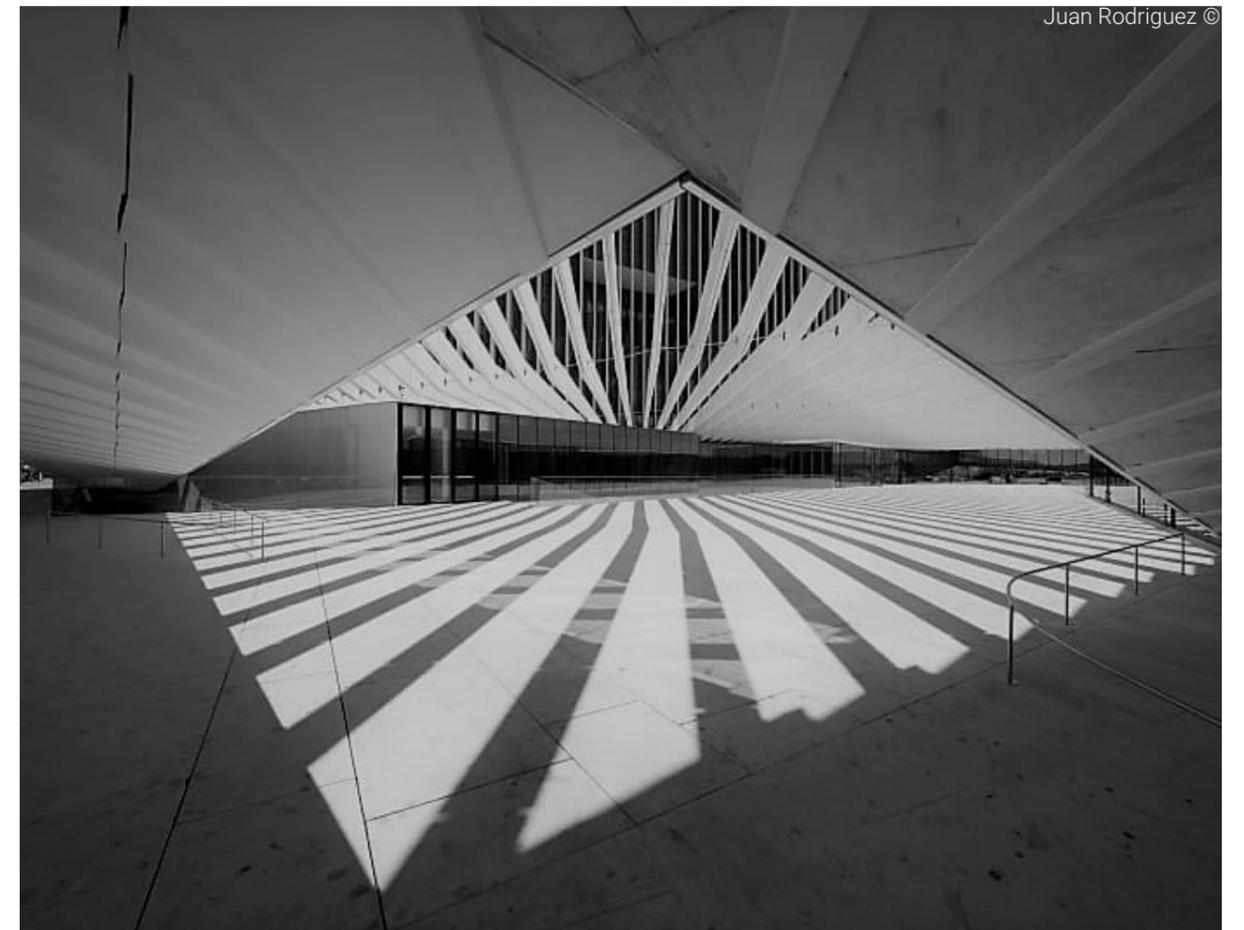
10 Sede EDP. Vista do pátio na fachada. (Juan Rodriguez, 2016. Adaptado por Francisco Quaresma, 2020)



11 Corte transversal.



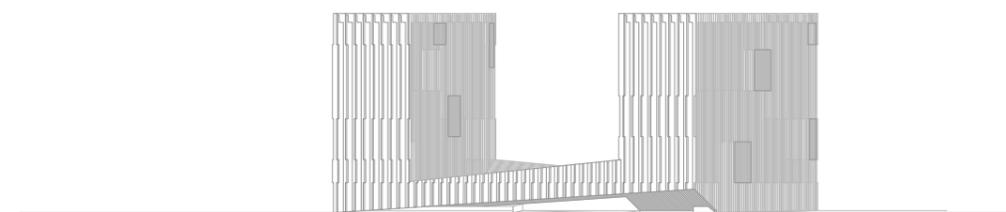
12 Sede EDP. Planta piso 0 e planta tipo.



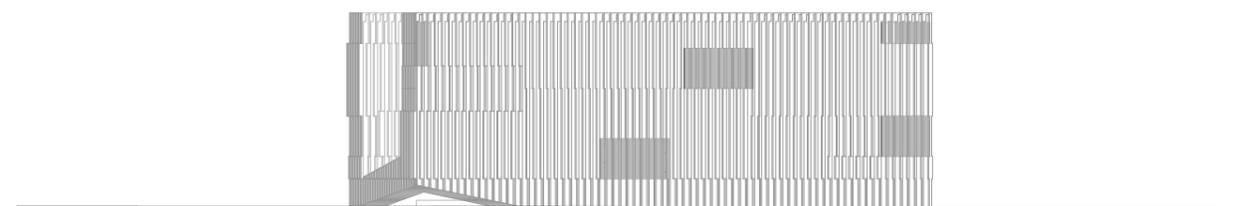
14 Vista da praça sombreada. (Juan Rodriguez, 2016)



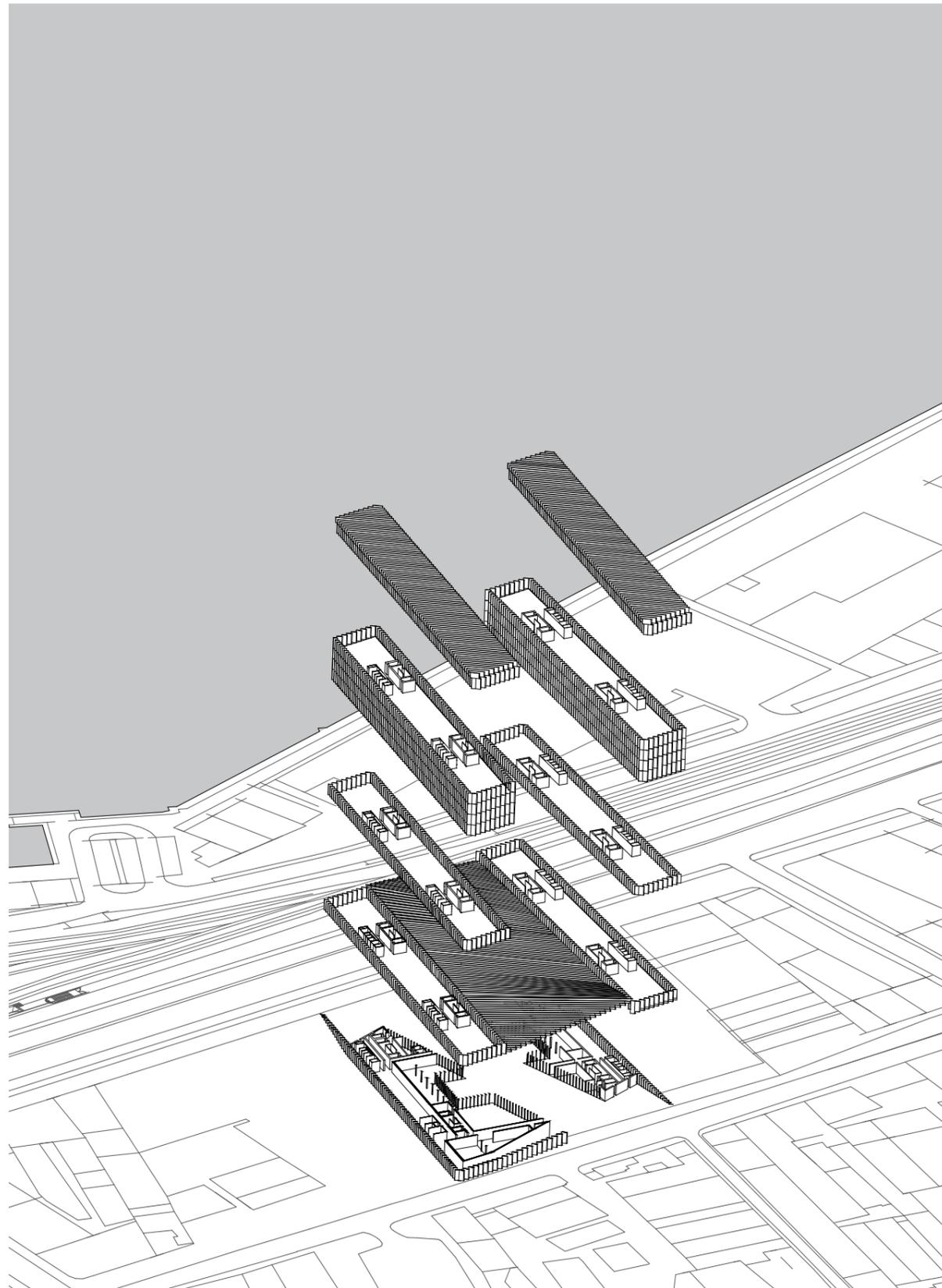
13 Sede EDP. Vista do pátio para o rio Tejo.
(Juan Rodriguez, 2016. Adaptado por Francisco Quaresma, 2020)



15 Alçado sul.



16 Alçado Nascente.



17 Sede EDP. Axonometria explodida.

O sistema estrutural encontra-se dividido entre uma base em betão armado que se situa abaixo da linha de terra e uma gaiola em estrutura metálica, na qual se integram as lâminas referidas, que ergue todo o edificado construído acima do solo (Tavares, 2015).

Neste edifício, a estrutura encontra-se na fachada, escondida pelas lâminas de sombreamento, e segurando tanto os pavimentos como os planos de vidro das fachadas, além de permitir uma organização da planta mais livre.

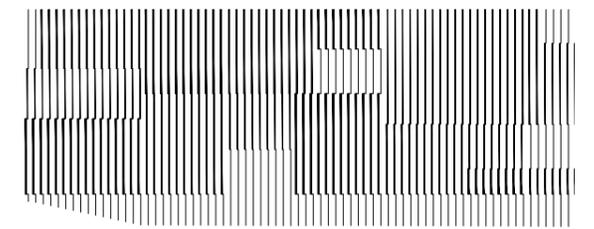
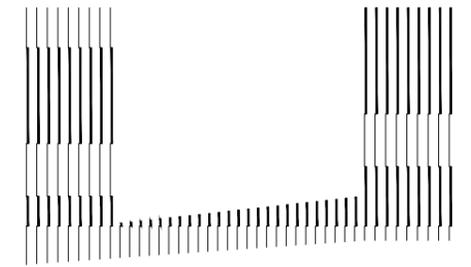
No fundo, como refere Francisco Aires Mateus, este edifício "(...) é uma espécie de esqueleto, agora é a sede da EDP, mas poderá ser transformada em habitação, hospital ou residência de idosos. Um desenho de um esqueleto que poderá no futuro suportar qualquer coisa" (Gonçalves, 2019).

Este objeto arquitetónico, pela sua imagem abstrata e conceptual, esconde na simplicidade e na funcionalidade o que é, na verdade, um sistema complexo de organização espacial, técnica e estrutural (Ibidem).

Este edifício responde enquanto programa para a sede da EDP, cria uma relação de entrosamento com a cidade, atrai pessoas, oferece espaço público e alavanca o desenvolvimento do Aterro da Boavista e da frente ribeirinha da cidade de Lisboa.

Bibliografia

- . AIRES MATEUS (2016, abril 21). *Sede EDP / Aires Mateus* [EDP Headquarters / Aires Mateus]. ArchDaily Brasil. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/785804/edp-headquarters-aires-mateus>
- . GONÇALVES, R. (realizador) (2019, novembro 24). Edifício EDP. *Atelier d'Arquitetura*. Episódio 15. [Programa de televisão]. RTP2. Disponível em: <https://www.rtp.pt/play/p5644/e440582/atelier-arquitetura>
- . MELO, M. (coord. geral), SEQUEIRA M., TOUSSAINT M. (2019). *Guia de Arquitetura Aires Mateus - Projetos Construídos Portugal*. Lisboa: A+A Books.
- . SALEMA, I., CARVALHO, R. (2015). *Aires Mateus: "O vazio é o centro da arquitetura"*. Entrevista. [5 de novembro]. Ipsilon. Disponível em: <https://www.publico.pt/2015/11/05/culturaipsilon/entrevista/aires-mateus-1713168>
- . TAVARES, A. (2015, novembro 5). Nova sede da EDP: a síntese de um enigma. *Ipsilon*. Disponível em: <https://www.publico.pt/2015/11/05/culturaipsilon/noticia/nova-sede-da-edp-a-sintese-de-um-enigma-1713176>



18 Sede EDP. Diagramas do projeto. (Aires Mateus, s.d.)



19 Sede EDP. Vista sobre a praça para o rio Tejo. (Juan Rodriguez, 2016. Adaptado por Francisco Quaresma, 2020)

“O vazio é o centro da arquitectura.”

(Aires Mateus, M. apud Salema et al, 2015)



20 Sede EDP. Vista da Rua Dom Luís I. (Juan Rodriguez, 2016)

Mestrado Integrado em Arquitectura do Iscte, Instituto Universitário de Lisboa.
Projeto Final de Arquitectura 2020-2021. Laboratório Lisboa e o Rio.
Equipa: Coordenação: Teresa Madeira da Silva. Orientadores: Teresa Madeira da Silva, Caterina Di Giovanni, Pedro Marques Alves.
Estudantes: Bernardo Custódio, Carolina Alves da Silva, David Carvalho, Duarte Almeida, Francisco Quaresma, Joana Marques,
Julia Shtefura, Luís Filipe Ribeiro, Mariana Rosa, Milton Perry, Nuno Almeida, Nuno Bernardes, Rodrigo Oliveira, Vilma Nico Ferreira.
Departamento de Arquitectura e Urbanismo, CRIA-Iscte, DINÂMIA'CET-Iscte.

06

INTERFACE DO CAIS DO SODRÉ

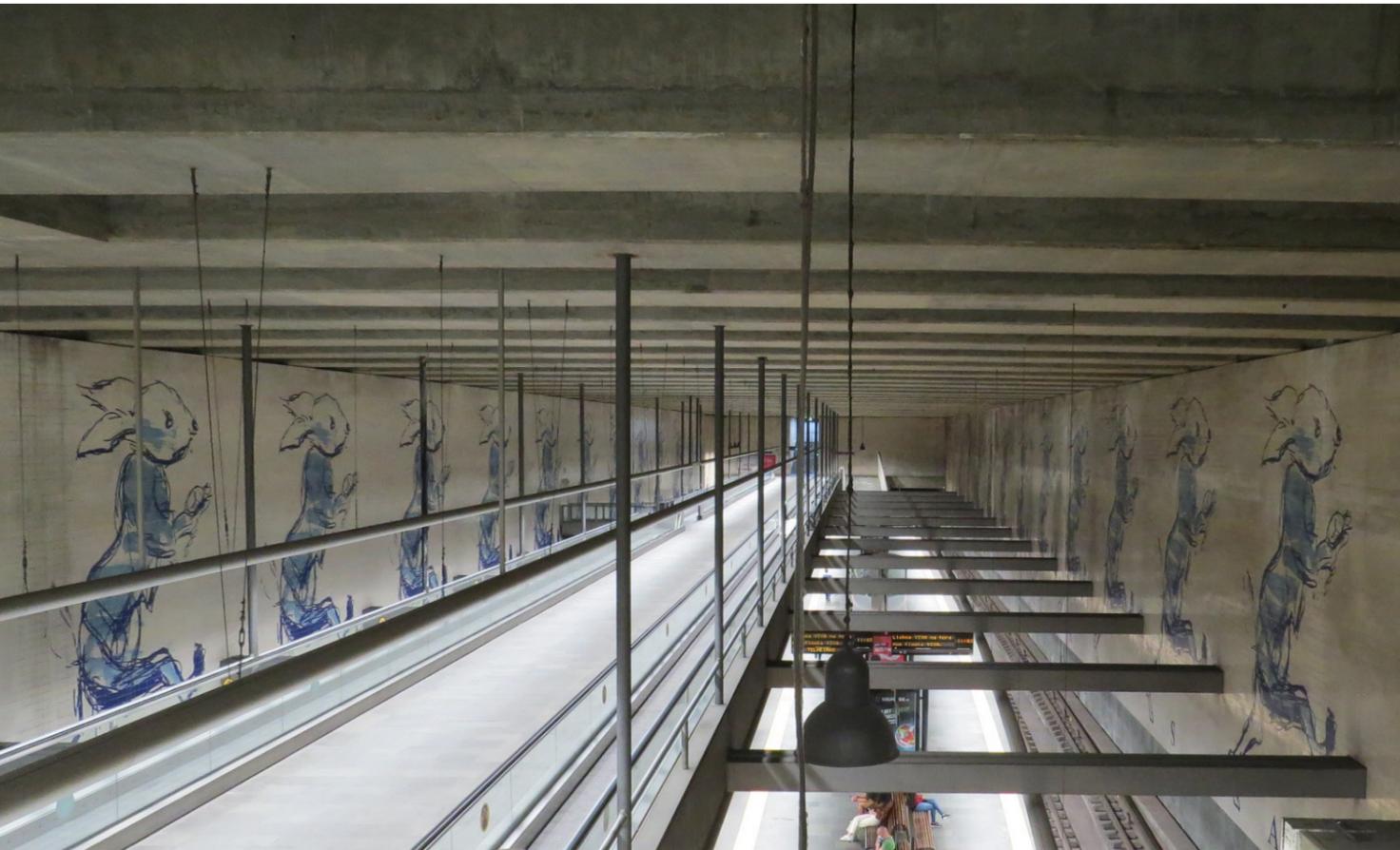
PEDRO VIANA BOTELHO + NUNO TEOTÓNIO PEREIRA ARQUITECTOS

38° 42' 21,844" N | 9° 8' 38,488" W

06

INTERFACE DO CAIS DO SODRÉ

PEDRO VIANA BOTELHO + NUNO TEOTÓNIO PEREIRA ARQUITECTOS



01 Interface do Cais do Sodré. (Teresa Madeira da Silva, 2020).

A recente intervenção no Interface do Cais do Sodré decorre de um projecto de reabilitação da antiga estação de comboios projetada pelo arquiteto Porfírio Pardal Monteiro, e extensão das valências do conjunto incluindo as redes de metro, de barco e de autocarro, assim como, uma área comercial e de serviços. Hoje o complexo é uma estação intermodal incorporando as redes de comboio, metro, barco e autocarro.

Segundo os arquitetos da recente intervenção, o projeto "foi a resposta a uma série de imagens relacionadas com o local (...) e à necessidade de identificação do Cais do Sodré a uma unidade indivisível" (AAVV. (s.d.). Espólio de Nuno Teotónio Pereira).

Por outro lado, procurou-se a interligação de uma maneira harmoniosa do tráfego oferecendo ao público em geral uma estrutura que permitisse a fruição e a utilização em pleno, do local. Um dos problemas do Cais do Sodré, é a conjugação dos vários tipos de tráfego decorrente da necessidade de utilizar um ou mais meios de transportes. Todas as valências incluídas no projeto estão articuladas de forma singular procurando a "dignificação do espaço público" (Tostões, (coord.) 2004, p. 228).

ARQUITETO

Pedro Viana Botelho e
Nuno Teotónio Pereira Arquitectos

CLIENTE/PROMOTOR

Metropolitano de Lisboa (EP)

EQUIPA

1993 - 1997
Carlos Reis e Luís Borges da Gama;
1998 - 2004
Luís Borges da Gama, Sotero Ferreira, Francisco Eloy, Maria do Rosário Beija e Sara Eloy
Artistas Plásticos: António Dacosta, Pedro Morais e Irene Buarque

DATA DO PROJETO

1993, 1995 - 1997, 1998 - 2004

DATA DE CONSTRUÇÃO

2009

LOCALIZAÇÃO

Cais do Sodré, Praça Duque da Terceira, Lisboa

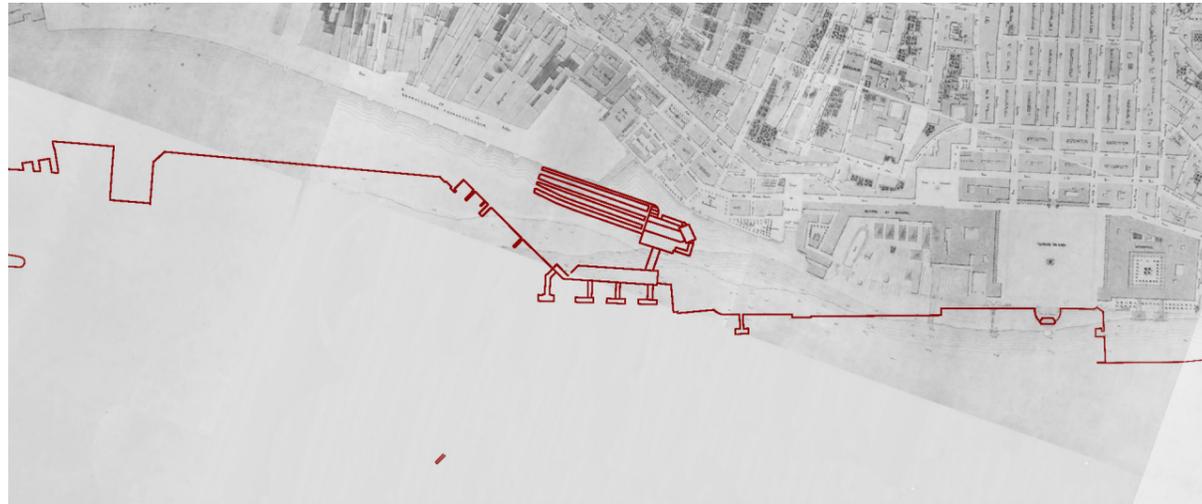
ÁREA DE CONSTRUÇÃO

52 145 m²

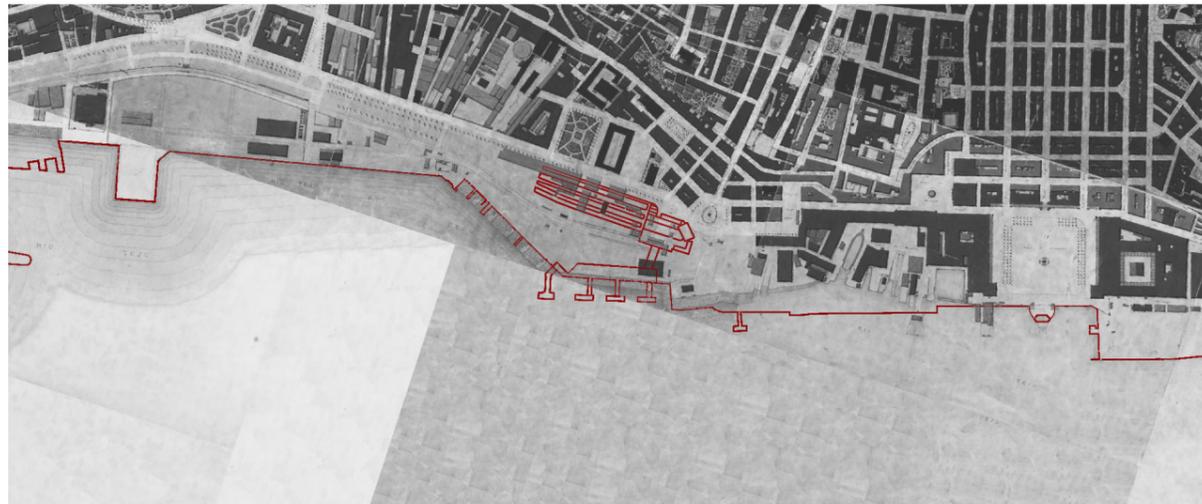
PRÉMIOS

Prémio Valmor de 2008
Monumento de Interesse Público (2012)





02 1856-58. Adaptado de Carta Topográfica de Lisboa. Filipe Folque. (2020).



03 1904-11. Adaptado de Levantamento da Cidade de Lisboa. Silva Pinto (2020).



04 Cerca de 1980. Adaptado do Levantamento de Lisboa. CML (2020).

Na planta de Filipe Folque de 1856-58, não era visível o aterro onde hoje existe o Interface do Cais do Sodré. Até então o atual local onde está inserido o edifício era dominado pelo rio, pela praia da Boa Vista e pelos boqueirões onde atracavam as embarcações. Foram estes "lamaçal e vazadouro que potenciavam a existência de águas estagnadas insalubres e mosquitos portadores de febre amarela" (Martins, 1995, p. 325), tornando até à construção do aterro, este local um foco de doenças. Para combater estas questões higienistas e também infraestruturais, com base num estudo para o Porto de Lisboa, é elaborado o aterro e a primitiva constituição do perfil da então nomeada Rua de 24 de Julho, ampla e com uma linha de árvores. Apesar disso, mantem-se as estruturas dos quarteirões e a Rua da Boavista como o eixo estruturante.

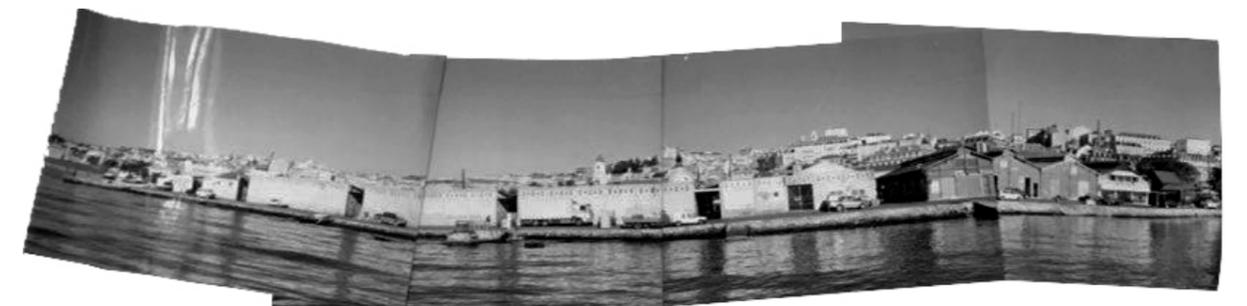
Na planta de 1911, de Silva Pinto, podemos ver que, com a construção do Porto de Lisboa, esta zona já contemplava a construção de um porto fechado, contendo uma linha de caminho de ferro e a construção de uma doca marinha. Foi também executado um conjunto de "outras operações urbanas com o objectivo de melhorar o acesso interno e reordenar os longos quarteirões entre a Rua da Boavista e a Rua 24 de Julho, aproximando a dimensão dos quarteirões daquela que pautava o crescimento da cidade para norte através do seu rasgamento com uma rua medianeira longitudinal ao Tejo - a Rua Vasco da Gama, actual Rua D. Luís I (...)" (Proença, 2014, p. 186).



05 Vista sobre a antiga Estação do Cais do Sodré, a Praça Duque de Terceira e a Avenida 24 de julho, no ano de inauguração da estação. (Judah Benoliel, 1928. Adaptado por Duarte Almeida, 2020).



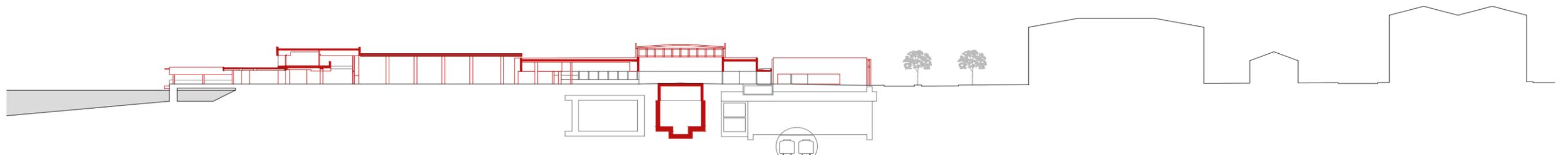
06 Vista aérea da antiga estação do Cais do Sodré. (Arquivo Nuno Teotónio Pereira Arquitectos. Adaptado por Duarte Almeida, 2020).



07 Vista do rio do atual sítio do cais fluvial. (Arquivo Nuno Teotónio Pereira Arquitectos. Adaptado por Duarte Almeida, 2020).



08 Planta de implantação



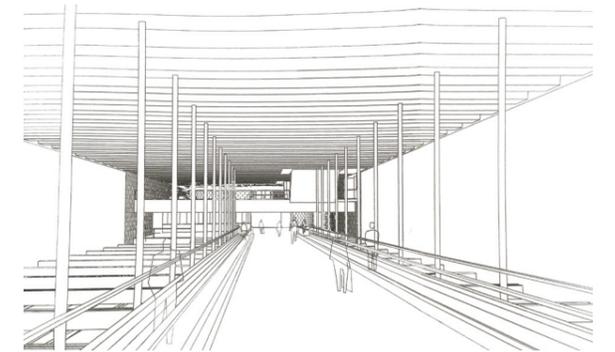
09 Corte Longitudinal

Ainda no final do século XIX deu-se o primeiro lanço da Linha de Cascais (1889). Até então a ligação ao Cais do Sodré fazia-se por via fluvial. No ano de 1895, a linha férrea foi prolongada até à, então, modesta estação do Cais do Sodré. Na planta de 1940, já é visível a malha urbana do Aterro do Boavista, intacta até aos dias de hoje com perfilamento da Rua D. Luís I concluído, bem como o redimensionamento dos quarteirões.

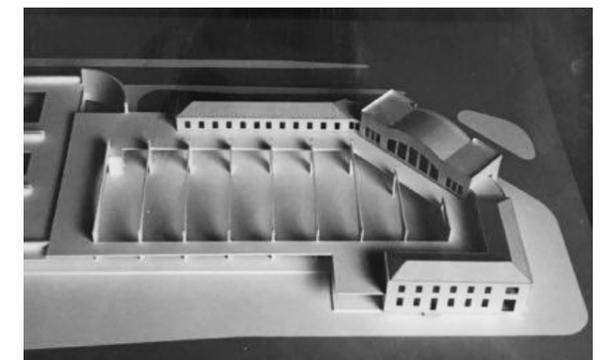
É também visível a nova estação projetada pelo arquiteto Porfírio P. Monteiro (1928), com uma volumetria monumental, reforçando o seu estatuto de linha turística.

O projeto dos arquitetos Pedro Botelho e Nuno Teotónio Pereira, teve como objetivo a criação de uma estação intermodal no sítio do Cais do Sodré, de forma a criar uma nova polaridade na cidade de Lisboa com ligação às suas periferias (Cacilhas, Barreiro, Trafaria e Cascais).

A nível funcional e programático este complexo de transportes é composto por dois volumes: um a Sul, com a estação fluvial e, outro a Norte, com a estação de metro e de comboio. Como ponto fulcral encontra-se a "praça coberta, pensada como gerador espacial. Este núcleo central da interface (...), procura valorizar a antiga estação de Pardal Monteiro, mantendo-a como a entrada principal e ordenando os percursos a partir daí. A ligação entre o barco e o metro foi pensada com circuitos de modo a revitalizar a antiga estação, conduzindo as pessoas para esse átrio central". (Tostões, (coord.) 2004, p. 228).



10 Perspetiva da plataforma suspensa que liga ao cais do metro (Arquivo Nuno Teotónio Pereira Arquitectos. Adaptado por Duarte Almeida, 2020).



11 Proposta em maquete. (Arquivo Nuno Teotónio Pereira Arquitectos. Adaptado por Duarte Almeida, 2020).



12 Construção do cais da CP. (Metaloviana - Metalúrgia de Viana, S.A. Adaptado por Duarte Almeida, 2020).

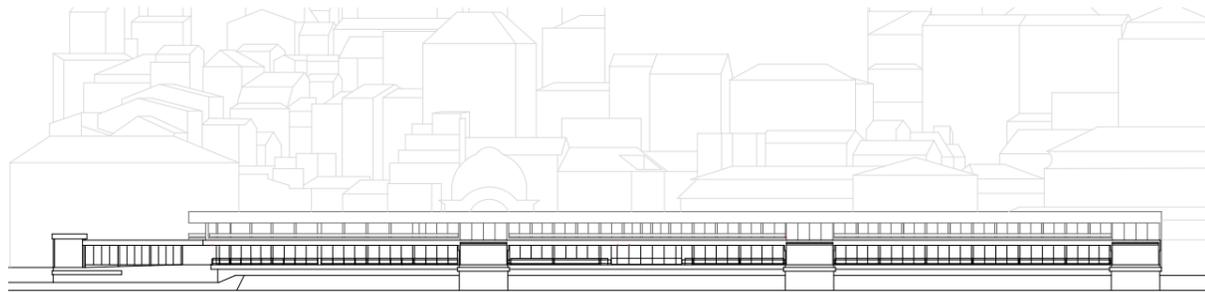
A partir do centro da praça acede-se ao metro. O cais do metro encontra-se no piso -3. Este apresenta-se numa nave de grandes dimensões, a mais extensa da rede do Metropolitano de Lisboa (224x23x12m) na altura intitulada por Gonçalo Byrne como "a distinção de uma caverna tectónica" (Byrne in Tostões (co-ord.) 2004, p. 228), e dispõe de um cais lateral de chegada e um cais central de partida dos passageiros. A estação inclui dois extensos painéis de azulejo ao longo do cais e a toda a altura da nave reproduzindo um "coelho em corrida" segundo o desenho de António da Costa e arranjo de Pedro Morais. (Tostões (coord.) 2004, p. 228).

No piso -2, no mesmo alinhamento da linha do metro situa-se uma extensa plataforma suspensa nas laterais, da qual, duas passadeiras rolantes con-

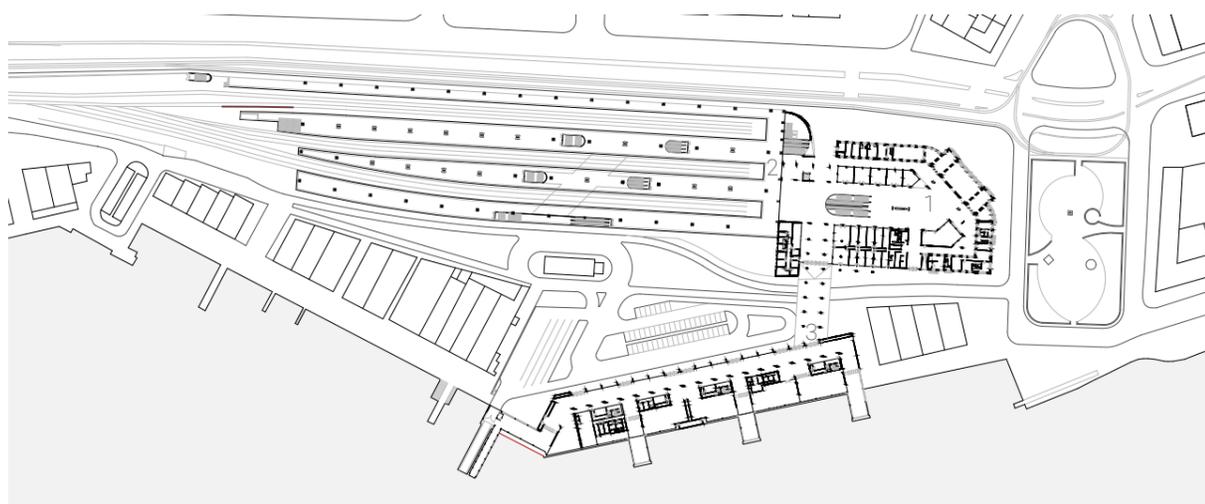
tribuem para o descongestionamento de todo o tráfego das pessoas que entram e saem do cais do metro.

A estação de comboio tal como a estação de metro tem acesso a partir da praça. Em cada cais, emergem acessos verticais. Estes conectam-se todos num corredor diagonal no piso -1, por onde se dá a saída dos passageiros que se deslocam do comboio para o metro.

A estação fluvial, por sua vez, intensifica a relação com o rio e com a outra margem, através da fluidez de movimentos, vistas desafogadas e flexibilidade. No piso térreo os espaços são organizados em função de cinco volumes de formas paralelepípedicas. No seu interior encontram-se os acessos verticais, instalações sanitárias e bilheteiras. No exterior destes volumes, a Norte, desenvolve-se uma grande nave de circulação.



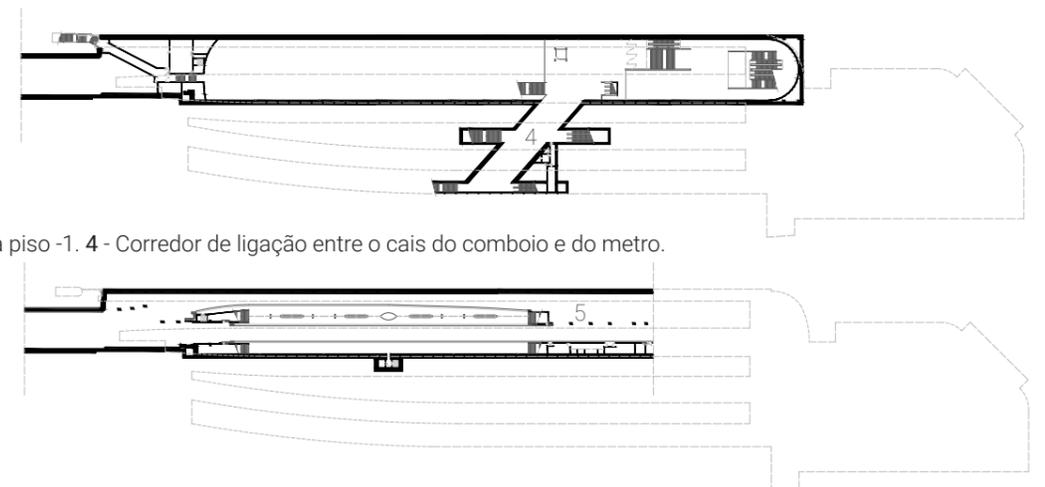
13 Alçado Sul



14 Planta de rés-do-chão. 1- Praça coberta, 2 - Cais do comboio, 3 - Estação fluvial.

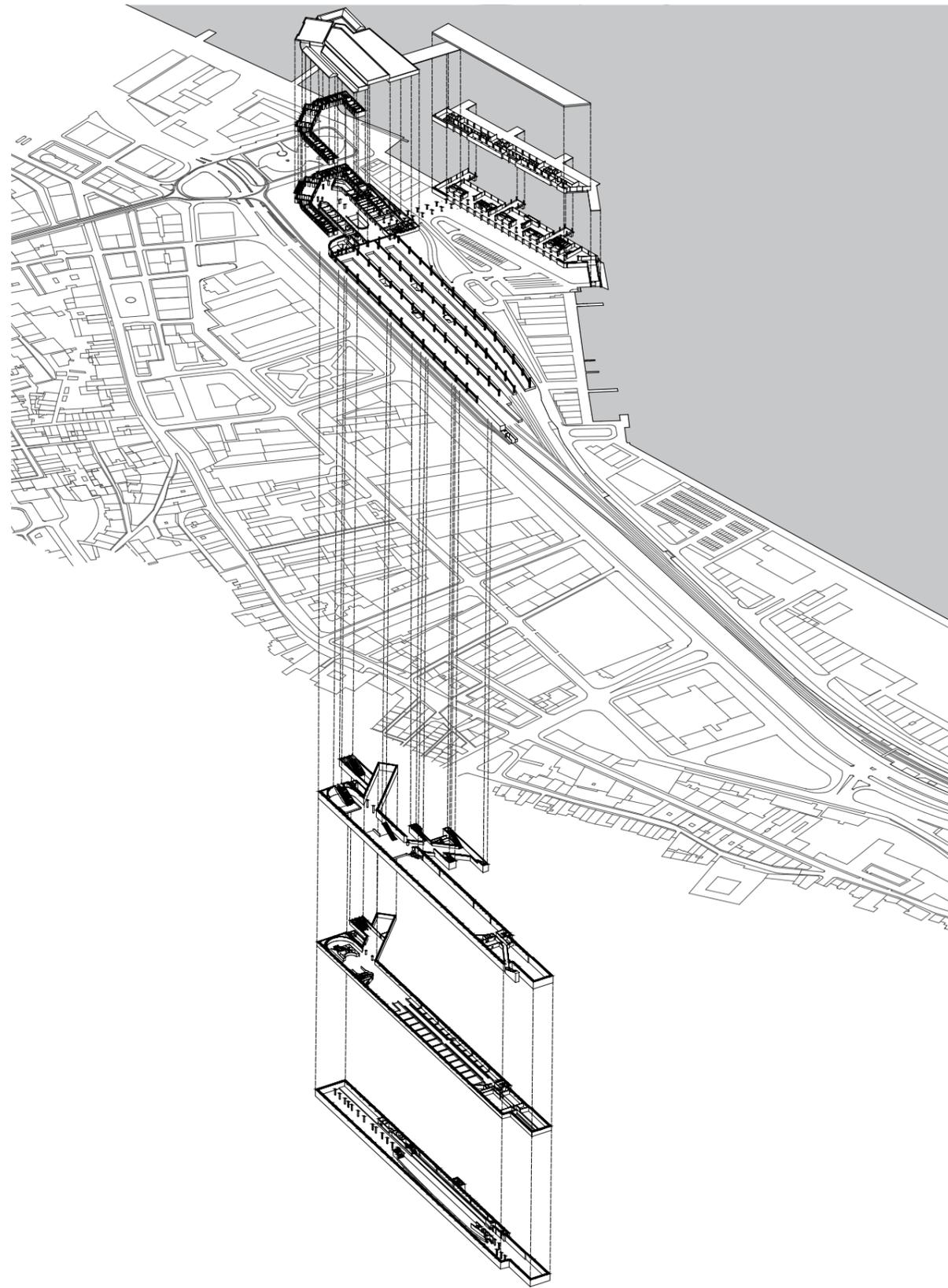


15 Escadaria central da praça (Catarina Botelho, 2012).



16 Planta piso -1. 4 - Corredor de ligação entre o cais do comboio e do metro.

17 Planta piso -3. 5 - Cais do metro.



18 Axonometria

Do lado do rio situam-se as versas salas de espera dos passageiros. No piso 1 dá-se um recuo do volume face ao rio. É aqui que se encontra a área administrativa da empresa concessionária, a Transtejo. Esta área desenvolve-se a partir de uma extensa galeria central que distribui para os vários espaços. Esta organização permitiu criar jogos volumétricos e mezaninos com vista sobre a grande nave e sobre as salas de espera.

A intervenção termina no exterior "com a reconstituição do cais entendido como espaço de uso coletivo e de lazer gozando da proximidade com o rio. O molhe foi reposto com a extremidade emergindo da água e com uma série escultórica de ilhas-arquipélagos concebidas por Irene Buarque, utilizando pedras especialmente escolhidas e trabalhadas para serem utilizadas como mobiliário urbano." (Tostões (coord.) 2004, p. 228).

Bibliografia:

- . AAVV. (s.d.). *Espólio de Nuno Teotónio Pereira*. Arquivo do Forte de Sacavém, CML.
- . CARITA, H. (1999). *Lisboa Manuelina e a formação de modelos urbanísticos da época moderna (1495-1521)*. Lisboa: Livros Horizonte.
- . COSTA, J. P. (2007). *La ribera entre projectos. Formación y Transformación del Territorio Portuario, a Partir Del Caso De Lisboa*. [Tese de Doutoramento em Urbanismo]. Universitat Politècnica de Catalunya. Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori. Barcelona.
- . MARTINS, M. G. (1995). "Lisboa Ribeirinha. Principais factores de modelação espacial." *Actas das Sessões do I Colóquio Temático. O Município de Lisboa e a Dinâmica Urbana (séculos XVI-XIX)*. Lisboa: Padrão dos Descobrimentos. CML. 8 a 11 de março.
- . MEXIA, J. (Realizador), (2004, novembro 25). *Nuno Teotónio Pereira. Série Entre Nós* [Entrevista]. Lisboa: RTP Arquivos. Disponível em: <https://arquivos.rtp.pt/conteudos/nuno-teotonio-pereira-4/>
- . PROENÇA, S. B. (2014). *A diversidade da rua na cidade de Lisboa: Morfologia e morfogénese*. (Tese de doutoramento). FAUL, Lisboa.
- . TOSTÕES, A. (coord.) (2004). *Complexo Intermodal do Cais do Sodré*. In *Arquitetura e Cidadania Atelier Nuno Teotónio Pereira*, pp.228-236. Lisboa: Quimera Editores, Lda.
- . VIEIRA DA SILVA, A. [1900] (1987). *As Muralhas da Ribeira de Lisboa*. vol. II. Lisboa: CML.

Arquivo do Forte de Sacavém, CML

fig. 12 Construção do cais da CP. Fonte: <https://metalovia.na.pt/projeto-detalle?pais=todos&id=29>.

fig. 15 Escadaria central da praça. Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/Pedro_Botelho#/media/Ficheiro:Estacao_cais_do_sodre%C3%A9_c_8_botelho.jpg.

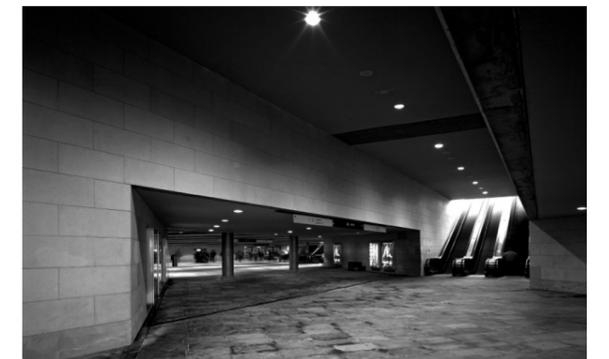
fig. 19 Plataforma suspensa de acesso ao cais do metro. Fonte: <https://lisboasecreta.co/cinema-no-metro-do-cais-do-sodre/>.

fig. 20 Ligação entre cais do comboio e o cais do metro. Fonte: <http://www.habitarportugal.org/pt/projecto/interface-do-cais-do-sodre-1-fase-estacao-do-metro-e-cais-da-refer/>.

fig. 21 | 22 Cais de embarque do cais fluvial. Exterior do cais fluvial respetivamente. Fonte: <http://odominiodocubo.blogspot.com/2016/08/cais-casa.html>.



19 Plataforma suspensa de acesso ao cais do metro. (Ingolf. adaptado por Duarte Almeida, 2020).



20 Ligação entre cais do comboio e o cais do metro. (AML. Adaptado por Duarte Almeida, 2020).



21 Cais de embarque do cais fluvial. (Tiago A. Miranda. Adaptado por Duarte Almeida, 2020).

“O coração da interface, que é dentro da antiga estação de comboios (...) é uma espécie de um pequeno centro comercial e serviços, onde convergem as pessoas que usam os vários modos de transporte”.

(Nuno Teotónio Pereira in Mexia, 2004).



22 Exterior do cais fluvial (Tiago A. Miranda. Adaptado por Duarte Almeida, 2020).

07

RIBEIRA DAS NAUS

JOÃO GOMES DA SILVA/GLOBAL, JOÃO NUNES E CARLOS RIBAS/PROAP

38°42'22.07"N, 9°8'22.21"W

07

RIBEIRA DAS NAUS

JOÃO GOMES DA SILVA/GLOBAL, JOÃO NUNES E CARLOS RIBAS/PROAP

ARQUITETOS

João Gomes da Silva/Global,
João Nunes e Carlos Ribas/PROAP

CLIENTE/PROMOTOR

Sociedade Frente Tejo, SA

EQUIPA

Global Arquitetura Paisagista Lda:
Miguel Domingues (coord.), Pedro Gusmão,
Filipa Serra, Leonor Cardoso, Susana Frazão,
Armando Ferreira, Catarina Raposo.
PROAP Estudos e Projetos de Arquitetura
Paisagista Lda: Ana Marques,
Miguel Coelho de Sousa,
Magda Gonçalves, Mafalda Silva,
Helena Palma, Iñaki Zoilo, Bernardo Faria,
Nuno Jacinto, Sílvia Basílio, Andrea Battocchi,
Ana Margarida Henriques.

DATA DO PROJETO

2009-2015

LOCALIZAÇÃO

Ribeira das Naus, Lisboa

ÁREA DE IMPLANTAÇÃO

62 500 m²



01 Ribeira das Naus. Vista Geral (Caterina Di Giovanni, 2020).

O Tejo foi desde sempre um valor para Lisboa, a cidade cresce aos seus pés e abre-se ao mundo. Na Lisboa dos descobrimentos, chegam à Ribeira das Naus as influências das rotas marítimas e o Tejo passa a fazer a ligação de mares e oceanos. A frente ribeirinha enche-se de azafama com o embarque e desembarque de mercadorias e a criação de estruturas de construção naval. A cartografia antes do terramoto tem as marcas da nova casa da Índia e do palácio Corte-real, mas também os pontões e os barcos em reparação, os cais e as amarras (Estácio dos Reis, 1988).

Após o terramoto de 1755 são reforçadas as estruturas de construção naval e os arquitetos pombalinos recuperam o cais da caldeira ou "caldeirinha", agora com uma estrutura retangular e delimitada com pedra de lioz material da região por excelência, tomando forma uma nova estrutura: a doca seca, um destacado poço revestido a lioz e rematado com uma comporta que permitia a entrada dos barcos e o escoamento da água. (CML, 2013).

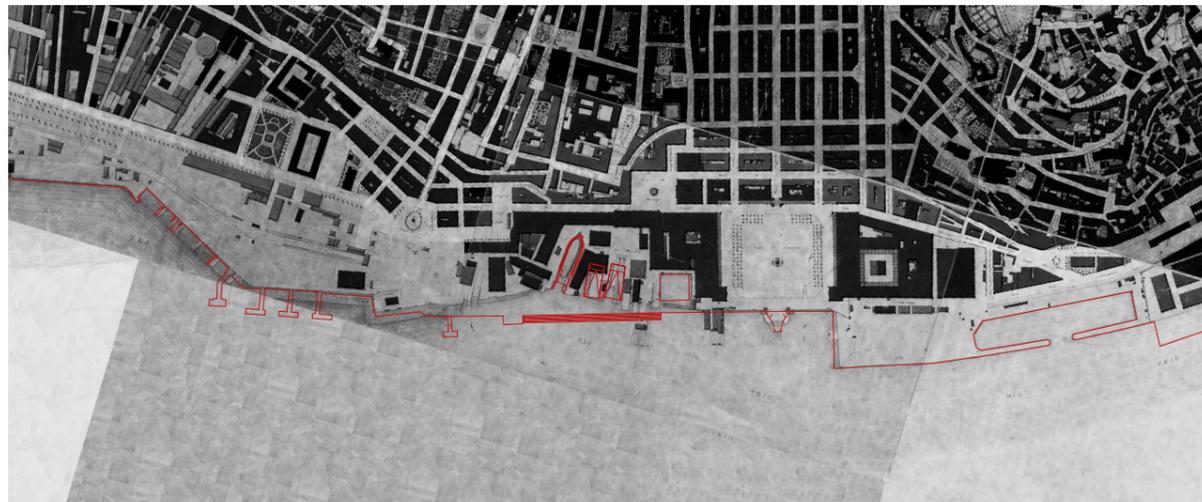
A Ribeira das Naus ganhou lugar cimeiro na vida da cidade, tornando-se o lugar da experiência, do conhecimento e da descoberta.

Em 1939 a história da Ribeira das Naus sofreu uma mudança de rumo radical, com a pressão dos automóveis, estes, donos da cidade, decidiram enterrar a memória de





02 1856-58. Adaptado de Carta Topográfica da Lisboa. Filipe Folque (2020).



03 1904-11. Adaptado de Levantamento da Planta de Lisboa. Silva Pinto (2020).



04 Cerca de 1980. Adptado do Levantamento de Lisboa. CML (2020).

património de séculos e abrir quatro movimentadas faixas em frente a praça do comércio. Tornando a zona das docas um terreiro fechado para estacionamento. (Estácio dos Reis, 1988).

Junto ao rio, apenas restava uma pequena faixa longitudinal arborizada, criando-se assim nesta metade de século XX, uma cidade virada de costas para o Tejo.

Recentemente, surge a oportunidade de recuperar a memória da Ribeira das Naus e desenterrar o património, devolvendo-o à cidade, mas sobretudo, Lisboa ganha a oportunidade de orgulhosamente olhar novamente o Tejo.

Ao longo dos tempos a cidade foi ganhando terreno ao rio, sobre a antiga praia foram-se construindo sucessivos aterros abrindo caminhos para barcos de maior costado, o recente projeto (Global e PROAP) parte do atual edificado transformando-o num grande jardim onde a história do local e os vestígios arqueológicos têm lugar de destaque, desde logo desenterrando a doca seca e o cais da caldeirinha, recuperando as antigas rampas de varadouro e transformando-as em rampas relvadas dedicadas a fruição de quem por ali passa (Global Arquitectura Paisagista, 2020).

A nova Ribeira das Naus deixa a céu aberto parte das infraestruturas enterradas do palácio Corte-real demolido com o terramoto.

"A Ribeira das Naus é um espaço mítico na identidade nacional e local, em parte produzido pelo imaginário coletivo, em parte pela cultura oficial. O mito está enraizado no estaleiro que de facto operava neste local, e que tinha produzido mais de um século de embarcações de vários tipos".

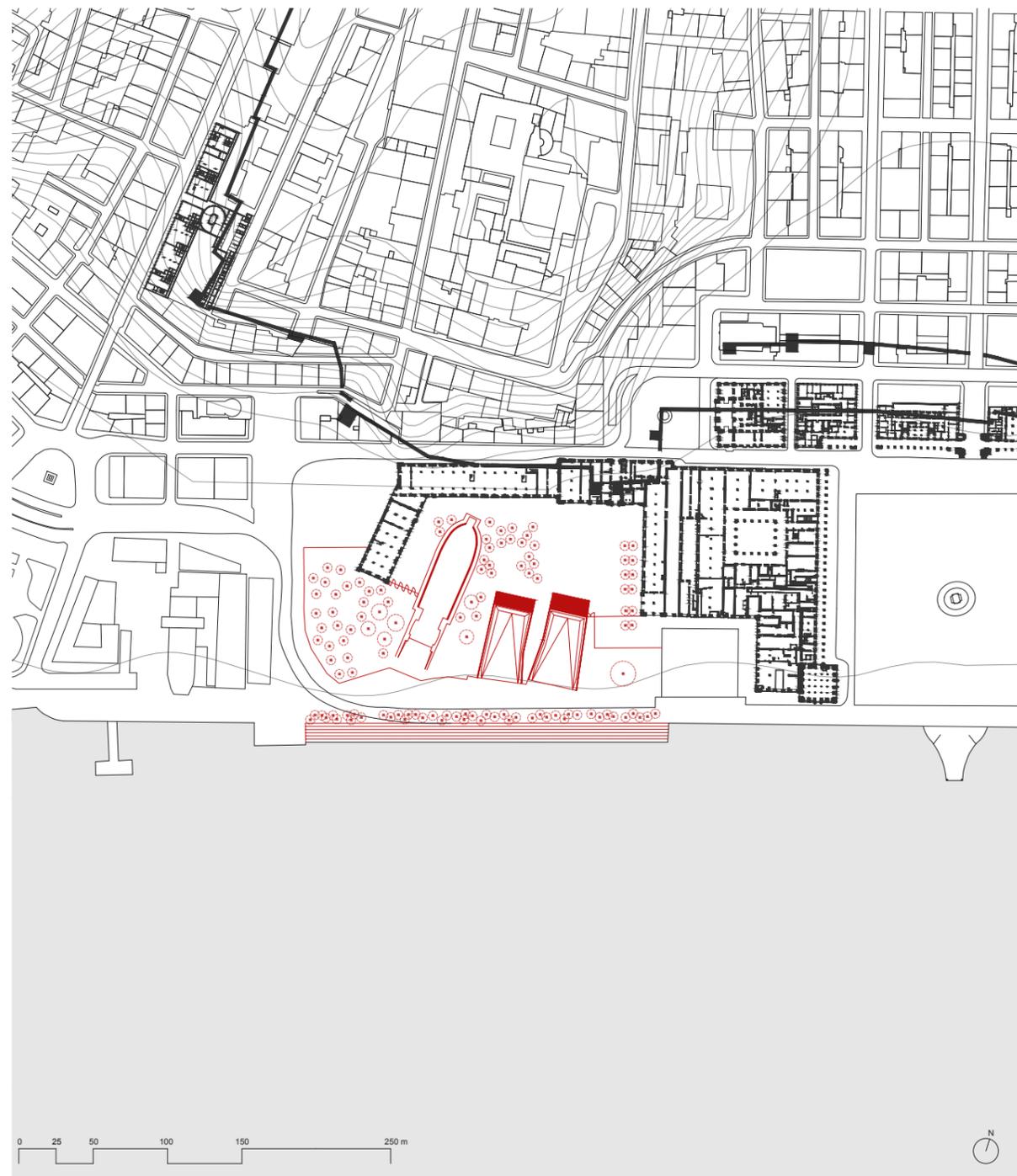
Este projeto, mantém a matriz com a utilização de pedras tradicionais e plantação de espécies arbóreas que fazem parte da história do local. A antiga praia é agora transformada numa escadaria que permite um subtil e informal contacto com o rio, e que cria uma espécie de anfiteatro e que tem como palco aberto o estuário e a margem sul do Tejo.



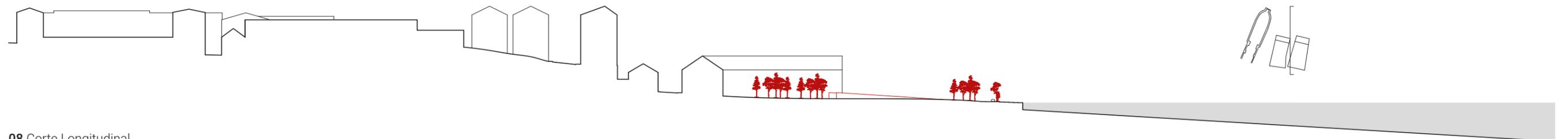
05 Ribeira das Naus, Cais da Caldeirinha (Eduardo Portugal, 1939).



06 Vista área da Avenida Ribeira das Naus (Poente) (Autor desconhecido, 1952).



07 Planta de Implantação.



08 Corte Longitudinal.

Requalificada, a frente ribeirinha entre a zona poente do Terreiro do Paço e o Cais do Sodré, a Avenida Ribeira das Naus, oferece agora um largo passeio ribeirinho para os peões e uma nova via rodoviária. (CML, 2015).

Este é o resultado dos trabalhos de avanço da margem de um projeto que proporciona um espaço verde e espelho de água na antiga Doca da Caldeirinha.

"A arquitetura deste espaço consiste então, na contraposição de elementos fósseis com elementos contemporâneos, com o duplo sentido de revelação dos diversos tempos do mesmo lugar (cultura do espaço da cidade) e de ação na utilização do espaço público (circulação, permanência, contemplação, infraestrutura)."(PRO-AP, 2020).

As obras permitiram devolver ao público esta Doca, uma estrutura que remonta a 1500 e que está hoje coberta de água, podendo ser atravessada através de um passadiço em madeira, assim como a Doca Seca onde desde o século XVII eram recuperadas embarcações.

Esta nova Avenida Ribeira das Naus permite uma renovada ligação viária, pedonal e ciclovia entre o Terreiro do Paço e o Largo do Corpo Santo / Cais do Sodré e a fruição de um novo jardim público e de um percurso pedonal ao longo da margem. Este percurso inclui zonas de estadia e larga escadaria em plano descendente até ao rio, recriando a praia existente antes do terramoto, com infraestruturas requalificadas.

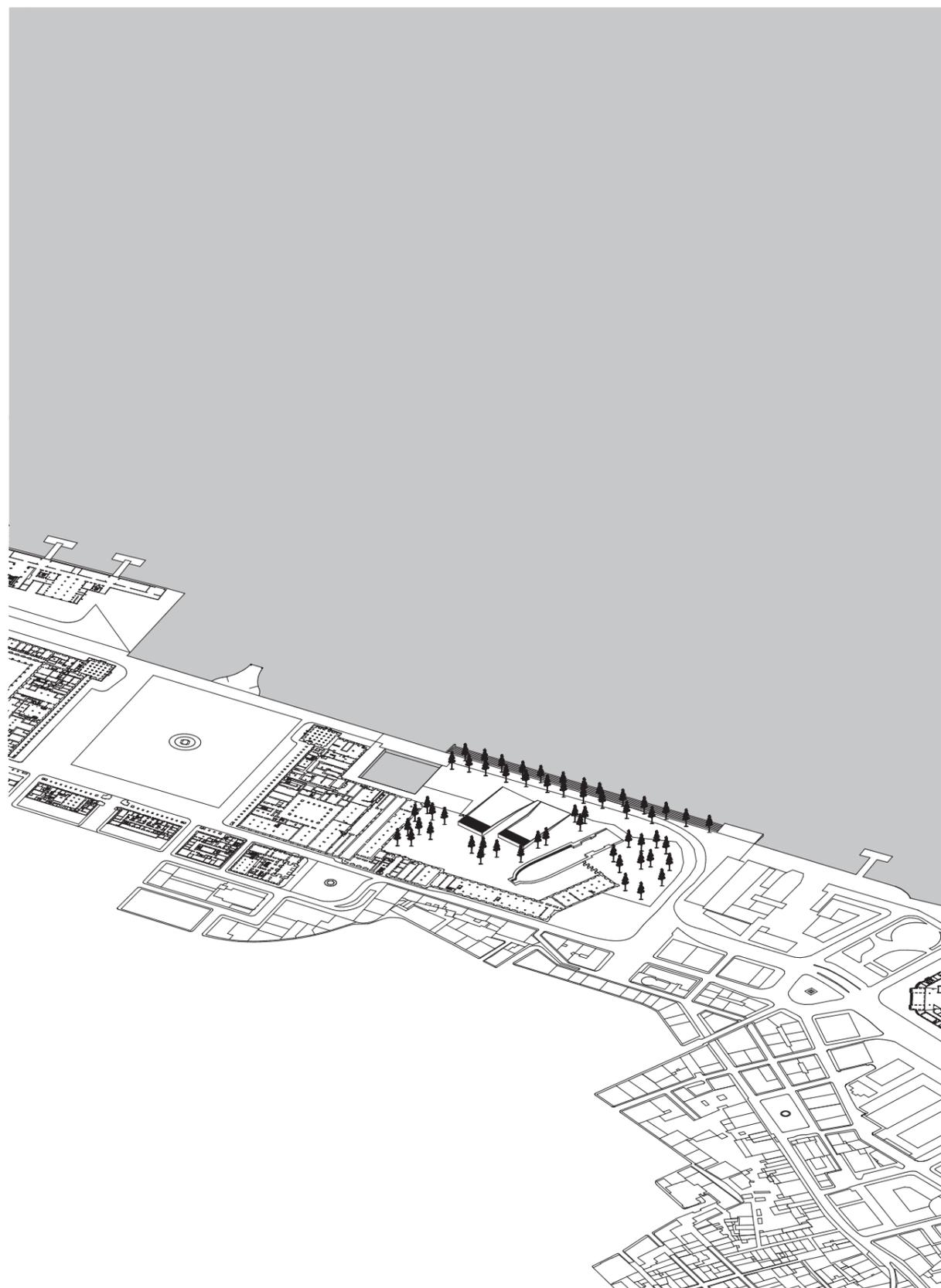
A intervenção englobou, pois, a requalificação das infraestruturas enterradas e o avanço da margem, criando uma nova avenida ribeirinha e uma escadaria que é como que a nova praia urbana da cidade.



09 Vista do espaço verde (Miguel Manso, 2014).



10 Doca da Caldeira (Caterina Di Giovanni, 2020).



11 Axonometria.

Sobre a relação com o rio, os autores referem que o limite original da linha costeira é implementado e materializado por uma extensa superfície negra e basáltica que significa o aumento da superfície da margem.

Ao atingir o alinhamento marginal, os declives deslizam suavemente como uma praia artificial contida pelos dois pontões.

Um, no lado leste, estende a parede lateral da Doca do Arsenal, enquanto o outro, a oeste, estende o espaço vazio da praça do Corpo Santo, determinando por oposição do conjunto de alinhamentos de árvores que se estendem ao longo do rio.

"Nesta superfície negra que nos absorve, corre o tráfego de veículos, bicicletas e peões, separados por sinais de pedra ou madeira que definem direções, passagens, ou superfícies partilhadas" (PROAP, 2020).

Esta nova intervenção proporciona então uma nova centralidade, fazendo deste, um local informal sem barreiras nem amarras, tornando um jardim aberto à cidade de Lisboa.



12 Ribeira das Naus (Rolando Volzone, s.d.).

Bibliografia

- . AAVV. (2020, janeiro 12). Atelier d'Arquitetura. *Espaço Público II*, ep.22. [Arquivo vídeo Documentário]. RTP 2 Disponível em <https://www.rtp.pt/play/p5644/e449739/atelier-arquitetura>
- . CAETANO, C. (2004). *A ribeira de Lisboa na época da expansão portuguesa (séculos XV a XVIII)*. Lisboa: Pandora.
- . CML (2015). Ribeira das Naus. Disponível em: <https://informacoeseeservicos.lisboa.pt/contactos/diretorio-da-cidade/ribeira-das-naus>
- . ESTÁCIO DOS REIS, A. (1988). *O Dique da Ribeira das Naus*. Lisboa: Academia da Marinha.
- . GLOBAL ARQUITETURA PAISAGISTA Lda (s.d.). "Ribeira das Naus" riverfront public space | Lisbon | Portugal. Disponível em: <http://www.gap.pt/ribeira.html>
- . GOMES da SILVA, J. (2015, julho 19). *Lisboa já descobriu o Tejo?* [A. Prado Coelho, entrevista]. Ípsilon. Disponível em: <https://www.publico.pt/2015/07/19/culturaipilon/noticia/lisboa-ja-descobriu-o-tejo-1702279>
- . NUNES, J. (2017, abril 27). *Palestra: Arquitetura e Paisagem. Departamento de Arquitetura e Urbanismo*. PUC-Rio [Arquivo de vídeo]. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=HiyU1W1XfWw>
- . PROAP (s.d.). *Ribeira da Naus Riverfront Public Space*. Requalificação do espaço público da Ribeira das Naus. Disponível em: <http://www.proap.pt/project/ribeira-das-naus-riverfront-public-space/>



13 Vista geral da Doca da Caldeirinha e edifício do Ministério (Luís Filipe Correia, 2018).

“Imaginamos que agora poderíamos descer no rio, ou mesmo caminhar na praia, as marés revelam ciclicamente, até subir as escadas entre as colunas, e de repente encontrar a monumental praça da Praça do Comércio com o seu Castelo erguido contra o céu.”

(Global Arquitetura Paisagista, s.d.)



14 Ribeira das Naus. Vista para o rio Tejo (Stefano Serventi, s.d.)

Mestrado Integrado em Arquitetura do Iscte, Instituto Universitário de Lisboa.
Projeto Final de Arquitetura 2020-2021. Laboratório Lisboa e o Rio.
Equipa: Coordenação: Teresa Madeira da Silva. Orientadores: Teresa Madeira da Silva, Caterina Di Giovanni, Pedro Marques Alves.
Estudantes: Bernardo Custódio, Carolina Alves da Silva, David Carvalho, Duarte Almeida, Francisco Quaresma, Joana Marques,
Julia Shtefura, Luís Filipe Ribeiro, Mariana Rosa, Milton Perry, Nuno Almeida, Nuno Bernardes, Rodrigo Oliveira, Vilma Nico Ferreira.
Departamento de Arquitetura e Urbanismo, CRIA-Iscte, DINÂMIA'CET-Iscte.

08

CAMPO DAS CEBOLAS

JOÃO LUÍS CARRILHO DA GRAÇA + VICTOR BEIRAMAR DINIZ

38°42'29.4"N 9°07'51.2"W

08

CAMPO DAS CEBOLAS

JOÃO LUÍS CARRILHO DA GRAÇA + VÍCTOR BEIRAMAR DINIZ



01 Campo das Cebolas, entrada principal no estacionamento. (Luís Filipe Ribeiro, 2020)

O Campo das Cebolas situa-se na frente ribeirinha de Lisboa, na base da colina do castelo, voltada a sul para o estuário do Tejo. Localizado próximo do Terreiro do Paço, o lugar da antiga Ribeira Velha engloba o atual Campo das Cebolas e estende-se até à Doca da Marinha. O Campo das Cebolas, *"conheceu uma complexa evolução urbanística, nomeadamente da sua frente ribeirinha, associada a uma elevada actividade mercantil e portuária, que se fez sentir pelo menos desde época pós medieval"*. (Bettencourt et al, 2017, p. 1901). Neste sentido, o projeto realizado pelo arquiteto João Luís Carrilho da Graça em parceria com o arquiteto paisagista Víctor Beiramar Diniz, para um concurso público e internacional em 2012 aquando da 13ª Bienal de Veneza, gerou uma oportunidade de repensar a relação entre a cidade de Lisboa e o rio Tejo tendo em conta a carga histórica do local e os valores patrimoniais associados a este espaço. O valor formal do espaço, proporcionaram um *"novo espaço [que] não nega a evidência das suas várias formas urbanas anteriores, assumindo-se como um espaço unificado que reconhece as suas partes constituintes e as suas diferentes histórias"*. (Carrilho da Graça, 2018).

A obra de requalificação do Campo das Cebolas, integrada na requalificação da frente ribeirinha, propõe a criação de uma praça voltada para a cidade, recolhida sob árvores frondosas que se estende até à avenida Infante D. Henrique e a construção de um novo parque de estacionamento semienterrado cuja construção pretende adaptar-se às estruturas arqueológicas encontradas no local.

ARQUITETO

João Luís Carrilho da Graça com
Víctor Beiramar Diniz

CLIENTE/PROMOTOR

Câmara Municipal de Lisboa (CML)
e EMEL

EQUIPA

João Luís Carrilho da Graça, Francisco Freire, Nuno Pinho, Mariana Sanchez Salvador, Charbel Saad, Filipe Homem, Diana Ledo, Ana Teresa Hagatong, Beatrice Muzi, Pauline Chauvet, João Cruz, Filipe Louraço, Fábio Azevedo, Luís Cordeiro, Carlo Vincelli, Fábio Bonaventura, Margarida Lima Belo, João Aragão. Arquitetura Paisagista: Víctor Beiramar Diniz e Filipe Homem.

DATA DO PROJETO

2010

DATA DE CONSTRUÇÃO

2016-2018

LOCALIZAÇÃO

Avenida Infante D. Henrique, Lisboa

ÁREA DE IMPLANTAÇÃO

6.040 m²

ÁREA BRUTA

26 690 m²

ÁREA DE ESPAÇO PÚBLICO

26 690 m²

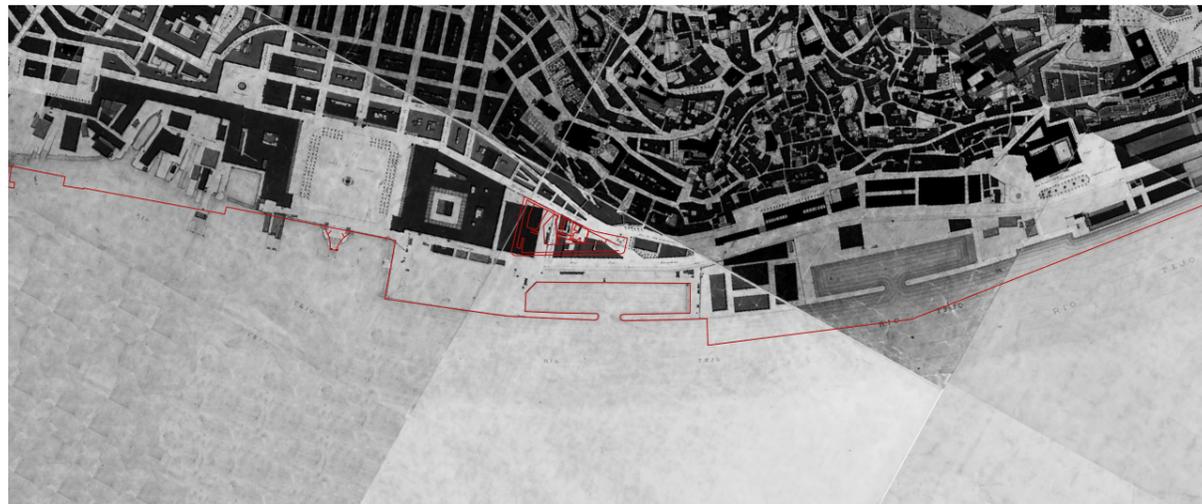
PRÉMIOS

1º Prémio do Concurso público internacional (CML)





02 1856-58. Adaptado de Carta Topográfica de Lisboa. Filipe Folque. (2020).



03 1904-11. Adaptado de Levantamento da Cidade de Lisboa. Silva Pinto (2020).



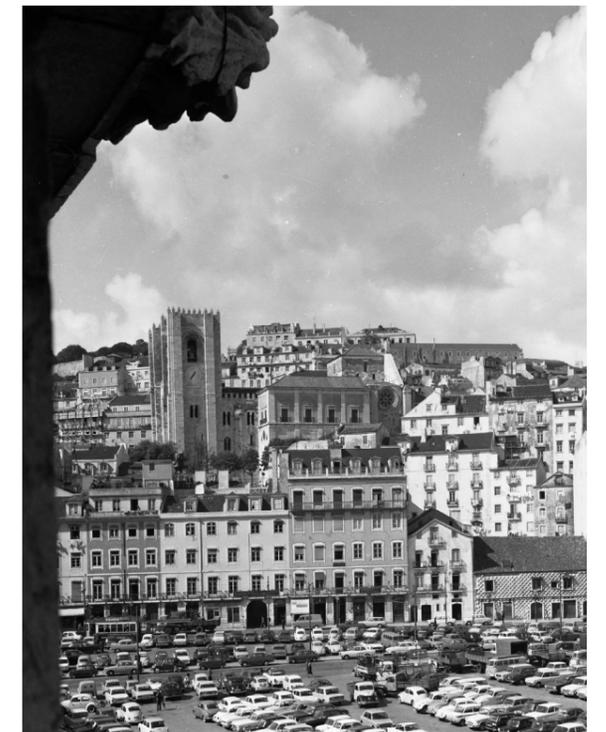
04 Cerca de 1980. Adaptado do Levantamento de Lisboa. CML (2020).

Neste sentido, o projeto teve especial sensibilidade e atenção à escavação arqueológica onde foram encontradas sete embarcações posteriormente “fotografadas, registadas e desmontadas”, alguns muros – que foram integrados no parque de estacionamento e numa zona arqueológica anexa – e uma grande escadaria – que estabelece um dos acessos ao estacionamento”. (Melo e al., 2019). O projeto inclui um parque de estacionamento com cerca de 200 lugares a meia altura, semienterrado, a 1,5 metros abaixo do nível da cidade e a 1,5 metros acima.

O projeto “materializa-se através da deformação do nível do solo, criando um plano revestido de pedra, ligeiramente inclinado - um anfiteatro - tombado para a encosta da Sé, apoiado por um muro que ecoa os do antigo Cais de Ver-o-Peso / Ribeira Velha, plano que se dobra num pequeno pódio que permite que o olhar se estenda acima da via ribeirinha e chegue à doca e ao rio mais além”. (Carrilho da Graça, 2018, tradução nossa). Com uma inclinação ligeira, este anfiteatro que olha para a encosta da Sé, é suportado por um muro oitocentista do antigo Cais de Ver-o-Peso, e deste modo, o plano que se dobra formando uma pequena plataforma, oferece uma vista sobre a Avenida Infante D. Henrique, sobre a doca e sobre o rio Tejo.

O espaço junto à Casa dos Bicos (edifício reabilitado pelos arquitetos José Daniel Santa-Rita, Manuel Vicente e João Santa Rita, atual Fundação Saramago), de forma triangular, partiu de uma estratégia diferente onde se optou por deixar uma clareira em frente da mesma dando um outro carácter ao mesmo. O espaço, também de forma triangular, que finda a praça junto à Avenida Infante D. Henrique está destinado a um memorial às vítimas da escravatura, sendo este, um concurso em andamento encomendado pela Câmara Municipal de Lisboa.

O pavimento da praça é em betão combinado com pedras de vários lados com todas as tonalidades dos calcários que constroem a cidade de Lisboa. Este pavimento foi feito aproveitando pedras de praças que estavam a ser demolidas ou restauradas resultando, segundo o arquiteto, numa espécie de patchwork, tendo na memória as intervenções em Atenas.



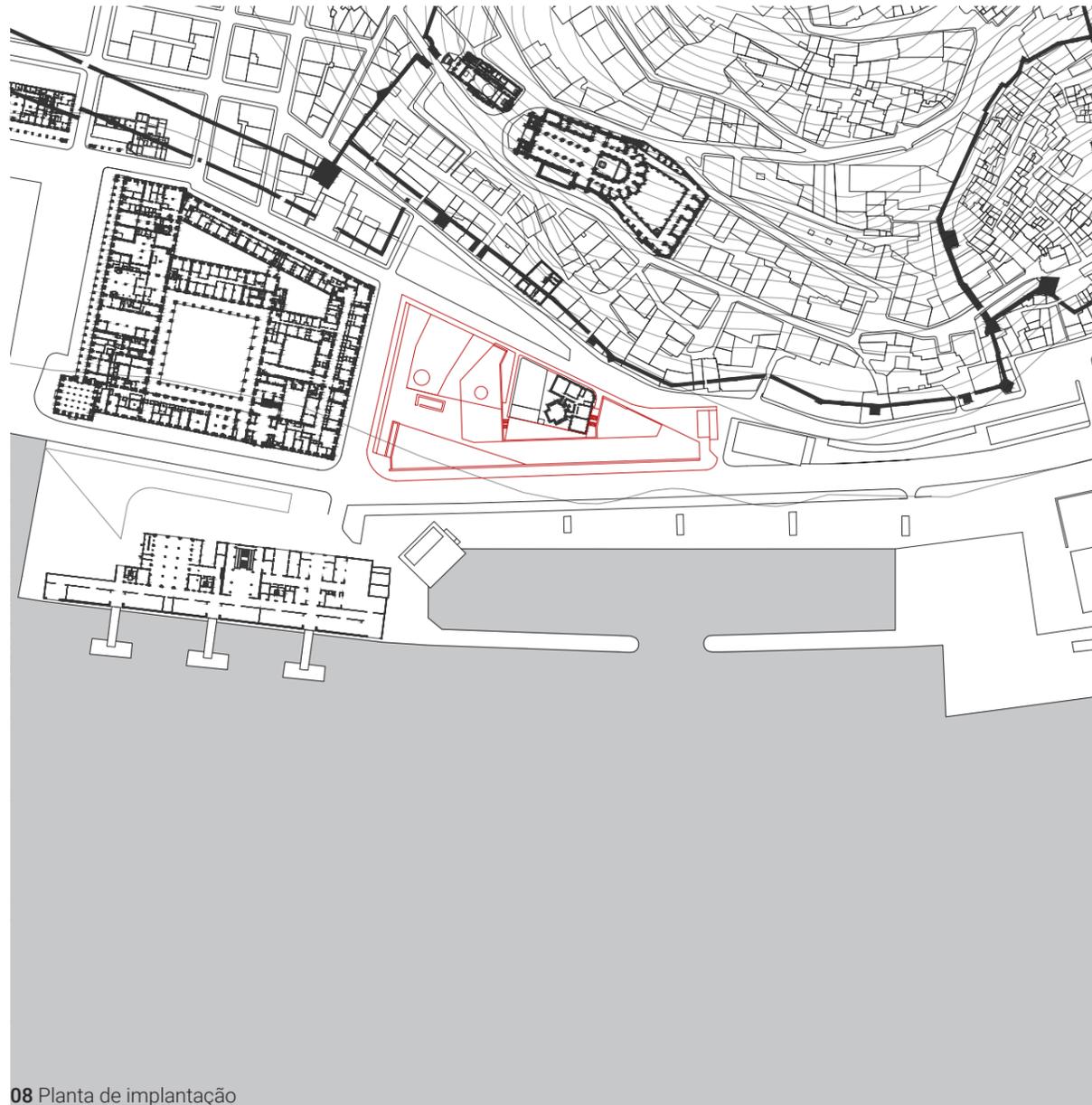
05 Campo das cebolas. (Armando Seródio, 1969)



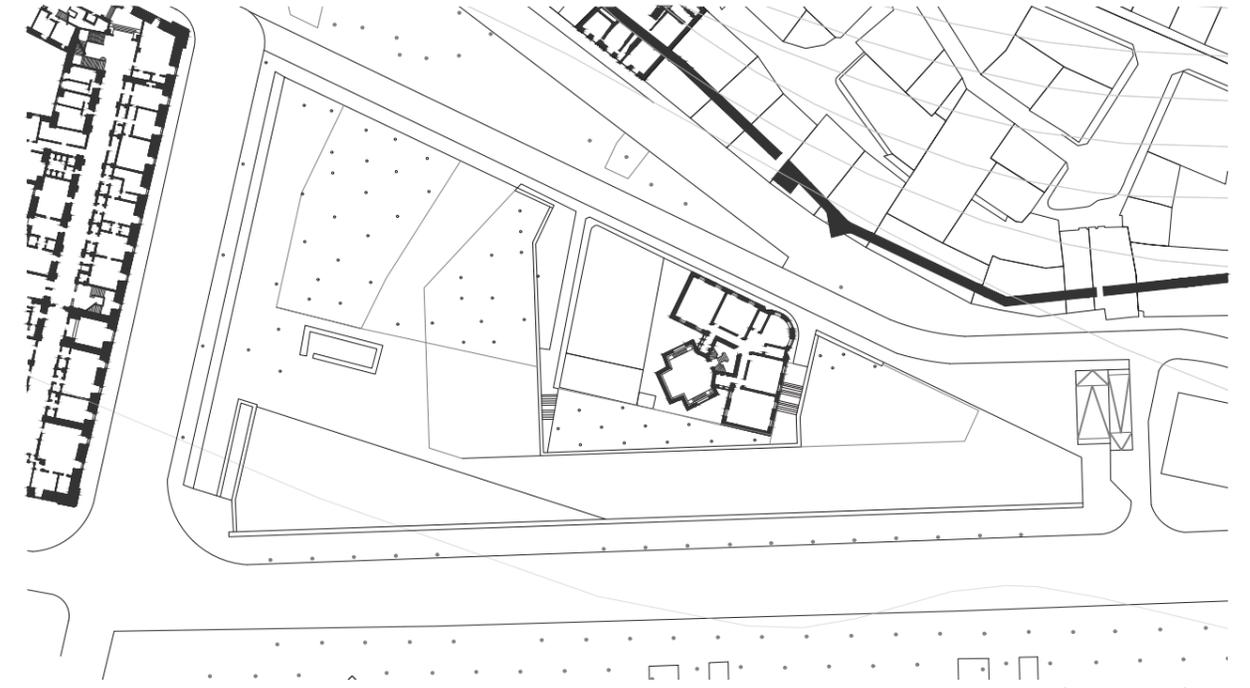
06 Casa dos Bicos nos anos 50. (Salvador Fernandes, s.d.)



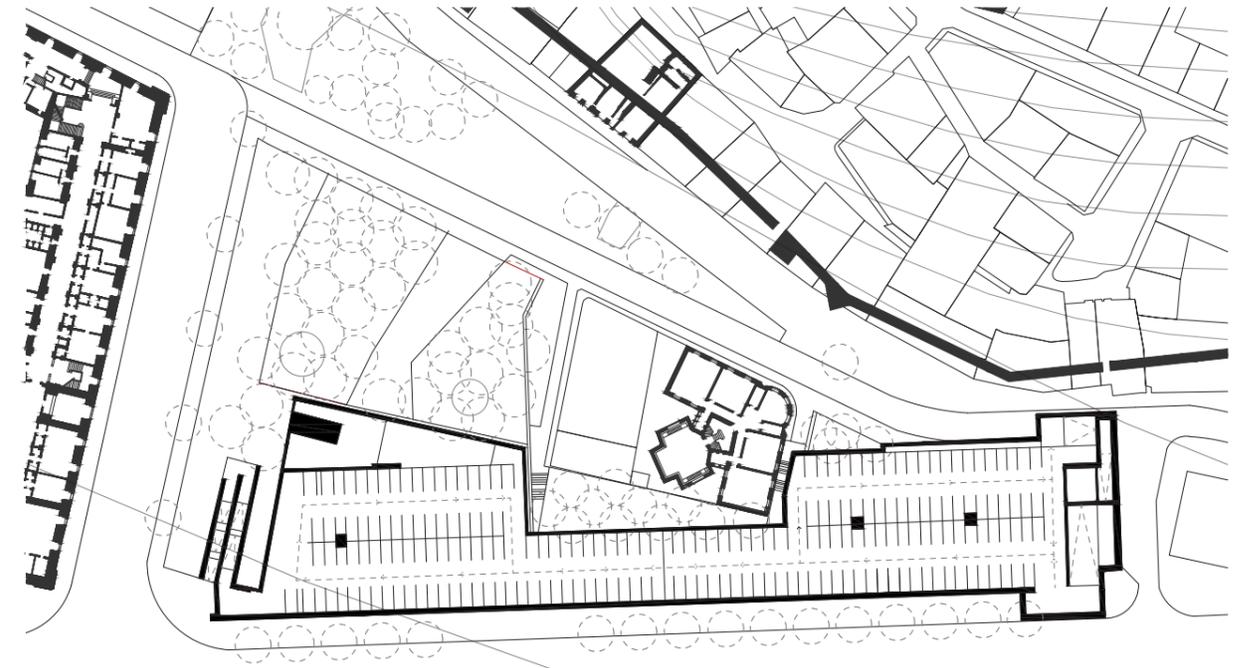
07 Escada oitocentista do antigo Cais. (Luís Filipe Ribeiro 2020)



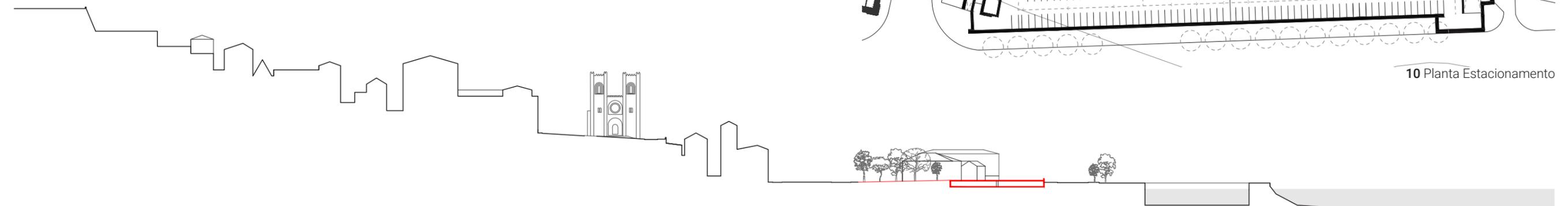
25 50 100 150 250 m



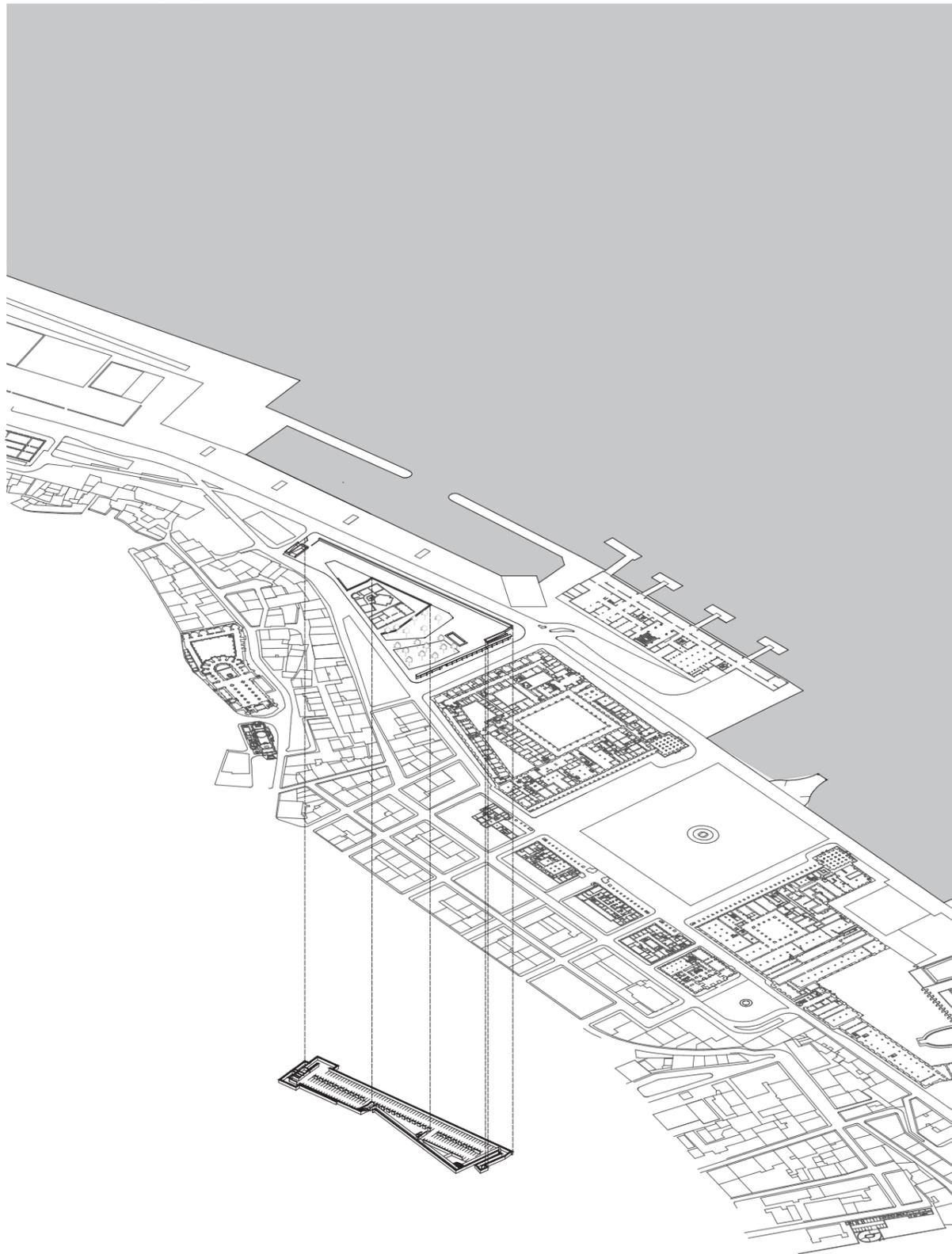
9 Planta Piso Térreo



10 Planta Estacionamento



11 Corte Transversal



12 Axonometria

Esta solução permitiu que a praça ganhasse algum distanciamento do trânsito corrente na Avenida Infante D. Henrique. Na parte inferior desta plataforma desenvolve-se então o estacionamento subterrâneo contido pelos muros do antigo Cais de Ver-o-peso que são visíveis no seu interior.

Esta posição semienterrada e com um sistema de organização relativamente simples, permite um fácil acesso, sem recurso a meios mecânicos, assim como, ventilação e luz natural por via de um pequeno pátio e de pequenos rasgos pontuais ao longo da avenida. (Carrilho da Graça, 2018). "Os sistemas de ventilação e iluminação do parque subterrâneo foram concebidos de forma otimizada para minimizar o consumo energético do edifício. Destes sistemas destacam-se a ventilação exclusivamente natural e iluminação diurna natural, realizadas através do pátio exterior central, dos vários acessos distribuídos ao longo do edifício e de aberturas pontuais em paredes". (IHRU, s.d.). Esta solução permite que em casos de emergência não seja necessário utilizar ventilação forçada nem ar condicionado. Neste pátio foram plantadas árvores que, quando cresceram, irão de certo modo complementar uma espécie de fragmento de quarteirão que existe por cima. A escada em lioz, referenciada na cartografia histórica, e revelada pelas escavações arqueológicas, que permitia o acesso à água, hoje vence o acesso do estacionamento até ao plano da superfície e todas as pedras encontradas ficaram no local (Carrilho da Graça, 2016). A plataforma de cobertura do estacionamento, de material vegetal incluindo pinheiros mansos, no lado que vira para a cidade, é um espaço de lazer que convida a permanecer, a desfrutar a cidade e a sua relação com o rio e onde se inclui um espaço para as crianças brincarem. É de notar, a relação da Ribeira das Portas do Mar com a Doca da Marinha que se reveste de especial importância, uma vez que permite o acesso efetivo até ao rio. Apesar de mediada pela Avenida Infante D. Henrique, esta relação é reperfilada com eixos arbóreos. (IHRU, s.d.).



13 Estacionamento. (Luís Filipe Ribeiro, 2020)



14 Estacionamento. (Luís Filipe Ribeiro, 2020)

Bibliografia

- . BETTENCOURT, J., FONSECA, C., SIMÃO, I., MIGUEZ, J., LACASTA MACEDO, M., ALVES DE FREITAS, T., & FONSECA, C. (2017). Da ribeira velha ao campo das cebolas. Alguns dados sobre a evolução da frente ribeirinha de Lisboa. In *Arqueologia em Portugal 2017- O estado da questão* (pp. 1901-1913). Associação dos Arqueólogos Portugueses.
- . CARRILHO da GRAÇA, (2018). Campo das Cebolas in *Carrilho da Graça Arquitetos*. Disponível em: <https://www.carrilhodagraca.pt/campo-das-cebolas>.
- . CARRILHO da GRAÇA, J. L. (2020). *João Luís Carrilho da Graça. Terra* [Filme, aula aberta, zoom]. (7 de dezembro). São Paulo Escola da Cidade.
- . DIAS, A. S. (2016, agosto 11). Carrilho da Graça. [Entrevista] Se a arquitetura é boa, pode mudar a vida das pessoas e da cidade. *Diário de Notícias*. p.7. <https://www.dn.pt/portugal/entrevista/carrilho-da-graca-se-a-arquitetura-e-boa-pode-mudar-a-vida-das-pessoas-e-da-cidade-5332855.html>
- . IHRU (s.d.). *Requalificação do Espaço Público do Campo das Cebolas e construção de parque de estacionamento semi-subterrâneo*. Disponível em: http://www.ihru.pt/web/guest/-/campodas-cebolas?redirect=%2Fweb%2Fquest%2Fntp_2019
- . MELO, M. (coord. geral), SEQUEIRA M., TOUSSAINT M. (2019). *Guia de Arquitetura Carrilho da Graça - Projetos Construídos Portugal*. Lisboa: A+A Books.
- . SALGADO, M. (s.d.) *Reconquista da Frente Ribeirinha de Lisboa*. Portus plus. Câmara Municipal de Lisboa.
- . TAVARES A. (coord. editorial.) (2015). *Carrilho da Graça: Lisboa*. Porto: Dafne Editora.

“Não parto de imaginar o resultado para imaginar a maneira de lá chegar. Parto de conceitos abstratos. Gosto de olhar para o território não só como forma, mas como conteúdo, com tudo o que culturalmente o constrói e ocupa – as pessoas, os animais, as plantas, a geologia. Olhar para a realidade e para a história.”

(Carrilho da Graça, 2016)



15 Praça do Campo das Cebolas. (Luís Filipe Ribeiro, 2020)

Mestrado Integrado em Arquitetura do Iscte, Instituto Universitário de Lisboa.
Projeto Final de Arquitetura 2020-2021. Laboratório Lisboa e o Rio.
Equipa: Coordenação: Teresa Madeira da Silva. Orientadores: Teresa Madeira da Silva, Caterina Di Giovanni, Pedro Marques Alves.
Estudantes: Bernardo Custódio, Carolina Alves da Silva, David Carvalho, Duarte Almeida, Francisco Quaresma, Joana Marques,
Julia Shtefura, Luís Filipe Ribeiro, Mariana Rosa, Milton Perry, Nuno Almeida, Nuno Bernardes, Rodrigo Oliveira, Vilma Nico Ferreira.
Departamento de Arquitetura e Urbanismo, CRIA-Iscte, DINÂMIA'CET-Iscte.

09

DOCA DA MARINHA

JOÃO LUÍS CARRILHO DA GRAÇA + VICTOR BEIRAMAR DINIZ

38°42'29.4"N 9°07'51.2"W

09

DOCA DA MARINHA

JOÃO LUÍS CARRILHO DA GRAÇA + VÍCTOR BEIRAMAR DINIZ



01 Doca da Marinha, quiosques em construção (Luís Filipe Ribeiro, 2020).

Situada na Avenida Infante D. Henrique, na frente ribeirinha, a Doca da Marinha, outrora conhecida como Doca da Alfândega, foi durante séculos Terreiro de Feiras ligado ao porto. Atualmente é alvo de uma reabilitação, fruto de um projeto do arquiteto João Luís Carrilho da Graça, decorrente de um concurso público internacional para a elaboração do projeto do Campo das Cebolas / Doca da Marinha, lançado em 2012 pela Câmara Municipal de Lisboa no contexto da 13ª Bienal de Veneza. (Melo e al., 2019).

O projeto pretende dar um novo sentido aquela antiga zona portuária da cidade, repensando o espaço público relativamente à mobilidade, aos limites e aos pontos de chegada, na busca de uma consolidação da faixa ribeirinha, destacando-se pela intensão de ligar a cidade ao rio.

Resultado de um protocolo entre a autarquia, a Administração do Porto de Lisboa e a Marinha, a intervenção da Doca da Marinha constitui-se como um espaço aberto, acessível, proporcionando uma ligação direta e percorrível entre a estação Sul e Sueste e o Terminal de Cruzeiros. Essa ligação era inexistente até agora devido à atividade portuária aí localizada. O projeto, tal como o do Campo das Cebolas, é feito em conjunto com o arquiteto paisagista Víctor Beiramar Diniz prevendo a plantação de árvores, a criação de uma ciclovia, de uma zona pedonal e de uma zona de relva para descansar e ver o rio.

ARQUITETO

João Luís Carrilho da Graça com
Víctor Beiramar Diniz

CLIENTE/PROMOTOR

Câmara Municipal de Lisboa

EQUIPA

João Luís Carrilho da Graça
Víctor Beiramar Diniz

ARTISTA PLÁSTICO

Julião Sarmiento

DATA DO PROJETO

2018

DATA DE CONSTRUÇÃO

2020-2021

LOCALIZAÇÃO

Avenida Infante D. Henrique,
Lisboa

ÁREA DE IMPLANTAÇÃO

62 500 m²

ÁREA BRUTA(RESTAURANTE)

1 145m²

ÁREA DE ESPAÇO PÚBLICO

62 500 m²

PRÉMIOS

1º Prémio do concurso público
internacional (CML).





02 1856-58. Adaptado de Carta Topográfica de Lisboa. Filipe Folque. (2020).



03 1904-11. Adaptado de Levantamento da Cidade de Lisboa. Silva Pinto (2020).



04 Cerca de 1980. Adaptado do Levantamento de Lisboa. CML (2020).

O projeto conta com a construção de quatro quiosques com vistas sobre o rio. O primeiro é destinado a bilheteira para as embarcações tradicionais (servidas pela doca) e os restantes funcionam como cafés com esplanadas e como pontos de apoio a todo aquele espaço. Estas intervenções convidam a estar, a permanecer, a ficar, ou a atividades físicas, oferecendo condições de segurança, acessibilidade e conforto, assegurando, deste modo, um espaço de fruição pública. Este espaço é pensado à escala do peão garantindo a continuidade do percurso pedonal e ciclável estruturante da zona ribeirinha.

Os quiosques prevêem uma intervenção do artista plástico Julião Sarmento, a convite da Câmara Municipal de Lisboa, em que este propõe, em homenagem a Barnett Newman, a utilização das três cores primárias integradas nos painéis retro iluminados colocados nos topos dos quiosques virados para a Avenida Infante D. Henrique. Sendo pensados com uma estrutura muito simples, os quiosques têm uma cobertura feita com traves de madeira que alternam com painéis de alumínio e portas de vidro de correr, que abrem completamente. No verão as portas estarão todas abertas, tornando-se um espaço muito aberto e ventilado. Para além destes quiosques, na doca, mais precisamente onde se encontra um ângulo recortado a poente, está previsto um restaurante, atualmente em construção. O restaurante é composto por uma cave, uma cozinha relativamente visível a partir da rua, um balcão, uma sala principal interior e uma esplanada. Estes últimos dois espaços, em dias com condições climáticas favoráveis, poderão juntar-se uma vez que será adotado um plano de vidro sofisticado que conseguisse abrir para os dois lados permitindo assim a continuidade entre o espaço da sala e a esplanada (Carrilho da Graça, 2020, 00:55:00).



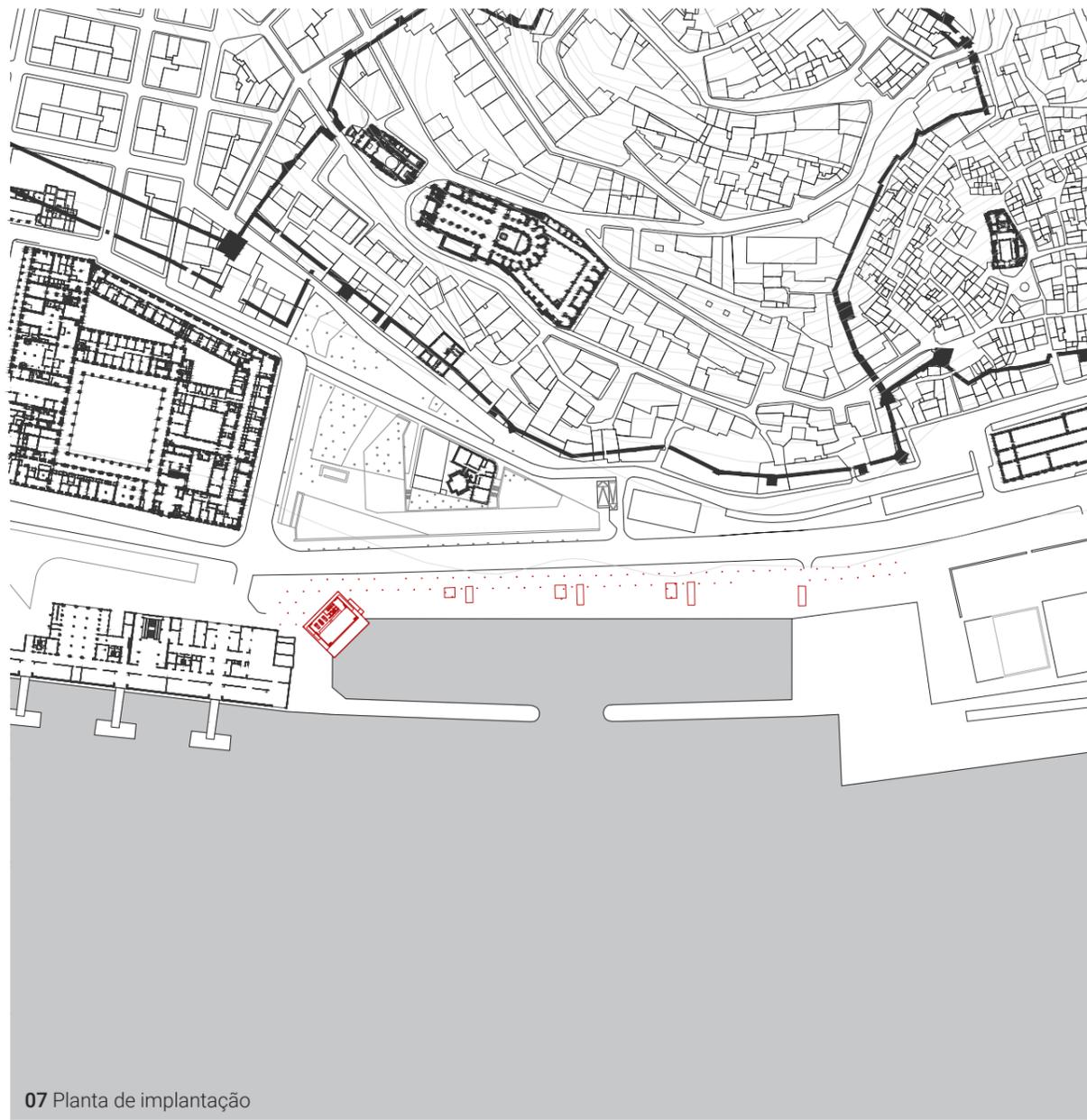
05 Doca da Marinha nos anos 50. (Araldo Madureira)



06 Doca da Marinha nos anos 50. (Arquivo CML, Araldo Madureira, 195-.)



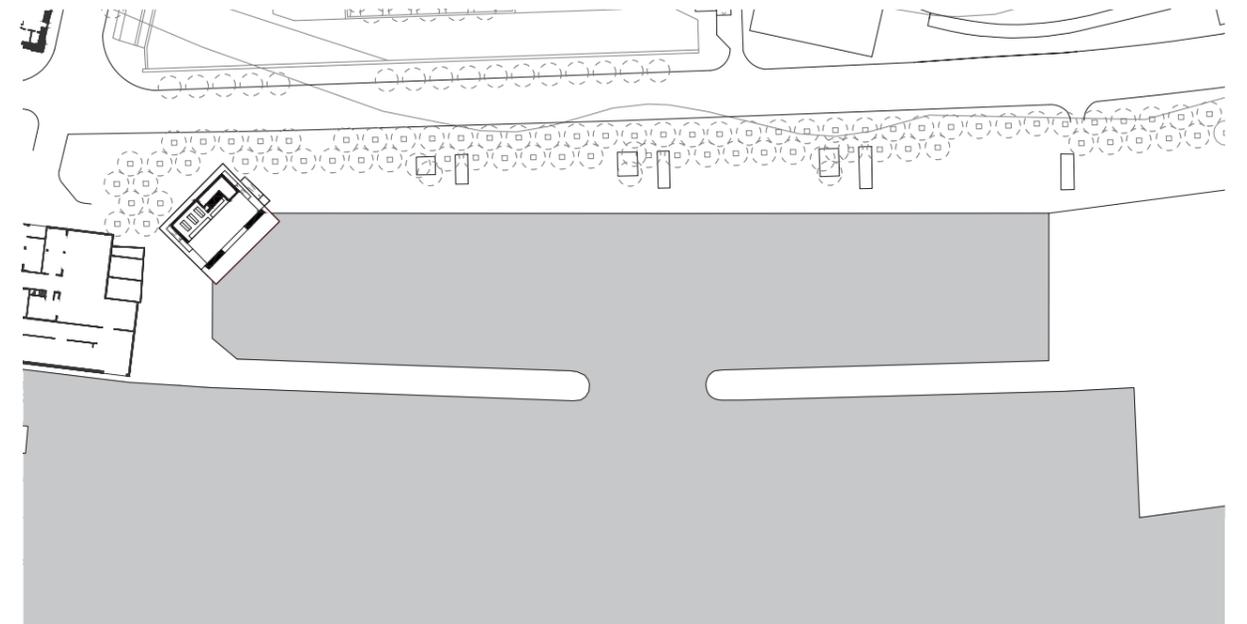
07 Projeto para a Doca da Marinha, Maqueta. (Arquivo João Luís Carrilho da Graça)



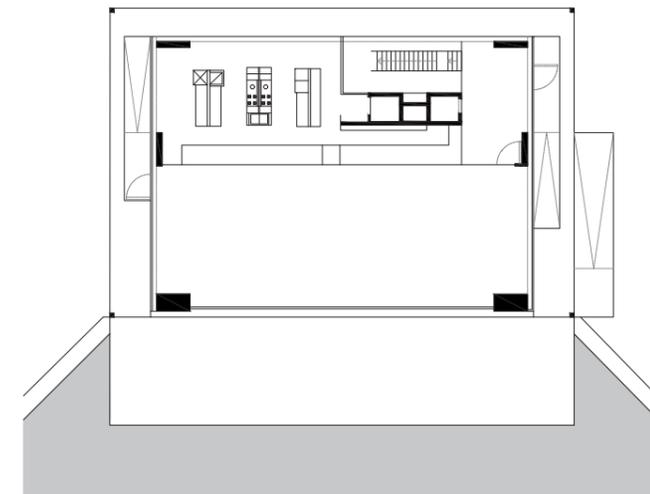
07 Planta de implantação



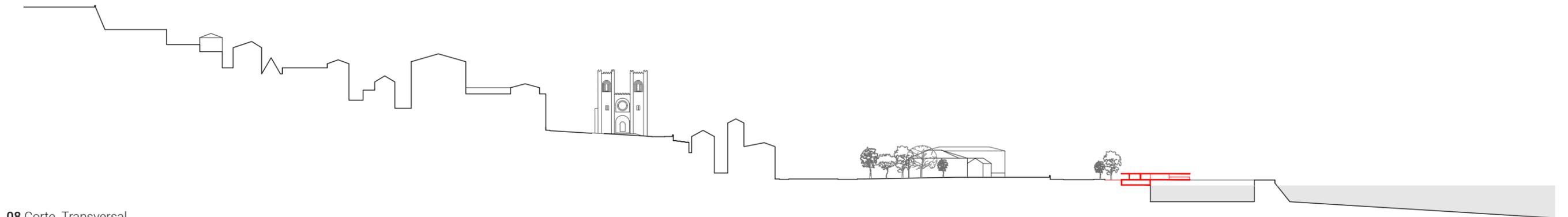
08 Corte Transversal

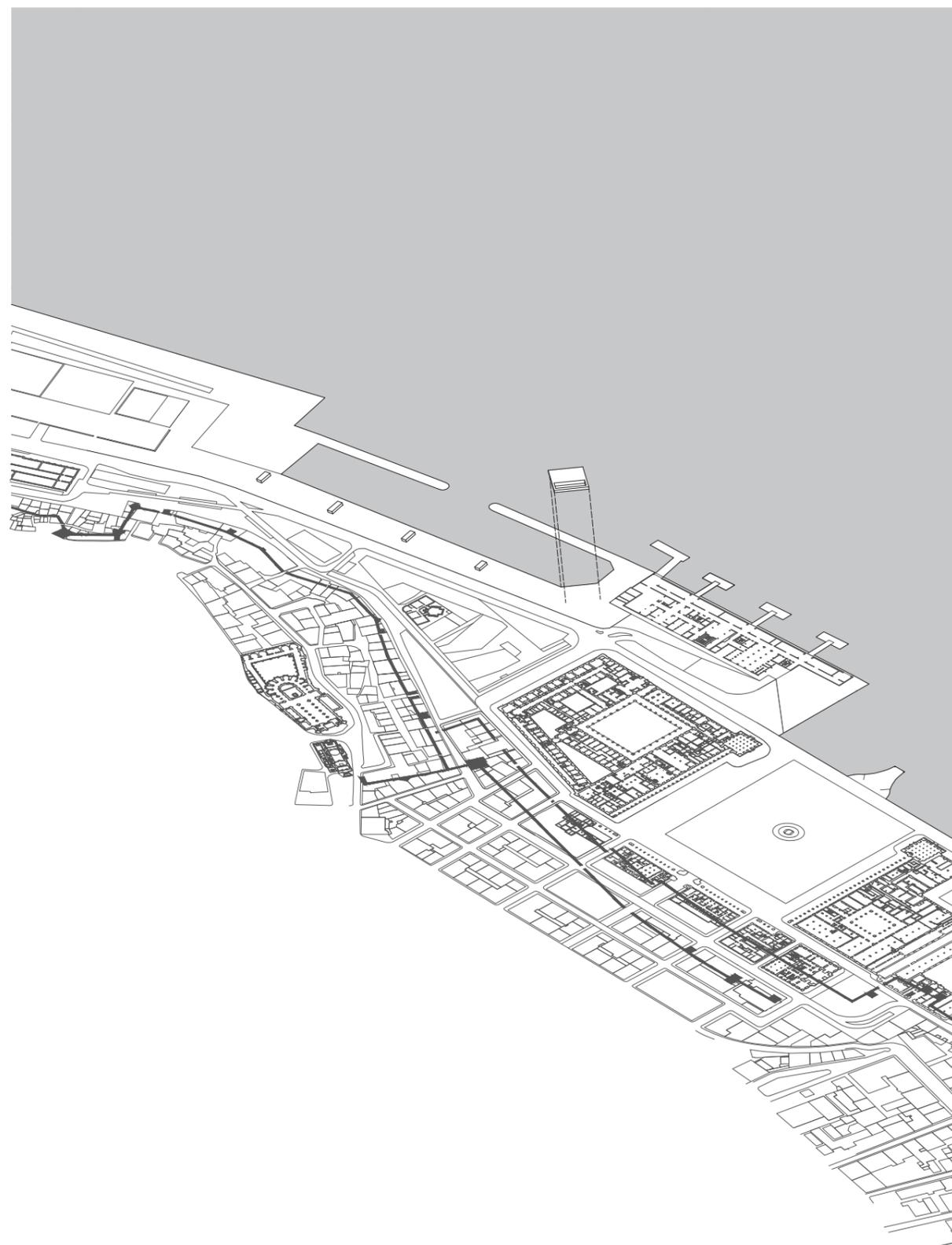


11 Planta do piso térreo



12 Restaurante, planta do piso térreo





O pavimento do espaço público será composto por uma junção de betuminoso de cor escura com fragmentos de pedra lioz de cor clara parecendo um céu estrelado. A intenção é de que o mesmo não sobreaqueça no verão de modo a não criar qualquer tipo desconforto. Ao longo do tempo este material irá alterar a sua tonalidade tornando-se mais claro.

A doca da Marinha é também um pequeno terminal de embarcações de recreio do tipo tradicional. Junto à entrada da doca, a pedido da Marinha encontram-se uma espécie de faróis, nos pontos finais dos dois braços, um vermelho e outro verde, que representam os sinais da navegação. Estes serão bem visíveis quando a doca receber as embarcações típicas do Tejo, com passeios no rio. (Faustino, 2019). À semelhança do Campo das Cebola, a Doca da Marinha pretende ser um espaço de lazer privilegiado, por ser próximo da água e por ter, ao mesmo tempo, as vistas mais nobres da cidade sobre a encosta da Sé e sobre o Castelo de São Jorge e ainda sobre o rio Tejo.

Bibliografia

- . C.M.L. (2008). *Plano Geral de Intervenção da Frente Ribeirinha de Lisboa*. Disponível em: <https://www.lisboa.pt/cidade/urbanismo/planeamento-urbano/teste-outros-estudos-e-planos/plano-geral-de-intervencoes-na-frente-ribeirinha>
- . CARRILHO da GRAÇA, J. L. (2020). *João Luís Carrilho da Graça. Terra* [Filme, aula aberta, zoom]. (7 de dezembro). São Paulo: Escola da Cidade.
- . DIAS, A. S. (2016, agosto 11). Carrilho da Graça. [Entrevista] Se a arquitetura é boa, pode mudar a vida das pessoas e da cidade. *Diário de Notícias*. p.7. <https://www.dn.pt/portugal/entrevista/carrilho-da-graca-se-a-arquitetura-e-boa-pode-mudar-a-vida-das-pessoas-e-da-cidade-5332855.html>
- . ESTEVES, B. (2019, novembro 27). Doca da Marinha fica pronta no próximo ano. *CM Portugal*. Disponível em: <https://www.cmjornal.pt/portugal/cidades/detalhe/doca-da-marinha-fica-pronta-no-proximo-ano>
- . FAUSTINO, S. L. (2019, novembro 29). Do terreiro do Paço à doca da Marinha, o que vai mudar na frente ribeirinha de Lisboa. *Visão Sapo*. Disponível em: <https://visao.sapo.pt/atualidade/2019-11-29-do-terreiro-do-paco-a-doca-da-marinha-o-que-vai-mudar-na-frente-ribeirinha-de-lisboa/#&gid=0&pid=1>
- . MELO, M. (coord. geral), SEQUEIRA M., TOUSSAINT M. (2019). Campos das Cebolas e Doca da Marinha in *Guia de Arquitetura Carrilho da Graça - Projetos Construídos Portugal*. Lisboa: A+A Books. P.88.



09 Vista aérea em montagem da Doca da Marinha. (Arquivo João Carrilho da Graça)

“Ao contrário dos artistas,
nós, arquitetos, só temos justificação social se resolvermos problemas”

(João Luís Carrilho da Graça, 2016)



14 Restaurante no canto da Docca.
(Arquivo João Luís Carrilho da Graça)

Mestrado Integrado em Arquitetura do Iscte, Instituto Universitário de Lisboa.
Projeto Final de Arquitetura 2020-2021. Laboratório Lisboa e o Rio.
Equipa: Coordenação: Teresa Madeira da Silva. Orientadores: Teresa Madeira da Silva, Caterina Di Giovanni, Pedro Marques Alves.
Estudantes: Bernardo Custódio, Carolina Alves da Silva, David Carvalho, Duarte Almeida, Francisco Quaresma, Joana Marques,
Julia Shtefura, Luís Filipe Ribeiro, Mariana Rosa, Milton Perry, Nuno Almeida, Nuno Bernardes, Rodrigo Oliveira, Vilma Nico Ferreira.
Departamento de Arquitetura e Urbanismo, CRIA-Iscte, DINÂMIA'CET-Iscte.

10

TERMINAL DE CRUZEIROS

JOÃO LUÍS CARRILHO DA GRAÇA + JOÃO GOMES DA SILVA/GLOBAL

38°42'36.7"N, 9°07'35.6"W

10

TERMINAL DE CRUZEIROS

JOÃO LUÍS CARRILHO DA GRAÇA + JOÃO GOMES DA SILVA/GLOBAL

ARQUITETOS

João Luís Carrilho da Graça e
João Gomes da Silva/Global

CLIENTE/PROMOTOR

Administração Porto de Lisboa (APL)

EQUIPA

Arquitetura: João Luís Carrilho da Graça, Luís Cordeiro, Nuno Pinho, Nuno Castro Caldas, Pedro Ricciardi, Paulo Costa, Yutaka Shiki, Filipe Homem, Charbbel Saad, Ana Bruto da Costa, Ana Teresa Hagatong.
Arquitetura paisagista: João Gomes da Silva, Catarina Raposo (coord. de projeto), Pedro Gusmão, Susana Frazão, Armando Ferreira, Anna Chiara Leardini, Sebastião Carmo-Pereira, Ana Pereira.

DATA DO PROJETO

2010-2014

DATA DE CONSTRUÇÃO

2017-2018

LOCALIZAÇÃO

Doca do Jardim do Tabaco,
Av. Infante Dom Henrique, Lisboa

ÁREA DE IMPLANTAÇÃO

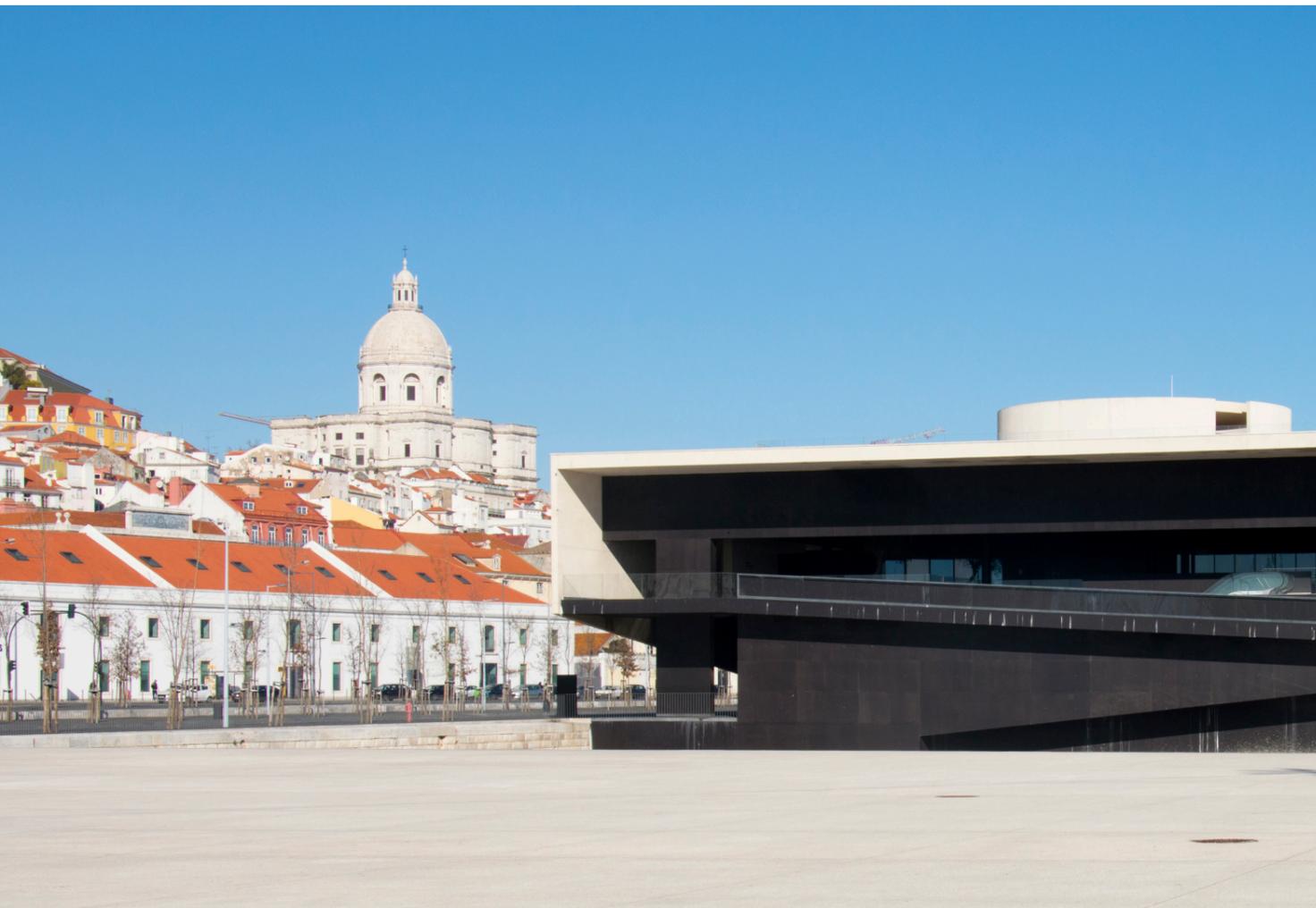
12.440 m²

ÁREA DE ESPAÇO PÚBLICO

50.000m²

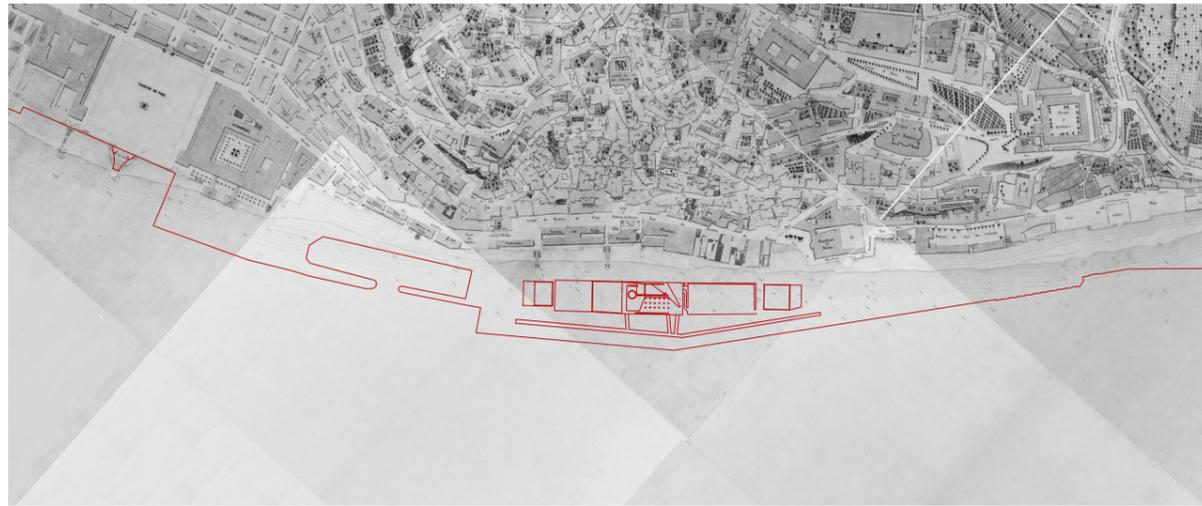
PRÉMIOS

1º Prémio do concurso público internacional (APL),
Prémio Valmor e Municipal de Arquitetura (2017),
World Travel Awards Europa (2017 a 2019).

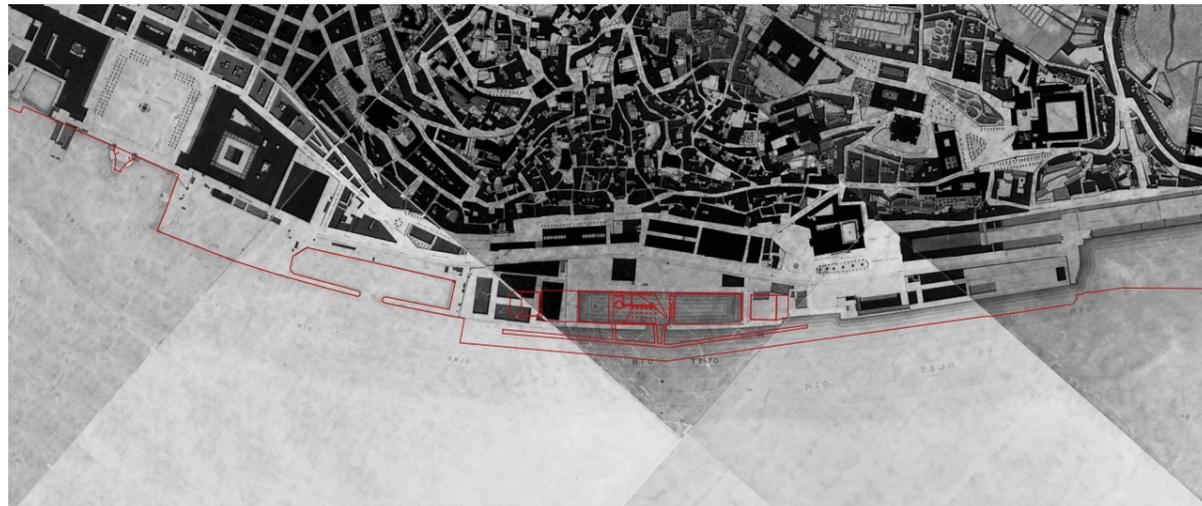


01 Terminal de Cruzeiros, vista sul. Relação do edifício com a cidade (David Carvalho, 2020).





02 1856-58. Adaptado de Carta Topográfica de Lisboa. Filipe Folque (2020).



03 1904-1911. Adaptado de Levantamento da Cidade de Lisboa. Silva Pinto (2020).



04 Cerca de 1980. Adaptado do Levantamento de Lisboa. CML (2020).

Para João Luís Carrilho da Graça, “as fachadas das casas são o limite da cidade em relação ao rio, imaginando que ainda não existia o aterro: a partir daqui, havia praia. Depois, a cidade começa a subir e, portanto, as fachadas estão no ponto em que a cidade se transforma no grande aterro.”(Carrilho da Graça in Dias, 2016).

Desde os meados do século XII, que Edrici descreve o Bairro de Alfama, e sobretudo o vasto cais ribeirinho, aberto à cidade e ao rio, a que chama o Cais dos Aventureiros. Por saírem dali as expedições, marcando bem o carácter de vivência da sua população maioritariamente ligada às fainas marítimas (José Sarmento de Matos in Borges & et al, 2018).

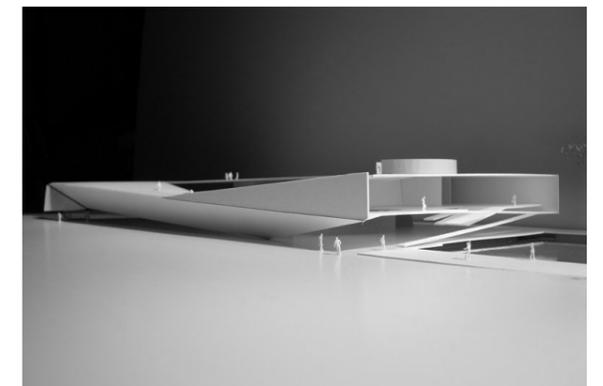
Com uma cidade ligada ao transporte de mercadorias por via marítima a criação de edifícios de âmbito fiscal, sobre a praia desenvolve-se a oriente por volta do século XVIII.

“Era por ali que se realizava toda a carga e descarga da intensa cabotagem entre Lisboa e a região ribatejana, com especial incidência nos cereais alentejanos (...) bem como produtos provenientes de todo o Vale do Tejo, com trânsito muito intenso desde Abrantes, Santarém, o principal entreposto, Vila Franca” (José Sarmento de Matos in Borges & et al, 2018).

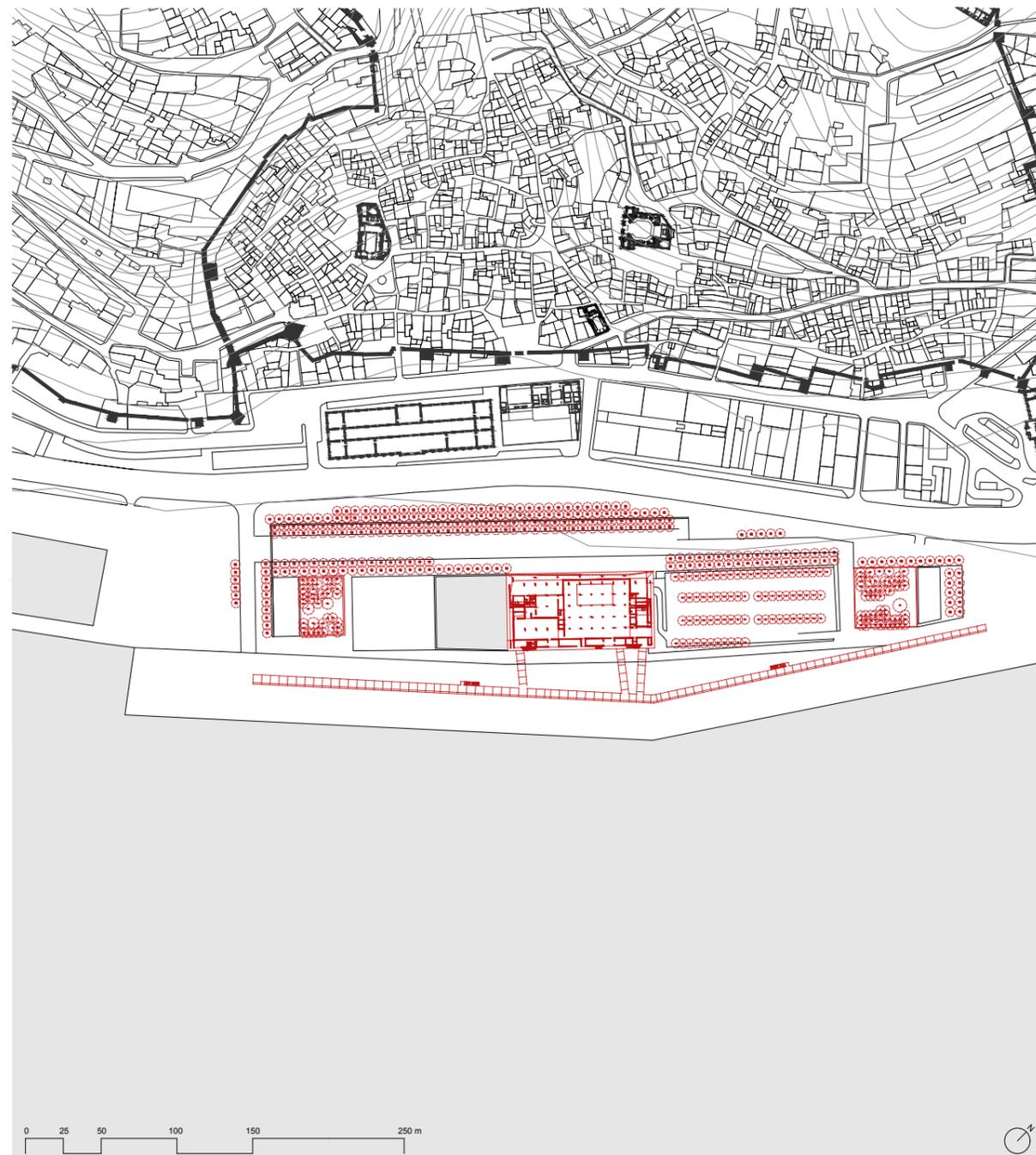
Entre o final do século XIX e início do século XX, a evolução da cidade era notável e com base na cartografia, de “1904- 11 – Levantamento da planta de Lisboa, Silva Pinto”, podemos perceber a criação de um aterro para satisfazer as necessidades portuárias. Este avanço da cidade perante o rio, permitiu criar a Doca do Jardim do Tabaco, assim denominada por dar serventia ao Estanque do Tabaco, zona onde atualmente está inserido o Terminal de Cruzeiros (CML, 1943). Contudo, a criação de grandes infraestruturas terrestres nos meados do século XX, permitiu, conceber outros meios de transporte de mercadorias e os grandes portos acabaram por sair da cidade de Lisboa, deslocando-se para outras cidades periféricas. Os aterros acabam por perder a sua funcionalidade e ficaram vedados criando uma barreira entre a cidade e o rio.



05 Vista aérea da construção do Terminal de Cruzeiros (António Júlio Duarte, s.d).



06 Maquete do projeto (Autor Desconhecido, s.d).



07 Planta de implantação.

O projeto do Terminal insere-se dentro dos muros da antiga doca do Jardim do Tabaco e permite uma oportunidade de repensar e interrogar a relação da vivência urbana entre a cidade e o rio Tejo. No final do século XIX, eram as pessoas que trabalhavam no porto, como por exemplo as peixeiras e os operários, que quotidianamente tinham uma ligação com o Tejo. Como referimos, a industrialização das atividades portuárias foi perdida. Facto que, o arquiteto Carrilho da Graça tenta contrariar, ao devolver uma ligação com rio que possibilita as pessoas a entrarem de novo no espaço do porto.

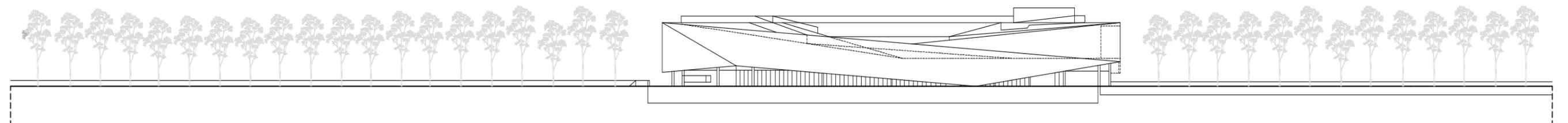
De volumetria simples e compacta, o edifício destaca-se dos demais, pela sua menor área construída, em relação às outras propostas apresentadas em concurso. Desse modo, permite libertar o espaço envolvente, devolvendo-o para o uso público, dando à cidade e à zona de Alfama um espaço verde de referência, com capacidade de compreender diferentes atividades e assumir um carácter de grande parque ribeirinho. O terminal acaba por permitir uma ligação com a envolvente urbana, e desse modo cria uma relação com a cidade devido ao seu afastamento perante os demais edifícios, que possibilita uma contemplação da encosta de Alfama, onde cria uma espécie de embasamento acima do qual depois se avista a cidade e os vários monumentos entre eles o Castelo, as igrejas, os Mosteiros e o Panteão Nacional (Carrilho da Graça, 2020). "A ocupação da plataforma portuária por um espaço de acesso público permite afastarmo-nos um bocadinho da cidade para termos a vista que só quem anda no rio tem" (Carrilho da Graça in Borges & Duarte, 2018). Assim, podemos observar uma ligação harmoniosa tanto com Alfama como com o Tejo, ou seja, a relação visual entre a cidade e o rio.



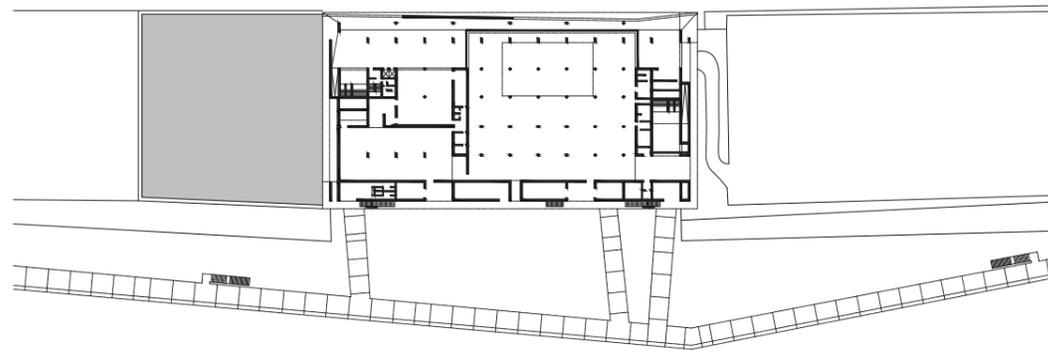
08 Fachada Poente (FG+SG).



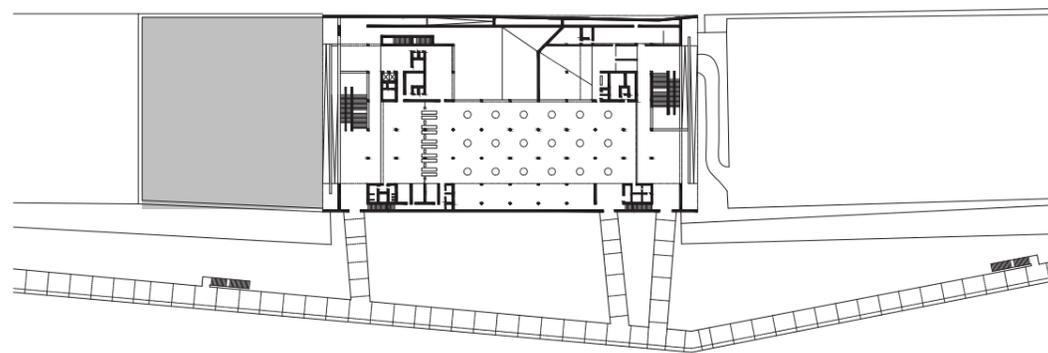
09 Passerelle de acesso aos cruzeiros (FG+SG).



10 Alçado Poente.



11 Planta piso 0.



12 Planta piso 1.



13 Fachada Sul, relação do Terminal com a Doca (FG+SG).

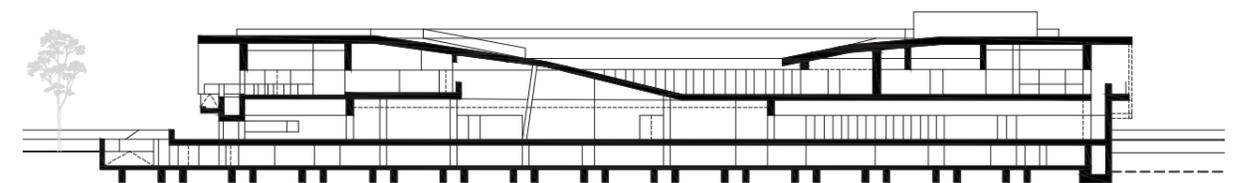
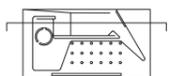
De acordo com as palavras do arquiteto: “agrada-me a ideia de ter uma espécie de cobertura que tem dois pisos com funções não muito diferentes: o de baixo é essencialmente para as bagagens e o de cima para os passageiros. Há que dizer que tudo aquilo tem nuances que neste momento são assim, mas que podem vir a ser alteradas em qualquer altura, sem que o fundamental do edifício se perca” (Carrilho da Graça in Borges & Duarte, 2018).

O edifício surge como uma resposta programática e eficaz aos navios, enquanto o parque responde à cidade, fazendo a mediação entre o centro histórico e o rio, funcionando simultaneamente como a porta da cidade. A solução encontrada permite versatilidade, tanto no espaço interior como no exterior, para eventos como exposições, cocktails, ciclos de moda e cinema, concertos, feiras, como alternativa à sazonalidade

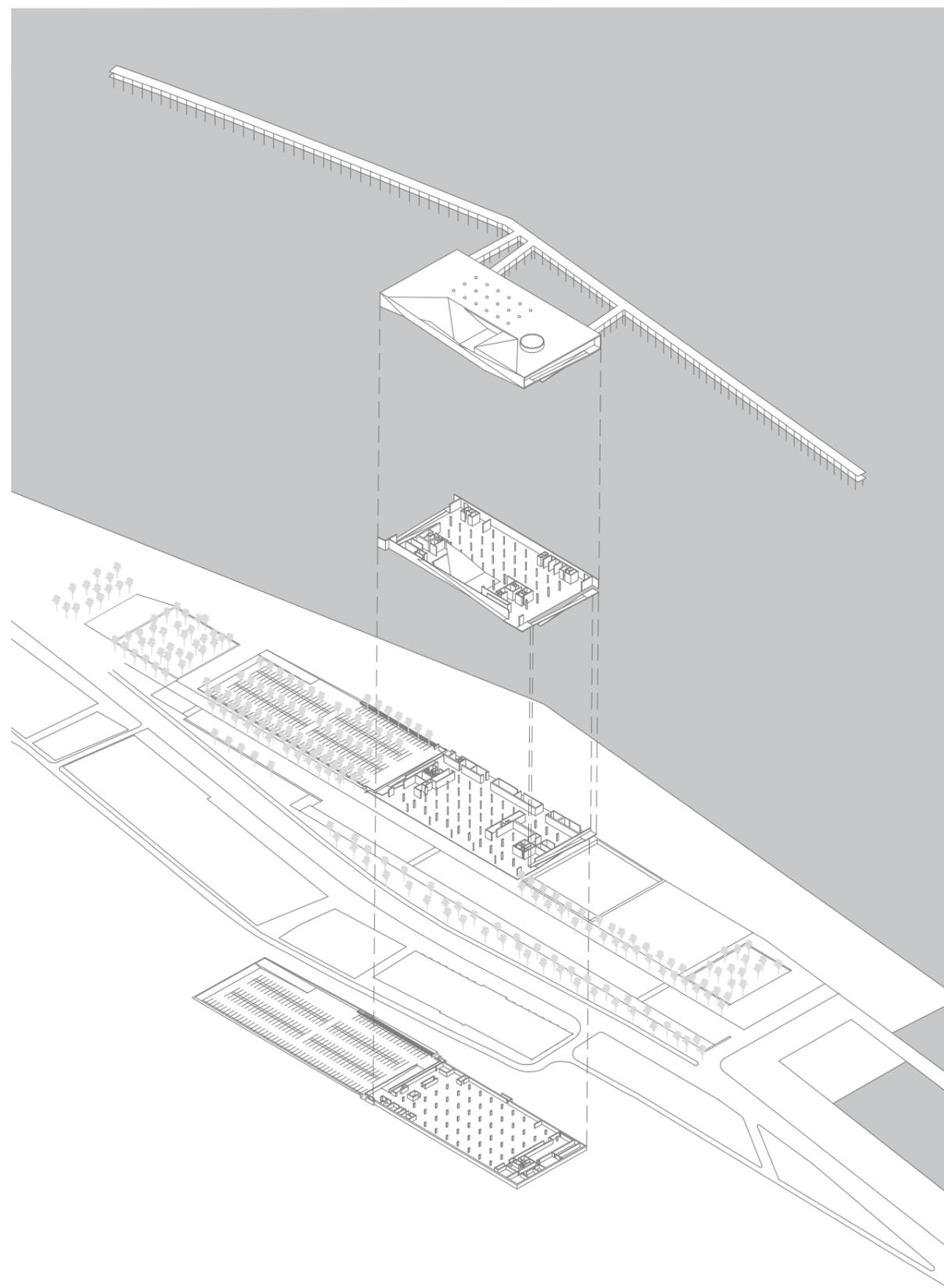
da ocupação do terminal (Ricardo Ferreira in Neves, 2019).

“O alçado virado para o rio é muito simples e é perfurado pelas passerelles; do outro lado, é mais ou menos um anfiteatro exterior, tem a sala das partidas e ali os passageiros podem aceder ao anfiteatro e ao espaço exterior, de onde vêm a cidade” (Carrilho da Graça in Borges & Duarte, 2018).

Os alçados do edifício, tanto do lado da cidade como do lado do rio têm vistas extraordinárias, apesar de não as revelar logo de imediato por serem quase cegos. A ideia permite fazer uma espécie de encaenação da relação com as vistas: umas vezes vê-se e outras vezes não se vê; portanto o edifício constrói essa espécie de interação entre ele próprio, através dos observadores e utilizadores, e a cidade e o rio.



14 Corte transversal.



15 Axonometria.

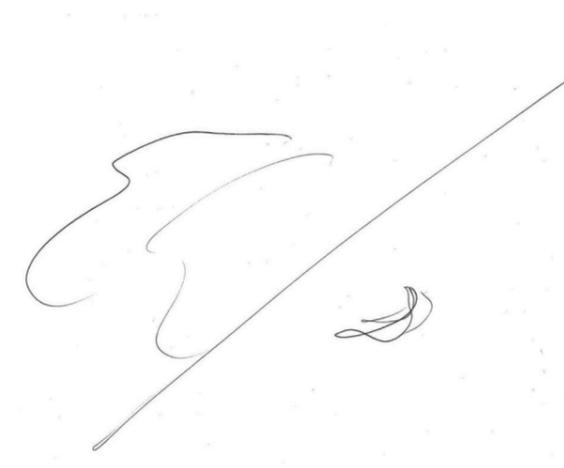
Esses rasgos, concede-lhe um ar flutuante, gerando zonas de entrada e saída permitindo a criação de um percurso que envolve o edifício, possibilitando uma descoberta lenta da envolvente, enquanto se percorrem os vários alçados. Finaliza na sua cobertura, que ganha características de palco, relacionando-se com o rio e a cidade sem qualquer tipo de obstáculos, como uma praça elevada (Carrilho da Graça, 2018).

"É muito comum, quando é preciso encher uma zona numa obra, utilizar betão com cortiça porque é mais leve e tem resistência, mas não é propriamente estrutural. Mas aqui tinha de ser estrutural" (Carrilho da Graça in Dias, 2016).

O edifício apresenta, ainda, a criação de um novo processo de construção, sendo, as suas fachadas construídas com betão branco onde foi inserido um aglomerado em pó de cortiça que permitiu obter novas características estruturais, nomeadamente mais leveza e maior capacidade de isolamento térmico, mas sobretudo mais resistência. A aplicação deste novo betão surge da necessidade, detetada pelos engenheiros, de diminuir a capacidade de carga das estacas de fundação, pois o material que se tinha pensado iria sobrecarregar as fundações já existentes. (Carrilho da Graça in Borges & Duarte, 2018). Este tipo de betão inovador foi desenvolvido para o Terminal de Cruzeiros de Lisboa, a partir de uma ideia de João Luís Carrilho da Graça e da parceria entre as empresas corticeira Amorim e a Secil e um laboratório da Universidade de Coimbra, inspirada por um antigo desafio da Experimenta Design para se desenvolverem novas utilizações da cortiça na construção (Melo et al. 2019).

Bibliografia

- BORGES, N. M., DUARTE, A. J. (2018). *Terminal de Cruzeiros de Lisboa / Lisbon Terminal Cruise*. (1ª ed.). Lisboa: Nuno Miguel Borges.
- CAMPIOTTO, G. (edição), (2017). *Carrilho da Graça Lisboa*. [Palestra, 1 de fevereiro]. São Paulo: Escola da Cidade. Obtido em: <https://www.youtube.com/watch?v=c9HnEKNq8k>



16 Esquízo do projeto (João Luís Carrilho da Graça).



17 Miradouro na cobertura do terminal (Daniel Rocha).

- CARRILHO DA GRAÇA, J. L. (2018). *Lisbon's Cruise Terminal* [site]. Disponível em: https://www.carrilhodagraca.pt/lisbon_cruise_terminal. CML (s.d.). Toponímia. Câmara Municipal de Lisboa. Disponível em: <http://www.cm-lisboa.pt/index.php?id=8565>
- CML (2010). *Intervenções da frente ribeirinha*. Disponível em: <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/projetos-e-obras/intervencoes-da-frente-ribeirinha>
- DIAS, A. S. (2016, agosto 11). *Carrilho da Graça*. [Entrevista] Se a arquitetura é boa, pode mudar a vida das pessoas e da cidade. *Diário de Notícias*. p.7. <https://www.dn.pt/portugal/entrevista/carrilho-da-graca-se-a-arquitetura-e-boa-pode-mudar-a-vida-das-pessoas-e-da-cidade-5332855.html>
- MELO, M. (coord. geral), SEQUEIRA M., TOUSSAINT M. (2019). *Guia de Arquitetura Carrilho da Graça - Projetos Construídos Portugal*. Lisboa: A+A Books.
- NEVES, V., LOPES, C. (Produtor), FREITAS, RICARDO, & SOUSA, PERO (Diretor). (2019). *Atelier d'Arquitetura: Terminal* [Documentário]. Episódio 13. Lisboa: RTP. Obtido em: <https://www.rtp.pt/play/p5644/e415707/atelier-arquitetura>

“A forma mais evidente do terminal seria a de um aeroporto com grandes envidraçados. Mas o edifício propõe interagir com a cidade e com o rio de uma forma não tão evidente e direta.”

(Carrilho da Graça, 2018)



18 Terminal de cruzeiros, vista aérea da relação entre a cidade e o edifício (FG+SG).

11

PRATA RIVERSIDE VILLAGE
RENZO PIANO BUILDING WORKSHOP

38°44'44.1"N, 9°05'53.0"W

11

PRATA RIVERSIDE VILLAGE RENZO PIANO BUILDING WORKSHOP

ARQUITETO

Renzo Piano, RPBW Architects

CLIENTE/PROMOTOR

Lisfundo, GEF, SGOIC

EQUIPA

RPBW (Renzo Piano Build Workshop)
Giorgio Grandi, Paolo Pelanda, Domenico
Magnano em colaboração com a
CPU consultores (Lisboa)

DATA DO PROJETO

1999-2016

DATA DE CONSTRUÇÃO

Em progresso

LOCALIZAÇÃO

Braço de Prata, Lisboa

ÁREA DE IMPLANTAÇÃO

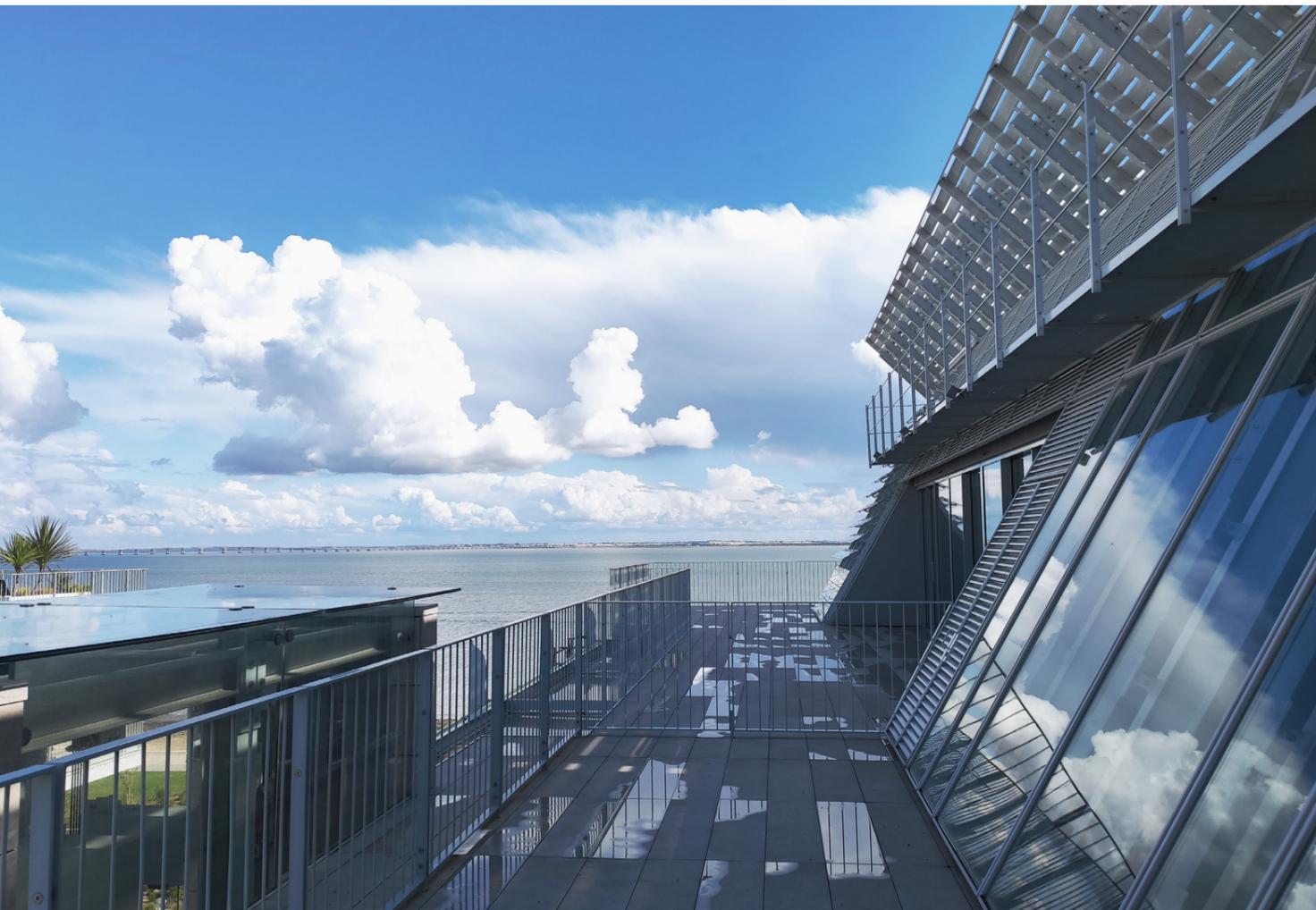
8 ha

ÁREA BRUTA

128 500 m²

ÁREA DE ESPAÇO PÚBLICO

4,2 ha

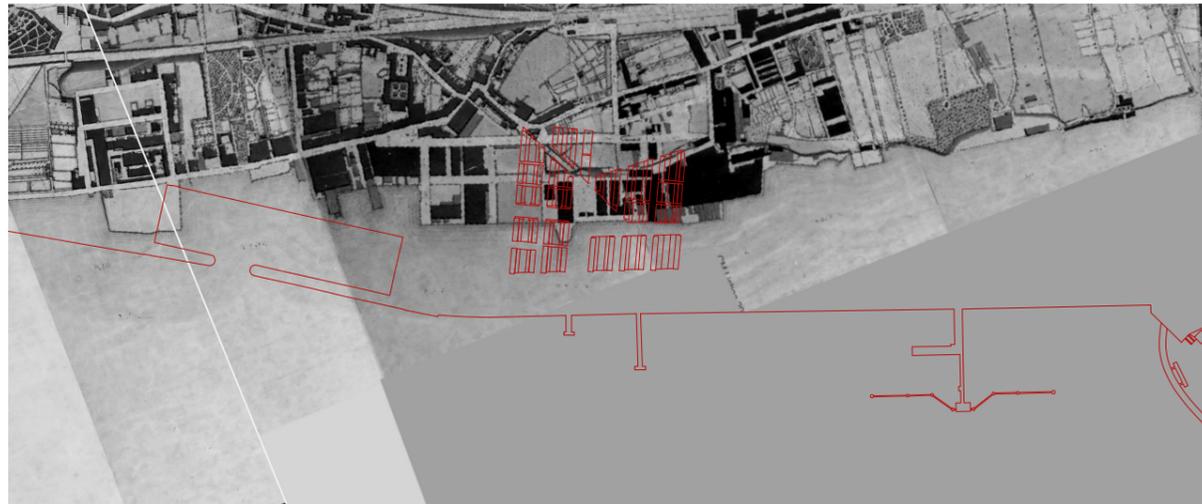


01 Prata Riverside Village. Vista de uma habitação para o rio Tejo. (Joana Marques, 2020)

O complexo habitacional Prata Riverside Village, da autoria do arquiteto italiano Renzo Piano, começou a ser desenvolvido em 1999, no entanto, só começou a ser construído em 2016, devido à falência do promotor, seguida por dificuldades de licenciamento e pela crise económica portuguesa que durou vários anos (Pinheiro, 2017). O projeto, atualmente em construção, desenvolve-se na margem do rio Tejo, fazendo fronteira entre duas realidades da cidade de Lisboa: o Parque das Nações, a Norte – uma zona onde predominam edifícios de escritórios e de carácter comercial, com um traçado contemporâneo – e Marvila, a Sul – uma zona envelhecida, com um antigo carácter industrial.

Com a implantação de 12 lotes habitacionais, compostos na totalidade por 499 apartamentos, e cerca de 19 000 m² de zona comercial, o arquiteto Renzo Piano tem como objetivo devolver a vivacidade e a agitação que outrora caracterizaram a antiga zona industrial de Braço de Prata, tornando-a num novo destino habitacional e de lazer, no qual as atividades ribeirinhas, como o comércio, a restauração, os passeios junto ao Tejo e o novo parque ribeirinho, são os principais focos atrativos, tal como já acontece no Parque das Nações.





02 1856-58. Adaptado de Carta Topográfica de Lisboa. Filipe Folque. (2020).



03 1956. Adaptado da planta da cidade de Lisboa. (2020).



04 Cerca de 1980. Adaptado do Levantamento de Lisboa. CML. (2020).

No início do século XX, Braço de Prata, bem como grande parte da zona ribeirinha de Lisboa, sofreu várias alterações à sua linha de costa, que se encontrava mais recuada, de forma a que não existia ainda a Doca do Poço do Bispo nem grande parte do território onde hoje se situa o Prata Riverside Village. Nos anos 50, a linha de costa foi regularizada e foram criados novos acessos (Administração do Porto de Lisboa, 1987, pp. 138-139), como a Rua Cintura do Porto de Lisboa. Também já se verificava a forma, quase definitiva, da Doca do Poço do Bispo. Mais tarde, na década de 80, esta zona da cidade encontrava-se já mais consolidada, sendo que a linha de costa permaneceu praticamente inalterada até hoje.

O local de implantação do complexo habitacional de Renzo Piano insere-se em Braço de Prata, uma antiga zona de caráter industrial e fabril, outrora muito movimentada pelos operários que chegavam à estação de comboios de Braço de Prata para trabalhar na fábrica de gás da Matinha e na fábrica de tabaco A Tabaqueira, em Marvila Velha. Atualmente, o caráter de Braço de Prata é muito diferente do que foi há algumas décadas atrás, visto que as fábricas cessaram a sua atividade e o movimento de operários deixou de existir.

Atualmente, esta área está a ser consolidada e os antigos edifícios fabris estão a ser requalificados, como é o caso da Fábrica de Braço de Prata, que funciona agora como espaço cultural e escola de música; a Sociedade Vinícola Abel Pereira da Fonseca, cujo edifício principal foi convertido em escritórios e espaços de cowork; e o antigo Entrepósito Ferroviário e Logístico de Marvila, que engloba espaços com as mais variadas funções, desde cowork a eventos sociais (Ramos, 2018, pp.57-64).

Para o projeto habitacional de Braço de Prata, Renzo Piano inspirou-se na identidade do local e na história que é, silenciosamente, contada – *“The place where you make a story, already has a story (...) and you have to be able to listen”* (Piano, 2020). Desta forma, o projeto



05 Vista aérea da Doca do Poço Bispo, Cais da Matinha e Doca dos Olivais. (Autor desconhecido, 1950. Retirado de Arquivo Fotográfico, CML)



06 Maquete do projeto. (Joana Marques, 2020)



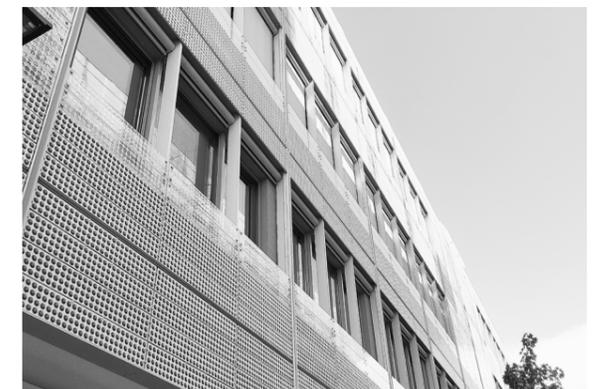
07 Planta de implantação ↻

parte de duas premissas fundamentais: a ordem estrutural, de fábrica, inerente à identidade do local, e o rio Tejo, que tem um papel fundamental em toda a cidade de Lisboa e a ilumina com uma luz lindíssima. Com isto, os edifícios foram implantados de acordo com a densa malha urbana, perpendicular ao rio Tejo, que os antigos edifícios industriais seguiam, interrompida ocasionalmente por arruamentos transversais, por vezes apenas pedonais. Como ponto central encontra-se o novo mercado de Braço de Prata – situado numa praça no antigo edifício da Tabaqueira – que será semelhante conceptualmente ao Time Out Market/Mercado da Ribeira no Cais do Sodré, tornando-se assim um núcleo de convergência de toda a malha urbana daquela zona, mas também de pessoas que ali vivem e trabalham. Também a escultura de José Guimarães (Lisboa – Aos Construtores da Cidade, 1999) permaneceu como um marco do lugar, sendo absorvida pelo projeto e integrada nos espaços verdes do Parque Ribeirinho Oriente.

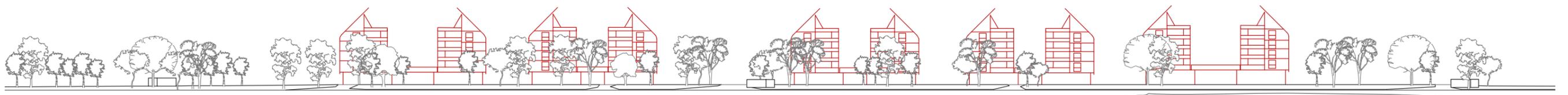
Os edifícios são inspirados nos edifícios tradicionais lisboetas, nomeadamente pelas suas fachadas simples e de formas regulares, que ocultam a presença de pátios interiores, neste caso ajardinados. Também o revestimento cerâmico da fachada, pelo seu efeito refletivo, evoca os azulejos típicos portugueses, algo que fascinou Renzo Piano nas suas viagens a Lisboa – *“One of the things that attracts you is the brilliance of the facades, the azulejos, the ceramics, so the light plays a little game (...) Lisbon is a beautiful place.”* (Piano, 2020).



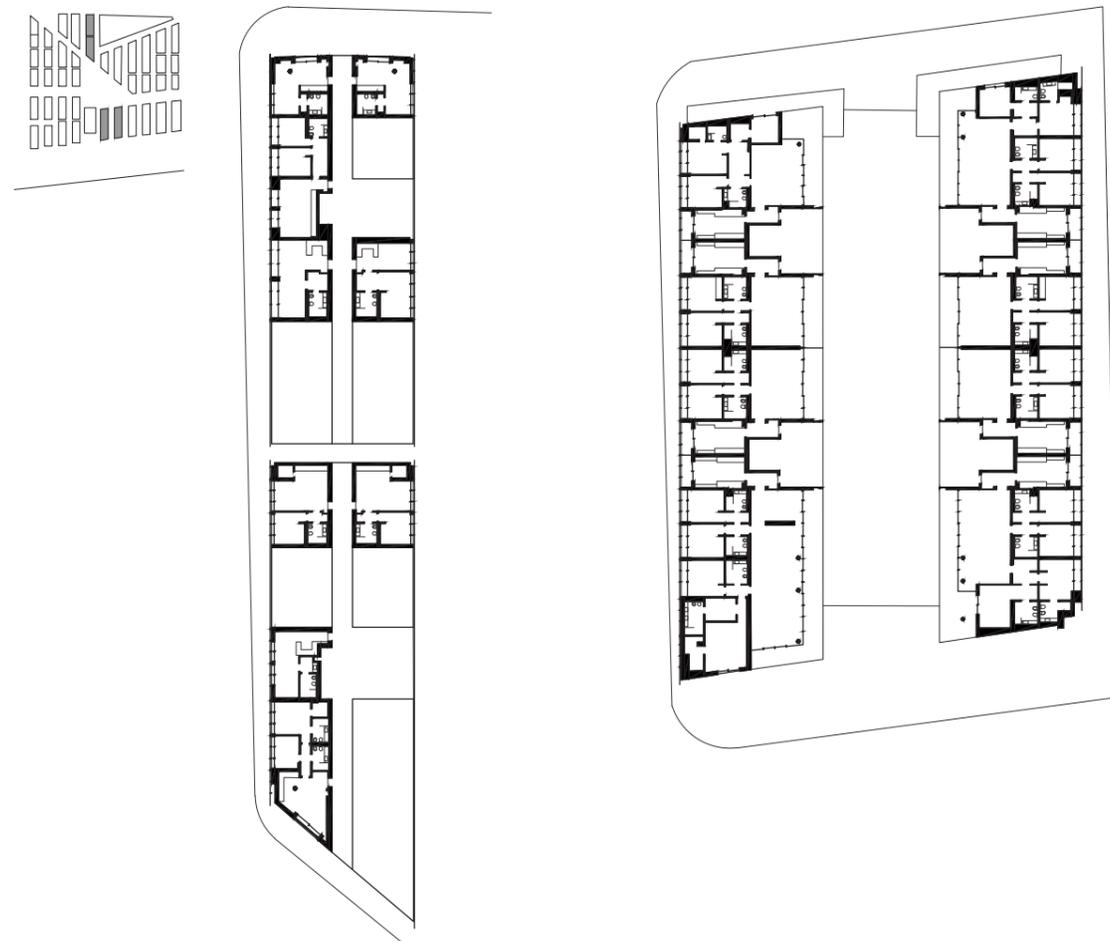
09 Logradouro privado. (Joana Marques, 2020)



10 Pormenor da fachada. (Joana Marques, 2020)



08 Alçado sul



11 Plantas tipo. (Adaptado de Prata Riverside Village, 2020)

As tipologias variam de T0 a T4 duplex, com áreas compreendidas entre os 50 m² os 250 m². Para além da vista incrível que os apartamentos têm para o rio, as áreas sociais estão direcionadas para o interior do quarteirão, este que formalmente se apresenta a uma cota superior do nível térreo e apresenta uma área considerável de espaços verdes acessíveis somente aos moradores.

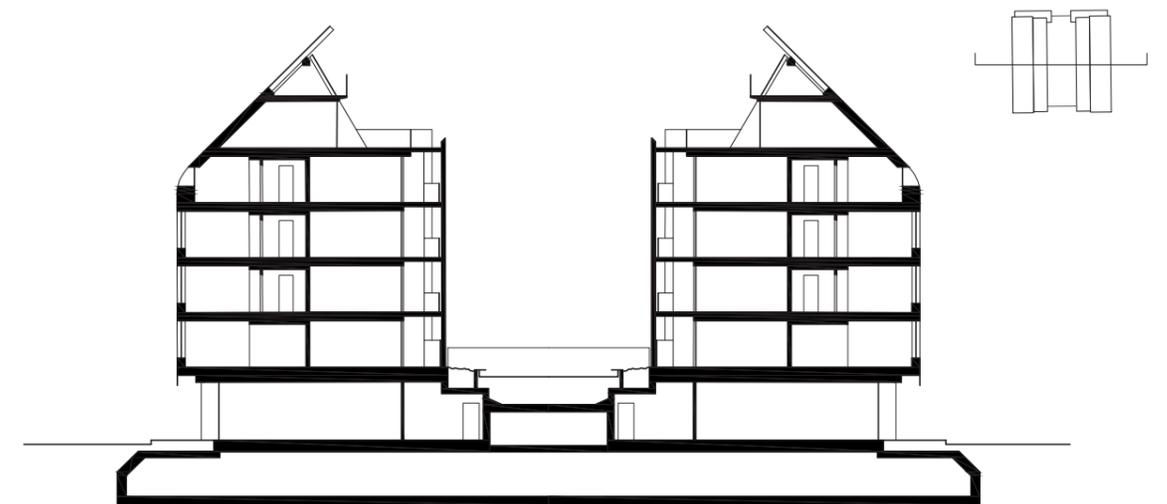
No seu interior dos apartamentos, o ambiente é claro, acolhedor e bastante luminoso – os painéis de vidro que revestem a fachada nas zonas de vãos refletem a luz solar para

o interior. Os duplexes localizam-se no topo do edifício, este que é rematado por uma cobertura de uma água e recuado em relação aos restantes, beneficiando assim as áreas exteriores.

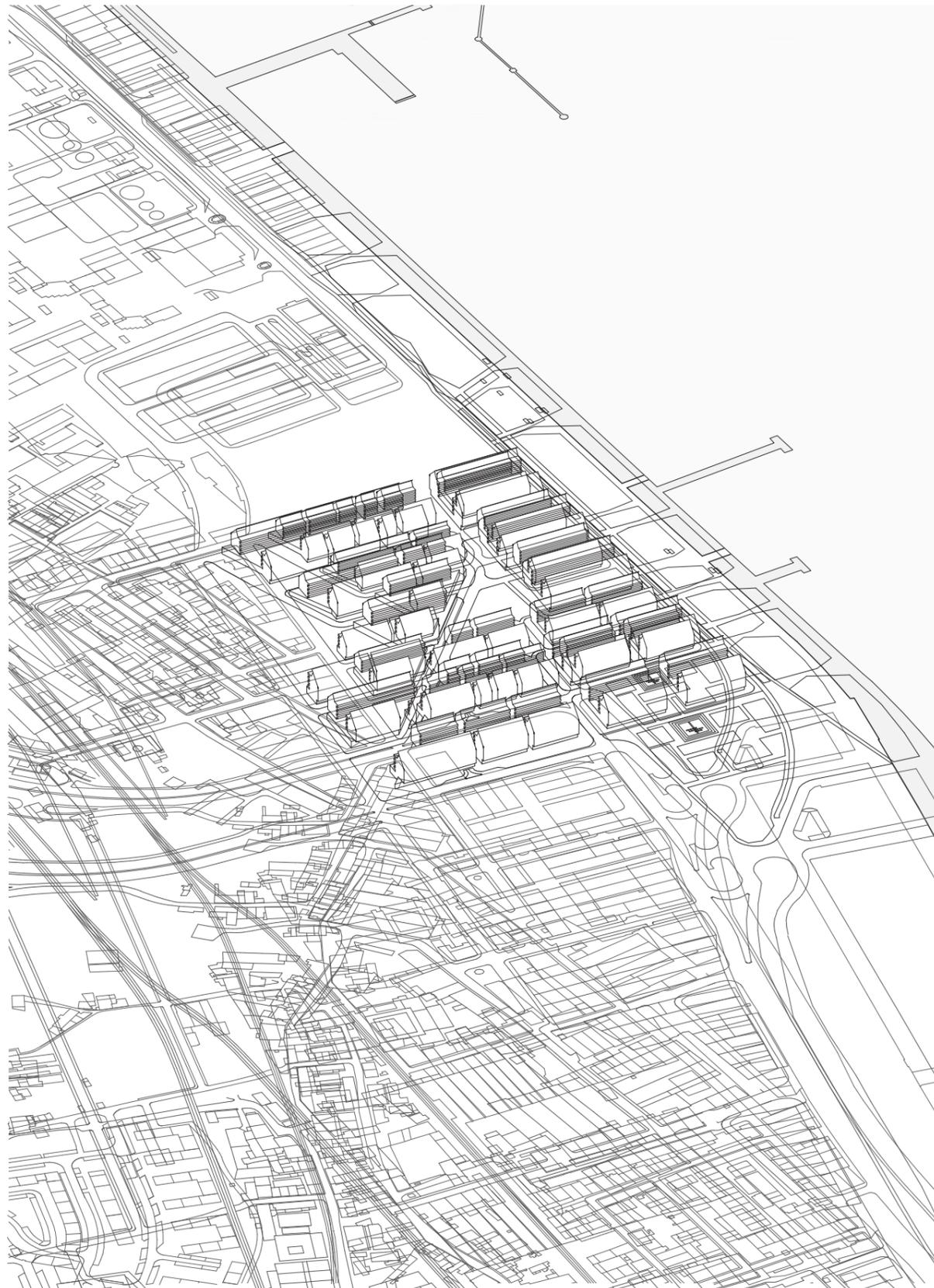
O sistema de acessos é na sua maioria esquerdo e direito, no entanto existem algumas exceções onde os elevadores estão colocados no ponto central do edifício acompanhado por um corredor longitudinal divide e distribui os acessos. A caixa de elevadores é revestida a vidro, situa-se no interior do edifício, em contato direto com o logradouro para que possa, assim, desfrutar da vista do jardim durante a circulação. O piso térreo, contém espaços



12 Fachada exterior dos edifícios. (Renzo Piano Building Workshop, s.d.)



13 Corte transversal



14 Axonometria

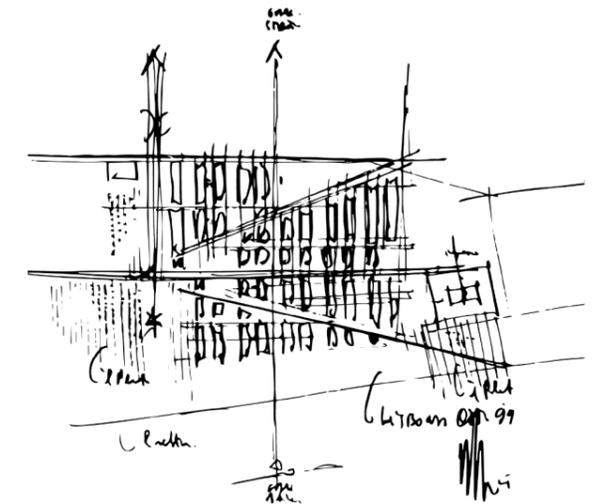
associados às mais variadíssimas áreas comerciais. Desde restaurantes, comércio local, ateliers, zonas verdes, passeio junto à zona ribeirinha, espaços aliados à atividade física, um verdadeiro ecossistema.

O projeto parte de um módulo tipo, que é depois desenvolvido e adaptado à medida que o projeto é também desenvolvido - *"each building seems to be our prototype that can be developed with further phases"* (Vic Properties, 2021). O complexo habitacional de Renzo Piano, apesar da sua escala monumental e do que está inerente a um projeto desta dimensão, prima pelos detalhes, tanto no exterior, como no interior das habitações, desde a luz que invade os espaços aos detalhes azulados do revestimento cerâmico da fachada - *"(...) its a big masterplan that led us working on different scales so we always jump from masterplan to details"* (Vic Properties, 2021).

O projeto do Prata Riverside Village vem, deste modo, consolidar uma zona há muito esquecida, devolvendo o movimento e a vida que eram tão característicos de Braço de Prata, tornando-se assim um ponto de interesse para muitos, devido à qualidade, conforto e segurança que espelha.

Bibliografia

- . APL. (1987). *100 Anos do Porto de Lisboa*. Lisboa: Administração do Porto de Lisboa. pp.138-139.
- . PIANO, R. (2020). *Entrevista a Renzo Piano. Prata Riverside Village*. Disponível em: <https://www.pratariversidevillage.com/project/>
- . PINHEIRO, A. M. (2017, novembro 28). Novo bairro de Marvila vai ligar Expo ao Terreiro do Paço. *Diário de notícias*. Disponível em: <https://www.dn.pt/sociedade/interior/novo-bairro-demarvila-vai-ligar-expo-ao-terreiro-do-pa-co-8948166.html>
- . RAMOS, C. J. P. (2018). *O espaço industrial desactivado como espaço expectante: o caso de Braço de Prata*. [Dissertação de Mestrado]. Faculdade de Arquitetura e Artes. Universidade Lusíada de Lisboa. Disponível em: <http://hdl.handle.net/11067/4436>
- . VIC PROPERTIES. (2021). *Prata Riverside Village – Interview with Pablo Otero, Haley Fitzpatrick e Antonio Nizza*. [Entrevista]. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=LTxK_8-KM3Y



15 Esquízo do projeto. (Piano, Renzo s.d. Retirado de Prata Riverside Village, 2020)



16 Varanda de uma habitação. (Jorge Figueiras, 2020)

“The place where you make a project already tells a story, and you have to be able to listen.”

(Piano, Renzo 2020)



17 Edifícios do projeto. (Joana Marques, 2020)

Mestrado Integrado em Arquitetura do Iscte, Instituto Universitário de Lisboa.
Projeto Final de Arquitetura 2020-2021. Laboratório Lisboa e o Rio.
Equipa: Coordenação: Teresa Madeira da Silva. Orientadores: Teresa Madeira da Silva, Caterina Di Giovanni, Pedro Marques Alves.
Estudantes: Bernardo Custódio, Carolina Alves da Silva, David Carvalho, Duarte Almeida, Francisco Quaresma, Joana Marques,
Julia Shtefura, Luís Filipe Ribeiro, Mariana Rosa, Milton Perry, Nuno Almeida, Nuno Bernardes, Rodrigo Oliveira, Vilma Nico Ferreira.
Departamento de Arquitetura e Urbanismo, CRIA-Iscte, DINÂMIA'CET-Iscte.

12

PARQUE RIBEIRINHO ORIENTE
FC ARQUITETURA PAISAGISTA

38°44'45.8"N, 9°05'48.9"W

12

PARQUE RIBEIRINHO ORIENTE FC ARQUITETURA PAISAGISTA

ARQUITETAS

Filipa Cardoso de Menezes e
Catarina Assis Pacheco

CLIENTE/PROMOTOR

Lisfundo/Câmara Municipal de Lisboa

EQUIPA

Filipa Cardoso de Menezes, Catarina Assis Pacheco, Lisa Câmara Santos, Rita Rodrigues, Rodrigo Coutinho Seixas, Luís Santos, Guilherme Bivar, Tiago Monteiro-Henriques, Natalia de Mello, Bárbara Assis Pacheco, Carolina Cantante e Catarina Carreiras. Arte Pública: Natalia de Mello, Bárbara Assis Pacheco. Contentores: Bak Gordon Arquitetos.

DATA DO PROJETO

2017

DATA DE CONSTRUÇÃO

2018-2020

LOCALIZAÇÃO

Rua Cintura do Porto, Braço de Prata, Lisboa

ÁREA DE IMPLANTAÇÃO

4,2 ha

PRÉMIOS

Prémio SIL - Espaços Públicos (2020)
Finalista do Prémio Rosa Barba (2020-2021)

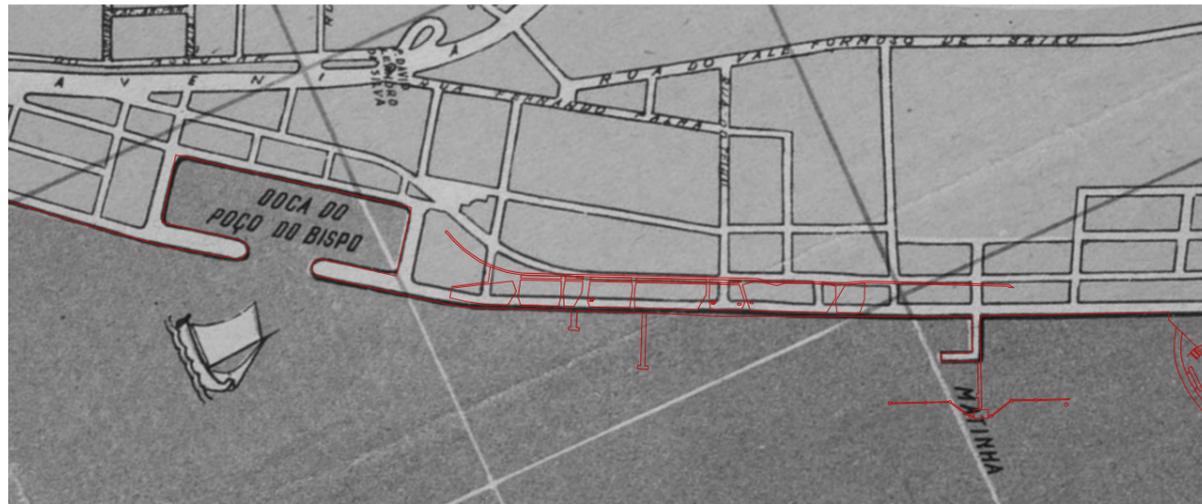


01 Parque Ribeirinho Oriente. Vista geral. (Joana Marques, 2020).





02 1856-58. Adaptado de Carta Topográfica de Lisboa. Filipe Folque. (2020).



03 1956. Adaptado da planta da cidade de Lisboa. (2020).



04 Cerca de 1980. Adaptado do Levantamento de Lisboa. CML (2020).

tanto terrestres como navais, melhoradas as condições de salubridade graças ao aterro de áreas lodosas, e foi conquistado território aorrio Tejo numa extensão considerável (Administração do Porto de Lisboa, 1987, pp.138-139).

Mais tarde, a partir da década de 80, já não se verificam mudanças significativas nesta área, sendo que a linha de costa entre a Doca do Poço do Bispo e o Cais da Matinha, permaneceu praticamente inalterada até hoje.

O local de implantação do Parque Ribeirinho Oriente corresponde também à antiga zona industrial e fabril de Braço de Prata, onde o movimento da sua estação de comboios inundava o local com vida, devido à chegada de operários para as fábricas desta zona e de Marvila Velha, como a fábrica de tabaco A Tabaqueira. Também alguns operários da Fábrica de Gás da Matinha tinham a sua residência na Rua do Vale Formoso de Baixo, sendo que ainda é possível observar algumas das antigas habitações. Atualmente, a zona de Braço de Prata vê-se quase desprovida do carácter industrial que antes a caracterizava, no entanto, ainda assistimos a algum movimento devido à presença da Escola Superior de Saúde Ribeiro Sanches, da Escola de Música da Fábrica de Braço de Prata, de várias empresas e serviços, e graças à requalificação de vários edifícios fabris e à construção da urbanização Prata Riverside Village, da autoria do arquiteto italiano Renzo Piano.

O projeto partiu da identidade do local, do existente e do que um dia existiu, como a linha de costa mais irregular. Neste sentido, tal como afirma a arquiteta Catarina Assis Pacheco o traçado do Parque Ribeirinho Oriente vai (...) buscar um bocadinho desse traçado que existia antes de existir essa linha muito definida que acompanha toda a margem ribeirinha de Lisboa” (Assis Pacheco & Menezes, 2020). O projeto utiliza também vegetação autóctone, que estaria presente de forma natural se o *per-rê* não estivesse presente – uma ideia de renaturalização da zona –, e materiais presentes no



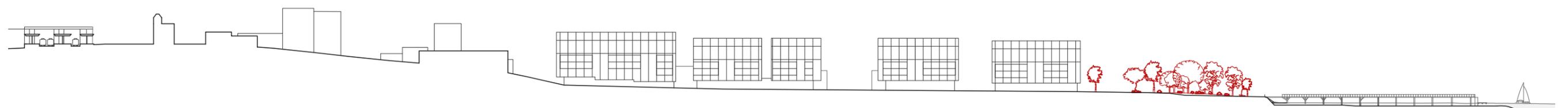
05 Doca do Poço do Bispo. (Goulart, Artur João, 1960. Retirado de Arquivo Fotográfico, CML).



06 Zona ribeirinha de Braço de Prata antes da Expo '98 (Homem à Máquina, 1993. Retirado de Arquivo Fotográfico, CML).



07 Planta de implantação



08 Corte Transversal

local ou que evocam o seu passado. Ainda neste sentido, de modo a manter a identidade piscatória desta zona de Braço de Prata, foram integrados no pavimento suportes para integrar a cana de pesca. (Assis Pacheco & Menezes, 2020).

Devido à implantação do projeto habitacional de Braço de Prata a uma cota mais elevada, foi necessário aterrar a zona de intervenção e criar 'bolsas' à cota do *perrê*, uma cota mais baixa, de forma a proteger os visitantes dos ventos dominantes (Assis Pacheco & Menezes, 2020).

O parque é constituído por zonas ajardinadas, nas quais estão presentes cerca de 360 árvores, dois percursos pedonais, um ribeirão e outro no interior da zona verde (Lobo, 2021) ciclovias, espreguiçadeiras e bancos de madeira reaproveitada do local de implantação (Assis Pacheco & Menezes, 2020).

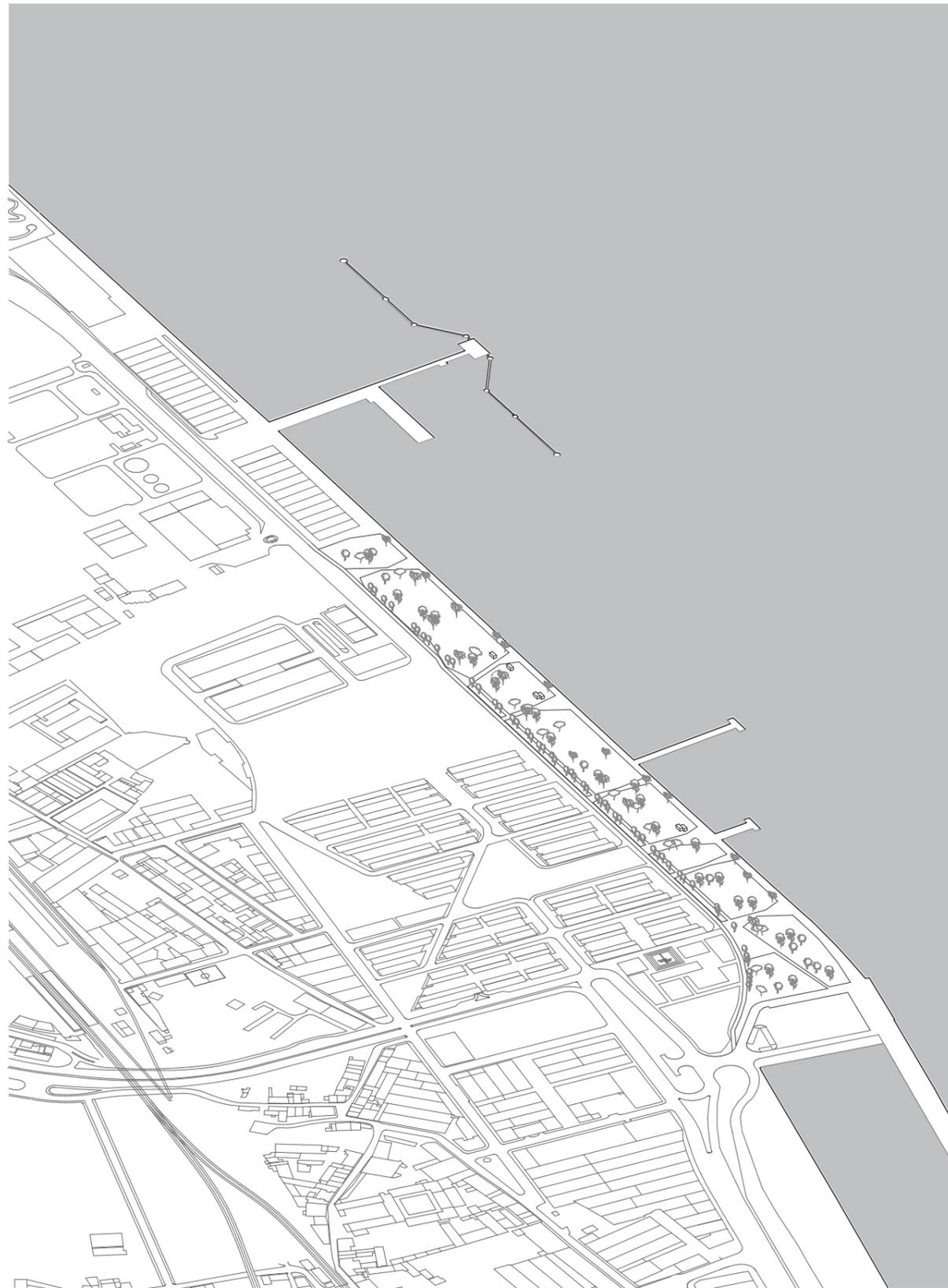
Estão ainda presentes um parque infantil e equipamentos de apoio, que consistem na conversão de contentores marítimos, adaptados pelo arquiteto Ricardo Bak Gordon, em duas cafetarias, um espaço de aluguer de bicicletas, instalações sanitárias públicas, biblioteca e um módulo de apoio à manutenção do parque (Biennial Internacional de Paisatge Barcelona, 2020). O parque infantil presente no Parque é "*(...) uma estrutura muito abstracta, (...) um conjunto de troncos que evocam os mastros que antigamente faziam de cenário no nosso rio*" (Assis Pacheco, 2020), apelando assim à memória do local. Podemos ainda encontrar cinco esculturas solares, com várias formas geométricas, que permitem aos seus



09 Vista ribeirinha. (Autor desconhecido, s.d. Retirado de Lisboa Green Capital).



10 Vista do Parque para o rio. (Autor desconhecido, s.d. Retirado de FIC Arquitetura Paisagista).



11 Axonometria

utilizadores, maioritariamente residentes em Lisboa – uma cidade muito luminosa –, um melhor entendimento de como se movem as sombras ao longo do ano (Assis Pacheco, 2020). Também está presente um pontão no local, que faz parte do projeto e cujo objetivo era ser recuperado, no entanto, encontra-se à guarda do tribunal, em litígio, não podendo ser intervencionado (Assis Pacheco & Menezes, 2020).

No projeto do parque, houve uma grande preocupação com a sustentabilidade ambiental e económica, e, por isso, foi plantada vegetação com pouca necessidade de manutenção, e onde também é possível encontrar habitats que promovem a regulação climática e funcionam como refúgios de biodiversidade (Autor desconhecido, 2020), nomeadamente garças, corvos marinhos e patos (Assis Pacheco & Menezes, 2020). Este espaço verde confere, assim, a esta zona da cidade momentos de atividade, de descanso e de contemplação do rio e da paisagem, contribuindo para a sua revitalização e reforçando a sua ligação de proximidade com o rio Tejo. Por outro lado, a continuação dos percursos paralelos ao rio vem ainda estabelecer uma relação com a zona ribeirinha do Parque das Nações e uma continuidade do verde estruturante na cidade.

Bibliografia

- . APL. (1987). *100 Anos do Porto de Lisboa*. Lisboa: Administração do Porto de Lisboa, pp. 138-139.
- . ASSIS PACHECO C. (2020, janeiro 1). *Colóquio Transformações e Lugares em Espera – As frentes de água da Área Metropolitana de Lisboa*, DINÂMIA'CET-Iscte, [minuto 38:20] Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=1uZr4ShgGa0&feature=emb_logo
- . ASSIS PACHECO C., MENEZES F. C. (2020). Parque Ribeirinho Oriente. *11º Bienal Internacional de Paisatge Barcelona*. Barcelona: Col·legi d'Arquitectes de Catalunya e Universitat Politècnica de Catalunya. Disponível em: <https://landscape.coac.net/ca/node/3566>
- . AUTOR DESC. (2018). Lisboa vai ter mais um Parque Urbano a oriente. *Diário Imobiliário*. Disponível em: <https://www.diarioimobiliario.pt/Atualidade/Lisboa-vai-ter-mais-um-Parque-Urbano-a-Oriente>
- . AUTOR DESC. (2020). Parque Ribeirinho Oriente. *Espaço de Arquitetura*. Disponível em: <https://espacodearquitetura.com/projetos/parque-ribeirinho-oriente/>
- . C.M.L., (2020). *Parque Ribeirinho Oriente*, [filmado e gravado a 7 de fevereiro]. Disponível em: <https://www.facebook.com/camaradelisboa/videos/parque-ribeirinho-orient-641511036658519/>



12 Vista para o rio, zona pedonal e espaços ajardinados. (Mariana Rosa, 2020).



13 Escultura solar. (Mariana Rosa, 2020).

- . FJC ARQUITETURA. (s.d.) *Parque Ribeirinho Oriente*. Disponível em: <http://www.fc-ap.com/trabalhos/parque-ribeirinho-orient- Lisboa>
- . GONÇALVES, C., MELÂNEO, P. (2018). Lisboa Oriental. Mapeamento em 2018. *J-A jornal arquitetos*, 257. Disponível em: <http://www.jornalarquitectos.pt/pt/jornal/epicentros-pos-industriais/lisboa-oriental-2>
- . LOBO, R. L. (2021). O Parque Ribeirinho Oriente está nomeado para um prémio internacional. *Time Out*. Disponível em: <https://www.timeout.pt/lisboa/pt/noticias/o-parque-ribeirinho-orient-esta-nomeado-para-um-premio-internacional-01152>

"A memória de um passado ligado à actividade portuária e industrial é crucial para a compreensão do parque, cujas cores, texturas, pavimentos e materiais se encontram entre os elementos da identidade pré-existente a ser valorizada."

(Catarina Assis Pacheco & Filipa Cardosos de Menezes., 2020)



14 Detalhes do passeio ribeirinho. (Mariana Rosa, 2020).

13

PAVILHÃO DO CONHECIMENTO
JOÃO LUÍS CARRILHO DA GRAÇA

38°45'42.2"N, 9°05'44.2"W

13

PAVILHÃO DO CONHECIMENTO JOÃO LUÍS CARRILHO DA GRAÇA

ARQUITETO

João Luís Carrilho da Graça

CLIENTE/PROMOTOR

Parque Expo '98 S.A.

EQUIPA

João Luís Carrilho da Graça, Inês Lobo, João Maria Trindade, Pedro Domingos, Luís Gonçalves, Giulia de Appolonia, Flávio Barbini, José Pedro Bonito, João Rosário, Nuno Pinto

DATA DO PROJETO

1995-1996

DATA DE CONSTRUÇÃO

1997-1998

LOCALIZAÇÃO

Largo José Mariano Gago nº1, Parque das Nações, Lisboa

ÁREA DE IMPLANTAÇÃO

6.000 m²

ÁREA BRUTA

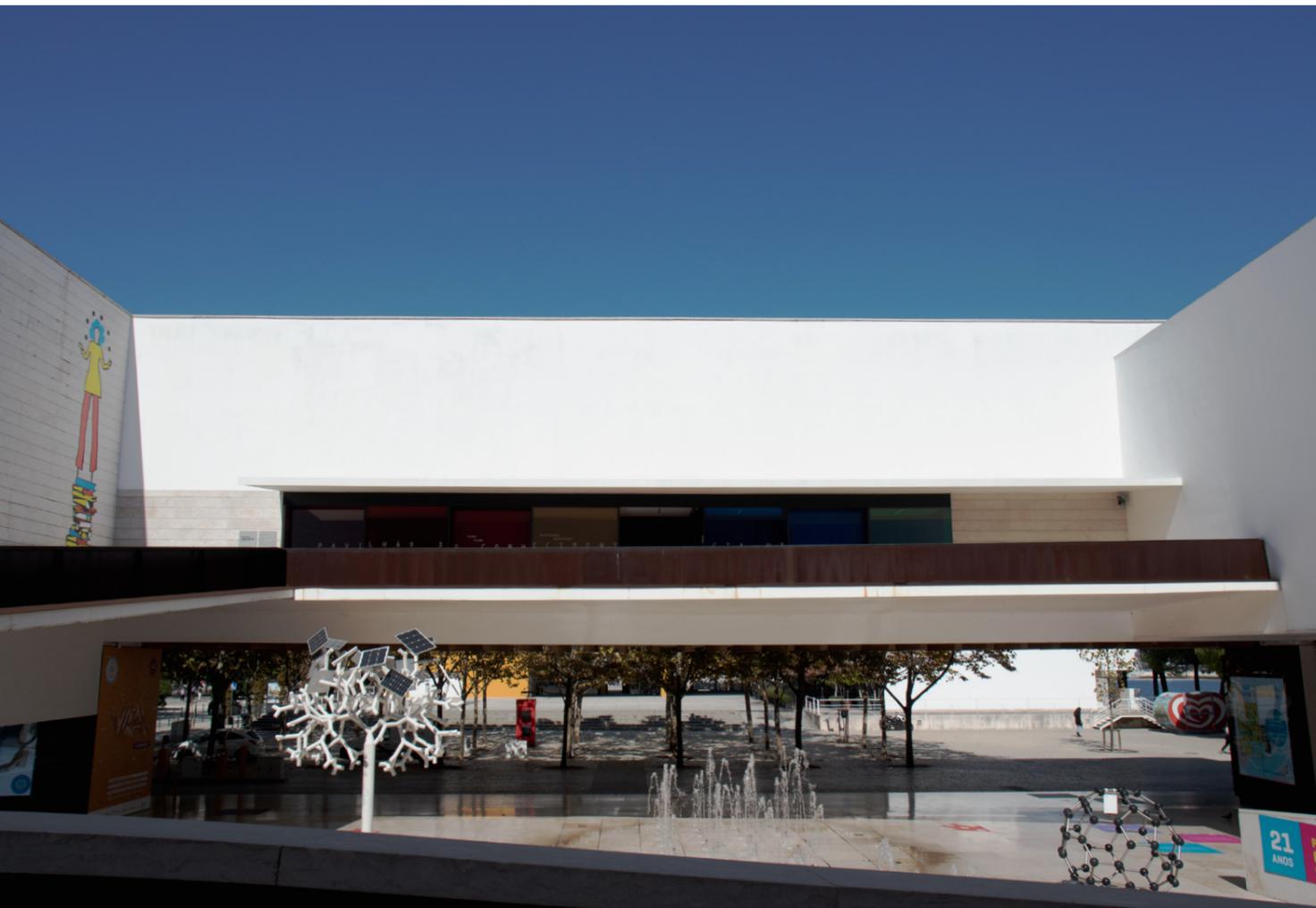
13.150 m²

ÁREA DE ESPAÇO PÚBLICO

2.600 m²

PRÉMIOS

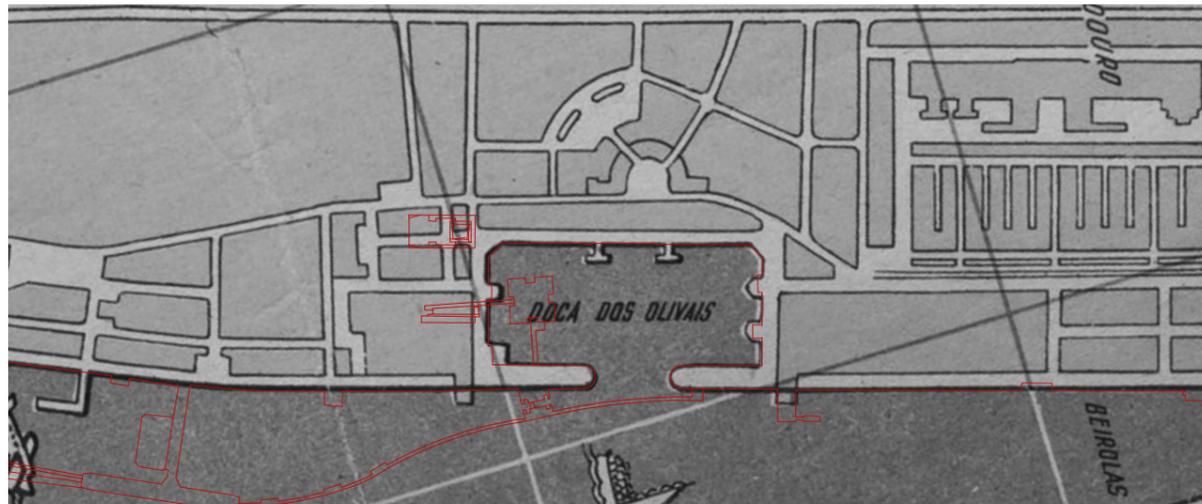
Prémio Valmor e Municipal de Arquitetura (1998)
e prémio FAD (1999)



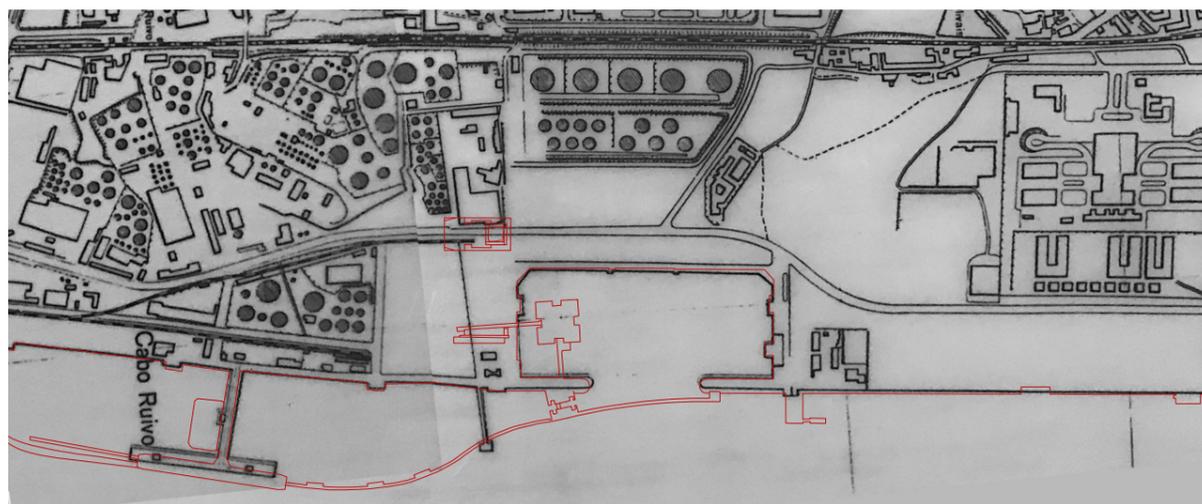
01 Pavilhão do Conhecimento. Pátio de acesso à zona de entrada. (Joana Marques, 2020).



02 1856-58. Adaptado de Carta Topográfica de Lisboa. Filipe Folque. (2020).



03 1956. Adaptado da planta da cidade de Lisboa. (2020).

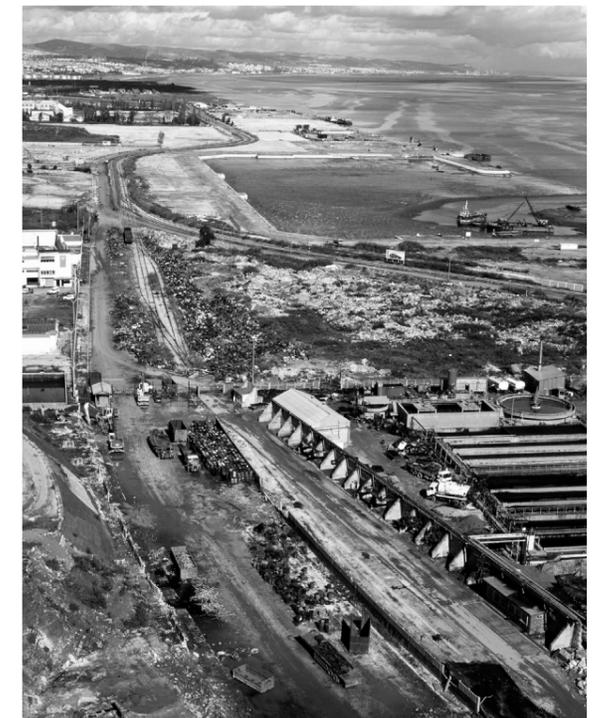


04 Cerca de 1980. Adaptado do Levantamento de Lisboa. CML (2020).

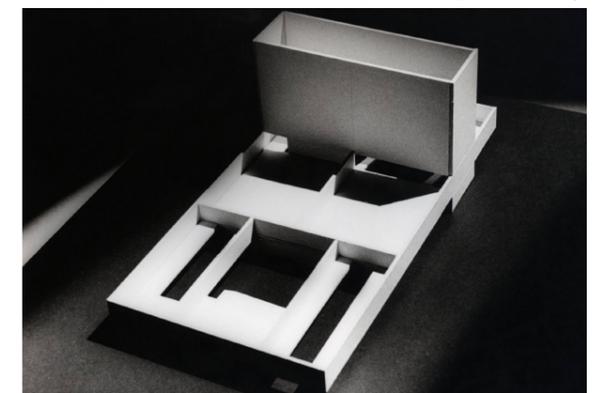
O edifício implanta-se numa zona da cidade de Lisboa que sofreu profundas alterações, nomeadamente sucessivos aterros. No início do século XX, a zona de implantação do Pavilhão do Conhecimento ainda não se encontrava aterrada. Mais tarde, nos anos 80, já é visível a forma quase definitiva da Doca dos Olivais e a consolidação da área de implantação, sendo observável o alinhamento do que viria a ser a Alameda Central após a Exposição Mundial de 1998.

Nesta zona encontrava-se o matadouro dos Olivais, a refinaria da SACOR em Cabo Ruivo e toneladas de lixo à beira-rio numa extensão de vários quilómetros. Aqui se localizava também o Aeroporto Marítimo de Cabo Ruivo, junto à Doca dos Olivais, desenvolvido pela companhia aérea americana Pan-American, de forma a servir de base à travessia transatlântica de hidroaviões (Lisboa de Antanho, 2015). Neste sentido, toda a zona oriental de Lisboa teve de sofrer uma reestruturação urbana, que, de acordo com o arquiteto João Luís Carrilho da Graça *"(...) foi muito bem controlada e (...) fez que aquela zona, climaticamente discutível, tenha um enorme sucesso"* (Dias, 2016).

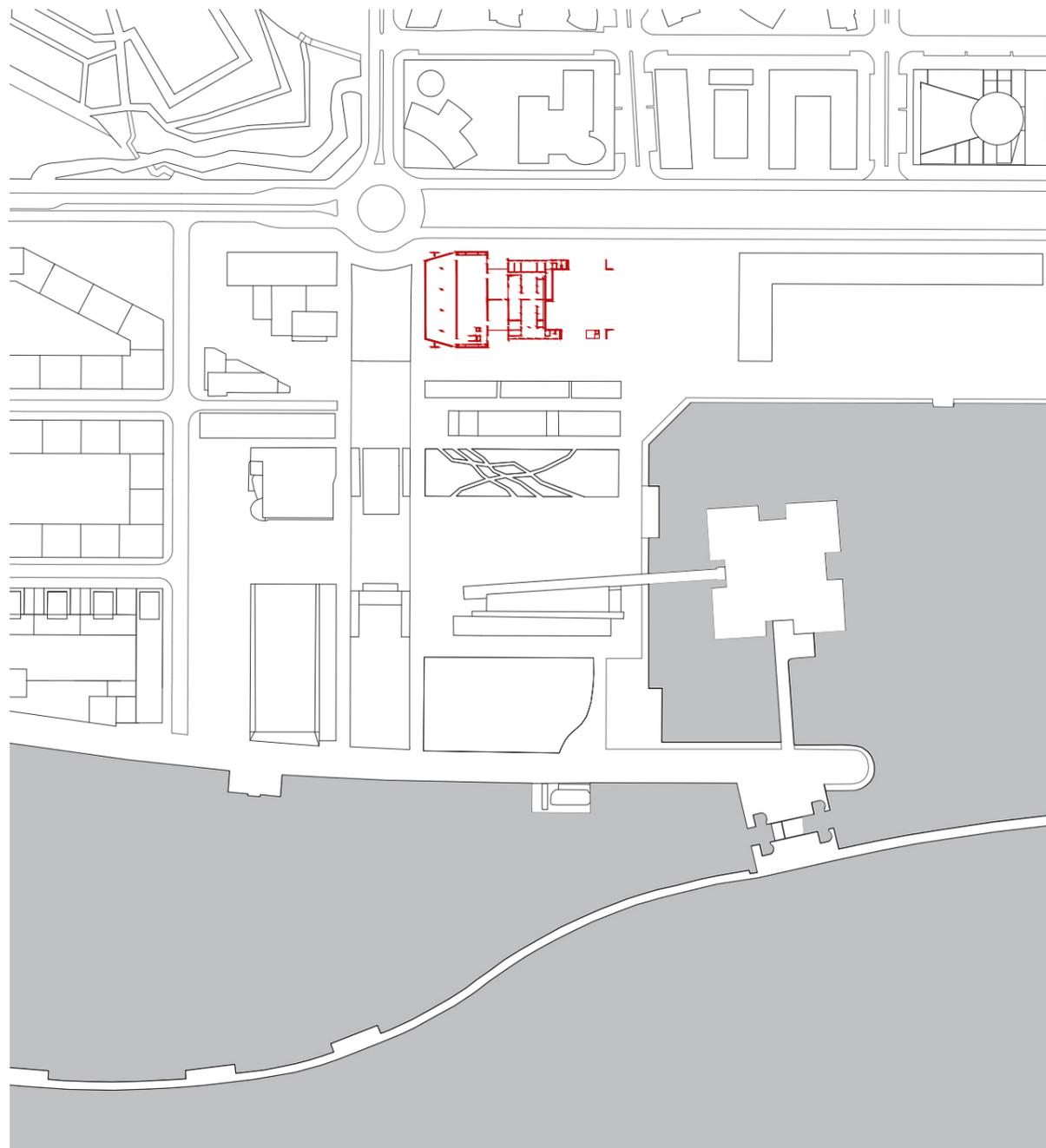
De acordo com a perceção do arquiteto João Luís Carrilho da Graça sobre as exposições mundiais – *"(...) uma espécie de saturação de imagens e de tentativas de captar a atenção das pessoas (...)"* (Carrilho da Graça *in* Pereira, 2018) –, o Pavilhão do Conhecimento *"(...) surge como momento de paragem e de intervalo entre a confusão do exterior e o que se iria passar no interior"* (Carrilho da Graça, 2020). Surgia, assim, como um momento de pausa na excentricidade da Expo '98, como um edifício que permitia *"(...) respirar entre tudo o que se passava no exterior (...)"* (Carrilho da Graça *in* Pereira, 2018), e que prima pela discrição, graças à sua contenção expressiva.



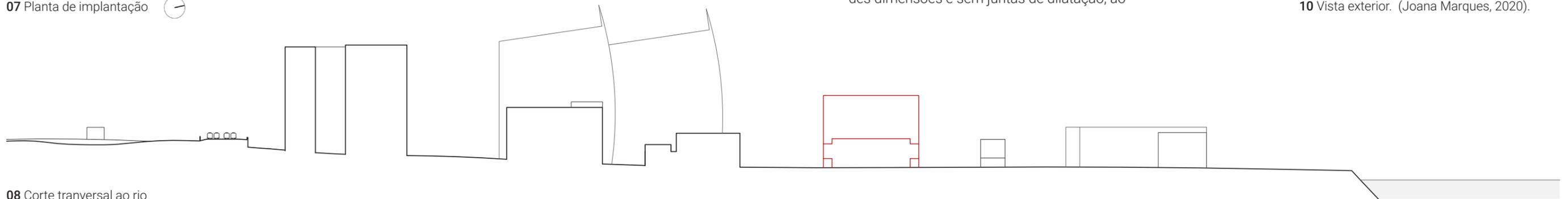
05 Doca dos Olivais antes da Expo '98. (Homem à Máquina, 1994. Retirado de Arquivo Fotográfico CML).



06 Maquete do projeto. (Autor desconhecido, 1995. Retirado de Arquivo Fotográfico CML).



07 Planta de implantação



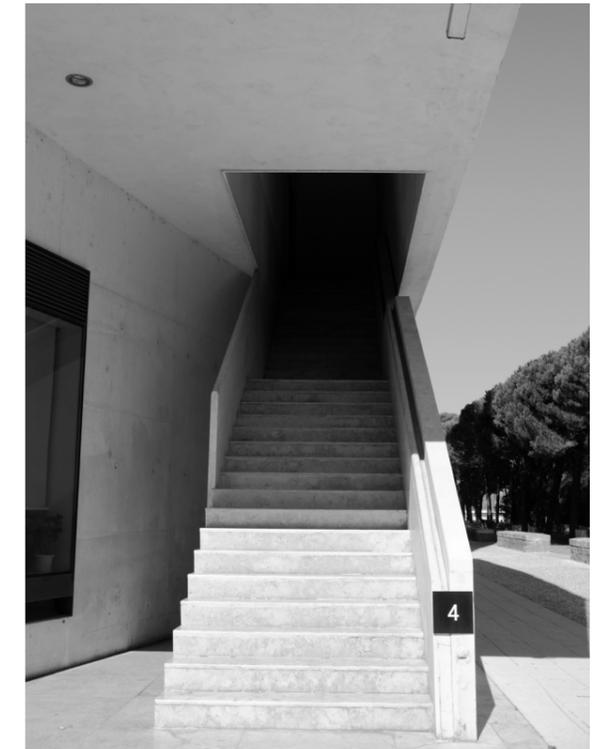
08 Corte transversal ao rio

Apesar da sua proximidade com o rio Tejo, o edifício encerra-se sobre si mesmo, estabelecendo apenas uma ténue relação com a Doca dos Olivais através do pátio de acesso ao pavilhão.

Ao visitar o Pavilhão do Conhecimento é inegável a sua monumentalidade, horizontalidade e a forte *“contraposição volumétrica e horizontal, megalítica em betão”* (Carrilho da Graça *in* Teles, 2015, p. 75). Na sua essência é constituído por dois volumes, que ocupam totalmente um quarteirão: um vertical – destinado, à altura da exposição, a conter navios – e outro horizontal – destinado a serviços e salas de exposição. Ao contrário do volume vertical, que assenta diretamente no solo, o volume horizontal aparentar estar *“em suspensão mágica”*, como afirma o arquiteto Carrilho da Graça (Teles, 2015, p. 75).

O pátio de acesso, que perfura o volume horizontal estabelece, de acordo com Sequeira e Toussaint (2019, para.2), *“(…) uma continuidade entre a alameda e a doca”*. O acesso ao edifício é feito através de um percurso de rampas, que permite a contemplação do céu e da arquitetura do edifício, e leva os visitantes aos espaços interiores de diferentes dimensões e luminosidade, de acordo com a função e a necessidade, e *“pensados desde o início como palcos vazios”* (Melo et al., 2019, para.2).

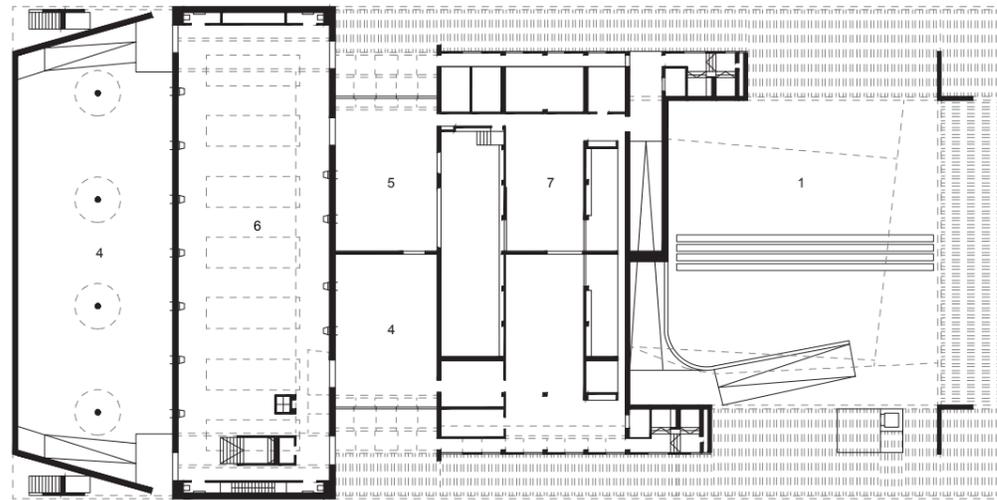
O Pavilhão do Conhecimento de Carrilho da Graça, projetado maioritariamente em betão branco, prima pela inovação graças ao uso deste material numa construção de grandes dimensões e sem juntas de dilatação, ao



09 Acesso lateral ao museu. (Joana Marques, 2020).

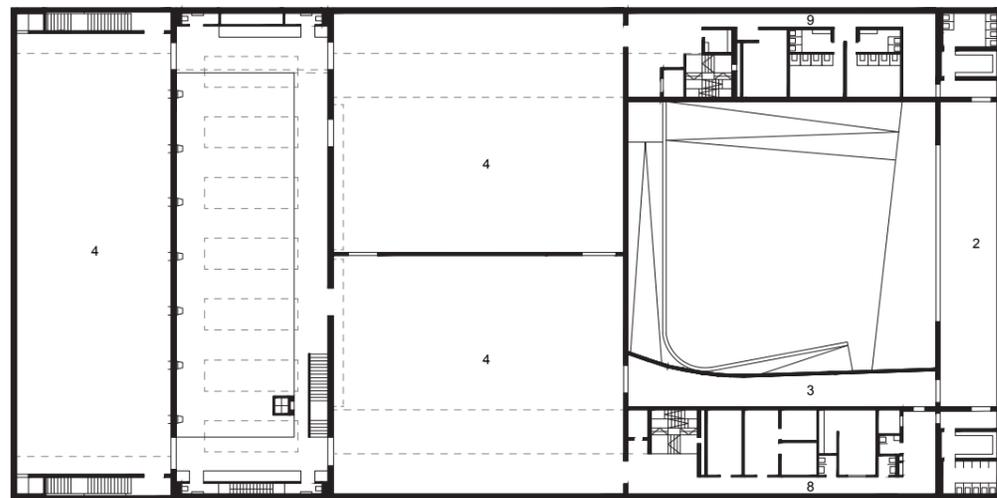


10 Vista exterior. (Joana Marques, 2020).



1 - Átrio de acesso | 4 - Setor expositivo | 5 - Loja | 6 - Nave | 7 - Zona técnica

11 Planta do piso térreo

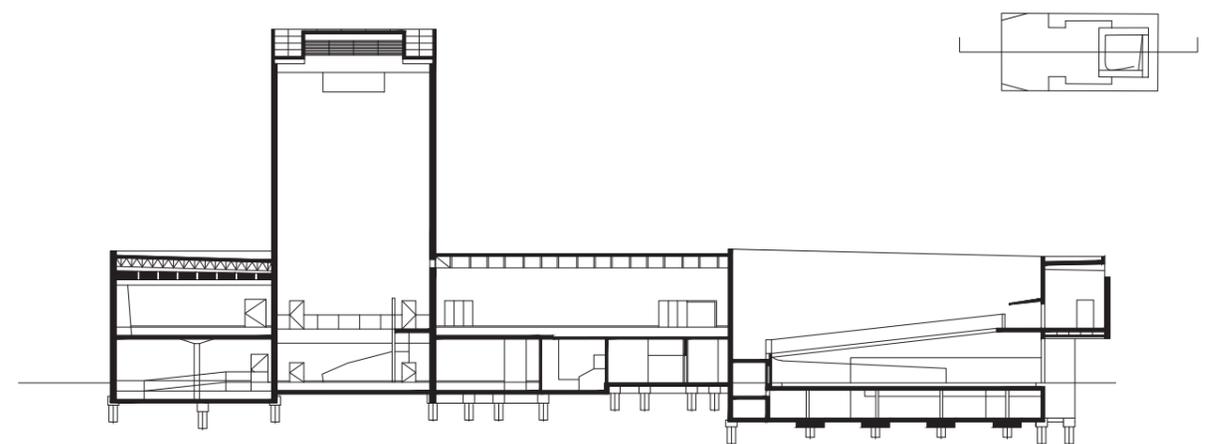


2 - Foyer | 3 - Ingresso | 4 - Setor expositivo | 8 - Zona VIP | 9 - Zona pessoal

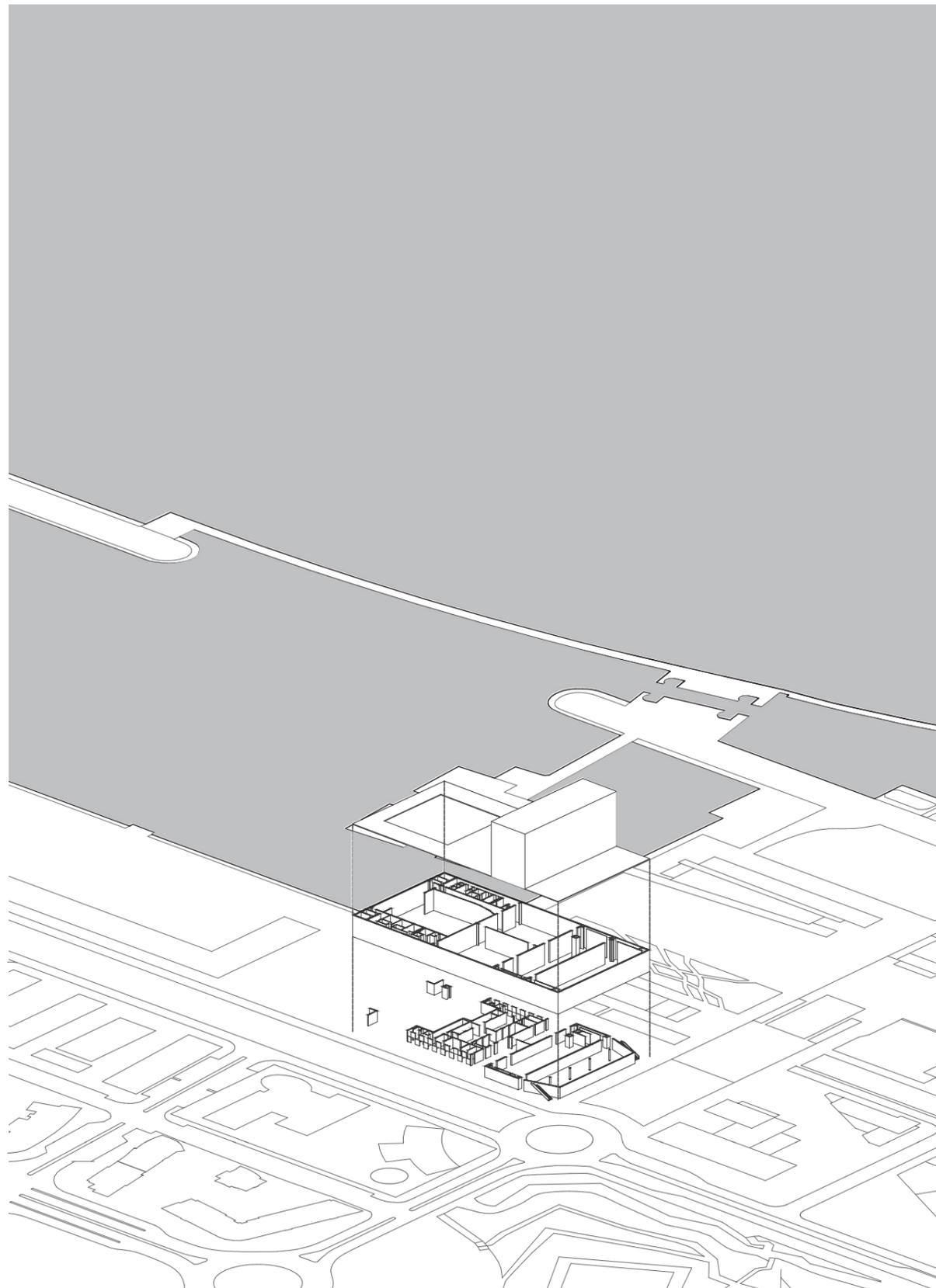
12 Planta do primeiro piso



13 Pátio de acesso. (Joana Marques, 2020).



14 Corte Longitudinal



15 Axonometria

contrário do que se tinha visto até à altura em Portugal (Melo et al., 2019, para.3). Também a pedra lioz – uma pedra calcária com fósseis marinhos – é utilizada no edifício, evocando assim o passado marítimo português e a história dos mares.

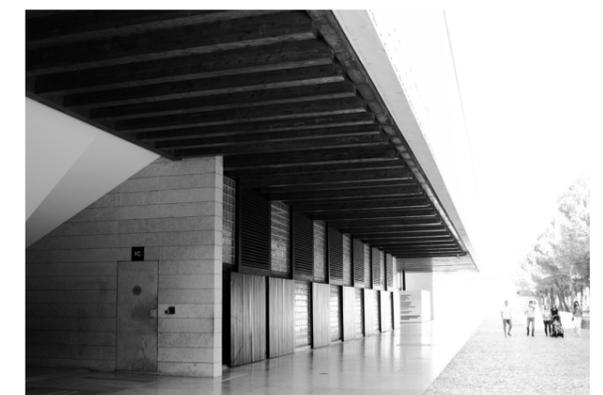
Em 2010, teve lugar uma reestruturação do foyer do pavilhão, projetada pelo arquiteto João Luís Carrilho da Graça em colaboração com o atelier P-06, alcançando o Society for Environmental Graphic Design (SEGD) Awards 2011 (Pavilhão do Conhecimento, 2020). Esta reestruturação trouxe, para o espaço multifuncional da entrada, uma “*textura perfurada*” que gera interesse visual aos espaços que oculta, como escritórios e laboratórios. Esta instalação, em conjunto com absorvedores acústicos, cria o ambiente acústico adequado à realização de espetáculos e outras atividades (Anjos&Gusmão, 2012).

Bibliografia

- . AFACONSULT. (2013). *Pavilhão do Conhecimento dos Mares Expo 98*. Disponível em: <http://www.afaconsult.com/portfolio/185011/92/pavilhao-do-conhecimento-dos-mares-expo98>
- . ANJOS, P., GUSMÃO, N., Atelier P-06 (conferência), Pavilhão do Conhecimento. *Comunicar design 2012 / P-06 excerpt*. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=idBPiN9FVp8>
- . ARX. (2020). *Pavilhão do Conhecimento dos Mares*. Disponível em: <https://arx.pt/projecto/exposicao-do-pavilhao-do-conhecimento-dos-mares/>
- . CAMPIOTTO, G. (edição), (2017). *Carrilho da Graça Lisboa*. [Palestra, 1 de fevereiro]. São Paulo: Escola da Cidade. Obtido em: <https://www.youtube.com/watch?v=c9HnEKNqi8k>
- . CARRILHO DA GRAÇA, J. L. (2020). *João Luís Carrilho da Graça*. Terra [Filme, aula aberta, zoom]. (7 de dezembro). São Paulo: Escola da Cidade.
- . CARRILHO DA GRAÇA ARQUITETOS. (s.d.). “*Knowledge of the seas pavillion*” Expo ‘98. Disponível em: <https://www.carrilhodagraca.pt/pcm>
- . DIAS, A. S. (2016, agosto 11). Carrilho da Graça. [Entrevista] Se a arquitetura é boa, pode mudar a vida das pessoas e da cidade. *Diário de Notícias*. Disponível em: <https://www.dn.pt/portugal/entrevista/carrilho-da-graca-se-a-arquitetura-e-boa-pode-mudar-a-vida-das-pessoas-e-da-cidade-5332855.html>
- . LISBOA de ANTANHO (2015, setembro 1). Aeroporto Marítimo de Cabo Ruivo. *Lisboa de Antigamente*. Disponível em: <https://lisboadeantigamente.blogspot.com/2015/09/aeroporto-maritimo-de-cabo-ruivo.html>
- . MELO, M. (coord. geral), SEQUEIRA M., TOUSSAINT M. (2019). *Guia de Arquitetura Carrilho da Graça - Projetos Construídos Portugal*. Lisboa: A+A Books, p.124.
- . PAVILHÃO do CONHECIMENTO (2020). *O Edifício*. Disponível em: <https://www.pavconhecimento.pt/conheca-nos/edificio/>
- . PEREIRA, M. (2018, maio 26). Na Expo’98 os edifícios tinham vista para o êxito. *Diário de Notícias*. Disponível em: <https://www.dn.pt/artes/na-expo>



16 Espaço de ingresso. (Joana Marques, 2020).



17 Espaço exterior e acesso à loja. (Joana Marques, 2020).

- . TELES, V. (2015). *Expo'98: Lisboa Cidade e Requalificação*. [Dissertação de Mestrado]. Faculdade de Arquitetura e Artes. Universidades Lusíada. Disponível em: <http://hdl.handle.net/11067/2512>
- . TRIGUEIROS, L., SAT, C., OLIVEIRA, C. (editores) (1996). *Lisbon Word Expo 98. Projects*. Lisboa: Editora Blau Lda.
- . TRIGUEIROS, L., SAT, C., OLIVEIRA, C. (editores) (1998). *Expo'98 Exposição Mundial de Lisboa Arquitetura*. Lisboa: Editorial Blau Lda.

“O que é maravilhoso na cidade de Lisboa (...) é que há sempre a tentativa de construir de uma forma relativamente simples. Mas a complexidade da topografia faz com que a cidade (...) esteja cheia de detalhes que constroem o seu encanto e tornam a cidade interessante.”

(João Luís Carrilho da Graça, 2017)



18 Rampa de acesso ao museu pelo pátio de entrada. (Joana Marques, 2020).

14

PAVILHÃO DE PORTUGAL
ÁLVARO SIZA VIEIRA

38°45'58.3"N, 9°05'44.6"W

14

PAVILHÃO DE PORTUGAL ÁLVARO SIZA VIEIRA

ARQUITETO

Álvaro Siza Vieira

CLIENTE/PROMOTOR

Parque Expo 98' S.A.

EQUIPA

Arquitetura: Álvaro Siza Vieira.

Engenharia: António Segadães Tavares

DATA DO PROJETO

1995

DATA DE CONSTRUÇÃO

1997 - 1998

LOCALIZAÇÃO

Alameda dos Oceanos,
Parque das Nações, Lisboa

ÁREA DE IMPLANTAÇÃO

6 940 m²

ÁREA BRUTA

7 840 m²

ÁREA DE ESPAÇO PÚBLICO

12 900 m²

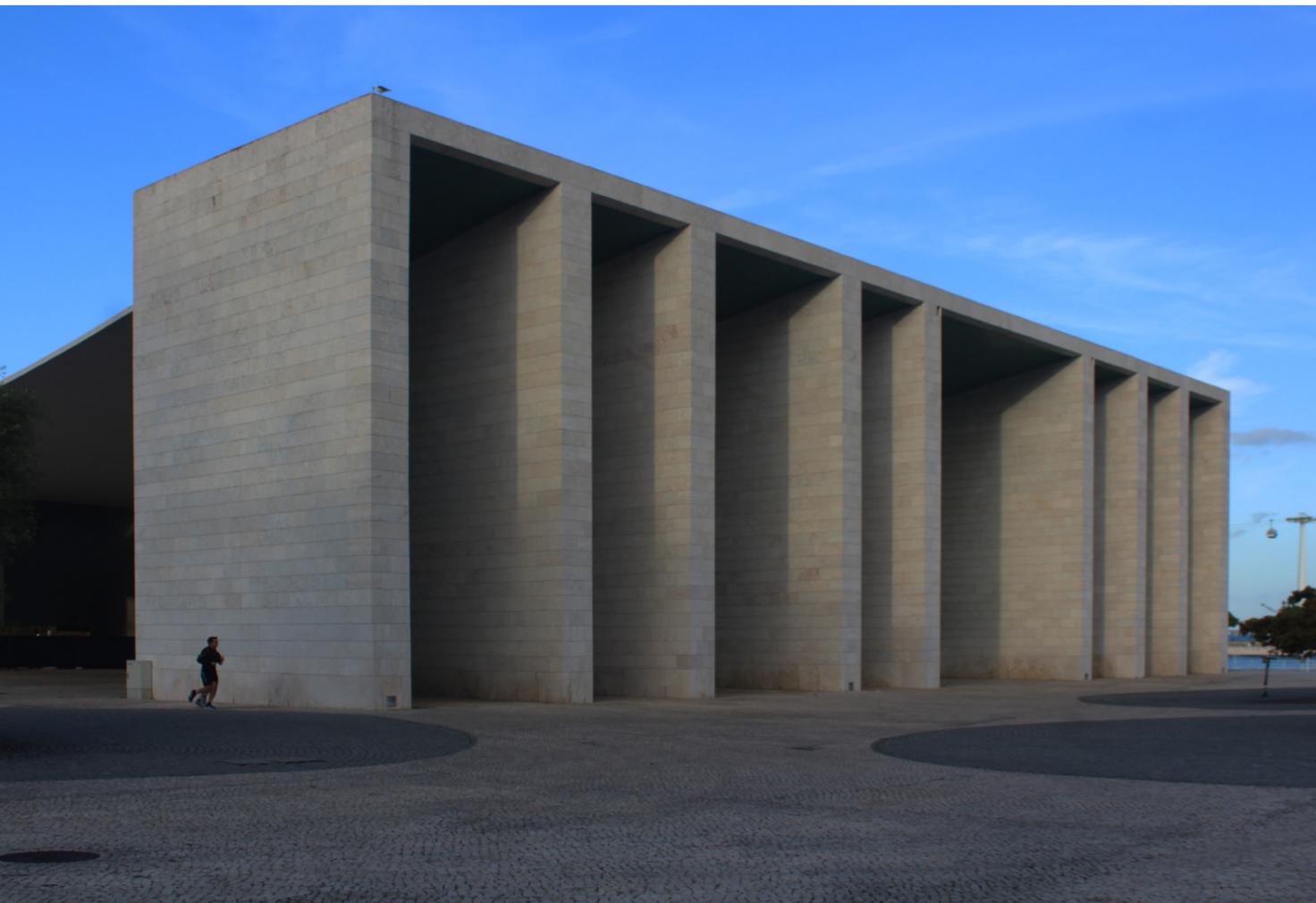
PRÉMIOS

Prémio Valmor e

Municipal de Arquitetura (1998)

Classificado de Património de Interesse

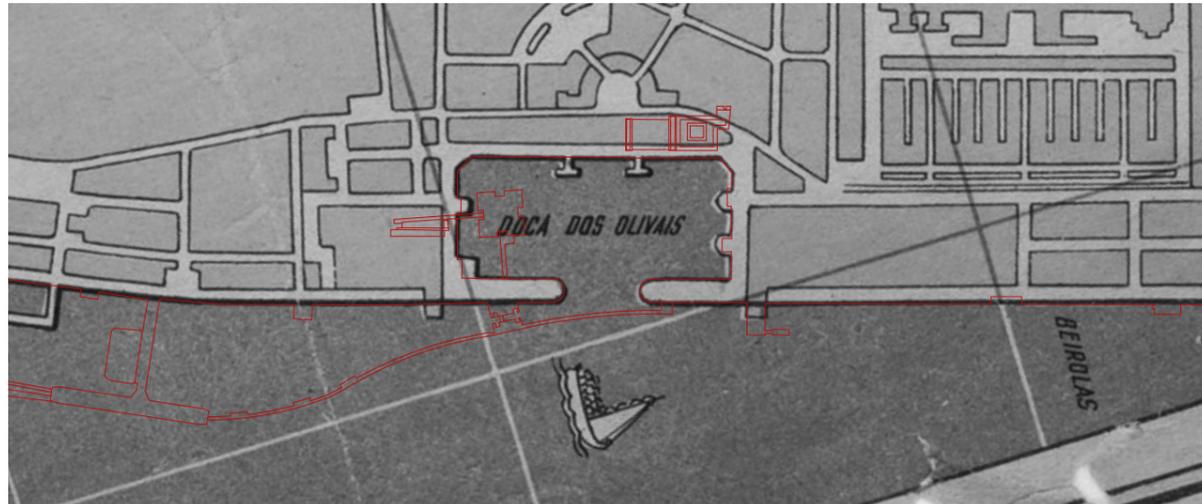
Público (2010)



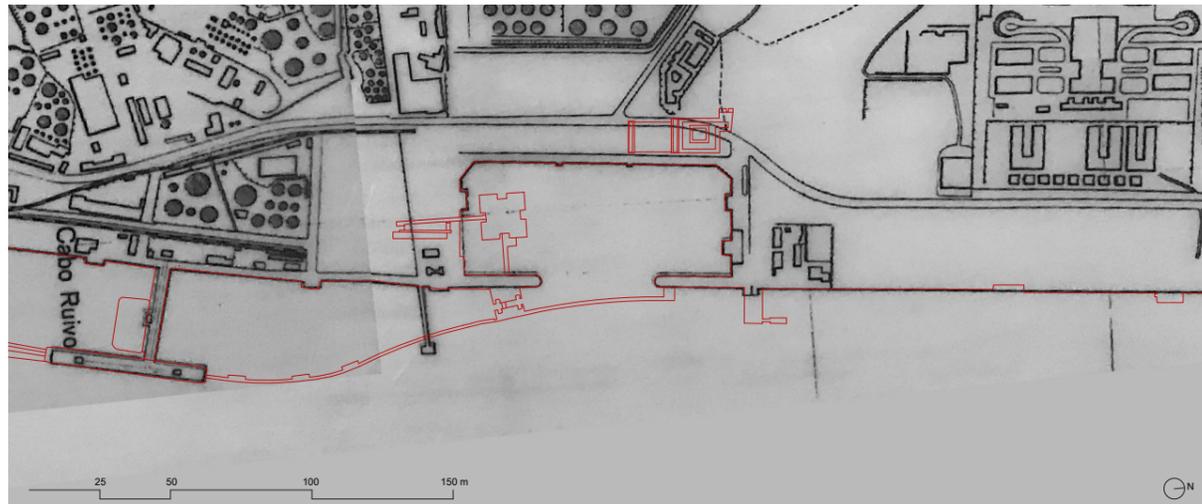
01 Pavilhão de Portugal, vista do contraforte sul. (Luís Filipe Ribeiro, 2020)



02 1904 - 1911 Adaptado de Carta Topográfica de Lisboa. Silva Pinto. (2020).



03 1956 - Adaptado do Mapa da Cidade de Lisboa, E. Clérigo (2020).



04 Cerca de 1980. Adaptado do Levantamento de Lisboa. CML (2020).

O Pavilhão de Portugal foi projetado sem referências diretas aos edifícios envolventes, uma vez que todos os projetos para a Expo 98 decorreram em simultâneo. Aqui, segundo o autor, reside uma das maiores dificuldades para o arquiteto no ato de projetar (Siza Vieira, 1998). Apostando numa volumetria horizontal e reforçando ainda mais a sua posição e relação com o rio Tejo, o projeto contraria, de certa forma, a maioria das propostas dos arquitetos convocados para a grande obra da Expo 98 (Carvalho, 2006).

No seu passado, a antiga Doca dos Olivais serviu, embora durante um curto espaço de tempo, de aeroporto de hidroaviões e posteriormente de local onde se veio a instalar parte da atividade portuária da cidade de Lisboa. Após a extinção da atividade portuária, a zona oriental da cidade serviu de depósito de resíduos de Lisboa (Fernandes Sá, 2007).

O edifício é constituído por dois corpos, a volumetria do pavilhão e a cobertura da praça cerimonial, separados por uma "junta de separação" sendo que no primeiro, encontram-se os espaços expositivos, restaurantes e anexos (Segadães Tavares in Fernandes Sá et al, 2007).



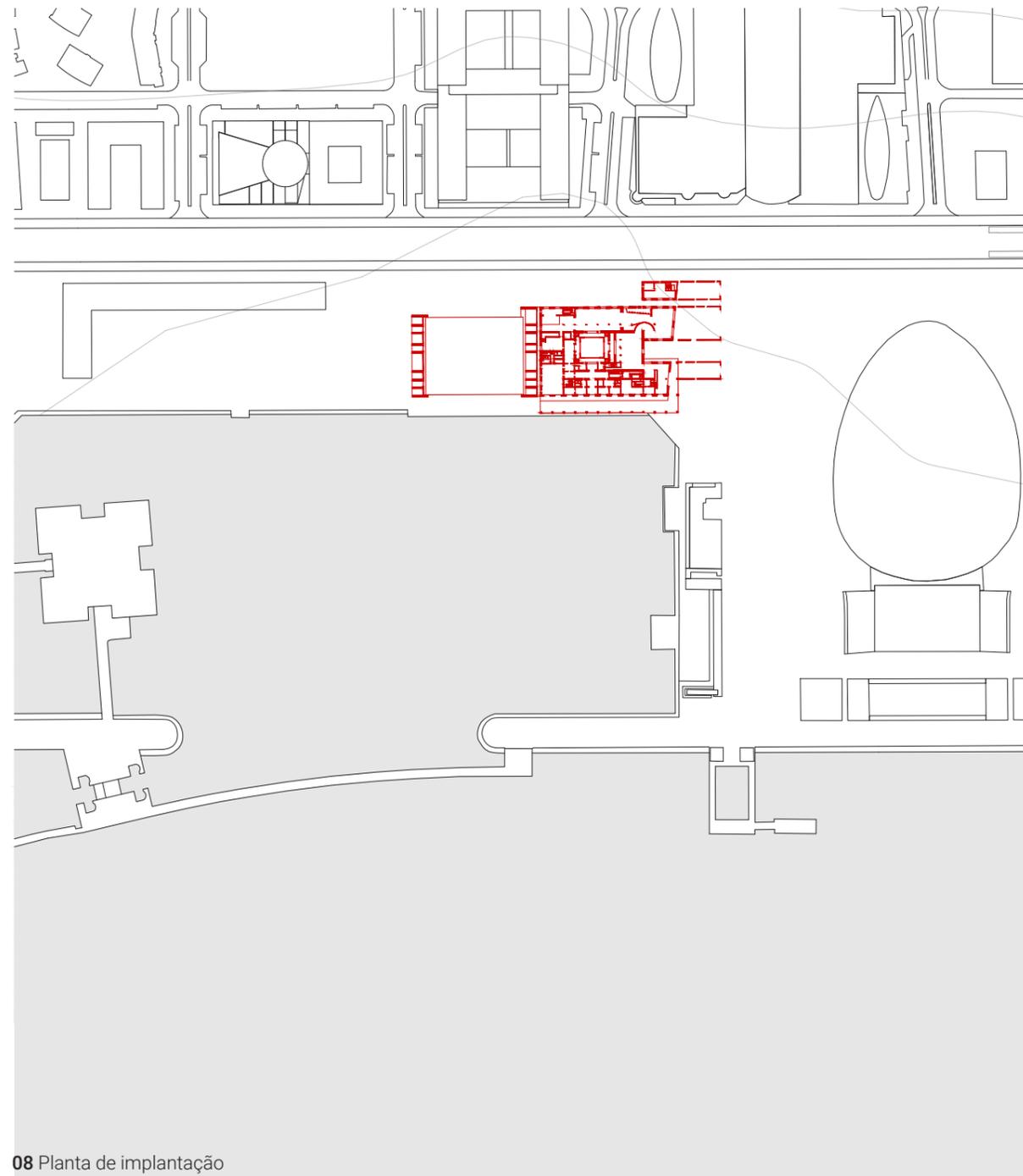
05 Antigo aeroporto de hidroaviões de Lisboa, (Arquivo CML, Artur João Goulart, 195-?)



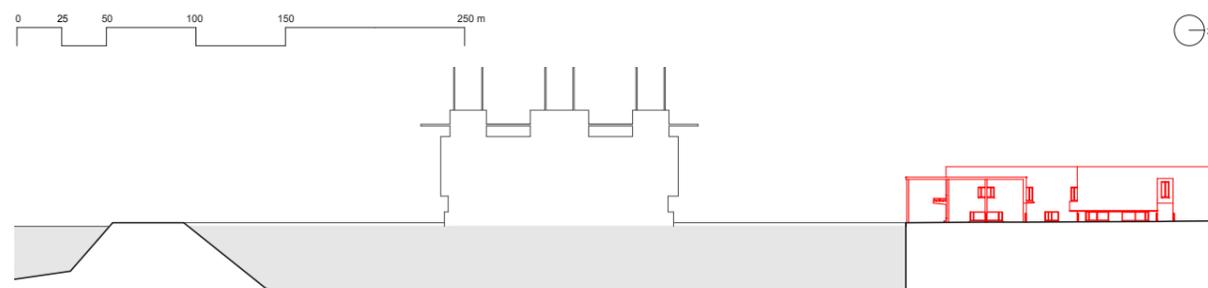
06 Antiga zona portuária de Lisboa (Arquivo CML, Homem à Máquina, 1994)



07 Construção do pavilhão (Arquivo CML, Homem à máquina, 1997)



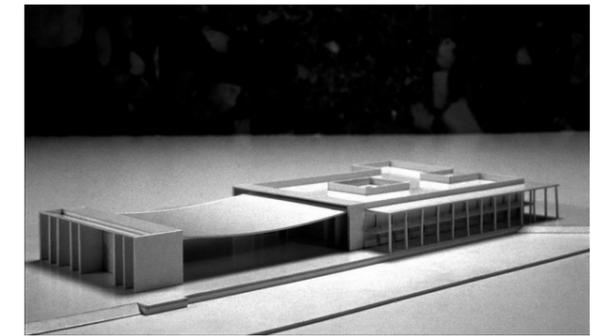
08 Planta de implantação



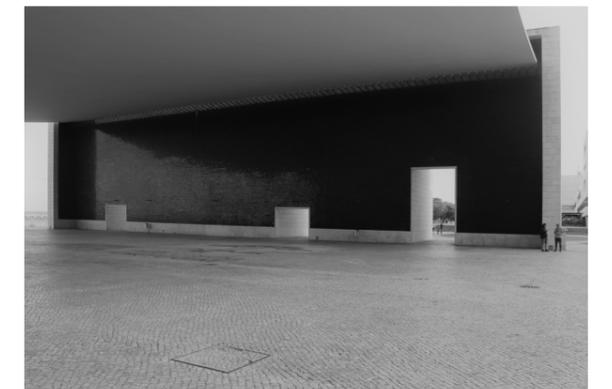
A praça, sob a qual ocorre uma grande diversidade de eventos públicos, com dimensões aproximadas de 65x50m, é coberta por uma fina casca de betão à qual o arquiteto ousou chamar de uma folha de papel pousada sobre os dois volumes laterais. Esta cobertura de betão com aproximadamente 1500 toneladas está suportada por dois contrafortes, um de cada extremidade da mesma, tracionada por via de cabos de aço, ancorados aos referidos pórticos laterais e posteriormente ao subsolo (Segadães Tavares, 2007).

A volumetria do pavilhão propriamente dito, com dimensões aproximadas de 90x60m, formada por dois pisos, vence a altura dos contrafortes de forma sublime, estendendo-se ligeiramente sobre o corpo que sustenta a pala criando uma diferenciação hierárquica de forma subtil entre os dois volumes. Este volume é organizado por via de um pátio central que, de certa forma, remete para os claustros dos conventos, numa matriz muito clara de organização programática. O edifício dispõe ainda um piso enterrado destinado ao estacionamento automóvel (Carvalho, 2006).

Estruturalmente, o corpo do pavilhão assenta num piso enterrado em betão armado, com laje de fundo em ensoleiramento geral e o encabeçamento com estacas de fundação, devido ao terreno instável onde se encontra. O segundo piso é realizado em estrutura mista, e as fachadas são em betão de alta resistência capaz de resistir às ações horizontais. A estrutura do interior é composta por vigas e pilares metálicos para resistência às ações verticais, o que facilitou a organização da exposição no seu interior realizada por Eduardo Souto de Moura para a Expo '98 (Segadães Tavares, 2007).



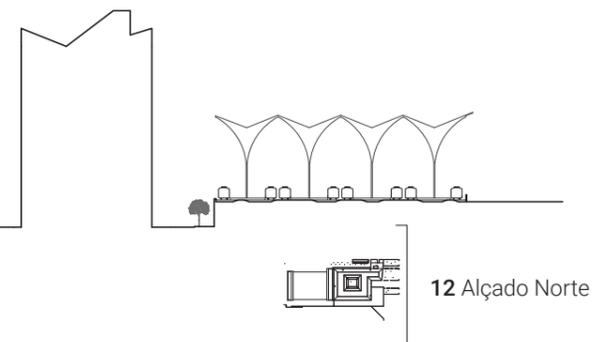
09 Maquete do projeto, Expo '98 (Arquitecturas e Planos, Elza Rocha)



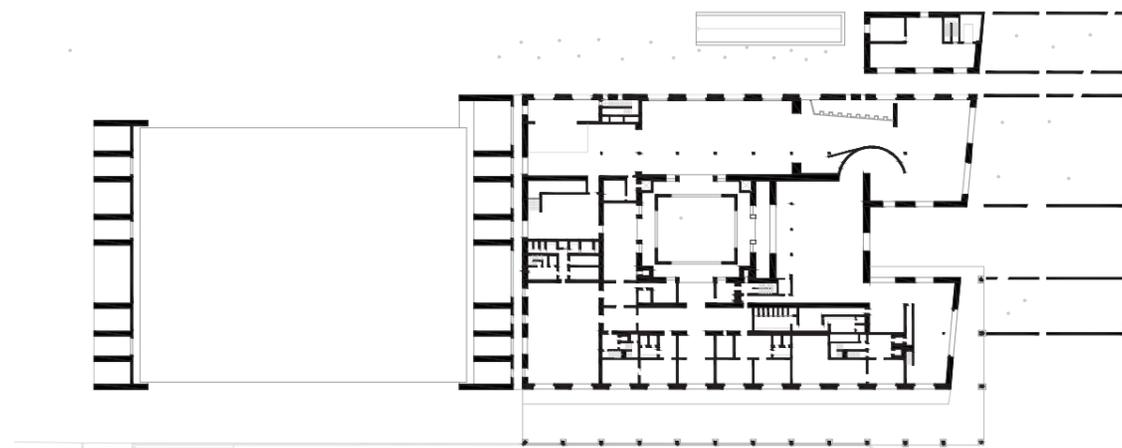
10 Contraforte sul (Luís Filipe Ribeiro, 2019)



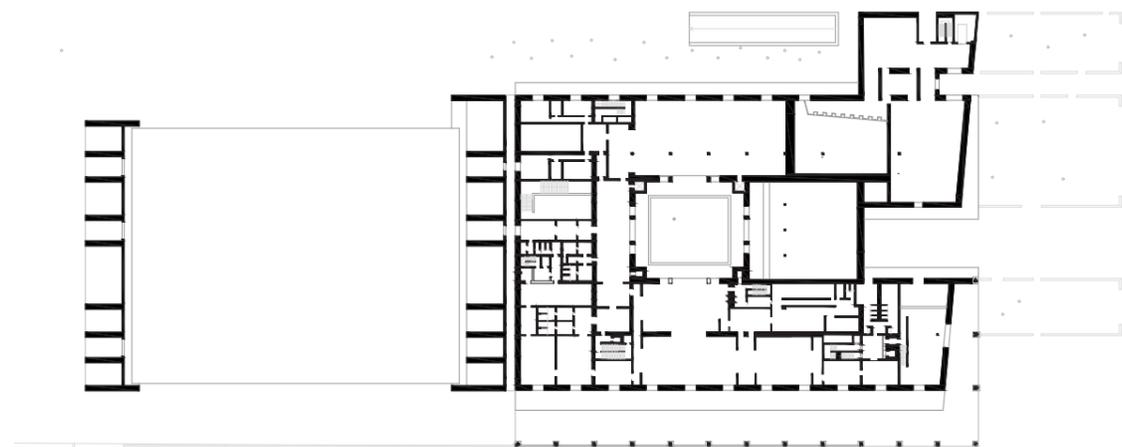
11 Pormenor da galeria (Luís Filipe Ribeiro, 2019)



12 Alçado Norte



13 Plantas do piso térreo



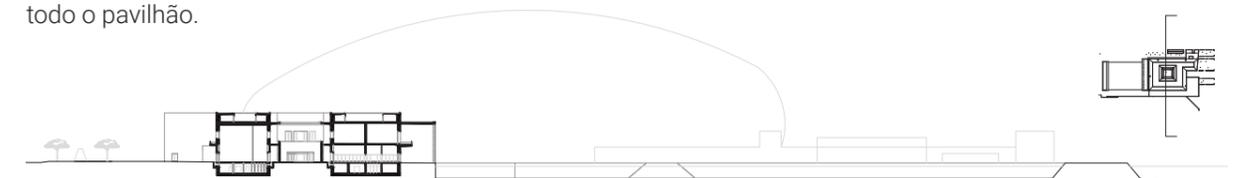
14 Planta do primeiro piso



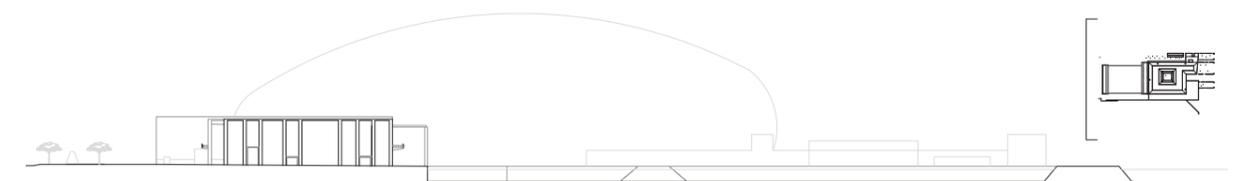
15 Alçado Poente

O percurso pelo edifício inicia-se pela entrada sobre a cobertura, onde se encontra um espaço que serve de átrio e que guia o visitante para o espaço interior de maior relevância no conjunto. Partindo para o piso superior, por meio de uma escada, o visitante encontra um outro pátio, mais reservado para quem pretende usufruir do espaço de restauração através de uma varanda corrida. Esta faz parte de um sistema em galeria, em conjunto com uma sequência de pilares que suportam uma outra cobertura junto da margem da antiga Doca dos Olivais para contemplação do rio. Este sistema de galeria com pilares remete para uma lógica racionalista utilizada, por exemplo, no "Palazzo Degli Uffici" na zona da Eur em Roma, da autoria de Geatano Minnucci (1939).

O plano da fachada norte define a predominância ortogonal de todo o edifício. Se por um lado, esta reforça o eixo entre a Doca dos Olivais e a Gare Intermodal do Oriente, por outro, os muretes, que parecem recriar pequenos jardins de buxo dos solares e palácios, acabam por contrariar esse mesmo gesto (Trigueiros et al 1998). A fachada Norte prolonga-se para um pequeno volume semidestacado, através de uma passagem inferior no piso térreo que dá acesso ao piso superior. Este volume, pela sua expressão, remete para o exemplo dos torreões do Terreiro do Paço em Lisboa a nível formal. A fachada virada para a Alameda dos Oceanos, a mais simples, é marcada pelo ritmo das janelas revelando o lado mais modesto de todo o pavilhão.



18 Corte transversal



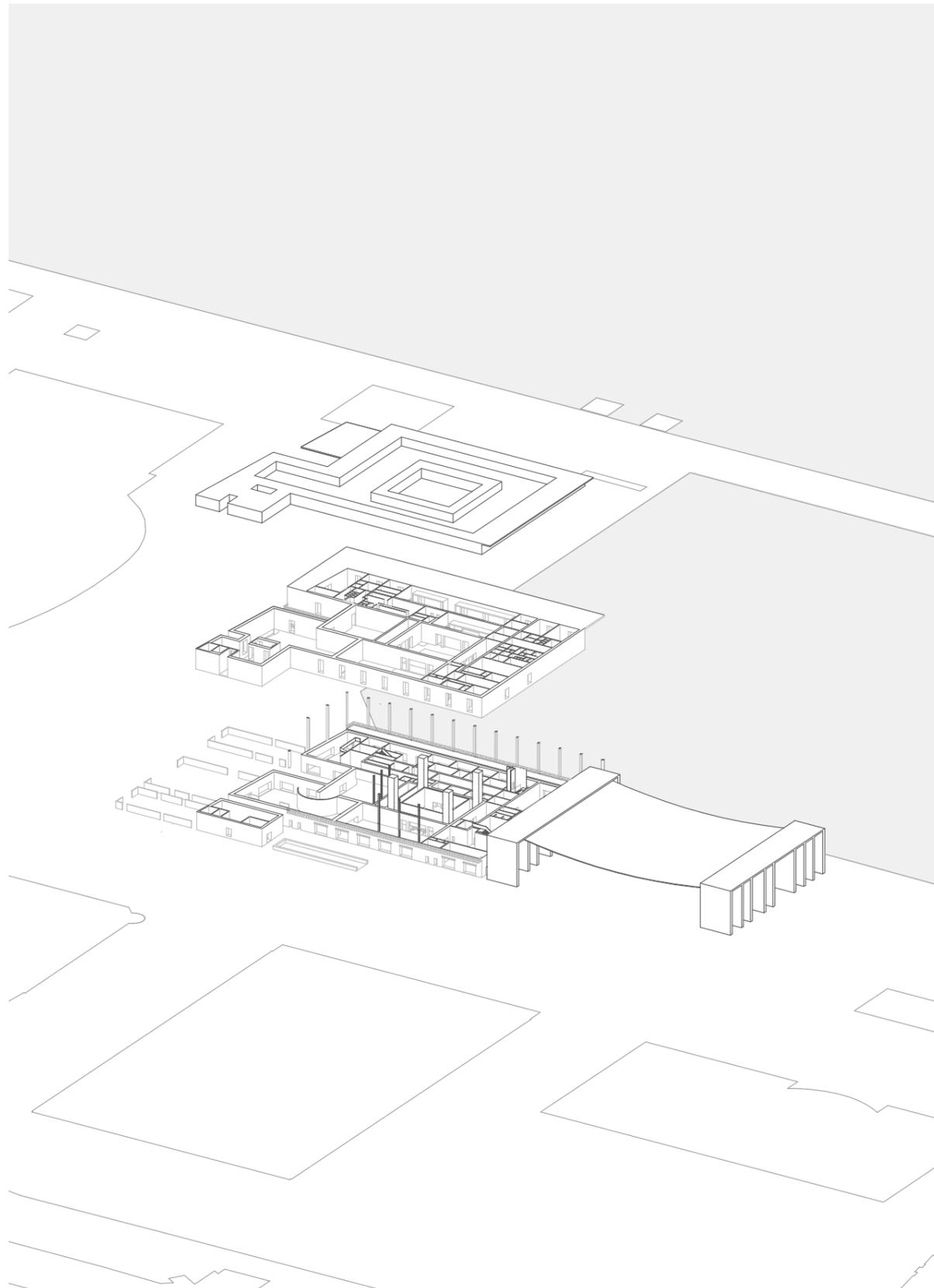
19 Alçado Sul



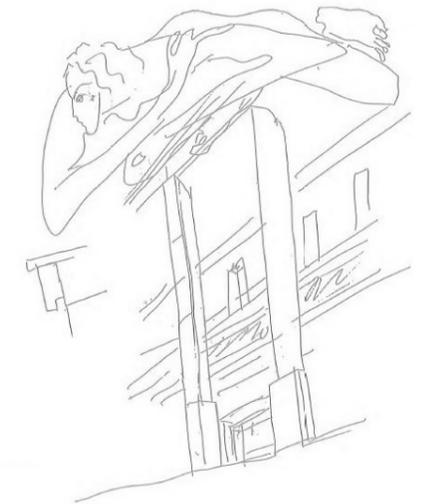
16 Praça coberta
(Luís Filipe Ribeiro, 2020)



17 Contraforte sul
(Luís Filipe Ribeiro, 2020)



20 Axonometria

19 Esquízo do projeto
(in Álvaro Siza e Eduardo Souto de Moura, 1998)20 Detalhe do banco e entradas na fachada virada para a
Doca dos Olivais
(Luís Filipe Ribeiro, 2020)

O edifício é caracterizado pela sua forte harmonia entre as suas proporções, pelo ritmo fortemente marcado pelos vãos e pilares e pela sua materialidade. Esta última caracterizada pelo uso da pedra lioz e pelo emprego de azulejos fabricados pela Viúva Lamego que refletem a luz para o coberto da praça. Embora seja uma obra de arquitetura contemporânea, o edifício apresenta uma variada panóplia de elementos que remetem para uma cultura arquitetónica mais clássica, no que respeita aos pórticos e ritmos das janelas. A sua organização interna em torno de uma espécie de claustro remete-nos para uma arquitetura conventual ou tradicional, que se encontra presente nas restantes obras do arquiteto. (Carvalho, 2006)

Kenneth Frampton, numa monografia sobre o arquiteto português, faz referência à escala mais monumental do Pavilhão de Portugal, onde, segundo o autor, Siza Vieira fez confluir duas imagens imperiais e antitéticas. Linhas como as de Le Corbusier, Oscar Neymayer, Giuseppe Terrani ou mesmo ao programa de uma nova monumentalidade, estão presentes nesta obra de Siza Vieira (Frampton, 2000).

Bibliografia

- . CARVALHO, R. (s.d.) Pavilhão de Portugal. *Património Cultural*. Disponível em: <http://www.patrimoniocultural.gov.pt/en/patrimonio/patrimonio-imovel/pesquisa-do-patrimonio/classificado-ou-em-vias-de-classificacao/geral/view/5667074>
- . FERNANDES SÁ, M.; SEGADÃES TAVARES, A. in SANTO, J. S. (produtor) LEMOS, J. A. (diretor) (2007). A Pala do Pavilhão de Portugal e o Parque das Nações. *RTP Arquivos*. Disponível em: <https://arquivos.rtp.pt/conteudos/a-pala-do-pavilhao-de-portugal-e-o-parque-das-nacoes/>
- . FIGUEIRA, J. (s.d.) A Expo 98 de Lisboa: Projeto e legado. *ARQTEXTO*, 16. pp. 152-163. Disponível em: https://www.ufrgs.br/propar/publicacoes/ARQtextos/pdfs_revista_16/07_JF.pdf
- FRAMPTON K. (2000). *Alvaro Siza – Complete Works*. Londres: Phaidon
- . MELO, M. (coord. geral), SEQUEIRA M., TOUSSAINT M. (2017). *Guia de Arquitetura Siza Vieira - Projetos Construídos Portugal*. Lisboa: A+A Books.
- . SIZA, A. e SOUTO DE MOURA, E. (1998). Pavilhão de Portugal, Parque das Nações.
- . TRIGUEIROS, L., SAT, C., OLIVEIRA, C. (editores) (1996). *Lisbon Word Expo 98. Projects*. Lisboa: Editora Blau Lda.
- . TRIGUEIROS, L., SAT, C., OLIVEIRA, C. (editores) (1998). *Expo'98 Exposição Mundial de Lisboa Arquitetura*. Lisboa: Editorial Blau Lda.
- . TOSTÕES, A. (2009). *Arquitetura Moderna e Obra Global a partir de 1900*. Vila Nova de Gaia: Fubu Editores.

“Não sei dizer qual é o significado da pala, terá muitos, não sinto a necessidade de justificar a sua existência. A arquitetura não é como um texto pragmático ou explicativo.”

(Álvaro Siza Vieira, 1998)



21 Vista da Doca dos Olivais, (Luís Filipe Ribeiro, 2020)

15

JARDIM GARCIA DE ORTA
JOÃO GOMES DA SILVA/GLOBAL

38°46'19.13"N, 9°5'31.08"W

15

JARDIM GARCIA DE ORTA JOÃO GOMES DA SILVA/GLOBAL

ARQUITETO

João Gomes da Silva

CLIENTE/PROMOTOR

Parque Expo '98 S.A.

EQUIPA

João Gomes da Silva, Inês Norton, Rosário Salema, Leonor Cheis, José Adrião, Helena Pato e Silva, Sebastião Carmo Pereira, Pedro Tomé Cardoso, Carla Correia, Cristina Castelo Branco, Francisco Castro Rêgo.

DATA DO PROJETO

1994

DATA DE CONSTRUÇÃO

1998 (construção)
2016 (reabilitação)

LOCALIZAÇÃO

Rua da Pimenta, Parque das Nações, Lisboa

ÁREA DE CONSTRUÇÃO

14.300m²



01 Jardim Garcia de Orta, Jardim de Goa (Milton Perry, 2020).

O jardim Garcia de Orta, localiza-se no Parque das Nações (antiga Expo 98) perto da Rua do Bojador, entre os edifícios da FIL (Feira Internacional de Lisboa), o Pavilhão Atlântico (agora Altice Arena), a torre Vasco da Gama e o rio Tejo, apresenta uma relação direta com o rio, tendo-o maioritariamente como plano de fundo. Paralelamente ao jardim, encontramos um conjunto de edifícios de pequena escala ocupados durante a expo 98 por pavilhões dos países convidados, e que, atualmente, funcionam como restaurantes e cafés constituindo um polo de atração neste espaço da cidade.

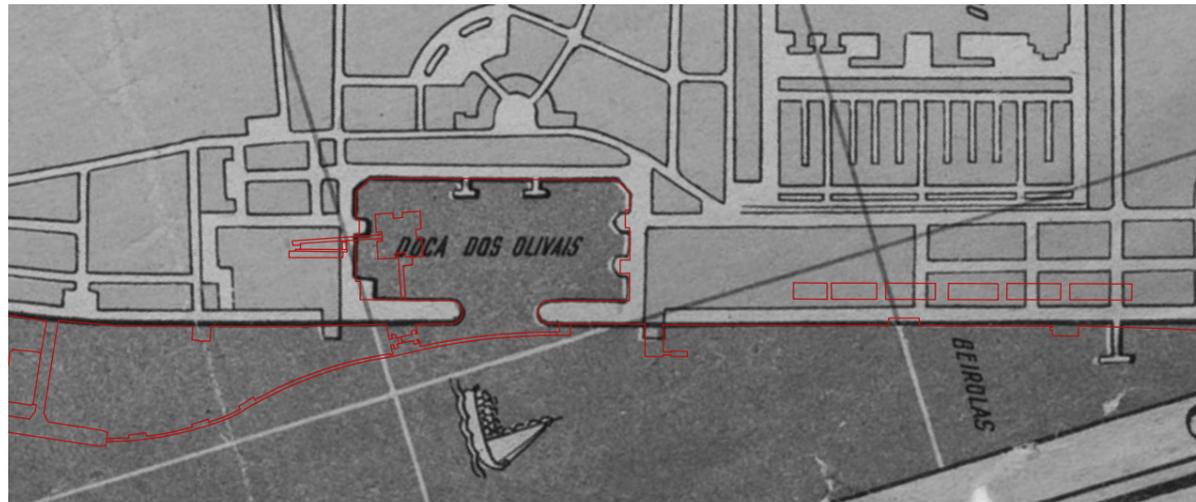
Pela mão de vários arquitetos, a Expo'98 ofereceu a Portugal diversas oportunidades e o palco que a acolheu foi, sem dúvida, o maior beneficiário. Desde o Oceanário de Lisboa, projetado pelo arquiteto Peter Chermayeff, ao Pavilhão de Portugal do arquiteto Álvaro Siza Vieira, o Parque das Nações foi o lugar para uma época experimental da arquitetura e palco para diversas manifestações artísticas e momentos de intercâmbio cultural.

A zona ribeirinha foi algo que nem sempre esteve presente na cultura de vida dos lisboetas, mas com o passar dos anos e com a evolução da relação entre a cidade e o rio, estes espaços têm vindo a ganhar vida e novos ocupantes. Os passeios na frente ribeirinha foram crescendo e hoje faz parte dos hobbies preferidos daqueles que têm fácil acesso a esta zona da cidade.

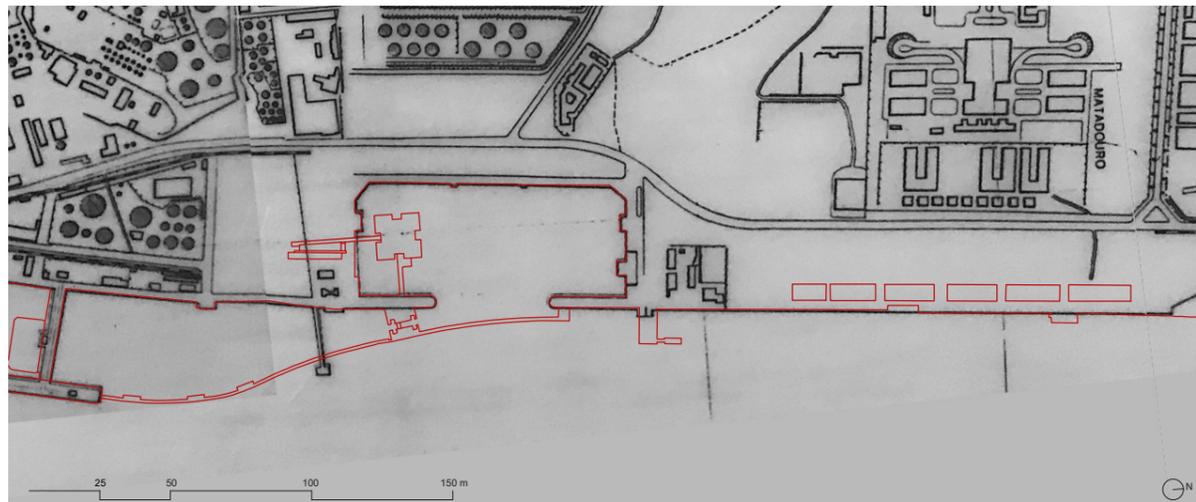




02 1856-58. Adaptado de Carta Topográfica de Lisboa. Filipe Folque. (2020).



03 1956. Adaptado de Levantamento da Cidade de Lisboa. (2020).



04 Cerca de 1980. Adaptado do Levantamento de Lisboa. CML (2020).

O jardim Garcia da Orta é composto por um conjunto de seis jardins de forma retangular, ocupa uma faixa de cerca de 400 m ao longo do rio Tejo e funciona como um alargamento de 25m do passeio ribeirinho, (acab paisagem) A horizontalidade predominante no desenho conjuga-se com a presença do rio. Estes espaços são uma homenagem ao cientista botânico do século XVI, Garcia de Orta e representam vários ecossistemas relacionados com regiões da extra-europeias tais como: Macau, Goa, São Tomé, Madeira, Açores, Cabo Verde, Costa da África Ocidental, Savana Alta da África do Sul e o deserto do Sul da África. Deste modo, e numa orientação Sul-Norte, o arquiteto desenhou os vários troços do jardim ordenados na sequência temática entre os de maior necessidade de humidade e regularidade (Macau), perto da doca dos Olivais, e os de maior a secura e com maior irregularidade (África) junto à Torre Vasco da Gama.

Deste modo, cada um dos jardins temáticos é elaborado com a presença de espécies especialmente selecionadas por serem, primeiro, compatíveis entre si, mas também por serem alusivas ao lugar que estão a representar, conseguindo-se, assim, um desenho harmonioso e coeso daquele que é atualmente um dos lugares favoritos da cidade.

O Jardim Garcia de Orta desenvolveu-se nos últimos 25 anos com a inauguração da Expo'98. De um espaço sem vida, na periferia da capital e sem muita ocupação, nasceu uma nova centralidade oferecida por este grande evento e com a homenagem ao mar. Depois do encerramento da exposição internacional em 1998, a zona oriental da cidade manteve-se ativa e passou a ser uma das zonas de maior interesse da cidade. A atratividade desta zona da cidade deve-se a diversos factores: a localização de sedes de grandes empresas, zona residencial de classe média-alta, grandes superfícies comerciais, proximidade a plataformas de transportes intermodais e a facilidade de acessos vários - desde os acessos à Ponte Vasco da Gama às autoestradas que A1 e A8. Segundo Bruno Portela, o fotógrafo que denunciou graficamente a cidade antes da mudança, afirma que estes



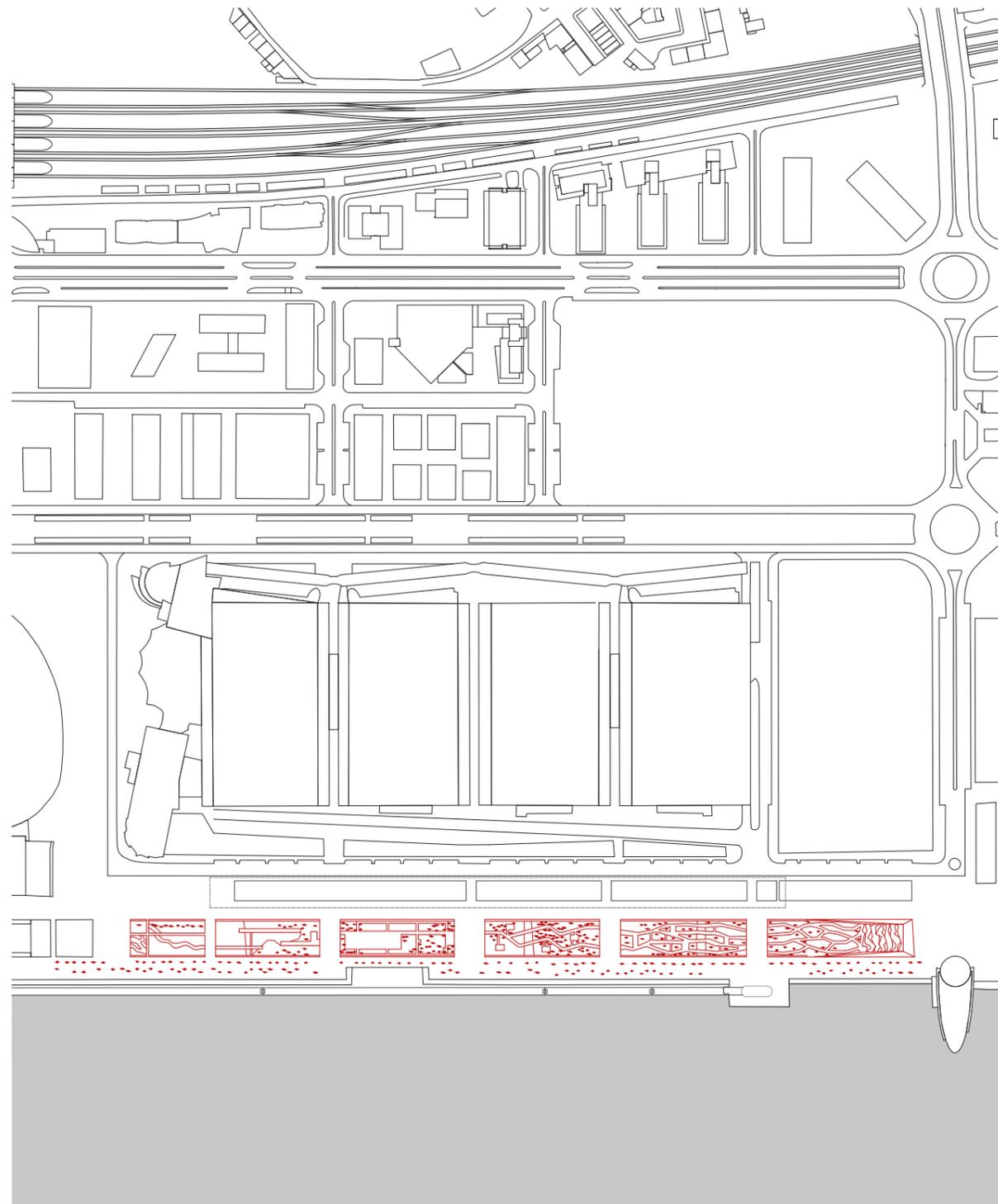
05 Construção da Expo 98 (Teixeira Duarte).



06 Vista aérea dos Jardins. (Foto de José António Domingues/Global Imagens)



07 Vista aérea dos Jardins. (Foto de Fabiano de Vargas Scherer)



08 Planta de implantação

terrenos não eram visitados por ninguém e que aqui residia a parte da capital que não era mostrada aos visitantes. Um depósito de entulho, barcos pobres ou até material de guerra obsoleto era o que se podia encontrar nas margens do Tejo nesta zona agora tão querida da cidade. A transformação que o Parque das Nações sofreu foi exemplo e caso de estudo noutras cidades da Europa e permitiu a transformação social, económica, ambiental, cultural e urbana de uma área totalmente degradada.

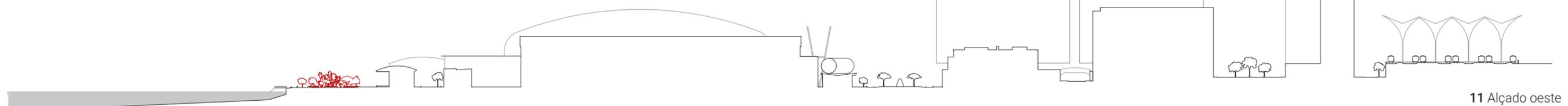
A atmosfera vivida no Jardim Garcia de Orta está repleta de cores e odores diversos e esse é certamente um dos fatores que leva à singularidade do espaço: odor das plantas originárias da sua própria região que se mistura com o cheiro das marés; ou as cores que se espelham no tejo reflexo das luzes e dos objetos próximos. A vegetação apresenta-se como condutor do espaço e como suporte. Há alturas em que é proteção do sol, outras em que é abrigo das trajetórias do vento criando percursos dinâmicos e interativos: cada rota simboliza um movimento, uma opção. Assim, desenham-se caminhos únicos que se retorcem, que ficam paralelos, que se cruzam e que se dividem, que se misturam entre planos de água parada ou em movimento e momentos de céu aberto ou abrigados. (Global, s.d.) Este sentimento de estranheza e surpresa, garantido pela oposição nas dinâmicas do lugar que sugere sempre outro lugar, acontece em paralelo ao Tejo. Assim, este espelho natural amplia o espaço do jardim e torna-o num espaço quase ilimitado como os lugares naturais que representam e fazem alusão.



09 Interior do Jardim S. Tomé e Príncipe e Brasil (Milton Perry, 2020).



10 Zona coberta de Jardim da Macaronesia e Cabo Verde (Milton Perry, 2020).



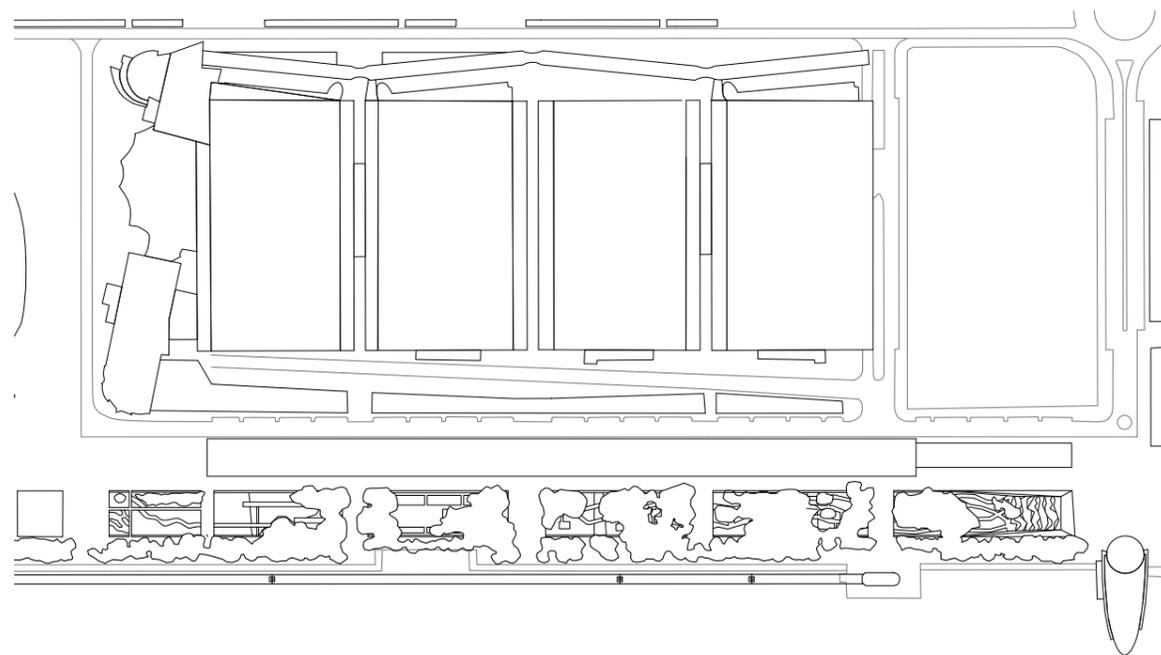
11 Alçado oeste



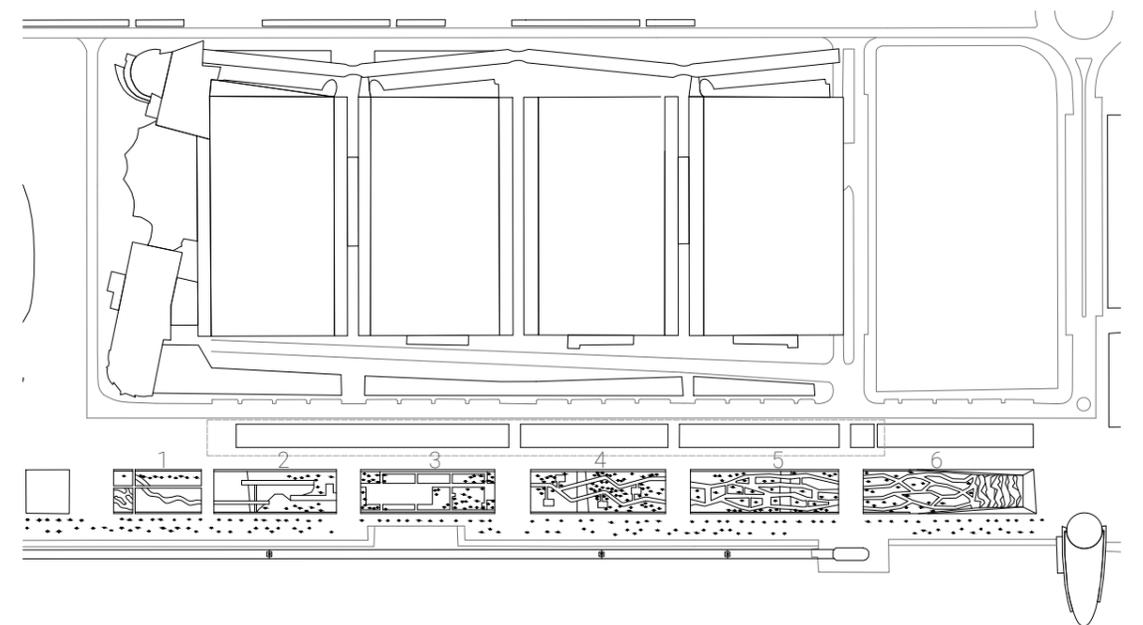
12 Interior do Jardim de Coloane. (Milton Perry, 2020).



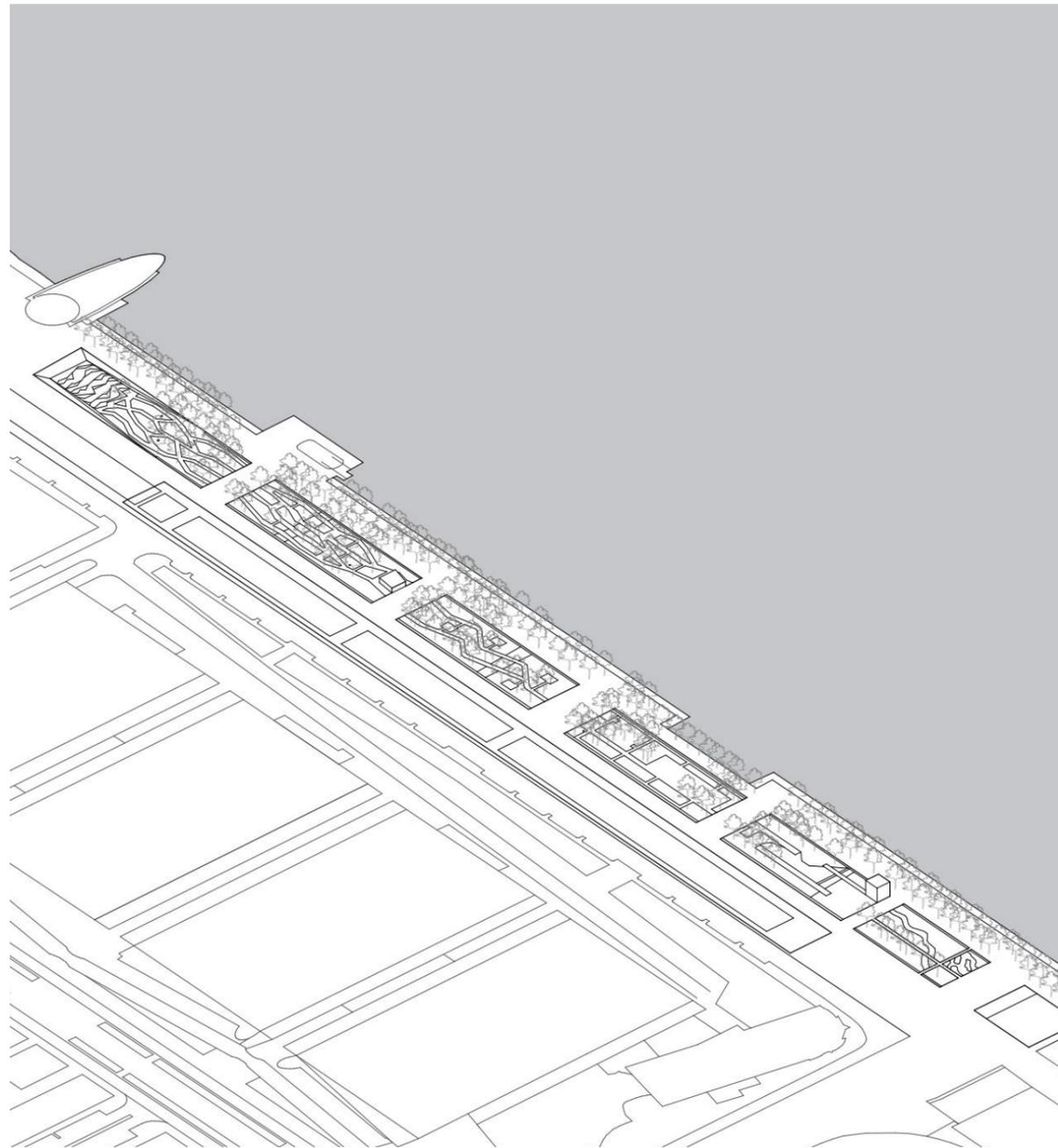
14 Caminho paralelo ao jardim junto ao rio (Milton Perry, 2020).



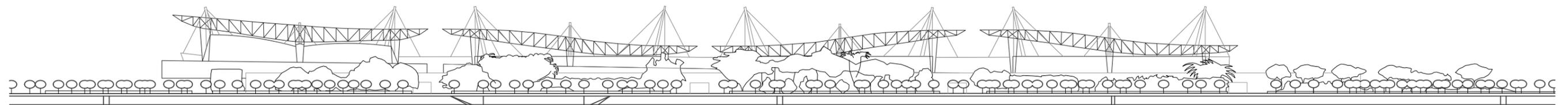
13 Planta Coberturas.



15 Planta rés do chão. 1- Jardim de Timor, 2- Jardim de Coloane, 3- Jardim de Goa, 4- Jardim de S.Tomé e Príncipe e Brasil, 5- Jardim de Macaronesia e Cabo Verde, 6- Jardim de Africa.



16 Axonometria



19 Corte Oeste

Bibliografia

- . GLOBAL (s.d.), *Garcia de Orta Gardens Expo'98 Lisbon Portugal*. Disponível em: <http://www.gap.pt/project/garcia-de-orta-gardens/>
- . JUNTA DE FREGUESIA, PARQUE DAS NAÇÕES (s.d.). *Garcia D'Orta*. Disponível em: https://www.jf-parquedasnacoes.pt/p/jardins_garcia_de_orta
- . TOPONIMIA LISBOA (28 agosto, 2018) *Jardim Garcia de Orta ao Parque das Nações*. Disponível em: <https://toponimialisboa.wordpress.com/2018/08/28/jardim-garcia-de-ortao-parque-das-nacoes/>
- . TRIGUEIROS, L., SAT, C., OLIVEIRA, C. (editores) (1996). *Lisbon World Expo 98. Projects*, Lisboa: Editora Blau Lda.
- . TRIGUEIROS, L., SAT, C., OLIVEIRA, C. (editores) (1998). *Expo'98 Exposição Mundial de Lisboa Arquitetura*. Lisboa: Editorial Blau Lda.
- . RAMALHETE, F., LOPES, J. C. (2017) – *Entrevista a João Gomes da Silva*. Estudo Prévio, 11. Lisboa: CEACTION/UAL - Centro de Estudos de Arquitetura, Cidade e Território da Universidade Autónoma de Lisboa, 2017. ISSN: 2182-4339 Disponível em: <http://hdl.handle.net/11144/3203>



17 Intervalo entre Jardim de Goa e Jardim de S. Tomé e Príncipe e Brasil (Milton Perry, 2020).



18 Vista para o rio a partir de Jardim de Goa (Milton Perry, 2020).

“Para a Arquitetura Paisagista, o contexto é a Paisagem. A Paisagem é contentor e conteúdo.”

(João Gomes da Silva in Estudio Prévio Número. 11, 2017.)



20 Vista sobre Jardim de África para o rio. (Milton Perry, 2020).

Mestrado Integrado em Arquitetura do Iscte, Instituto Universitário de Lisboa.
Projeto Final de Arquitetura 2020-2021. Laboratório Lisboa e o Rio.
Equipa: Coordenação: Teresa Madeira da Silva. Orientadores: Teresa Madeira da Silva, Caterina Di Giovanni, Pedro Marques Alves.
Estudantes: Bernardo Custódio, Carolina Alves da Silva, David Carvalho, Duarte Almeida, Francisco Quaresma, Joana Marques,
Julia Shtefura, Luís Filipe Ribeiro, Mariana Rosa, Milton Perry, Nuno Almeida, Nuno Bernardes, Rodrigo Oliveira, Vilma Nico Ferreira.
Departamento de Arquitetura e Urbanismo, CRIA-Iscte, DINÂMIA'CET-Iscte.

