

**Reconquista da Frente Ribeirinha de Lisboa:
Proposta Urbana e Escola de Artes
Performativas no Aterro de Santos**

David José Cristóvão Carvalho

**Reconquista da Frente Ribeirinha de Lisboa:
Proposta Urbana e Escola de Artes
Performativas no Aterro de Santos**

David José Cristóvão Carvalho



INSTITUTO
UNIVERSITÁRIO
DE LISBOA

Reconquista da Frente Ribeirinha de Lisboa: Proposta Urbana e Escola de Artes Performativas no Aterro de Santos

David José Cristóvão Carvalho

Mestrado Integrado em Arquitetura

Orientadores:

Doutora Arquiteta Maria Teresa Marques Madeira da Silva,
Professora Associado
ISCTE - Instituto Universitário de Lisboa

Mestre Arquiteta Caterina Di Giovanni , Investigadora
CIES-ISCTE - Instituto Universitário de Lisboa

Outubro, 2021

Departamento de Arquitetura e Urbanismo

Reconquista da Frente Ribeirinha de Lisboa: Proposta Urbana e
Escola de Artes Performativas no Aterro de Santos

David José Cristóvão Carvalho

Mestrado Integrado em Arquitetura

Orientadores:

Doutora Arquiteta Maria Teresa Marques Madeira da Silva,
Professora Associado

ISCTE - Instituto Universitário de Lisboa

Mestre Arquiteta Caterina Di Giovanni , Investigadora
CIES-ISCTE - Instituto Universitário de Lisboa

Outubro, 2021

Laboratório Lisboa e o Rio

Reconquista da Frente Ribeirinha de Lisboa:
Proposta Urbana e Escola de Artes Performativas no Aterro de Santos



Figura 00. Muralha do Cais de Santos, 2020, David Carvalho

Resumo

A vocação portuária da cidade de Lisboa, determinou e condicionou durante muito tempo a relação dos habitantes com a frente ribeirinha, enfatizando a separação entre o rio/porto e a cidade. A atual reorganização das atividades portuárias, permitiu a transferência de muitas atividades para outros portos e pôs à disposição da cidade vastas áreas ribeirinhas, potenciando a sua transformação e adaptação a uma nova utilização da margem do rio.

Através da criação de um Atlas de imagens e a análise de 15 projetos de arquitetura contemporânea ao longo da frente ribeirinha de Lisboa, reflete-se sobre a constante metamorfose do território em aterro. Partindo de uma vontade de que a proposta urbana para o aterro de Santos promova um diálogo entre a cidade consolidada e um território expectante, o projeto propõe uma abordagem holística, baseada no facto de as linhas e pontos notáveis que caracterizam a topografia da cidade estarem na base dos percursos e assentamentos humanos e, portanto, da construção da cidade e da sua arquitetura.

A alteração do desenho da muralha, que define toda a linha de costa em aterro, é o principal gesto para a estruturação do novo espaço urbano de Santos, que procura transformar uma infraestrutura portuária numa infraestrutura de lazer. O projeto para a Escola de Artes Performativas de Santos apropria-se de um antigo armazém industrial desativado e procura relacionar-se com a plataforma do Cais de Santos, que ao avançar sobre a água cria um espaço de exceção na relação entre a cidade e o rio.

Palavras-chave: Aterro, Atlas, Canal, Escola, Limite, Santos, Tejo, Topografia.

Abstract

The port vocation of the city of Lisbon has long determined and conditioned the relationship of the inhabitants with the riverfront. The current reorganization of port activities, has allowed the transfer of many activities to other ports and has placed vast riverside areas at the disposal of the city, enhancing their transformation and adaptation to a new use of the riverfront.

Through the creation of an image atlas and the analysis of 15 contemporary architecture projects along the Lisbon waterfront, the constant metamorphosis of the embankment territory is reflected upon. Starting from a will that the urban proposal for the Santos embankment promotes a dialogue between the consolidated city and an expectant territory, the project proposes a holistic approach, based on the fact that the remarkable lines and points that characterize the city's topography are at the base of the human paths and settlements and, therefore, of the construction of the city and its architecture.

The alteration of the design of the wall, which defines the entire embankment coastline, is the main gesture for the structuring of the new urban space of Santos, which seeks to transform a port infrastructure into a leisure infrastructure. The project for the Santos Performing Arts School appropriates an old disused industrial warehouse and seeks to relate itself to the platform of the Santos Pier, which by advancing over the water creates an exceptional space in the relationship between the city and the river.

Keywords: Embankment, Atlas, Canal, School, Limit, Santos, Tagus, Topography.

Índice

Introdução 15

Parte I: Teoria

**E-book “Frente Ribeirinha de Lisboa:
Edifícios e Espaços Públicos Contemporâneos 1991-2021”** 19

E-book “Zona Ribeirinha de Lisboa: Atlas Visual Infinito” 25

Parte II: Prática

Lisboa: Cidade Portuária 31

Do vale de São Bento ao Rio Tejo: Aterro de Santos 51

Proposta Urbana 87

Escola de Artes Performativas de Santos 101

Considerações Finais 141

Referências Bibliográficas 142

Introdução

O presente trabalho é realizado no âmbito da Unidade Curricular de Projeto Final de Arquitetura, que corresponde ao último ano do Mestrado Integrado em Arquitetura, no ISCTE-IUL. Segundo o enunciado da Unidade Curricular, no Laboratório Lisboa e o Rio, é pedido aos alunos que reflitam sobre a zona ribeirinha de cidade de Lisboa, através da realização de um conjunto de trabalhos teóricos que fundamentem uma proposta urbana e um projeto de arquitetura. Neste sentido, o trabalho aqui apresentado divide-se em duas partes.

A **parte I**, referente à investigação teórica, inclui um conjunto de atividades realizadas em grupo donde resultaram vários documentos: dois e-books, *Frente Ribeirinha de Lisboa: Edifícios e Espaços Públicos Contemporâneos 1991-2021*, *Zona Ribeirinha de Lisboa: Atlas Visual Infinito*, e um artigo científico *Grandes Projetos na zona ribeirinha de Lisboa: imagem, identidade e conteúdo*, que se encontra a aguardar revisão.

A **parte II**, consiste no desenvolvimento de um projeto de arquitetura enquadrado numa proposta urbana para o aterro de Santos. No enunciado é indicado que a proposta deve incluir uma escola de artes performativas e uma residência de estudantes, optando-se, neste trabalho, pelo desenvolvimento da escola.

Parte I

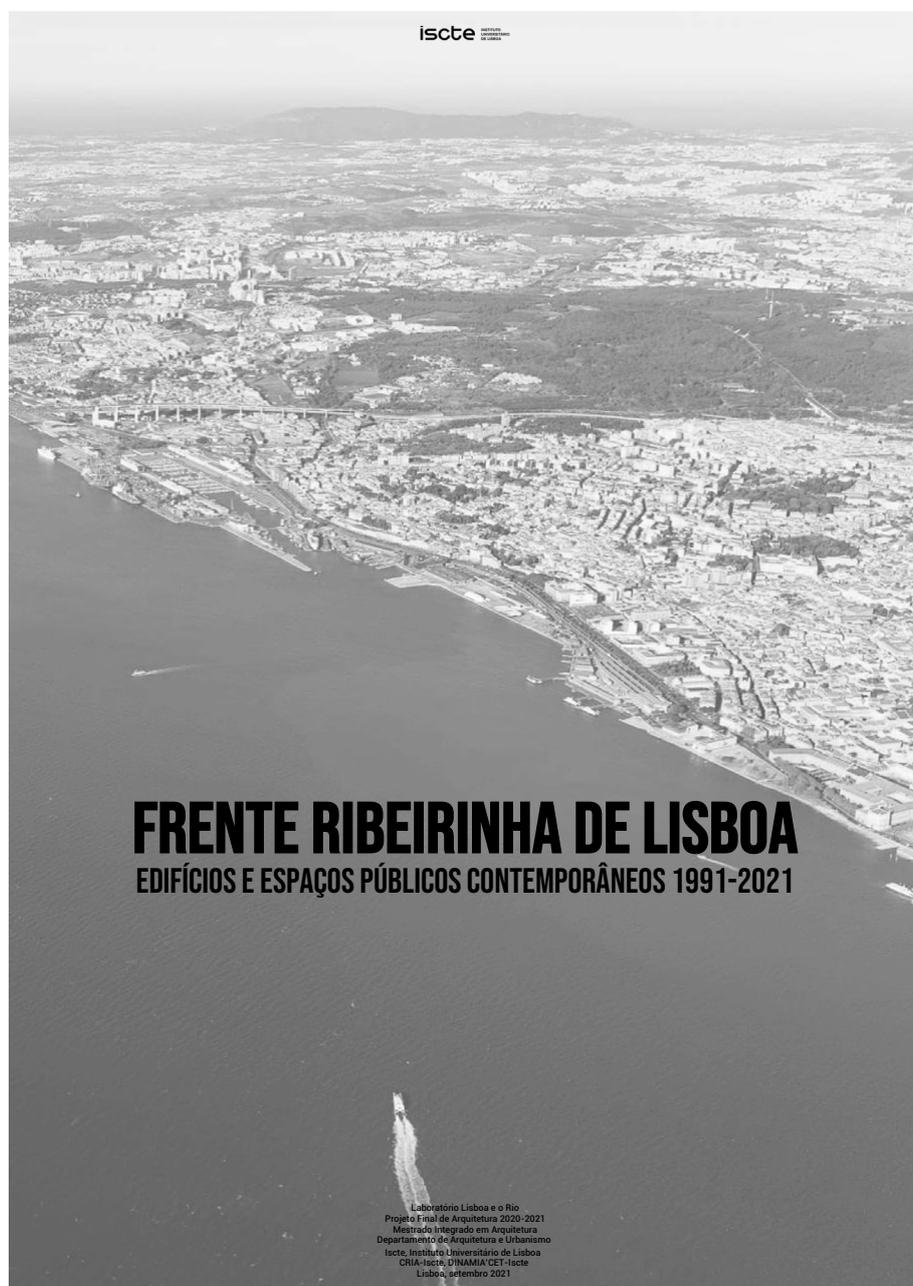


Figura 01. Capa do e-book "Frente Ribeirinha de Lisboa: Edifícios e Espaços Públicos Contemporâneos 1991-2021"

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

Disponível em: <http://hdl.handle.net/10071/23313>

O e-book *Frente Ribeirinha de Lisboa: Edifícios e Espaços Públicos Contemporâneos 1991-2021* é o resultado da investigação de quinze intervenções realizadas na zona ribeirinha de Lisboa entre os finais do século XX e a atualidade. A área de estudo na zona ribeirinha de Lisboa foi delimitada a ponte pela envolvente urbana do Centro Champalimaud, a nascente pelo Parque das Nações e foi dividida em três zonas.

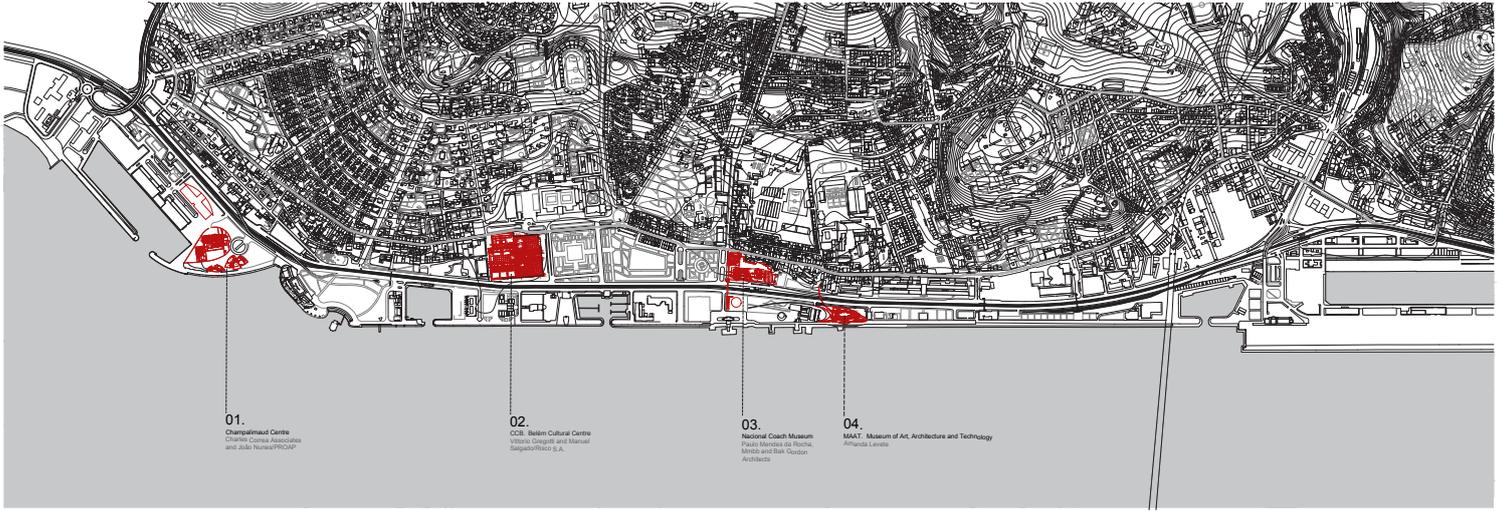


Figura 02. Zona Poente

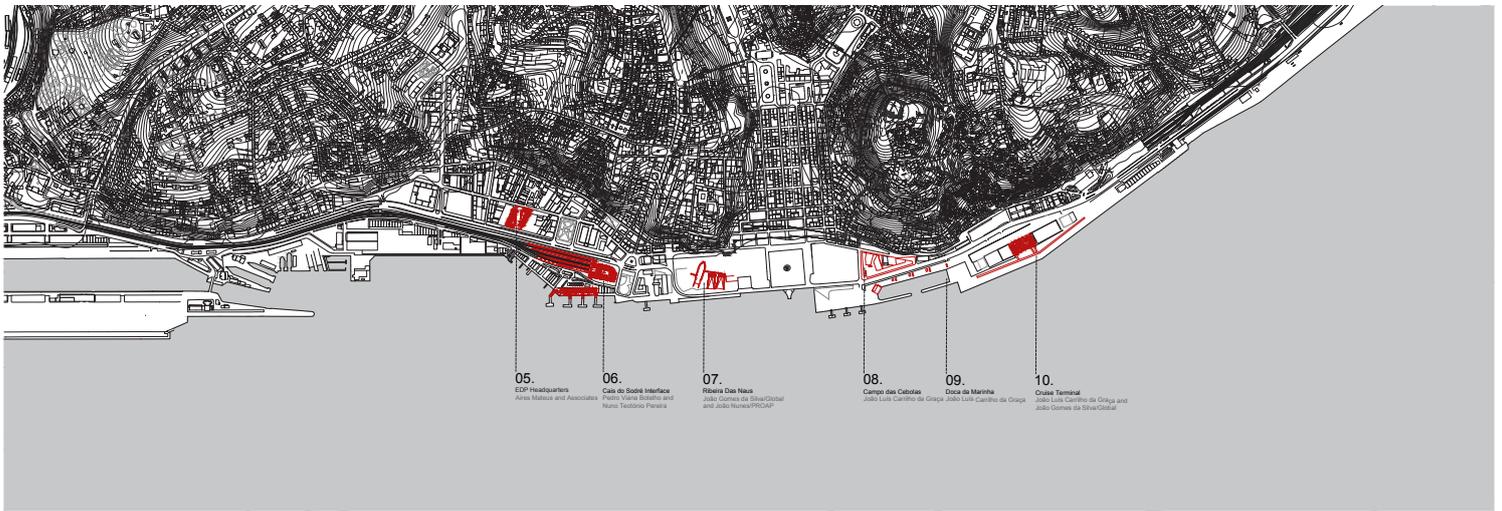


Figura 03. Zona central

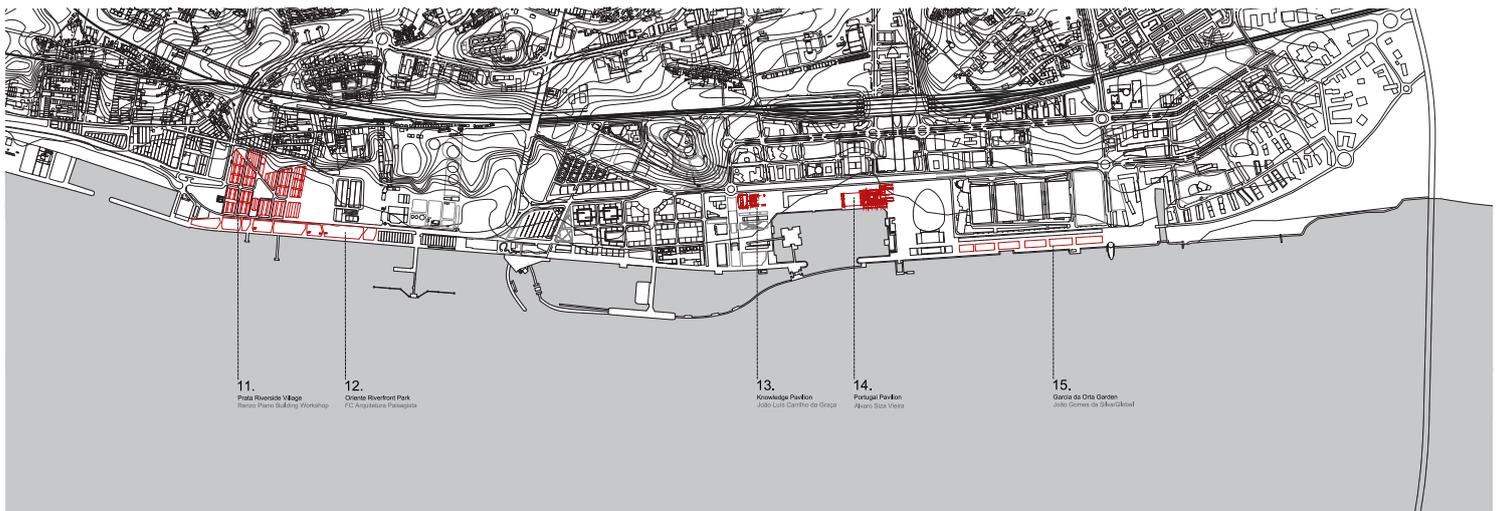


Figura 04. Zona Nascente

Na zona poente (fig. 02) analisaram-se quatro projetos: (01) Centro Champalimaud, situado na avenida Brasília em Pedrouços, Belém, projetado por Charles Correa e João Nunes/Proap; (02) 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; (03) Museu Nacional dos Coches, situado na avenida da Índia em Belém projetado por Paulo Mendes da Rocha, MMBB e Ricardo Bak Gordon; (04) Museu de Arte, Arquitetura e Tecnologia, MAAT, situado na avenida de Brasília em Belém, projetado por Amanda Levet.

Na zona central (fig. 03), analisaram-se seis projetos: (05) Sede da EDP, situado na avenida 24 de julho projetado pelos arquitetos Aires Mateus e Associados; (06) Interface do Cais do Sodré, situado na Praça do Duque de Terceira, projetado pelos arquitetos Pedro Botelho e Nuno Teotónio Pereira; (07) 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; e três intervenções projetadas pelo arquiteto João Luís Carrilho da Graça, (08) Campo das Cebolas situado na avenida Infante D. Henrique; (09) Doca da Marinha, situada na Avenida Infante D. Henrique; (10) Terminal de Cruzeiros, situado na Doca do Jardim do Tabaco.

Na zona nascente (fig. 04), analisaram-se cinco projetos: (11) Conjunto habitacional do Braço de Prata, projetado pelo arquiteto Renzo Piano; (12) Parque Ribeirinho Oriente projetado por Filipa Cardoso de Menezes e Catarina Assis Pacheco, ambos situados na rua Cintura do Porto no Braço de Prata; (13) Pavilhão do Conhecimento situado no Largo José Mariano Gago, projetado pelo arquiteto João Luís Carrilho da Graça; (14) Pavilhão de Portugal situado na Alameda dos Oceanos projetado pelo arquiteto Álvaro Siza Vieira; (15) Jardim Garcia da Horta situado na rua da Pimenta projetado pelo arquiteto paisagista João Gomes da Silva/Global.

Conferência Internacional Grand Projects – Architectural and Urbanistic Operations after the 1998 Lisbon World Exposition

Disponível em: <https://www.grandprojects2021.com/side-event>

No âmbito da produção do e-book apresentado em cima, surgiu a oportunidade de apresentar o trabalho na Conferência Internacional Grand Projects coordenada pelo Professor Paulo Tormenta Pinto (DINÂMIA'CET – ISCTE) cuja sessão de apresentação decorreu no dia 17 de fevereiro de 2021. A Conferência publicou o trabalho desenvolvido para o e-book, designado “Lisbon Waterfront Buildings and Public Spaces” cujo resumo foi publicado no Livro de resumos da Conferência, e a publicação dos trabalhos encontra-se acessível no site da conferência.

Artigo científico: Grandes Projetos na zona ribeirinha de Lisboa: imagem, identidade e conteúdo

O artigo científico, realizado no âmbito da produção do e-book, que neste momento aguarda a revisão por pares, foi enviado para a revista Científica Cidades e Territórios e tem o título Grandes projetos na zona ribeirinha de Lisboa: imagem, identidade e conteúdo. Adiante apresenta-se o resumo do artigo onde estão apontados os argumentos e as conclusões.

Resumo: No âmbito do Laboratório Lisboa e o Rio de Projeto Final de Arquitetura 2020/2021, do Mestrado Integrado em Arquitetura do ISCTE-IUL, propusemos investigar exemplos de grandes projetos de arquitetura contemporânea portuguesa existentes na frente ribeirinha, cuja particularidade era serem elementos transformadores da cidade de Lisboa. Estes edifícios são muitas vezes considerados, como tendo uma arquitetura imediata, cuja valorização remete para a sua imagem sem referências ao passado, ao lugar e à envolvente urbana onde se implantam. Intuindo que estes edifícios vão mais além do que a sua imagem e que outros fatores contribuem

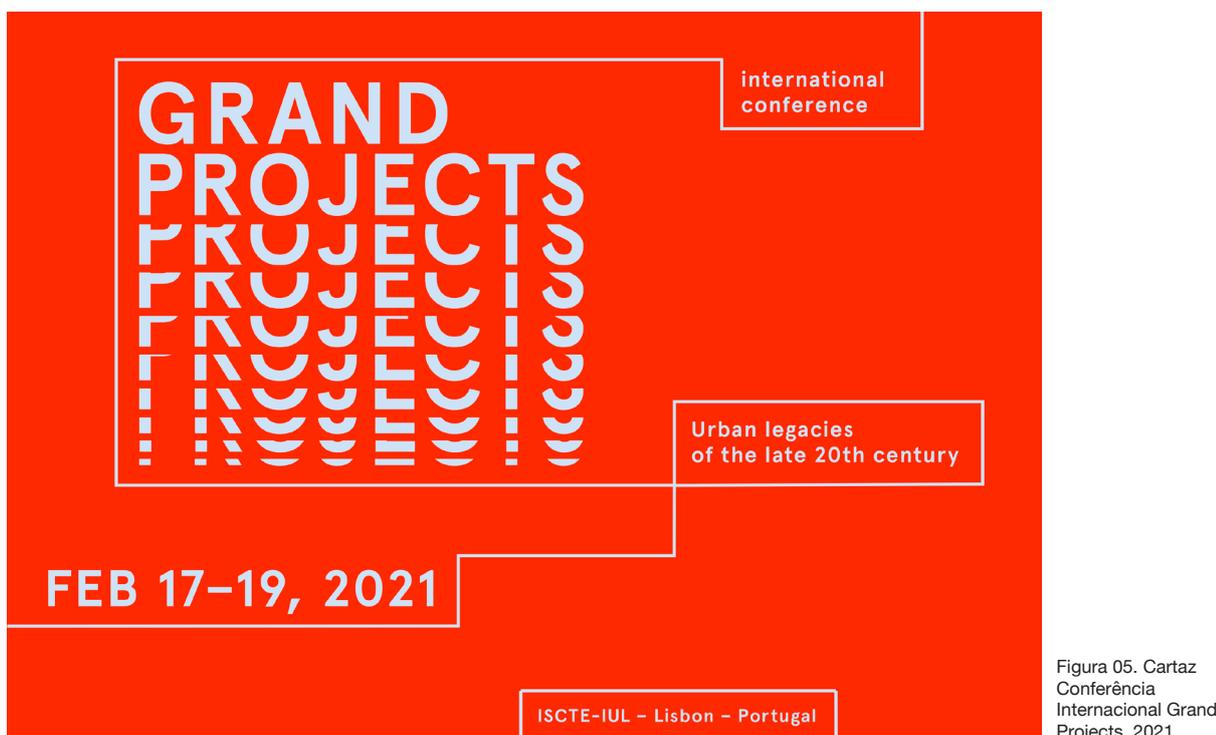


Figura 05. Cartaz Conferência Internacional Grand Projects, 2021

para a atratividade urbana e vivência positiva dos sítios onde se implantam, tomamos como objetivo central desta investigação verificar, a partir de 7 casos de estudo, a forma como são trabalhadas as relações de pertença com o lugar, com as pré-existências, com o espaço urbano público e com a memória desses lugares. Alicerçamos a nossa análise em 4 tópicos: a implantação do edificado, a relação com a envolvente, a forma e a figura e a relação de escala que o mesmo estabelece com as pré-existências. Concluímos que estes edifícios não se esgotam na sua primeira aparência. A sua riqueza espacial, aliada ao seu programa público e a articulação que os mesmos estabelecem com os espaços públicos, com as pré-existências e com as memórias dos lugares faz-nos reconhecer o inegável papel que desempenham para a organização de uma nova paisagem contemporânea da cidade, constituindo-se peças fundamentais na revitalização urbana, económica e social da zona ribeirinha de Lisboa.



Figura 06. Capa do e-book Atlas Visual Infinito da Zona Ribeirinha de Lisboa

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, DINAMIA CET-Iscte
Lisboa, setembro 2021

Atlas Visual Infinito da Zona Ribeirinha de Lisboa

Disponível em: <http://hdl.handle.net/10071/23314>

No âmbito da investigação teórica sobre a frente ribeirinha de Lisboa foi realizado o e-book *Atlas Visual Infinito da Zona Ribeirinha de Lisboa*, por ser um campo rico em património arquitetónico e urbanístico e com intervenções recentes capaz de abrir um campo ilimitado de questões, de abordagens e de temáticas. Quis estudar-se intervenções que tivessem, na maioria dos casos, a particularidade de serem transformadoras da cidade e que explorassem a relação da cidade com o rio. Sendo a presença do rio uma marca da cidade de Lisboa desde a sua fundação, a realização de um atlas da zona ribeirinha pareceu uma tarefa que podia abrir novas perspetivas e diversas leituras da cidade.



Figura 07. Fotografia Atlas Mnemosyne, painel 47, 1928-29, Aby Warburg. Fonte: The Warburg Institute London

Desde o início houve a intenção de construir um trabalho de investigação coletivo, através da pesquisa e do debate de ideias, realizado em equipa entre estudantes e professores e cujo resultado final constituísse um objeto particular sobre esta zona da cidade. Com a criação de um atlas, queríamos expressar a riqueza do sítio de modo a dar a ver a partir de diferentes reconfigurações as intervenções recentes na zona ribeirinha e a sua relação com o rio. Fazer um atlas implica uma “ambição desmesurada” (Bandeira, P., Tavares, A. 2011). À medida que o trabalho avançava, ia-se percebendo que fazer um Atlas é mesmo como diz Didi-Huberman: é como levar um mundo nas costas (Didi-Huberman, G. 2010). A metodologia experimental – teve avanços e recuos. Num primeiro momento quis mostrar-se as obras de referências construídas a partir dos anos de 1980, à maneira de um guia de arquitetura. Mas, como essas obras estão à vista de todos, são visitáveis, e já existe muito documentação acessível sobre elas, pensou-se que não iria acrescentar muito a uma possível leitura imediata dos edifícios. Por fim, inspirados no Atlas de Aby Warburg (2010) quisemos tudo. A partir do Atlas Mnemosyne quis-se contar uma história que ultrapassasse os esquemas históricos, geográficos, o inventário exaustivo, a classificação ou a catalogação. Contar uma história que desse uma nova legibilidade à nossa área de estudo a partir de novas configurações e diferentes analogias.

Parte II



Figura 08. Cais das colunas, 1973, Eduardo Gageiro. Fonte: desconhecida.

Lisboa: Cidade Portuária

“Cidade disposta em anfiteatro, em sucessivos terraços, em todas as orientações imagináveis e a variadíssimas alturas, ora perdendo-se lá longe, numa colina distante, vestida de arvoredo, ora avançando sobre o rio como o estreito tombadilho duma nau [...]. Vista do Tejo, a cidade então transfigura-se, pois que, erguendo-se em anfiteatro, [...] sobre as suas numerosas colinas, [...] dando a falsa impressão de haver falsas torres, coruchéus, pináculos, agulhas recortando-se no azul sem mácula do céu português [...]. Como aproveitou o lisboeta estas condições naturais tão singulares, esta dádiva do céu e da água? Que partido tirou ele do Tejo? Voltou-lhe as costas, simplesmente. Na faixa marginal da cidade tem-se a impressão de que as edificações que ali se ergueram obedeceram à intenção de tapar com um biombo de cantaria a vista do Tejo como a de um vizinho incómodo. E assim, em vez de tudo convergir aqui para o rio fantástico, de ele ser o fundo dos quadros decorativos, de constituir, por assim dizer, o leit-motiv da estética citadina, e de se abrir a seu lado uma das mais belas avenidas do Mundo, corre ali um paredão inestético de cataria, de fábricas, de armazéns, e até de gasómetros, ocultando ao lisboeta a vista do seu largo e claro rio.”

Raul Proença, *Guia de Portugal: Lisboa e arredores*

Lisboa é fundada pelo rio Tejo e desde a antiguidade que este lugar atraiu a permanência de vários povos, pela sua próxima e resguardada relação com o oceano atlântico, pelo clima ameno e pela relação privilegiada, dos montes e vales férteis, com o rio. No decorrer da história, o transporte marítimo de pessoas e bens moldou a formação e evolução da cidade de Lisboa e do seu porto. Dada a situação geográfica e as ótimas condições naturais de navegabilidade e atracagem no estuário do Tejo, o porto, é ainda hoje, de grande importância para a cidade e para o país, como linha de costa em contacto com o mundo. A partir da análise de plantas de diferentes épocas da cidade de Lisboa, é possível constatar a importância que a linha de costa teve na consolidação e expansão da cidade. É na proximidade do rio que a sua história acontece, entre vestígios da ocupação muçulmana, à época dos descobrimentos, à reconstrução pombalina, e à ocupação industrial do Século XIX (Aires Mateus et al., 2005).

Entre os séculos XIII e XIV, durante o reinado de D. Dinis, assistisse a um momento de viragem na expansão da cidade Lisboa,

que até à data estava condensada dentro dos limites da Cerca Moura. A instalação das tercenas e de vários mercados ao longo da faixa litoral do rio, a jusante do núcleo urbano, criou um grande polo de desenvolvimento comercial e urbanístico, nomeado “Ribeira Nova”. Todas as atividades aqui exercidas estavam de alguma maneira relacionadas com o porto e a construção naval, que para aqui foi atraída (Martins, 1994).

No século XVI, à época dos descobrimentos portugueses, a cidade sofre uma alteração profunda na sua estrutura urbana. No contexto desta vocação atlântica, D. Manuel I manda construir, sobre os caneiros da baixa, agora aterrados, o novo Paço Real juntamente com o Terreiro do Paço. Anteriormente localizado no alto do Castelo de São Jorge, o Paço Real é transportado para uma posição fronteira com o Tejo e passa a chamar-se Paço da Ribeira. Este novo centro de vida da corte aberto para o Tejo, a par com rossio, que à época já era o principal “fórum” da cidade, constituíram até ao fim do século XVII, os únicos grandes espaços públicos no compacto tecido urbano envolvente (Aires Mateus et al., 2005).



Figura 09. Paço da ribeira, 1662, Dirk Stoop. Fonte: Arquivo Municipal de Lisboa

Figura 10. Panorâmica da Lisboa ribeirinha tirada dos jardins do palácio do Marquês de Abrantes (atual embaixada de França), revela a área do porto de Lisboa, na pequena baía diante da Rua da Boavista, antiga via marginal. Séc. XVIII. Autor desconhecido. Fonte: Arquivo Municipal de Lisboa



Até ao século XIX, Lisboa cresce pouco para norte, existe essencialmente um avanço do edificado junto ao limite da orla fluvial. É junto ao rio que acontecem as atividades essenciais para o progresso da cidade. O alçado da cidade visto do rio, é assumido como imagem oficial para simbolizar a capital do reino, sendo também esta a primeira impressão da cidade de quem chegava, no tempo em que a maioria das viagens se faziam por via marítima (Gonçalves, s.d). Apesar dos limites impostos pelas muralhas defensivas, o processo evolutivo da cidade para poente, ao longo da margem do Tejo, revelou-se bastante forte e irreversível. O avanço geográfico das atividades portuárias, construção e reparação naval foi tão veloz, que em meados do século XVI ocupava já toda a extensão da praia de Santos (Martins,1994).

Nos séculos seguintes, a apropriação deste lugar para atividades portuárias e indústrias deu origem à construção de estruturas industriais que permanecem no cadastro da cidade até aos dias de hoje. Toda a extensão da frente de água, desde a Ribeira Nova até Santos, era servida por pequenos cais particulares, e por longos e estreitos boqueirões, que a partir da Rua da Boavista se estendiam sobre o tejo, permitindo a atracagem, para carga e descarga, de embarcações



Figura 11. Panorâmica dos aterros da Boavista e de Santos, 194-, Henrique Maufroy de Seixas. Fonte: Arquivo Municipal de Lisboa

que serviam as indústrias aqui implantadas. A juntar ao permanente lamaçal existente, este local era também usado como vazadouro, onde eram libertados os mais diversos detritos. Por consequência, a atmosfera gerada ameaçava a saúde dos habitantes da cidade (Barata, 2009). Dada a situação, como medida de saúde pública, tomou-se a decisão de aterrar o local, em resposta à epidemia de febre-amarela, que com origem na zona ribeirinha, afetou Lisboa entre 1855-56. Durante a década seguinte, a obra do aterro e a abertura da Avenida 24 Julho, foram de particular importância para o município. Antes da sua conclusão, o novo aterro da Boavista era um grande terreiro à beira-rio. Numa época em que a frente ribeirinha era quase toda ocupada desordenadamente, por estaleiro, fábricas, instalações militares e apoios portuários, este novo espaço de exceção na cidade foi visto como uma possibilidade de reconciliação de Lisboa com o rio (Carrilho da Graça, 2017). Após a área estar completamente aterrada, em 1858 procedeu-se a uma regularização do pavimento para a construção do mercado da ribeira, da Praça D. Luís I, do jardim de Santos e por consequência a abertura da Rua 24 de Julho até alcântara, que posteriormente viu a sua toponímia alterada para Avenida 24 de Julho.





Figura 12. Levantamento topográfico de Lisboa, 1856, Filipe Folque. Fonte: Arquivo Municipal de Lisboa

“Já, Lisboa toda, desde 1867, se costumara com gosto ao desafogado terreiro marginal. Já, todas as oposições tinham emudecido. Já os incrédulos viam no Aterro, ainda então um meio, o mais belo dos passeios públicos. Havia tardes, na Primavera e no Outono, em que a sociedade concorria ali, aquele salão enorme, a ver o Tejo, que é o amigo de todos nós, e a contemplar as magnificências da grande orquestra de tons luminosos com que o sol se despedia.”

Júlio de Castilho, 1893, *A Ribeira de Lisboa: descrição histórica da margem do Tejo, desde a Madre de Deus até Santos-o-Velho*

À medida que se consolidava a margem do rio, havia o desejo de reorganizar o tecido de cadastro utilitário existente, segundo uma lógica mais racional de quarteirões convencionais. Esta intenção seria apenas parcialmente concretizada, através da abertura da Rua D. Luís I, paralela à Av. 24 de Julho, e nos seus extremos, com a construção de edifícios de rendimento, típicos de arquitetura oitocentista de boulevard. Desde 1860, os territórios conquistados ao rio, foram alvo de numerosos planos de melhoramento, que tinham em comum o conceito de boulevard ribeirinho, diretamente influenciados pela transformação urbana, que na mesma época, estava a ser levada a cabo por Haussman em Paris (Carrilho da Graça, 2017). Dos vários projetos, destaca-se o do engenheiro francês Thomê de Gamond, pela sua ousadia, que em 1870 propôs o “Projeto de engrandecimento da Cidade de Lisboa”.

Na memória descritiva apresentada, são descritas soluções para o estabelecimento de um grande porto marítimo, a criação de novos

bairros, com o objetivo de melhorar as condições náuticas e comerciais da cidade de Lisboa. O plano estava dividido em três pontos: a criação de um porto comercial, a expansão do território da cidade a partir de aterros conquistados ao Tejo, e a linha de caminho de ferro entre Lisboa e Sintra. Segundo Gamond, a cidade expandia-se simultaneamente para montante e jusante do Tejo, mantendo a Praça do Comércio ao centro. Na zona oriental, local onde já existiam instalações fabris, eram projetados o porto e um bairro de trabalho, destinado à marinha, comércio e indústrias. Desta forma, o porto de comércio era deslocado da zona mais central e populosa da cidade, conjugando-o com a recente estação de caminhos de ferro de Santa Apolónia e libertando a zona ocidental para outro tipo de atividades e equipamentos. A zona oeste, a jusante da Praça do Comércio, estava destinada a novos bairros, para as classes mais abastadas da sociedade lisboeta da época, uma malha composta por quarteirões atravessados por artérias transversais e rotundas. Uma das ideias fundamentais deste projeto foi a proposta para a grande Avenida do Tejo. Uma avenida com 115 metros de largura, e quase seis quilómetros de extensão ao longo da margem do Tejo, sombreada por um grande coberto arbóreo. A começar na zona oriental, passava em frente ao Terreiro do Paço e ia terminar na Ribeira de Alcântara. O projeto previa ainda a criação de novos espaços verdes, que contribuíam para o aumento da salubridade da cidade e constituíam novas áreas de lazer. O Jardim de Alcântara seria a área verde com maior expressão, e estaria localizado no final da nova grande Avenida do Tejo (Barata, 2009).

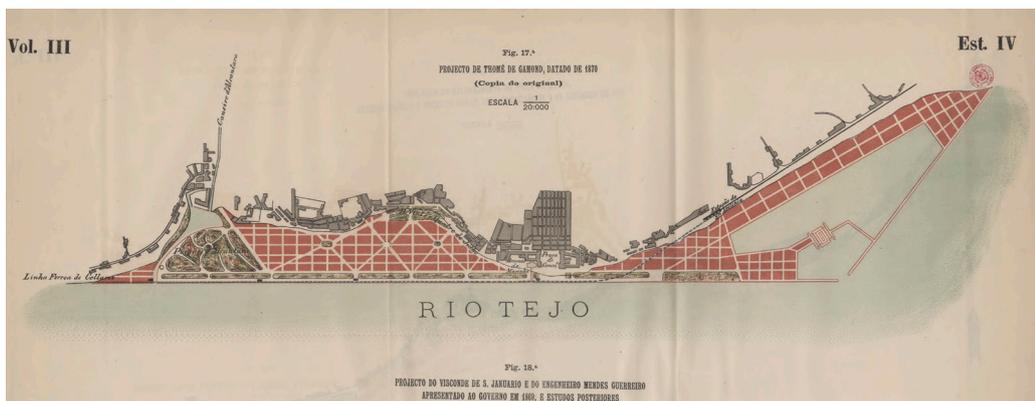


Figura 13. Projeto de engrandecimento da Cidade de Lisboa do engenheiro francês Thomê de Gamond, 1870. Fonte: Os portos marítimos de Portugal e ilhas adjacentes, Vol. III, Estampa IV. 1907

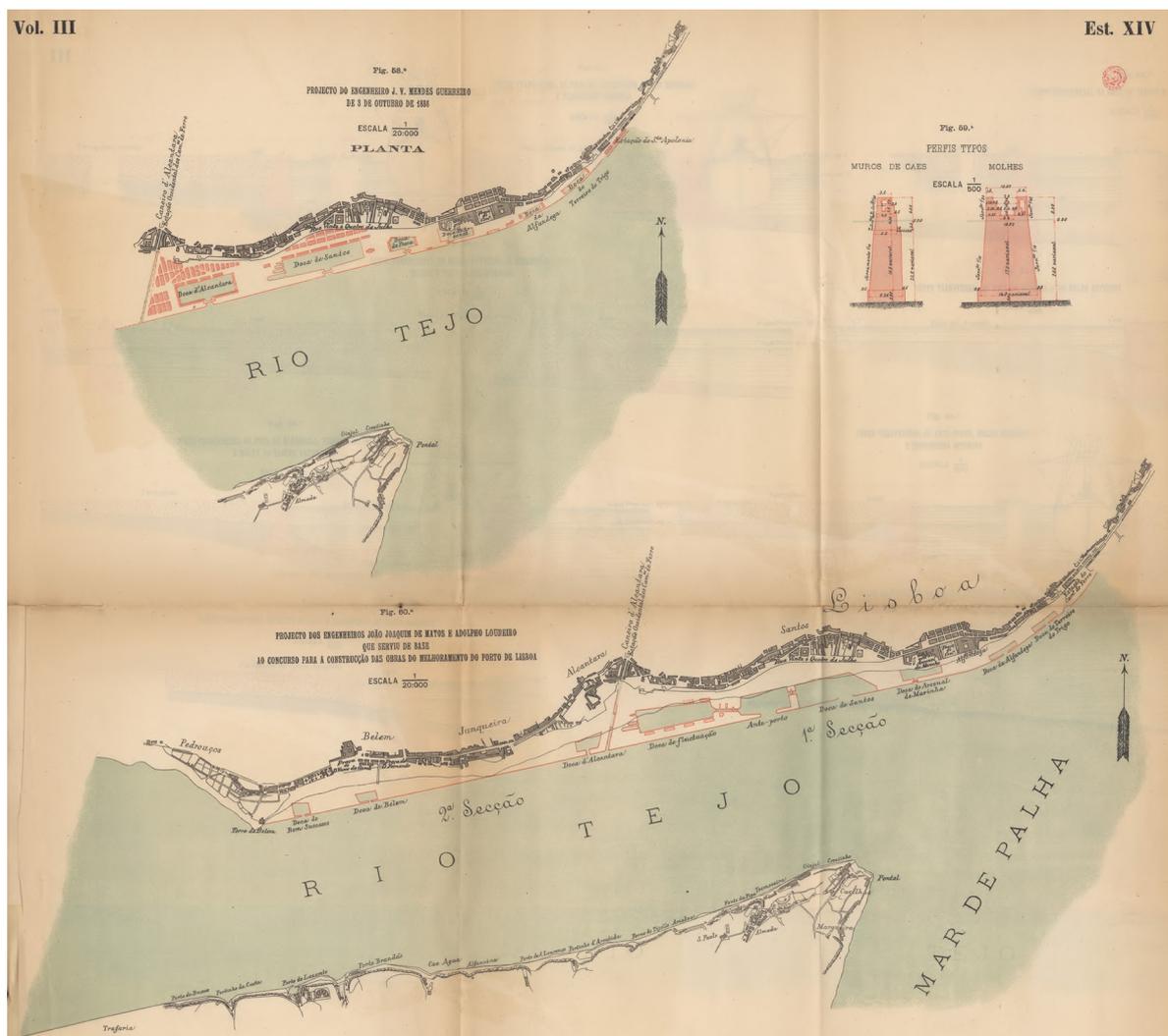


Figura 14. Fig.58ª - Projecto da antiga direcção das obras do porto de Lisboa, elaborado pelo engenheiro Guerreiro / Fig.59ª - Perfis typos do muro de caes e molhes das docas / Fig.60ª - Projecto dos engenheiros Matos e Loureiro. Fonte: Os portos marítimos de Portugal e ilhas adjacentes, Vol. III, Estampa XIV, 1907

A construção de uma grande avenida na margem direita do Tejo foi uma ideia muito discutida na época em que o futuro do aterro estava ainda incerto, mas a decisão pela permanência das atividades portuárias e indústrias neste local impossibilitou a sua concretização. Os sucessivos aterros, para a abertura do caminho de ferro até Cascais e posteriormente para as obras de melhoramento do porto de Lisboa, permitiram uma ocupação industrial dominante deste território, tal como a consolidação progressiva da ligação viária e ferroviária marginal.

Com início em 1887, as obras de melhoramento do porto de Lisboa a cargo dos engenheiros Adolfo Loureiro e João de Matos, são uma transformação decisiva ainda hoje (Aires Mateus et al., 2005). Este grande projeto teve a intenção de incluir Lisboa na rota de tráfego marítimo internacional, e responder à necessidade há muito sentida, da existência de um grande porto marítimo e fluvial para o país (Martins, 1994). A sua execução permitiu a construção de novos cais, docas, terminais, estaleiros, armazéns, e um significativo melhoramento nas condições de atracagem, carga, descarga, construção e reparação de navios. Entendida como uma obra fundamental para a sobrevivência económica e laboral do país, a construção do novo porto veio afastar definitivamente o Tejo da cidade, impossibilitando o acesso dos lisboetas à frente de água.

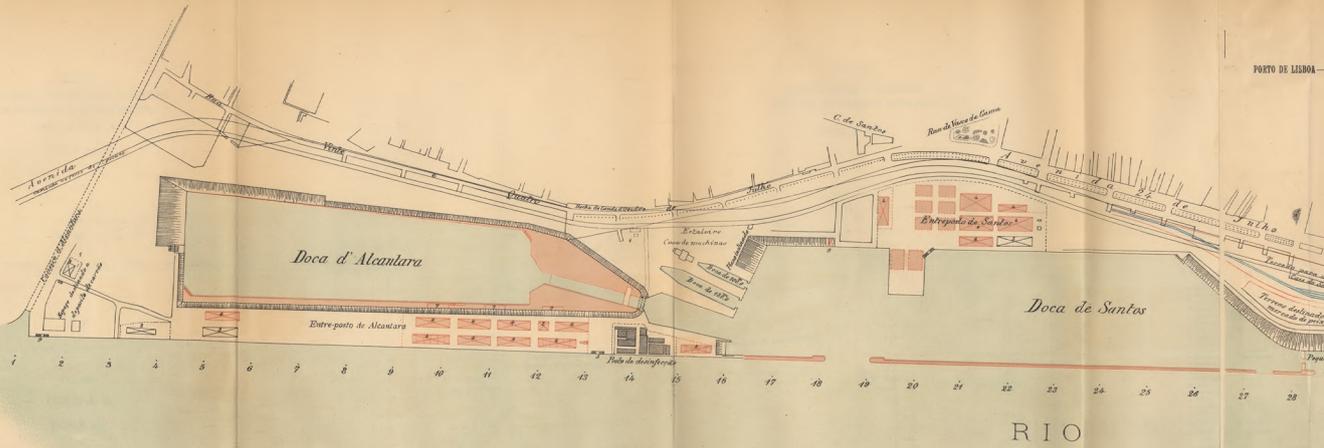
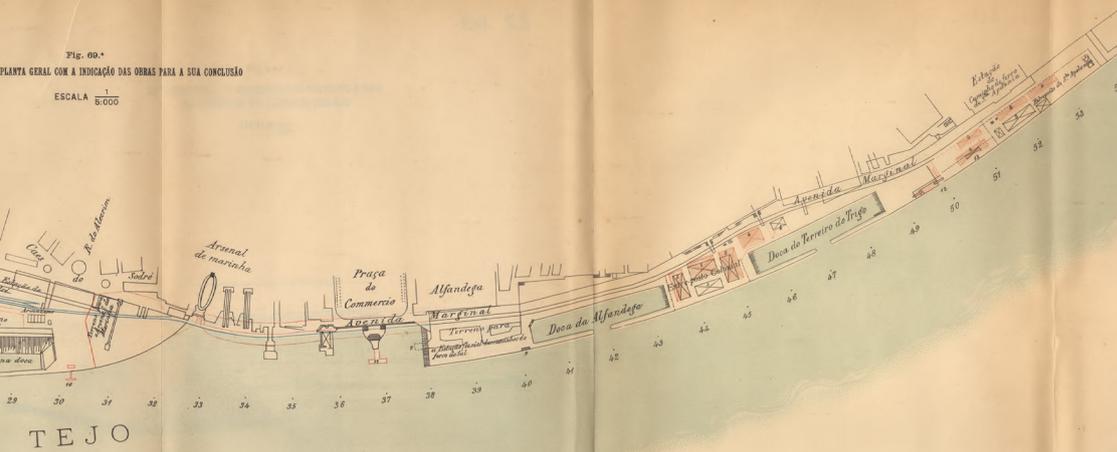


Fig. 78.
 PLANTA DA 1.ª SECÇÃO DO PORTO DE LISBOA COM AS DOCAS E ARRUIAMENTOS PROJECTADOS
 ESCALA $\frac{1}{5,000}$





Fig. 69.
PLANTA GERAL COM A INDICAÇÃO DAS OBRAS PARA A SUA CONCLUSÃO
ESCALA 1/5000



- LEGENDA
1. Quartel da guarda fiscal.
 2. Misericórdia Maritima.
 3. Armazens existentes.
 4. Armazens a construir.
 5. Armazens a ampliar.
 6. Armazens a esvaziar.
 7. Estacadas.
 8. Posto de Alfândega a construir.
 9. Estacada para livre uso de publico.
 10. Desembarcadouro flutuante na Freguesia das Vagueiras e Labores e para uso de publico.
 11. Desembarcadouro flutuante proposto para o Cais da Coloman.
 12. Desembarcadouro flutuante no Cais da Fundação a modificar.
 13. Armazem do Progresso Nacional de Navegação.

Fig. 70.
PLANTA, CÔRTE E ALÇADO DOS Muros DO CAES SOBRE LINTEIS E ENROCAMENTOS, AO AR COMPRIMIDO
ESCALA 1/200

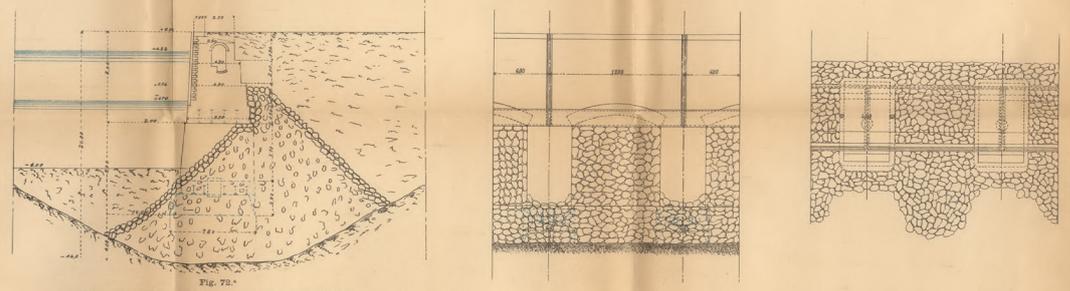


Fig. 72.
CÔRTE TRANSVERSAL DO MOLHE DA DOCA, SOBRE LINTEIS, AO AR COMPRIMIDO
ESCALA 1/300

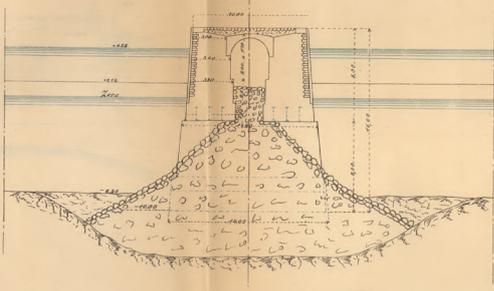


Fig. 71.
CÔRTE TRANSVERSAL DO MURO DO CAES FUNDADO AO AR COMPRIMIDO DIRECTAMENTE SOBRE TERREIRO RESISTENTE
ESCALA 1/200

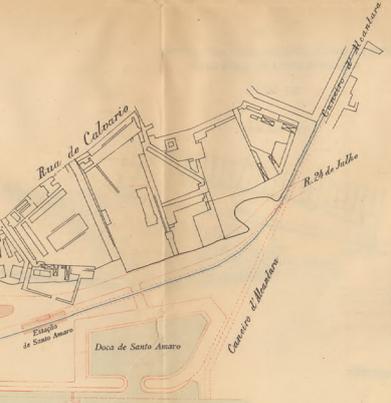
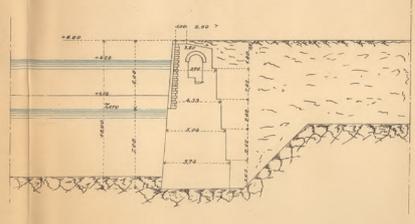


Figura 15. - Fig.69ª - Planta geral do porto de Lisboa com a indicação das obras para sua conclusão / Fig. 70ª - Planta e alçado do muro de caes ao ar comprimido sobre enrocamentos e linteis / Fig.71ª - Corte transversal do muro de caes fundado directamente sobre a rocha e ao ar comprimido. Fig.72ª - Corte transversal da molhe da doca, ao ar comprimido e sobre linteis. Fig.73ª - Planta geral da 2ª secção do porto de Lisboa com as docas e arruamentos propostos. Fonte: Os portos marítimos de Portugal e ilhas adjacentes, Vol. III, Estampa XVI, 1907.



Figura 16. Início das obras do aterro, areal da matinha, 1938, Eduardo Portugal.
Fonte: Arquivo dos Portos de Lisboa, Setúbal e Sesimbra



Figura 17. Construção do talude empedrado no aterro da Matinha, 1938, Eduardo Portugal.
Fonte: Arquivo dos Portos de Lisboa, Setúbal e Sesimbra



Figura 18. Construção do muralha do cais da Doca de Alcântara, 1917, APL.
Fonte: Arquivo dos Portos de Lisboa, Setúbal e Sesimbra

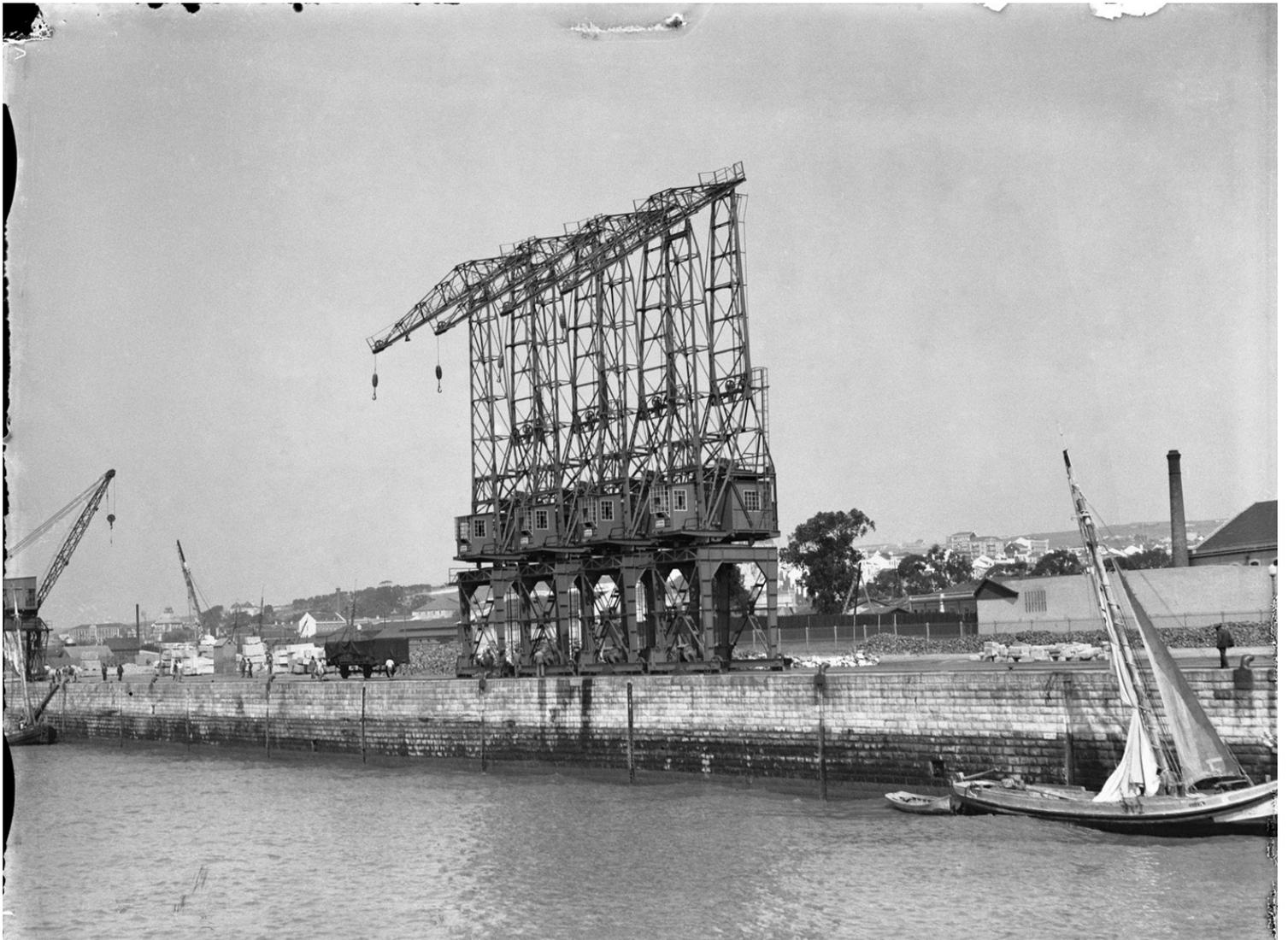


Figura 19. Bateria de guindastes em Alcântara junto à muralha, s.d.,
APL. Fonte: Arquivo dos Portos de Lisboa, Setúbal e Sesimbra



Figura 20. Entrepósito de Santos, s.d., APL. Fonte: Arquivo dos Portos de Lisboa, Setúbal e Sesimbra



Figura 21. Entrepoto de Santos, s.d., APL. Fonte: Arquivo dos Portos de Lisboa, Setúbal e Sesimbra

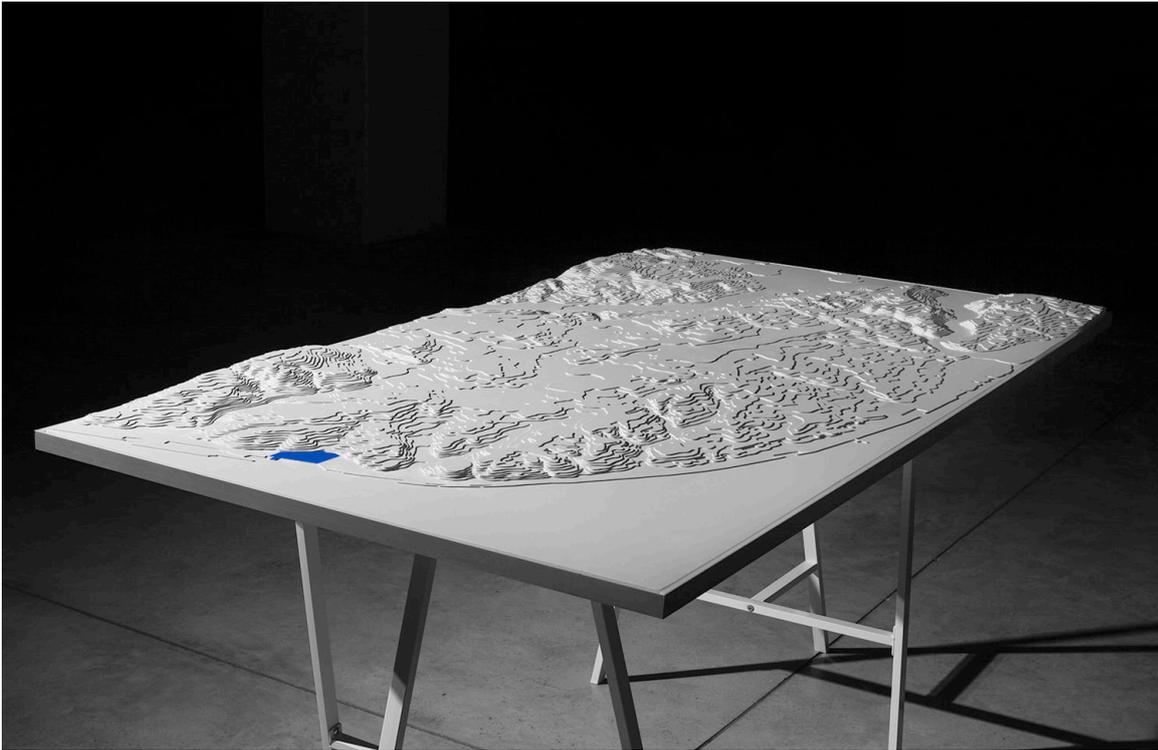


Figura 22. Aterro de Santos indicado a azul, maqueta da topografia de Lisboa à escala 1:10.000, Tiago Casanova. Adaptado pelo autor. Fonte: Carrilho da graça: Lisboa, 2015.

Do Vale de São Bento ao Rio Tejo: Aterro de Santos

Partindo de uma vontade de que a proposta urbana para o aterro de Santos promovesse um diálogo entre a cidade consolidada e este território expectante, foi fundamental a reflexão sobre a cidade de Lisboa como base na leitura do território apresentada em 2015 na exposição Carrilho da Graça: Lisboa. Nesta exposição, o arquiteto apresenta um modo de olhar para o território, ilustrando-o a partir da cidade de Lisboa. Esta teoria “compreende o facto de as linhas e pontos notáveis que caracterizam a topografia estarem na base dos percursos e assentamentos humanos e, portanto, da construção da cidade e da sua arquitetura” (Sequeira, Rato, 2015).

Em *Metamorfose* (2015), Carrilho da Graça descreve que a primeira edificação diz respeito à rede de percursos de fecho, a segunda aos assentamentos promontório, a terceira às áreas produtivas, e a quarta aos núcleos proto urbanos e urbanos, que terão conduzido à criação de percursos de vale primários.

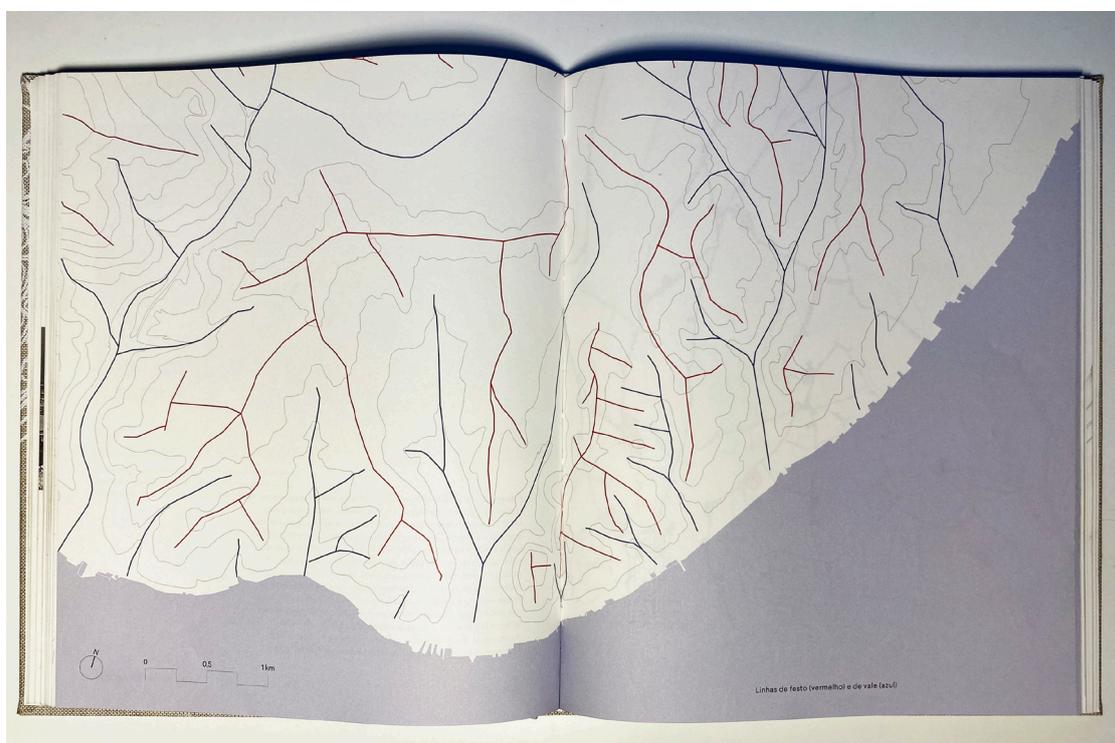
No início da humanidade os percursos mais utilizados foram as linhas de maior cota, que definem os vales, as linhas de festo: por definirem um percurso de cota facilmente percorrível e não cruzarem cursos de água, e pela sua segurança, visto que dominam visualmente as encostas. Após esta primeira relação entre a estrutura física de um território e a sua utilização, surgem os assentamentos promontório em caminhos de festo secundários. As estes correspondem várias formas de estabelecimentos: acampamento, casa, convento, castelo, cidade. Numa fase seguinte, da necessidade de relacionar os diferentes promontórios, surgem percursos a meia encosta, a interligar as linhas de festo do sistema secundário, duplicando os percursos de cumeada principais. Posteriormente vão surgindo, os percursos ao longo dos vales, acompanhando os cursos de água, a interligar os pontos anteriormente definidos. Após esta fase, iniciou-se um segundo ciclo, de consolidação. As estruturas atrópicas são aproximadamente as mesmas, mas a hierarquia é invertida: “a estruturação a partir do fundo do vale terá passado a imperar em todo o território, antes organizado a partir dos caminhos de festo.” Esta malha percorrível de caminhos, “estabelece o sistema embrionário do espaço público, e entre caminhos, o sistema inicial de subdivisão que permite a definição dos limites da privatização progressiva dos solos” (Carrilho da Graça, 2015).

Na cidade de Lisboa o percurso marginal, separa o sistema colinar, da frente ribeirinha. No sistema colinar existem três colinas. A colina ocidental, entre os vales de Alcântara e São Bento, sobretudo povoado após o terramoto de 1755. A colina Central, de São Bento à Baixa, onde está a parte principal da cidade, e a colina Oriental, da baixa à colina do Castelo. Geralmente implantados em promontórios, os edifícios notáveis (quinta, palácios, igrejas, conventos) geraram em seu redor povoamentos, ocupações agrárias, e a definição dos limites de propriedade. A segunda metade do século XIX marcou o início de um importante período de crescimento. Os territórios agrícolas no centro da cidade foram ocupados por construções, e os limites de antigas cercas e quintas, começam a corresponder aos limites de novos bairros, através da fragmentação destas propriedades em loteamentos. A expansão da cidade para a periferia passa realizar ao longo das linhas de vale, sendo exemplo disso o prolongamento da cidade ao longo dos vales que suportam, a Avenida da Liberdade e a Avenida Almirante Reis. Contudo, tanto as linhas de festo como as de vale, permaneceram como estrutura da malha urbana da cidade. Nos novos bairros contruídos para norte, a topografia em planalto, com pendentes pouco marcadas para o Tejo, possibilitou o desenvolvimento de malhas regulares, como é o exemplo das Avenidas Novas.

“Gosto de imaginar que o território possui uma estrutura própria que constitui o sistema inicial de suporte de vida do homem neste planeta. E que sobre esse território – que também teve outras formas de natureza, como a sua própria natureza selvagem – fomos construindo, pouco a pouco.”

“La poesía de lo pragmático. Una conversación con João Luís Carrilho da Graça”, El Croquis, no170, 2014

Figura 23. Linhas de Festo
(vermelho) e de vale (azul).
Carrilho da Graça: Lisboa,
2015



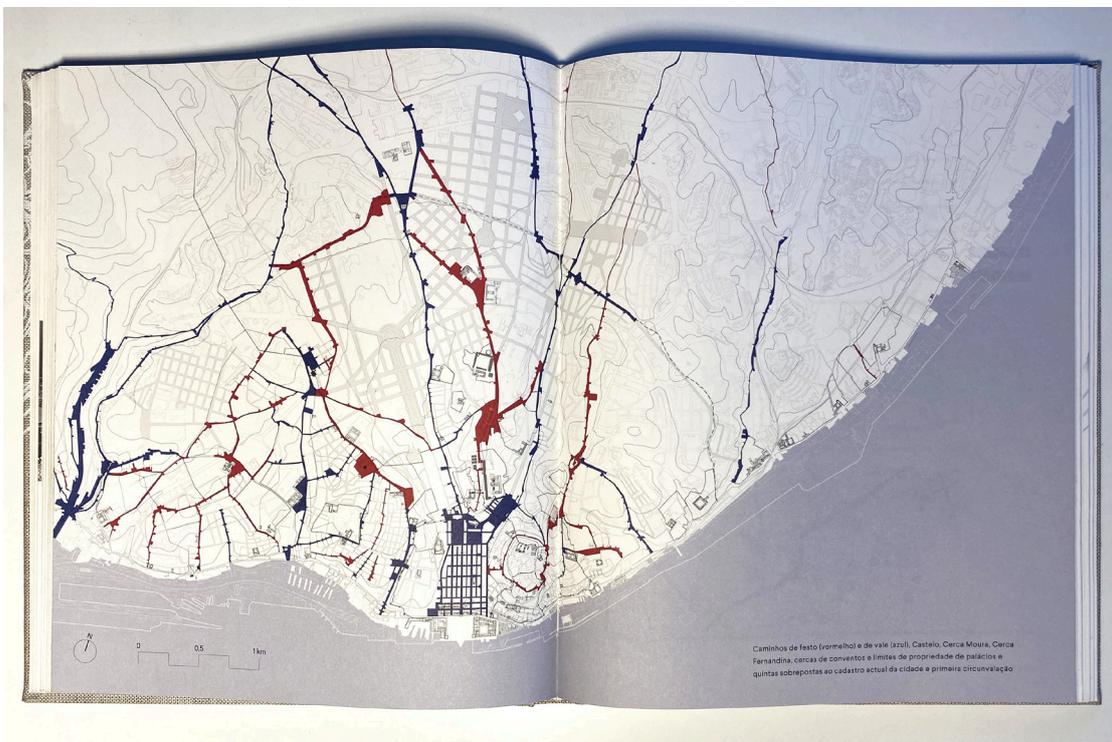


Figura 24. Caminhos de festo (vermelho) e de vale (azul), Castelo, Cerca Moura, Cerca Fernandina, cercas de conventos e limites de de propriedade de palácios e quintas sobrepostas ao cadastro actual da cidade e primeira circunvalação. Carrilho da Graça: Lisboa, 2015

Por intermédio desta estratégia de análise, procura-se revelar uma espécie de permanência, de invariável antecedente à sua ocupação. Esta metodologia de investigação, não é apenas analítica, e tem como fim uma perspetiva de ação sobre o território, permitindo “uma síntese do existente, distinguindo o elementar do acessório, tendo em conta a sua espessura histórica” (Carrilho da Graça, 2015). Através deste estudo é possível revelar a força geográfica e paisagística de Lisboa, e ampliar a compreensão das linhas que organizam a malha urbana e que coincidem com a estrutura do relevo. Embora hoje em dia a maior parte dos caminhos de vale e festo ainda se manter na sua totalidade, alguns trechos destes percursos foram interrompidos. Estas interrupções, numa perspetiva de ação sobre a cidade, podem ser entendidas como potenciais lugares de intervenção, com a intenção de restabelecer a “estrutura antrópica, primitiva, e de uma sintonia mais profunda com a estrutura orográfica do território” (Sequeira, 2015).

Antes da construção dos aterros era possível ler na linha de costa a estrutura orográfica da cidade de Lisboa. A topografia submersa pelo rio era revelada na maré baixa, e representava a paisagem natural do estuário de Tejo. Grandes areas eram revelados e constituíam um espaço comum à cidade e ao rio (imagem crianças a brincar). Com o avanço da cidade sobre o rio, um novo limite estabelece esta relação. De forma a conter os terrenos em aterro, foi construído

um grande muro ao longo de toda a costa. Através de um desenho muito pragmático esta muralha vai assumindo diferentes formas, em resposta às necessidades do porto.

A geometrização da linha de costa, transformou a diferentes níveis a relação da Lisboa com o Tejo. As obras de melhoramento do porto de Lisboa afastaram o rio da cidade e construíram no seu lugar grandes superfícies pavimentadas, bloqueando a relação que existia entre os vales e colinas da cidade com o rio. Embora bastante eficazes a afastar o caudal do rio, a impermeabilidade dos aterros e a sua localização à cota mais baixa dos vales, aumentou exponencialmente o risco de inundação destes territórios.

“A construção da paisagem humanizada faz-se procurando harmonizar os interesses do Homem com a Natureza, porque ele é, ao mesmo tempo, senhor e escravo dela. Senhor, porque tem cada vez maior possibilidade de a alterar, transformar e até destruir. Pode com ela criar o “paraíso”, mas também, negando a sua importância, abrir as portas ao deserto, aos miasmas ou às soturnas florestas do silêncio, da monotonia e da morte. Escravo, porque se não utilizar a natureza em benefício da Humanidade num sentido intemporal e criativo, utilizando sabiamente todas as suas potencialidades, será por ela amordaçado e escravizado.”

Gonçalo Ribeiro Telles, *A utopia e os pés na terra*

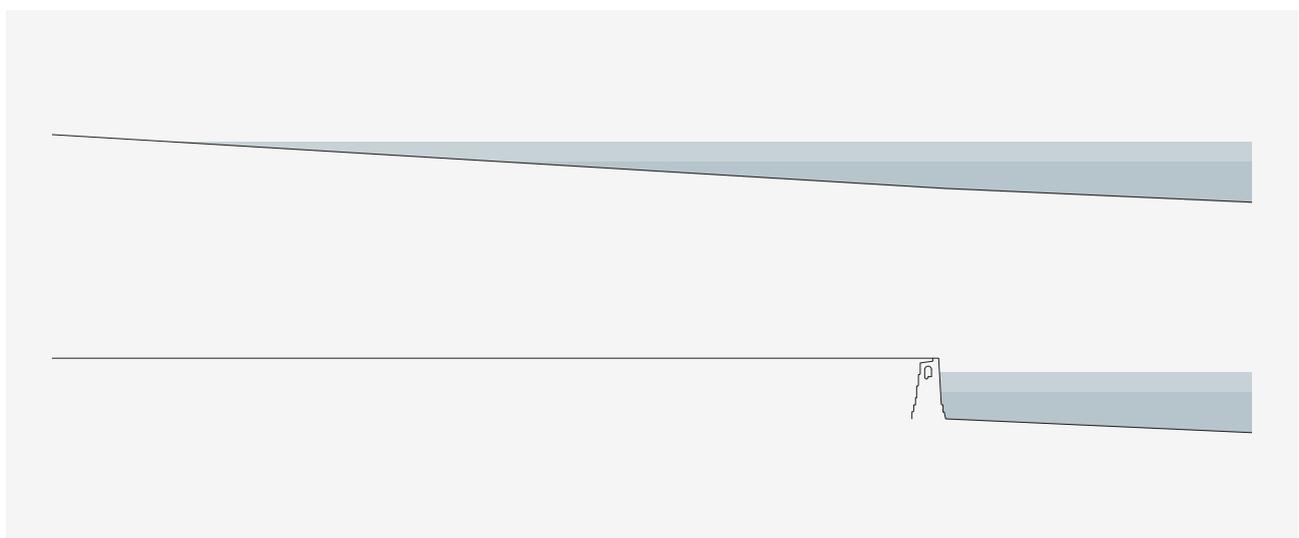
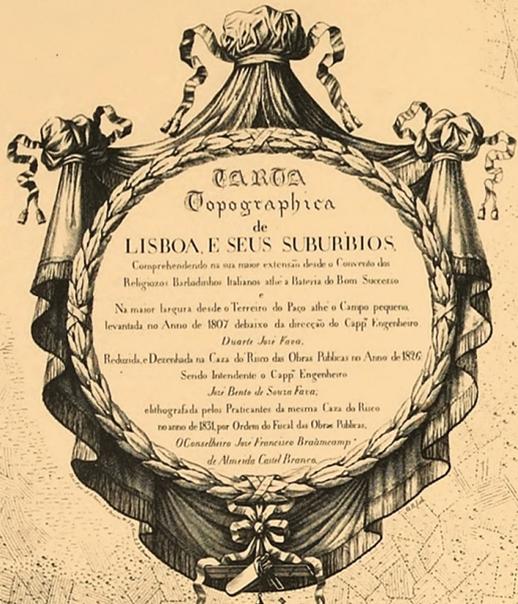


Figura 25. Corte pela linha de costa, antes e depois da construção do aterro



TARDA
Topographica
de
LISBOA E SEUS SUBURBIOS

Comprehendendo na sua maior extenção desde o Convento das Religiozas Barladinhas Italianas até a Bateria do Bom Successo

Na maior largura desde o Terreiro do Paço até o Campo pequeno, levantada no Anno de 1807 debaixo da direcção do Cappi Engenheiro Duarte José Faria.

Rebata, e Decretada na Caza do Risco das Obras Públicas no Anno de 1806. Sendo Intendente o Cappi Engenheiro José Bento de Santa Fava.

Autographada pelos Praticantes da mesma Caza do Risco no anno de 1831, por Ordem do Fiscal das Obras Públicas, O'Conselheiro José Francisco Brasmcamp de Almeida Casal Branco.



RIO

ESCALA DA PLANTA
de 1000 Braças por pollice



NOME DAS RUAS
que por falta de lugar se não
poderão collocar nos seus
respective sitios

FREG. DE S. CHRISTOVAO		FREG. DE S. J. DE S. PEDRO
1 Igreja de S. Christoval	4 Rua de S. Christoval	7 Igreja de S. Lourenço
2 Igreja de S. Christoval	5 Rua de S. Christoval	8 Igreja de S. Lourenço
3 Igreja de S. Christoval	6 Rua de S. Christoval	9 Igreja de S. Lourenço
		10 Igreja de S. Lourenço



Figura 26. Levantamento topográfico de Lisboa e seus Subúrbios, 1807, Duarte José Fava. Fonte: Arquivo Municipal de Lisboa



Figura 27. Linha de costa / Muralha do Aterro ○





Figura 28. Fotografia aérea, rio Tejo entre Lisboa e Almada, 2020, Google maps 





Figura 29. Fotografia aérea, frente ribeirinha entre Alcântara e o Terreiro do Paço, 2020, Google maps 

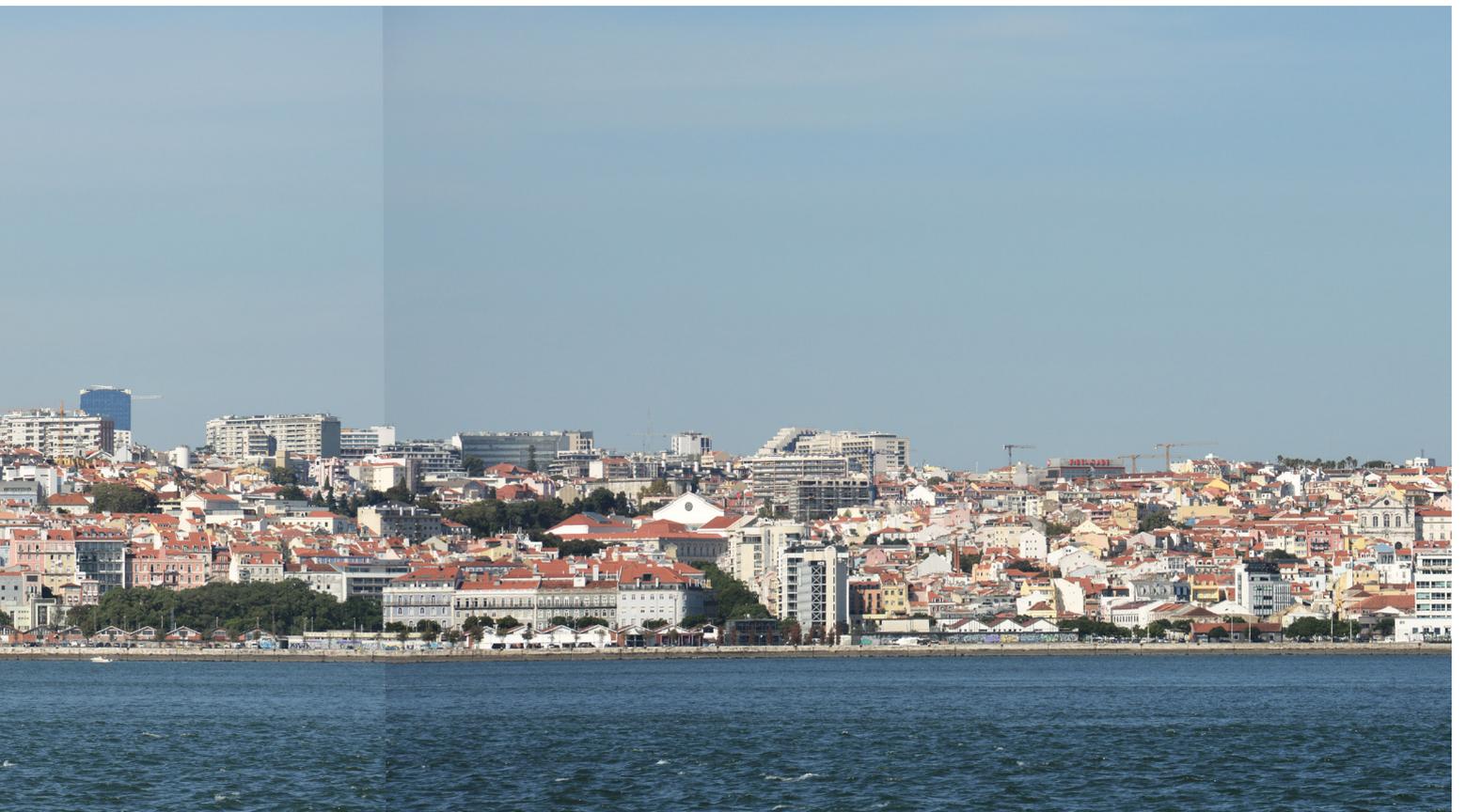


Figura 30. Panorâmica entre Alcântara e o Terreiro do Paço, vista de Cacilhas, 2020, David Carvalho

















Aterro de Santos: Envolvente, Espaço Público e Sistema verde

Situado na frente ribeirinha de Lisboa, a poente do Terreiro do Paço e na base do vale de São Bento, o aterro de Santos corresponde ao território conquistado ao rio no segundo avanço sobre o Tejo, correspondendo o primeiro, ao aterro da Boavista. Nesta extensão da cidade entre a doca de Alcântara ao Cais do Sodré, existe uma grande diversidade de usos e morfologia do espaço exterior. Numa análise de poente para nascente pode constatar-se que é uma área muito contruída e pavimentada, onde vão surgindo alternadamente espaços públicos e áreas de acesso proibido ou condicionado, consequência das várias atividades ligadas ao Porto de Lisboa. Na cidade consolidada, que se desenrola para norte, verifica-se também uma variação morfológica, derivada da topografia, alternando-se entre vales e colinas. A linha de comboio, que liga Cascais e o Cais do Sodré, atravessa toda a extensão do aterro, criando uma grande barreira aos atravessamentos transversais entre a cidade e o rio. Para o peão, existem atualmente cinco atravessamentos possíveis: a passagem inferior da estação ferroviária de alcântara, a passagem superior na Avenida Infante Santo, a passagem de nível junto à escadaria da Rocha Conde de Óbidos, a passagem superior da estação ferri-

ária de Santos e por fim, com o término da linha de comboio, um livre acesso de nível, no Cais de Sodré. Para o automóvel, é possível aceder ao aterro pelo viaduto da Avenida Infante Santo e pela Praça Duque da Terceira no Cais do Sodré.

A poente do aterro de Santos, a Doca de Alcântara sucede a doca de Santo Amaro, e estende-se ao longo de uma grande plataforma a sul, onde se encontram várias edificações de grandes dimensões, destacando-se a estação marítima de Alcântara e a estação marítima da Rocha Conde de Óbidos, que se encontram em grande parte vedadas devido às atividades relacionadas com transporte marítimo de mercadorias. O espaço de água da doca, é também de acesso condicionado e destina-se em grande parte à amarração de embarcações de recreio. No limite norte da doca, existem edificações de grandes dimensões não só relacionadas com o porto, mas também de uso público, para atividades de lazer noturnas e diurnas. Na cidade adjacente, destaca-se o vale de Alcântara, “pela sua importância enquanto espaço de penetração de brisas marítimas no tecido urbano mais denso para norte” (Aires Mateus et al., 2005), e a Tapada das Necessidades, de grande importância para a estrutura verde da cidade.

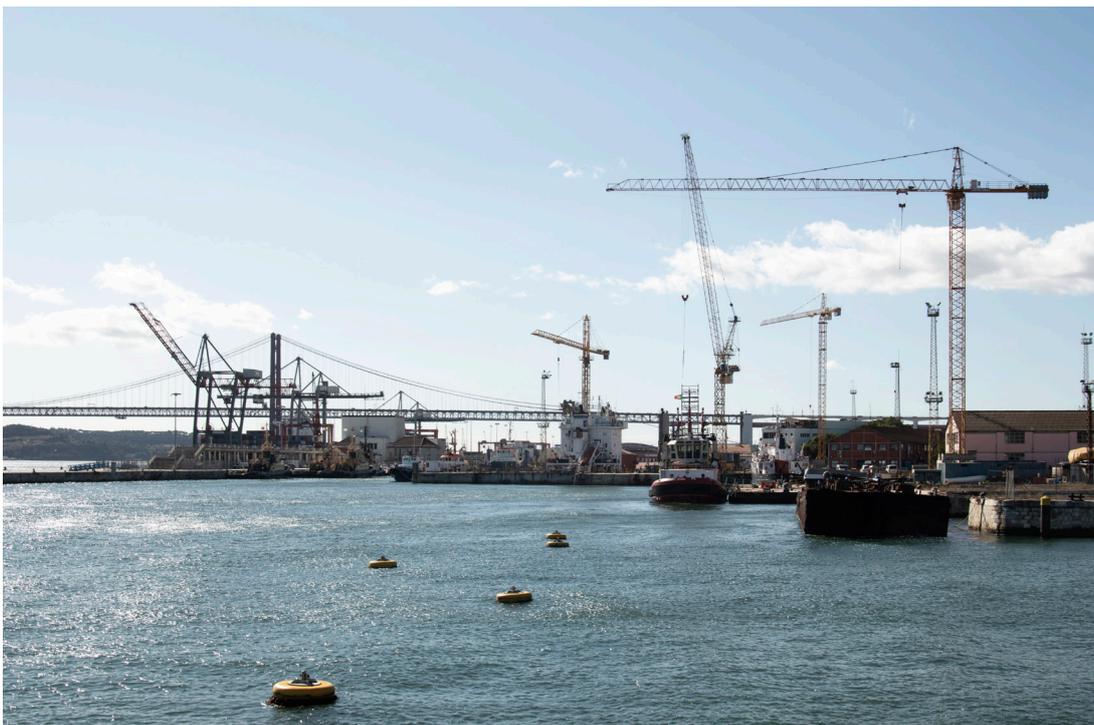


Figura 32. Vista poente, estaleiro naval Rocha Conde de Óbidos e cais de transporte marítimo de mercadorias de Alcântara, 2020, David Carvalho



Figura 34. Fotografias aéreas, cais de transporte marítimo de mercadorias de Santos em funcionamento, s.d., APL. Fonte: Arquivo dos Portos de Lisboa, Setúbal e Sesimbra





Figura 35. Jardim de Santos; Av. 24 de Julho; Estação Ferroviária de Santos; Território espectral utilizado para estacionamento automóvel, 2020, David Carvalho



Figura 36. Fotografia aérea, vista nascente da Av. 24 de Julho, s.d., Autor desconhecido

A nascente, destaca-se a complexidade do espaço exterior, com uma grande descontinuidade de fluxos pedonais e automóveis, e a carência de espaço público de qualidade que permita a estadia e o percurso na frente de água. Limitados a norte pelo comboio e a sul pelo Tejo, uma faixa de armazéns industriais perpendiculares ao rio, alberga diversas funções como, restaurantes, locais de animação noturna e clubes náuticos. É também de realçar o interface do cais do Sodré, que limita o aterro de Santos a nascente e representa uma das principais portas de entrada de Lisboa. A cidade consolidada adjacente, ocupa toda a encosta que olha sobre o estuário do Tejo, contem os bairros históricos da Bica e do Chiado e tem como espaços verdes de maior importância, a Praça Dom Luís I, junto ao Mercado da Ribeira, e à cota alta, o Miradouro de Santa Catarina

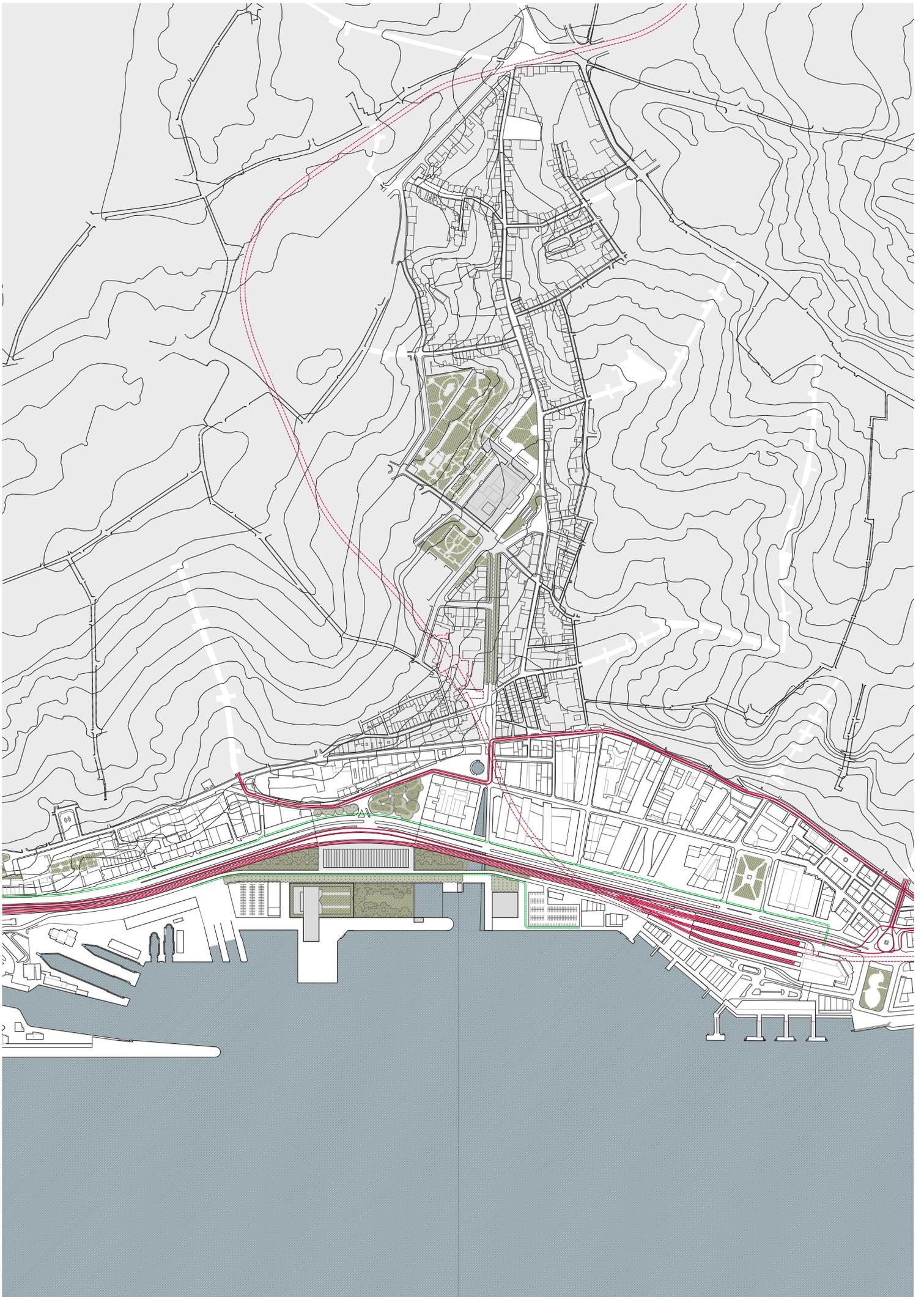
Na zona central, no seguimento da entrada da doca de Alcântara para nascente, a muralha ribeirinha assume um desenho bastante característico e interessante, devido à presença dos estaleiros navais, ainda em atividade. Existem neste local várias docas secas, acessos rampeados e plataformas de relação com o rio, que correspondem a áreas vedadas e de acesso restrito. Recentemente, com a desativação do cais de transporte marítimo de mercadorias de Santos, grandes áreas do aterro foram abertas ao público, permitindo um percurso ribeirinho, desqualificado, entre o cais do Sodré e os estaleiros navais da Rocha Conde de Óbidos. Nesta área, encontram-se alguns equipamentos públicos, como restaurantes, locais de animação noturna, estúdios de dança e ginásios, que se apropriaram de armazéns industriais existentes, apoiados por estacionamento com grande área e forte impacto visual. A norte, a cidade é constituída pelos bairros históricos da Lapa e Madragoa, dos quais sobressaem grandes logradouros verdes de antigos conventos e palácios. Destaca-se, pela proximidade e presença visual na área de intervenção, o Jardim 9 de Abril, o jardim do Museu de Arte Antiga, o jardim da Embaixada de França, o Jardim de Nuno Álvares (Largo de Santos), a Avenida D. Carlos I, e no topo desta, o jardim do Palácio de São Bento, atual Assembleia da República.



Figura 37. Fotografia aérea, Av. D. Carlos I, vista norte, coroada pelo Palácio de São Bento, 2021, Nuno Correia, CML



Figura 38. Fotografia aérea, Av. D. Carlos I, vista Sul, estuário do Tejo como pano de fundo, 2021, Nuno Correia, CML



Proposta Urbana

A vocação portuária da cidade de Lisboa, determinou e condicionou durante muito tempo a relação dos habitantes com a frente ribeirinha, enfatizando a separação entre o rio/porto e a cidade. A reorganização das atividades portuárias, em resposta a novas necessidades de especialização e concentração de operações, permitiu a transferência de muitas atividades para outros portos e pôs à disposição da cidade vastas áreas ribeirinhas, potenciando a sua transformação e adaptação a uma nova utilização da margem do rio. O principal passo dado nesta direção, foi o Parque das Nações, uma grande operação de requalificação urbanística e ambiental na zona oriental da cidade, levada a cabo pela realização da EXPO'98. Esta proposta serviu de mote e impulsionou uma série de futuras intervenções ao longo de toda a frente ribeirinha, entre as quais, a proposta urbana para o aterro de Santos.

As principais intenções desta proposta urbana, consistem em articular a cidade consolidada com a frente ribeirinha; transformar uma infraestrutura desenhada para responder às necessidades de um porto numa infraestrutura de lazer, um espaço de desafogo, que usufrui da paisagem do estuário do Tejo, criar áreas verdes integradas numa lógica de redução das grandes superfícies impermeáveis existentes; criar uma oferta diversificada de espaços, para atividades e usos de lazer e desportivos; dar continuidade ao sistema ciclável e pedonal ao longo da margem do rio e criar espaços singulares que acrescentem valor ao lugar e representem um novo motivo de atravessamento entre a cidade e rio.

De forma a criar um diálogo entre o aterro e a cidade, atualmente inexistente, procurou-se estabelecer uma articulação formal, visual e funcional com os principais espaços urbanos da cidade consolidada, a Avenida D. Carlos I e o Largo de Santos, de maneira a criar relações com a cidade histórica, que se faça ecoar no novo espaço urbano de Santos.

A muralha que define a linha de costa, é o elemento comum a toda a frente ribeirinha em aterro. Nesta proposta, a alteração do seu traçado é o principal gesto para a estruturação do novo espaço urbano, criando o canal-passagem, o Parque Ribeirinho de Santos e a Piscina do Tejo. Adjacentes a este espaço público central, complementando-o, estão localizados os programas propostos, a poente a escola de artes performativas, a nascente a residência de estudantes e a norte, a estação ferroviária de Santos.

Linha de costa: Canal-passagem, Parque Ribeirinho de Santos, Piscina do Tejo. Após a abertura da Avenida 24 de Julho, e com o intuito de ligar a frente ribeirinha à cidade que se expandia para norte, foi rasgada através do vale de São Bento, a Avenida Dom Carlos I. À cota mais alta, o Palácio de São Bento coroa a Avenida e marca a bifurcação para a calçada da estrela e a rua de São Bento, dois percursos vicinais da cidade de Lisboa. Como aconteceu com as principais avenidas abertas em Lisboa, estas foram traçadas pelos principais vales da cidade, e têm um papel fundamental nas deslocações entre as cotas alta e baixa da cidade. O atravessamento

do comboio na base da Avenida D. Carlos I, interrompe o percurso de vale, impossibilitando que este alcance o rio Tejo. Neste sentido, através de uma operação inversa à criação dos aterros, propõe-se a alteração da linha de costa de forma que o vazio da Avenida D. Carlos I, seja prolongado através de um canal-passagem até ao rio. Desta maneira, o vale de São Bento volta a fluir diretamente para o Tejo, através de um espaço partilhado entre as pessoas e o rio. Esta nova linha de costa é entendida como um limite habitável, criando espaços que aproximam as pessoas do rio. Este espaço de água é inundado na maré alta, trazendo o Tejo até ao Largo Vitorino Damásio, e logo que o percurso do canal deixe de estar submerso, poderá ser atravessado até à frente ribeirinha. Este atravessamento desenhado com o limite nascente do canal, será um percurso de 300 metros, marcado pelo atravessamento dos viadutos da Avenida 24 de Julho. Três grandes lajes suportadas por uma “floresta” de pilares, criam um ambiente de uma grande cisterna exterior, para onde podem fluir, em caso de episódios de precipitação extrema, as águas da chuva encaminhadas pelo vale de São Bento.

Na linha de costa, o Cais de Santos consiste numa plataforma, que avança 100 metros sobre o rio, e num segmento retilíneo que se estende ao longo de 500 metros. A interrupção provocada pela chegada da Avenida D. Carlos I ao rio, desenha um novo parque ribeirinho paralelo ao cais de Santos, e uma piscina de rio. O desenho deste espaço assemelha-se ao de uma doca, neste caso, seca, na qual é plantado o Parque Ribeirinho de Santos. A nascente, inundada pelo Tejo, cria um novo espaço de banhos.

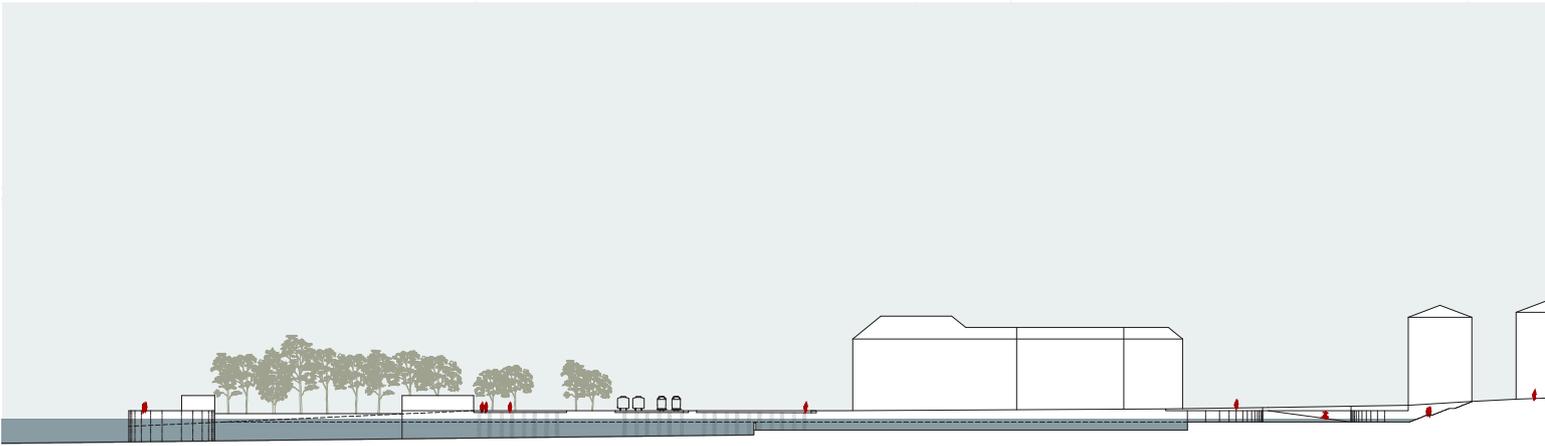






Figura 39. Fotomontagem do Parque Ribeirinho, feita sobre imagem da Doca de Alcântara em construção



Figura 40. Fotomontagem do Canal-Passagem feita sobre imagem da Cisterna em Buffalo Bayou Park, Houston, Texas



Largo de Santos

Av. 24 de Julho

Estação Ferroviária de Santos
Espaços de Restauração e Serviços

Rua de Cintura do Porto de Lisboa

Escola de
Artes
Performativas
de Santos

Terreiro de Santos

b1

a1



Avenida
D. Carlos I

Largo Vitorino Damásio

Canal
Passagem

IS Bañeiro
Público

Piscina Exterior

Restauração
Esplanada

Residência de
Estudantes

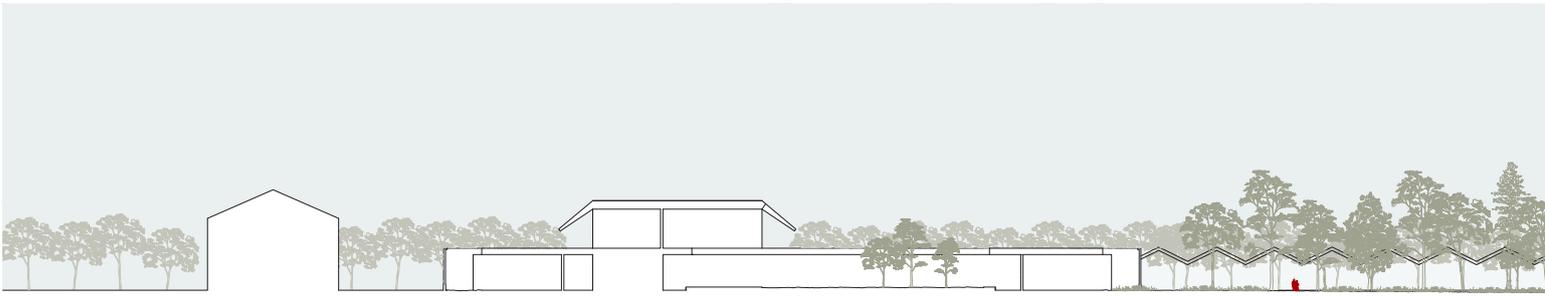
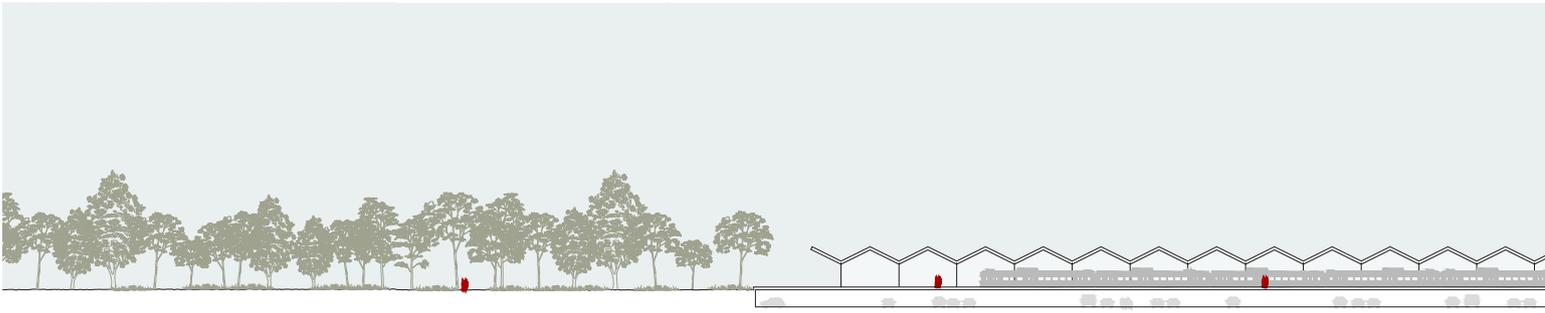


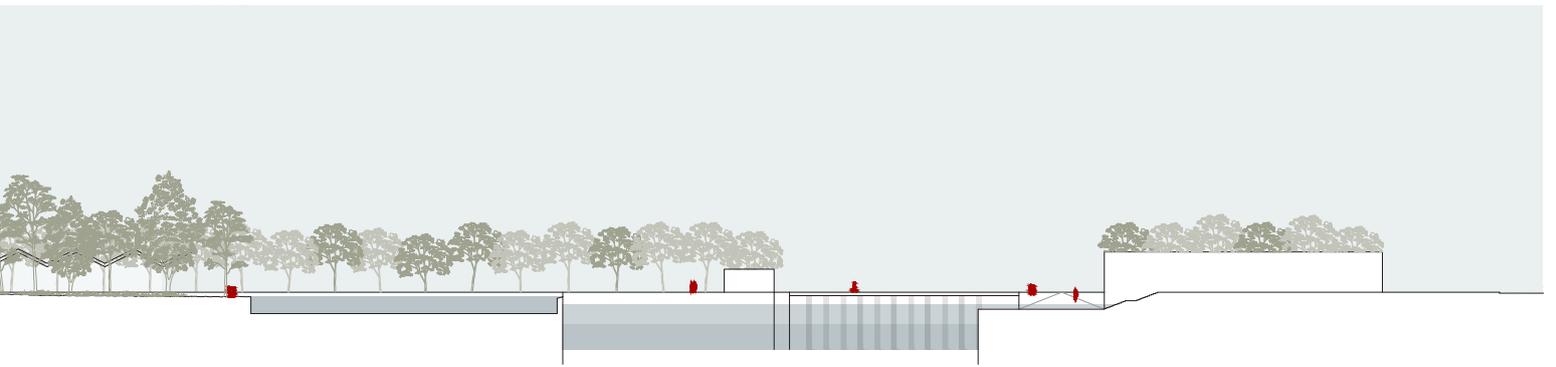
Planta de Implantação

Estação Ferroviária de Santos - Relocalização de Espaços de Restauração e Serviços. De forma a que a Estação Ferroviária de Santos faça parte integrante do novo espaço público, propõe-se o redesenho da estação, num espaço de transição entre o Largo de Santos e o parque ribeirinho. Com o intuito de qualificar a Rua de Cintura do Porto de Lisboa, atualmente adossada à linha de comboio, o seu novo traçado é paralelo ao Cais de Santos e percorre toda a extensão do parque ribeirinho. Este gesto dá origem a uma área verde, compreendida entre a linha de comboio e a Rua de Cintura do Porto de Lisboa, que estende a massa arbórea do jardim de Santos até ao parque ribeirinho, apenas interrompida pela implantação deste novo equipamento público. Para além de funcionar como estação ferroviária, este equipamento é o espaço onde estão relocalizados todos os serviços que hoje em dia funcionam nos antigos armazéns do aterro, demolidos para a implantação do Parque Ribeirinho de Santos. Este equipamento é entendido como o quarto alçado do Largo de Santos e é composto por dois elementos principais, uma grande cobertura, e um embasamento à cota da plataforma do comboio. A cobertura apresenta uma imagem com uma forte identidade urbana, que procura aproximar-se da linguagem industrial do porto, através da repetição sistémica de uma cobertura de duas águas, comum aos antigos armazéns. O embasamento

é desenhado como sendo o prolongamento do chão do Largo de Santos até ao aterro, interrompido apenas pelo atravessamento da linha do comboio e pela Rua de Cintura do Porto de Lisboa, onde termina numa pequena diferença de cota, que permite uma vista sobre o Tejo através do parque ribeirinho. Sob este embasamento, estão localizados, um parque de estacionamento público, as áreas técnicas e espaços indispensáveis ao funcionamento dos equipamentos públicos que existem no piso superior, permitindo que no espaço público do embasamento exista uma permeabilidade visual entre o jardim de Santos e o novo parque ribeirinho.

A Residência de Estudantes e a Escola de Artes Performativas pontuam, respetivamente, os limites nascente e poente da proposta urbana, relacionando-se entre si através do espaço público que as une, o parque ribeirinho e o espaço de água que simboliza a chegada da Avenida D. Carlos I ao rio. Trabalhada apenas à escala urbana, a residência situa-se junto ao canal e é o último edifício da Avenida D. Carlos I. Funciona por isso, como o elemento de articulação entre o canal e o percurso ribeirinho. A escola de artes performativas, transforma a ruína de um antigo armazém industrial, e através da volumetria proposta, procura relacionar-se com a plataforma do cais, o novo Terreiro de Santos.





Corte a
Corte b



Figura 41. Parque ribeirinho de Santos, vista ponte

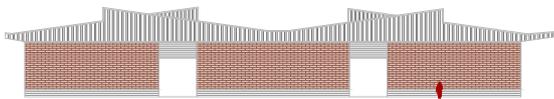
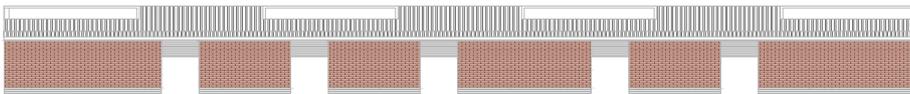
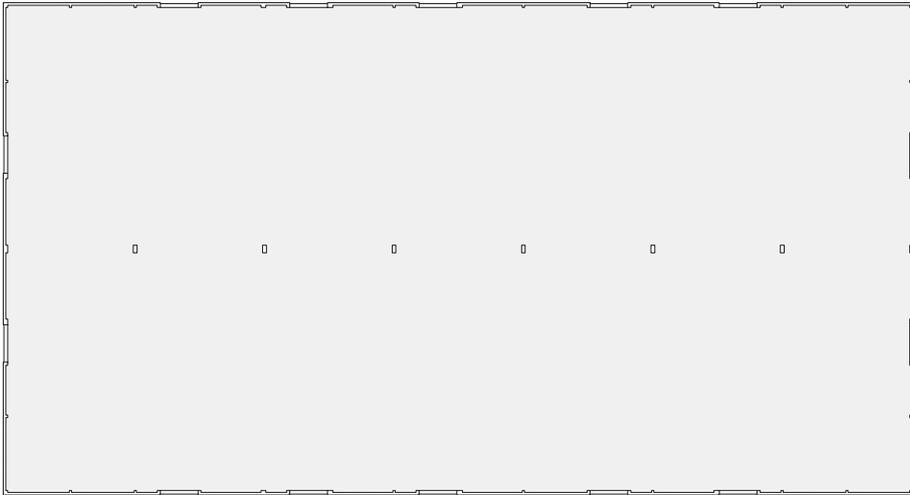
Escola de Artes Performativas de Santos

Sendo um programa pouco comum na frente ribeirinha de Lisboa, a Escola de Artes Performativas de Santos procura relacionar-se com a plataforma do Cais de Santos, que ao avançar sobre a água cria um espaço de exceção na relação entre a cidade e o rio. Através da proposta urbana é criado um novo espaço público de desafogo da cidade, encenado pelo Tejo e a atmosfera industrial/portuária que fundou este lugar. Desta forma, o projeto para a escola parte da transformação da ruína de um armazém industrial abandonado, localizado junto à plataforma. A grande área recintada por esta estrutura tem uma escala apropriada às necessidades programáticas da escola e define a sua implantação. Embora o desenho de uma escola pressuponha um local recintado capaz de ser encerrado, a dimensão cultural relacionada com o espetáculo, presente numa escola deste tipo, permite que esta seja desenhada numa relação de maior proximidade com a cidade. Essa relação, é estabelecida através do espaço onde o trabalho aqui realizado é dado a conhecer ao público. Neste sentido, a presença da escola é revelada através do volume da sala de espetáculos, que atravessa toda a largura do armazém existente e se estende sobre a plataforma do aterro, definindo duas entradas. Uma a norte, pela Rua de Cintura do Porto de Lisboa, e a outra a Sul, onde a entrada principal é assinalada e coberta pela volumetria da sala de espetáculos.

Assim sendo, a escola estabelece-se em dois momentos. No piso térreo as salas de aula organizam-se em torno de um pátio-jardim, e no piso superior perpendicularmente a este, o volume da sala de espetáculos abre-se sobre duas varandas, e contém o restante programa da escola, como a biblioteca, cafetaria, e área administrativa.



Figura 42. Fotografias Armazém Industrial
Exsistente, 2020, David Carvalho

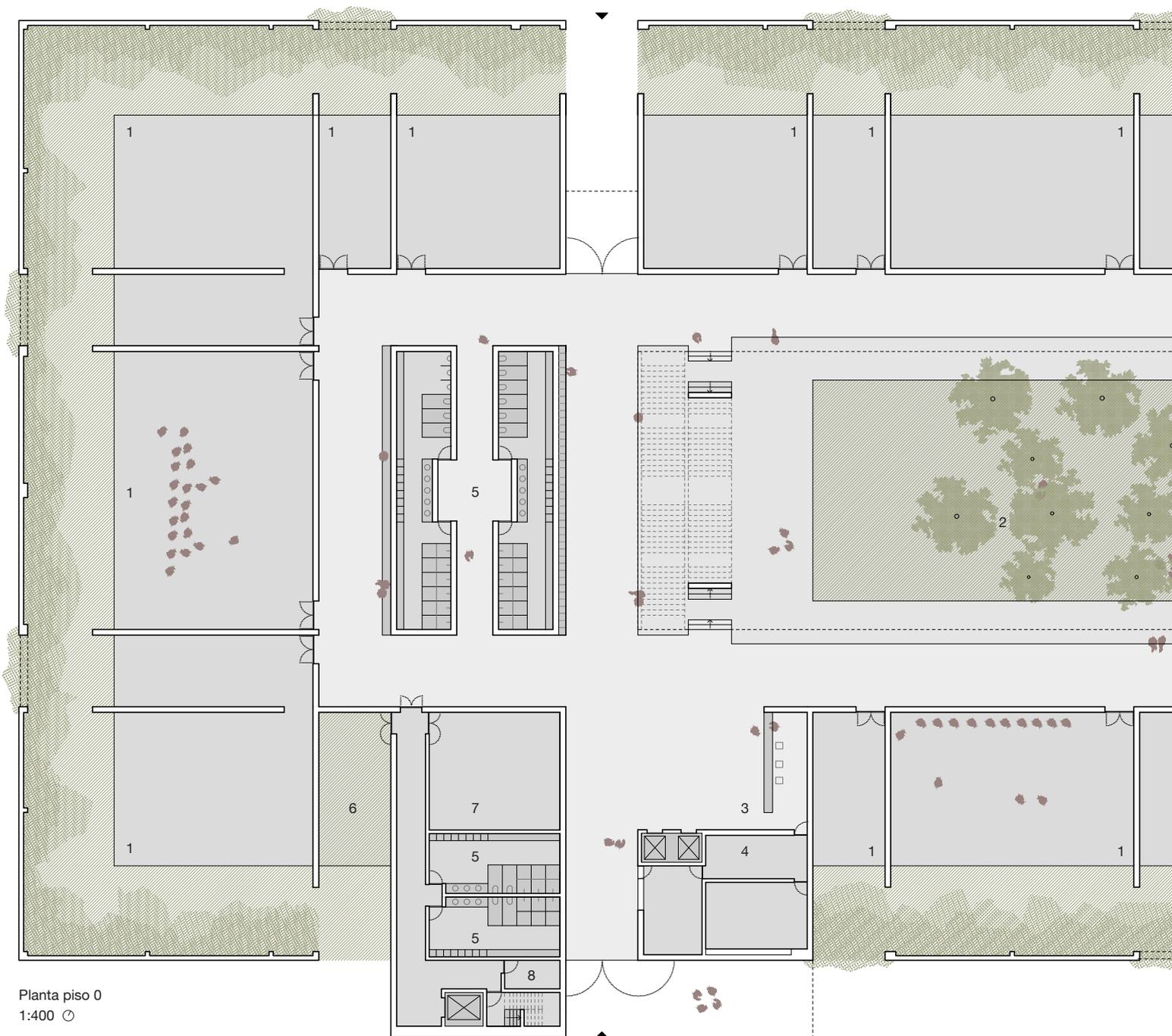


Planta e Alçados, Armazém
Industrial Existente

De maneira a estabelecer um diálogo com a preexistência, o corpo das salas organiza-se em torno de um pátio-jardim retangular e abre-se na direção oposta. Com o intuito de iluminar e lhes dar privacidade, existe um afastamento entre as salas e o recinto existente. Este espaço, pano de fundo de todas as salas, é invadido pela vegetação do parque ribeirinho, que se apropria da preexistência como se esta fosse parte da topografia existente. A tipologia das salas de aula é desenhada segundo a métrica de vãos da fachada do armazém, que não sendo sempre regular, dá origem a salas de diferentes dimensões que respondem às necessidades das diferentes atividades. A cobertura das salas é um grande plano horizontal alinhado com a fachada existente, que se estende para o pátio-jardim interior, criando uma galeria coberta que dá acesso às salas. Na intersecção entre o pátio e o volume da sala de espetáculos, está localizado o principal acesso vertical ao piso superior. Uma grande escadaria suspensa, articula os dois pisos da escola e atua como cenário do topo poente do pátio, um espaço coberto que pode ser utilizado como palco para espetáculos ao ar livre. O desenho da escada articula de forma fluida as duas entradas da escola com os espaços comuns à cota superior e permite uma variedade de percursos entre os dois pisos, prolongando o vazio do pátio central para o interior do volume onde se organizam os programas de carácter público da escola. Através da escadaria chega-se a um espaço exterior coberto à cota do ponto mais alto da fachada do armazém existente. Duas grandes palas abrem o volume, relacionando-o com a cobertura das salas do piso inferior. A nascente é criado um jardim que olha sobre o armazém existente, a

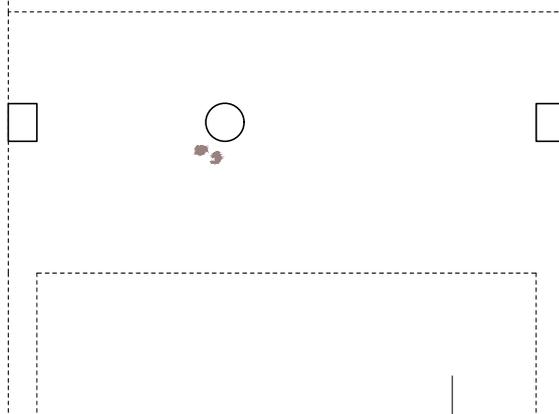
norte, para a encosta da cidade e a sul para o rio.

O volume superior está organizado em três zonas: norte, central e sul. Na zona norte, a biblioteca, é composta no piso inferior por duas salas de consulta, iluminadas por dois grandes lanternins. As salas são separadas pelo recuo que marca a entrada norte da escola, onde existe um vão que ilumina a escada de acesso ao piso superior, onde estão localizadas quatro salas de trabalho. Na zona central, a varanda poente, de carácter mais privado, é acessível através de uma passagem junto à entrada da biblioteca e pela cafetaria. Esta última prolonga-se para o exterior através de três grandes vãos desenhados pela estrutura que suporta a pala, que por sua vez, protege este espaço da luz de sul/poente e cria uma zona exterior coberta na varanda. Na zona sul, momento em que a volumetria da escola rompe o perímetro do armazém existente, estão localizados a sala de espetáculos e a área administrativa (sala de professores, sala de reuniões e gabinetes), que por ter um carácter mais privado, está localizada no terceiro piso do edifício. Uma vez que a volumetria está levantada do chão, para que o espaço público da frente ribeirinha frua sem interrupções, a organização do espaço interior do auditório é definida pela estrutura que permite esta intenção. Três paredes estruturais suportam o edifício e organizam o espaço interior, separando o auditório da zona de bastidores. As duas paredes exteriores enquadram o estuário do tejo como cenário principal da sala espetáculos. No exterior, estas paredes prolongam-se em direção ao rio, formalizando um espaço coberto que pode servir de palco a vários eventos, enfatizando o uso polivalente do novo Terreiro de Santos.



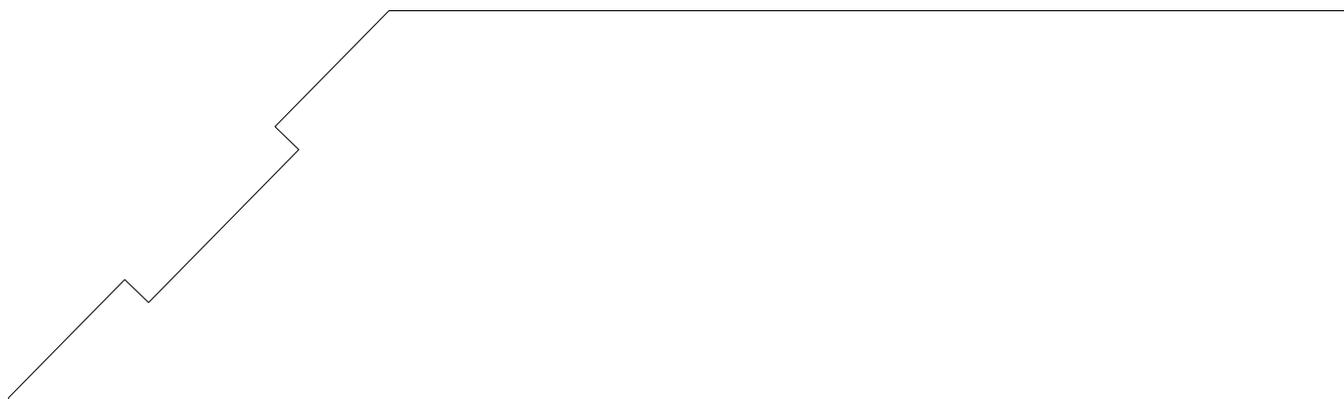
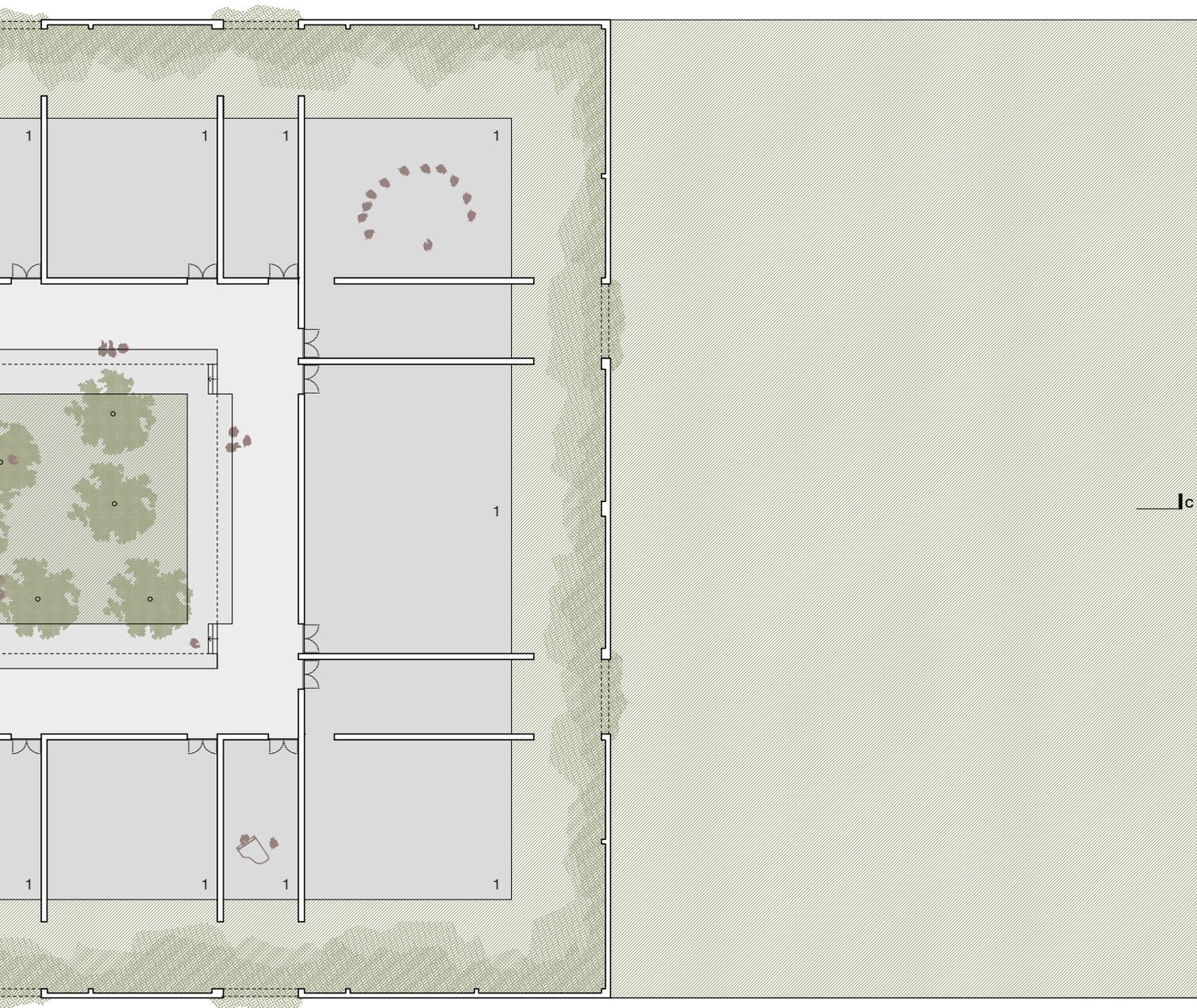
Planta piso 0
1:400 ☉

- 1 Sala de aula
- 2 Pátio-jardim
- 3 Recepção
- 4 Salas Técnicas
- 5 IS / Balnerários
- 6 Cargas e descargas
- 7 Armazém
- 8 Arrumos



e |

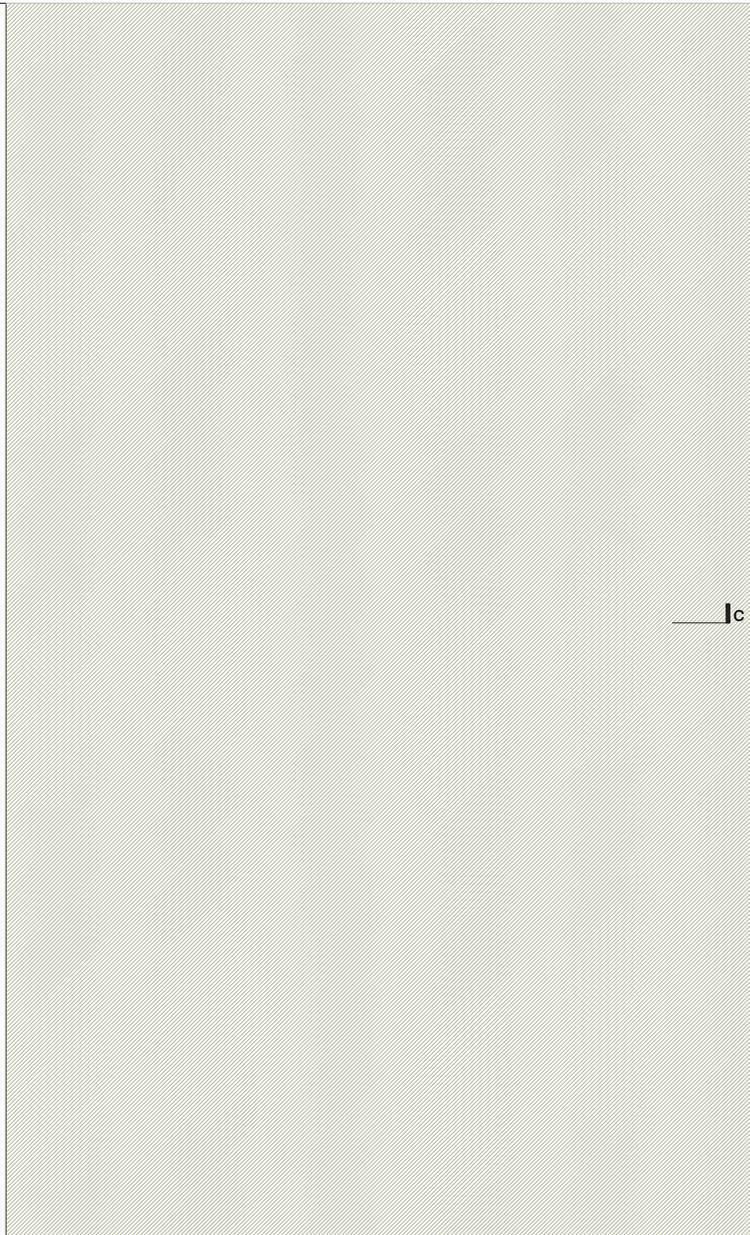
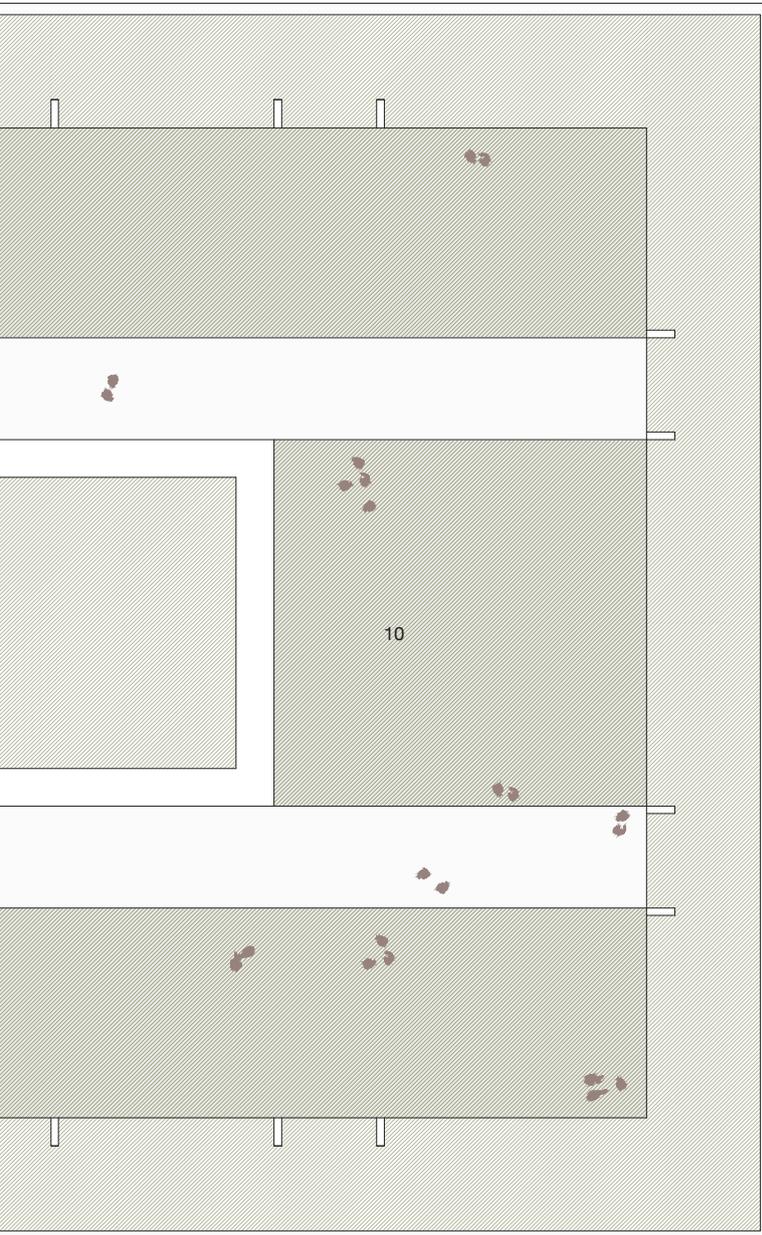
f |



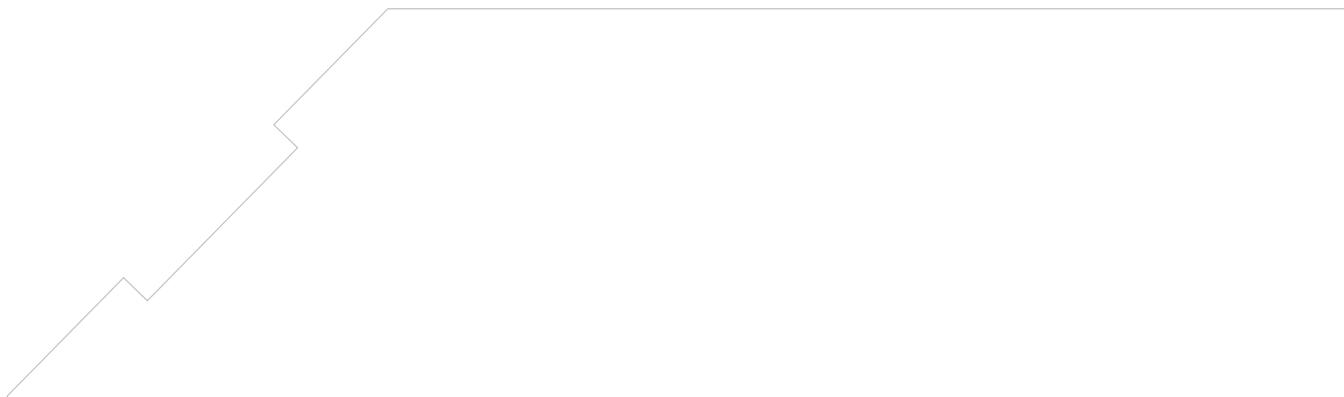


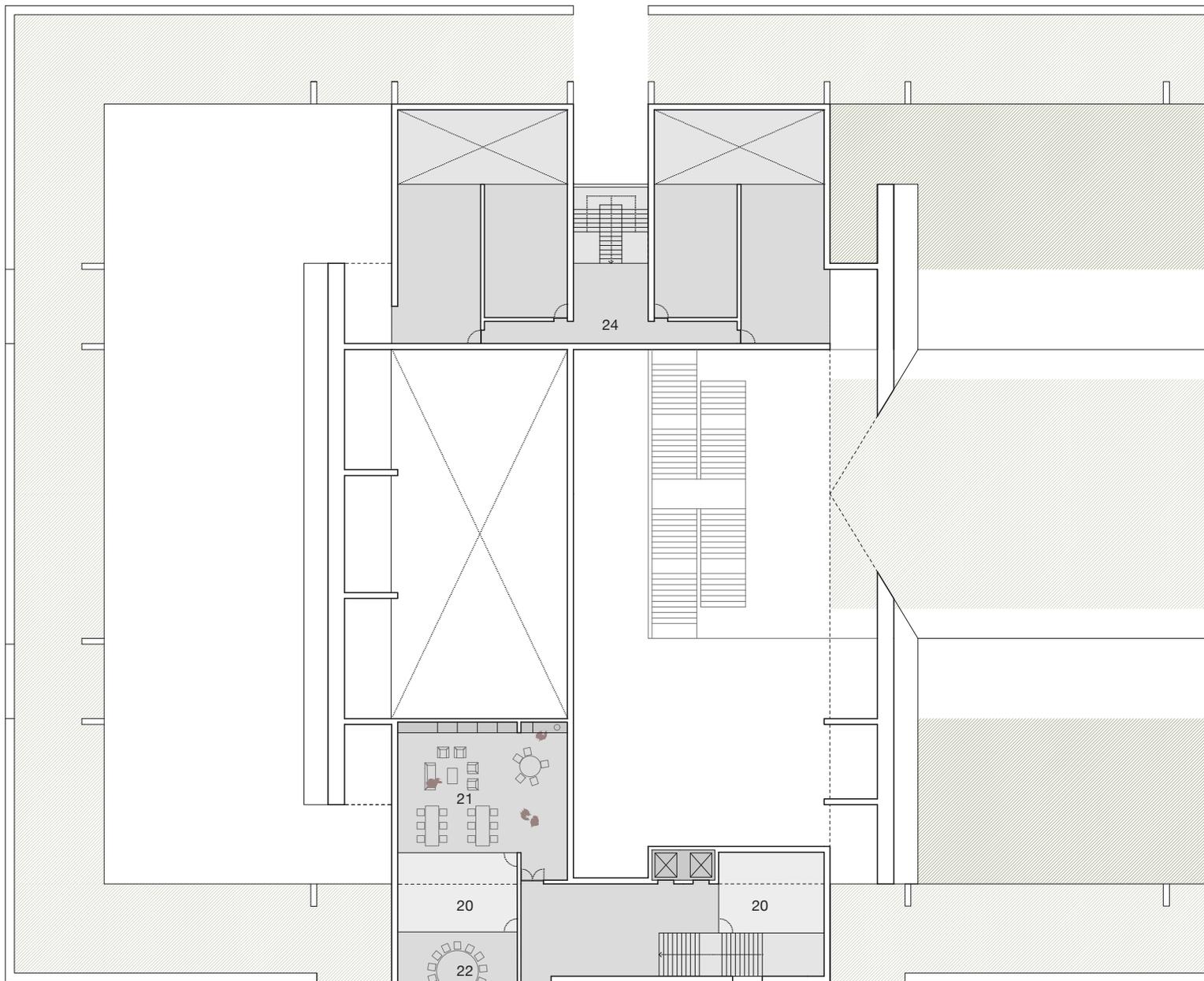
Planta piso 1
1:400 ☉

- 9 Varanda poente
- 10 Varanda nascente
- 11 Cafeteria
- 12 Biblioteca
- 13 Foyer
- 14 Auditório
- 15 Cozinha
- 16 Camarim
- 17 Sala de ensaio
- 18 Arrumos
- 19 IS



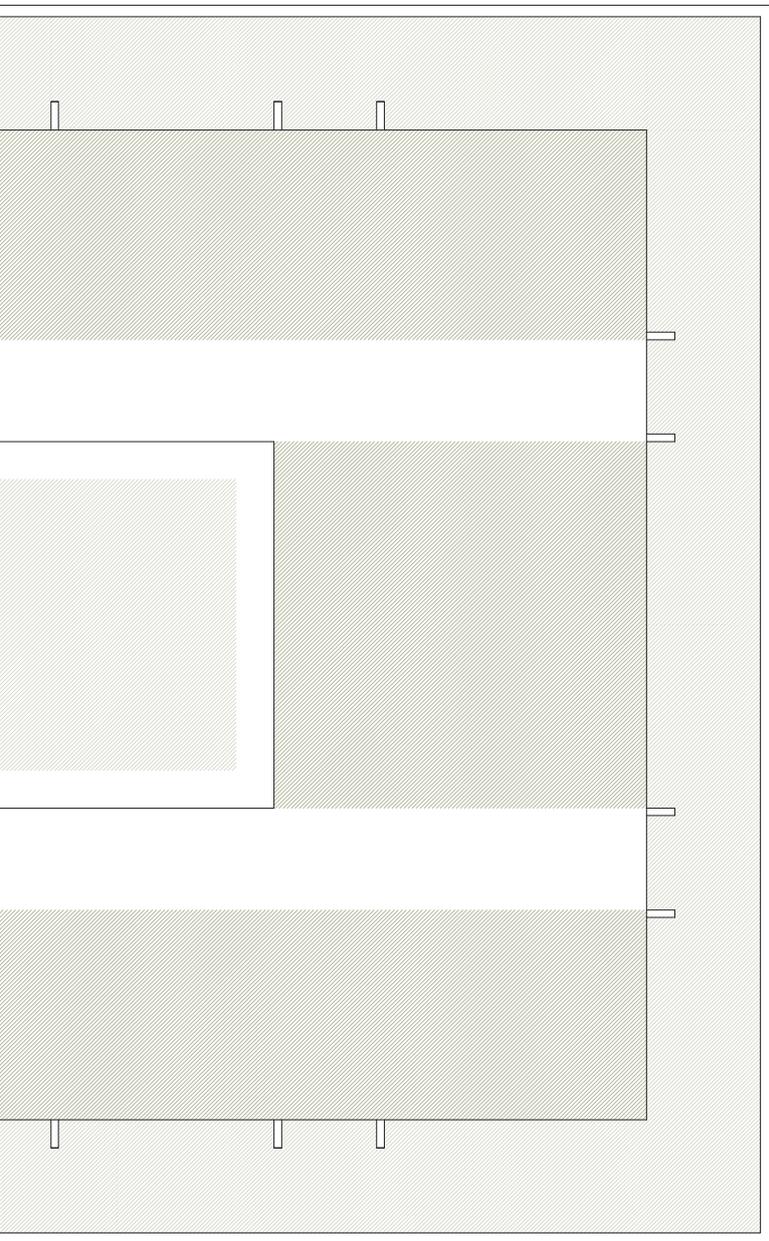
lc





Planta piso 2
1:400 ☉

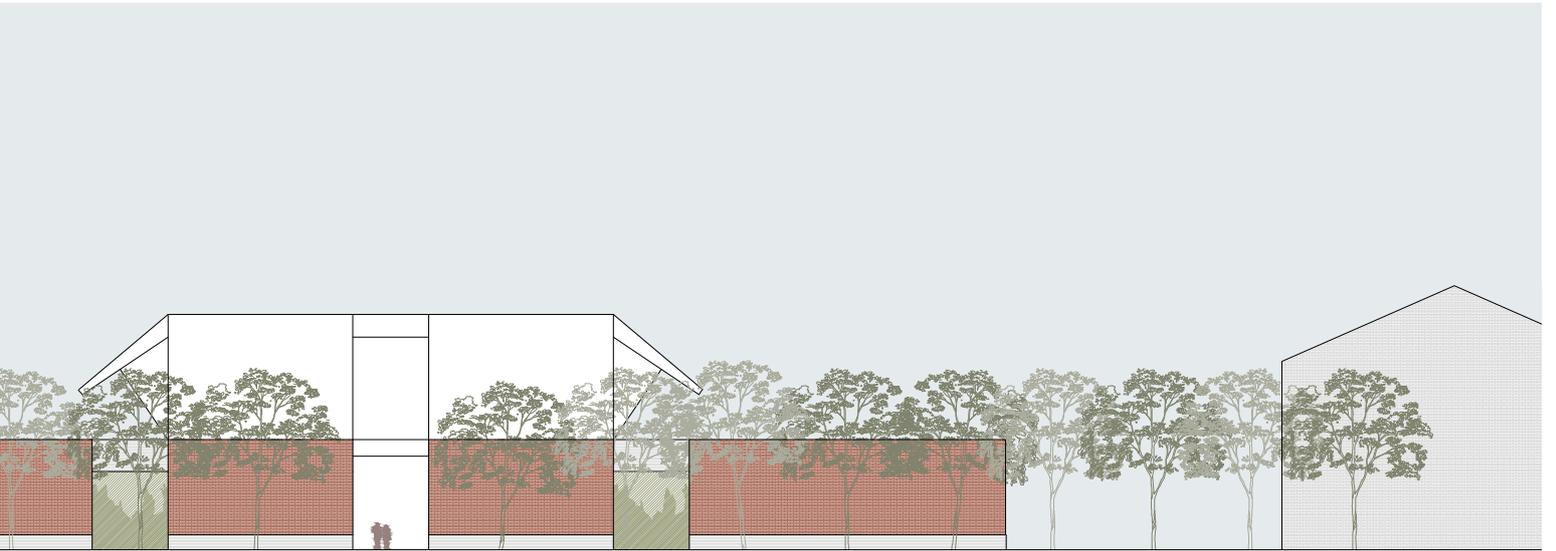
- 20 Pátio
- 21 Sala de professores
- 22 Sala de reuniões
- 23 Gabinete de coordenador
- 24 Salas da estudo
- 25 IS

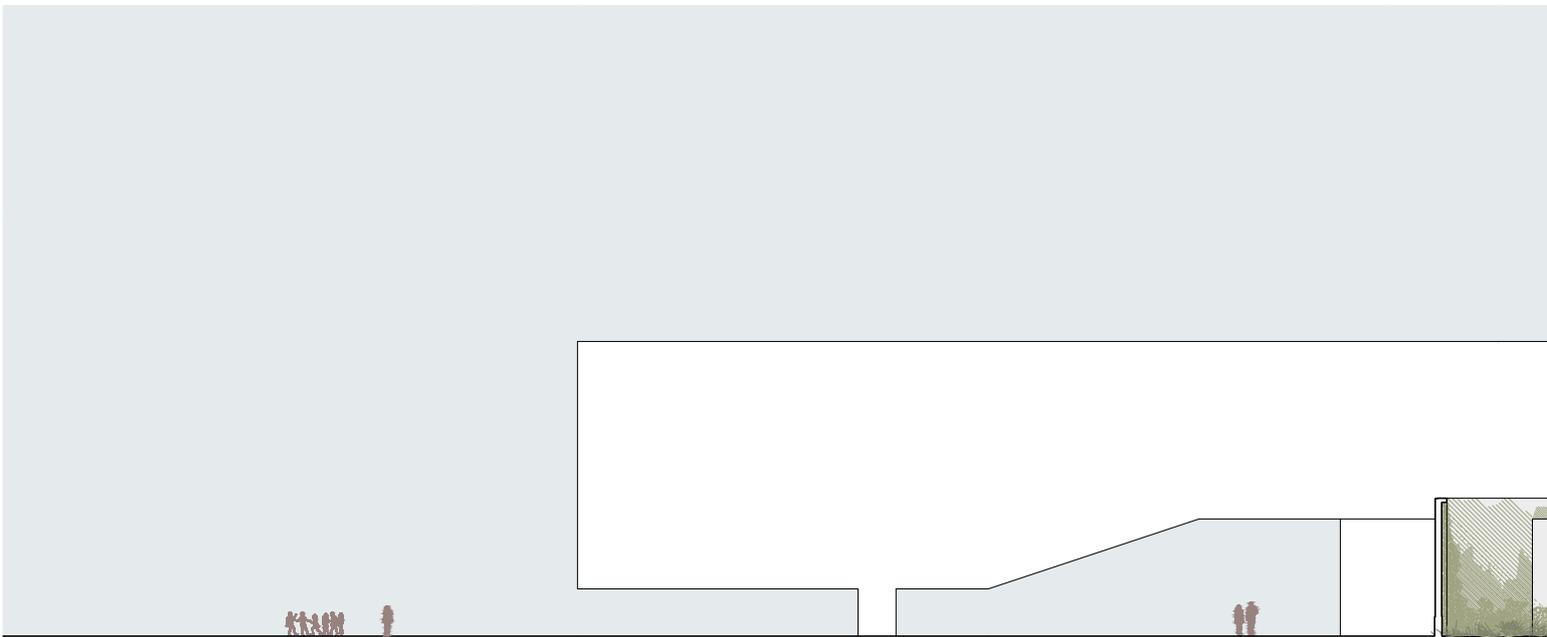
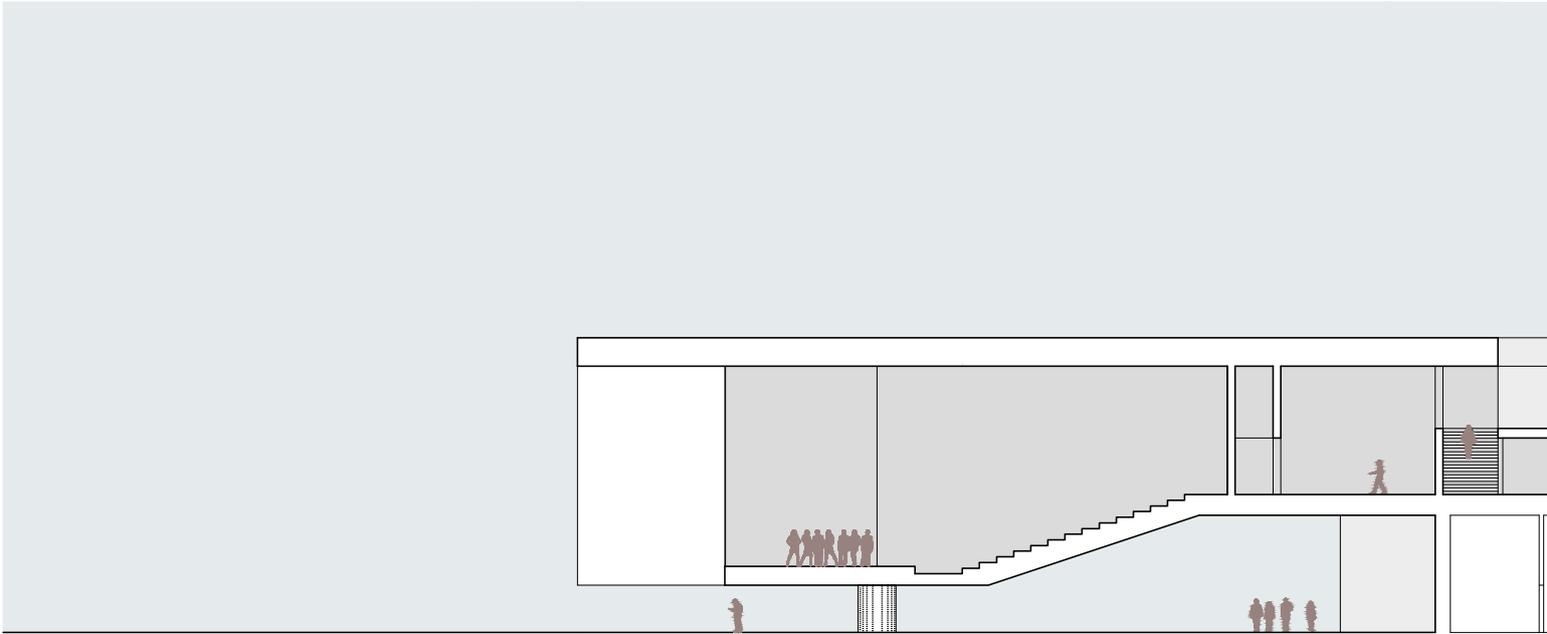


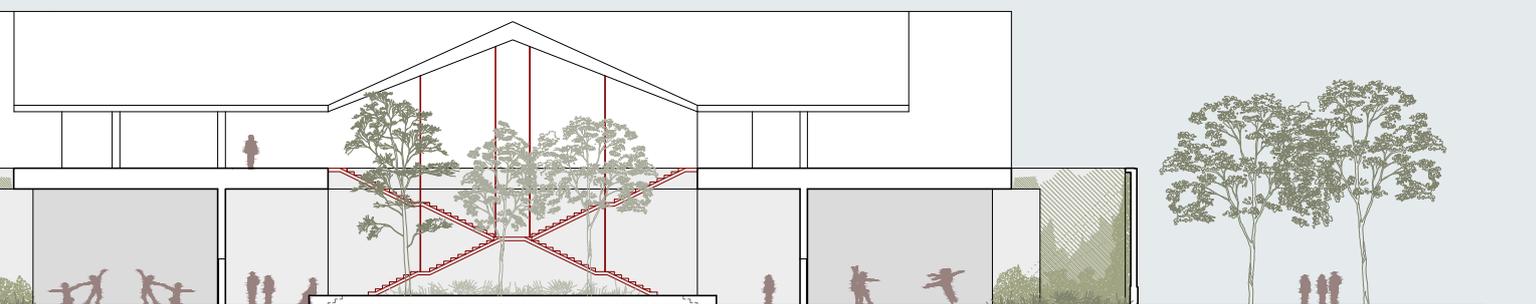
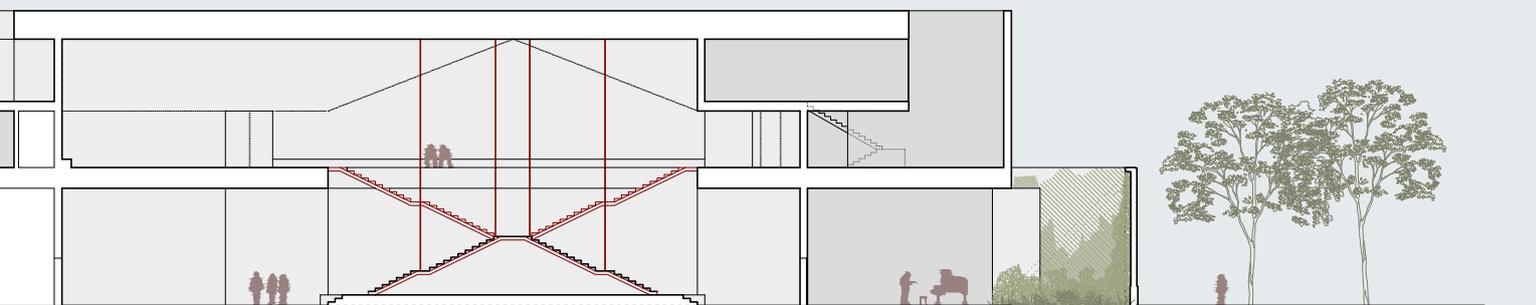
—|c

—|d

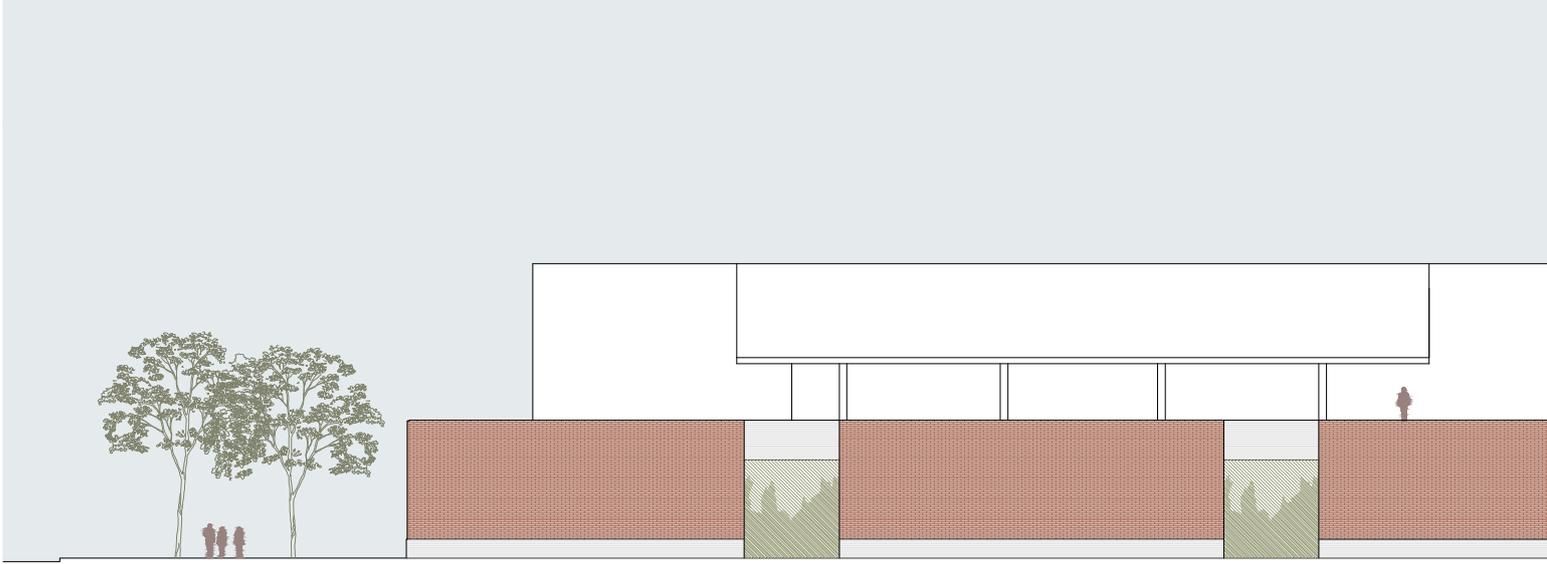


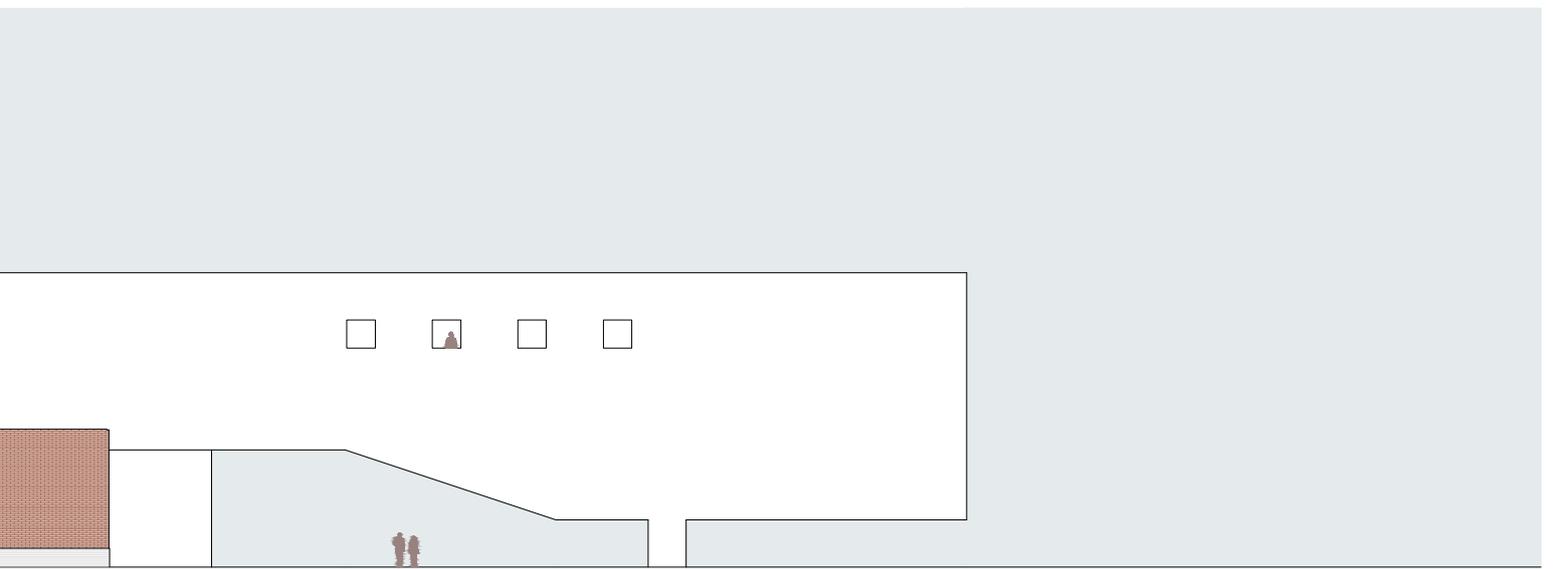


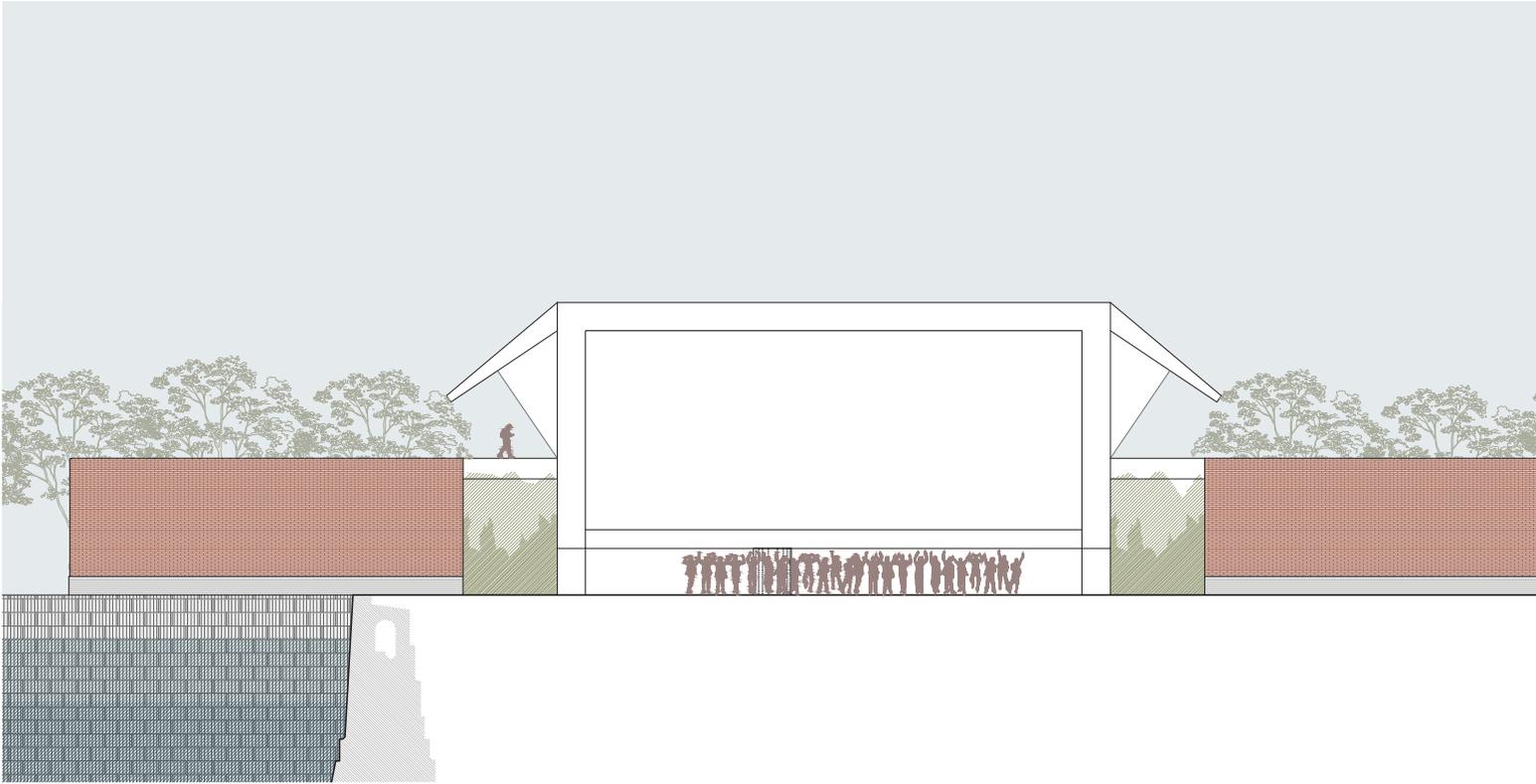
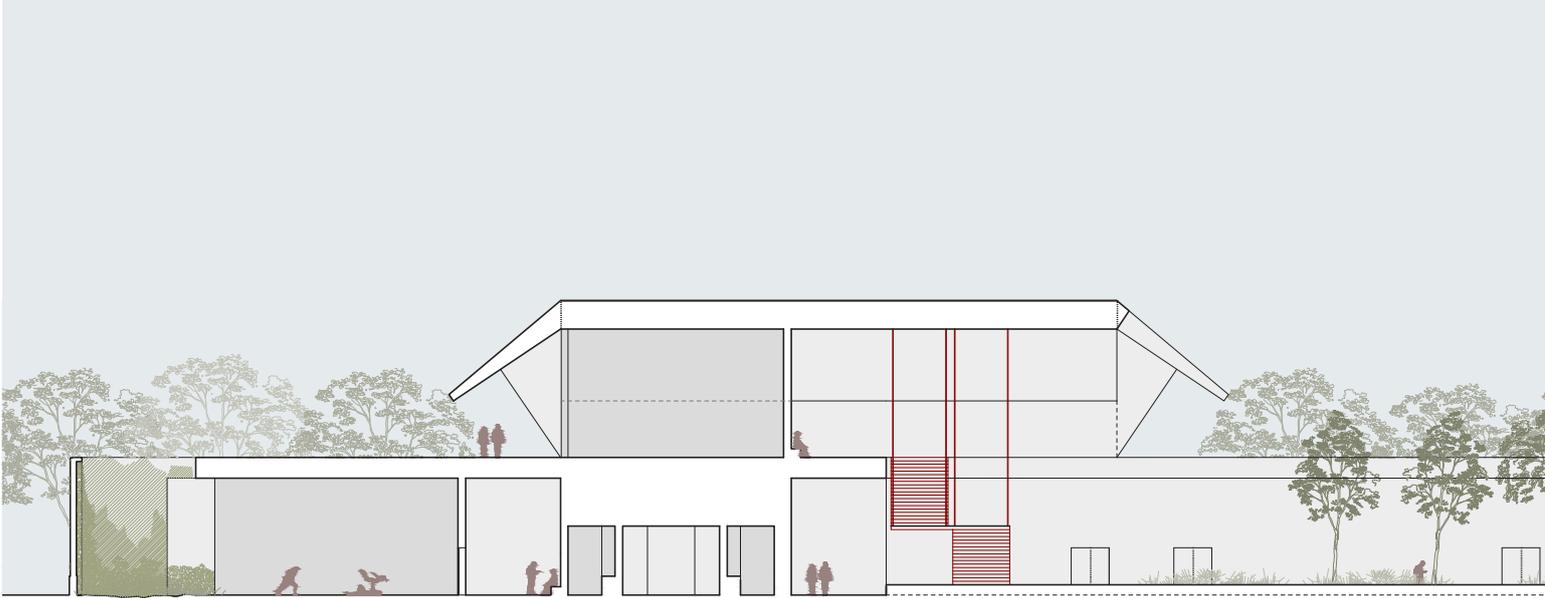




Corte e
Corte f
1:400









Corte c
Alçado Sul
1:400



Figura 43. Pátio-jardim, vista nascente



Figur 44. Sala de aula



Figura 45. Sala de aula



Figura 46. Pátio-jardim, vista poente



Figura 47. Escadaria de acesso ao piso 1



Figura 48. Cafeteria

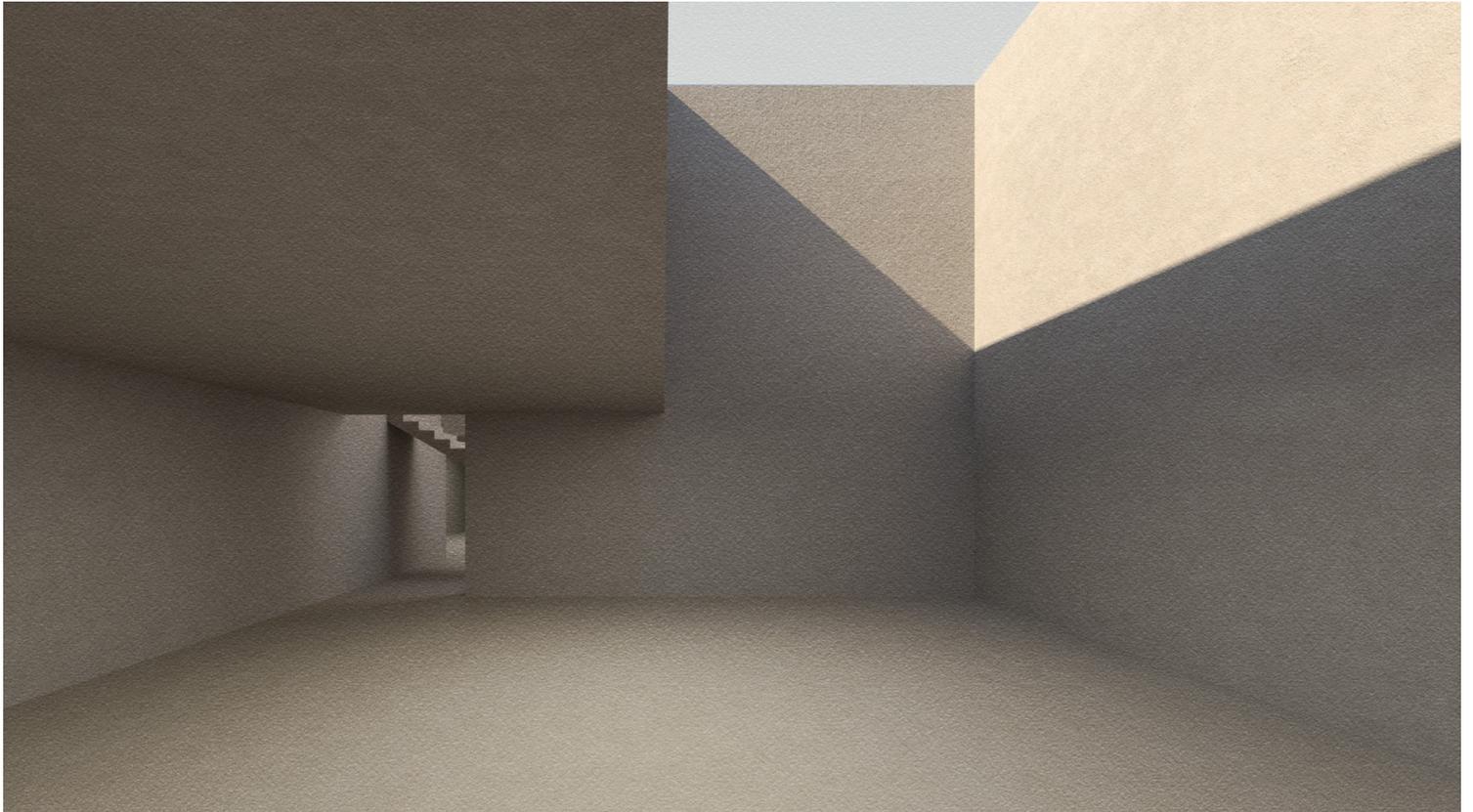


Figura 49. Biblioteca, sala nascente

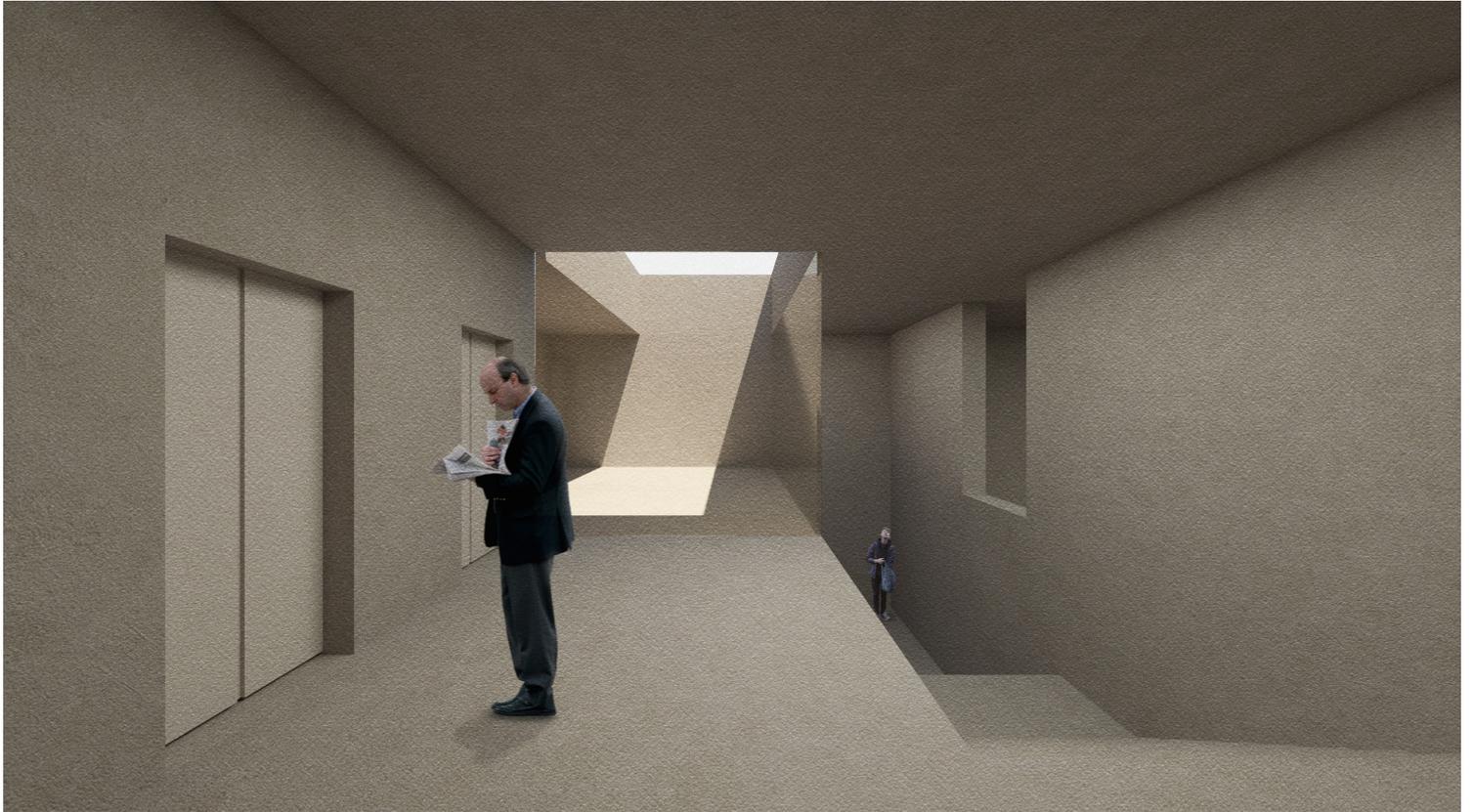


Figura 50. Acesso ao piso 2, iluminado pelo patio nascente

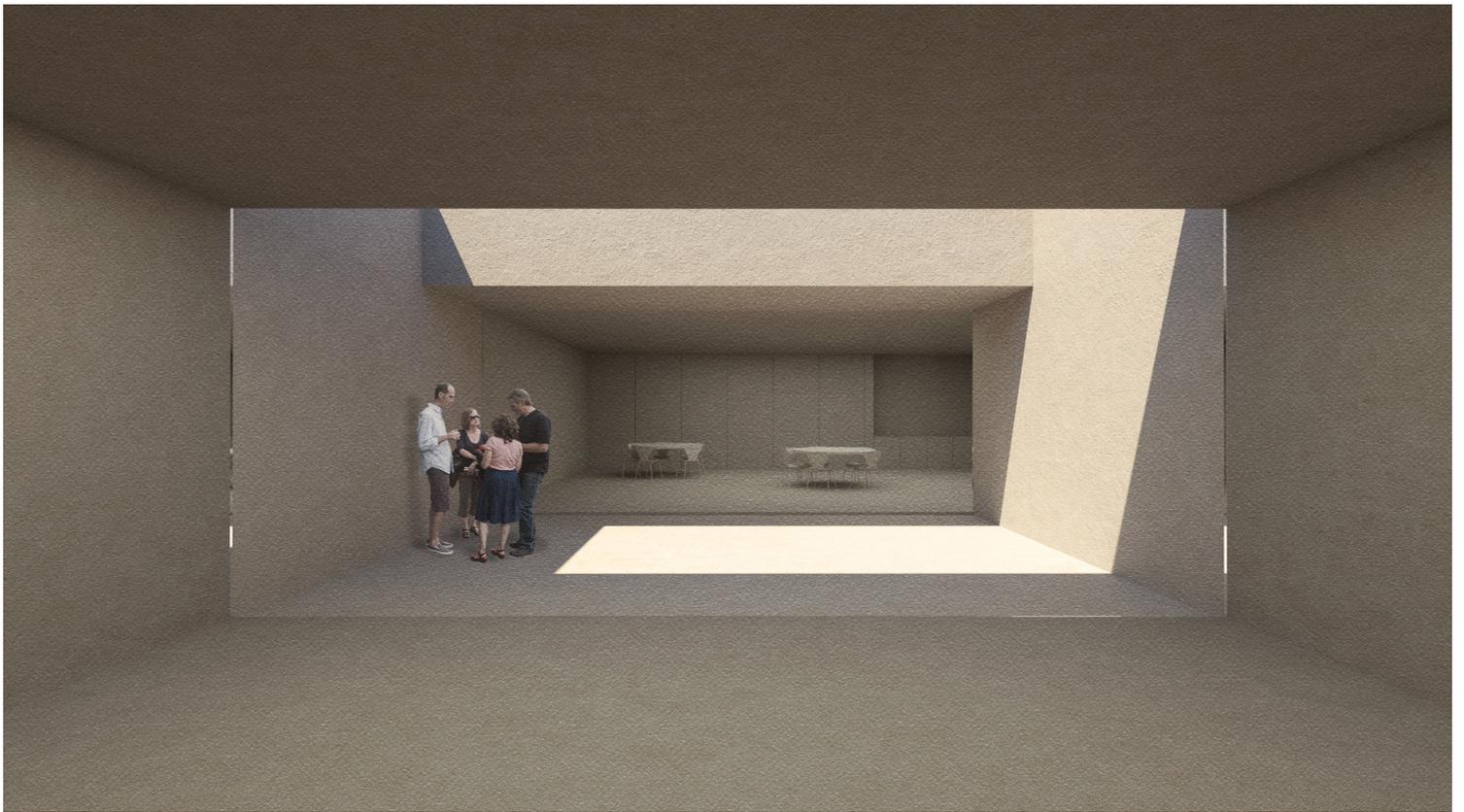


Figura 51. Sala de reuniões, aberta para o patio poente, sala de professores ao fundo



Figura 52. Foyer do auditório

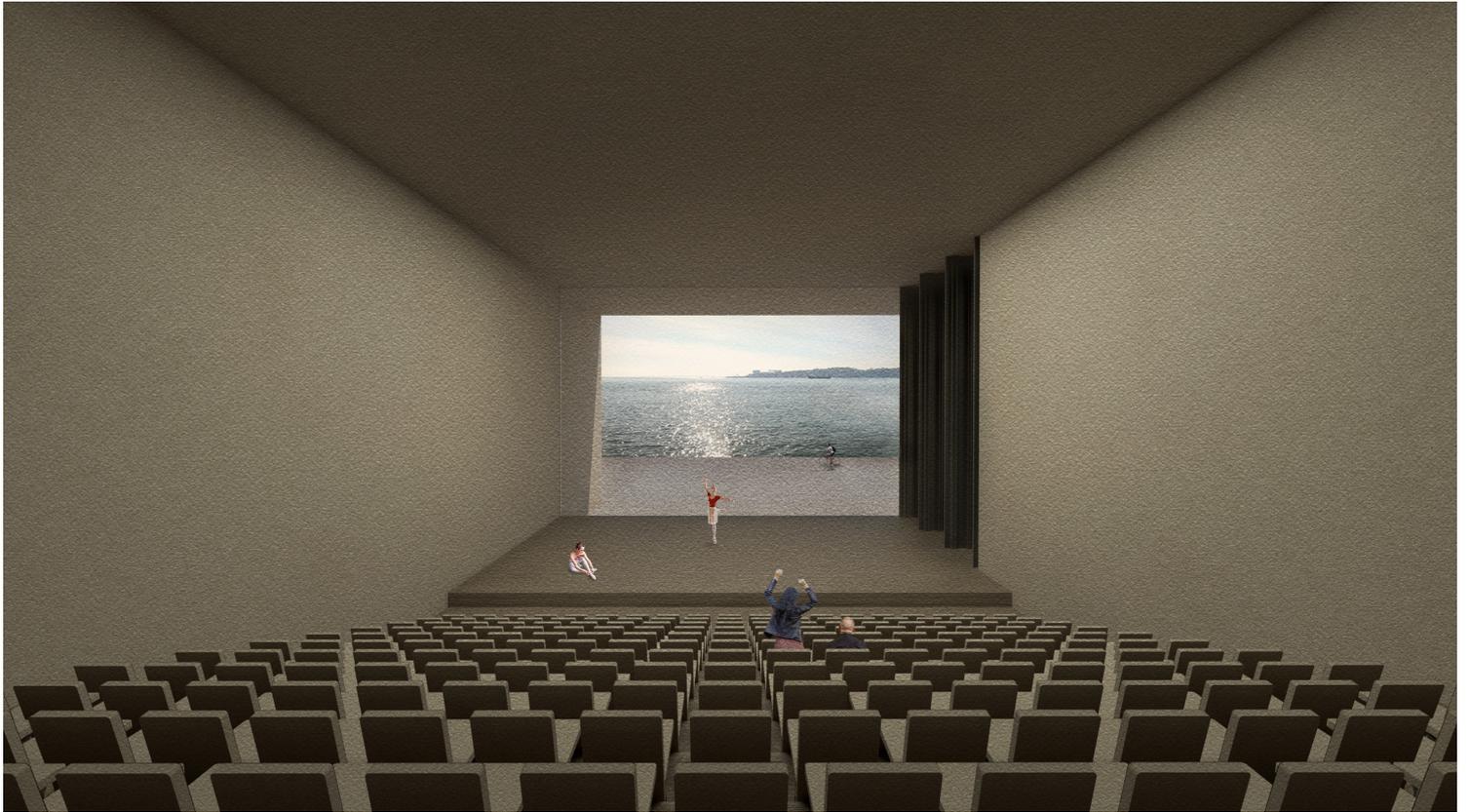


Figura 53. Auditório aberto sobre Tejo

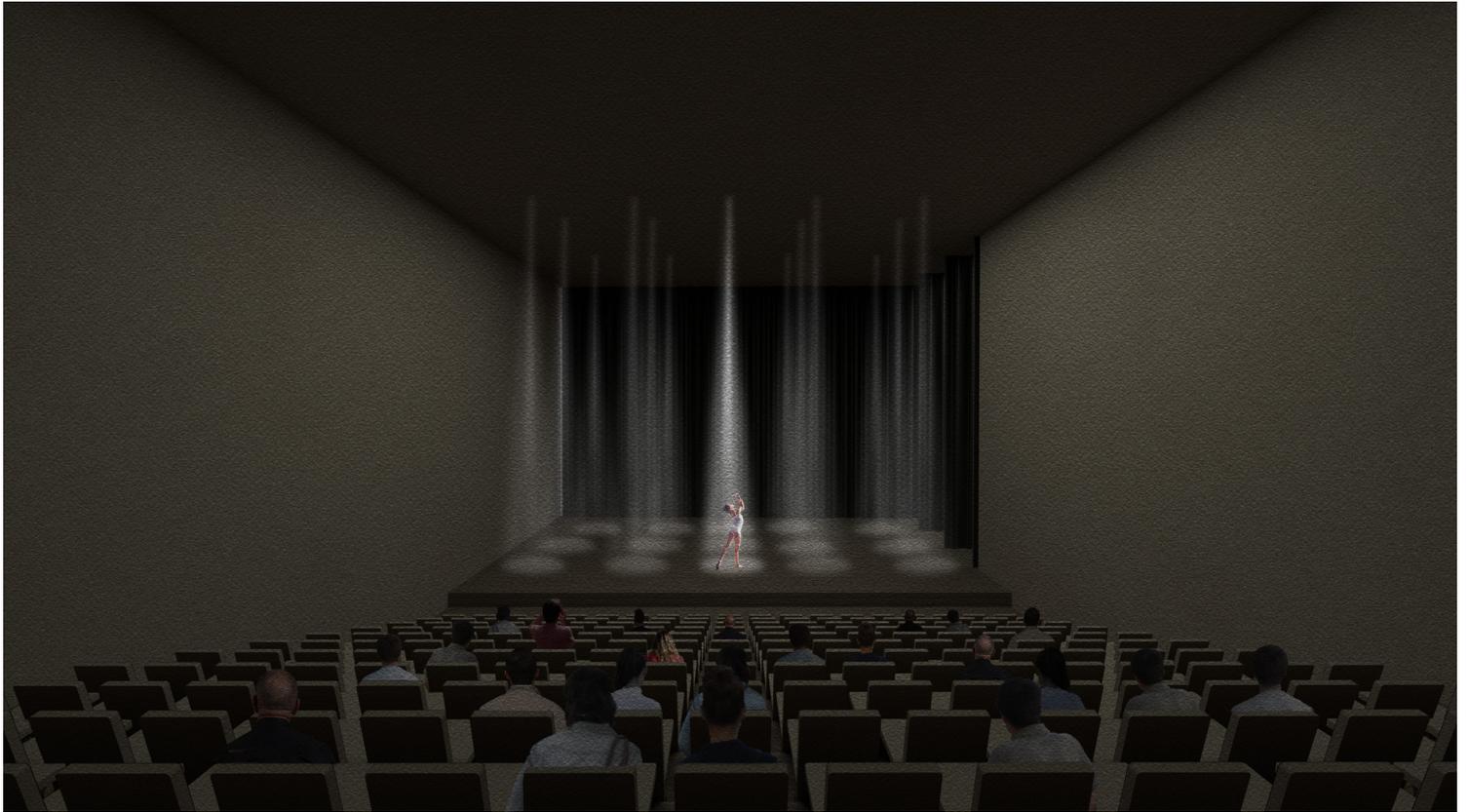


Figura 54. Auditório encerrado

Considerações Finais

O principal desafio na elaboração deste projeto foi o confronto de escala entre as grandes áreas de terreno subutilizado do porto industrial e a densidade de uma cidade histórica consolidada, separados por uma infraestrutura de transportes intransponível em quase toda a sua extensão. A constante reorganização das atividades portuárias da cidade de Lisboa, levou a que o espaço entre a cidade e rio se tornasse num vazio. As áreas em aterro, construídas para o funcionamento do Porto de Lisboa, representam agora uma oportunidade de reconciliação da cidade com o rio. Com o objetivo de criar um grande corredor de espaço público ao longo da frente ribeirinha, nas últimas décadas foram apresentadas e discutidas várias hipóteses para devolver este espaço à vida urbana. No final do séc. XIX, o avanço da cidade sobre o rio, permitiu integrar novas linhas ferroviárias, estabelecendo ligações entre o porto a cidade e um território maior em seu redor. Com o crescimento destas infraestruturas de transporte o porto transforma-se numa unidade independente da cidade, ignorando-a. Desta maneira, embora os territórios da orla marítima estejam disponíveis, este efeito barreira mantém a cidade separada do rio, tornando evidente a necessidade de refletir não apenas sobre um corredor ribeirinho contínuo, mas também sobre atravessamentos transversais que o relacionam com a cidade consolidada.

O estuário do Tejo é a razão da existência da cidade, e a base de uma variedade de atividades praticadas pelos seus habitantes ao longo da história. A geografia e topografia sobre a qual Lisboa se construiu geram uma malha urbana que simultaneamente tira partido e tenta controlar as condições naturais existentes. A localização de Santos no arranque do vale de São Bento foi o ponto de partida para uma abordagem holística do território, com o objetivo de criar uma relação forte entre dois territórios distintos. A proposta apresentada procurou criar uma relação umbilical entre a cidade e o rio, através da transformação do território que durante o último século os separou. Englobado num conjunto de projetos, que têm vindo a transformar a frente ribeirinha de Lisboa num espaço público contínuo, o novo espaço urbano de Santos transforma um território isolado num espaço de transição entre a cidade e rio.

Referências bibliográficas

Aires Mateus Associados, Lda., Bugio II. Arquitectura Lda.;
Domingos P., Arquitectos Lda. (coord.) (2005). *Estudo de inten-*
ções para o porto de Lisboa, na área entre Belém e Matinha / APL / 1ª
fase. Ed. APL. (documento policopiado)

Bandeira, P., Tavares, A. (2011). *Eduardo Souto de Moura. Atlas de*
parede. Imagens de Método. Porto: Dafne

Barata, A. (2009). *A Ordenação do Espaço Litoral de Lisboa, 1860-*
1940. Scripta Nova, vol. XIII, 296 (4). Disponível em: http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-296/sn-296-4.htm#_ednref22

Carrilho da Graça, J. L. (2014). *La poesía de lo pragmático. Una*
conversación con João Luís Carrilho da Graça. Entrevista de António
Jiménez Torrecillas. El Croquis, no170

Carrilho da Graça, J. L. (2015). Metamorfose. In AA.VV., *Carri-*
lho da Graça: Lisboa (pp. 25-29). Porto: Dafne

Carrilho da Graça, J. L. (2017). *Aterro da Boavista Poente, Lisboa.*
Plano de Pormenor. Lisboa

Castilho, J. de (1893). *A ribeira de Lisboa: descrição histórica da mar-*
gem do Tejo, desde a Madre de Deus até Santos-o-Velho. Lisboa: Imprensa
Nacional. Disponível em: https://purl.pt/6637/6/hg-7520-v_PDF/hg-7520-v_PDF_24-C-R0150/hg-7520-v_0000_capal-capa4_t24-C-R0150.pdf

Didi-Huberman, G. (2010). *Atlas - Como levar o mundo nas costas?.*
Sopro. n.41. Cultura e Barbárie

Gonçalves, R. (2013). *Lisboa, Tejo e Tudo.* Futuro Arquitectura
Paisagista, no10. Disponível em: http://apap.pt/wp-content/uploads/2017/09/2013_09.pdf

Loureiro, A. (1907). *Os portos marítimos de Portugal e ilhas adjacentes*. Vol. III. Lisboa: Imprensa Nacional. Disponível em: https://purl.pt/31573/ca-430-v_5_master/ca-38-v/ca-38-v_PDF/ca-38-v_0000.pdf

Martins, M. (1994). Título capítulo. In AA.VV. *Lisboa Ribeirinha* (p-p.). Lisboa: Livros Horizonte

Proença, R. (coord.) (2014). *Guia de Portugal: Lisboa e arredores*. Vol. I. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian

Salgado, M. (2012). *Reconquista da Frente Ribeirinha de Lisboa*. Portus Plus, no3. Disponível em: http://retedigital.com/wp-content/themes/rete/pdfs/portus_plus/3_2012/Contribuciones/Manuel_Salgado.pdf

Sequeira, M., Rato, S. (2015). Uma exposição de arquitectura. In AA.VV. *Carrilho da Graça: Lisboa* (pp. 6-7). Porto: Dafne

Sequeira, M. (2015). Território como Invariável. In AA.VV. , *Carrilho da Graça: Lisboa* (pp. 25-29). Porto: Dafne.

Pessoa, F. (2003). Gonçalo Pereira Ribeiro Telles Construtor de Ideias e Paisagens. In AA.VV., *A utopia e os pés na terra* (pp.19-34). Instituto Português de Museus

Warburg, Aby (2010). *Gesammelte Schriften II-I, Der Bilderatlas Mnemosyne* (editado por Martin Warnke e Claudia Brink). Berlim, Akademie Verlag, 2000, 2ª ed. 2002. Versão castelhana (de Fernando Checa) Atlas Mnemosyne (Trad. Joaquim Chamorro Melke). Madrid: Ediciones Akal.