



INSTITUTO
UNIVERSITÁRIO
DE LISBOA

Requalificação do porto de Beirute
Centro Vocacional como espaço de Integração

Ikra Inara Cassam Seymen

Mestrado Integrado em Arquitetura

Orientadora:

Doutora Mónica Ribeiro Moreira Pacheco, Professora Auxiliar

ISCTE – Instituto Universitário de Lisboa

Co-Orientador:

Doutor Ricardo Guerreiro da Silva Coelho Camacho, Professor Convidado

ISCTE – Instituto Universitário de Lisboa

Departamento de Arquitetura e Urbanismo

Requalificação do porto de Beirute

Centro Vocacional como espaço de Integração

Ikra Inara Cassam Seymen

Mestrado Integrado em Arquitetura

Orientadora:

Doutora Mónica Ribeiro Moreira Pacheco, Professora Auxiliar

ISCTE – Instituto Universitário de Lisboa

Co-Orientador:

Doutor Ricardo Guerreiro da Silva Coelho Camacho, Professor Convidado

ISCTE – Instituto Universitário de Lisboa

Resumo

O porto de Beirute não contribuía somente para a economia do país, como também era o porto de rota humanitárias para os países nos arredores. A explosão de 4 de Agosto de 2020, é reconhecida como a maior explosão não nuclear evidenciada até ao dias de hoje. Os danos causados na estrutura do porto foram imediatos e aparentes, causando várias mortes. Este acontecimento é mais um para se agregar ao resto das crises evidenciadas no país, sendo um momento que agravou a situação económica, que se encontrava frágil.

O papel da educação é proporcionar a oportunidade de adquirir conhecimentos e competências a indivíduos, para que estes se possam orientar na vida e contribuir para a sociedade. A Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos das Crianças reconhece que a educação é um direito fundamental, no entanto, este continua a ser um privilégio para muitos. A juventude num país é um dos recursos humanos mais viáveis e com maior potencial, não só em termos de estrutura da população como também na estrutura social. A arquitectura tem o potencial de promover o bem-estar e proporcionar ambientes de aprendizagem seguros e inspiradores para comunidades.

O presente trabalho é constituído por 3 capítulos, abrangindo a análise à cidade de Beirute no contexto da Sociedade Civil e do impacto da explosão na cidade, a introdução de um desenho para a proposta do porto de Beirute, e finalizando com o capítulo à análise do papel da educação e integração social na cidade face às dificuldades da população e o projeto final. Relativamente à metodologia utilizada na presente dissertação, para a sua componente teórica recorreu-se a diferentes fontes bibliográficas e, foi realizada uma entrevista com um membro de uma ONG local libanesa, de modo a compreender o papel educacional no contexto de Beirute.

Palavras chave: Beirute, porto, cidade-mar, centro vocacional, integração social

Abstract

The port of Beirut not only contributed to the country's economy, but was also the port of humanitarian routes to the surrounding countries. The explosion of August 4, 2020, is recognized as the largest non-nuclear explosion evidenced to date. The damage to the port structure was immediate and apparent, causing several deaths. This event is one more to add to the rest of the crises evidenced in the country, being a moment that aggravated the economic situation, which was fragile.

The role of education is to provide individuals with the opportunity to acquire knowledge and skills so that they can get their bearings in life and contribute to society. The United Nations Convention on the Rights of the Child recognizes that education is a fundamental right, yet this remains a privilege for many. Youth in a country is one of the most viable human resources with the greatest potential, not only in terms of population structure but also in social structure. Architecture has the potential to promote well-being and provide safe and inspiring learning environments for communities.

This paper consists of 3 chapters, covering the analysis of the city of Beirut in the context of Civil Society and the impact of the explosion on the city, the introduction of a design for the proposed port of Beirut, and ending with the chapter analyzing the role of education and social integration in the city in the face of the difficulties of the population and the final project. Regarding the methodology used in this dissertation, for its theoretical component different bibliographic sources were used and, an interview was conducted with a member of a local Lebanese NGO, in order to understand the educational role in the context of Beirut.

Key words : Beirut , harbour, city- sea, vocational center, social integration

Agradecimentos

Aos meus pais, pelo apoio contínuo, à família por terem estado sempre presentes.

Resumo

Abstract

Agradecimentos

Índice

Introdução

Capítulo 1:

Contextualização a Beirute

1.1. Análise histórica

1.2. Sociedade Civil no Líbano

Capítulo 2:

Proposta de grupo para o porto de Beirute : Beirut, towards a sustainable journey

2.1. Introdução

2.1.1. Contextualização de problemáticas

2.2. Proposta de intervenção

Capítulo 3:

Integração social e educacional

3.1. Integração Social e Segregação

3.2. Direito à educação: o caso do Líbano

3.3. Sistema educacional Libanês

3.4. Casos de estudo

3.5. Projeto individual

Capítulo 1:

1.2. Sociedade Civil no Líbano

A definição de Sociedade Civil, é um conceito complexo e varia no seu contexto. De acordo com CIVICUS (2006) a sua definição é: "...arena, fora da família, do Estado e do mercado onde as pessoas se associam para promover interesses comuns...". De modo a perceber o setor da Sociedade Civil no Líbano, é essencial compreender o contexto cultural e etnográfico do sistema político e da sociedade libanesa. O sistema parlamentar libanês baseia-se nas noções da divisão do poder e da democracia confessional, que foram adaptados a esta sociedade sectária dividida. O sectarismo está fortemente enraizado na sociedade libanesa dentro de um contexto religioso, étnico e sectário (Badran, 2014). Depois do seu estudo da Sociedade Civil em Gaza, Roy (1995), consta que a sociedade civil inclui "...associações, clubes, uniões, sindicatos, partidos políticos, grupos de interesses e instituições sociais, incluindo organizações religiosas, que desempenham um papel de mediação entre o Estado e o cidadão".

Para melhor compreender a Organização da Sociedade Civil (OSC) no Médio Oriente é necessário constar duas categorias : Al mujtama' al madani e Al mujtama' al ahli. O envolvimento e atividade comunitária das OSC destaca-se em Al mujtama' al ahli, com base em lógicas sectárias e ligações familiares tradicionais. Em Al mujtama' al madani, considerado mais inovador, funciona frequentemente independente de segregações e de confissões, e dedica-se a um objectivo específico. (Traboulsi, 2001 e Karam, 2006). As OSC no Líbano podem classificar-se em 4 parâmetros nomeadamente: Al mujtama' al madani vs Al mujtama' al ahli; OSC formalmente vs informalmente registradas; OSC com ligações vs sem ligações políticas e OSC religiosas vs cívicas. (Fig.1)(Fig.2)

" Lebanese civil society includes associations as diverse as: NGOs; ethnic, family, alumni or neighbourhood associations; clubs (sports, cultural, artistic, etc.); federations; scouts, youth and student groups; local branches of foreign associations; scientific or research centres; religious organisations; political parties; chambers of commerce; trade unions; professional associations; and cooperatives." ¹

Um dos aspectos interessantes sobre este tipo de organizações no contexto libanês é a sua abundância em proporção à escala da população, em comparação com outros países árabes. As associações no Líbano existiam antes da criação do Estado, desempenhando um papel fundamental na sociedade. Estas associações datam desde o Império Otomano até ao seu fim, à formação do Estado moderno do Líbano, e ainda continuam presentes, sendo um actor importante face aos desafios sociais e políticos do país (Haddad, Zalzal, 2019). Tendo a capacidade de dar origem a muitas políticas sociais no Estado, estas organizações foram influenciadas ao longo do tempo pelo sistema político libanês. O número de OSC teve um aumento significativo durante a era do desenvolvimento Chehabista (1958-1964), com a criação de associações voluntárias que procuraram afastar-se das identidades sectárias. O período da Guerra Civil (1975-1990) marcou uma forte influência nas práticas de intervenção nos serviços e esforços de alívio. Após a Guerra Civil, o setor da sociedade civil continuou a expandir-se ainda mais, com intervenções na defesa dos direitos humanos. No seguimento da guerra israelita no Líbano em 2006, e do fluxo de

¹ C. Joseph (2010). The state of the freedom of association in Lebanon : What prospects for the future?. Lebanese Center for Human Rights (CLDH).

refugiados da Síria em 2011, o setor propôs novas iniciativas e campanhas (Haddad, Zalzal, 2019). Perante um governo corrupto e as crises que o país evidenciou, estas associações tornaram-se num pilar essencial para a sobrevivência de muitos. As organizações tinham e continuam a ter o principal objectivo de conduzir a transformação da sociedade perante as crises.

A explosão no porto de Beirute , instigou uma crise humanitária com ramificações a longo prazo. Surgiram necessidades urgentes entre os residentes de Beirute afetados pela explosão, nomeadamente, o acesso à habitação alternativa, serviços de saúde, educação, segurança alimentar, entre outros (UNICEF, ILO, 2019). Perante estas crises mais recentes, as OSC em parceria com outras organizações humanitárias internacionais incluindo a ONU, ACNUR, UN-HABITAT , entre outras, continuam a assumir um papel fundamental, fornecendo necessidades básicas nos setores mais carenciados nomeadamente a segurança alimentar , abrigo, saúde e educação, restauração de infra-estruturas públicas e serviços básicos para milhares de pessoas.

Os relatórios pós explosão identificaram cento e vinte escolas (70 públicas e 50 privadas) com vários níveis de danificação que iram afetar 55.000 crianças libanesas e não libanesas no retorno às aulas. Vinte instituições de formação profissional que normalmente servem 8.000 estudantes adolescentes também foram danificados. (UNESCO, 2020). Muitas das famílias que vivem em bairros afetados pela explosão sofrem de condições de habitação pobres a deploráveis. Estas incluem sobrelotação e condições de abrigo extremas (NRC, 2021). A crise económica e o aumento de rendas nas casas em Beirute, também coloca vários libaneses em vulnerabilidade.

“Going into its third year of severe economic recession, Lebanon faces its worst and hardest depression ever since the end of the Lebanese Civil War that lasted 15 years. Lebanese people are facing intersecting and multiple crises: the Syrian refugee influx crisis, widespread street uprisings, the COVID-19 pandemic, a dangerous depletion of resources, and finally the Beirut Port Explosion that left the country in shock. All these crises are putting Lebanon on the edge of collapse.”²

Perante a crise que resultou da explosão do porto, surgiu um plano de emergência (Flash Appeal) por parte da coordenação da ONU , em parceria com outras organizações internacionais e nacionais (ONGs), de modo a mediar as necessidades nos setores da protecção social, segurança alimentar, saúde, educação, abrigo e logística. (Fig.3) (Fig.4)(Fig.5)

² ACT Alliance. One year after the Beirut blast Lebanon is facing a deep crisis. 5 Agosto, 2021. Disponível em: <https://actalliance.org/act-news/one-year-after-the-beirut-blast-lebanon-is-facing-a-deep-crisis>

Capítulo 2:

Proposta de grupo para o porto de Beirute : Beirut, towards a sustainable journey

2.1. Introdução : Inspireli Awards

Em agosto de 2020, o porto de Beirute e a parte adjacente da cidade foram destruídos por uma explosão de cerca de 2.750 toneladas de nitrato de amónio que estavam indevidamente armazenadas no centro do porto.

O concurso internacional criado pelo Inspireli Awards em 2021 propunha aos estudantes de arquitetura de todo o mundo a criação de uma proposta para a reconstrução do porto de Beirute, destruído pela explosão. Alguns dos objetivos mencionados consistiam em fomentar a economia e comércio internacional que é realizado a partir do porto e abordar o seu desenvolvimento sustentável (uma vez que é um local que gera muita poluição). Era requerido ainda que fosse criada uma zona de memorial às vítimas da explosão e espaços culturais, de lazer ou comerciais, que atraíssem turistas, investidores e a população. (Inspireli Awards, 2021, p.3)

Não foram impostos muitos limites, para além de que os nós de transporte cruciais do porto sejam mantidos.

2.1.1. Contextualização de problemáticas

No processo de crescimento urbano de Beirute, ao longo do século XX, o porto e o rio foram sendo integrados na cidade. Correspondendo, respetivamente, a áreas de costa e fluvial, estes são identificados como as duas principais áreas dos sistemas húmidos de Beirute. Segundo Manuela Magalhães são as mais relevantes na área da estrutura ecológica, pois são as mais adequadas para a instalação de vegetação, devido à maior disponibilidade de água e matéria orgânica e porque simultaneamente asseguram as circulações hídricas e atmosférica (Magalhães, 2000, p.126).

Associado ao desenvolvimento urbano está o “processo constante de deterioração ambiental, incluindo perda de áreas verdes, poluição e consumo de energia”. (Mohsen et al., 2020, p.7) Em Beirute este problema é bastante evidente e é quantificado em 0,8m² de área verde por pessoa, enquanto a Organização Mundial da Saúde recomenda um mínimo de 9m². (UN-HABITAT, 2016, p.9).

Embora a sua importância ecológica, o rio de Beirute foi encanado durante o crescimento urbano, com o intuito de prevenir inundações, transformando-o unicamente numa linha de escoamento de água. Devido a esta fisionomia e à escassez de água no seu leito, o mesmo foi utilizado como depósito de resíduos industrial durante a crise do lixo no verão de 2015. O ineficiente sistema de saneamento urbano que existe na metrópole desde a guerra civil atingiu um ponto de rutura em 2015, culminando na criação de lixeiras em locais ilegais. (Verdeil et al., 2019, p.102) Atualmente, os resíduos urbanos e industriais são encaminhados para os aterros a céu aberto em Bourj Hammoud, que acabam por contribuir para o aumento da poluição dos meios aéreos, aquáticos e terrestres envolventes. (Fig.7)

A crise do lixo foi só mais um exemplo das constantes falhas na gestão dos serviços públicos por parte do Estado e da sua incapacidade para resolver os problemas dos setores mais vitais à estabilidade e crescimento económico do país. Outros exemplos disto são a atual inexistência de uma rede formal de transportes públicos ou o fornecimento de apenas duas horas de eletricidade estatal por dia. Esta negligência é também refletida no abandono de estruturas públicas associadas a estes sectores, como a estação de autocarros Charles Helou, o edifício administrativo da companhia de eletricidade do Líbano e a estação de comboios de Mar Mikhael.(Fig.8)

Os planos de Ecochard apenas delimitavam o território de expansão com base no desenho de grandes infraestruturas rodoviárias e isto resultou num aumento do uso do automóvel que, conseqüentemente, promoveu a poluição e o congestionamento. É exemplo disto a avenida Charles Helou que conecta o centro da cidade ao norte do país e que, devido ao seu perfil de estrutura de via rápida, cria uma barreira física e visual entre cidade-porto, pela falta de permeabilidade e conexão pedonal. A ausência de um passeio contínuo em todo o seu comprimento e a existência de apenas duas pontes pedonais para o seu atravessamento contribuem para a insegurança dos peões.(Fig.9)

Perante as diversas crises, incluindo a pandemia e a explosão no porto, a pressão existente sobre a população em diversos sectores foi amplificada, incluindo o acesso à educação, ao mercado de trabalho e segurança alimentar.

Face ao exposto, a proposta do porto concentra-se em estratégias para o desenvolvimento de uma economia circular baseada nas três dimensões da ecologia: social, ambiental e económica (UN.ESCAP, 2015, p.7).

2.2. Proposta de intervenção

Tendo como base o estudo da expansão urbana fragmentada e a crise ambiental atualmente existente em Beirute, a intervenção projetual pretende estabelecer transversalidades entre espaços de matriz rural e urbana na cidade, nas duas áreas de maior importância a nível de estrutura ecológica: o porto e o rio. Desta forma, é proposto à escala territorial e urbana, um parque que estrutura os diferentes gradientes de deterioração e fragmentação da cidade, através de uma rede de espaços públicos verdes.

Antes da explosão, o porto de Beirute funcionava com sete áreas operativas principais: o terminal de passageiros no pontão a nordeste, a *free zone* (onde os contentores estrangeiros armazenam temporariamente a carga, antes de ser enviada ao seu destino) no limite norte da Avenida Charles Helou, o edifício dos silos de cereais, a zona de carga convencional distribuída ao redor dos silos e da *free zone*, a zona de contentores vazios a norte do bairro da Karantina e, por último, a zona de estacionamento de transportes pesados, os edifícios administrativos do porto e o terminal de contentores, junto à foz do rio. Quatro entradas davam acesso a este recinto, completamente interdito à população e que representava uma barreira física e visual entre a cidade e o mar. (Fig.10)

A proposta começa por estipular uma nova hierarquia para o porto, que o torna num espaço proporcionador de mais atividades e conexões para a cidade e a sua população. A área de intervenção originalmente estipulada pelo concurso Inspireli Awards foi aumentada e foram introduzidas novas áreas programáticas que substituíram algumas das originais. Por esta razão, houve também a necessidade de modificar a linha de costa de modo a redesenhar a área do pontão a oeste (do terminal de cruzeiros) e dos aterros, a este, para a introdução de um novo uso (fig. 11).

Através da criação de um corredor verde multifuncional, a proposta pretende conectar o porto e a cidade através de equipamentos e nós de ligação física e programática.

Para resolver o problema de congestionamento da avenida Charles Helou, é transformada no seu perfil através da diminuição do número de faixas rodoviárias e a introdução de uma faixa para autocarros, uma ciclovia e o aumento dos passeios laterais. São também criados quatro momentos de atravessamento pedonal através de espaços simbólicos atualmente inutilizados, como a Praça dos Mártires, a estação de autocarros Charles Helou, o edifício da companhia de eletricidade e a estação de comboios de Mar Mikhael (fig.x). A oportunidade de reabilitar estes locais e de os voltar a integrar no espaço urbano público beneficia a proposta através da criação de uma continuidade entre o parque e a Praça dos Mártires, o estabelecimento de uma rede formal e fiável de transportes públicos no terminal de autocarros existente, a criação de uma praça pública no quarteirão do edifício da eletricidade, que se dedicará a resolver os problemas do setor, e a transformação da obsoleta estação de comboios num mercado agrícola.

A conexão rodoviária é também reforçada com um nó na avenida Charles Helou que atravessa o parque público desenhado no porto e com mais dois nós que dão acesso à zona dos contentores e à zona do parque eco industrial (fig.12).

A intervenção organiza-se em seis áreas produtivas, com edifícios propostos para funções de complementaridade com os espaços adjacentes (fig.13).

A área número 1 corresponde a um mercado e estruturas flutuantes que têm como iniciativa trazer uma visão mais inovadora para o setor piscatório e agrícola no Líbano. Estas estruturas modulares consistem num piso para cultura de peixes e outro piso de estufas frias, combinando a aquacultura e a hidroponia numa simbiose. A cobertura de painéis fotovoltaicos produz a sua própria energia, o que as torna autossustentáveis.

Na área número 2 é criado um parque urbano e memorial das vítimas da explosão. No seu centro, uma praça é definida pelos limites da área danificada e os silos destruídos, que se tornaram simbólicos por ter suportado o impacto da explosão, são reconfigurados num museu. Este é ainda complementado por espaços exteriores verdes e de estar criados dentro da demarcação dos silos que colapsaram.

A área número 3 funciona como um núcleo criativo que alberga funções desde campos e estufas agrícolas, oficinas eco criativas, habitação, escritórios, um instituto vocacional e um parque público.

A área 4 diz respeito à zona de contentores, áreas administrativas e novos silos de cereais. Representa uma área menor que a existente, seguindo a lógica de que a cidade não dependerá tanto das suas importações, uma vez que passará a ser mais autossustentável.

Na área 5 é reabilitada a estação de comboios de Mar Mikhael, transformando-a num mercado criativo conectado aos espaços comunitários agrícolas criados no bairro da Karantina.

Na área 6 é desenhado um parque eco industrial onde são introduzidos centros de reciclagem e tratamento de águas e resíduos urbanos, assim como um sistema de digestão anaeróbica, capaz de produzir fertilizantes e biogás a partir de resíduos urbanos, agrícolas ou pecuários. O biogás, por sua vez, é utilizado para produzir eletricidade e aquecimento ou bio metano, que é usado para combustível e gás.

A área 7 corresponde a uma possível expansão com funções complementares ao porto e cidade. Baseado nestas áreas de produção, o porto é desenhado de acordo com o sistema de economia circular, que envolve a reutilização, redistribuição e reabilitação de materiais de modo a reduzir o desperdício. Os resíduos materiais que resultam do uso nas diferentes áreas de produção são encaminhados para a planta de reciclagem onde são reconvertidos noutros materiais necessários para o funcionamento do porto. Isto resulta num ciclo sustentável pois uma vez que o produto chega ao seu fim é reutilizado e volta ao início do ciclo da sua vida.

Para além disto, a produção agrícola e piscatória é aproximada dos locais de consumo, o que diminui os gastos de combustível no seu transporte. A criação de oficinas e estufas permite a cultura e investigação ou melhoria de espécies autóctones, aproximando a população e visitantes da cultura local e promovendo a inovação do setor agrícola.

Esta estratégia projetual para o porto de Beirute engloba as dimensões da ecologia social, ambiental e económica, incluindo a população nas diferentes atividades portuárias propostas, aproveitando as características e materiais locais para o desenvolvimento das diversas funções produtivas e incentivando a economia de proximidade numa escala industrial (fig.14).

Capítulo 3: Integração social e educacional

3.1. Integração Social e Segregação

Nas cidades do Líbano, as restrições ao contacto estendem-se entre as comunidades, incluindo as relações entre libaneses e outras nacionalidades, entre classes sociais, comunidades religiosas e a esfera cultural. (Tannous, 2019, p.58). As restrições do contacto social e da mobilização de uma certa comunidade que convive num espaço minimiza as possibilidades de encontros, deixando as comunidades espaciais ‘co-presentes’³, expostas à rejeição e estimulando o receio em relação a outros. De acordo com Netto (2017, p.25), os encontros são condicionados por ‘mobilidade e recursos’. Os diferentes níveis de mobilidade resultam em redes de movimento distintas no espaço urbano, o que implica diferentes oportunidades de encontro e redes de classes segregadas (Netto, 2017, p.41). Pode-se concluir que as restrições da mobilidade afetam a capacidade de encontrar actores em diferentes esferas da sociabilidade e, portanto, a capacidade de criar redes pessoais mais diversificadas (Netto, 2017, p.34).

“Does it then follow that conditions for encounter mean that a city is less segregated? If the concept of segregation is considered to imply restrictions on contact, allowing for encounter may be seen as a fundamental way of reducing the experience of segregation.”⁴

A segregação é um fenómeno evidente na nossa experiência social e urbana, que resulta da interação restritiva, uma restrição que funciona através de diferenças que se estendem desde a esfera cultural, social e religiosa. Freeman (1978, p.176), define a segregação como “ restrições a alguma forma de contacto social entre pessoas que possuem diferentes características de relevância social “. No Líbano os refugiados que contribuem para a consolidação do Estado, ou permanecem neutros em relação às condições pré-existentes de Estado, resultam em casos de integração ou integração parcial na sociedade, no caso contrário resultam na segregação (Dionigi, 2017, p.73). As restrições políticas direcionadas a um certo grupo de indivíduos, são um dos principais fatores da segregação no Líbano.

“... to approach a social world in particular, is to often witness the extent to which the individuals that compose it are subject to social injustices, cultural or racial discriminations, or fight for their dignity, for their acknowledgement, for their right of expression, the political right, etc. even if this does not only

³ “Co-presence is understood as bodies positioned within the boundaries of a same social situation and place, within a field where presence can be perceived by another actor (through sight or other senses).” Netto M. Vinicius. 2017. p.37.

⁴ Netto M. Vinicius, Pinheiro. M, Paschoalino. R, Meirelles. J, Lorea. H. 2017. The Social Fabric of Cities – Segregated Networks in the City, p.76.

concern fields of “miserable” or vulnerable” populations.”⁵

3.2. Direito à educação: o caso do Líbano

O direito à educação tem sido reconhecido pelo direito internacional desde a Declaração Universal dos Direitos dos Humanos (DUDH) em 1948. O artigo 26º da DUDH determina que “...a educação deve ser orientada para o pleno desenvolvimento da identidade do ser humano e para a consolidação do respeito dos direitos humanos e dos direitos fundamentais. Deve promover compreensão, tolerância e fraternidade entre todas as nações, grupos raciais ou religiosos, e promoverá as atividades das Nações Unidas para a preservação da paz”.

O Líbano não faz parte dos países que assinaram a Convenção dos Refugiados de 1951. Embora o país conceda proteção temporária, não reconhece o estatuto de refugiado de indivíduos que se qualificam para tal de acordo com o direito internacional. Contudo é signatário de várias convenções internacionais, incluindo a Declaração Universal dos Direitos Humanos (DUDH) e a Convenção dos Direitos da Criança (CRC) (INEEM, 2014, p.23), que reconhecem o ensino primário obrigatório como um direito universal. De acordo com as várias convenções assinadas, a educação deve ser livre e gratuita e com base no princípio da igualdade de oportunidades. O Artigo 22 da Convenção dos Direitos da Criança (CRC) consta:

“ States Parties shall take appropriate measures to ensure that a child who is seeking refugee status or who is considered a refugee in accordance with applicable international or domestic law and procedures shall, whether unaccompanied or accompanied by his or her parents or by any other person, receive appropriate protection and humanitarian assistance in the enjoyment of applicable rights set forth in the present Convention and in other international human rights or humanitarian instruments to which the said States are Parties.”

O acesso à educação é essencial para todos, mas para indivíduos vulneráveis, pode fornecer as competências necessárias para reconstruir as suas vidas, determinando a participação e integração social de forma significativa na sociedade. Desde a independência do Líbano em 1943, houveram dois grandes eventos de migração forçada para o país, a migração de palestinos (1948-1967) e a migração de sírios (2011). A Agência de Assistência aos Refugiados da Palestina no Médio Oriente (UNRWA), e o Alto Comissariado das Nações Unidas para os Refugiados (ACNUR) são as duas organizações da ONU que gerem a necessidade de todos os refugiados no Líbano (Tannous, 2019, p.22). No início de 2015, cerca de 1,3 milhões de sírios foram registados pela ACNUR (ACNUR, 2015).

“ The provision of educational opportunities is one of the highest priorities of refugee communities. Refugee mothers, fathers, and children over the world emphasise that education is “the key to

⁵ Agier, M. (2001). Ce qui rend les terrains sensibles... et l’anthropologie inquiète. In *Terrains sensibles expériences actuelles de l’anthropologie* (Vol. 34, pp. 175–184). Disponível em: <https://www.jstor.org/stable/3097506?origin=crossref>

the future,” that it will help bring peace to their countries, that despite not knowing “what will happen tomorrow,” education brings stability and hope.”

Embora o país ofereça protecção temporária, não se considera como um país de asilo, sendo que se refere aos indivíduos que saíram da Síria para o Líbano depois do ano de 2011 como ‘deslocados’, ‘trabalhadores imigrantes’ ou ‘estrangeiros’ (UNHCR, 2015, p.16). Este processo acaba por diferenciar indivíduos baseados na sua etnia, expondo-os à exploração laboral e violência resultando na segregação dos mesmos. Apesar deste estatuto de classificação, o Líbano é signatário de outras convenções nomeadamente o Pacto Internacional dos Direitos Civis e Políticos (ICCPR), a Convenção Internacional sobre a Eliminação de Todas as Formas de Discriminação Racial (CERD), o Pacto Internacional sobre os Direitos Económicos, Sociais e Culturais (ICESCR), e a Convenção sobre os Direitos da Criança (CRC). No entanto o país continua vinculado pelo direito internacional convencional sobre o tratamento dos refugiados, bem como o direito humano internacional que inclui o princípio de ‘não expulsar’, que proíbe o regresso de indivíduos a um país onde enfrentam uma séria ameaças e perseguição (HRW, 2016, p.43).

3.3. Sistema educacional libanês

Existem aspetos importantes de atividade na esfera pública incluindo a educação, geralmente sugerida como indicador de uma integração bem sucedida (Ager e Strang, 2008, p.53). O sector educacional (público e privado) no Líbano é administrado pelo Ministério da Educação e do Ensino Superior (MEHE). O sistema educacional é diversificado incluindo outros currículos junto ao currículo libanês, implementando três idiomas nomeadamente o árabe, inglês e francês. A educação decorre em ambientes formais e não formais. A educação formal é caracterizada como “uma educação institucionalizada, intencional e planeada através de organizações públicas e entidades privadas reconhecidas, e - na sua totalidade - constituem o sistema de educação formal de um país”, enquanto que a educação não formal é caracterizada como “uma aquisição, alternativa e/ou complementar à educação formal no âmbito do processo de aprendizagem ao longo da vida dos indivíduos. É muitas vezes fornecida a fim de garantir o direito de acesso à educação para todos” (UNESCO, 2012, ISCED, 2011, p.6). Os principais atores que proporcionam a educação formal são o Ministério da Educação e do Ensino superior, a Agência das Nações Unidas de Assistência aos Refugiados da Palestina (UNRWA), e o sector privado (INEE, 2014, p.44). A educação não formal é normalmente proporcionada através de Organizações da Sociedade Civil e em contexto comunitário.

Atendendo à dimensão de acomodar os libaneses vulneráveis e o influxo de refugiados, foi lançado um programa para responder à crise por parte do Ministério da Educação e do Ensino Superior Libanês (MEHE), com o apoio de várias ONGs internacionais e nacionais. O programa, Reaching All Children with Education (RACE), foi lançado em 2014 com objetivo de matricular refugiados sírios e crianças libanesas vulneráveis na educação formal e não formal (UNHCR, 2014, p.15). O programa com políticas educacionais foi proposto duas vezes, RACE I em 2014-2016 e RACE II em 2016-2021. Foi possível proporcionar alterações em diversos pontos como, possibilitar o acesso à educação a mais crianças, mediar as necessidades para a integração de refugiados no sistema educacional libanês, mediar os custos educacionais no sistema formal e não formal, melhorar os equipamentos nas instituições públicas, entre outros (MEHE, 2016, p.21).

3.4. Casos de estudo

Durante o percurso do ano foram analisados diversos projetos para a resolução de diferentes problemáticas. Os dois projetos que me inspiraram para a conceção projetual foram, o museu MAAT da Amanda Leveté, e o projeto da Luchtsingel para a cidade de Roterdão. (Fig.15)(Fig.16)(Fig.17)

Apesar de ambos serem projetos com características distintas, ambos permitem estabelecer um ponto de conexão na cidade. O Museu de Arte, Arquitetura e Tecnologia, segue o o estilo de uma arquitetura mais orgânica que estabelece uma ligação entre a o rio com a sua forma, permitindo um acesso público no total da sua cobertura.

O projeto da Luchtsingel para a cidade de Roterdão desenvolve-se na estrutura de uma ponte, com cerca de 400 metros , que pretende reconectar 3 distritos diferentes na cidade. Apesar dos projetos possuírem estruturas e funções diferentes, ambos permitem um momento de conexão em diferentes sentidos, o que eu achei ser relevante para a zona de intervenção que explora esta temática.

3.5. Projeto Individual

Em seguimento da proposta para o porto de Beirute, um dos objetivos principais desta intervenção procura estabelecer uma ligação entre porto e cidade através de um programa com uma função mais pública. Na proposta a posterior, foi definido um programa que requalifica o porto de Beirute, de modo a ser um espaço que alberga mais atividades participativas e beneficiadoras para a população. Foram demarcados nós de conexão programáticos entre porto e cidade, um deles sendo o quarteirão do Edifício da Eletricidade.

A educação é uma atividade social e o espaço que alberga esta função deve promover a sociabilidade (Scott, 2010, p.34). O ambiente influencia o desempenho de todos. Um espaço de aprendizagem deve promover a segurança, reforçar o envolvimento dos participantes na aprendizagem, promover um sentido de conexão com o ambiente ao mesmo tempo que estimula respostas positivas. Os meios espaciais devem proporcionar condições para situações de aprendizagem autónomas, o espaço deve ser articulado de modo a assegurar condições que permitam um bom equilíbrio entre as ações coletivas e individuais, bem como o possível crescimento das áreas de trabalho (Hertzberger, 2008, p.61). De acordo com Tullis (2021, p.111), o termo ‘placemaking’ “ é a criação de um espaço legível dentro do tecido da cidade, um espaço que tenha o poder através da sua forma e utilização para ser marcante e atrativo para as pessoas, e assim ter identidade e importância”. A arquitetura pode cultivar o sentido comunitário, o discurso e o ensino individual através da reconstituição de espaços de aprendizagem como um espaço público comum.

Neste sentido a proposta individual começa por criar uma ligação que resulta de uma ponte pedonal, que parte da praça do Edifício da Eletricidade e liga ao quarteirão do porto. A estrutura volumétrica proposta para o Centro Vocacional tenta estabelecer uma ligação visual para o porto através da criação de uma plataforma que permite o acesso público na sua envolvente.(Fig.18)(Fig.19)

O resto dos volumes do quarteirão do Centro Vocacional são complementares ao Centro, exercendo funções educacionais formais. (Fig.24) O Centro Vocacional apresenta uma cobertura ajardinada, fachadas com sistema de sombreamento, estrutura com elementos de calcário, um mineral natural no Líbano. (Fig.20) Com o intuito de transmitir leveza, e momentos de reflexão para o mar, a fachada a norte consiste de vãos mais amplos, permitindo usufruir da vista para o mar. A plataforma do terraço permite um momento de reflexão entre porto, mar e cidade. O Centro Vocacional desenvolve-se em 3 pisos que

incluem salas de workshop, auditório, biblioteca, salas de estudo e convívio, refeitório, galeria de exposição, espaços que permitem promover oportunidades de aprendizagem. O piso 2 estabelece a conexão entre a ponte pedonal que liga à cidade, e a plataforma pública que permite percorrer o terraço, permitindo 3 momentos de circulação vertical, 1 através da galeria de entrada para o interior do volume, e 2 exteriores que permitem descer ao nível da plataforma do porto. (Fig.21)(Fig.22)(Fig.23)(Fig.24)

Considerações Finais

Este Projeto Final de Arquitetura permitiu explorar uma dinâmica diferente, começando pela introdução e análise à cidade Beirute. Foi possível perceber como os diferentes momentos históricos moldaram a cidade, afetando o seu crescimento e tecido urbano. A identificação das diferentes problemáticas, levou a ponderar de que modo a arquitetura poderia intervir em certas situações e o impacto que teria. O momento da proposta de intervenção para o porto de Beirute, permitiu estudar e perceber a estrutura de funcionamento de um porto, as possíveis ligações e programas, e como se poderia incorporar funções mais dinâmicas e participativas para a população. Neste sentido foi possível explorar e perceber temáticas relacionadas à ecologia, economia e interligar-las com a arquitetura.

Relativamente à proposta de projeto individual, o porto de Beirute tem uma grande presença na cidade, mas retém o problema de permeabilidade pedestre. Neste sentido, o porto apresenta ter um potencial para responder a certa problemáticas que a cidade evidência, relativamente a questões de falta de espaços de esfera pública e verdes. A proposta individual explora estas dinâmicas, de como proporcionar um espaço que consiga funcionar como um momento de integração e aprendizagem ao mesmo tempo que permite criar um nó de conexão entre cidade-porto.

Anexo

Bibliografia:

Agier, M. (2001). Ce qui rend les terrains sensibles... et l'anthropologie inquiète. In *Terrains sensibles expériences actuelles de l'anthropologie* (Vol. 34, pp. 175–184). Disponible en: <https://www.jstor.org/stable/3097506?origin=crossref>

Armino. K. (2002). La vinculación ayuda humanitaria-cooperación al desarrollo : Objetivos, puesta en práctica y críticas

Duelund Mortensen, P. (Ed.), et alii (2011). *Architecture for Humanitarian Emergencies*

Dryden-Peterson. 2011. *Refugee Education: A Global Review*. UNHCR

Inspireli Awards. (2021). *Beirut Port Conditions and Details*

Joseph. C. (2010). The state of the freedom of association in Lebanon – What prospects for the future? *Lebanese Center for Human Rights (CLDH)*

Lang. S. (2012). *NGOs, Civil Society, and the Public Sphere*. ISBN 978-1139789684

Mohsen, H., Raslan, R., El-Bastawissi, I. Y., Mohsen, H., Raslan, R., & El-Bastawissi, I. (2020). THE IMPACT OF CHANGES IN BEIRUT URBAN PATTERNS ON THE MICROCLIMATE: A REVIEW OF URBAN POLICY AND BUILDING REGULATIONS. (*APJ*) *Architecture and Planning Journal (APJ)*, 25.

UN.ESCAP. (2015). Integrating the three dimensions of sustainable development: A framework and tools. <https://hdl.handle.net/20.500.12870/3161>

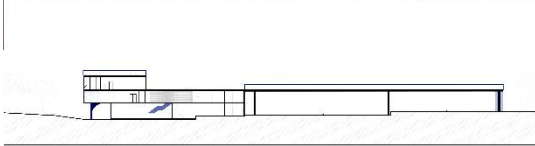
UN-Habitat. (2016). *World Cities Report 2016: Urbanization and Development - Emerging Futures*.

Salloukh. B.F., Clarck. J.A. (2013). Elite Strategies, Civil Society, and Sectarian Identities in Postwar Lebanon. *International Journal of Middle East Studies*. Doi:10.1017/S0020743813000883

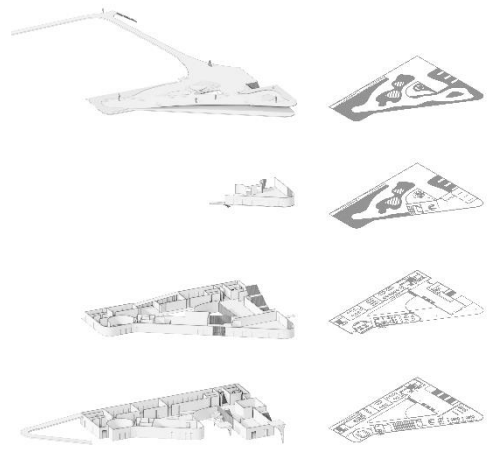
Verdeil, E., Faour, G., & Hamzé, M. (2019). *Atlas of Lebanon*. Presses de l'Ifpo. <https://doi.org/10.4000/books.ifpo.13178>

VASYR. (2021). *Vulnerability Assessment of Syrian Refugees in Lebanon*

Requalificação do porto de Beira: Centro Vocacional como espaço de integração



Requalificação do porto de Beira: Centro Vocacional como espaço de integração



Requalificação do porto de Beira: Centro Vocacional como espaço de integração

Este projeto visa a requalificação do porto de Beira, criando um espaço de integração vocacional que promova o desenvolvimento sustentável e a inclusão social. O projeto é baseado em princípios de arquitetura sustentável e integração comunitária.

O novo Centro Vocacional será composto por edifícios modernos e acessíveis, com espaços comuns e áreas verdes que promovam a interação e o bem-estar. O projeto também inclui a criação de empregos e a capacitação profissional para a população local.

Com este projeto, espera-se melhorar a infraestrutura do porto de Beira, criar um espaço de integração vocacional que promova o desenvolvimento sustentável e a inclusão social, e melhorar a qualidade de vida da população local.



