



INSTITUTO
UNIVERSITÁRIO
DE LISBOA

**A metamorfose do pós-explosão:
Do porto público à reconversão do setor turístico em habitação**

Diogo Maia Nunes

Mestrado Integrado em Arquitetura e Urbanismo

Orientadora:

Doutora Mónica Ribeiro Moreira Pacheco Navarro, Professora
Auxiliar

Iscte – Instituto Universitário de Lisboa

Orientador:

Mestre Ricardo Guerreiro da Silva Coelho Camacho, Professor
Convidado

Iscte – Instituto Universitário de Lisboa

novembro, 2022

Departamento de Arquitetura e Urbanismo

**A metamorfose do pós-explosão:
Do porto público à reconversão do setor turístico em habitação**

Diogo Maia Nunes

Mestrado Integrado em Arquitetura e Urbanismo

Orientadora:

Doutora Mónica Ribeiro Moreira Pacheco Navarro, Professora
Auxiliar

Iscte – Instituto Universitário de Lisboa

Orientadora:

Mestre Ricardo Guerreiro da Silva Coelho Camacho, professor
convidado

Iscte – Instituto Universitário de Lisboa

novembro, 2022

A metamorfose do pós-explosão: do porto público à reconversão do setor turístico em habitação

Diogo Maia Nunes

Trabalho de projeto submetido como requisito parcial para obtenção do
grau de Mestre em Arquitetura e Urbanismo

Orientadores:

Arquiteta Mónica Pacheco
Arquiteto Ricardo Camacho

Iscte - Instituto Universitário de Lisboa
Novembro, 2022

Sinto que uma página não chegava para agradecer a todos os que me ajudaram a completar este percurso da minha vida, mas, mantendo-me curto:

à minha família, em especial aos meus pais e ao meu irmão que, incansavelmente me apoiaram e tornaram na pessoa que sou hoje;

aos meus amigos, dentro e fora da faculdade, que me fizeram passar excelentes anos que levo na memória;

aos professores com quem me cruzei no percurso académico, em especial à professora Mónica Pacheco e Ricardo Camacho, pelo apoio ao longo do trabalho;

a quem nos recebeu tão bem na viagem ao Líbano e aos que mantiveram o contacto, de facto é um país com um grande coração;

a todos os intervenientes com os quais me cruzei que, de uma forma ou outra, preencheram um lugar no meu coração;

à minha Luna, que permanecerá sempre no meu coração, esteja onde estiver, foste uma grande companheira no meu crescimento;

à Beatriz, que foi o melhor que a faculdade me deu, hoje e para sempre;

um obrigado a todos, porque agradecer nunca é demais.

Resumo

Partindo de uma narrativa pós-explosão, este trabalho reside nas exigências de uma cidade que não sente apenas as repercussões da explosão, mas que vive constantemente no meio das consequências de eventos vários que foram fatores da sua decadência.

É feita a reflexão de como é possível, através da arquitetura, tornar a vida dos habitantes numa vida melhor, com programas de apoio para as suas práticas lúdicas e para as suas carências como cidade destruída. A proximidade da cidade de Beirute ao mar é exacerbada com a reforma do porto industrial, aproveitando este redesenho para reaproximar a cidade e a população da sua frente de mar e reerguer esta relação perdida, com o decorrer da história do país. É também da reinterpretação do porto que se questiona a sua relação com a cidade e quais as vantagens que este pode trazer se a sua presença for consolidada com a cidade.

Prosseguindo com a narrativa pós-explosão, é feita a reflexão da situação habitacional em Beirute que, atualmente, se encontra afetada pela grande crise pela qual o país está a passar, tendo sido agravada com a explosão. A crise na oferta de habitação acessível é um problema que, não reside apenas no Líbano, tornando-o num tema de interesse global. O exercício realizado é o de, através da obsolescência do setor do turismo e, conseqüentemente, do seu abandono, provar que os edifícios hoteleiros são passíveis de readaptação para servirem de habitação em situações de emergência.

Palavras-chave: Beirute, porto industrial, habitação, Holiday Inn, reconversão

Abstract

Starting from a post-explosion narrative, this work resides in the demands of a city that not only feels the repercussions of the explosion, but that constantly lives amidst the consequences of various events that were factors in its decay.

The reflection is made on how it is possible, through architecture, to make the inhabitants' lives better, with support programs for their recreational practices and for their needs as a shattered city. The proximity of the city of Beirut to the sea is exponentiated with the reform of the industrial port, taking advantage of this redesign to re-approach the city and the population to its seafront and re-erect this relationship, lost with the course of the country's history. It is also from the reinterpretation of the port that the relationship with the city and what advantages it can bring are questioned, if its presence is consolidated with the city.

Continuing with the post-explosion narrative, a reflection is made on the housing situation in Beirut, which is currently affected by the major crisis the country is going through, having been aggravated by the explosion. The crisis in the supply of affordable housing is a problem that does not reside only in Lebanon, making it an issue of global interest. The exercise undertaken is to prove, through the obsolescence of the tourism sector and, consequently, its abandonment, that hotel buildings can be retrofitted to serve as housing in emergency situations.

Key-words: Beirut, industrial port, housing, Holiday Inn, reconversion

Índice

Resumo	I
Abstract	II
Índice	III
Introdução	10
Metodologia	12
Estrutura do trabalho	14
01. Beirute, cidade do Médio Oriente	16
As origens	18
Após a Independência	22
Meios de comunicação e transporte	24
Contexto geográfico	28
Morfologia	28
Rio Nahr	30
Espaços verdes	32
Eventos	34
Fluxo migratório	40
Atlas	42
02. Enlightening Beirut	54
O transporte, a eletricidade e os resíduos como origem do elétrico	56
Plano-mestre	58
O porto industrial	62
Um porto para a cidade	64
A bacia	66
O parque urbano	70
Da cidade para o porto	76
Praça dos Mártires	76
Edifício da companhia da eletricidade	78

03. Proposta de habitação em Beirute	82
Habitação em contexto de emergência	84
Condição da população	86
Precariedade no acesso à habitação versus oferta de habitação de luxo	86
Oportunidade no abandono	88
Da “era de ouro” à ruína	104
Distrito dos hotéis	104
Palco de guerra	108
Obsolescência no setor do turismo	114
De hotel a habitação	118
Reutilização adaptativa	120
Análise de hotéis	124
Holiday Inn, Beirute	126
Casos de estudo	128
A adaptabilidade	128
A configuração	130
O apartamento	132
Uma nova forma de ver a cidade	134
Holiday Inn como hotel	138
Holiday Inn como habitação	142
Relação com a cidade	142
O pódio	142
A torre	152
Considerações finais	168
Índice de figuras	170
Bibliografia	174

Introdução

A arquitetura responde diretamente a questões sociais, logo, nos tempos em que vivemos, de constante mudança, é necessário compreender como é que a arquitetura pode beneficiar estas mudanças e servir as suas necessidades, tornando o mundo num local melhor.

Em cidades densamente urbanizadas existe o desafio de as adaptar às necessidades populacionais, considerando, o que são hoje, os parâmetros que definem uma vida digna. Estes parâmetros, tal como a sociedade, foram mudando com o evoluir das tecnologias e da ciência. A esperança média de vida aumentou, a mulher ganhou a sua merecida independência, certos estigmas do passado foram-se perdendo e a procura por uma vida melhor aumentou. Cidades que sofreram uma expansão exponencial do seu edificado, normalmente, residem num planeamento deficiente, dificultando a sua adaptação a esta nova forma de ver a cidade.

O Líbano representa um país que, devido a diversos fatores, sofreu uma expansão exponencial do seu edificado e, por vezes, não planeada. Mais concretamente em Beirute, a sua capital, que conta com uma história que nos remete à época em que os fenícios dominavam o comércio marítimo no mar mediterrâneo (1500 a.C – 64 a.C), começando aí a sua importância como uma cidade portuária, que se prolonga até aos dias de hoje. A cidade sofreu, ao longo da sua vasta história, diversos eventos que a moldaram como a podemos encontrar hoje. Desde conflitos armados com os seus países vizinhos, ou dentro do próprio país, até uma política deficiente que negligenciou os seus próprios habitantes em prol de uma imagem de prosperidade para o exterior.

Numa cidade que outrora fora o centro do médio-orientado, é nos seus eventos que a tornaram decadente que reside a oportunidade de a reerguer. Com o intuito de instituir novamente a sua importância, Beirute é visto como uma oportunidade de servir como exemplo que é possível aproveitar momentos trágicos para renascer mais forte, num mundo que se vê em conflito.

Partindo da explosão no porto de Beirute, a 4 de agosto de 2020, como potenciador desta ideia, é refletida a sua presença na cidade e como esta pode beneficiar do seu redesenho e reprogramação. Como já referido, Beirute patilha uma relação secular forte com o mar, que se foi perdendo ao longo da sua história. O conceito do

redesenho do porto é reaproximar a cidade à água, que, atualmente, por muito perto que estejam, a sua relação é nula.

Com a oportunidade do planeamento de uma grande área que é o porto de Beirute, numa cidade já estabelecida, é procurado entender quais as carências que esta contém, sendo estas a falta de transporte público formal, a escassez de eletricidade, o pobre planeamento de recolha e armazenamento de lixo e a quase inexistência de espaços verdes na cidade. Com uma programação pública no porto, é pretendido trazer, também, o porto para a cidade, criando uma linha, que é constituída pelo elétrico, que penetra os espaços e se apropria deles, transportando não só as pessoas, mas também eletricidade.

O novo porto contém diversos programas que tencionam complementar a cidade e, de certa forma, pertencê-lhes, como um grande parque verde, no pontão onde ocorreu a explosão, um mercado junto de um porto de pesca, uma frente de mar pública e por fim uma área residencial.

É neste último programa que reside a continuação da investigação, que acoplado à procura prévia de fatores que exponenciem a ideia de um país decadente, levam ao encontro das tuas temáticas desenvolvidas, a falta de habitação acessível num país que se encontra entregue à especulação e o abandono de edificado devido aos vários eventos, em especial as guerras e a grande crise, que provocaram a obsolescência do setor do turismo.

Desenvolve-se a ideia de ocupar um dos edifícios deixados ao abandono, o prévio hotel Holiday Inn, reconvertendo-o em habitação. Este exercício permite a reflexão de como é que um edifício abandonado pode receber um programa tão importante para a cidade e como pode ele ser adaptado, considerando a contemporaneidade do seu desenho e as atuais necessidades de uma população destruída pelos recentes eventos.

Este exercício envolve-se com a provocação de simplificar as necessidades da sociedade, permitindo assim uma nova forma de ver a cidade ao utilizar infraestruturas negligenciadas para melhor proveito por parte da sua população, que demonstra a necessidade de urgente intervenção.

Metodologia

A metodologia do trabalho começou com a recolha e análise de informação acerca da cidade de Beirute. Vários elementos foram tomados em consideração, como arquivos, fontes primárias e secundárias e trabalhos académicos, o que possibilitaram a estruturação de um contexto histórico, imprescindível para compreender o estado atual do país e as decisões projetais. Foi visto como importante incluir um contexto político e socioeconómico da cidade pois estes foram potenciadores dos eventos referidos ao longo do trabalho.

Como trabalho de terreno, foi realizada uma viagem ao país, entre dia 12 de novembro de 2021 e 20 de novembro do mesmo ano. Esta viagem permitiu que o contexto analisado fosse vivenciado, entendendo outras vertentes que apenas se podem sentir e observar. Também permitiu o acesso local aos arquivos da American University of Beirut, diversos levantamentos, trabalhos de campo com arquitetos locais, investigadores, académicos e outros elementos da sociedade civil, como entrevistas. Em complemento a esta viagem, foram estabelecidos contactos com outras universidades que permitiram a troca de informações e apresentações dos trabalhos realizados até então.

Toda a informação recolhida foi analisada, comparada e interpretada, construindo um argumento que se responde através do projeto.

É importante referir que as barreiras geográficas e linguísticas ao realizar um projeto que não se aplica no país, nem continente, onde este é realizado, em certas alturas dificultaram a procura de informação de fontes primárias, tendo havido a utilização da internet para obtenção de informações.

Estrutura do trabalho

O trabalho dividiu-se em 3 capítulos, com um aumento de escala gradual e aprofundamento de temáticas recolhidas em fases anteriores.

O primeiro materializa-se numa breve análise do país e um maior aprofundamento na cidade de Beirute, a sua capital. A análise inicial foi organizada por categorias, sendo estas: a história, as infraestruturas e a ecologia, que visam introduzir a cidade de Beirute e a sua envolvente geográfica. Ainda nesta fase inicial e, já com a viagem ao país realizada, foram catalogadas diversas problemáticas que se puderam visualizar em análises de materiais gráficos ou sentir na viagem ao terreno. Esta viagem foi importante para entender o contexto de um país do médio oriente, envolvendo geografias, culturas e religiões diferentes. Também serviu para entender o estado atual do país e como é que o projeto para o porto poderia beneficiar a cidade e vice-versa. Com isto foram feitos vários atlas que retratam as diversas problemáticas encontradas e que, através de material fotográfico e gráfico, ambicionam transmitir ao seu observador as problemáticas, tendo sido através deste exercício que se partiu para o projeto no porto.

O segundo capítulo revê-se na proposta projetual, partindo das problemáticas que este ousa responder que, através da sua arquitetura, conecta o porto à cidade e a cidade ao mar.

Em último temos a escala mais aproximada que, através da crítica realizada no projeto do concurso, reflete a situação habitacional em Beirute, consistindo numa pesquisa que passa por compreender a necessidade de habitação da população e as soluções existentes. Utilizando o atlas como um informador da situação do abandono de edificado em Beirute, entende-se que a solução mais pertinente seria introduzir o âmbito da reabilitação para dar à sua população uma nova forma de observar estes elementos presentes na cidade.

A investigação tem como objetivo principal compreender a capacidade tipológica que um edifício abandonado pode ter na transformação da cidade ao acompanhar a sua metamorfose e, acima de tudo, as necessidades da população que a habita.



Figura 1 - Postal de Beirute, com o monte do Líbano ao fundo, cerca 1890-1905

01

Beirute, cidade costeira do Médio Oriente

Figurando Beirute, pode-se imaginar um cenário cinematográfico caracterizado por grandes colinas estabelecidas por aglomerados rochosos; uma frente limitada por um extenso mar que, na verdade, não limita esta frente mas sim a expande, encontra-se ainda um rio que penetra o território desde a grande montanha que recebe a área rural e, por fim, uma multiplicidade cultural que define todo este território como um todo, dando-lhe vida.

Ao entender a posição privilegiada em que Beirute se encontra, quer no Mediterrâneo, quer no Médio Oriente, permite-se justificar a sua importância portuária, que compete com os restantes portos principais. Reforçando esta relevância no seio marítimo, Beirute volta a sua economia, essencialmente, para as atividades portuárias, tendo esta decisão e necessidade tido consequências profundas na morfologia da cidade em prol de alcançar uma eficiência industrial, porém nunca conseguida. Durante vários séculos o Líbano foi povoado e dominado por vários povos. Todos estes — fenícios (1500 a.C – 64 a.C), romanos (64 a.C – 635 d.C), otomanos (1516 – 1920) e franceses (1920 – 1943) — contribuíram para o palimpsesto com que nos deparamos no Líbano.

Quer Reclus em 1905, quer Tuéni em 1986 refletem sobre como “Esta cidade é uma daquelas que devem viver e reviver, aconteça o que acontecer: os conquistadores passam e a cidade renasce atrás deles” (Reclus 1905, p. 48) e “mil vezes morreu, mil vezes renasceu” (Tuéni 1986, p. 278), demonstrando a força de um povo resiliente que, apesar de ter vivido inúmeros acontecimentos que afastaram o país do seu potencial económico e cultural, continuam a ver a sua esperança a agarrar-se ao que acreditam que, um dia, se possa tornar.

“Do you know the Lebanon?”

I shook my head.

“In the evenings the sky is like wine and the shadows falling across the terraces have purple edges to them. Overhead, vines—grape and other things with big flowers and a wonderful smell. Everything is very still and warm and soft. It’s the kind of atmosphere in which myths are born and the pictures in your mind’s eye seem more real than the chair you’re sitting on. I wax lyrical, you see.”¹ (Ambler 2009, p. 177)



Figura 2 - Mapa do norte da Palestina e do Líbano, com a rota de E. Robinson e Smith a vermelho, com início em Berytus, ou Beirute, Heinrich Kiepert, 1856

1. “Conhece o Líbano?”

Sacudi a minha cabeça

“À noite, o céu é como o vinho e as sombras que caem sobre os terraços têm bordos roxos. Acima da cabeça, a videira - uvas e outras coisas com grandes flores e um cheiro maravilhoso. Tudo é muito calmo e quente e macio. É o tipo de atmosfera em que os mitos nascem e as imagens nos olhos da sua mente parecem mais reais do que a cadeira em que está sentado. Eu encero lírico, vê.”

As origens

Esta resiliência provém de um povo que data muitos séculos atrás. As fontes mais antigas que mencionam Beirute são as cartas de Tell el-Amarna do início do século XIV a.C., descrevendo Beirute como uma cidade síria, com pouca importância, que com o passar do tempo foi ganhando cada vez mais poder, competindo com Alexandreta, Ras Shamra, Trípoli, Byblos, Sayda, Tire e Acre (Ruppert, 1999, p. 17). Em 1500 a.C Beirute era visto como um ponto geográfico estratégico para fazer parte das rotas comerciais do povo fenício, tendo sido ocupado pelos mesmos. Os fenícios tinham fortes ligações com o comércio e uma grande frota marítima, tendo assim, tirado partido da cidade de Beirute para o comércio e a pesca (Curvers e Stuart 1996, p. 229) com a criação de um porto.

Em 64 a.C os romanos tomaram conta da cidade e tornaram-na parte do seu vasto território que banhava o Mare Nostrum. Foi nesta época que Beirute começou a ganhar mais importância como cidade mediterrânea, tendo sido um dos portos principais para a frota que controlava o Mediterrâneo Oriental e crescendo as suas funções comerciais passando a ser um importante centro de civilização romana na Síria, que foi acentuado com a criação da estrada que liga Beirute e Damascos. Foi também neste período de ocupação romana que foram construídas as estradas que exploravam a costa do Líbano, conectando Beirute a Sayda e Trípoli. Esta época próspera não durou muito tempo pois, em 551 d.C., um terremoto, juntamente com um maremoto, devastaram a cidade, causando perto de 30 000 mortes (Darawcheh e Sbeinati, 2000, p. 408) sendo que, nesta altura o porto de Beirute era considerado "a pérola da costa Fenícia" (Marriner, Morhange e Saghieh-Beydoun 2008, p. 2512). Este evento levou a que Beirute se tornasse insignificante durante vários séculos (Ruppert, 1999, p. 18).

Entre 635 e 1860 d.C Beirute foi ocupado e destruído diversas vezes, por povos diferentes que, de alguma

forma, deixaram a sua marca na história do que hoje é Beirute. Em 635 d.C a cidade foi habitada pelo povo muçulmano, primeiro povo a tomar Beirute após o evento que a destruiu, tendo havido a necessidade da sua reconstrução. Os Bizantinos, continuação do império Romano, retomaram a ocupação da cidade em 975, expulsando os muçulmanos. Entre 1110 e 1291 os Cruzados foram os ocupantes até serem derrotados pelos Mamelucos. Nos séculos seguintes o valor comercial de Beirute foi exponencializado com a ocupação do Emir Druso Fakhr-ed-Dine (1595-1634) e sob domínio Otomano (Ruppert, 1999, p. 18), sendo que nesta altura foi criada uma ligação com os mercantes de Veneza que utilizavam Beirute para servir o comércio entre Este e Oeste. Durante a ocupação egípcia (1832-1840) foi construído, onde se localiza a Quarentena, o lazareto, que servia de espaço de isolamento para aqueles que tinham doenças contagiosas (Verdeil sem data) e foi ainda quando se construiu a muralha da cidade (figura 3).

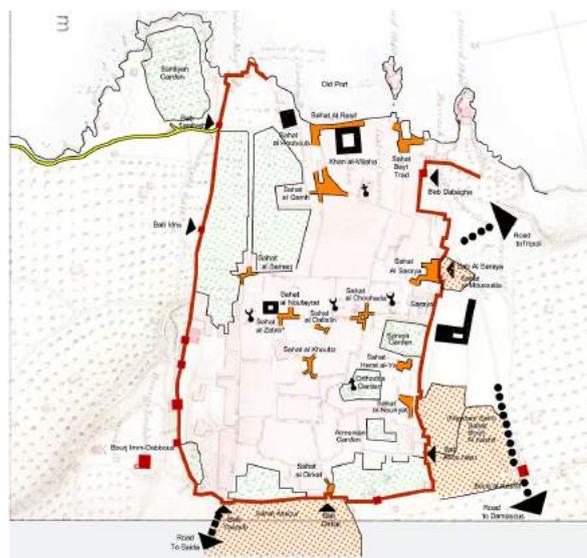


Figura 3 - A cidade intra-muros, Hindi, 2020

Legenda:

- Muralha
- ▲ Portões
- ⚭ Mesquita
- ⚭ Igreja
- Estradas para fora de Beirute
- Sahi (espaço aberto em Árabe)
- Jardins
- Sahat (espaço público em Árabe)
- Promenade costeira



Figura 4 - Mapa do mediterrâneo com território dos fenícios, romanos e otomanos

-  Fenícios
-  Império romano
-  Império otomano
-  Rota comercial fenícia
-  Líbano

É no século XIX que os otomanos conquistam a cidade à milícia egípcia. Beirute era limitada por uma muralha, havendo já alguns edifícios que, apesar de poucos, dada a densidade de edificado no interior dos muros, tiveram de ser construídos no exterior da mesma. A muralha tinha uma extensão norte-sul de 570 metros e oeste-este de 370 metros. Beirute já era uma cidade com bastante presença de comércio, nos souks, que são mercados característicos do Médio Oriente, e nos sete portões da muralha (Ruppert, 1999, p. 20). É durante a ocupação dos Otomanos que esta muralha se desfaz para deixar de limitar a expansão da cidade. Reclamando a importância geográfica da cidade, constrói-se a linha férrea entre Beirute e Damasco, concluída em 1895 (Ruppert, 1999, p. 22), tornando o porto de Beirute, novamente, num dos principais portos do Médio Oriente. Também se constroem infraestruturas e edifícios públicos importantes, sob as reformas de Tanzimat (figura 5), que tinham como objetivo proteger o território de possíveis movimentos nacionalistas. Beirute fez parte do território otomano até ao fim da primeira guerra mundial.

Em 1920, França sucede-se ao domínio Otomano, após o seu fim, começando assim o mandato francês, reconhecido pelas Nações Unidas em 1922, atribuindo à França o papel de missão civilizadora, no Líbano e na Síria, que consistia no estabelecimento de um poder judicial justo e equitativo, um sistema de saúde público que satisfizesse as normas internacionais e educação pública, tudo isto com o fim de tornar o Líbano e a Síria em estados independentes (Thompson 2000, p. 58). Com isto Beirute torna-se a capital do Líbano e atinge o seu auge no ano de 1935, com a criação de uma free zone no porto e com a construção da nova doca em 1934 (Ruppert, 1999, p.24). Ao longo de 15 anos surge uma crescente atividade no ramo da construção, sendo nesta altura construída a praça da Estrela (figura 8), onde se encontra hoje o parlamento, respeita o modelo francês e tem características de arquitetura Art Deco, torna-se num segundo centro da cidade, a seguir à praça dos Canhões, posterior praça dos Mártires. Para além da tendência de adensamento gradual que parte do centro da cidade, é também notório que a periferia começa a ser ocupada (figura 9).

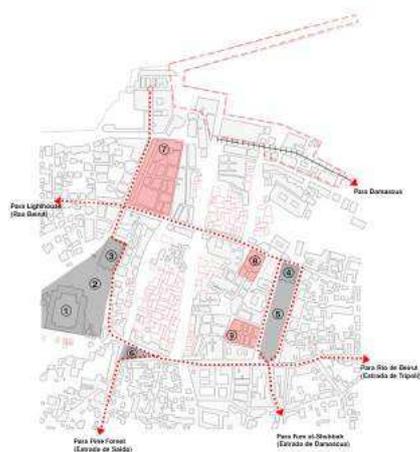


Figura 5 - Mapa das reformas de Tanzimat, produzido por Ikra Semen, sobre mapa de Saliba, 2000

Legenda

Praças e edifícios públicos:

- 1- Grand Serail (1853)
- 2- Torre do Relógio (1898)
- 3- Hospital Militar (Palais de Justice) (1861)
- 4- Petit Serail (1884)
- 5- Sahat al-Burj (1884), atual praça dos Mártires
- 6- Sahat al-Sar (1900)

Regularização do tecido urbano:

- 7- Souk al-Jamail (1870s)
- 8- Souk al-Nuzzhat (1880s)
- 9- Souk Hani wa Raad (1990s)
- Extensão do Porto (1893)
- Linhas de caminho-de-ferro (1895)
- +++ Estação caminho-de-ferro (1907)

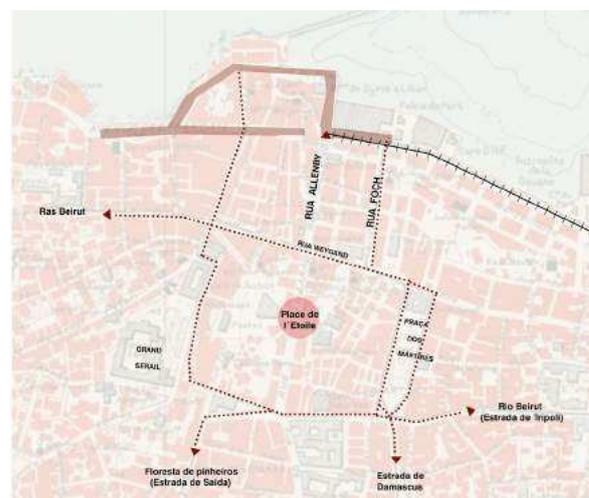


Figura 6 - Mapa do centro da cidade durante o mandato francês, produzido por Ikra Semen sobre carta militar de 1955



Figura 7 - Petit Serail construído pelo império otomano, circa 1900



Figura 8 - Fotografia aérea da praça da estrela

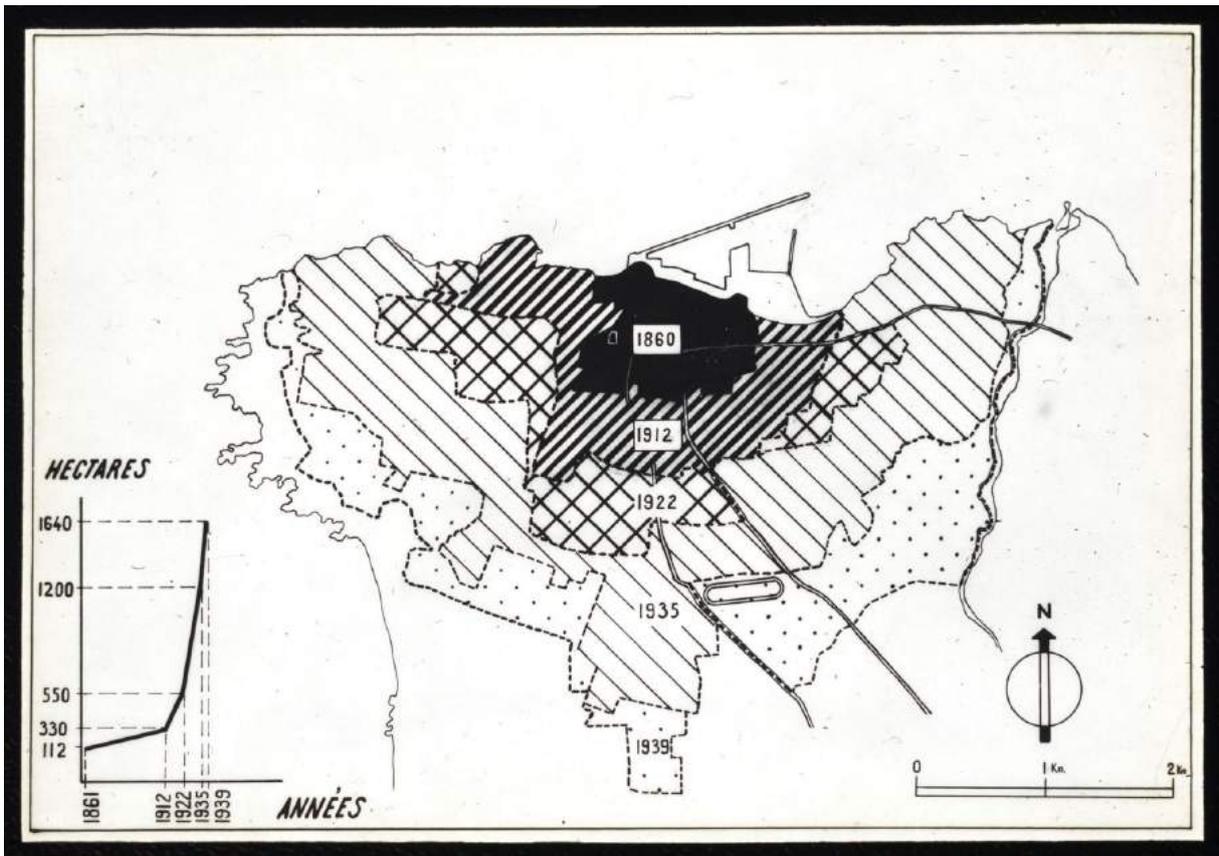


Figura 9 - Mapa do desenvolvimento espacial de Beirute, Ruppert, 1999

Após a Independência

Em 1943, após 23 anos de mandato, os franceses reconhecem o Líbano como um território independente, assinalando como data oficial 22 de novembro. Nesta época, que se prolonga até ao presente, foram tomadas decisões que afetam a malha urbana como a conhecemos hoje.

Em 1961, sob a presidência de Fuad Chehab, são envolvidos o IRFED² e o arquiteto Michel Écochard³ para serem planeadores regional e urbanístico, respetivamente. Lebret era o fundador do IRFED e conhecia o Líbano pois fez parte da marinha francesa quando este era parte do seu território, no entanto não conhecia a história recente do Líbano, ao contrário de Michel Écochard que tinha uma relação muito próxima com o país, tendo-o visitado regularmente nos anteriores vinte anos (Verdeil 2002, p. 224). Numa carta ao conselheiro técnico e económico do presidente Chehab, Écochard admite que "Há vinte anos que pens[a] no problema de Beirute e acredit[a] que, num certo número de pontos, o tempo não [...] tem provado que [está] errado, e fic[a] feliz se a paciência que [teria] posto ao serviço desta cidade [pudesse], graças à vossa ajuda, dar alguns resultados" (Écochard, 1963, citado por Verdeil, 2010, p. 224) assim, o arquiteto demonstra que desde a conceção do seu primeiro plano urbano para Beirute, em 1943, que acabou por não ser implementado, continuou a pensar acerca da cidade e das suas necessidades, levando-o à conceção do plano em 1964. Já em 1943, Écochard entende o problema do congestionamento sentido ao aceder o centro da cidade, fazendo um desenho das vias arteriais (figura 10), em que as definidas a preto são as vias que se congestionam com facilidade. É possível entender que este problema se manteve ou agravou, pois foi um dos pontos referenciados pelo IRFED num

relatório feito acerca do estado da cidade de Beirute, em 1960 "O mal é tal que agora as retificações são quase impossíveis. Pessoas de todo o país lotam o centro da cidade para fazer compras ou utilizar serviços públicos" (IRFED, 1960, p. 269).

A intervenção em 1964 foi vista como uma necessidade de colocar ordem na expansão da cidade e não como uma oportunidade de criar justiça social, segundo o IRFED (Verdeil, 2002, p. 250). Num dos estudos para o plano diretor de Beirute (figura 11), podemos ver que há a forte presença de vias rodoviárias que fazem a ligação da cidade com o seu exterior, Sayda, Tripoli e Damascos, e uma estrada circundante que serve o centro da cidade, tentando assim descongestionar o seu centro (Verdeil, 2002, p. 258). Este modelo desenhou uma cidade entregue ao automóvel, sem qualquer reflexão sobre modos de transporte alternativos (Verdeil, 2002, p. 259). O plano acabou por não ser aplicado na totalidade. No entanto, é possível visualizar, através do mapa figura-fundo invertido, uma dominância da cor branca que indica as vias para os automóveis, que consomem a cidade, replicando os movimentos propostos para a circulação no plano de 1964 (figuras 12, 13 e 14).



Figura 10 - Mapa das vias congestionadas em direção ao centro da cidade, Écochard, 1963

2. O IRFED (Institut pour Recherche en Vue du D'veloppement) foi criado em 1958 pelo padre dominicano Louis-Joseph Lebret, ex-membro da marinha francesa. Tornou-se sociólogo e posteriormente sentiu necessidade de ingressar na área do planeamento regional. Trabalhou no Brasil e Colômbia como planeador regional tendo o seu trabalho sido reconhecido pelas Nações Unidas, levando-o a trabalhar também no Senegal, Vietname, Ruanda e Líbano.

3. Arquiteto e urbanista que começou a sua carreira como assistente nos planos de Damasco e Alepo. Passou pela Síria como chefe dos serviços de planeamento tendo posteriormente sido chamado para fazer o mesmo no Líbano, em 1941 a 1942, no entanto o plano nunca foi aplicado. Após esta tentativa em Beirute é chamado para Marrocos e é ali que

começa a desenvolver uma ideia de funcionalismo para um país sub-desenvolvido. O seu discurso opunha-se a práticas especulativas e as implicações políticas que transmitia fizeram com que fosse despedido. Passado algum tempo a exercer por conta própria, em 1954, começou a receber algumas propostas para edifícios no Líbano, retomando a sua ligação ao país. Maioritariamente, eram edifícios de teor religioso, no entanto, também teve a oportunidade de fazer o plano mestre para Sayda em 1956. Posteriormente também foi responsável por desenhar os planos mestre de Jounieh e Byblos. Com a confiança do presidente Chahab, Écochard fica encarregue de várias missões de estudo, acabando por abrir uma agência em Beirute em 1961.

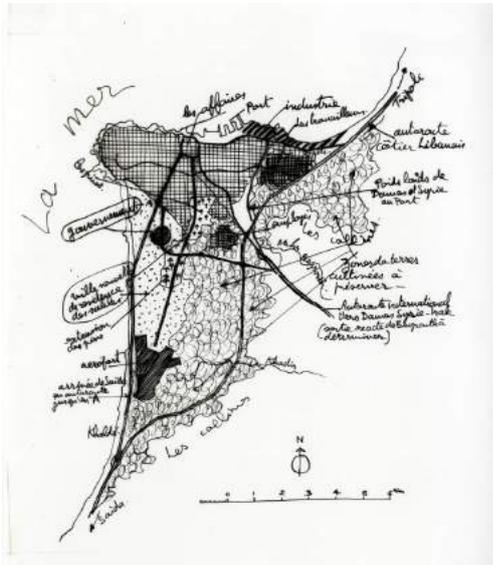


Figura 11 - Esquício do plano urbano de 1963, Écochard, 1963

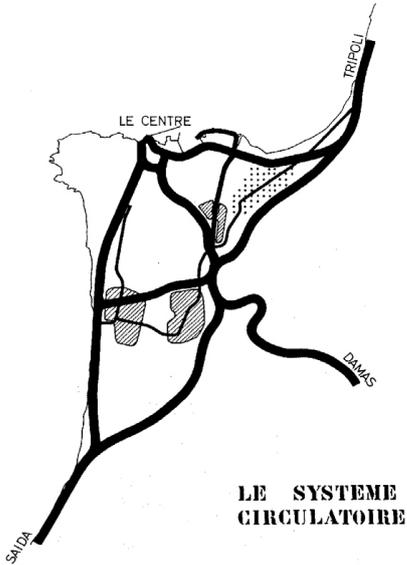


Figura 12 - Sistema de circulação para o plano urbano de 1963, Écochard

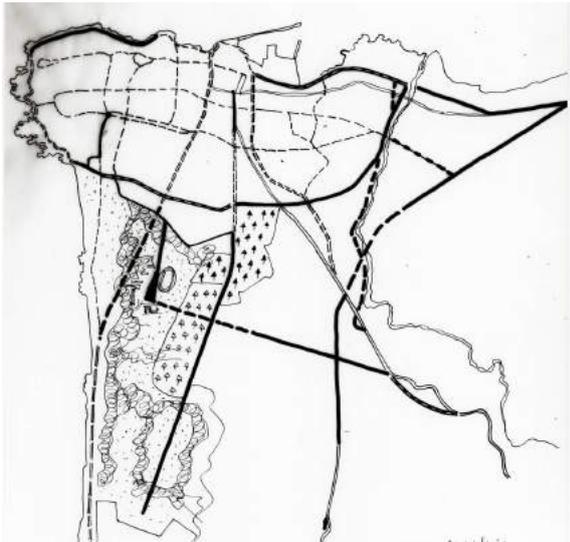


Figura 13 - Vias existentes e propostas, Écochard, 1963

Legenda

- Vias realizadas
- - - Vias propostas
- · · Vias a aguardar realização
- ⊞ Vias aprovadas
- ⊞ Vias existentes



Figura 14 - Esquema figura-fundo com as vias a branco, Carlota Garcez, 2021

Meios de Comunicação e Transportes

O facto de não haver um planeamento de uma rede de transportes para o futuro, para além do carro, levou com que duas infraestruturas importantes e com capacidade de combater o congestionamento, se perdessem. A linha do eléctrico e do comboio, tinham em 1936 uma forte presença na cidade (figura 18). O eléctrico fazia a distribuição urbana e seguia até à periferia enquanto que, o comboio assegurava as ligações regionais, desde Damasco, e chegava até ao interior do porto, passando pela estação de Mar Mikhael (figura 17). Estas infraestruturas poderiam ser preservadas e utilizadas, em par com as vias automóveis, para resolver os problemas com que se deparavam em 1963, no entanto, em 1970 já não é visível a linha do eléctrico nos mapas militares (figura 1970) e com o romper da guerra-civil em 1975 o comboio deixou de estar ativo e as estações foram ocupadas por militantes ou deixadas ao abandono.

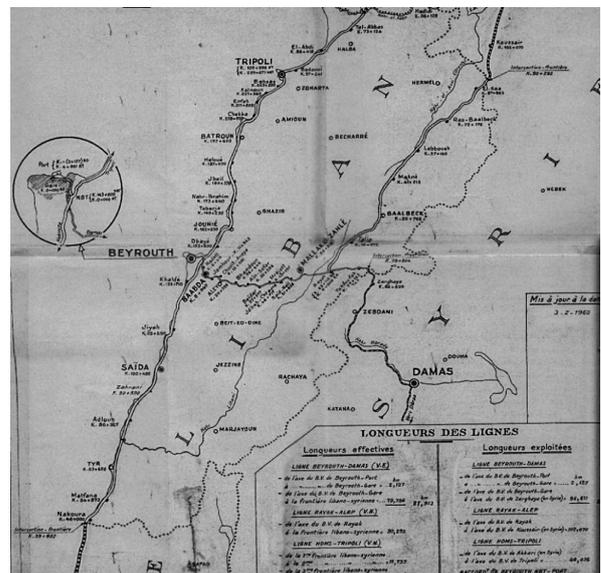


Figura 16 - Mapa dos caminhos de ferro do Líbano, 1960



Figura 15 - Praça dos Mártires, autor desconhecido, 1942



Figura 17 - Estação de comboios de Mar Mikhael, 2021



Figura 18 - Linhas de elétrico e comboio evidenciadas sobre mapa realizado pelo Bureau Topographique des Troupes Françaises du Levant, 1963

Legenda: vermelho - elétrico; preto - comboio



Figura 19 - Linha de comboio evidenciada sobre mapa de Beirute, 1970

O autocarro assumia-se outro método de transporte público que também se perdeu com o romper da guerra-civil, sendo que o terminal da via rápida Charles Helou também foi ocupado por militantes, encontrando-se, até aos dias de hoje, abandonado (figura 20). Para combater esta falta de transporte público existem "mini-buses" de carácter informal (figura 21) que percorrem a cidade em rotas que seguem as necessidades imediatas de quem transportam, criando uma certa incerteza em termos de pontualidade. Esta rede de transportes, apesar de ser informal, contém três locais fundamentais que são considerados o início da rota: a rua Hamra e as rotundas de Dora e Cola. Estes três pontos são procurados por muitos dos trabalhadores que vêm de fora da cidade para procurar oportunidades de emprego, sendo onde há um maior fluxo de empregadores (Niasari, 2011).



Figura 20 - Garagem Charles Helou abandonada, 2021



Figura 21 - "Mini-bus" a percorrer as ruas de Beirute, Beatriz Portugal, 2021



Figura 22 - Fotografia aérea do território de Beirute com as vias de distribuição e nós rodoviários evidenciados, Beatriz Portugal, 2022.

Legenda:

1- Rua Hamra

2- Rotunda de Cola

3- Rotunda de Dora

Contexto geográfico

Morfologia

De noroeste a sudeste o Líbano possui: uma costa marítima, onde se encontram os principais aglomerados urbanos (figura 24); o monte do Líbano constituído por pedra calcária (figura 25), que fornece material para a indústria da construção civil e protege a costa libanesa dos ventos a este; um vale, onde se encontra a população rural que serve os aglomerados urbanos do litoral com produtos agrícolas e pecuária; e, por fim, uma outra montanha, cujo cume é a linha que divide o Líbano da Síria. Esta geografia permite que, a uma curta distância possa haver acesso à neve, que cai sobre o monte do Líbano (figura 26), ou então aproveitar o sol quente numa das praias ao longo da vasta costa.

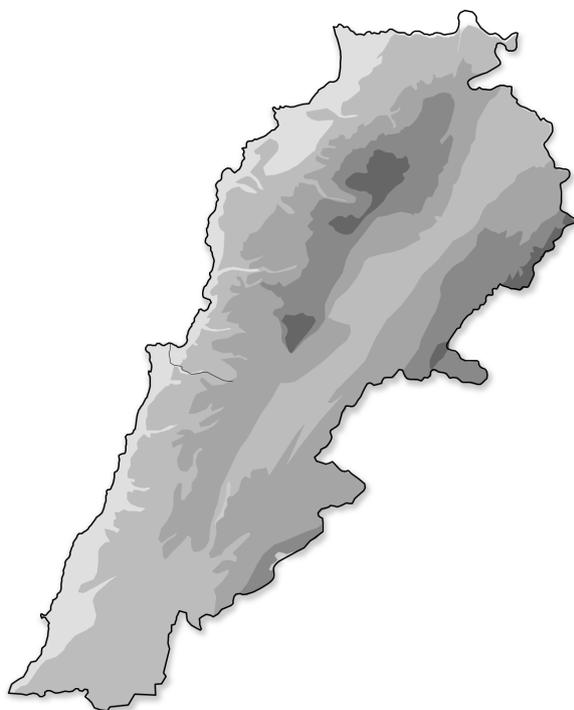


Figura 23 - Esquema altimétrico do Líbano
 Legenda:
 ■ <500m ■ 500<1000m ■ 1000<1500m ■ 1500<2000m ■ >2500m
 — Rio Nahr



Figura 24 - Costa libanesa em Jounieh, com o monte do libano ao fundo, 2021



Figura 25 - Monte do Líbano, na autoestrada em direção a Damascos, 2021



Figura 26 - Vista do porto de Beirute com montanhas com neve ao fundo, Écochard, 1960

Rio Nahr

É no monte do Líbano que nasce o rio Nahr, e desagua em Beirute, a este da cidade. Este rio era visto como um elemento conector do urbano e do rural, que até meados dos anos 60 vivia em harmonia com a cidade e era utilizado pelos seus habitantes. Mas com o desenvolvimento da cidade consegue-se entender que o rio foi sendo desnaturalizado, mudando a sua forma e caudal, características que afetam a sua eficiência como rio, dificultando o transporte de água.

A construção da barragem pelas autoridades francesas em 1934, junto ao antigo aqueduto romano (figura 27) (Frem 2009, p. 31), que se situava em Dechounye, alterou o caudal do rio, passando a ser estreito e com uma redução significativa no seu fluxo de água. Mais tarde, o rio foi betonado devido às cheias que foram acontecendo ao longo dos anos, tornando-o no que é hoje, uma barreira na cidade e não uma linha que une ambas as margens, como outrora fora, funcionando quase como um esgoto a céu aberto (figura 28).

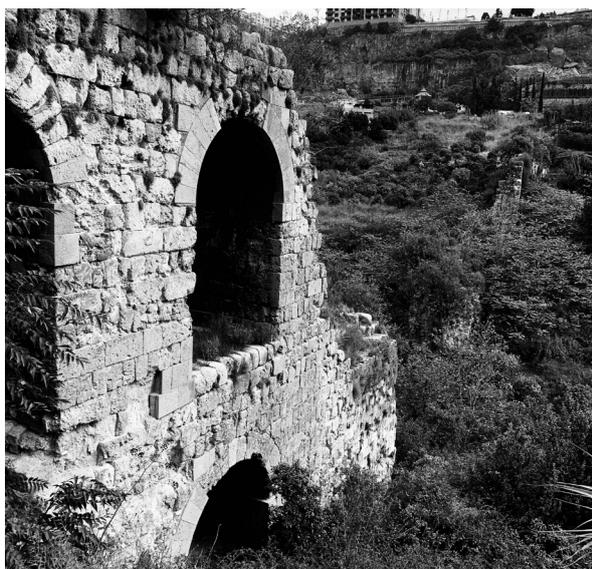


Figura 27 - Aqueduto romano na periferia da cidade de Beirute, 2021

“Lembro-me que a natureza estava à volta do rio, todo o tipo de plantas, árvores, frutos, flores. Era linda, bananeiras e limoeiros, e tomates. Como toda a gente, brincávamos no rio a tomar banho lá, as nossas mães costumavam limpar a roupa. Até costumávamos beber a água do rio e irrigar as terras. As coisas tinham realmente piorado antes da Guerra Civil, mas pelo menos hoje em dia era melhor do que uma situação morta.”

(Dagher, 2021)⁴



Figura 28 - Rio Nahr a atravessar a cidade com o porto ao fundo, 2021

4. Entrevista realizada a 14 de novembro de 2021

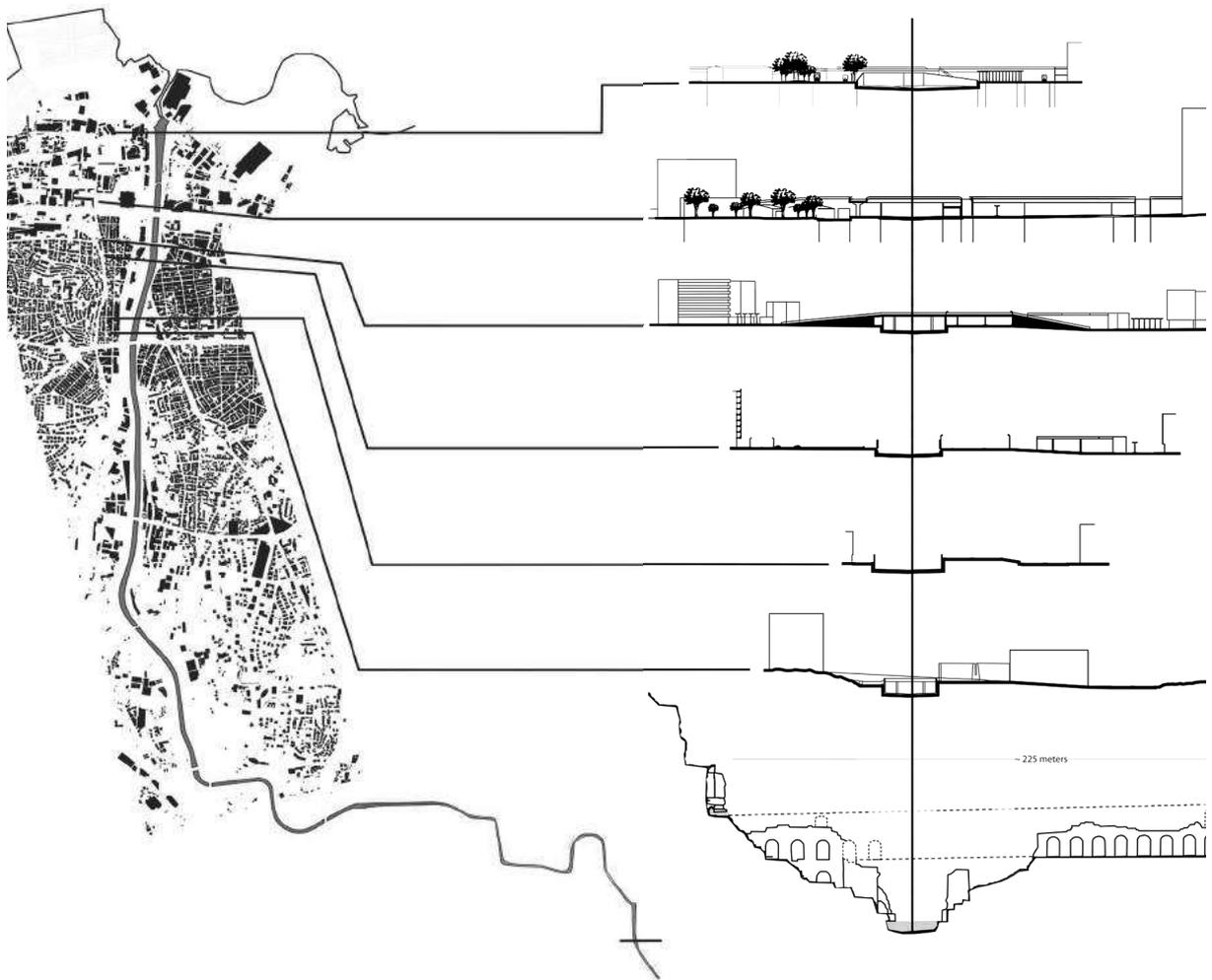


Figura 29 - Planta do rio Nahr e secções da sua relação com a envolvente, desde o aqueduto romano até à foz Frem, 2009

Espaços verdes

Através da fotografia aérea (figura 33), é possível entender que, no meio da densidade urbana, a presença de espaços verdes é bastante escassa. Apenas existindo menos de 0,5 m² de espaço verde acessível por habitante (Frem 2009, p. 102). Em 1996, Beirute, comparativamente com outras cidades, já mostrava uma escassa oferta de espaços verdes por habitante —1/3 de Paris, e muito longe da média de cidades como Roma, Nova Iorque e Londres, com 9m² por habitante (Beyhum, 1996, p.13).

São poucos espaços que contribuem para vivência sustentável na cidade e nem todos são acessíveis à população. Temos três grandes espaços que são considerados como os principais na cidade de Beirute -o Horsh Beirut (figura 30), uma floresta composta por pinheiros, que tem vindo a ser preservada e o seu acesso é restrito, é alvo de várias intervenções de requalificação, mas apenas 10% dos seus 30 hectares estão disponíveis para acesso permanente da população (Bouvard e Lessirard 2013, p. 58); o jardim da Universidade Americana de Beirute (AUB) (figura 31), cujo acesso é reservado aos seus estudantes e professores e, mais recentemente, vários espaços cultivados através da iniciativa Riverless Beirut (figura 32), que tenciona recuperar a fauna e flora libanesa com a plantação de espécies nativas, tentando também recuperar o rio de Beirute com a escolha dos sítios de plantação na margem do mesmo.



Figura 30 - Horsh Beirute, George Mitri, 2018

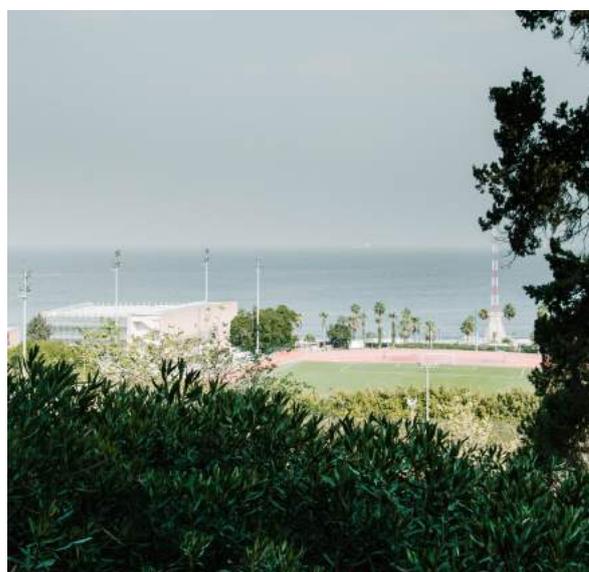


Figura 31 - Universidade Americana de Beirute, 2021



Figura 32 - Um dos espaços da iniciativa Riverless Beirute, 2021

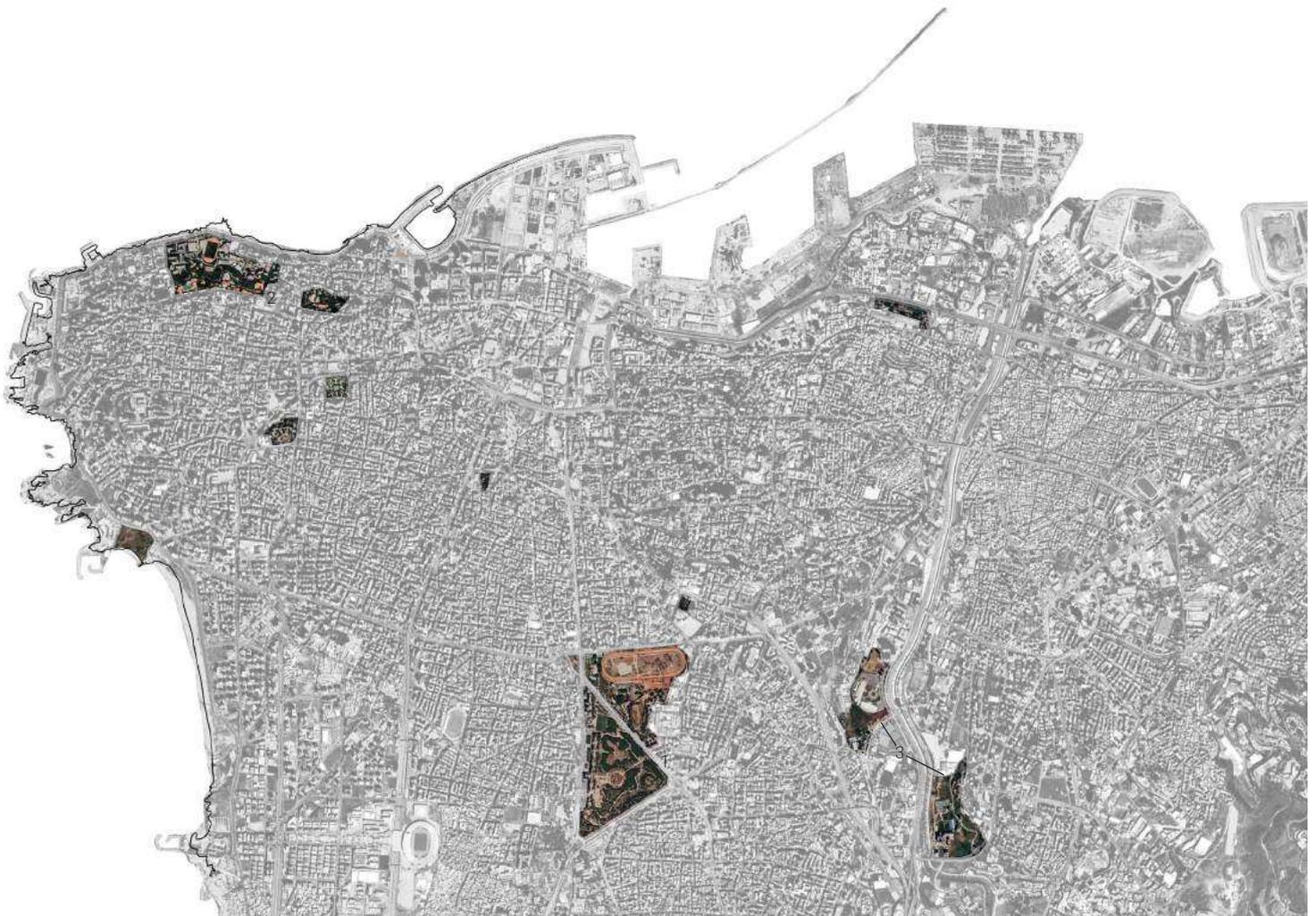


Figura 33 - Fotografia aérea do território de Beirute com os espaços verdes evidenciados, 2022

Legenda:

1- Horsh Beirute

2- Universidade Americana de Beirute

3- Campos da iniciativa Riverless Beirute





< Figura 34 - Porto de Beirute com destroços da explosão e os silos danificados, 2021

> Figura 36 - Edifício em frente ao porto com a fachada danificada pela explosão, 2021

Eventos

A cidade de Beirute foi profundamente afetada pela explosão do porto que ocorreu a 4 de agosto de 2020. EA explosão foi causada pelo conteúdo de um dos armazéns, que continha barris de óleo, querosene e ácido clorídrico e 15 toneladas de fogo de artifício, o necessário para fabricar uma bomba, acrescentando ainda que milhares de toneladas de nitrato de amónio estavam, neste armazém, guardados em sacos que já deixavam derramar algumas porções dado ao elevado tempo em que ali se encontravam (Hubbard et al. 2020). Este evento levou a que grande parte da cidade situada a este e sul fosse destruída, enquanto a zona situada a oeste, apesar de também ter sido danificada, foi protegida pela estrutura dos silos que absorveram grande parte do impacto da explosão (figura 35). Esta explosão foi considerada a maior explosão não nuclear da história

tendo a sua força sido equivalente a um terramoto de 3,3 de magnitude na escala de Richter e foi ouvida a mais de 240 km de distância (U.S. Geological Survey 2020). Imediatamente ONGs locais e internacionais atuaram com o intuito de atenuar os danos o máximo possível, tendo havido várias ações de voluntariado e angariação de fundos. No entanto, passados dois anos, ainda é possível verificar, percorrendo a cidade, que ainda há muito por recuperar (figura 36).

A imagem que temos hoje de Beirute não provém apenas desta explosão, mas de vários eventos que têm vindo a transformar o país, deixando de ser a "Paris do Médio Oriente" e passando a ser a capital de um país com graves problemas estruturais e sociais que não tem conseguido superar.

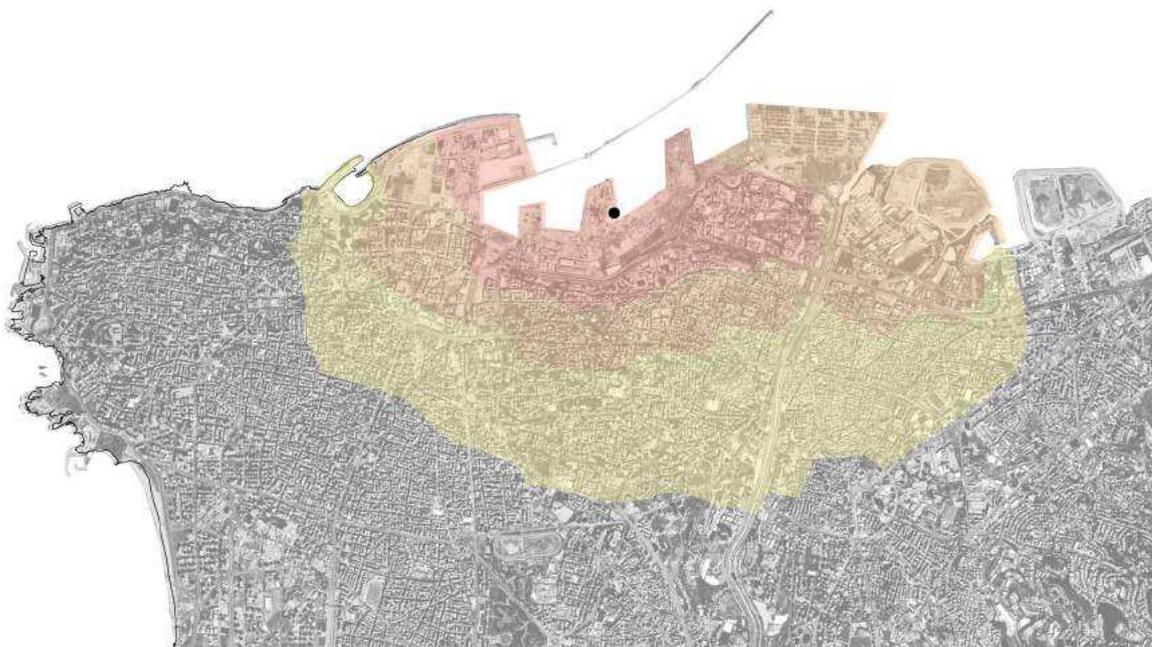


Figura 35 - Fotografia aérea do território de Beirute com as áreas afetadas pela explosão, com base nas informações do Beirut Urban Lab, 2020



> Figura 39 - Homem no recinto do mercado do peixe junto à foz do rio, com o porto no fundo, 2021

Em 1975, teve início a guerra-civil no Líbano, que durou 15 anos e afetou a cidade de tal forma que ainda hoje é possível reconhecer as marcas da guerra (figura 37). O nacionalismo, o conflito Israel-Palestina, a hegemonia síria, as filiações sectárias e as representações políticas foram fatores que levaram à separação dos grupos sociais libaneses e à sua participação na guerra (Haugbolle 2010). Este conflito foi uma extensão da guerra fria havendo apoio à esquerda palestina, por parte da Rússia, e apoio dos Estados Unidos à direita cristã. Destruição, mortes, crise econômica e êxodo foram os resultados destes 15 anos de conflito (Harfouch 2021, p. 26).

Em 2006 Hezbollah entra em conflito com Israel, ao capturar dois dos seus soldados de uma patrulha na fronteira entre os dois países. O plano era trocar os soldados capturados por prisioneiros libaneses que se encontravam sob custódia das forças israelitas. Esta guerra resultou em diversos ataques israelitas ao país, incluindo à capital, terminando com um mandato de cessar-fogo redigido pelas Nações Unidas (Kraszkiewicz, 2011, p. 9-10). Em 2015 é formado um rio de lixo (figura 38), consequência do fecho do aterro junto ao aeroporto

de Beirute, resultando na acumulação de resíduos domésticos nos subúrbios de Jdeideh.

Todos estes eventos e uma má gerência por parte dos bancos, emprestando mais dinheiro do que o que possuíam, afetaram a economia do país, levando ao colapso financeiro em 2019 (Blair 2022). O PIB do país passou de 55 mil milhões de dólares americanos em 2018, para 20.5 mil milhões de dólares americanos em 2021 (The World Bank, 2021), tendo ocorrido uma desvalorização da moeda de cerca de 90% entre 2019 e 2022 (Perry 2022). Em 2020 a pandemia mundial de covid-19 ataca o país, já num estado decadente, e a 4 de Agosto de 2020 acontece então a explosão no porto. Reconhecendo a história do Líbano e a sua constante relação com o porto, é importante entender que o Líbano, antes da explosão, dependia das suas importações em cerca de 60 a 70%, sendo que após a explosão passou a depender 80%, o que levou a uma necessidade urgente de arranjar uma solução.

Estando a passar pela pior crise econômica registada em muitos anos (The World Bank, 2021), irão ser injetados 3 mil milhões de dólares americanos, por parte do FMI, ao longo de 4 anos (International Monetary Fund, 2022).



Figura 37 - Zona comercial destruída pela guerra, McCullin, 1976



Figura 38 - Sacos do lixo empilhados que formam um rio junto a Jdeideh, subúrbios a norte de Beirute, Shaaban, 2016



Fluxo migratório

Registando altos fluxos migratórios desde cedo, o Líbano conta com uma diáspora per capita de 8.6 milhões de imigrantes diretos e 14 milhões descendentes de imigrantes (Ministry of foreign affairs, 2021). Eventos como a guerra-civil e a guerra com Israel foram também impulsionadores deste êxodo, tendo sido nestas alturas que se registou uma maior emigração. O país que contém o maior número de libaneses é o Brasil, perfazendo quase 6 milhões (MOFA, 2021).

Não obstante do fluxo de população que deixou o país ser bastante elevado, Beirute sempre recebeu muitos habitantes de outras nacionalidades e migrações de dentro do país. Desde ainda do período Otomano, entre 1840 e 1860, verificou-se a migração de comunidades cristãs que vinham do monte do Líbano e de Damasco para a cidade de Beirute. Entre 1918 e 1921 o conflito entre Armênios e Otomanos originou um fluxo de refugiados armênios que se instalaram na região da Quarentena, junto ao porto de Beirute, tendo posteriormente passado para Bourj Hammoud, atual bairro armênio. Após o tratado de Lausanne, em 1923, os territórios regidos pelo mandato francês receberam 800 000 refugiados, tendo 200 000 sido alojados no bairro da Quarentena e posteriormente espalhados pela cidade. Passados 25 anos, em 1948, começa a guerra Arabia-Israel, tendo Beirute aberto um campo de refugiados junto ao aeroporto para receber palestinos deslocados e, mais tarde, com a guerra-civil na Jordânia e a derrota da OLP, o Líbano volta a receber uma onda de refugiados palestinos (Kassir, 2010). Mesmo após a guerra começar, algumas comunidades islâmicas sentiam-se mais seguras na capital do país, sendo que, entre 1978 e 1988 vão para a cidade e começam a estabelecer-se. Por fim, em 2011, com o conflito no país vizinho, na Síria, muitos dos refugiados sírios veem em Beirute uma oportunidade de abrigo, ficando no campo de refugiados já existente, coabitando com os refugiados palestinos. O resultado dos fluxos migratórios de refugiados a entrar no país, tornaram o Líbano no país do mundo com maior número de refugiados per capita e por metro quadrado (UNHCR, 2021).

Todas estas comunidades vêm para Beirute à procura de uma vida melhor, no entanto, no meio dos eventos sucedidos no país e, com maior presença, na capital, esta procura acaba por ser severamente afetada, criando assim uma onda de revolta, não só por parte das comunidades imigrantes mas mais fortemente pelos habitantes nativos que não têm capacidade de sair do país. As consequências são várias e afetam o dia-a-dia de todos os habitantes, como por exemplo a falta de eletricidade, em que apenas são garantidas duas a três horas diárias de eletricidade pública, sendo que para a população ter acesso a mais tem de recorrer a opções privadas, que custam entre 800 000 a 1.6 milhões de libras libanesas, mensalmente (Spena 2021). Este valor é alto comparativamente ao ordenado médio, que atualmente se encontra nos 1.5 milhões de libras libanesas (Spena 2021), passando a eletricidade a ser um luxo no Líbano. O custo dos alimentos subiu para quase dez vezes mais, fazendo com que 77% das famílias não consiga comprar comida para os filhos e, segundo um relatório realizado pela UNICEF, uma em cada três crianças vai para a cama sem um jantar decente (UNICEF 2021, p. 3).

O impacto dos eventos não se sentiu apenas nos habitantes de Beirute, mas também no investimento estrangeiro no país, até então a "A Suíça do Este" (Kassir, 2010, p.347) havia conduzido a um aumento exponencial de capital a circular, tanto nos bancos, como em ações de empresas privadas, pois o país prometia ser uma boa fonte de investimento. Contudo a desconfiança foi crescendo e Beirute deixou de ser um local seguro onde investir ou guardar o dinheiro, levando a que, muitos dos investidores e expatriados, retirassem o seu dinheiro do país. O conflito com a Síria, em 2013, também foi uma grande causa para a recessão do número de investidores pois nessa altura era a nacionalidade que mais investidores tinha em Beirute (Moujaes, 2021).

O facto de Beirute ter sido, desde cedo, uma casa de várias culturas, vários costumes e tendo conseguido adaptar-se ao longo da sua história, sempre de braços abertos, faz com que o mundo veja nele uma imagem de casa, de abrigo, tornando-o numa cidade de refúgio.

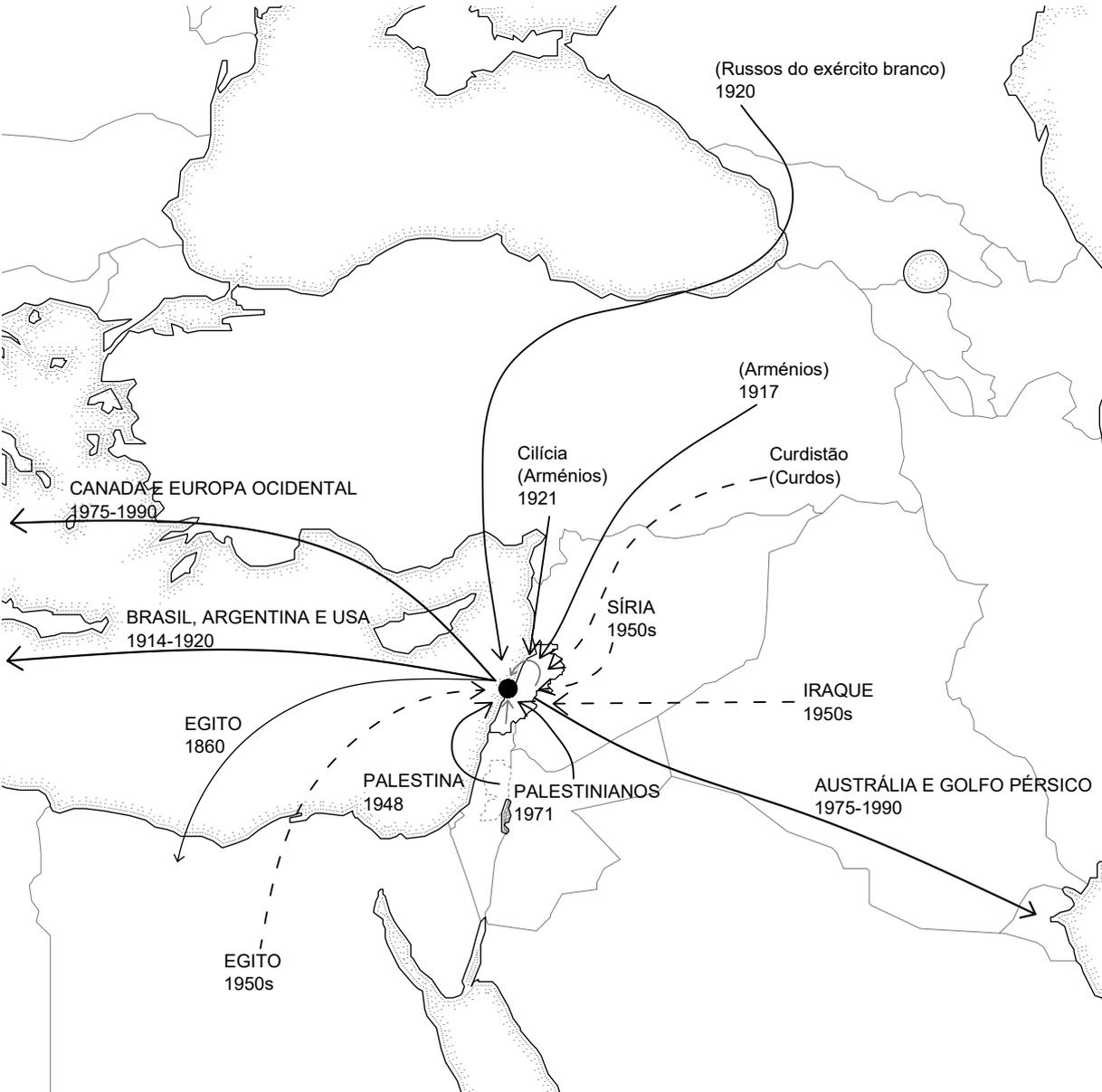


Figura 40 - Mapa do fluxo migratório, adaptado do original de Kassir, 2010.

Atlas

A instabilidade que se vive, e viveu, durante muitos anos, na cidade de Beirute, é perceptível em diversos campos, como os sociais, económicos, políticos e até mesmo urbanos. Ao catalogar várias problemáticas ou nuances, encontradas e vividas no país, pretende-se compilar o estado atual da cidade de Beirute e entender quais são os tópicos passíveis de transformação, ou capazes de servir de premissa para a escrita de uma narrativa que ambiciona contribuir para o crescimento da cidade.

Em trabalho de grupo, foi redigida uma lista com os diferentes temas observados e, aparentemente, suscetíveis, resultando na caracterização do estado atual do país através de imagens.

Figura 41 - Militar a percorrer destroços da explosão do porto, AP Photo, 2020



Figura 42 - Baía de Batroun, Lázaro Raposo, 2021



Figura 43 - Doação da World Food Program (WFP) a ser descarregada no porto de Beirute, Mohamed Azakir, 2020



BEIRUTE, "PARIS" DO MÉDIO ORIENTE

Obsolescência do setor económico, Carolina Viegas

Figura 44 - Vista aérea sobre Beirute durante uma falha de energia, com a sede da companhia elétrica do Líbano em primeiro plano, AFP Photo, 2021



Figura 45 - "Agir pela justiça" frase gravada no limite entre o porto e a autoestrada Charles Helou, com os silos ao fundo, Anastasiya Felenchak , 2021



Figura 46 - Cruzeiro "Rainha do Oriente" caído pelo impacto da explosão do porto, Bizri, 2020



Figura 47 - Praça dos Mártires, Cattaruzza, 1992



Figura 48 - Locomotiva apropriada pela natureza devido ao seu abandono na estação de Rayak, Anastasiya Felenchak, 2021



Figura 49 - Cadeira de plástico à porta de uma igreja, Inês Maciel, 2021



Figura 50 - Contraste entre edifício de escritórios em uso com edifício abandonado, Diogo Maia, 2021



Figura 51 - Acesso à praça da Estrela bloqueado por uma barreira militar, Diogo Maia, 2021





02

Enlightening Beirut

Com o objetivo de requalificar o porto e, conseqüentemente, a vida e economia da cidade, a Inspireli Awards organizou um concurso internacional para estudantes que propõe que os mesmos pensem como pode o setor económico e comercial, nestas áreas de custo elevado, beneficiar, considerando o impacto ambiental do projeto do porto, assim como o período de construção do mesmo. Pretende-se que este novo porto seja uma oportunidade inovadora que envolva os cidadãos locais, turistas e investidores futuros.

O grupo Inspireli apresenta uma proposta com os programas específicos pedidos, no entanto, após uma leitura crítica sobre o mesmo, aspetos como a morfologia da área de intervenção, o seu limite e o próprio programa, foram alvo de alterações. Tanto o afastamento do porto perante a cidade assim como a falta de espaço verde foram aspetos gerais tomados em consideração, levando ao desenho de espaço público, oferecendo esta área, atualmente privada, à cidade.

“Beyrouth est en Orient le dernier sanctuaire, où l’homme peut toujours s’habiller de lumière.”⁵

(Tuéni 1986, p. 278)



Figura 53 - Cartaz do concurso organizado pelo grupo Inspireli

5. “Beirute é o último santuário no Oriente, onde o homem ainda se pode vestir à luz.”

O transporte, a eletricidade e os resíduos como origem do elétrico

Tendo como ponto de partida a falta de transporte organizado, bem como a crise energética que o país está a passar e a falta de tratamento do lixo, é proposta uma linha de elétrico que recupera parcialmente a estrutura antiga dos anos 60. O conceito é solucionar as problemáticas levantadas na análise do território de Beirute, com a reintrodução do elétrico como meio de transporte organizado e utilizar a sua presença na cidade para a distribuição de eletricidade, chegando assim à terceira problemática que se resume à falta de tratamento de lixo em Beirute, havendo a intenção de o transformar num bem essencial à população: eletricidade.

Apesar de esta rede ser percecionada como um elemento linear, o objetivo é que se fundamente num elemento circular fechado, havendo assim a contenção da energia que circula constantemente pelos seus elementos e que se vai distribuindo pelos seus utilizadores, para tal, não é assumido apenas o seu “ponto de partida” como única fonte energética, mas também há a possibilidade de haver ligações a fontes de energia renováveis ao longo da cidade, como por exemplo painéis fotovoltaicos em coberturas de edifícios, atenuando a problemática de armazenamento energético.

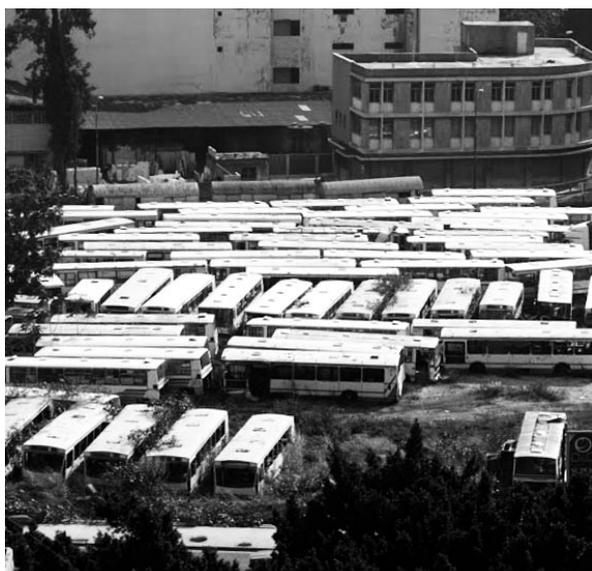


Figura 54 - Autocarros abandonados junto ao rio Nahr, Ann, 2009



Figura 55 - Gerador no interior de uma carrinha estacionada à porta de um restaurante, a servir de fonte energética, 2021

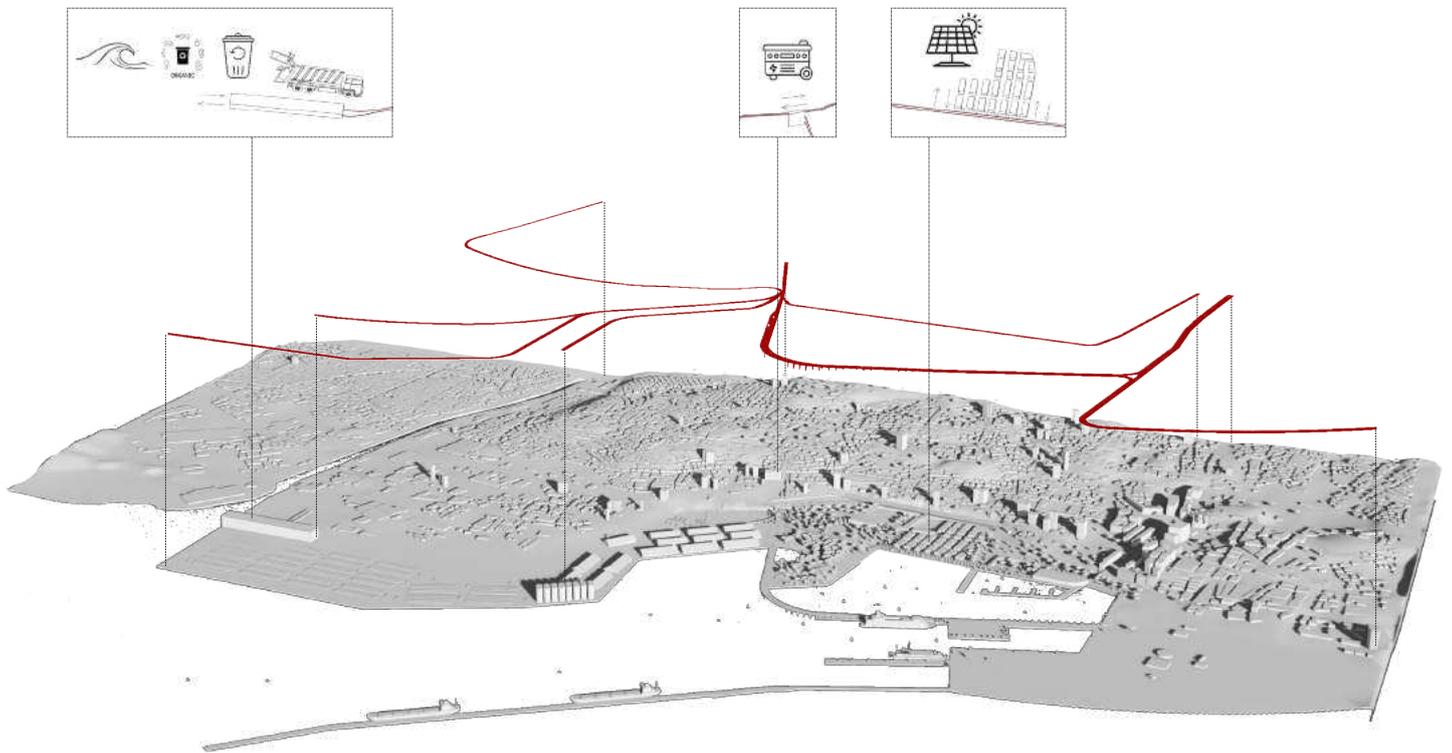


Figura 56 - Axonometria da rede elétrica e suas fontes



Figura 57 - Distribuição elétrica presente em Bourj Hammoud, Beatriz Portugal, 2021



Figura 58 - Monte de lixo junto a autoestrada, Bilal Hussein, 2015

Plano-mestre

Pensando na população de Beirute e nas suas necessidades enquanto habitantes de uma cidade costeira, foram feitas algumas alterações morfológicas ao porto, de modo que este passasse a oferecer uma vivência de frente de mar e potenciase um desenvolvimento sustentável da foz do rio de Beirute.

Vendo este momento de reconstrução do porto como uma oportunidade de beneficiar Beirute, as intenções do projeto questionam as áreas limite do porto, expandindo para a cidade a sua intervenção. Com isto e referindo as alterações morfológicas feitas no porto, a promenade existente no aterro da Normandia, quando este é limitado pela água, é prolongado pelo pontão, ganhando também mais área de mar pertencente ao porto (figura 60).

Sendo a frente de mar uma área privilegiada, mas

atualmente de difícil acesso, são criados dois núcleos distintos, sendo um público e outro privado. A intenção é manter a prática económica de um porto industrial ao mesmo tempo que é oferecido à cidade uma frente de mar de fácil acesso. Esta divisão é feita quando a linha do elétrico e a linha do comboio se encontram, que acontece no centro do porto junto ao edifício da companhia de eletricidade (EDL). Esta charneira define, não só a divisão entre espaço público e privado em terra, como também no mar, sendo que é neste momento que a linha do elétrico avança para o mar criando uma barreira clara que tenciona hierarquizar as embarcações, deixando passar apenas pequenas embarcações, de pesca ou de foro turístico, deixando de fora as grandes embarcações, como navios cargueiros ou cruzeiros.

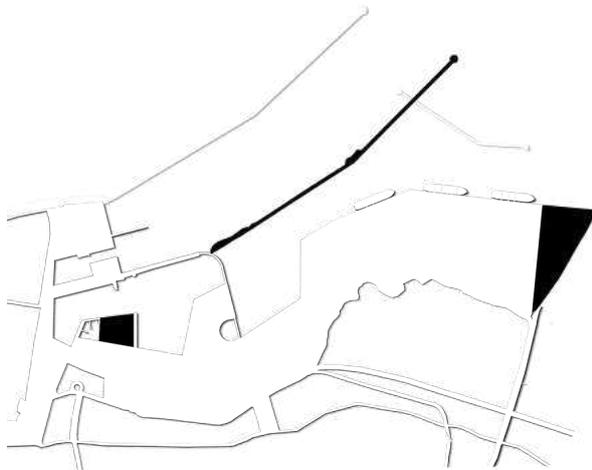


Figura 59 - Mapa da área por subtrair ao porto

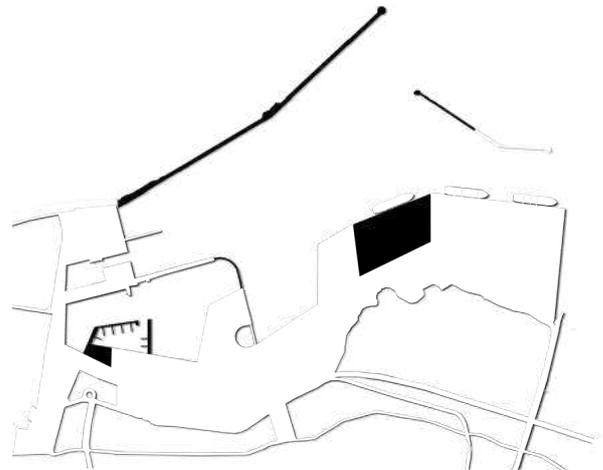


Figura 60 - Mapa de área por adicionar ao porto

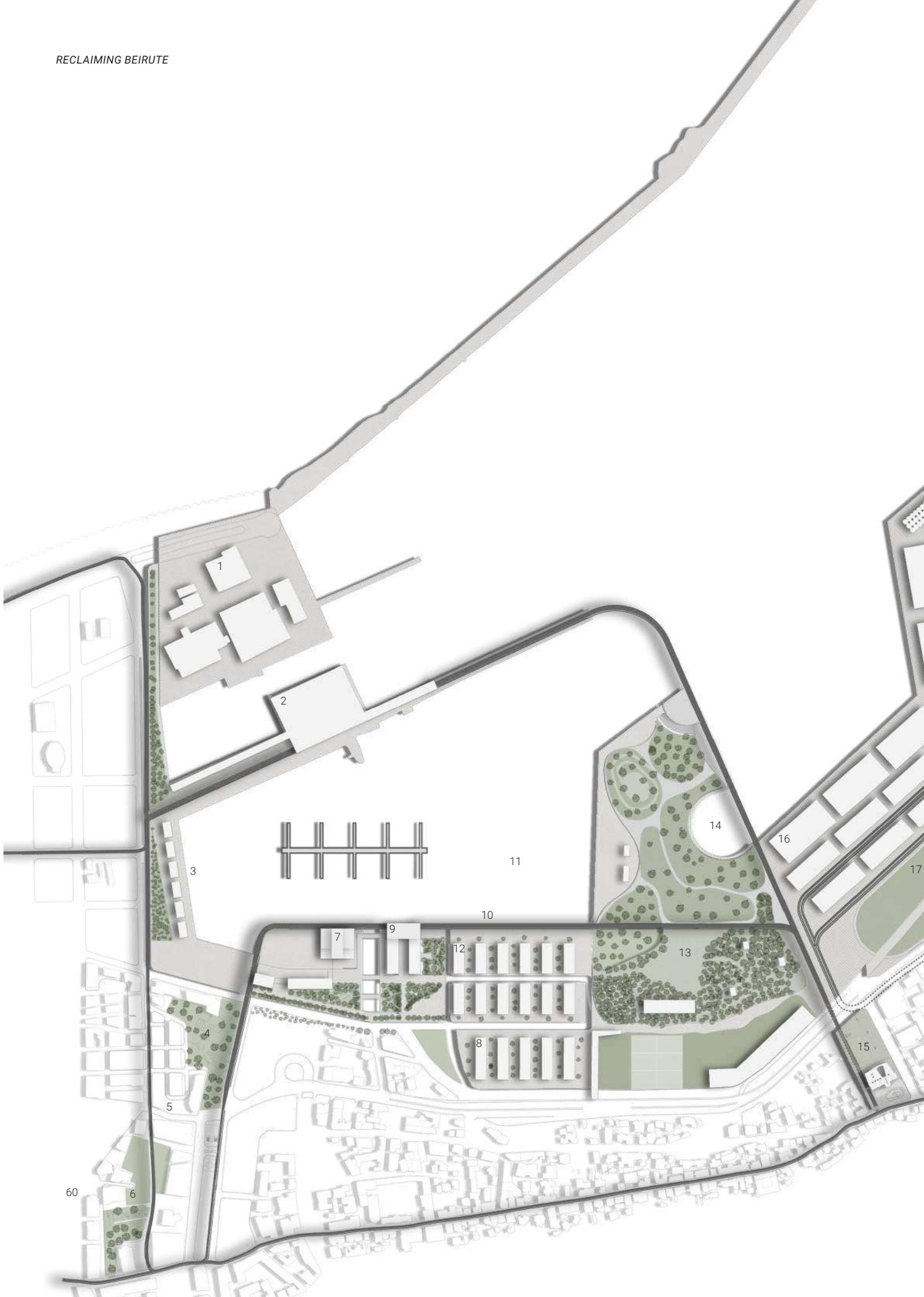


Figura 61 - Planta do porto

- 1:1000
Legenda:
- Base naval 1
 - Terminal de passageiros 2
 - Docas 3
 - Ruínas da praça dos Mártires 4
 - Memorial de Samir Kassir 5
 - Jardim do perdão 6
 - Porto de pescadores 7
 - Mercado da Free Zone 8
 - Mercado do peixe 9
 - Praia de betão 10
 - Área de lazer aquático 11
 - Habitação 12
 - Parque urbano 13
 - Memorial 14
 - Edifício de administração 15
 - Armazéns 16
 - Parque de carros importados 17
 - Novos silos 18
 - Zona de contentores vazios 19
 - Terminal de contentores 20
 - Fábrica de produção de eletricidade 21
 - Parque de estacionamento de camiões 22
 - Área de lazer 23



O porto industrial

O núcleo de domínio privado contém o essencial para que o setor económico referente a importações e exportações continue a funcionar, uma vez, como já referido a dependência do mesmo é elevada. Para tal, nesta área está inserido um espaço de armazéns, novos silos, parque de estacionamento de carros importados, área de contentores vazios, um terminal de contentores e, por fim, uma fábrica que produção de eletricidade através da queima do lixo (figura 62).

A área de terminal de contentores mantém-se, aproximadamente, a mesma, enquanto a área de contentores vazios é reduzida. A entrada para a área privada do porto é feita através do terminal de contentores que contém a entrada de camiões, com parque de estacionamento e um pequeno jardim de apoio.

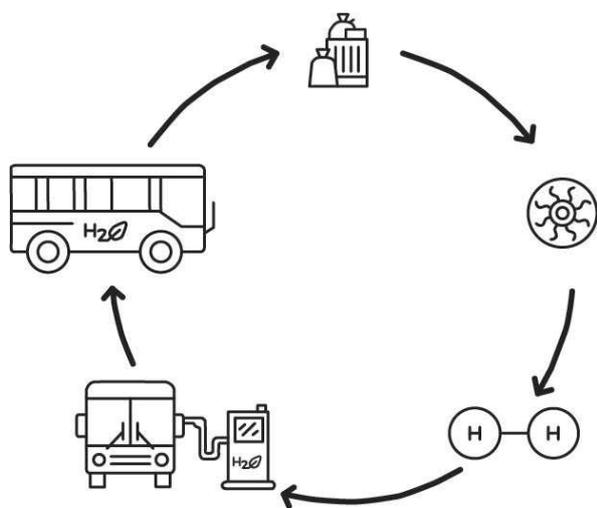


Figura 62 - Esquema da produção de eletricidade

É também aqui que a linha de energia que percorre a cidade começa a ser desenvolvida, começando pelo edifício produtor de eletricidade que utiliza o lixo recolhido em toda a cidade para a sua incineração, junto à estrada dos camiões. A esta fábrica chega lixo de diferentes modos, seja camião, comboio ou através da recolha de lixo no mar (figura 63).

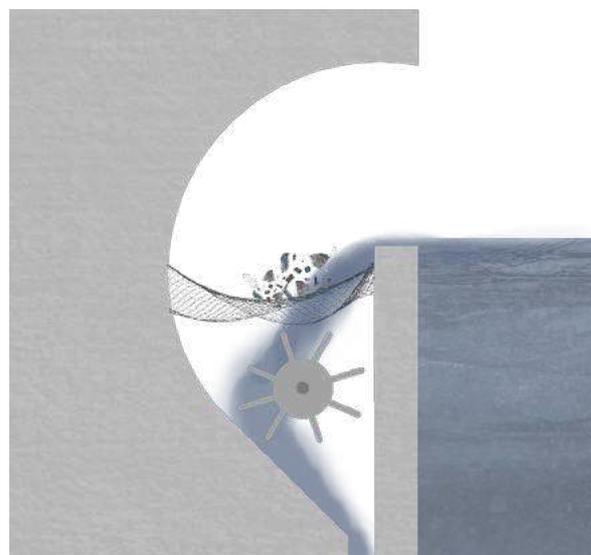


Figura 63 - Esquema da recolha do lixo através do mar



Figura 64 - Planta do porto industrial

Legenda:

- | | | |
|--------------------------------|--|-------------------------------|
| 1- Armazéns | 5- Terminal de contentores | ≡ Linha do elétrico e comboio |
| 2- Parque de carros importados | 6- Fábrica de produção de eletricidade | |
| 3- Novos silos | 7- Parque de estacionamento de camiões | |
| 4- Zona de contentores vazios | 8- Área de lazer | |

Um porto para a cidade

O núcleo de domínio público oferece à comunidade a capacidade de aceder ao mar de uma forma que não é possível em nenhuma outra zona de frente de mar na orla marítima de Beirute, permitindo uma total circulação pedonal junto à água (figura 65). Esta área propõe uma sequência de espaços, uns mais públicos que os outros. Com uma maior predominância temos o grande parque urbano formado no cais da explosão, seguido da zona que recebe o porto de pesca, o mercado e a lota,

acabando por fim nas docas, que limitam a intervenção a oeste.

Na extensão pública da costa é possível verificar a presença do elétrico elevado, que, ao atravessar estes espaços, cria ambientes diferentes sobre ele, nunca servindo como uma barreira, mas sim como um elemento que hierarquiza os espaços e cria diferentes momentos.

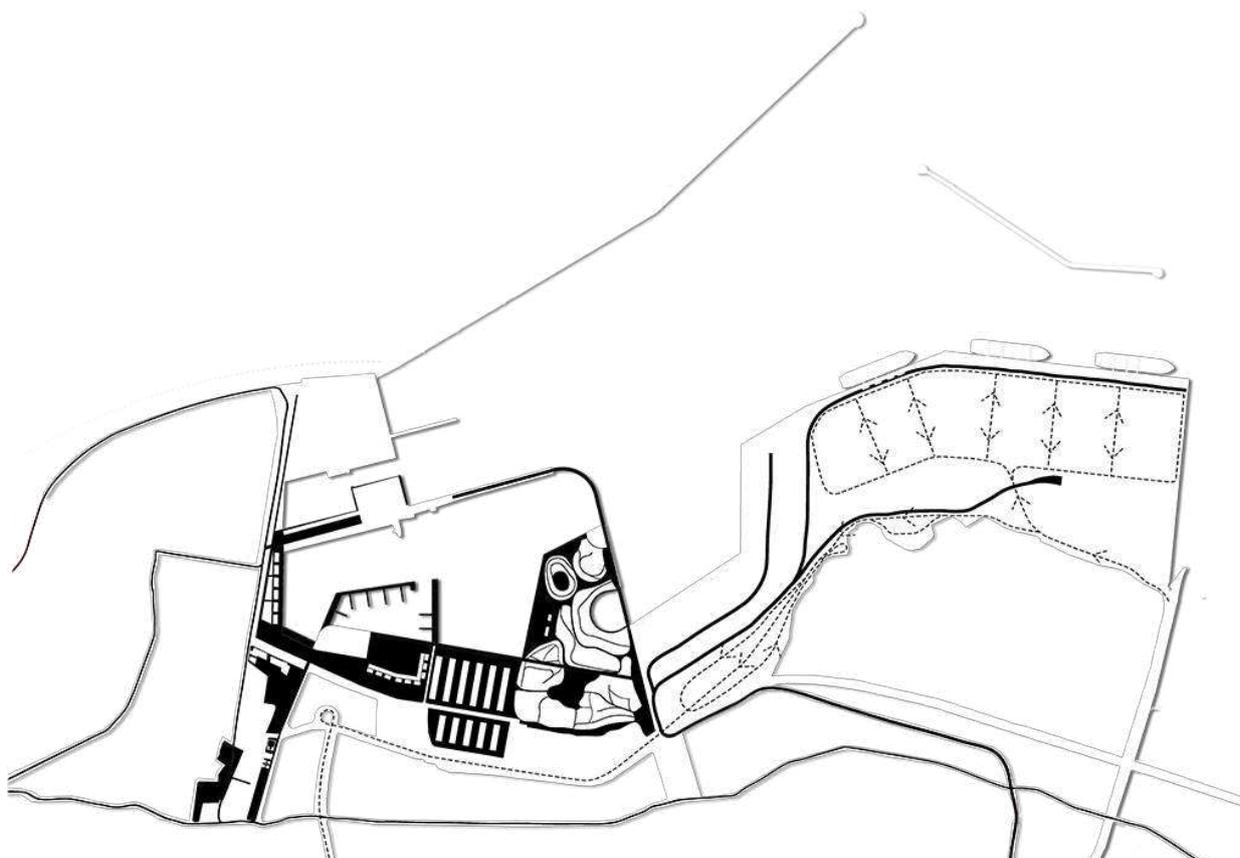
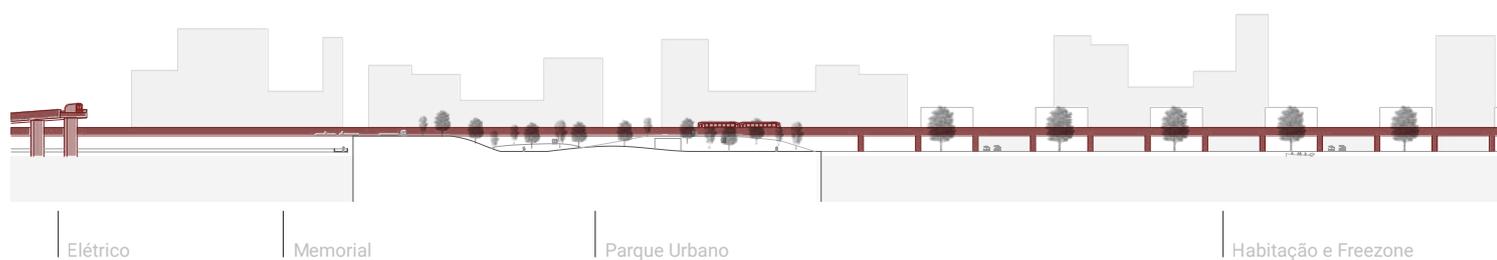


Figura 65 - Esquema de acessibilidade



Figura 66 - Render ambiente da ponte do elétrico que limita a bacia



A bacia

Um novo terminal de passageiros é proposto para o aterro da Normandia a fim de possibilitar a paragem de cruzeiros na área de domínio público do porto, assim como, o rápido acesso ao elétrico que possibilita a distribuição para a restante cidade. Este terminal permite ainda que, num futuro, travessias de barco sejam feitas de modo mais sustentável e rápido.

A poente do parque urbano é proposta uma área de habitação (figura 67) que usufrua desta frente de mar, assim como do parque urbano e do mercado. Esta área habitacional é também uma fonte de energia sustentável e abastece a rede elétrica, uma vez que a sua cobertura é constituída por painéis fotovoltaicos.

Com a intenção de aproximar a população da atividade piscatória, o mercado do peixe é realocado perto do centro da cidade, onde a praça dos Mártires se encontra com o porto, oferecendo um fácil acesso tanto por parte da população como dos pescadores. Apesar do programa do mercado ou porto de pesca não constar no concurso, este gesto resulta da necessidade de criação de um novo polo comercial ligado à pesca, sendo que o mercado atual encontra-se junto ao rio num local sem as necessárias condições e com a acessibilidade bastante debilitada devido à sua proximidade com o terminal de contentores, podendo, assim, beneficiar com a sua realocação, fornecendo a cidade e reacendendo a sua relação com a pesca.



Figura 67 - Render ambiente da área habitacional proposta

Figura 68 - Corte A

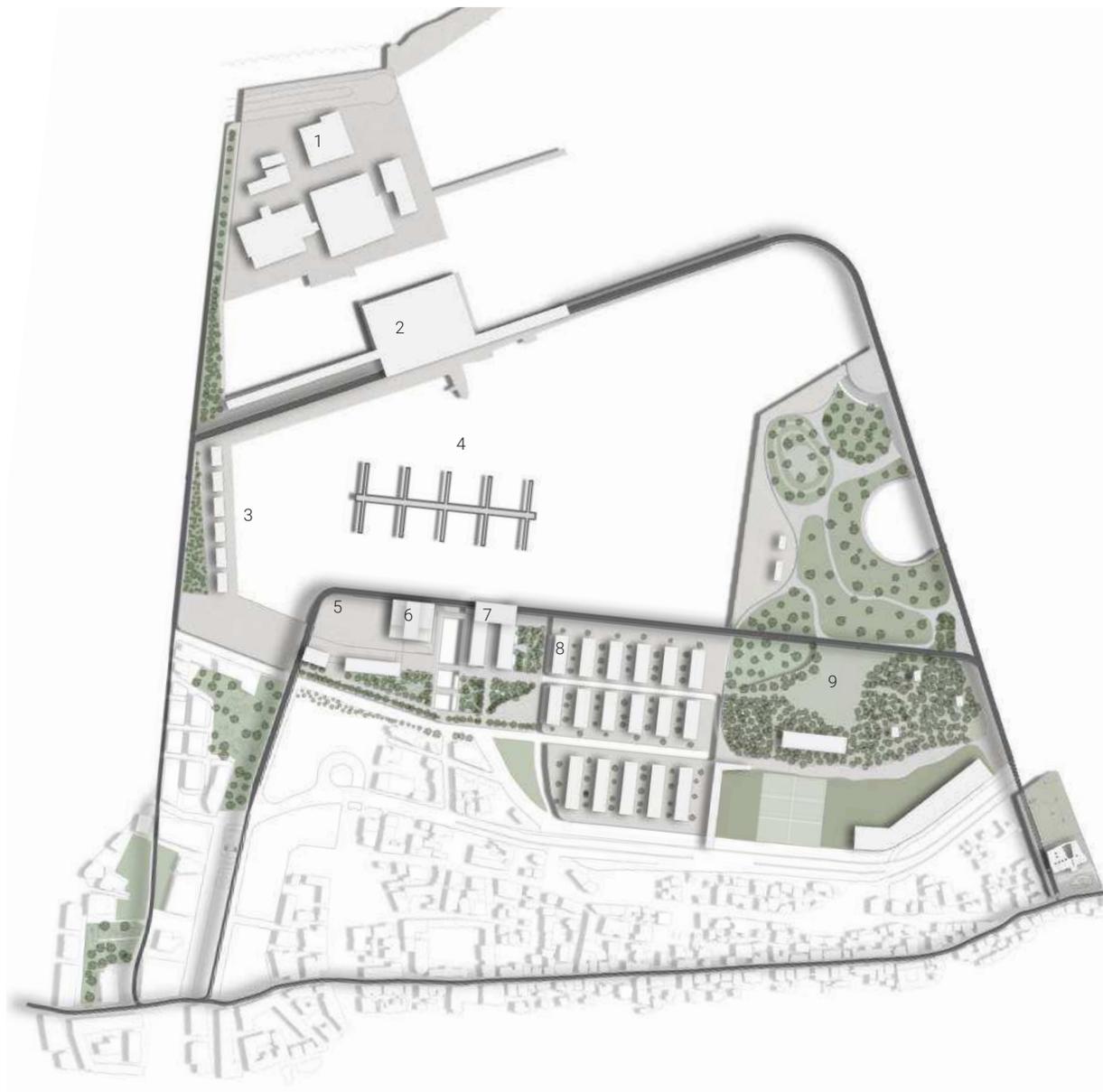
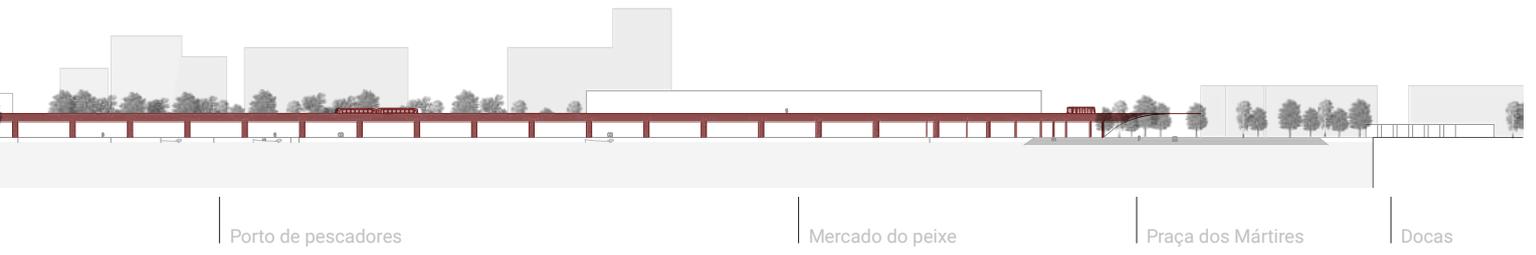


Figura 69 - Planta de implantação do parque urbano

Legenda:

- | | | |
|----------------------------|--------------|---------------------|
| 1- Base naval | 5- Doca seca | 9- Parque urbano |
| 2- Terminal de passageiros | 6- Lota | — Linha do elétrico |
| 3- Docas | 7- Mercado | |
| 4- Cais de pesca | 8- Habitação | |





< Figura 70 - Render da bacia criada pela ponte do elétrico



O parque urbano

O parque ousa respeitar as vidas perdidas naquele local (figura 74) desenhando uma nova topografia através dos resíduos da explosão, que criam momentos diferentes (figuras 75 e 76), desde um anfiteatro a espaços de lazer e desporto. O grande papel deste parque é de servir uma cidade que carece de espaços verdes na sua extensão, transformando um lugar que foi palco de uma tragédia que tirou muitas vidas, num lugar para a comunidade viver de uma forma digna.

A memória daqueles que viram as suas vidas serem tiradas pela explosão é abordada no desenho deste parque. O local da explosão é respeitado e mantido, com um redesenho que permite às pessoas percorrerem as paredes do local, junto à água com a criação de uma pequena ponte. A ideia de manter o local é caracterizada, não só por questões religiosas e simbólicas, mas também traz à discussão a controvérsia desta questão no país, pelo facto de os restos de vidas humanas se encontram nesse local. A cratera provocada pela explosão é o vazio, mantendo a memória coletiva do local, e representa a ausência de felicidade sentida pelos entes queridos. O espaço da cratera é fechado com a linha de elétrico, que forma, na sua estrutura, um mural com os rostos daqueles que perderam as suas vidas, eternizando a sua memória através do trabalho de artistas locais (figura 71).



Figura 71 - Fotomontagem do memorial com retratos realizados pelo artista português Vhils

Entende-se que a estrutura dos silos está em lenta decadência (Durand et al., 2021, p. 496), no entanto, o símbolo que este elemento representa é tomado em consideração. Parte dos silos é mantida, para aqueles que os queiram visitar, sem os deixar em vista aberta para aqueles que não pretendem recordar a tragédia vivida. Para tal, a topografia formada é utilizada para conter parte da estrutura dos silos, deixando assim a possibilidade de estes serem revisitados através do percurso circundante à cratera. No interior dos silos, um ambiente escuro e pesado (figura 72), remete para o dia em que a cidade de Beirute viu um dos maiores desastres acontecer.



Figura 72 - Fotomontagem do ambiente do espaço de relação com os restos dos silos

Figura 73 - Corte B

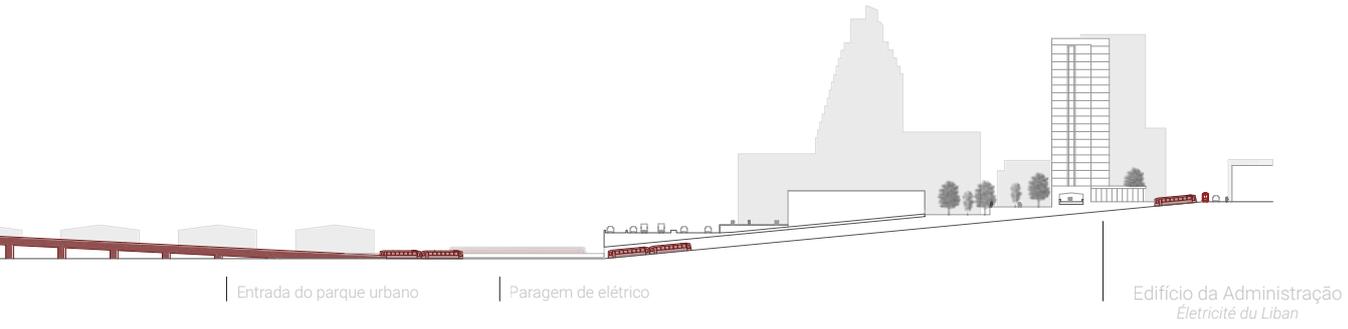


Figura 74 - Planta de implantação do parque urbano

Legenda:

- | | | | |
|-------------------------|--------------------|------------------------------------|---------------------|
| 1- Anfiteatro | 5- Café/Bar | 9- Parque de merendas | 13- Agricultura |
| 2- Miradouro 360° | 6- Plateau | 10- Espaço desportivo multiusos | 14- Pecuária |
| 3- Memorial da explosão | 7- Parque infantil | 11- Biblioteca | — Linha do elétrico |
| 4- Memorial dos silos | 8- Clareira | 12- Acesso à garagem Charles Helou | |



Figura 75 - Linha do elétrico ao longo do parque urbano com montes formados com destroços da explosão



Figura 76 - Linha do elétrico a enquadrar a paisagem no parque





< Figura 77 - Render ambiente do parque urbano

Da cidade para o porto Praça dos Mártires

Ao abrir o porto à cidade, é criada uma permeabilidade que anteriormente não existia, através de pequenas intervenções, que procuram também contrabalançar a crescente privatização da linha de costa da cidade. São criados dois acessos principais, sendo um deles na praça dos Mártires e outro pelo edifício da companhia de eletricidade (Electricité du Liban - EDL).

A praça dos Mártires faz parte do centro da antiga cidade, remontando o tempo dos fenícios. É conhecida como um ponto de encontro para a população. Fez parte da "no-man's land", linha que separava as duas frentes religiosas durante a guerra-civil. A praça dos Mártires é muito frequentada, principalmente, como palco onde o povo sente que tem voz, sendo onde se concentram grande parte das manifestações realizadas na cidade. Apesar da sua vasta história, visível através das ruínas descobertas, esta praça perdeu a sua vida e deixou de ser um ponto de distribuição e permanência para a cidade, e passou a ser apenas um parque de estacionamento e uma zona de passagem.



Figura 78 - Fotomontagem de ambiente no jardim do perdão

É desenhado um percurso pedonal que é definido por um caminho junto às ruínas presentes, começando perto da mesquita, num jardim já planeado pelo grupo SOLIDERE, o jardim do Perdão (figura 78), seguindo para o memorial de Samir Kassir ou para as ruínas do Petit Serail (figura 79), que conduzirá à Praça dos Mártires. Com a intervenção, é permitido à população viver esta história através de um percurso pedonal pelas ruínas. Este percurso é acompanhado pelo elétrico, a fim de restituir a praça como ponto de encontro e distribuição para a restante cidade, sendo que nela existem várias linhas de elétrico que se dirigem a diferentes pontos, sendo um deles o porto. A praça dos Mártires torna-se fonte de história, fonte de energia e fonte de distribuição para a cidade.



Figura 79 - Fotomontagem de ambiente na ruína do Petit Serail



Figura 80 - Planta de implantação da praça dos Mártires

Legenda:

- | | |
|---------------------------------|----------------------------------|
| 1- Ruínas da Praça dos Mártires | 5- Estátua da praça dos Mártires |
| 2- Café/Bar | 6- Jardim do perdão |
| 3- Memorial de Samir Kassir | = Linha do elétrico |
| 4- Ruínas do Petit Serail | |

Edifício da companhia de eletricidade

A outra forma de entrar no porto é através da EDL, que será a administração do porto, devido à localização privilegiada em que se encontra e estando atualmente abandonado. O piso térreo deste edifício é permeável e contém uma praça que convida os habitantes a aceder ao porto, sendo um espaço aberto no meio da rua da Arménia, caracterizada por uma grande densidade de edificado. Esta entrada prevê ser vista como uma extensão do domínio público do porto para dentro da cidade, contendo: uma zona comercial (figura 83), como era previsto ser no projeto inicial do edifício; e espaço verde, onde os planaltos são trabalhados a fim de encaminhar as pessoas para uma passagem subterrânea (figura 82), sob a auto-estrada Charles Helou, acompanhada pelo elétrico.

As características geográficas e morfológicas do edifício, a sua centralidade e altura, levam-no a servir as funções administrativas do porto. O edifício fez parte da rede do elétrico quando este ainda funcionava (figura 81) e a sua importância é remontada com a inclusão do mesmo na rede elétrica proposta, como um nó crucial, sendo que à semelhança da praça dos Mártires, também aqui está localizado um ponto de encontro entre várias linhas de elétrico.

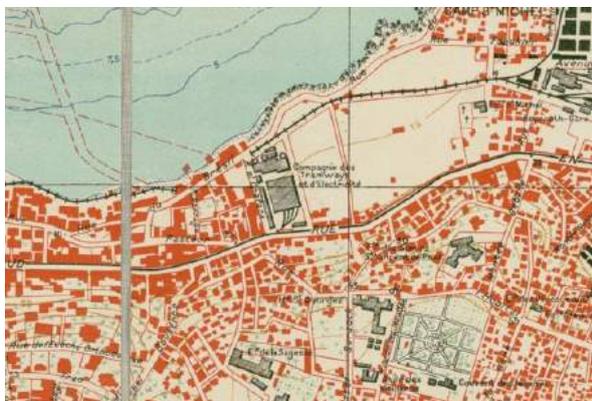


Figura 81 - Seção de mapa histórico de 1936

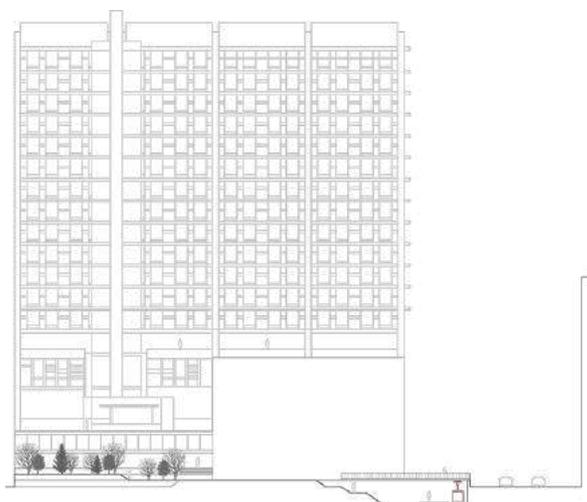


Figura 82 - Corte paralelo ao edifício



Figura 83 - Entrada para o edifício da administração

> Figura 85 - Render ambiente da charneira com o edifício da administração ao fundo

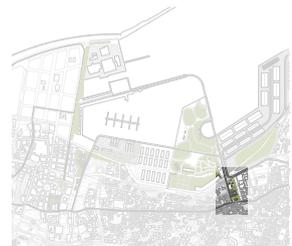


Figura 84 - Planta de implantação do edifício da administração

Legenda:

- | | |
|--------------------------------------|------------------------------|
| 1- Entrada no parque | 5- Jardim |
| 2- Estação de elétrico | 6- Edifício da administração |
| 3- Túnel de acesso ao parque | 7- Área comercial |
| 4- Edifício de apoio à administração | — Linha do elétrico |







< Figura 86 - Bairro em Ashrafieh com torre de escritórios e habitação de luxo ao fundo, 2021

03

Proposta de habitação em Beirute

Habitação em contexto de emergência

Condição da população

Ao propor um novo núcleo habitacional na reconstrução do porto, é feita uma reflexão que questiona a necessidade de habitação na cidade e as suas possibilidades. Estas questões levaram à necessidade de realizar um estudo da situação de uma população que vive numa cidade que, constantemente, dificulta o seu bem-estar.

No pós- explosão, foram realizados inquéritos à população afetada, com uma rápida atuação por parte das Organizações Não-Governamentais, com o propósito de entender as necessidades urgentes aos que foram afetados pela explosão. Entre 7 e 13 de agosto, de 2019, 4.000 famílias fizeram parte de um inquérito dirigido pela Cruz Vermelha Libanesa e parceiros. O resultado foi que 1 milhão de pessoas se identificaram como necessitadas (ACAPS, 2019 e LEBANON REFORM, RECOVERY AND RECONSTRUCTION FRAMEWORK, 2020). O inquérito consistiu num grupo de perguntas em que, uma delas, pretendia compreender quais as necessidades prioritárias dos habitantes, resultando num gráfico (figura 88) que indica as carências de cada zona afetada pela explosão. As necessidades principais foram:

- Abrigo, reconstrução e reabilitação;
- Meios de subsistência;
- Assistência em dinheiro;
- Acesso a cuidados de saúde e medicamentos;
- Apoio psicossocial
- Segurança alimentar;

É possível observar que a necessidade de abrigo está presente como uma maioria em todas as zonas, sendo que é seguido da necessidade de ajuda monetária. Restringindo as respostas apenas a quatro bens: comida, abrigo, dinheiro e medicação, num só gráfico (figura 89), entende-se que no Distrito Central de Beirute há uma primazia na necessidade de dinheiro, tendo sido apontado como primeira necessidade, seguida de abrigo.

Ao analisar os resultados dos inquéritos é necessário ter em mente que a população, antes da explosão, já vivia tempos difíceis e que, a explosão veio agravar a situação. A capacidade de compra tem vindo a reduzir, tendo, em 2019, atingido uma crise extrema, produzindo efeitos de tal forma que, as taxas de pobreza de pessoas com base no limiar superior de pobreza, de 14 dólares por dia, aumentaram de 28% para 55%, entre 2019 e 2020. No limiar inferior de pobreza, de 8,5 dólares por dia, aumentou de 8,2% para 23,2% durante o mesmo período. Registrando um número total de libaneses pobres de 1,1 milhões, para a linha de pobreza inferior, e 2,7 milhões para a linha superior (ESCWA, 2020).



Figura 87 - Edifício parcialmente destruído pela explosão, em processo de reabilitação por parte de uma organização não-governamental, 2021

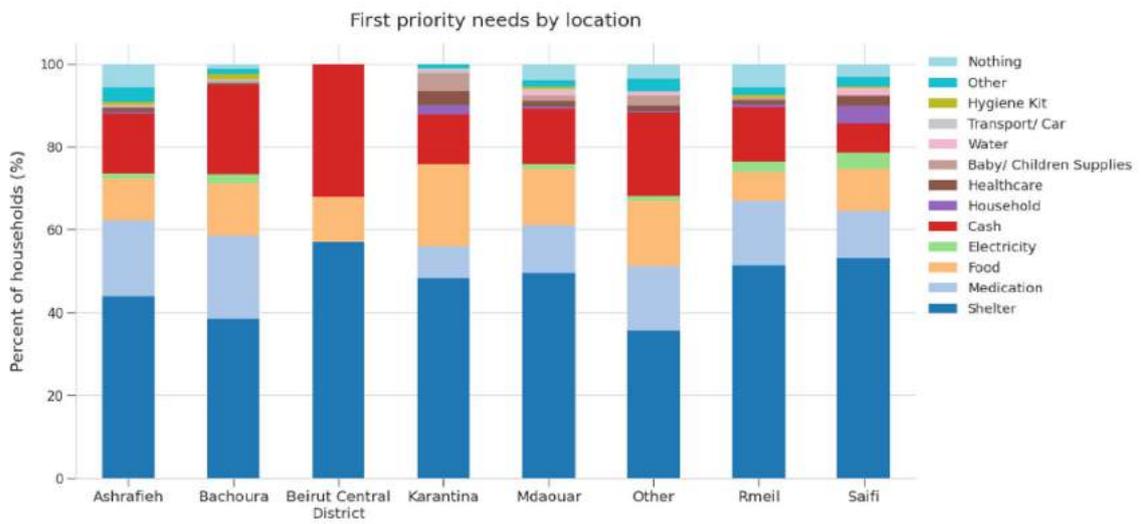


Figura 88 - Prioridades nos bens essenciais, por localização, Lebanese Red Cross, 2020

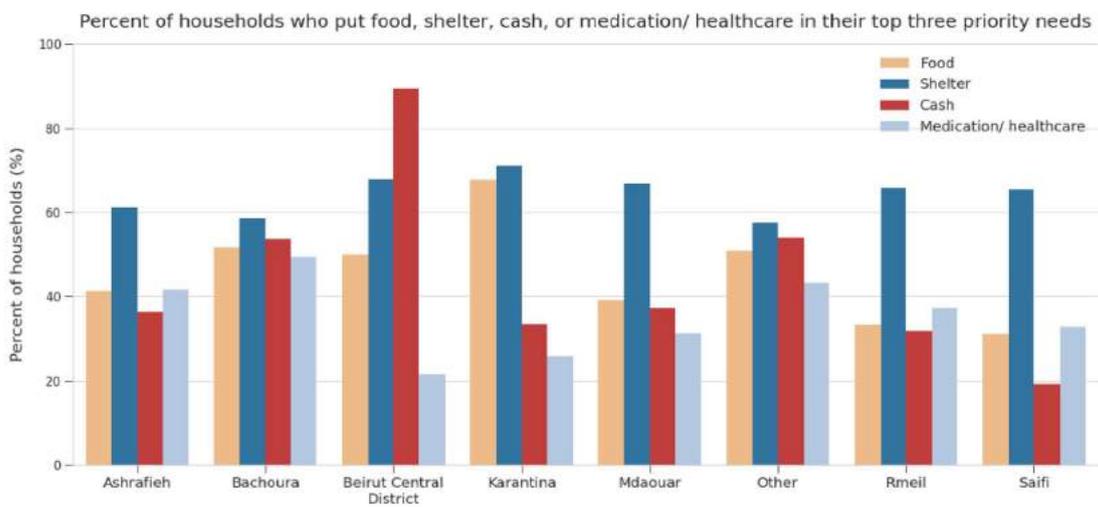


Figura 89 - Percentagem de famílias que põem comida, abrigo, dinheiro ou medicação/apoio médico no seu top 3 de bens necessários, Lebanese Red Cross, 2020

Precariedade no acesso à habitação versus oferta de habitação de luxo

Em 2015, foi realizado um estudo que se interessa em dissecar a situação no acesso à habitação por parte dos habitantes da classe média em Beirute .

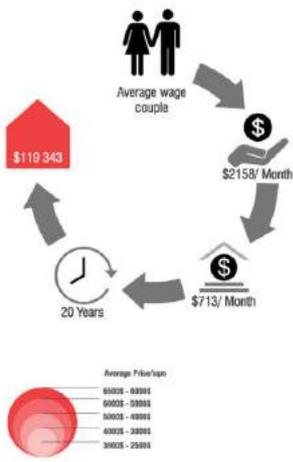
O estudo tem por base o salário médio de um casal e passa por entender o poder de compra contando com um empréstimo que dure 20 anos. Através deste valor, é considerado o preço por m² nos vários distritos de Beirute, resultando num valor, em m², do que o casal com o ordenado médio pode adquirir. É possível compreender, à escala da cidade, o valor imobiliário e, conseqüentemente, a inacessibilidade à habitação que a população libanesa apresenta.

Os valores do estudo remetem a um contexto que ainda não contava com a crise económica e todas as implicações que a mesma trouxe à população. A situação de acessibilidade à habitação piorou, desde esse momento, sendo que a classe média se está a tornar na classe baixa (Hayek & Mardam Bey, 2020). Pessoas com pequenas empresas e lojas viram os seus ganhos reduzir consideravelmente "Antes da crise económica, o meu rendimento líquido era de cerca de 1.500.000 Libras Libanesas (1000 dólares) por semana, mas após a crise o meu rendimento caiu para cerca de 500.000 Libras Libanesas (70 dólares). Vê-se a grande diferença. Após a explosão do porto, fomos destruídos como classe média, mesmo que os danos não tenham sido grandes." (Sayegh, 2020).

Existe uma grande disparidade entre a procura de habitação e a oferta, no entanto é necessário dissecar esta relação entre oferta de habitação de luxo e oferta de habitação acessível. O paradoxo existente no mercado imóvel de Beirute é evidente, existindo uma taxa de aproximadamente 23% de apartamentos vagos (Beirut Urban Lab, 2021), uma escassez de 12.000 apartamentos na oferta de habitação de renda baixa e cerca de 17.000 apartamentos de luxo vagos, que perfazem um valor de cerca de 9 biliões de dólares americanos (Moujaes, 2021).

Com uma oferta que ultrapassa largamente a procura de uma classe que representa apenas uma pequena percentagem da população que habita a capital, oposta à escassez na oferta disponível para uma grande percentagem da população que, com todos os eventos recentes, tem vindo a aumentar, traduz um mercado que está entregue à especulação e não reflete a necessidade da sua população.

Average price/sqm in Beirut



THE DATA PRESENTED IS BASED ON A STUDY DONE IN 2015.

Figura 90 - Preço médio da habitação em Beirute, por metro quadrado, Moujaes, 2015

Average sqm allowed / medium wage

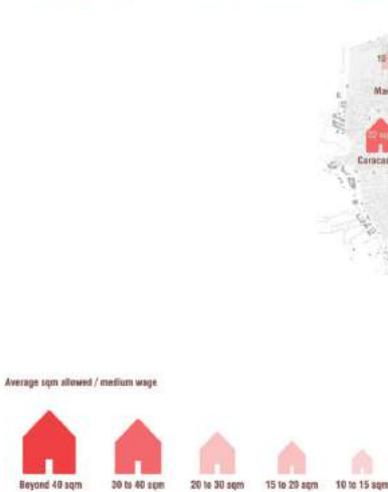


Figura 91 - Média do poder de compra, em metros quadrados, para um casal com o ordenado médio, em Beirute, Moujaes, 2015

Oportunidade no abandono

Ao percorrer a cidade, é impossível ficar-se indiferente quanto às infraestruturas deixadas ao abandono.

Esta característica marcante na cidade levantou a curiosidade do artista Gregory Buchakijan, que com o seu olhar atento levou a cabo uma pesquisa dedicada às habitações abandonadas de Beirute. Em 2008, Gregory começou a realizar o levantamento dos vários edifícios abandonados pois “[Tinha] esta sensação esmagadora de que a cidade estava a mudar mesmo à [sua] frente, por isso [começou] a tirar fotografias dos edifícios, em grande parte, como um acto de preservação do que restava.” (Buchakijan, 2020). Em 2012, começou a realizar uma tese de doutoramento na universidade de Sorbonne, em Paris, focado na história dos edifícios abandonados em Beirute, que terminou em 2016. O levantamento inclui registos fotográficos, coleção de arquivos e testemunhos de 744 edifícios, catalogados durante 8 anos, resultando no que se pode chamar “bilhete de identidade” de cada edifício encontrado (figura 92).

Sendo nesta relação do abandono que reside o interesse de refletir acerca da sua pertinência enquanto infraestrutura na cidade, levantando diversas questões: porque é que o seu estado se mantém em abandono? Será que não retém qualquer expectativa? Poderiam estes edifícios ser úteis para a cidade, se a voltassem a servir? Qual a oportunidade que os acopla?

Tendo sido realizado o exercício de catalogar várias fotografias que representem as diferentes razões de abandono, agrupando-as por tipos de edificado, percorrendo a história do Líbano através das suas marcas e da história que as infraestruturas trazem para a memória coletiva.

“Beirut has become ruins.
With time, ruins become beautiful.
But I will not get accustomed to it. Beirut was ugly, maybe.
But she was my city.
She was bad, maybe.
But she was my city.”⁶

(Tuéni, 1980)

6. “Beirute tornou-se em ruínas.
Com o tempo, as ruínas tornam-se belas.
Mas não me acostumarei a isso. Beirute era feia, talvez.
Mas ela era a minha cidade.
Ela era má, talvez.
Mas ela era a minha cidade.” - Tuéni no filme *Whispers de Bagadadi*, 1980



Figura 92 - Exposição no museu Sursock, com as fichas documentárias de cada edifício, dividido por zonas, Buchakjian, 2018

Figura 97 - Estátua do emigrante em Beirute, junto ao porto, 2021 >



Figura 93 - Papéis encontrados numa habitação abandonada em Bourj Hammoud, 2021



Figura 95 - Fachada de edifícios abandonados junto ao SOLIDERE, 2021



Figura 94 - Hotel na autoestrada Pan-Arab, 2021



Figura 96 - Fachada de edifício abandonado na Hamra Street adjacente a edifício semelhante e habitado, 2021



> Figura 100 - Homem no mercado de peixe junto ao porto industrial, 2021



Figura 98 - Placa no mercado do peixe de de vegetais, 2021



Figura 99 - Mercado de vegetais abandonado com o porto ao fundo, 2021





Figura 101 - Entrada de cinema abandonada, 2021



Figura 102 - Entrada de loja DHL abandonada, 2021



Figura 103 - Piso térreo do edifício da companhia de eletricidade do Líbano, 2021

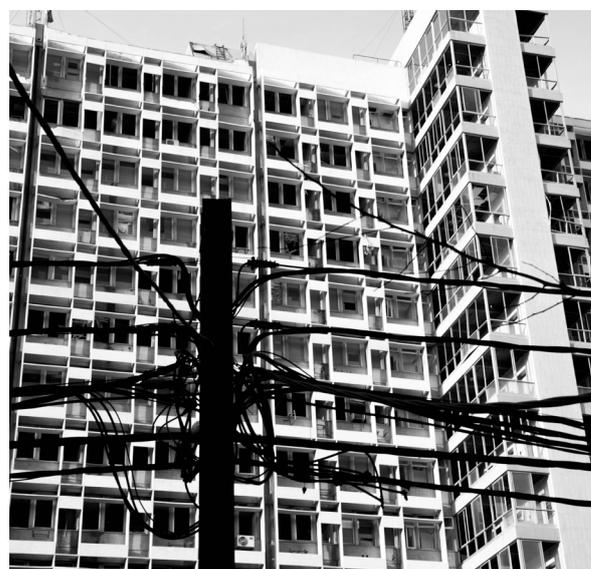


Figura 105 - Fachada do EDL, 2021



Figura 104 - Fachada do EDL, Beatriz Portugal, 2021



Figura 106 - Pátio exterior do EDL com destroços da explosão no porto, 2021

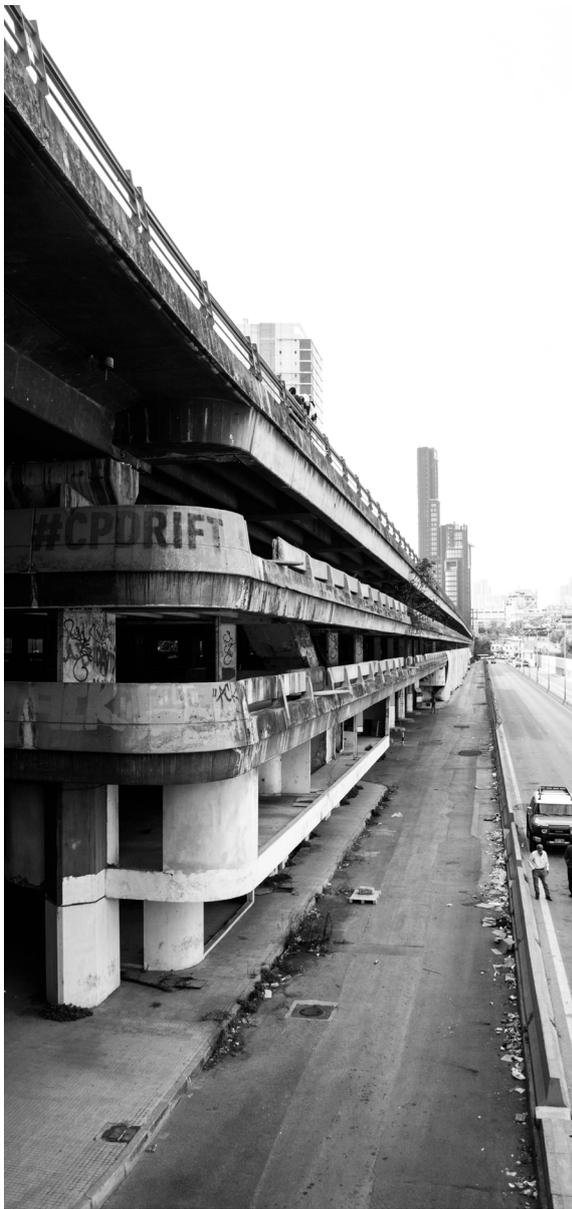


Figura 107 - Vista lateral da garagem Charles Helou, 2021



Figura 108 - Interior da garagem Charles Helou, 2021

> Figura 110 - Estátua na praça dos Mártires com marcas da guerra-civil, 2021



Figura 109 - Hotel Holiday Inn abandonado em contraste com edifício de escritórios, 2021





Figura 111 - Edifício "The Egg" cuja construção foi interrompida pela guerra, seria um centro comercial, 2021

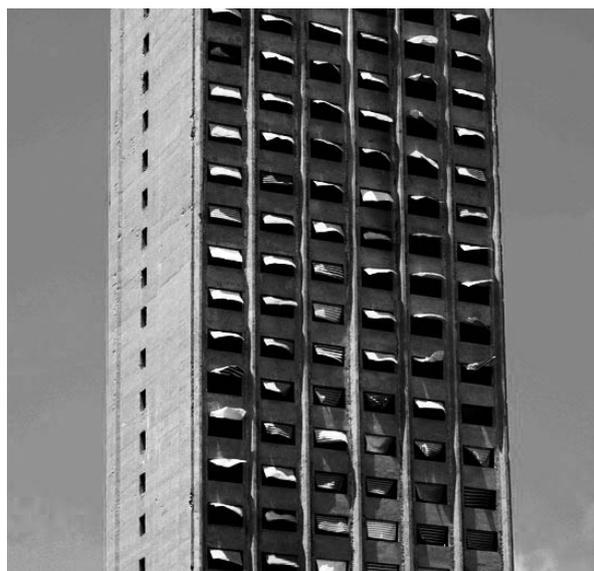


Figura 112 - Burj El Murr, edifício de escritórios que não foi terminado com o início da guerra-civil, Khoury, 2021



Figura 113 - Extensão no topo de edifício interrompido, 2021



Figura 114 - Edifício com construção interrompida, 2021



Figura 116 - Edifício apenas com a estrutura entre dois edifícios completados, 2021



Figura 115 - Edifício perto com construção interrompida, 2021

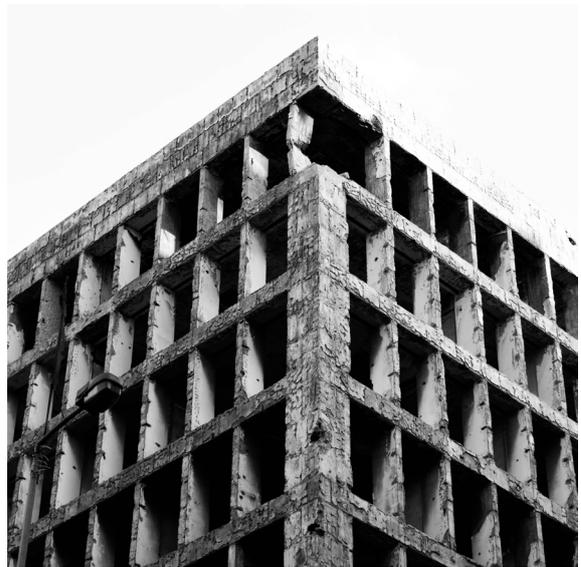


Figura 117 - Estrutura de edifício danificada, 2021

> Figura 120 - Auditório vazio na feira internacional Rashid Karami em Trípoli, 2021



Figura 118 - Promenade da entrada da feira internacional Rashid Karami em Trípoli, abandonado durante a construção pela guerra, 2021



Figura 119 - Edifício na feira internacional Rashid Karami em Trípoli com construção por terminar, 2021



Da “era de ouro” à ruína Distrito dos hotéis

Beirute, nos anos 60, viu-se como uma rara exceção no contexto dos tumultos que aconteciam nos seus países vizinhos, tendo sido a época em que a cidade mais prosperou. Para demonstrar este sucesso, a orla marítima começou a ser lugar de construção de edifícios monumentais, como o hotel Phoenicia (Kassir, 2010, p. 347).

Após aos já existentes hotéis Saint Georges e Normandy, em 1961, o hotel Phoenicia é construído. A olhar para as praias da cidade, notável pela sua altura soberana com a envolvente (12 pisos) e o seu aspeto de palácio que trazia a ideia de riqueza, não demorou muito para que o hotel fosse cobiçado para gravações de filmes de romance e aventura de Hollywood (Kassir, 2010, p.347).

A narrativa da “era de ouro” em Beirute traduzia-se nos prazeres da vida, ou melhor, no sucesso empresarial, representado pela construção do hotel Phoenicia que tinha partido de iniciativa privada. Como já referido “a Suíça do Oeste” era caracterizada pelo investimento privado e representava este paraíso empresarial para o desenvolvimento de capital. O imaginário de um local que servia para atrair este tipo de riqueza foi colmatado com o estabelecer da rua dos bancos na rua Riad al-Solh (figura 121), que termina numa praça, onde hoje se localiza o projeto dos souks de Rafael Moneo (figura122). Ainda hoje este local é reservado para a classe alta, caracterizado pelas lojas de luxo que contém e a proximidade aos bancos.

Uma cidade liberal e moderna de economia de planeamento central fez de Beirute uma base de operações para homens de negócios em todo o lado do Oriente-Próximo (Kassir, 2010, p.362). Encontrava-se na vanguarda do mundo árabe, era onde se deslocavam para encontrar os mais recentes modelos de carros americanos e italianos, as últimas modas de Paris e as inovações tecnológicas, que na altura viviam em constante crescente. Reunia nela homens de negócios, artistas, intelectuais e turistas de perto e de longe (Kassir, 2010, p. 363).



Figura 121 - Rua Riad al-Sohl, 1974

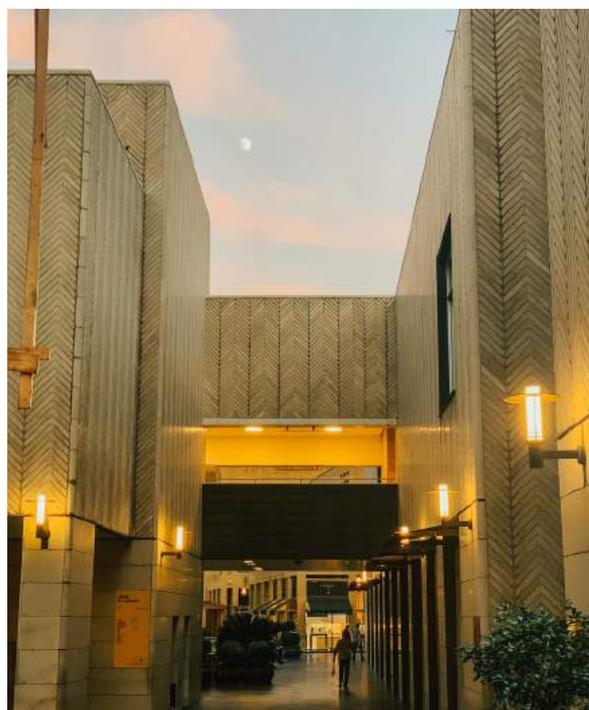


Figura 122 - Souks de Rafael Moneo, 2021



Figura 123 - Distrito dos hotéis em Minet-el-Hosn, com os hotéis Holiday Inn, Phoenicia e Saint Georges, da esquerda para a direita, 1974

HABITAÇÃO EM CONTEXTO DE EMERGÊNCIA EM BEIRUTE

Da "era de ouro" à ruína
Distrito dos hotéis

Para responder a este fluxo crescente pelo país, entre 1960 e 1966 construíram-se, aproximadamente, 20 300 quartos de hotel (fig. 125), distribuídos por hotéis de 1, 3 e 4 estrelas, por si só também distribuídos pela cidade (fig. 124).

Estes hotéis foram agrupados por tipos e alocados a diferentes espaços na cidade. Os hotéis de 1 estrela

pertenciam à praça dos Mártires (ou praça dos Canhões na altura). Os de 4 estrelas, os de luxo, formaram o que é conhecido agora como o distrito dos hotéis, em Minet-el-Hosn, junto à baía Zaituna, ou baía Saint George na altura. Por fim, os hotéis de 3 e 4 estrelas, que se foram desenvolvendo ao longo do litoral até ao aeroporto.

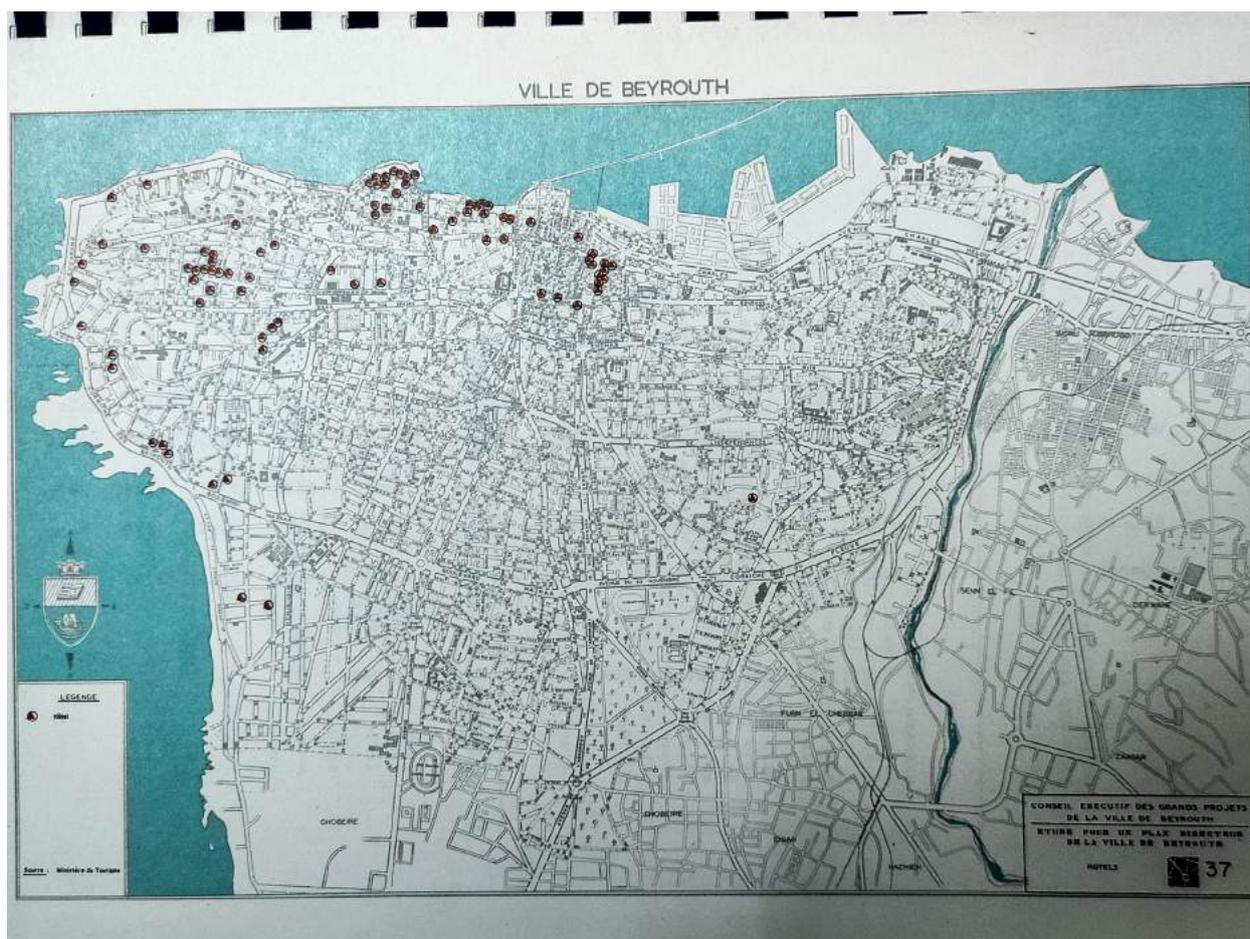


Figura 124 - Mapa de hotéis em Beirute, 1968

Les hôtels de Beyrouth sont divisés en trois catégories :

1. Les hôtels à une étoile, à la Place des Canons et à l'Avenue des Français.
2. Les hôtels à quatre étoiles (grand luxe), dans le secteur de Minet-el-Hosn.
3. Les hôtels à trois ou quatre étoiles, le long du littoral; ce sont de nouveaux hôtels touristiques s'étendant de l'hôtel Riviera jusqu'à Khaldé vers le sud où le nouveau Hilton s'élèvera. Cette catégorie d'hôtels pourrait s'étendre jusqu'à l'Aéroport. Le Tableau suivant indique le développement historique des hôtels à Beyrouth durant les 7 dernières années.

Tableau N° 26*

Hôtels de Beyrouth

<u>1960</u>	<u>1961</u>	<u>1962</u>	<u>1963</u>
Nb. 45	Nb. 51	Nb. 57	Nb. 62
Chambres 2153	Chambres 2423	Chambres 2593	Chambres 3099
Lits 3573	Lits 4050	Lits 4340	Lits 5187
	<u>1964</u>	<u>1965</u>	<u>1966</u>
	Nb. 64	Nb. 64	Nb. 80
	Chambres 3215	Chambres 3212	Chambres 3619
	Lits 5428	Lits 5421	Lits 5811

* Source : Ministère du Tourisme.

Figura 125 - Os hotéis de Beirute e a sua localização por tipos, 1968

Palco de guerra

Em meados de 1970, 16% da população de Beirute era composta por refugiados, dos quais dois terços eram Palestinos (Kassir, 2010, p. 479) e entre 1969 e 1975 a população palestina subiu de 223 000 para 289 000, demonstrando o aumento exponencial a ocorrer na cidade de Beirute. O aumento de poder da Organização para a Libertação da Palestina (OLP) nos países vizinhos e o apoio político do líder do partido comunista libanês tornaram os palestinos numa ameaça ao poder cristão na cidade (Jallad, 2017, p.45). Os Falanges, partido político cristão, sentiu a necessidade de se começar a armar para combater um eventual conflito entre ambas as partes. Em 1969, o Israel, país recém formado, bombardeia o aeroporto de Beirute como um aviso à OLP, que começava a ganhar notoriedade na cidade (Kassir, 2010, p. 473). Enquanto a esquerda via as atividades palestinas um direito seu por estarem a combater um inimigo comum, ao se defenderem dos israelitas, a direita via isso como uma ameaça de que iriam tomar o país, como solução para a perda do seu, levando a pequenos conflitos armados. Com o escalar desses pequenos conflitos, a 13 de Abril de 1975 foi anunciado o início da guerra-civil no Líbano, com o massacre a um autocarro que levava cidadãos palestinos para o campo de refugiados Tal Al Zaatar, matando 27 pessoas (Kassir, 2010, p.510).

A prosperidade da cidade proporcionava, cada vez mais, a disparidade de classes sociais e tensões políticas (Jallad, 2017, p. 44). A reputação do país ser um fórum de múltiplas culturas a coexistirem em harmonia foi destruída. Uma separação na cidade foi erguida, tanto conceptualmente como fisicamente, através da "green line" (figuras 126 e 127). Era uma linha que dividia a cidade entre o oeste e o este, entre os muçulmanos e os cristãos. Era uma linha não habitada, tendo começado a crescer vegetação pelo seu desuso, posteriormente dado o nome figurado de linha verde.

Desde o início da guerra-civil, em 1975, ocorreram

bombardeamentos, conflitos armados e incêndios a propriedades na cidade de Beirute. Esta guerra não tinha começado no espaço rural, a população não era apenas um espectador enquanto as forças militares entravam em conflitos, esta guerra formou-se entre bairros, escalando de cidade para cidade e acabando por envolver o país inteiro (Kassir, 2010, p. 511).

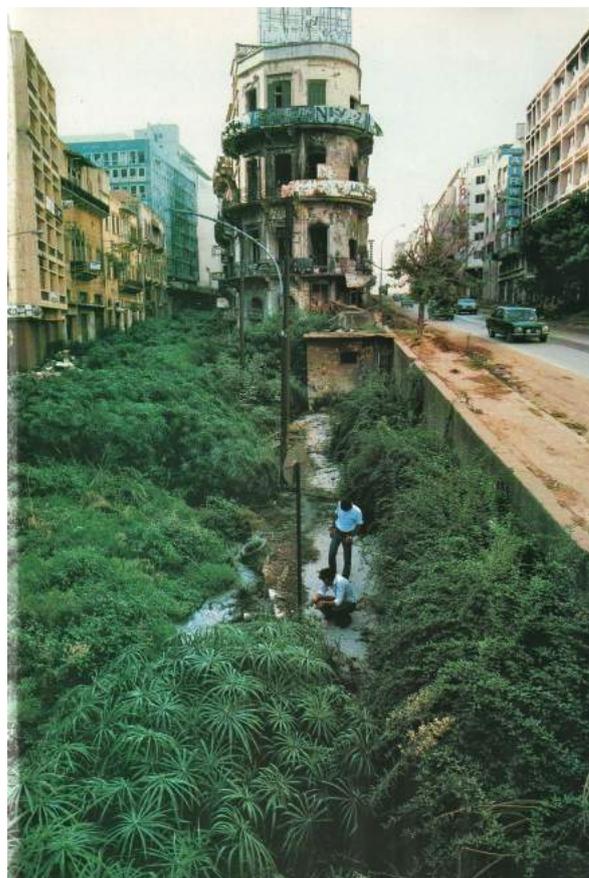


Figura 126 - "green line" que dividia a cidade em dois, McCurry, 1982

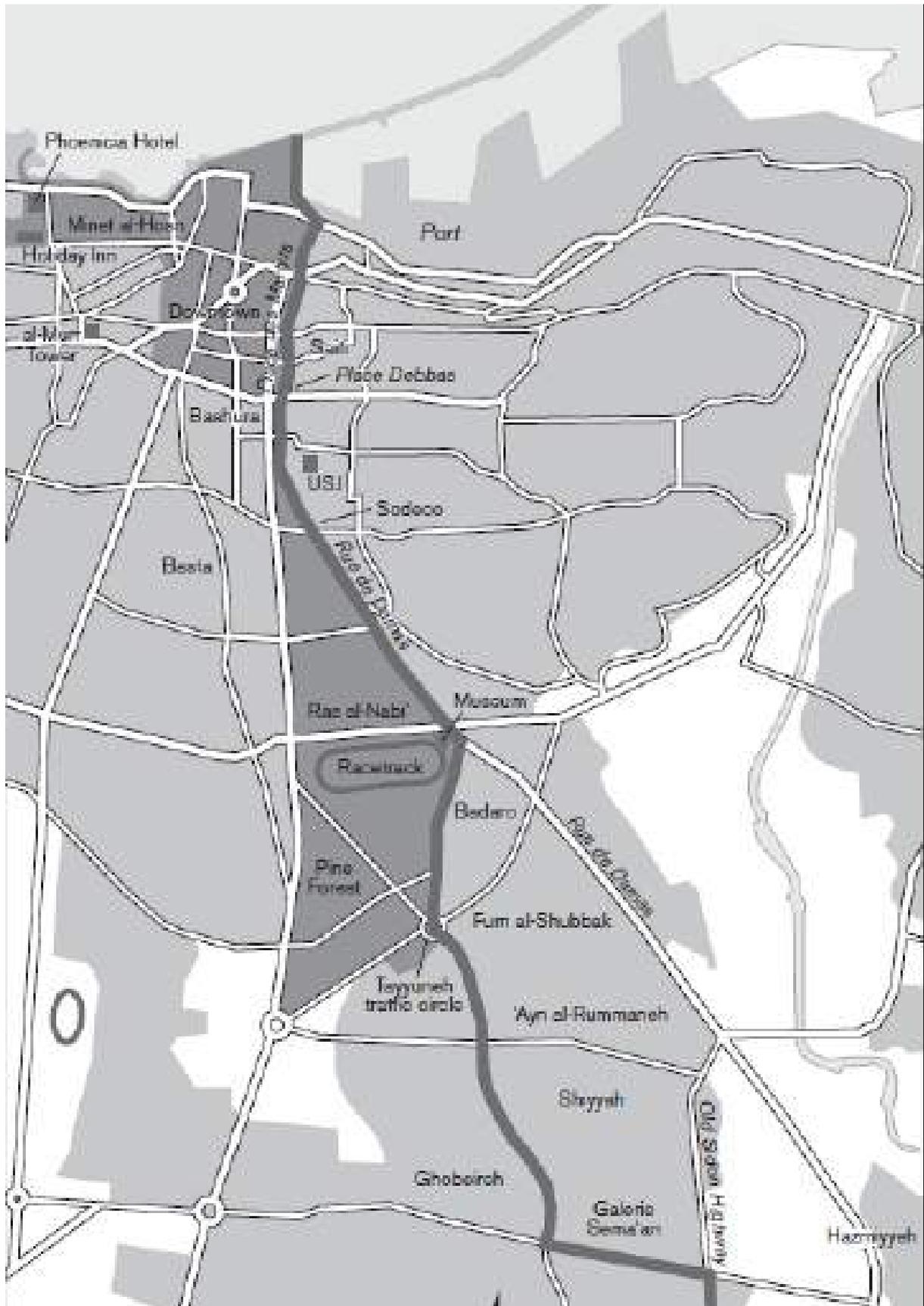


Figura 127 - Mapa da linha de demarcação que dividia as duas frentes, a muçulmana, a oeste, e a cristã, a este, apelidada de "green line", Kassir, 2000, p. 512

Com o proceder da guerra, o local dos conflitos que começaram em Ashrafieh, foram-se deslocando cada vez mais para norte, acabando por tomar conta do distrito dos hotéis (Kassir, 2010, p. 514). A 22 de Outubro de 1975, a frente Falangista tentou apreender o banco central de Beirute tendo sido afastados pelo Movimento Nacional Libanês (MNL), grupo pró-palestina. A 25 de Outubro, o MNL alojou-se na torre Murr, que tinha acesso visual para a zona este de Beirute, o lado cristão (figura 129). Trocas de tiros entre a torre Murr e a torre Rizk em Ashrafieh, levou a que os Falangistas sentissem que com esta posição não estavam a obter resultados positivos, optando por ocupar o hotel Holiday Inn (Jallad, 2017, p. 49-50). O objetivo da ocupação deste hotel era a de "(...) em primeiro lugar, proteger o Banco Central em Hamra e, conseqüentemente, afastar as forças cristãs em direção ao porto e ganhar controlo sobre a sede das Falanges perto de Starco, no centro de Beirute" (Audi, 2013). Não existiam torres a oeste do hotel e o lado este era dominado pelos cristãos. A sua posição estava assegurada com as ocupações dos hotéis Phoenicia e Saint George a norte. Os militares que ocupavam o hotel estavam focados na torre Murr, a sul, tendo esta sido alvo de vários disparos que acabaram por ser respondidos com artilharia pesada sobre a fachada do hotel, deixando-o em chamas (figura 130). A subsistência dos militares ocupantes do hotel era assegurada pelos mantimentos que o hotel continha, inclusive o acesso a água potável e energia, que foram fatores que beneficiaram os ocupantes do hotel em comparação com os ocupantes da torre Murr, que ainda não tinha sido terminada. Ambas as torres controlavam a linha de demarcação que dividia os territórios ocupados, estes lugares eram caracterizados pelo abandono pois qualquer movimento poderia indicar a morte por um sniper (Jallad, 2017, p.57). A 21 de Março de 1976, o MNL conseguiu penetrar a entrada do hotel, conseguindo expulsar os militantes

que lá se encontravam. "A queda do Holiday Inn foi para nós uma grande perda financeira, militar e psicológica. Politicamente, o governo libanês perdeu a sua posição e a sua determinação política e a tomada de decisões passou para as mãos dos partidos políticos cristãos de Beirute Oriental e para os grupos Palestina e os seus aliados em Beirute Ocidental, daí o colapso do Estado" (Eddeh, 2013). O distrito dos hotéis transmitia uma imagem de prosperidade e de riqueza, tendo essa identidade sido destruída.



Figura 128 - Página da revista Al-Anba' Magazine, 1975. (Título: O Poder Das Pessoas, Não O Poder Dos Hóteis)

HABITAÇÃO EM CONTEXTO DE EMERGÊNCIA EM BEIRUTE

Da "era de ouro" à ruína
Palco de guerra



Figura 130 - Hotel Holiday Inn em chamas, AP Photos, 1975



Figura 131 - Homem armado da Falange cristã na entrada do hotel Holiday Inn, Beirute, Don McCullin, 1976

Obsolescência no setor do turismo

Todas estas marcas da guerra e de crise tomaram conta de uma cidade que via no turismo uma das principais fontes de rendimento, contando com quase 25% do PIB em 2019 (Dubessy, 2022), passando para 10% após a crise de 2019, “O país, cuja economia tem tradicionalmente dependido fortemente do turismo, enfrenta uma aparente incapacidade de atrair visitantes internacionais, incluindo os seus próprios expatriados, no meio de uma instabilidade económica e política permanente.” (Taleb, 2021). O Ministro do Turismo, Walid Nassar afirma que as empresas turísticas não estão a conseguir fazer lucros, consequência da crise energética pela qual o país está a passar, sendo que as empresas têm de investir em geradores a combustível que se traduzem em altos valores, afetando assim o retorno. O presidente da federação para o turismo no Líbano e diretor da associação de hotéis libanesa queixa-se da falta de ajuda, afirmando que o facto de existir falta de fornecimento de eletricidade, água e combustível dificulta a subsistência do setor turístico, que desde a explosão no porto até ao fim de 2021 se encontrava com 2 000 camas encerradas (Ashkar, 2021).

Com o setor do turismo debilitado, os edifícios hoteleiros deixados ao abandono são interpretados de uma outra forma. Em 2002, o hotel Hilton, que ia ser inaugurado no ano em que a guerra-civil começou, foi demolido (figura 135) para ser reconstruído como um hotel, com o mesmo nome. O Holiday Inn (figura 133), que apenas esteve um ano em utilização antes da guerra-civil começar, encontra-se abandonado desde o seu fim e o hotel Saint Georges (figura 134) encontra-se encerrado por desacordos com o grupo SOLIDERE, que pretende expandir a sua área de intervenção em direção ao mar, passando pela zona que pertence ao hotel.

Como reflexão é questionado o futuro destes edifícios que são desenhados para alojamento temporário, no entanto, num contexto em que o setor do turismo está afetado e existe uma emergência de soluções de habitação para a população, poderiam estes edifícios servir a cidade com alojamento permanente, se, adaptados para tal?

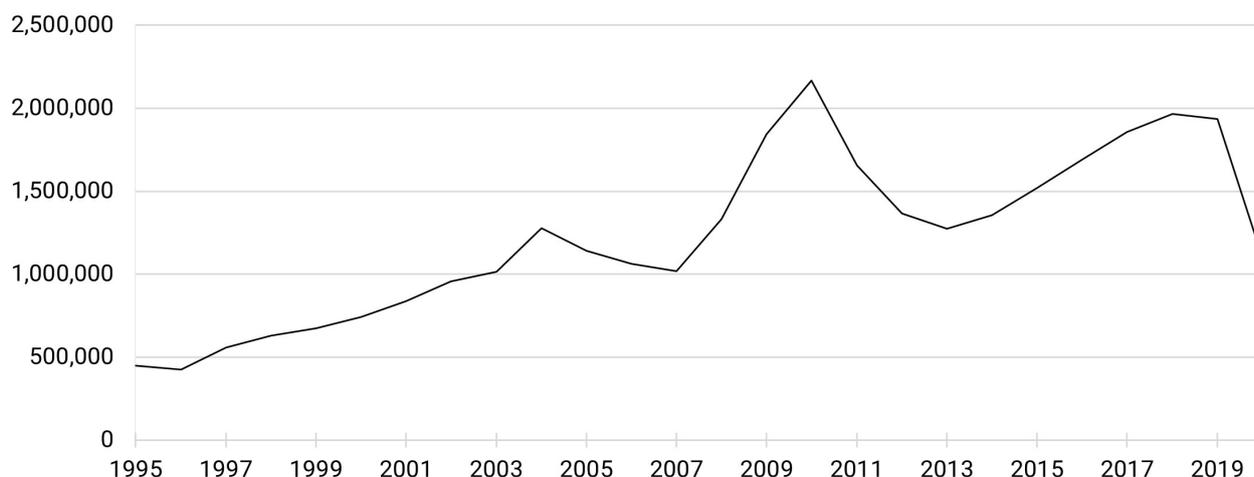


Figura 132 - Número de chegadas de turistas* ao Líbano

*Os turistas internacionais que entram são o número de turistas que viajam para um país diferente daquele em que têm a sua residência habitual, mas fora do seu ambiente habitual, por um período não superior a 12 meses e cujo objectivo principal na visita não é uma actividade remunerada pelo país visitado.

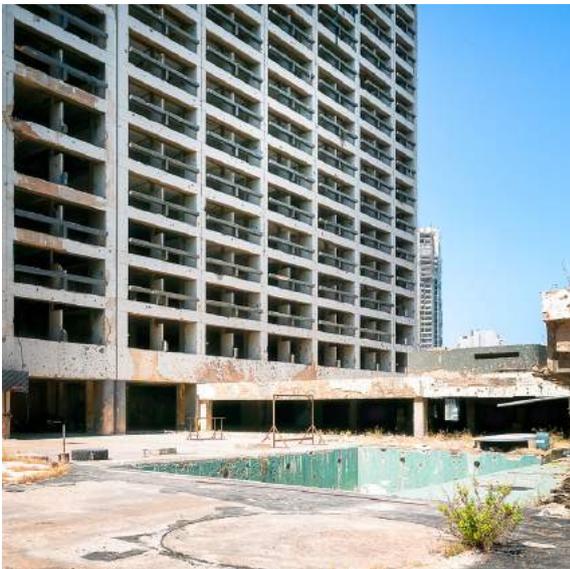


Figura 133 - Pátio exterior do Holiday Inn, 2021



Figura 134 - Hotel Saint Georges vazio com cartaz contra expansão do grupo SOLIDERE, Dandan, 2017



Figura 135 - Hotel Hilton em processo de demolição assistido por explosivos. Holiday Inn ao fundo com painéis alusivos ao turismo no país, Saidi, 2002





< Figura 136 - Frente de mar no distrito dos hotéis, 2021, Datsenko

De hotel a habitação

Ao olhar para o distrito de hotéis, com a forte presença do hotel Holiday Inn, é evidente que um edifício abandonado se tornou num monumento da guerra-civil. Durante o dia a sua imponência é forte (figuras 136 e 137), com o seu aspeto cru e a sua dimensão, tanto em altura como comprimento, que mesmo ao lado de grandes torres não perde o seu protagonismo. De noite, à ausência de sol e quando as poucas luzes existentes na cidade se ligam, o edifício desaparece (figura 138), como se fizesse parte daqueles que não têm capacidade de se iluminar, no entanto, neste caso, a razão do seu desaparecimento é o seu abandono.

Mas será que o seu futuro deverá ser esse? De dia servir de uma escultura ou estátua alusiva à guerra-civil e de noite desaparecer da cidade? À espera de que a memória coletiva o esqueça? Que mais tarde seja demolido para dar lugar a um novo edifício? A sua função foi a de abrigar pessoas e eventos, por muito pouco tempo que tenha

sido, agora apenas se limita a abrigar as memórias dos que ainda se lembram da guerra.

É posta em prática a questão e o exercício de habitar o hotel Holiday Inn, como resposta às duas temáticas desenvolvidas anteriormente, a necessidade urgente de habitação para a classe baixa e o a presença de abandono visível na cidade.

Com isto tencionam-se entender a viabilidade de habitar um hotel abandonado que foi desenhado para, efetivamente, ser habitado, neste caso tendo em mente a necessidade da população de Beirute e a escassa oferta de habitação, aproximando o desenho desta exigência.



Figura 137 - Hotel Holiday Inn abandonado em contraste com o hotel Phoenixia em funcionamento, Karam, 2014



Figura 138 - Distrito dos hotéis à noite com o hotel Holiday Inn às escuras à direita na imagem, Labanoninapicture, 2017

Reutilização adaptativa

Em 1990 um pequeno grupo de pessoas juntou-se e transformou o hotel Times Square, em Nova Iorque, num novo modelo de habitação para pessoas sem abrigo ou que estivessem em risco de ficar sem casa. A ideia era transformar o hotel no maior núcleo residencial que existia na altura, oferecendo apoios dentro do próprio edifício aos seus habitantes. Ainda hoje é considerada a maior habitação de apoio permanente do país, contando com 652 unidades habitacionais (Breaking Ground). Este modelo foi bem-sucedido, reduzindo os sem-abrigos nas ruas em 87% (Breaking Ground). Após este primeiro projeto, foram desenvolvidos muitos outros, sempre com hotéis, em parceria com empresas não-lucrativas, para combater o alto número de sem-abrigos na cidade.

“A transformação do edifício na maior residência de habitação de apoio permanente da nação contribuiu para a revitalização do bairro de Times Square como um todo (...)” (Breaking Ground)



Figura 139 - Fachada do hotel Times Square em Nova Iorque, Bonck

Tendo como primeiro projeto a Plato's Cave, um antigo hotel Days Inn em Missouri, a firma Repvblik começa a explorar o reuso de edifícios abandonados para habitação.

“É a reciclagem comunitária no seu melhor, como se costuma dizer. Assim, para nós, tomar uma propriedade que já foi construída para uso semelhante e fazer conversões a partir disso faz todo o sentido.” (Seifried)

O hotel esteve abandonado 8 anos até que foi encontrado pela empresa de desenvolvimento, que o transformou em apartamentos de um quarto. O objetivo de reutilizar edifícios abandonados é de reduzir os custos de construção e, consequencialmente, reduzir o valor das rendas (Repvblik).



Figura 140 - Projeto Plato's Cave, Repvblik



Figura 141 - Jardim na cobertura do hotel Times Square, Bonck



Figura 142 - Interior de um quarto do projeto Plato's Cave, Repvblik

Para que ambas as iniciativas possam acontecer, é ainda necessária aprovação do planeamento por parte do governo, o que pode levar a uma extensa espera. No entanto, há um outro tipo de acontecimento que ocorre, habitualmente, em tempos de grandes crises e de condições extremas, a ocupação.

Em Atenas, no ano de 2016, a Iniciativa de Solidariedade Económica e Política para os Refugiados ocupou o City Plaza como resposta à crise de refugiados que acontecia na altura, com o acordo entre a União Europeia e a Turquia de restringir o movimento de refugiados para a Europa. O hotel na altura encontrava-se abandonado devido à crise pela qual a Grécia tinha passado.

Foi visto, no hotel de 92 quartos, a oportunidade de criar um espaço seguro para os refugiados. Com mais ou menos 400 habitantes o edifício continha uma cafetaria, uma clínica e um café. A sua localização foi a chave da sua importância, pois a sua centralidade contrariava as habituais localizações dos campos de refugiados nas periferias das cidades, permitindo uma maior proximidade com o centro da cidade e os seus serviços. O hotel apenas esteve ocupado durante 3 anos, a posse do mesmo foi devolvida aos antigos funcionários e os refugiados foram levados para casas seguras na cidade. Com isto entende-se a facilidade de habitar um edifício hoteleiro sendo que mesmo com pouca preparação é possível receber habitantes e servir de abrigo.



Figura 143 - City Plaza ocupado pelos refugiados, Aureli

Análise de hotéis

Através do estudo realizado em Boston, na Northeastern University School of Architecture, sobre hotéis, é possível categorizar o hotel Holiday Inn em relação à sua forma e à distribuição dos quartos em função do corredor. De notar que o desenho dos quartos não foi tomado em consideração, uma vez que o interior do edifício se encontra totalmente destruído (figura 144).

Quanto à sua forma, o edifício insere-se no tipo “pódio estendido” (figuras 145 e 147) que é caracterizado por ter um piso térreo comum para todos os hóspedes e este piso estende-se permitindo a realização de atividades no exterior.

Quanto à distribuição dos quartos, existe um corredor central que é acompanhado, de ambos os lados, por quartos, inserindo-se no tipo de “carga dupla” (figuras 146 e 148).

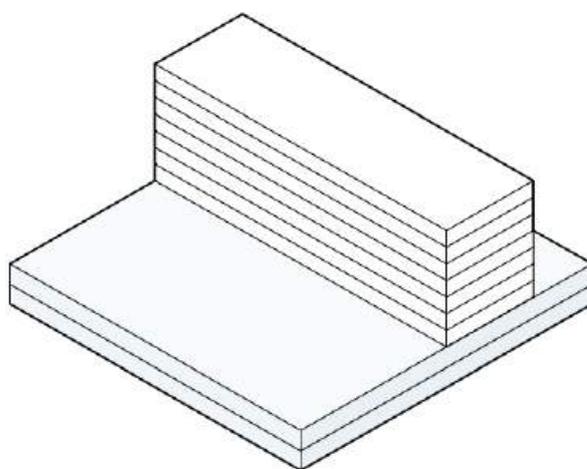


Figura 145 - Esquema do hotel com o pódio estendido



Figura 144 - Corredor de distribuição do hotel Holiday Inn, Robroek, 2021

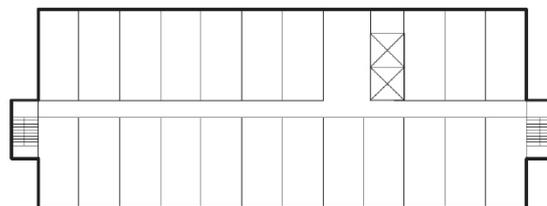


Figura 146 - Esquema da distribuição dos quartos de um hotel

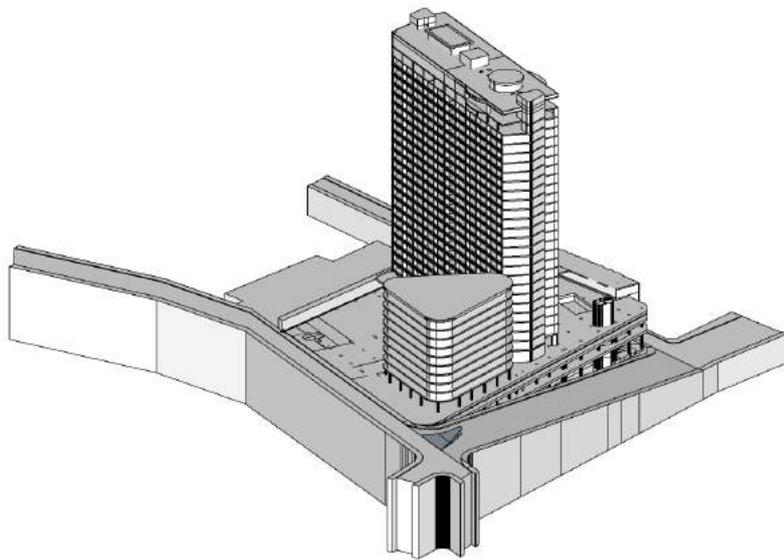


Figura 147 - Volumetria do hotel Holiday Inn

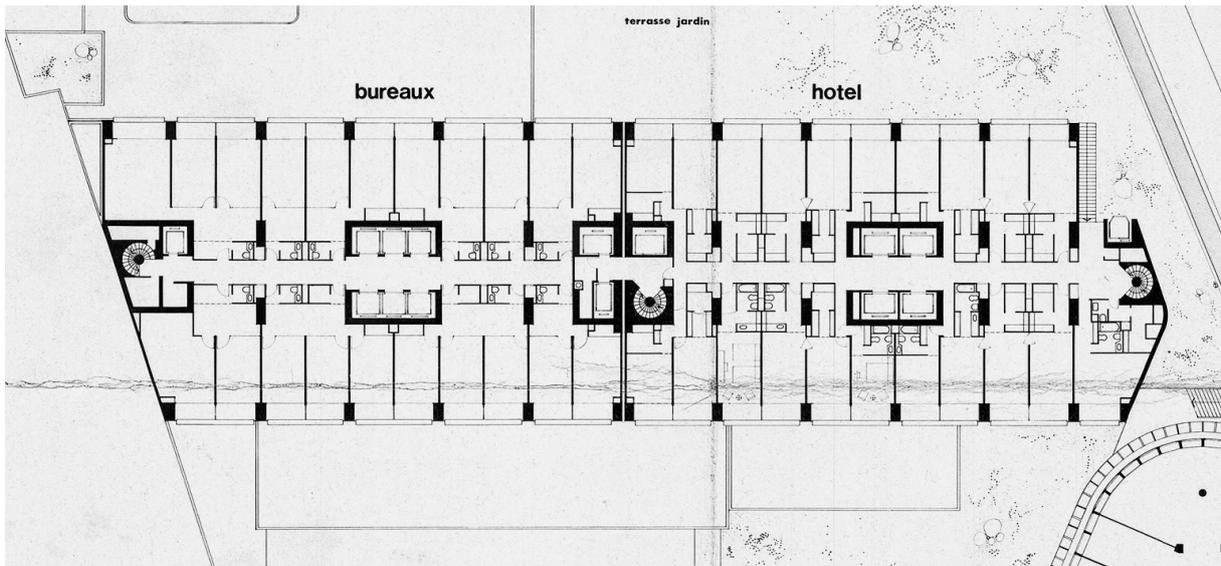


Figura 148 - Segmento da planta original do edifício Holiday Inn

Holiday Inn Beirute

O hotel situa-se na região hoteleira e encontra-se entre as ruas Omar Daouk, a sul, Jbail, a norte, e Fakhreddine a este. É um edifício icónico no que toca à sua arquitetura, pois é um exemplo da época modernista na década de 1950-1970. Desenhado por dois discípulos de Le Corbusier, o arquiteto francês André Wogenscky (1916-2004) e o arquiteto libanes Maurice Hindié (1928-2014). Noutras circunstâncias, é possível prever que este edifício teria um papel com maior importância no que toca à representação do que foi a época do modernismo. "Noutro lugar, este edifício teria sido classificado como património nacional e protegido", diz Georges Arbid, do Centro Árabe de Arquitetura, à revista *Le Commerce du Levant*.

O estilo é puro, com o betão à vista e sem ornamento, e distingue-se pela repetição das guardas que servem de mesa de apoio na varanda. "Neste aspeto, é um edifício prototípico da modernidade" (Arbid, 2018)

Mas devido à sua posição, o hotel apenas funcionou poucos meses antes do seu fatídico desfecho. Foram poucos os eventos que este recebeu, como por exemplo um torneio de cartas (figura 150) e uma conferência de imprensa numa visita de Pelé ao país (figura 151), uma semana antes da guerra-civil começar.

Uma parte da população gostaria de ver o edifício permanecer nas suas ruínas como um cemitério vertical, em memória dos homens e mulheres mortos durante a guerra. Mas outros esperam que o seu destino seja a renovação do complexo do edifício. "Pode ser perfeitamente adaptado", diz George Arbid. Este seria um ponto de viragem económico, cultural e simbólico.

O edifício era propriedade da empresa Companhia Imobiliária Libanesa (CIL), que detém 34% das ações, e de uma empresa do Kuwait que recentemente entrou em falência, sendo que a sua parte das ações já foram leiloadas várias vezes, sem resultado. O CEO da CIL defende que o edifício deve ser renovado e que tem interesse em adquiri-lo na sua totalidade para o fazer, no entanto a grande crise pela qual o Líbano está a passar não possibilita a concretização da compra. A sua renovação preservaria o exemplo de uma arquitetura rara na região, mas acima de tudo, "daria esperança a um Líbano que preserva o seu passado, e o transforma

para se adaptar ao futuro", como Roland Abdeni defende. Assim, o Holiday Inn não ficaria como um exemplo de um Líbano desaparecido e em ruínas, tornar-se-ia numa lição de otimismo num mundo sem esperança.

Entrevista realizado a Roland Abdeni, no dia 16 de Novembro de 2022:

Pergunta: O hotel foi leiloado entre 2017-2018 algumas vezes, sem obter nenhum comprador?

Roland Abdeni: Correto, a presente situação no Líbano não ajuda.

Pergunta: Acredita que a estrutura resistiu aos agentes do tempo e à sua ocupação durante a guerra-civil? O suficiente para aguentar uma reabilitação e não estar entregue à demolição?

RA: Sim, a estrutura está sã após a análise de dois peritos, apenas necessita de reparações locais durante o processo de renovação.

Pergunta: Pude perceber que defende a renovação do edifício. É por entender o seu valor arquitetónico ou porque pensa que é mais sustentável económica e ambientalmente?

RA: Por ambas as razões, na sequência dos nossos estudos de viabilidade.

Pergunta: Queria saber como pensa que as pessoas receberiam esta opção, porque reparei que há três tipos de opiniões, se não mais, mas as que são mais faladas são: os que o querem renovado devido ao valor arquitetónico e à capacidade que tem de receber muitos tipos de programa; os que o querem preservar porque já veem o edifício como um monumento da guerra-civil; e os que querem que seja demolido porque não querem recordar os acontecimentos ocorridos durante a guerra civil e toda a dor que causaram. Mas como pretende reabilitar o edifício e usar a habitação como parte do programa, acha que a opção de dar o edifício às pessoas que vivem nele, as ajudaria a ultrapassar a opinião de demolição ou preservação que o mesmo tem? Ao dá-lo à sociedade.

RA: Concordo com a primeira opinião, penso que seria um monumento da morte demasiado grande no centro da cidade. A vida e as modificações inspiradas poderiam ser mais importantes do que a quietude e as lamentações.

Pergunta: No início do projeto o programa edifício seria para habitação, mas, no entanto, esse programa mudou para exercer funções hoteleiras, ainda durante a fase de execução. Sabe explicar a razão desta mudança?

RA: A estrutura do edifício tem um conceito moderno, constituído por pilares e vigas. Isto permite diferentes utilizações com o mesmo esqueleto. Quando o edifício estava prestes a ser concluído (excluindo os acabamentos), o mercado habitacional estava em baixo por diferentes razões, legais e económicas. A transformação da utilização dos andares foi uma oportunidade para adaptar e salvar o edifício. E esperemos que ainda possam ser feitas mudanças no futuro.



Figura 149 - Abdal Moshin Kattan, o homem que mandou construir o Holiday Inn, Abercrombie, 1975



Figura 150 - Torneio de cartas no Holiday Inn com o famoso jogador Omar Sharif, Rifai, 1974



Figura 151 - Pelé durante uma conferência de imprensa no Holiday Inn, OLJ Archives, 1975

Casos de estudo

A adaptabilidade

Após a 2ª grande guerra, o jovem arquiteto Arata Isozaki, que tinha apenas 12 anos quando ocorreram os bombardeamentos de Hiroshima e Nagasaki, começa a desenvolver a ideia da construção de cidades no ar *City in the Air*. Esta teoria pretende-se interligar com o conceito de metabolismo da cidade, que surgiu com a necessidade de reconstrução pós-guerra, numa altura em que se afirmava que a cidade e as suas infraestruturas eram organismos vivos que evoluíam com o tempo, considerando a necessidade dos seus habitantes.

À semelhança de Arata, os Archigram, entre 1962 e 1964, produziram a *Plug-in City* que respondia à reflexão de que a cidade está em constante evolução, chegando então a um esquema que propunha uma infraestrutura vertical com uma grua no seu topo que se autoconstruía através de módulos, contento em si vários programas e capacidades diferentes e complementares.

Mais recentemente, em 2021, Giovanna Borasi, diretora do Centro Canadense de Arquitetura, reflete sobre a relação da arquitetura e a sociedade no seu ensaio *Reframing How We Live*. A arquitetura teve sempre a tendência de se adaptar consoante as necessidades da sociedade mas para Borasi, a arquitetura está a ficar para trás nessa adaptação. Num mundo com tantas mudanças nos âmbitos do trabalho, das obsessões, da população como usuários do espaço público, da propriedade, do ciclo de vida e da família, como é que a arquitetura se consegue adaptar? “Todos estes novos desejos de novas formas de vida e agregação, juntamente com as mudanças radicais a nível social, económico e tecnológico, constituem um apelo da sociedade em geral para que arquitetos e designers concebam arranjos espaciais e estratégias que possam apoiar estas diversas e novas conceções de vida” (Borasi, 2021)

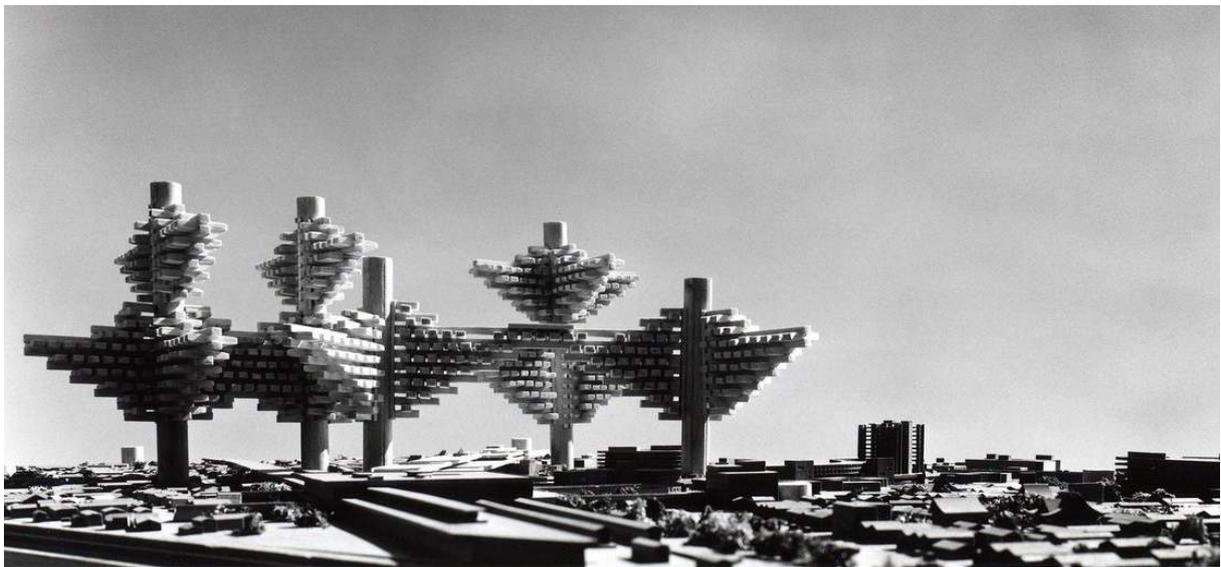


Figura 152 - Maquete da *City in the Air*, de Arata Isozaki

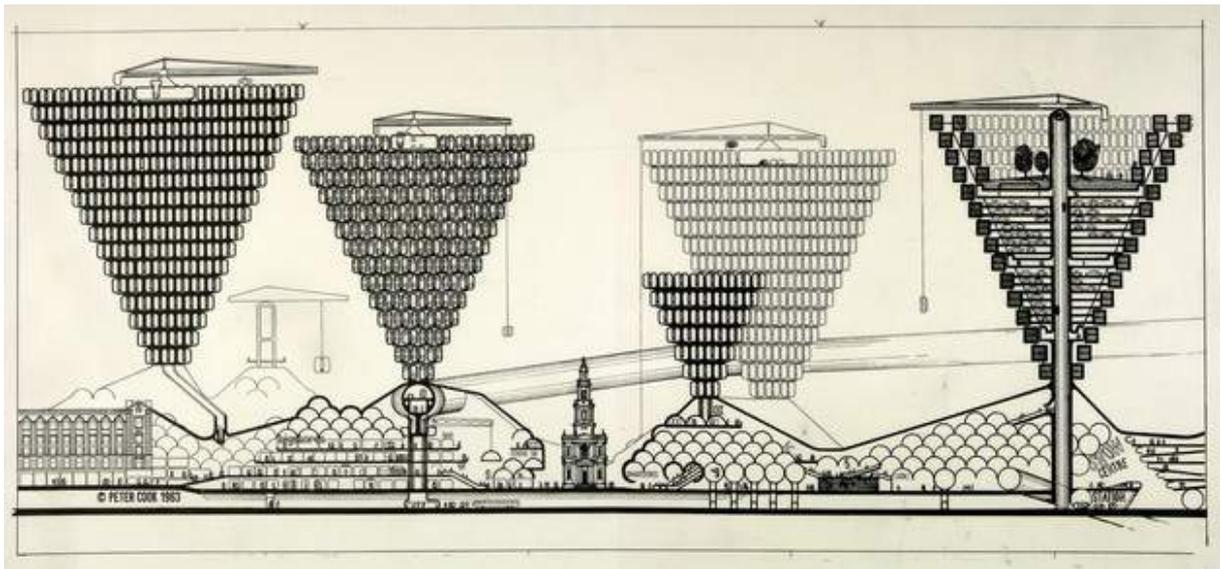


Figura 153 - Esboço da *Plug-in City*, de Peter Cook

A configuração

Não é de ignorar as semelhanças entre o projeto da habitação de Marselha e o hotel Holiday Inn. O projeto do arquiteto Le Corbusier foi realizado em 1952 e o hotel Holiday Inn foi completado em 1974, sendo que ambos os arquitetos, responsáveis pelo projeto do respetivo hotel, trabalharam com Le Corbusier. Deixando em aberto a possibilidade do edifício ter influências corbusianas.

Com uma estrutura e morfologia semelhantes, o projeto da unidade de habitação de Marselha pretende incorporar nele um grande número de apartamentos, sendo destinado para perto de 1 600 habitantes. Contém também diversos serviços para uso dos seus habitantes e ainda incorpora um hotel.

É na reflexão do arquiteto acerca dos pisos tipo que este projeto contribui, com a aproximação da habitação à ideia de células, inspirado na configuração do mosteiro da Cartuxa, em Florença.

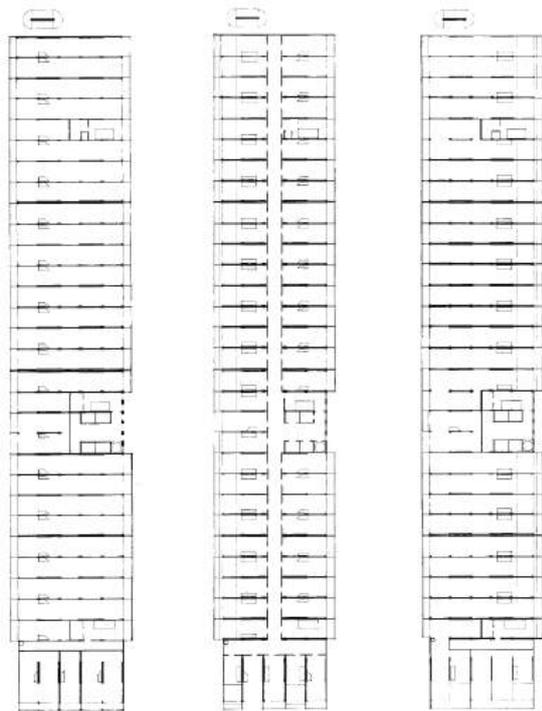


Figura 154 - Plantas tipo da unidade habitacional de Marselha

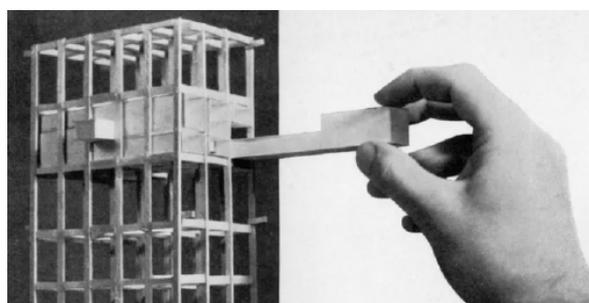


Figura 155 - Fotografia que ilustra a montagem "garrafa" e "prateleira de vinho", concebida por Alfred Roth nos anos 20 e utilizada por Le Corbusier para reduzir os custos de construção de projectos

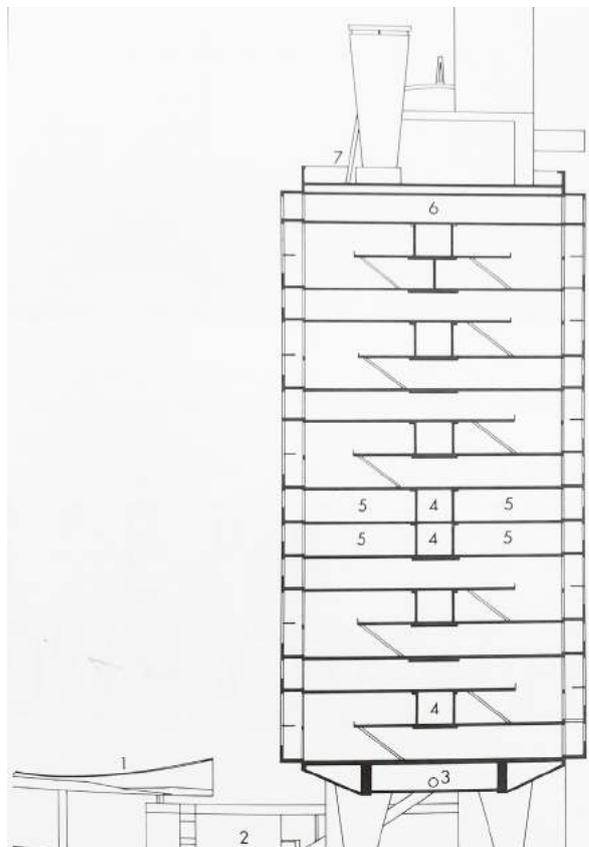


Figura 156 - Corte da unidade habitacional de Marselha que mostra a relação entre pisos



Figura x - Unidade de habitação de Marselha, Vriendt, 2015

O apartamento

Através de um estudo realizado pelo grupo [+RAMTV], é formalizada a crítica onde o cenário social na unidade de habitação do arquiteto Le Corbusier é limitado, enfatizando termos quantitativos como o número de pessoas por apartamento. Acoplada a esta ideia é associada uma afirmação de estabilidade familiar, coisa que nos dias de hoje já não é tão recorrente. Por exemplo, com a conformação do divórcio e a independência económica das mulheres, a expectativa social de casar e ter uma família perde cada vez mais a sua presença (Borasi, 2021). O grande aumento da inacessibilidade à habitação também proporcionou que o modelo de partilha aumentasse (Borasi, 2021). Existem vários fatores e exemplos que alteram a ideia convencional de habitar, impossíveis de enumerar na totalidade, o que demonstra a complexidade do tema e que a própria ideia de olhar para a arquitetura se altera.

Em 2002 o projeto dos [RAMTV+] já refletia acerca da imposição da arquitetura sobre os costumes da sociedade, permitindo a sua adaptabilidade. O tipo de habitação é classificado como autónomas (autónomas) e nonautonomous (não-autónomas), e é possível realizar diferentes tipos de atividades no interior de cada habitação que definem se estas são autónomas ou não-autónomas, sendo estas: essenciais (E), extras (X) ou de serviços (S). Isto cria a possibilidade de haver uma dependência entre habitações, reduzindo o espaço ocupado, em cada uma, por serviços repetidos. Ao entender isto é feito um esquema de dependências, havendo habitações que passarão a ser públicas para poderem servir as habitações não-autónomas

O conceito de poder usufruir de serviços no exterior da habitação provém também do trabalho de Karel Teige que no seu livro "The minimum dwelling" fundamenta que "o espaço economizado através da redução do tamanho da cozinha habitável poderia ser utilizado para aumentar o tamanho da sala de estar" (Karel Teige, 1932, p.242).

Com o objetivo de albergar o maior número de pessoas possível, assegurando a sua segurança, higiene e bem-estar, entende-se o necessário para que uma habitação possa ser vivida. Conseguindo reduzir a sua dimensão mantendo apenas os bens essenciais e reservando os serviços que são extras, que nos permitem obter bens que são necessários para a nossa vivência, no entanto, não precisam, necessariamente, de coabitar connosco no nosso espaço, no seu exterior.

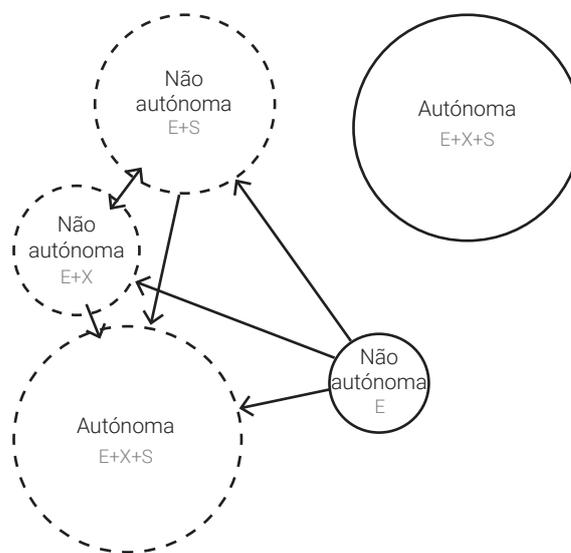


Figura 158 - Esquema de relações entre apartamentos, interpretação do original do grupo [RAMTV+], 2002, p. 75

Exemplos de atividades ([RAMTV+], 2002, p. 56):

Essenciais - vestir, higienar, comer, dormir

Extras - exercitar, conviver, escrever, conversar, ler

Serviços - limpar, cozinhar, lavar



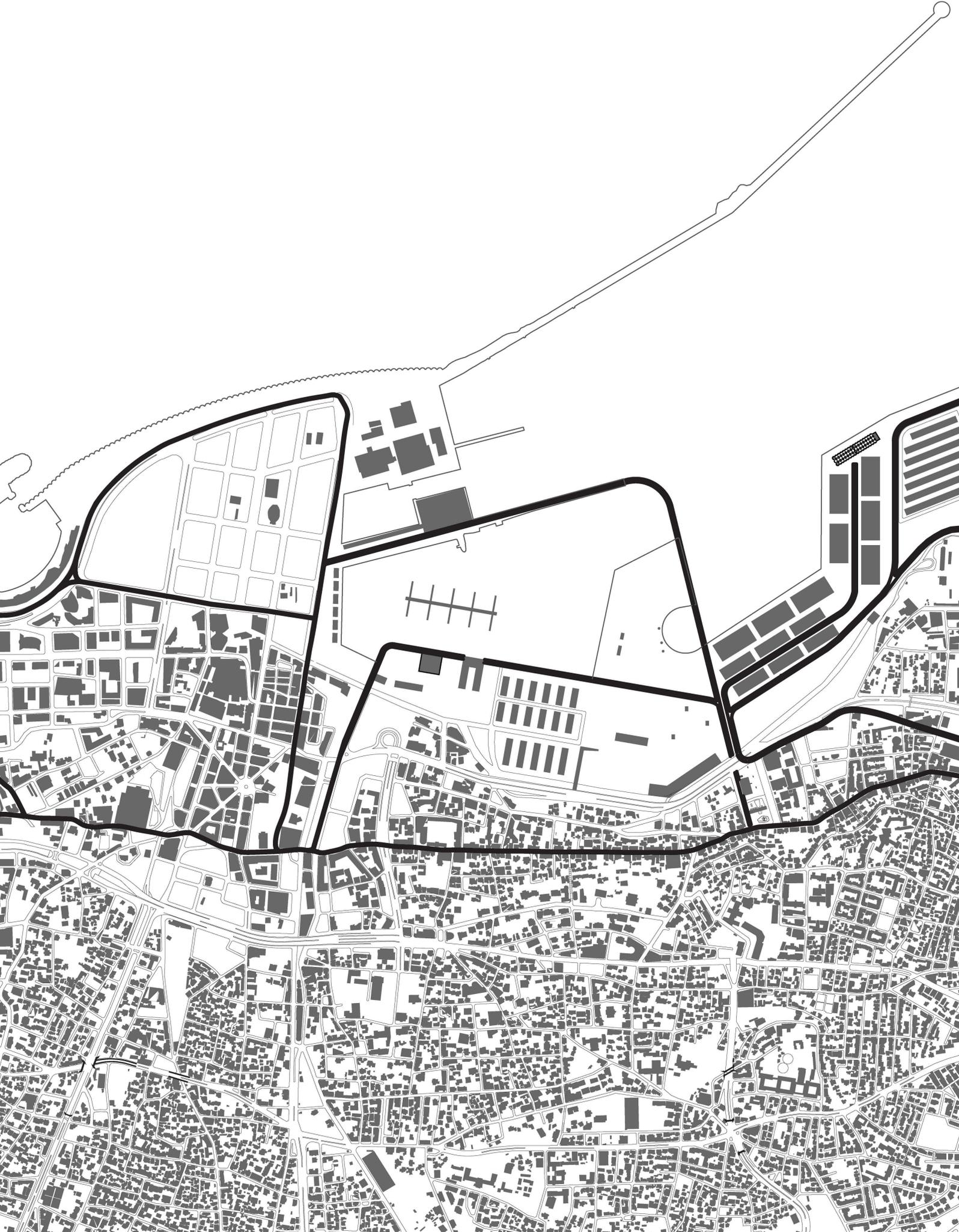
Figura 159 - Esquema de relações de serviços entre apartamentos, [RAMTV+], 2002

> Figura 160 - "Inside out (west)" pintura do artista inglês da vista do interior do hotel, Tom Young, 2018

Uma nova forma de ver a cidade





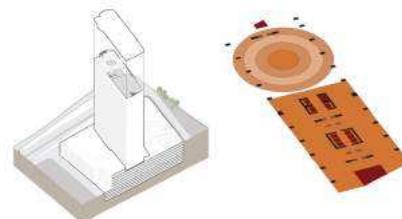


< Figura 161 - Planta de localização do hotel Holiday Inn

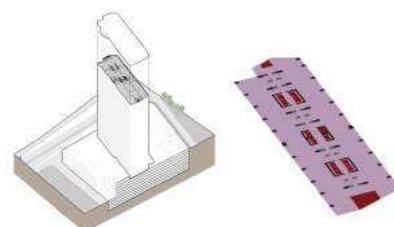
Holiday Inn como hotel

O edifício proposto a intervir encontra-se no distrito dos hotéis, em Minet-el-Hosn, no entanto, é possível identificar que a sua envolvente é dominada, maioritariamente, por edifícios residenciais (figura 162). O edifício é pertencente ao Saint Charles Center, que incorpora: um pódio, que servia de centro comercial e continha estacionamento subterrâneo; um volume de estúdios agarrado ao pódio; um outro volume triangular, destinado a escritórios, ainda em funcionamento; e por fim a grande torre que era onde funcionava o hotel. No topo da torre do hotel, existia um restaurante que rodava sobre si, permitindo uma vista 360° sobre a cidade. Esta tecnologia era inovadora, tendo sido o primeiro restaurante que permitia esta experiência no médio-oriente.

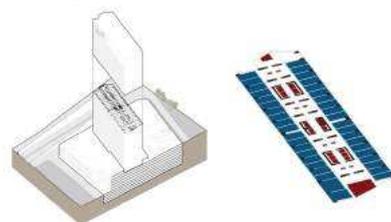
5. O último piso contempla a cidade com um restaurante 360°.



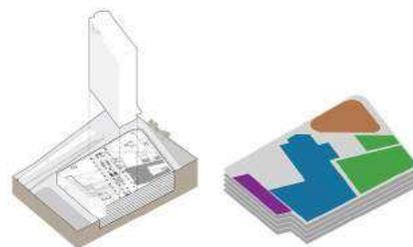
4. No vigésimo terceiro piso é possível encontrar uma discoteca que ocupa a totalidade da área do edifício.



3. O piso tipo que percorre 22 andares contém 40 quartos. Cada quarto contém casa de banho privativa e closet. Nos topos do piso tipo é possível encontrar áreas de serviços que são acedidas, tanto por elevador, como por escadas em espiral.
Azul - Quartos
Vermelho - circulação vertical



2. Os pisos superiores do pódio (-4, -3, -2, -1 e 0) recebem as áreas comuns, tanto exteriores como interiores, do edifício
Roxo - estúdios
Azul - Áreas comuns interiores
Verde - Entrada do hotel
Castanho - Piso inferior do banco



1. O piso inferior do pódio é constituído por um parque de estacionamento

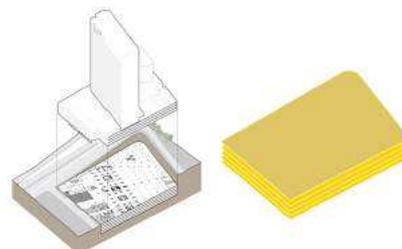




Figura 162 - Fotografia aérea com o programa dos edifícios envolventes 

- Legenda:
-  Lotes vazios
 -  Programa institucional
 -  Espaços verdes
 -  Estruturas abandonadas
 -  Hotéis
 -  Programa residencial

A ausência da possibilidade de visita ao edifício e levantamento do seu estado atual, fez com que a forma de entender o desenho da sua estrutura, o local de intervenção do projeto, se formalizasse através da leitura das plantas originais do edifício e através de outras fontes gráficas encontradas no âmbito de trabalhos realizados sobre o mesmo.

Com o cruzar de toda a informação foi feita a planta tipo do edifício, que apesar de incorporar as paredes interiores, estas foram assumidas como destruídas, deixando então, apenas a estrutura.

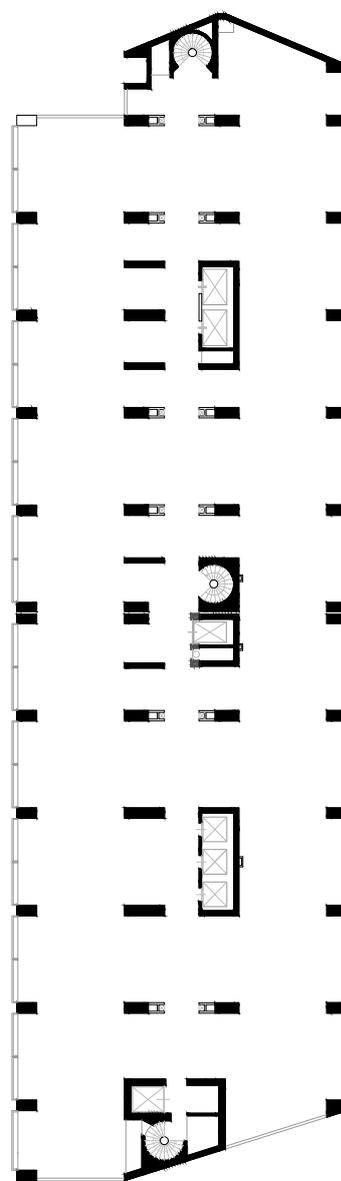


Figura 163 - Planta estrutural assumida, com algumas diferenças nas caixas de elevadores retiradas

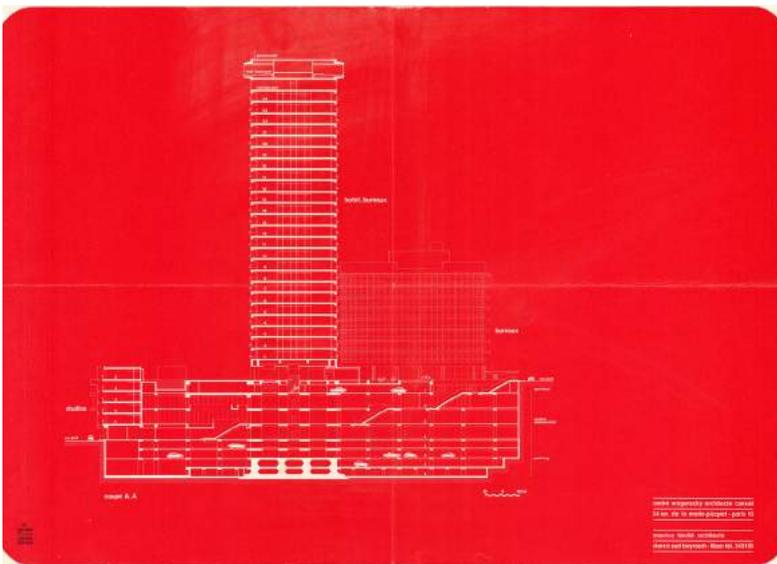


Figura 164 - Corte original do edifício Saint Charles City Center, Wogensky e Hindié

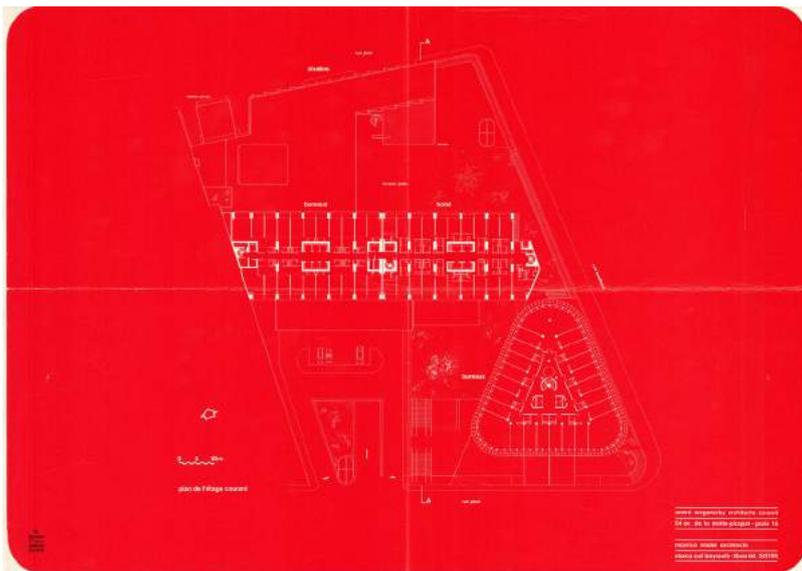


Figura 165 - Planta original do edifício Holiday Inn, Wogensky e Hindié

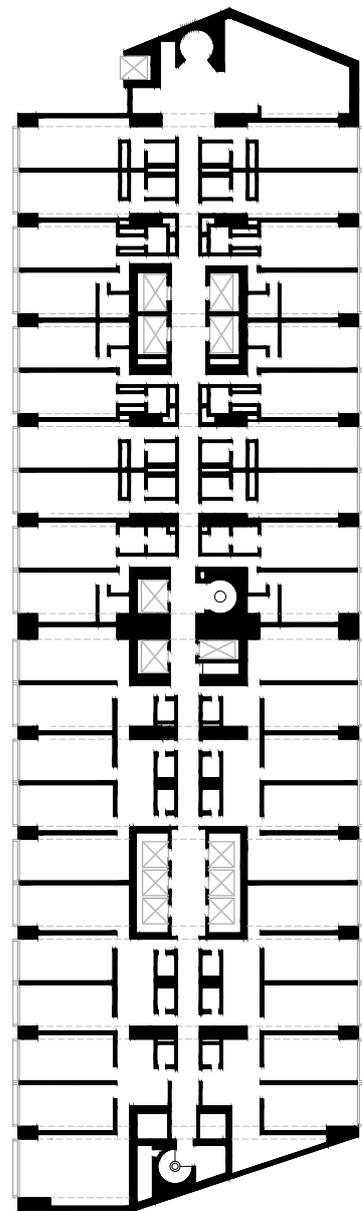


Figura 166 - Configuração do hotel antes da sua destruição

Holiday Inn como habitação **Relação com a cidade**

O piso térreo é assumido como uma extensão do espaço público, conduzindo a população a usufruir do espaço verde proporcionado no topo do seu pódio. O momento de abertura deste espaço, que posteriormente era de usufruo exclusivo dos habitantes do hotel, pretende dar à cidade a possibilidade de formar uma comunidade num local tão privilegiado. Os antigos escritórios da administração do hotel tornam-se num espaço de artes, que, com ligação ao 1º piso do hotel, é criada a relação entre o público da rua e o privado do edifício.

Figura 167 - Planta do piso 0 pertencente à cidade, escala 1/500



- Legenda:
- Rampas de acesso ao edifício de habitação 1
 - Entrada principal do edifício do banco 2
 - Pátio exterior do edifício do banco 3
 - Entrada do edifício de habitação 4
 - Piso superior do espaço das artes 5
 - Jardim público 6
 - Oficinas 7
 - Piso térreo do edifício do banco 8

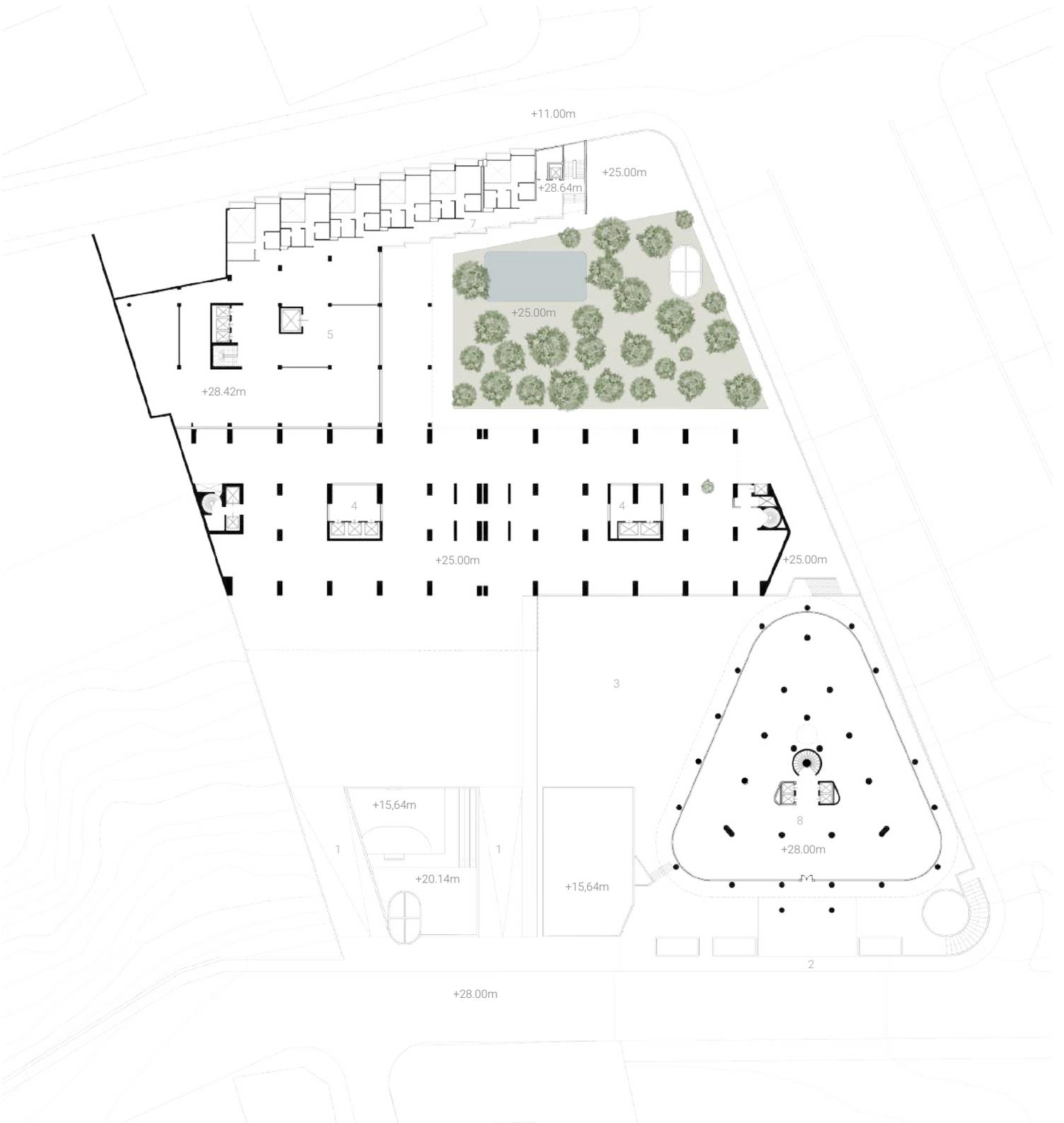


Figura 168 - Planta do piso 1, escala 1/500



- Legenda:
- 1 Rampas de acesso ao edifício de habitação
 - 2 Entrada principal do edifício do banco
 - 3 Pátio exterior do edifício do banco
 - 4 Planta livre do edifício de habitação
 - 5 Cobertura do espaço das artes
 - 6 Jardim público
 - 7 Planta tipo do edifício do banco

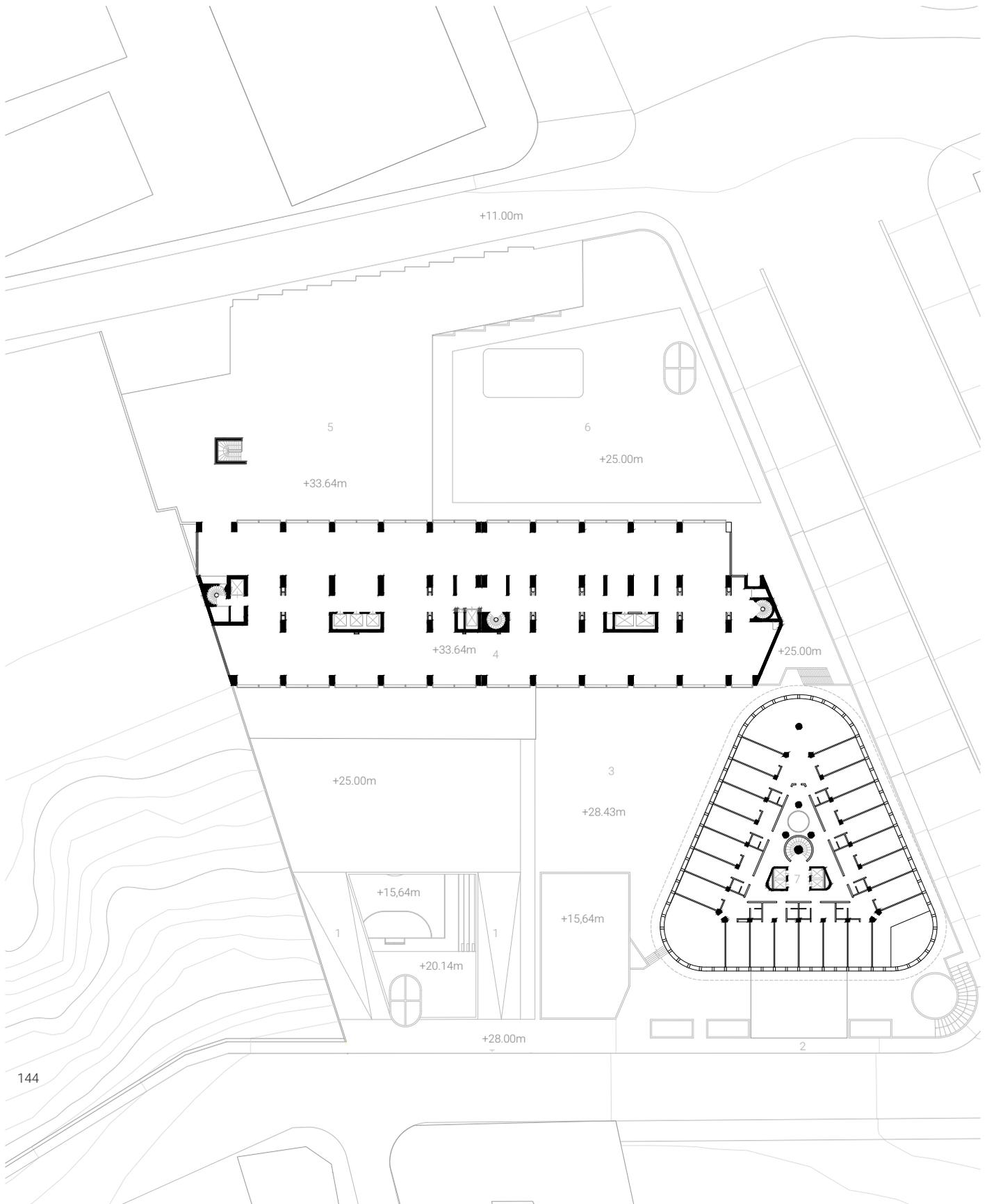


Figura 169 - Corte transversal, escala 1/500

O pódio

O volume do centro comercial é proposto ser utilizado como um serviço que beneficie a cidade. O programa desenhado aproxima-se ao de uma escola, deixando em aberto o seu uso, apenas definindo as entradas, áreas lúdicas e uma zona de refeição. A permeabilidade do centro comercial é utilizada para proporcionar entradas de luz para os espaços mais subterrâneos e, conseqüentemente, circulação natural do ar pelo edifício. O vazio na estrutura criado pelo cinema recebe um campo de jogos de apoio ao edifício. É também no piso -4 que se situa uma das entradas para o edifício de escritórios.



Figura 170 - Planta do piso -4, escala 1/500



- Legenda:
- Entrada da administração da escola 1
 - Entrada para o estacionamento subterrâneo 2
 - Entrada para as oficinas 3
 - Entrada da escola 4
 - Entrada do edifício do banco 5
 - Entrada dos escritórios 6
 - Administração da escola 7
 - Piso -4 do edifício do banco 8

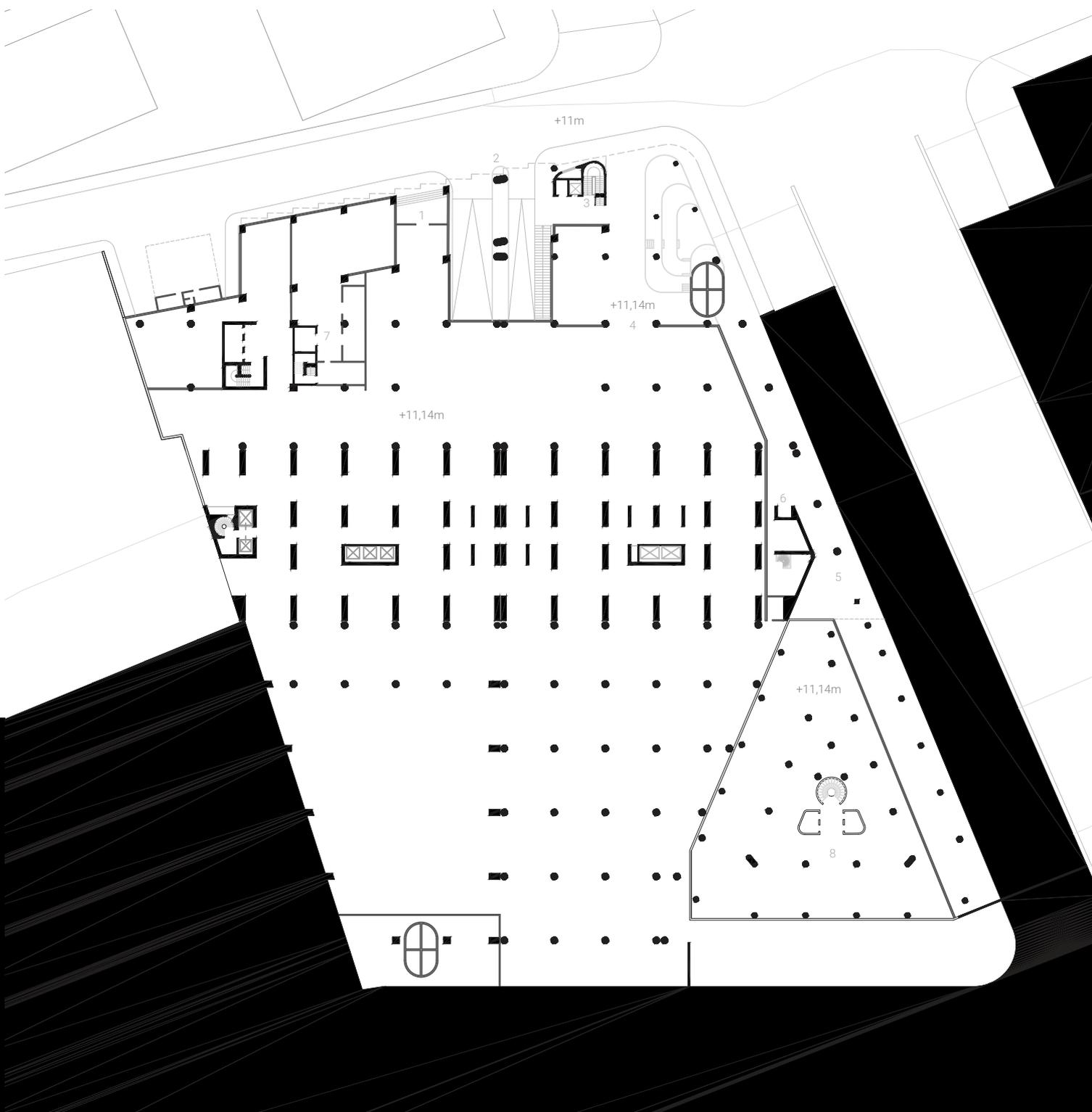


Figura 171 - Planta do piso -3, escala 1/500



- Legenda:
- 1 Oficinas
 - 2 Zona de refeição
 - 3 Campo de jogos
 - 4 Balneários
 - 5 Varanda
 - 6 Piso -3 do edifício do banco

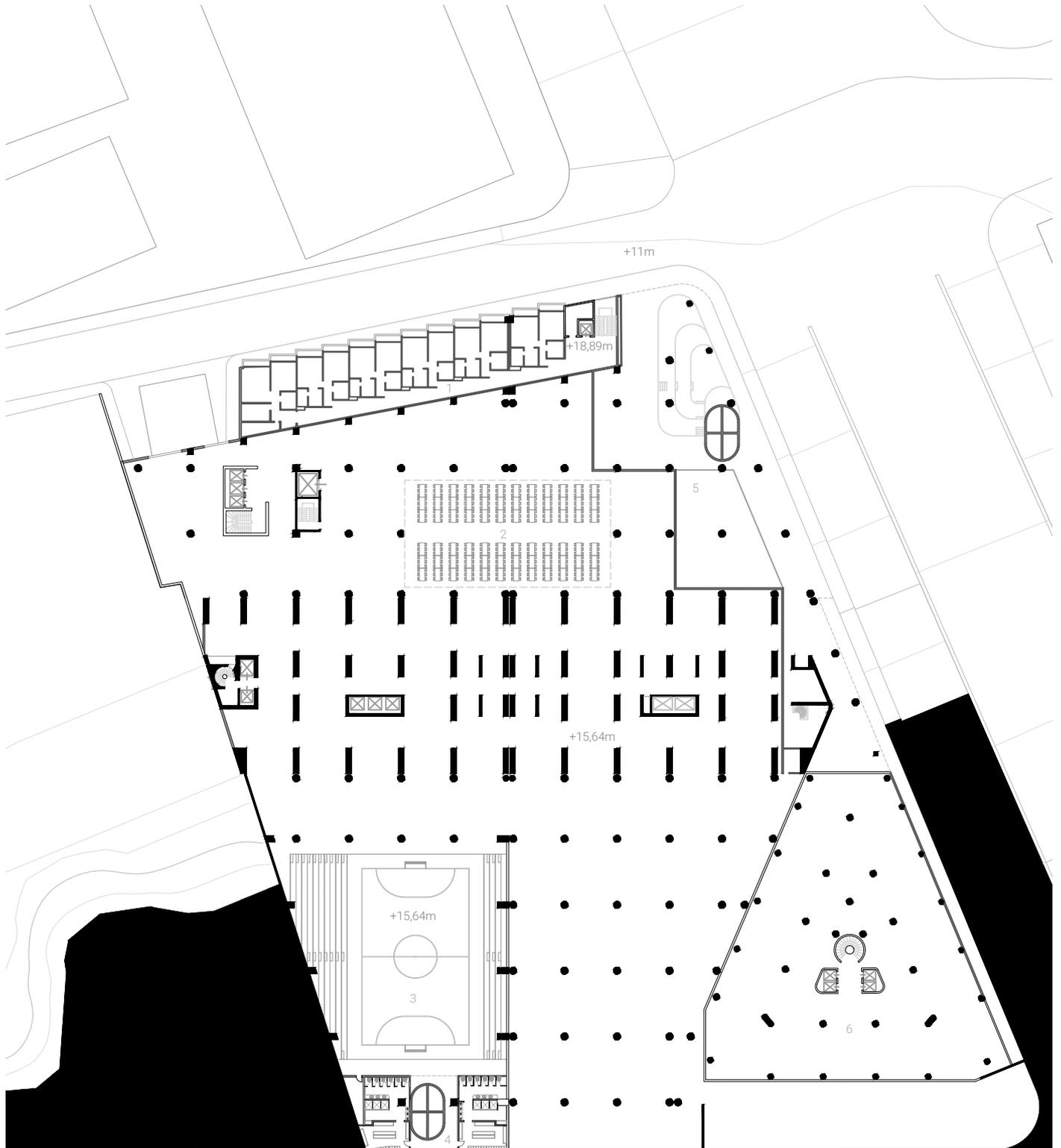


Figura 172 - Planta do piso -2, escala 1/500



- Legenda:
- Oficinas 1
- Espaço de aulas 2
- Piso -2 do edifício do banco 3

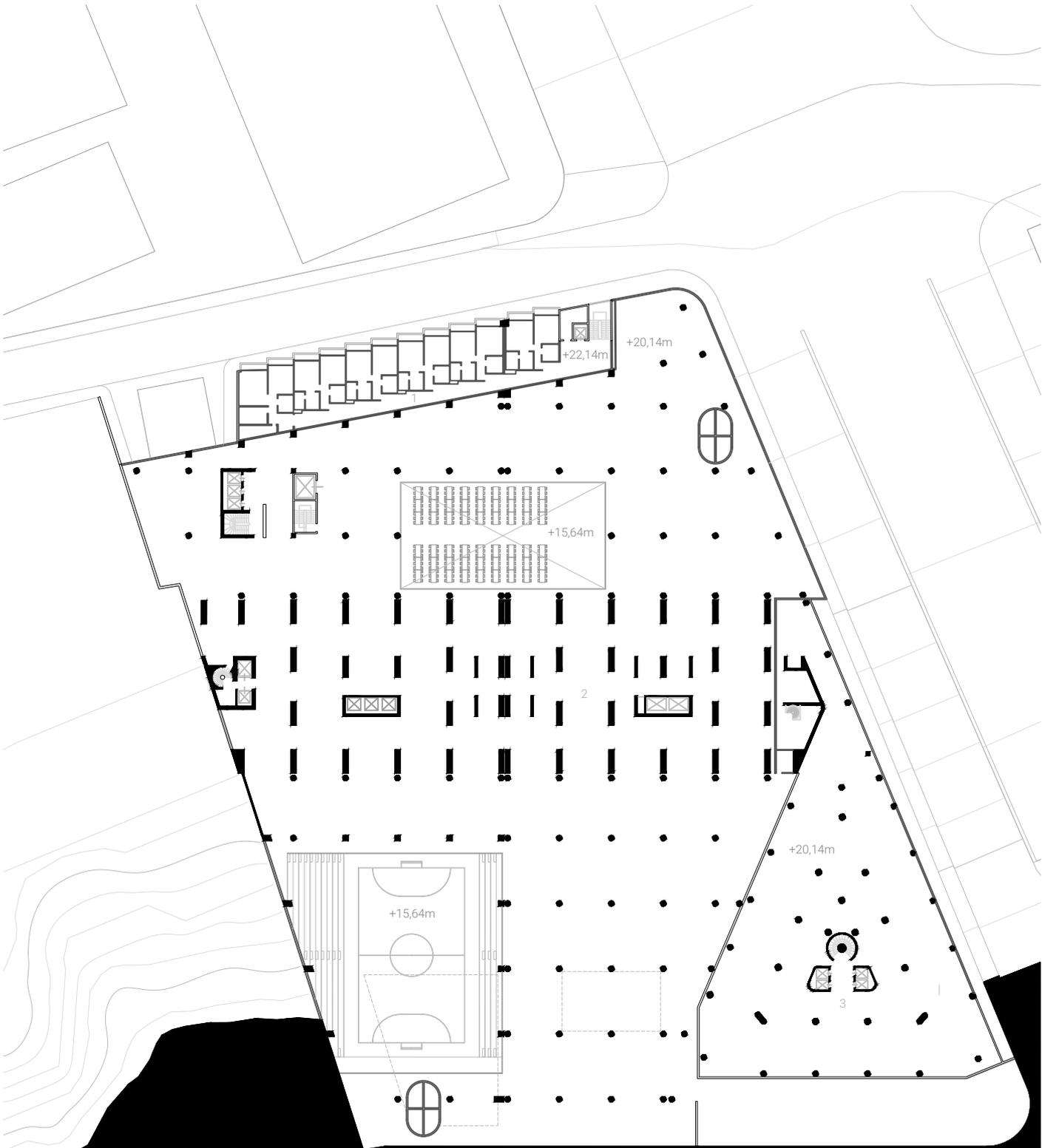
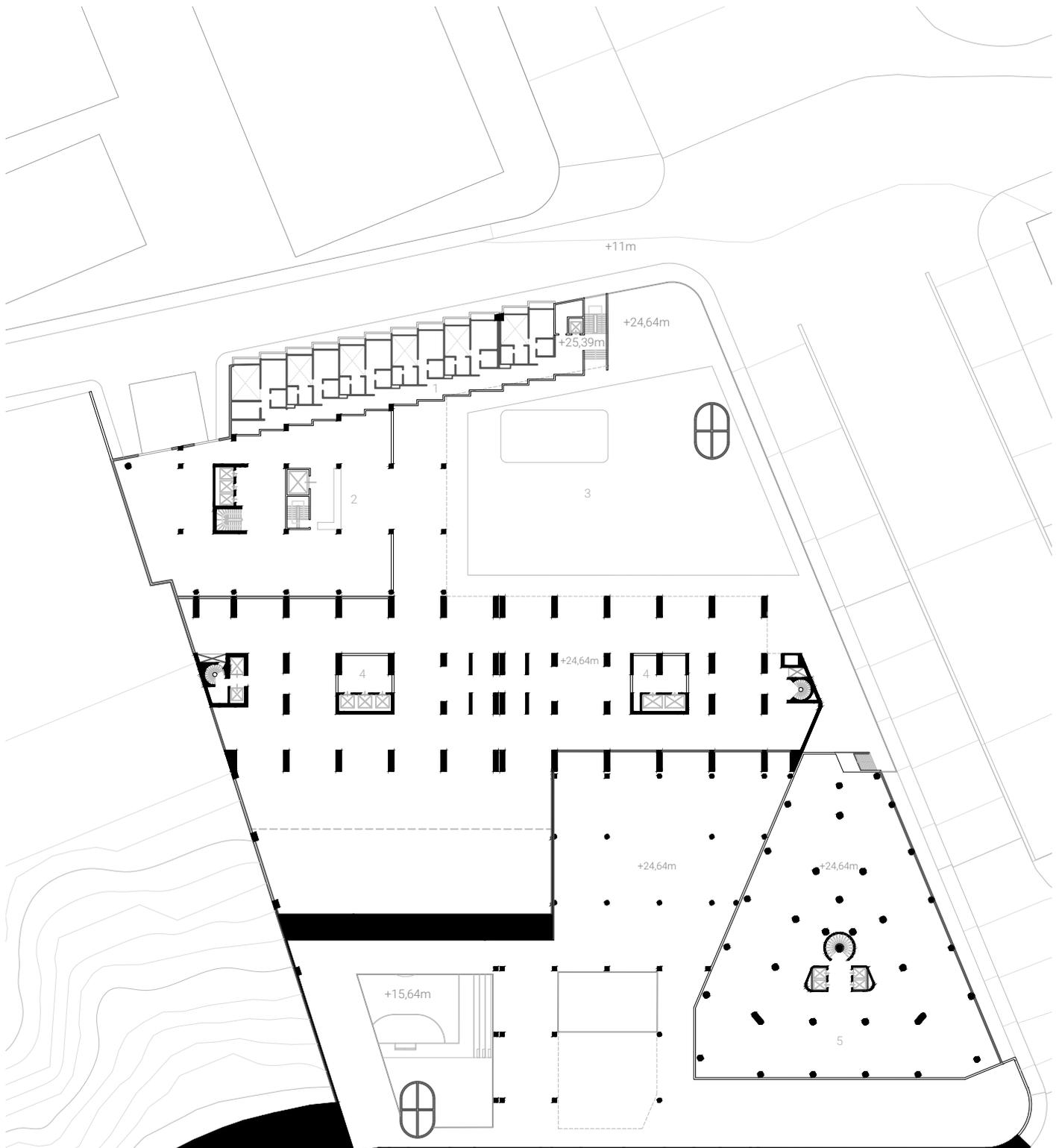


Figura 173 - Planta do piso -1, escala 1/500



- Legenda:
- 1 Oficinas
 - 2 Espaço de artes
 - 3 Jardim público
 - 4 Entrada do edifício de habitação
 - 5 Piso -1 do edifício do banco



> Figura 175 - Corte esquemático das tipologias no edifício, assinalado por A nas plantas

A torre

A reflexão acerca da sociedade atual e os seus descostumes envolve-se em duas circunstâncias. A primeira é o facto de o projeto não selecionar, especificamente, para que tipo de população é. O cerne é servir população mais necessitada, no entanto, dentro deste grupo populacional, não existe um tipo de família estipulado. O projeto pretende servir diversos tipos de agregados familiares, de momento mais necessitados, mas no futuro, pensando na perenidade do edificado, poderá servir população que não se insira neste grupo.

A sua flexibilidade é assegurada com a atribuição de diferentes tipologias que se podem inserir em diversos sítios do edifício, e emparelhar com outras tipologias, criando assim outras.

Neste exercício foi proposta uma organização que pretende, não só abrigar um grande número de população, mas sempre presente de espaço público para que os seus habitantes possam usufruir o edifício. A redução do espaço privado para, somente, o necessário, permitiu um aumento notório na área de espaço social, incentivando a ideia de comunidade no seu interior.

Através do corte esquemático é possível ver a primazia de mancha social em comparação com a do espaço de habitação. No entanto, o hotel, quando funcionava, contava com cerca de 400 quartos, sendo que, com este redesenho a conta é de, cerca de 720 quartos, entre quartos duplos e individuais.

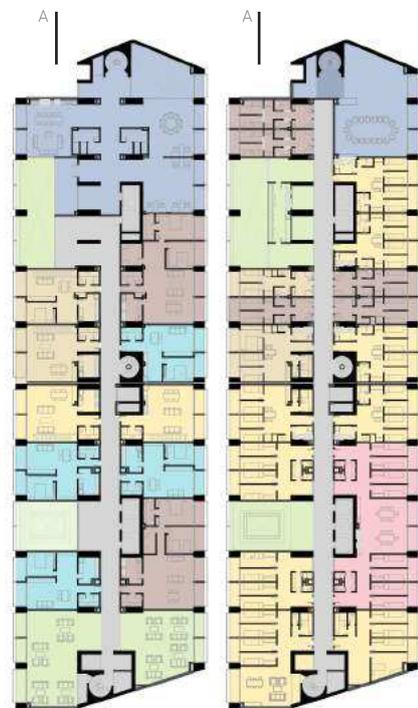
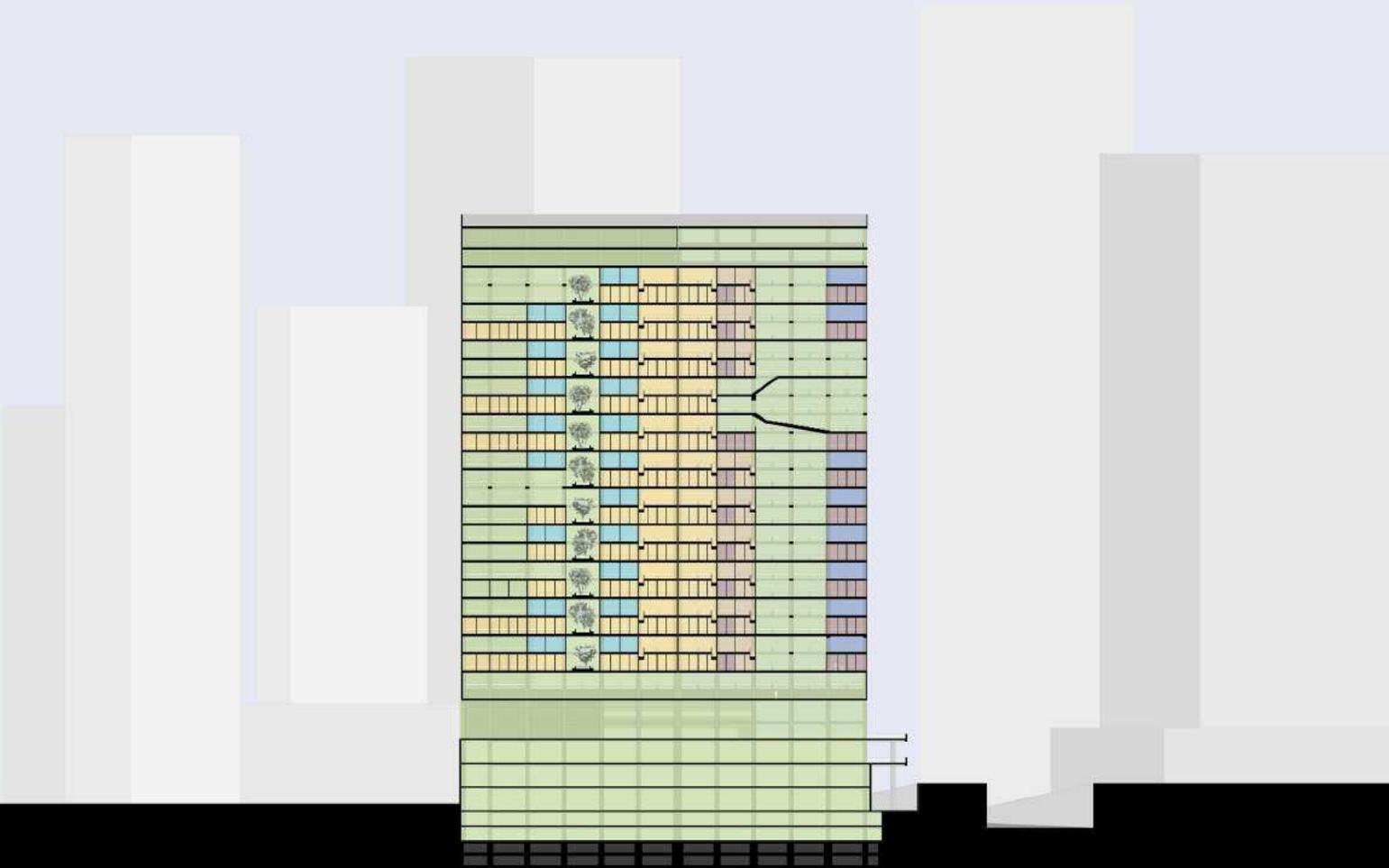


Figura 174 - Esquema de distribuição das tipologias

- Espaço público
- 1 quarto
- 2 quartos
- 3 quartos
- 4 quartos
- 8 quartos
- Escritórios



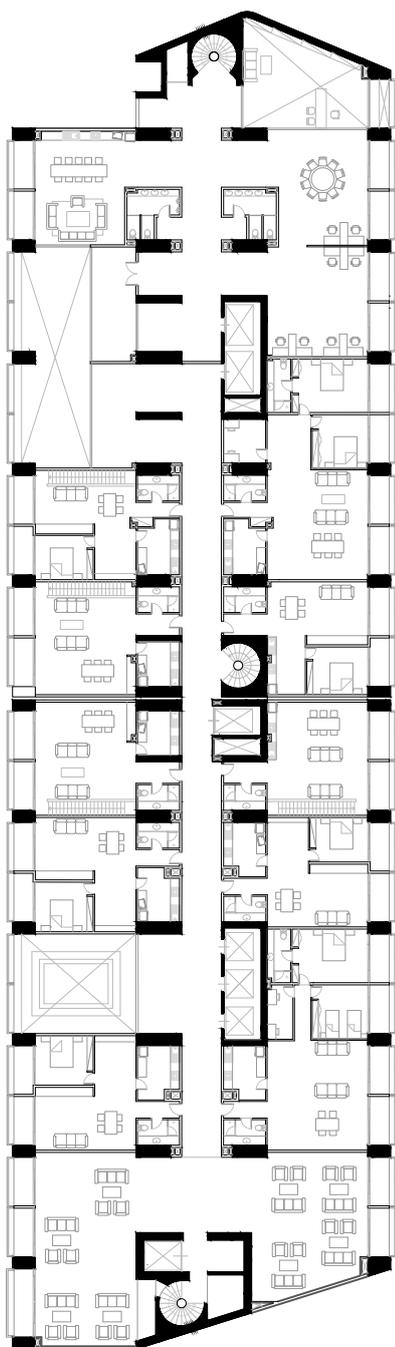
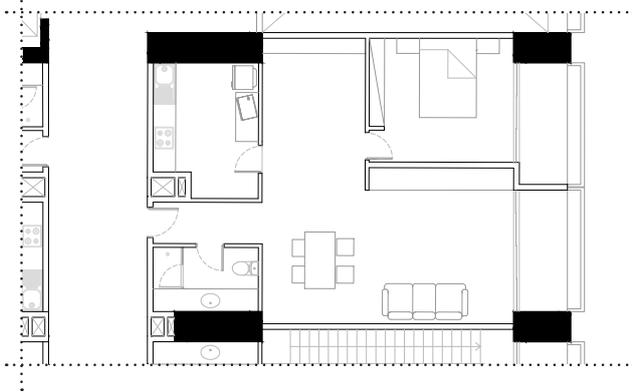


Figura 176 - Planta do piso tipo superior, escala: 1/500



Figura 177 - Planta do piso tipo inferior, escala: 1/500

1 quarto



2 quartos

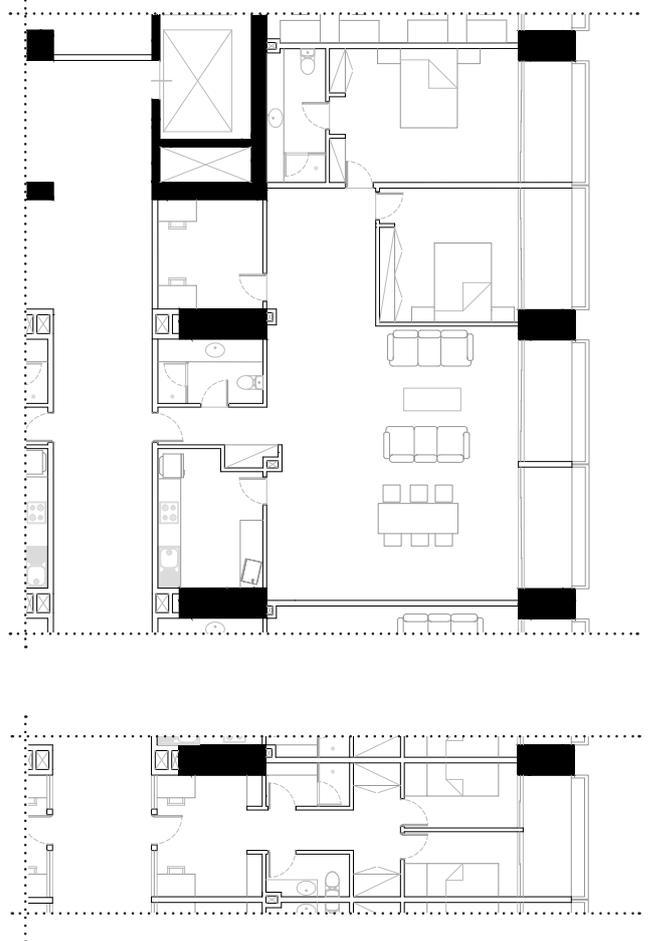


Figura 178 - Planta do piso da tipologia com 1 quarto, escala: 1/200

Figura 179 - Planta do piso de duas tipologias com 2 quartos cada, escala: 1/200

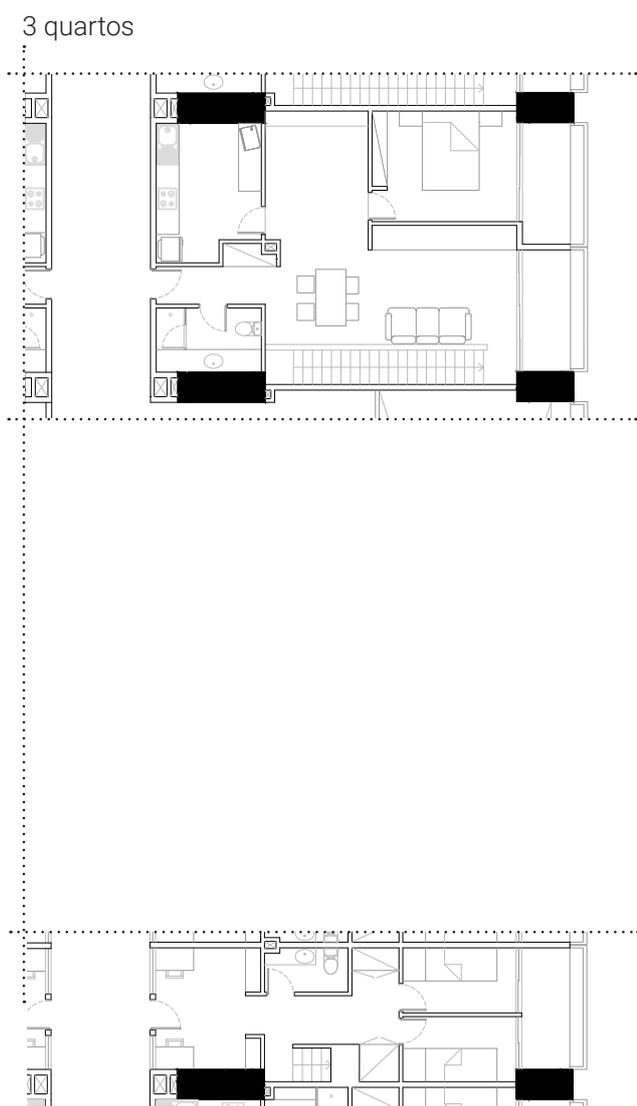


Figura 180 - Planta do piso superior e inferior da tipologia com 3 quartos, escala: 1/200

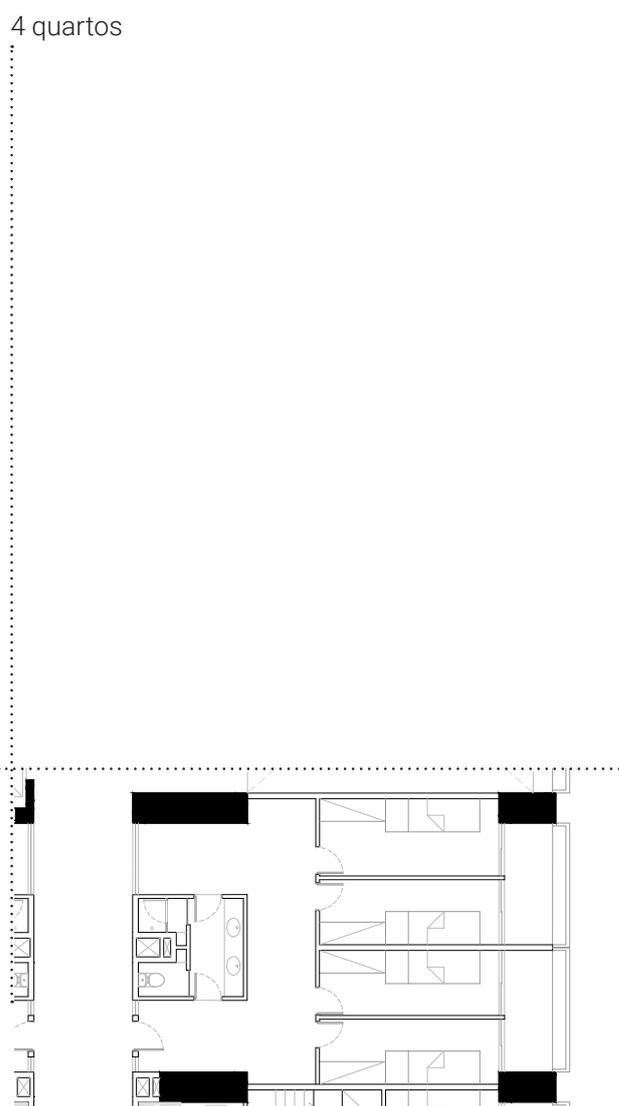


Figura 181 - Planta do piso da tipologia com 4 quartos, escala: 1/200

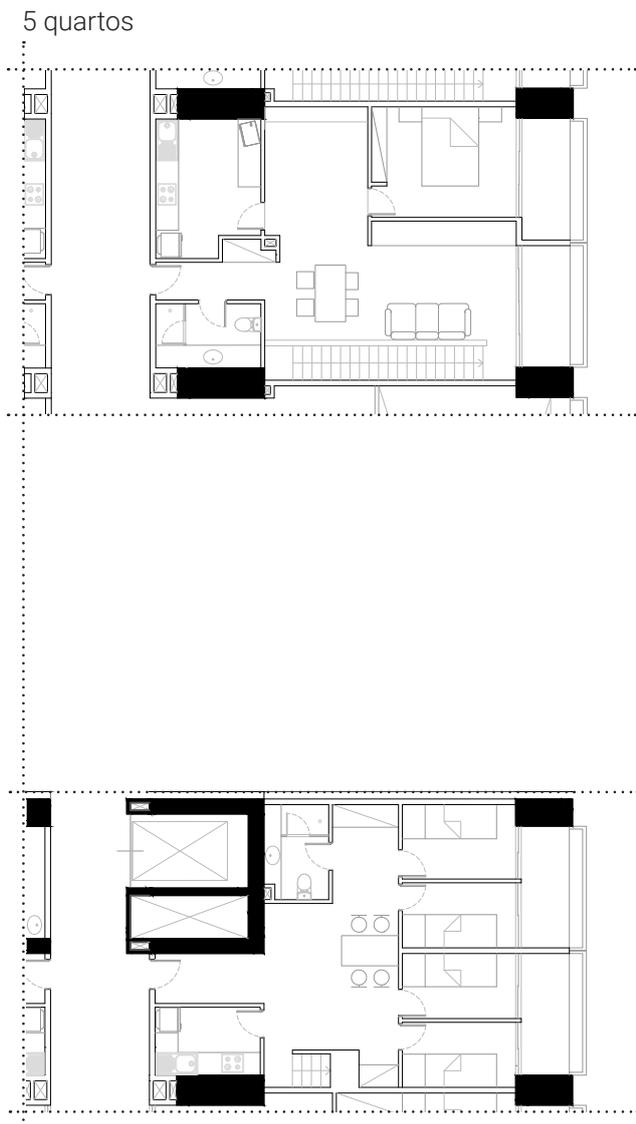


Figura 182 - Planta do piso superior e inferior da tipologia com 5 quartos, escala: 1/200

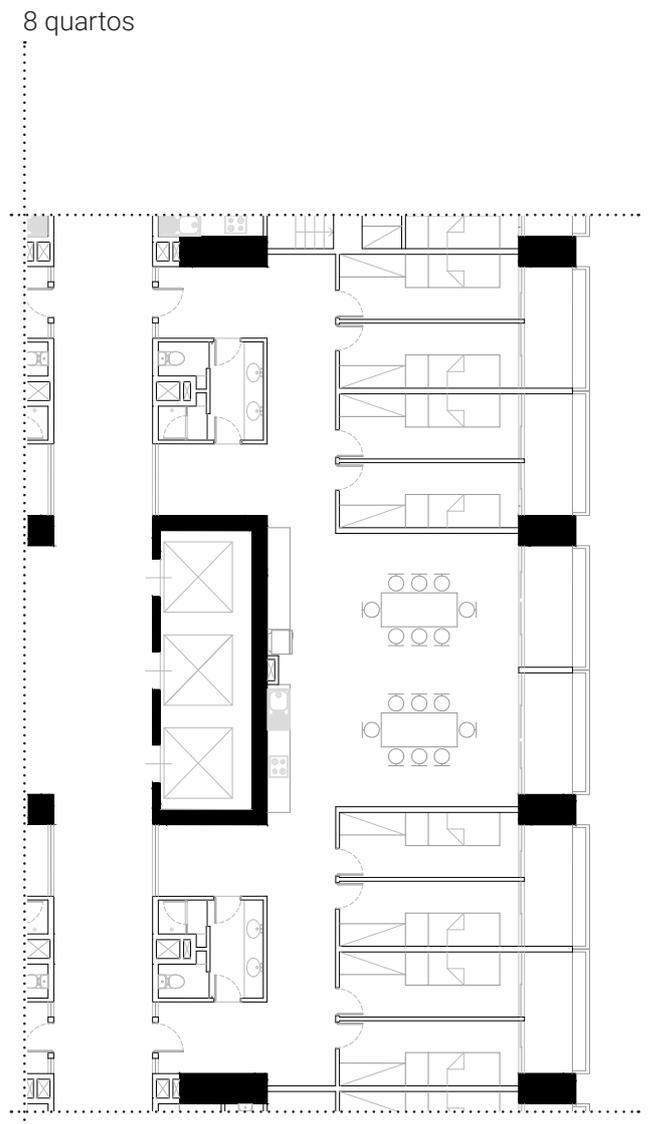


Figura 183 - Planta do piso da tipologia com 8 quartos, escala: 1/200

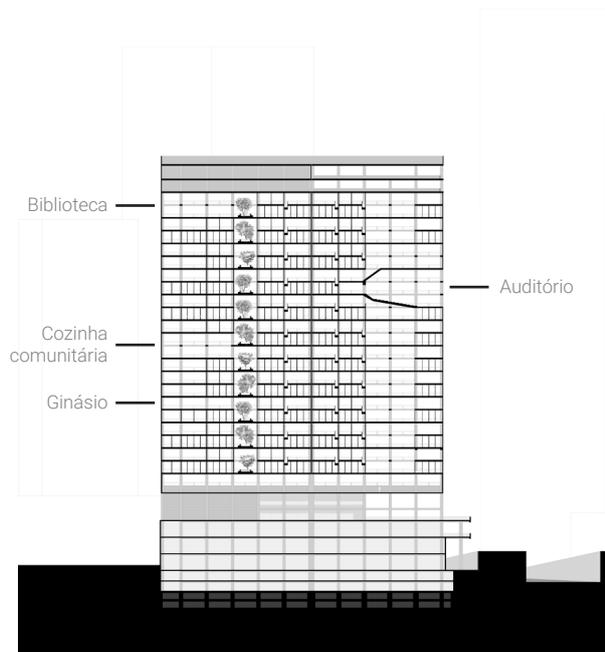


Figura 184 - Planta da cozinha comunitária, escala: 1/200

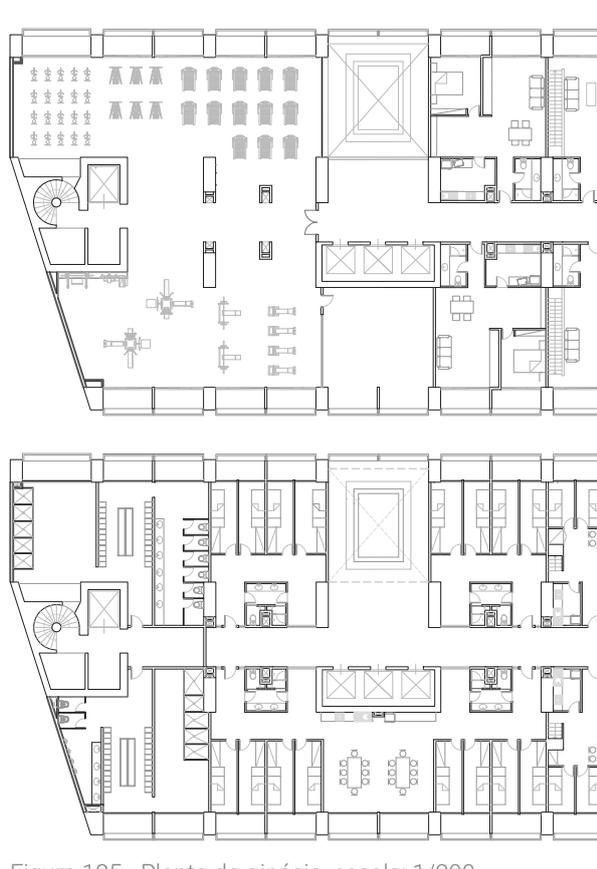


Figura 185 - Planta do ginásio, escala: 1/200

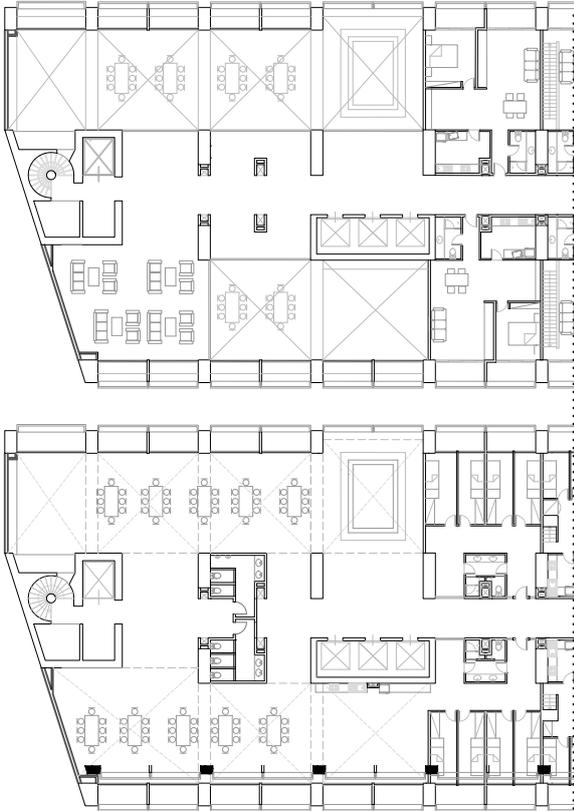


Figura 186 - Planta da cozinha comunitária, escala: 1/200

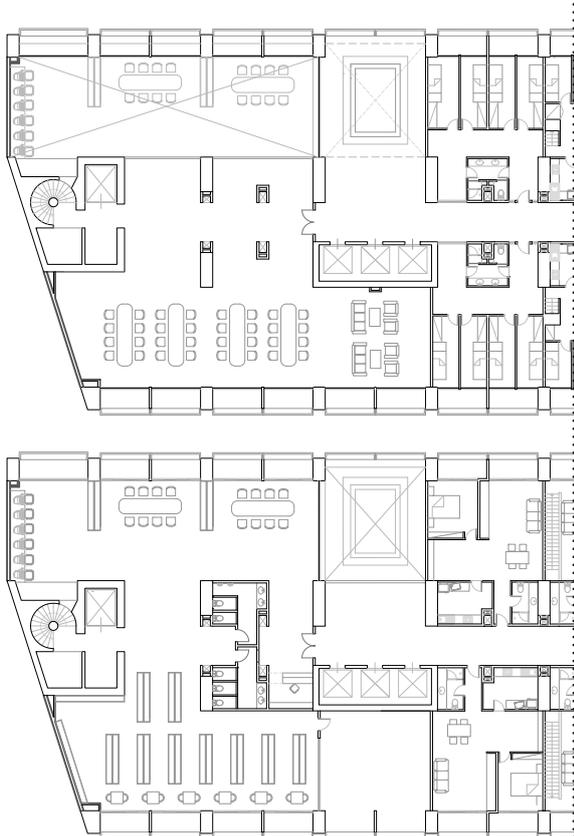


Figura 187 - Planta da biblioteca, escala: 1/200

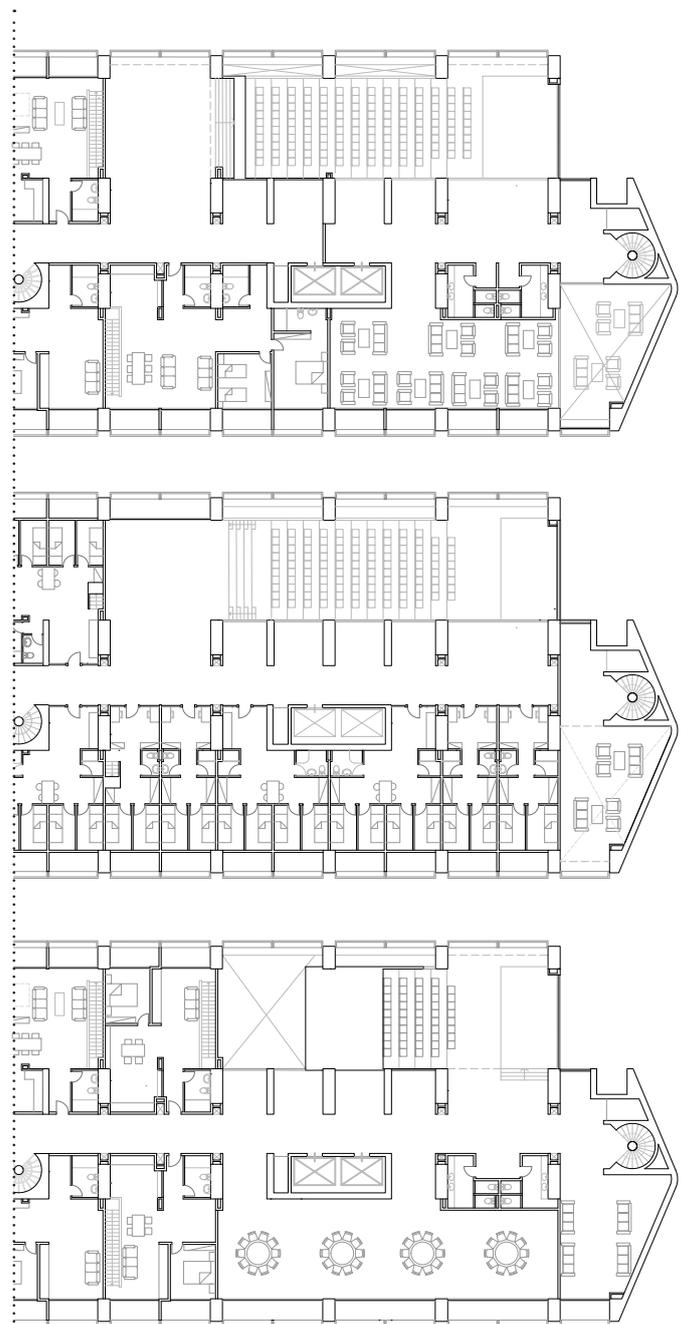


Figura 188 - Plantas do auditório, escala: 1/200

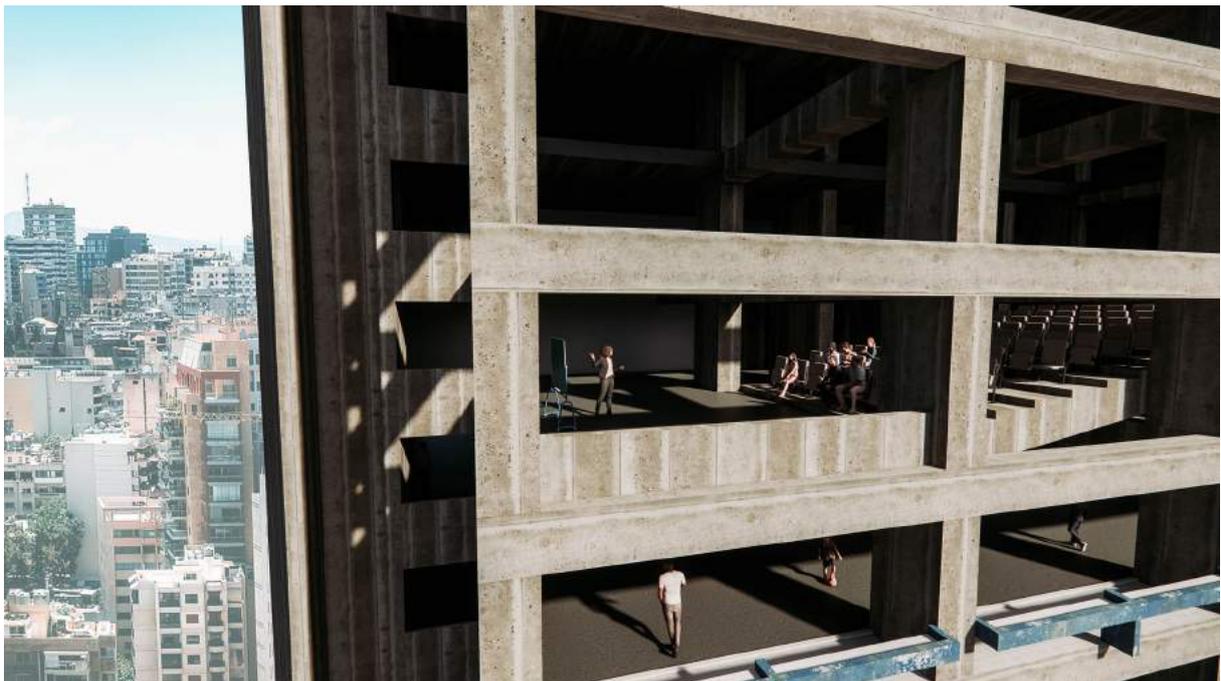


Figura 188 - Render do auditório

Figura 189 - Ambiente do interior de uma célula





Figura 189 - Ambiente da sala









Considerações finais

É na catástrofe que se criam as melhores oportunidades de prosperidade e o Líbano vive uma incessante fase de decadência. É na esperança que este trabalho ganha a sua força e, com um olhar exterior sobre o país, a ideia é revelar que existe a capacidade de reerguer a cidade com um olhar atento e analítico que se materializam em gestos arquitetónicos.

Com a transformação do porto, que mantém o necessário para incorporar a vertente industrial, a ideia é de, através de um momento traumático para a cidade e tendo em consideração as suas necessidades, resolver os argumentos analisados que estão em défice. Com a criação de um elemento que penetra a cidade, aproximando o porto dos habitantes, é proposto o transporte e distribuição de energia e de pessoas. A criação de um grande parque verde no local da explosão é motivada pela escassez de espaço verde público presente na cidade. Este espaço torna-se um ponto central, sendo a zona onde se divide o público do privado, em que a sua topografia é desenhada através dos destroços encontrados no local da explosão. O porto público torna-se numa extensão da cidade limitada pela água, permitindo assim o seu acesso por parte da população, contendo programas lúdicos e sociais para seu apoio.

Tendo como cerne as necessidades da população, é feita a investigação e proposta de utilizar edifícios abandonados pela obsolescência do setor do turismo para benefício da população. Com uma crise de habitação acessível, a nível global, este exemplo não se propõe apenas a atuar na cidade de Beirute ou no país. Propõe ser um exemplo de abordagem que, através da observação da cidade, nos permite encontrar soluções eficazes e simples.

O exercício levanta a questão de quais as diferenças entre edifícios residenciais e edifícios hoteleiros. Na verdade, a relação é ténue, sendo que ambos são desenhados para alojar pessoas. Um com um teor

permanente e outro com um teor temporário, no entanto, levanta-se novamente uma questão. O que é alojamento permanente e temporário nos dias de hoje? Num mundo que está em constante mudança, esta relação é, novamente, bastante ténue.

Índice de Imagens

Figura 1 - Postal de Beirute com o monte do Líbano ao fundo, cerca 1890-1905.

Fonte: General view, with Lebanon in the distance, Beyrouth, Holy Land [em linha], (sem data). The Library of Congress. [Consultado em 1 de novembro de 2022]. Disponível em: <https://www.loc.gov/item/2002724972/>

Figura 2 - Mapa do norte da Palestina e do Líbano, com a rota de E. Robinson e Smith a vermelho, com início em Berytus, ou Beirute, Heinrich Kiepert, 1856.

Fonte: Mapas de Líbano [em linha], (sem data). Recortes de Oriente Medio. [Consultado em 21 de novembro de 2022]. Disponível em: <https://recortesdeorientemedio.com/mapas-de-libano/#fenicia>

Figura 3 – A cidade intra-muros, Hindi, 1840.

Fonte: Hindi, N., (2020). Narrating Beirut Public Spaces Westernization [em linha]. Méditerranée. [Consultado em 6 de Julho de 2022]. Disponível em: <http://journals.openedition.org/mediterranee/11486>

Figura 5 - Mapa das reformas de Tanzimat, produzido por Ikra Semen, sobre mapa de Saliba, 2000.

Fonte: Saliba, R., al-Asad, M. e Musa, M. M., (2000). Deconstructing Beirut's Reconstruction [em linha]. Center for the Study of the Built Environment. [Consultado em 12 de novembro de 2022]. Disponível em: <https://www.csbe.org/material-on-water-conservation-1>

Figura 6 - Mapa do centro da cidade durante o mandato francês, produzido por Ikra Semen, sobre carta militar, 1955.

Fonte: Saliba, R., al-Asad, M. e Musa, M. M., (2000). Deconstructing Beirut's Reconstruction [em linha]. Center for the Study of the Built Environment. [Consultado em 12 de novembro de 2022]. Disponível em: <https://www.csbe.org/material-on-water-conservation-1>

Figura 7 - Petit Serail construído pelo império otomano, circa 1900.

Fonte: Beirut Serai 1900s [em linha], (sem data). Lebanon in a Picture. [Consultado em 12 de novembro de 2022]. Disponível em: <https://www.lebanoninapicture.com/pictures/beirut-serai-1900s>

Figura 8 – Fotografia aérea da praça da estrela.

Fonte: Nejme Square [em linha], (sem data). SOLIDERE. [Consultado em 12 de novembro de 2022]. Disponível em: <https://www.solidere.com/city-center/solidere-developments/open-spaces/nejme-square>

Figura 9 - Mapa do desenvolvimento espacial de Beirute, Ruppert, 1999.

Fonte: Ruppert, H., (1999). The significant geographical features of urban development in: Beirut, an Eastern city marked by the West [em linha]. Beirute: Presses de l'Ifpo. [Consultado em 6 de novembro de 2022]. Disponível em: <https://books.openedition.org/ifpo/3821>

Figura 10 - Mapa das vias congestionadas em direção ao centro da cidade, Écochard, 1963.

Fonte: Écochard, M., (1943). Michel Écochard Archive, Aga Khan Documentation Center at MIT em Aménagement de la ville de beyrouth [em linha]. Archnet. [Consultado em 13 de novembro de 2022]. Disponível em: <http://archive.archnet.org/print/preview/mediacontents=129939&views=i>

Figura 11 - Esquício do plano urbano de 1963, Écochard, 1963.

Fonte: Écochard, M., (1943). Michel Écochard Archive, Aga Khan Documentation Center at MIT em Aménagement de la ville de beyrouth [em linha]. Archnet. [Consultado em 13 de novembro de 2022]. Disponível em: <https://www.archnet.org/sites/8377>

Figura 12 – Sistema de circulação para o plano urbano de 1963, Écochard.

Fonte: Verdeil, É., (2002). Une ville et ses urbanistes : Beyrouth en reconstruction. Pós-Doutorado, Université Panthéon-Sorbonne - Paris I. p. 258

Figura 13 - Vias existentes e propostas, Écochard, 1963.

Fonte: Écochard, M., (1963). Michel Écochard Archive, Aga Khan Documentation Center at MIT em Aménagement de la ville de beyrouth [em linha]. Archnet. [Consultado em 13 de novembro de 2022]. Disponível em: <https://www.archnet.org/sites/8377>

Figura 14 - Esquema figura-fundo com as vias a branco, Carlota Garcez, 2021

Figura 15 - Praça dos Mártires, autor desconhecido, 1942.

Fonte: Oldbeirut. [Consultado em 5 de maio de 2022]. Disponível em: <https://oldbeirut.com/post/8130245859/martyrs-square-1942>

Figura 16 - Mapa dos caminhos de ferro do Líbano, 1960.

Fonte: CHOUEIRY, Eddy, MAALOUF, Elias. (2014). Liban sur Rail. Bibliothèque Improbable du Pinnacle, p. 11.

Figura 18 - Linhas de elétrico e comboio evidenciadas sobre mapa realizado pelo Bureau Topographique des Troupes Françaises du Levant, 1963.

Fonte: Bureau Topographique des Troupes Françaises du Levant, (sem data). Map of Beirut, 1936, Bureau Topographique des Troupes Françaises du Levant [em linha]. Historic Cities: Maps & Documents. [Consultado em 11 de março de 2022]. Disponível em: http://historic-cities.huji.ac.il/lebanon/beirut/maps/tfl_1936_beirut.html

Figura 19 – Linha de comboio evidenciada sobre mapa de 1970.

Fonte: cortesia de Ricardo Camacho

Figura 21 – "Mini-bus" a percorrer as ruas de Beirute, Beatriz Portugal, 2021.

Figura 22 - Fotografia aérea do território de Beirute com as vias de distribuição e nós rodoviários evidenciados, Beatriz Portugal, 2022.

Figura 26 - Vista do porto de Beirute com montanhas com neve ao fundo, 1960, Écochard.

Fonte: Écochard, M., (1960). Michel Écochard Archive, Aga Khan Documentation Center at MIT em Plan directeur de beyrouth et de sa banlieue [em linha]. Archnet. [Consultado em 13 de novembro de 2022]. Disponível em: <https://archive.archnet.org/print/preview/mediacontents=97488&views=i>

Figura - 29 - Planta do rio Nahr e secções da sua relação com a envolvente, desde o aqueduto romano até à foz Frem, 2009.

Fonte: FREM, S., (2009). Nahr beirut: projections on an infrastructural landscape. Dissertação de Mestrado, Architecture Lebanese University.

Figura 30 - Horsh Beirute, George Mitri, 2018.

Fonte: Mitri, G. (2018). Beirut Forest: a sanctuary for life? Flickr. <https://www.flickr.com/photos/faoforestry/40649371172>

Figura 35 - Fotografia aérea do território de Beirute com as áreas afetadas pela explosão, com base nas informações do Beirut Urban Lab, 2020.

Fonte: Beirut Urban Lab, (2020). Critical Mapping of the Beirut Blast Damage Assessments and Repair Eff [em linha]. BeirutUrbanLab. [Consultado em 25 de novembro de 2021]. Disponível em: <https://beiruturbanlab.com/en/Details/782>

Figura 38 - Zona comercial destruída pela guerra, McCullin, 1976.

Fonte: McCullin, D., (2013). The Destroyed Commercial Section of Beirut During the Civil War [em linha]. Tate. [Consultado em 5 de maio de 2022]. Disponível em: <https://www.tate.org.uk/art/artworks/mccullin-the-destroyed-commercial-section-of-beirut-during-the-civil-war-ar01213>

Figura 39 - Sacos do lixo empilhados que formam um rio junto a Jdeideh, subúrbios a norte de Beirute, Shaaban, 2016.

Fonte: Begley, S., (2016). See the 'River of Trash' That's Taken Over Beirut's Suburbs [em linha]. Time. [Consultado em 27 de novembro de 2022]. Disponível em: <https://time.com/4235852/river-of-trash-beirut-suburbs/>

Figura 40 - Mapa do fluxo migratório, adaptado do original de Kassir, 2010.

Fonte: KASSIR, S., (2010). Beirut. University of California Press. P. 429.

Figura 41 - Militar a percorrer destroços da explosão do porto, AP Photo, 2020.

Fonte: Tsekouras, P., (2020). Toronto's Lebanese-Canadian community rallies to raise money for relief efforts in Beirut [em linha]. Toronto. [Consultado em 27 de novembro de 2022]. Disponível em: <https://toronto.ctvnews.ca/toronto-s-lebanese-canadian-community-rallies-to-raise-money-for-relief-efforts-in-beirut-1.5055779>

Figura 42 - Baía de Batroun, Lázaro Raposo, 2021.

Figura 43 - Doação da World Food Program (WFP) a ser descarregada no porto de Beirute, Mohamed Azakir, 2020.

Fonte: Blair, E., (2020). Beirut blast hammers grain import capacity but supplies still flow, WFP says. The Star [em linha]. 3 de setembro. [Consultado em 11 de novembro de 2022]. Disponível em: <https://www.thestar.com.my/news/world/2020/09/03/beirut-blast-hammers-grain-import-capacity-but-supplies-still-flow-wfp-says>

Figura 44 - Vista aérea sobre Beirute durante uma falha de energia, com a sede da companhia elétrica do Líbano em primeiro plano, AFP Photo, 2021.

Fonte: Tutkal, F., (2021). No hope on the horizon for Lebanon crisis [em linha]. Daily Sabah. [Consultado em 11 de novembro de 2022]. Disponível em: <https://www.dailysabah.com/opinion/op-ed/no-hope-on-the-horizon-for-lebanon-crisis>

Figura 45 - "Agir pela justiça" frase gravada no limite entre o porto e a autoestrada Charles Helou, com os silos ao fundo, 2021, Anastasiya Felenchak.

Figura 46 - Cruzeiro "Rainha do Oriente" caído pelo impacto da explosão do porto, Bizri, 2020.

Fonte: Skirka, H., (2020). Owner of capsized Beirut cruise ship 'Orient Queen' discusses her sea of memories: 'It can't end this way' [em linha]. The National. [Consultado em 11 de novembro de 2022]. Disponível em: <https://www.thenationalnews.com/lifestyle/travel/owner-of-capsized-beirut-cruise-ship-orient-queen-discusses-her-sea-of-memories-it-can-t-end-this-way-1.1079983>

Figura 47 - Praça dos Mártires, Cattaruzza, 1992.

Fonte: Cattaruzza, C., (1992). Beirut, Year Zero [em linha]. Catherine Cattaruzza – Photography – Installations. [Consultado em 11 de novembro de 2022]. Disponível em: <https://catherinecatarruzza.com/works/beirut-year-zero/>

Figura 48 - Locomotiva apropriada pela natureza devido ao seu abandono na estação de Rayak, Anastasiya Felenchak, 2021.

Figura 49 - Cadeira de plástico à porta de uma igreja, Inês Maciel, 2021.

Figura 53 - Cartaz do concurso organizado pelo grupo Inspirelli.

Fonte: Disponível em: <https://www.inspirelli.com/en/awards/beirut-documents>

Figura 54 - Autocarros abandonados junto ao rio Nahr, Ann, 2009.

Fonte: Ann, M., (2009). Where Buses Go To Die [em linha]. Beirut Pursuit. [Consultado em 27 de novembro de 2022]. Disponível em: <http://hello961.blogspot.com/2009/11/where-buses-go-to-die.html>

Figura 57 - Distribuição elétrica presente em Bourj Hammoud, Beatriz Portugal, 2021.

Figura 58 - Monte de lixo junto a autoestrada, Bilal Hussein, 2015.

Fonte: Anderson, S., (2015). Letter From a City Buried in Garbage – and on the Brink of Civil War [em linha]. Intelligencer. [Consultado em 27 de novembro de 2022]. Disponível em: <https://nymag.com/intelligencer/2015/09/can-huge-piles-of-garbage-create-a-revolution.html>

Figura 81 - Secção de mapa histórico de 1936.

Fonte: Bureau Topographique des Troupes Françaises du Levant, (sem data). Map of Beirut, 1936, Bureau Topographique des Troupes Françaises du Levant [em linha]. Historic Cities: Maps & Documents. [Consultado em 11 de março de 2022]. Disponível em: http://historic-cities.huji.ac.il/lebanon/beirut/maps/tfl_1936_beirut.html

Figura 88 - Prioridades nos bens essenciais, por localização, Lebanese Red Cross, 2020.

Fonte: acaps, (2020). Emergency operations centre beirut assessment & analysis cell Situation Analysis n°1. Beirute. P. 3

Figura 89 - Percentagem de famílias que põem comida, abrigo, dinheiro ou medicação/apoio médico no seu top 3 de bens necessários, Lebanese Red Cross, 2020.

Fonte: acaps, (2020). Emergency operations centre beirut assessment & analysis cell Situation Analysis n°1. Beirute. P. 3

Figura 90 - Preço médio da habitação em Beirute, por metro quadrado, Moujaes, 2015.

Fonte: Moujaes, N., (2022). Adaptable Housing. Beirute. PAD10.

Figura 91 - Média do poder de compra, em metros quadrados, para um casal com o ordenado médio, em Beirute, Moujaes, 2015.

Fonte: Moujaes, N., (2022). Adaptable Housing. Beirut. PAD10.

Figura 92 - Exposição no museu Sursock, com as fichas documentárias de cada edifício, dividido por zonas, Buchakjian, 2018.

Fonte: Buchakjian, G., (2018). Abandoned Dwellings [em linha]. gregory buchakjian. [Consultado em 22 de novembro de 2022]. Disponível em: <https://www.buchakjian.net/photo/beirutabandoneddwellings/index.html>

Figura 112 - Burj El Murr, edifício de escritórios que não foi terminado com o início da guerra-civil, Khoury, 2021.

Fonte: Daley, H., (2018). An empty Beirut skyscraper now transformed by an artist's colorful installation [em linha]. Archinect. [Consultado em 27 de novembro de 2022]. Disponível em: <https://archinect.com/news/article/150068166/an-empty-beirut-skyscraper-now-transformed-by-an-artist-s-colorful-installation>

Figura 121 - Rua Riad al-Sohl, 1974.

Fonte: Lebanoninapicture, (sem data). Riad El Solh Square 1969 [em linha]. Lebanon in a Picture. [Consultado em 2 de novembro de 2022]. Disponível em: <https://www.lebanoninapicture.com/pictures/riad-el-solh-square-1969>

Figura 123 - Distrito dos hotéis em Minet-el-Hosn, com os hotéis Holiday Inn, Phoenicia e Saint Georges, da esquerda para a direita, 1974.

Fonte: Oldbeirut, (2016). Phoenicia and Holiday Inn 1970s [em linha]. Old Beirut. [Consultado em 27 de novembro de 2022]. Disponível em: <https://oldbeirut.com/post/154462078043/phoenicia-and-holiday-inn-1970s>

Figura 124 - Mapa de hotéis em Beirute, 1968.

Fonte: República Libanesa, (1968). Plan Directeur de la Ville de Beirut - Étude Preliminaire [Caderno]. Caixa A-33. Beirute: American University of Beirut.

Figura 125 - Os hotéis de Beirute e a sua localização por tipos, 1968.

Fonte: República Libanesa, (1968). Plan Directeur de la Ville de Beirut - Étude Preliminaire [Caderno]. Caixa A-33. Beirute: American University of Beirut.

Figura 126 - "Green Line" que dividia a cidade em dois, McCurry, 1982.

Fonte: Lebanoninapicture, (2016). The green line demarcation zone between east and west during the civil war , - Lebanon in a Picture [em linha]. Lebanon in a Picture. [Consultado em 27 de novembro de 2022]. Disponível em: <https://www.lebanoninapicture.com/pictures/beirut-1982-beirut-1982-the-green-line-demarcation-zone>

Figura 127 - Mapa da linha de demarcação que dividia as duas frentes, a muçulmana, a oeste, e a cristã, a este, apelidada de "green line", Kassir, 2000.

Fonte: KASSIR, S., (2010). Beirut. University of California Press. P. 512

Figura 128 - Página da revista Al-Anba' Magazine, 1975. (Título: O Poder Das Pessoas, Não O Poder Dos Hóteis).

Fonte: Jallad, M., (2017). Beirut's civil war hotel district: preserving the world's first high-rise urban battlefield. Dissertação de mestrado, Columbia University. P. 67

Figura 129 - Mapa da guerra dos hotéis, Baroudy, 2017.

Fonte: Jallad, M., (2017). Beirut's civil war hotel district: preserving the world's first high-rise urban battlefield. Dissertação de mestrado, Columbia University. P. 18

Figura 130 - Hotel Holiday Inn em chamas, AP Photos, 1975.

Fonte: Dundon, R., (2018). Welcome to the hotel. All rooms come with views of urban warfare [em linha]. Medium. [Consultado em 11 de agosto de 2022]. Disponível em: <https://timeline.com/photos-lebanese-civil-war-beirut-hotel-district-f64d4ee0c98e>

Figura 131 - Homem armado da Falange cristã na entrada do hotel Holiday Inn, Beirute, Don McCullin, 1976.

Fonte: McCullin, D., (1976). Christian Phalange Gunmen in the Holiday Inn Hotel, Beirut [em linha]. Tate. [Consultado em 1 de novembro de 2022]. Disponível em: <https://www.tate.org.uk/artworks/mccullin-christian-phalange-gunmen-in-the-holiday-inn-hotel-beirut-ar01206>

Figura 132 - Número de chegadas de turistas ao Líbano.

Fonte: World Tourism Organization, Yearbook of Tourism Statistics, Compendium of Tourism Statistics and data files

Figura 133 – Pátio exterior do Holiday Inn, 2021.

Fonte: Robroek, R., (2021). I Photographed the Abandoned Holiday Inn Hotel in Beirut, Lebanon [em linha]. Urban Photography by Roman Robroek. [Consultado em 15 de abril de 2022]. Disponível em: <https://romanrobroek.nl/i-photographed-the-abandoned-holiday-inn-hotel-in-beirut-lebanon/>

Figura 134 – Hotel Saint Georges vazio com cartaz contra expansão do grupo SOLIDERE, Dandan, 2017.

Fonte: Dandan, M., (2017). 10 Magical Destroyed And Abandoned Buildings In Lebanon [em linha]. Beirut. [Consultado em 27 de novembro de 2022]. Disponível em: <https://www.beirut.com/l/49440>

Figura 135 - Hotel Hilton em processo de demolição assistido por explosivos. Holiday Inn ao fundo com painéis alusivos ao turismo no país, Saidi, 2002.

Fonte: Saidi, J., (2002). Tourists watch as the 20-storey Hilton Hotel collapses [em linha]. Alamy. [Consultado em 27 de novembro de 2022]. Disponível em: <https://www.alamy.com/tourists-watch-as-the-20-storey-hilton-hotel-collapses-after-a-controlled-implosion-by-engineers-in-beiruts-downtown-on-july-14-2002-the-war-damaged-building-built-before-lebanons-1975-1990-civil-war-was-used-by-snipers-during-the-war-and-deemed-unsafe-for-occupation-after-standing-empty-for-so-long-image380882435.html>

Figura 136 - Frente de mar no distrito dos hotéis, 2021, Datsenko.

Fonte: Datsenko, M., (2021). Bela vista da baía de zaitunay em beirute, líbano [em linha]. Freepik. [Consultado em 26 de novembro de 2022]. Disponível em: https://br.freepik.com/fotos-premium/bela-vista-da-baia-de-zaitunay-em-beirute-libano_32548378.htm#query=beirute%20libano&position=13&from_view=key-word

Figura 137 – Hotel Holiday Inn abandonado em contraste com o hotel Phoenicia em funcionamento, Karam, 2014.

Fonte: Fordham, A., (2014). Beirut's Holiday Inn: Once Chic, Then Battered, Still Contested [em linha]. NPR. [Consultado em 2 de novembro de 2022]. Disponível em: <https://www.npr.org/sections/parallels/2014/05/27/313960524/beiruts-holiday-inn-once-chic-then-battered-still-contested>

Figura 138 - Distrito dos hotéis à noite com o hotel Holiday Inn às escuras à direita na imagem, Lebanoninapicture, 2017.

Fonte: Beirut City Of Lights [em linha], (2017). Lebanon in a Picture. [Consultado em 18 de agosto de 2022]. Disponível em: <https://www.lebanoninapicture.com/pictures/beirut-city-of-lights-abovelebanon-lebanon-zaituna>

Figura 139 - Fachada do hotel Times Square em Nova Iorque, Bonck.

Fonte: The Times Square | Breaking Ground [em linha], (sem data). Breaking Ground. [Consultado em 9 de setembro de 2022]. Disponível em: <https://breakingground.org/our-housing/the-times-square>

Figura 140 - Projeto Plato's Cave, Repvblk.

Fonte: Maganga, M., (2021). Hospitality and the Housing Crisis: Reclaiming Abandoned Architecture [em linha]. ArchDaily. [Consultado em 2 de novembro de 2022]. Disponível em: <https://www.archdaily.com/971010/hospitality-and-the-housing-crisis-reclaiming-abandoned-architecture>

Figura 141 - Jardim na cobertura do hotel Times Square, Bonck.

Fonte: The Times Square | Breaking Ground [em linha], (sem data). Breaking Ground. [Consultado em 9 de setembro de 2022]. Disponível em: <https://breakingground.org/our-housing/the-times-square>

Figura 142 - Interior de um quarto do projeto Plato's Cave, Repvblk.

Fonte: Repvblk, (sem data). Completed Projects [em linha]. Repvblk. [Consultado em 1 de novembro de 2022]. Disponível em: <https://www.therepvlk.com/homeportfolio/completed-projects>

Figura 143 - City Plaza ocupado pelos refugiados, Aureli.

Fonte: Maganga, M., (2021). Hospitality and the Housing Crisis: Reclaiming Abandoned Architecture [em linha]. ArchDaily. [Consultado em 2 de novembro de 2022]. Disponível em: <https://www.archdaily.com/971010/hospitality-and-the-housing-crisis-reclaiming-abandoned-architecture>

Figura 144 - Corredor de distribuição do hotel Holiday Inn, Robroek, 2021

Fonte: Robroek, R., (2021). I Photographed the Abandoned Holiday Inn Hotel in Beirut, Lebanon [em linha]. Urban Photography by Roman Robroek. [Consultado em 15 de abril de 2022]. Disponível em: <https://romanrobroek.nl/i-photographed-the-abandoned-holiday-inn-hotel-in-beirut-lebanon/>

Figura 145 - Esquema do hotel com o pódio estendido.

Fonte: Schmohl, C., Deveau, N., Grannan, B., Grummer, S., Krichman, A., Nguyen, D. T., Card, H., Sehn, L., Sherman, J., Sousa, K., Swetz, D., Taylor, J., Therrien, A. e Wawrzaszek, D., (2008). Hotels. Boston: Northeastern University School of Architecture.

Figura 146 – Esquema da distribuição dos quartos de um hotel.

Fonte: Schmohl, C., Deveau, N., Grannan, B., Grummer, S., Krichman, A., Nguyen, D. T., Card, H., Sehn, L., Sherman, J., Sousa, K., Swetz, D., Taylor, J., Therrien, A. e Wawrzaszek, D., (2008). Hotels. Boston: Northeastern University School of Architecture.

Figura 149 - Abdal Moshin Kattan, o homem que mandou construir o Holiday Inn, Abercrombie, 1975.

Fonte: Fordham, A., (2014). Beirut's Holiday Inn: Once Chic, Then Battered, Still Contested [em linha]. NPR. [Consultado em 2 de novembro de 2022]. Disponível em: <https://www.npr.org/sections/parallels/2014/05/27/313960524/beirut-holiday-inn-once-chic-then-battered-still-contested>

Figura 150 - Torneio de cartas no Holiday Inn com o famoso jogador Omar Sharif, Rifai, 1974.

Fonte: Youssef, A., (2022). Meaning (a)drift: the movement in the holiday inn beirut's socio-political narrative. Dissertação de mestrado, Carlton University.

Figura 151 - Pelé durante uma conferência de imprensa no Holiday Inn, OLJ Archives, 1975.

Fonte: Kanaan, F.-S., (2022). Why did Pelé visit Beirut a week before Lebanon's Civil War erupted? [em linha]. LOrient Today. [Consultado em 26 de novembro de 2022]. Disponível em: <https://today.lorientjour.com/article/1318579/why-did-pele-visit-beirut-a-week-before-lebanons-civil-war-erupted.html>

Figura 152 - Maquete da City in the Air, de Arata Isozaki.

Fonte: González, M. F., (2019). The City in the Air by Arata Isozaki [em linha]. ArchDaily. [Consultado em 27 de novembro de 2022]. Disponível em: <https://www.archdaily.com/912738/the-city-in-the-air-by-arata-isozaki>

Figura 153 - Esboço da Plug-in City, de Peter Cook.

Fonte: Merin, G., (2013). AD Classics: The Plug-In City / Peter Cook, Archigram [em linha]. ArchDaily. [Consultado em 27 de novembro de 2022]. Disponível em: <https://www.archdaily.com/399329/ad-classics-the-plug-in-city-peter-cook-archigram>

Figura 154 - Plantas tipo do conjunto habitacional da unidade de Marselha.

Fonte: Corbusier, L., (1992). L'unité d'habitation de Marseille. Marseille: Parenthèses.

Figura 155 – Fotografia que ilustra a montagem "garrafa" e "prateleira de vinho", concebida por Alfred Roth nos anos 20 e utilizada por Le Corbusier para reduzir os custos de construção de projectos.

Fonte: Kroll, A., (2015). Clásicos de Arquitectura: Unité d'Habitation / Le Corbusier [em linha]. ArchDaily. [Consultado em 27 de novembro de 2022]. Disponível em: <https://www.archdaily.cl/cl/771341/clasicos-de-arquitectura-unite-dhabitation-le-corbusier>

Figura 156 - Corte da unidade habitacional de Marselha que mostra a relação entre pisos.

Fonte: Corbusier, L., (1992). L'unité d'habitation de Marseille. Marseille: Parenthèses.

Figura 157 - Unidade de habitação de Marselha, Vriendt, 2015.

Fonte: Kroll, A., (2015). Clásicos de Arquitectura: Unité d'Habitation / Le Corbusier [em linha]. ArchDaily. [Consultado em 27 de novembro de 2022]. Disponível em: <https://www.archdaily.cl/cl/771341/clasicos-de-arquitectura-unite-dhabitation-le-corbusier>

Figura 159 - Esquema de relações de serviços entre apartamentos, [RAMTV+], 2002.

Fonte: Dekleva, A., Gatto, M., Gregoric, T., Sedlak, R. e Stroumpakos, V., (2006). Negotiate my boundary! Mass-customisation and responsive environments. 2a ed. Londres: Birkhauser.

Figura 160 - "Inside out (west)" pintura do artista inglês da vista do interior do hotel, Tom Young, 2018.

Fonte: Young, T., (2018). Works [em linha]. Tom Young. [Consultado em 28 de novembro de 2022]. Disponível em: <https://www.tomyoung.com/works#1>

Figura 164- Corte original do edifício Saint Charles City Center, Wogensky e Hindié.

Fonte: Cedido pela filha do arquiteto Maurice Hindié, Patricia Hindié

Figura 166 - Planta original do edifício Holiday Inn, Wogensky e Hindié.

Fonte: Cedido pela filha do arquiteto Maurice Hindié, Patricia Hindié

As figuras 4, 17, 18, 19, 20, 23, 24, 25, 27, 28, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 40, 50, 55, 86, 87, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 123, 114, 115, 116, 117, 118, 120, 122, 132, 147, 148, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190 são da autoria de Diogo Maia Nunes, o autor.

As figuras 56, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 82, 83, 84, 85 são da autoria do grupo: Ana Beatriz Fonseca, Carlota Garcez, Diogo Maia Nunes e Tiago Neves.

Bibliografia

- AMBLER, E., (2009). Judgment on Deltchev. House of Stratus. [Consultado em 6 de novembro de 2022]. Disponível em: https://books.google.pt/books?id=DQNbIShjZ4C&printsec=frontcover&hl=pt-PT&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=one-page&q&f=false
- BAGDADI, M., (1980). Hamasat – Whispers
- BEIRUT URBAN LAB, (2022). The Beirut Urban Observatory. American University of Beirut.
- BEYHUM, N., (1996) Plan vert pour Beyrouth. Urbanisme. P. 13-16
- BLAIR, E., (2022). Explainer: Lebanon's financial crisis and how it happened. Reuters. [Consultado em 8 de novembro de 2022]. Disponível em: <https://www.reuters.com/markets/rates-bonds/lebanons-financial-crisis-how-it-happened-2022-01-23/>
- BOLE, I., (2020). Abandoned Dwellings: The Shadows of Beirut's Splendour. Suitcase Magazine. <https://suitcasemag.com/articles/beirut-splendour>
- BREAKING GROUND, (sem data). The times square. [Consultado em 9 de setembro de 2022]. Disponível em: <https://breakingground.org/our-housing/the-times-square>
- BUCHAKJIAN, G., (2018). Abandoned Dwellings. gregory buchakjian. [Consultado em 22 de novembro de 2022]. Disponível em: <https://www.buchakjian.net/photo/beirutabandoneddwellings/index.html>
- CORBUSIER, L., (1992). L'unité d'habitation de Marseille. Marseille: Parenthèses.
- DARAWCHEH, R. e SBEINATI, M. R., (2000). The 9 July 551 AD Beirut earthquake, Eastern Mediterranean Region. Journal of Earthquake Engineering. 1 de outubro. pp. 403–414. [Consultado em 7 de novembro de 2022]. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/233454138_The_9_July_551_AD_Beirut_earthquake_Eastern_Mediterranean_Region
- DUBESSY, F., (2022). Lebanon tries to meet the challenge of a good summer tourist season. Econostrum | Economic News in the Mediterranean. [Consultado em 23 de novembro de 2022]. Disponível em: https://en.econostrum.info/Lebanon-tries-to-meet-the-challenge-of-a-good-summer-tourist-season_a1495.html
- Durand, E., Ismail, S., & Raphael, W., (2021). Monitoring the Beirut Port Silos' Structural Health Response a Few Months after Blast Loading Using 3D Laser Scan. Jordan Journal of Civil Engineering, 15, 489–505.
- ESCWA, (2020). Poverty in lebanon: solidarity is vital to address the impact of multiple overlapping shocks. Policy Brief 15. Beirute. [Consultado em 13 de novembro de 2022]. Disponível em: <https://news.un.org/en/story/2021/09/1099102>
- FREM, S., (2009). Nahr beirut: projections on an infrastructural landscape. Dissertação de Mestrado, Architecture Lebanese University.
- HARFOUCH, R. S., (2021). Architecture and War: Temporality and Allotment. Dissertação de mestrado, Lebanese University Faculty of Fine Arts and Architecture.
- HAUGBOLLE, S., (2010). War and memory in Lebanon. New York: Cambridge University Press.
- HAYEK, C., & Mardam Bey, S. (2020). Il était une fois la classe moyenne. L'Orient le jour. <https://www.lorientlejour.com/article/1222877/il-etait-une-fois-la-classe-moyenne.html>
- HINDI, N., (2020). Narrating Beirut Public Spaces Westernization. Mediterranean. [Consultado em 6 de Julho de 2022]. Disponível em: <http://journals.openedition.org/mediterranee/11486>
- HUBBARD, B., Abi-Habib, M., El-Naggar, M., McCann, A., Singhvi, A., Glanz, J. e White, J., (2020). How a massive bomb came together in beirut's port. The New York Times. [Consultado em 30 de maio de 2022]. Disponível em: <https://www.nytimes.com/interactive/2020/09/09/world/middleeast/beirut-explosion.html>
- ITP, (2020). Beirut life stories: 'We used to be from the so-called middle class, now we are broken'. Arabian Bussiness. <https://www.arabianbusiness.com/politics-economics/451264-beirut-life-stories-we-used-to-be-from-the-so-called-middle-class-now-we-are-broken>
- KASSIR, S., (2010). Beirut. University of California Press.
- KRASZKIEWICZ, N., (2011). Hezbollah: From Lebanonization To Democratization. The University Of Oklahoma.
- KROLL, A., (2015). Clásicos de Arquitectura: Unité d'Habitation / Le Corbusier. ArchDaily. [Consultado em 27 de novembro de 2022]. Disponível em: <https://www.archdaily.cl/cl/771341/clasicos-de-arquitectura-unite-dhabitation-le-corbusier>
- Lebanon News, (2021). Head of the Lebanese Hotel Association Pierre Ashkar: Tourism sector is "left to the wolves". LBCI Lebanon. [Consultado em 23 de novembro de 2022]. Disponível em: <https://www.lbcgroup.tv/news/d/lebanon-news/619586/head-of-the-lebanese-hotel-association-pierre-ashk/en>
- LEBRET, L., (1960). Besoins et possibilités de développement du Liban; étude préliminaire. Liban, Mission IRFED.
- MAROT, B., Salenson, I., & Koukou, O. (2021). Affordable housing, a social challenge amidst Lebanese crisis (No. 6). Coquelicot.
- MOUJAES, N., (2021). Adaptable housing, Beirut. PAD10.
- NIASARI, N., (2011). Under the bridge, (sem data). MAS Context. [Consultado em 26 de setembro de 2021]. Disponível em: <https://www.mascontext.com/issues/10-conflict-summer-11/under-the-bridge/>

RECLUS, É., (1905). *L'homme et la terre*. Paris: Librairie Universelle. [Consultado em 6 de novembro de 2022]. Disponível em: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k61515v/f7.item.r=L'homme%20et%20la%20terre>

REPÚBLICA LIBANESA, (1968). *Plan Directeur de la Ville de Beirut - Étude Préliminaire*. Caixa A-33. Beirut: American University of Beirut.

ROZELIER, M., (2018). À vendre: hôtel avec vue sur l'histoire. *Le Commerce du Levant*. 1 de agosto, pp. 48–51. [Consultado em 11 de agosto de 2022]. Disponível em: <https://www.lecommercedulevant.com/article/28385-a-vendre-hotel-avec-vue-sur-lhistoire>

RUPPERT, H., (1999). The significant geographical features of urban development in: Beirut, an Eastern city marked by the West. Beirut: Presses de l'Ifpo. [Consultado em 6 de novembro de 2022]. Disponível em: <https://books.openedition.org/ifpo/3821>

SCHMOHL, C., DEVEAU, N., GRANNAN, B., GRUMMER, S., KRICHMAN, A., NGUYEN, D. T., CARD, H., SEHN, L., SHERMAN, J., SOUSA, K., SWETZ, D., TAYLOR, J., THERRIEN, A. E WAWRZASZEK, D., (2008). *Hotels*. Boston: Northeastern University School of Architecture.

SPENA, A., (2021). Lebanon, one year after the blast that left 300,000 people in beirut homeless. *avsi-usa*. [Consultado em 30 de maio de 2022]. Disponível em: <https://avsi-usa.org/lebanon-one-year-after-the-blast-that-left-300000-people-homeless/>

TALEB, W., (2021). Lebanon is struggling to attract tourists ahead of a normally busy holiday season. *L'Orient Today*. [Consultado em 23 de novembro de 2022]. Disponível em: <https://today.lorientlejour.com/article/1284432/lebanon-is-struggling-to-attract-tourists-ahead-of-a-normally-busy-holiday-season.html>

THE WORLD BANK IN LEBANON. World Bank. [Consultado em 8 de novembro de 2022]. Disponível em: <https://www.worldbank.org/en/country/lebanon/overview>

THOMPSON, E., (2000). *Colonial Citizens: Republican Rights, Paternal Privilege, and Gender in French Syria and Lebanon*. Columbia University Press.

TUÉNI, N., (1986). *Les oeuvres poétiques complètes*. Beyrouth: Éditions Dar An-Nahar.

UNHCR, (2021). *UNHCR Lebanon at a glance*. UNHCR Lebanon. <https://www.unhcr.org/lb/at-a-glance>

UNICEF, (2021). *Lebanon: Children's future on the line*. [Consultado em 8 de novembro de 2022]. Disponível em: <https://www.unicef.org/lebanon/media/6541/file>

VERDEIL, É., (2002). *Une ville et ses urbanistes : Beyrouth en reconstruction*. Pós-Doutorado, Université Panthéon-Sorbonne - Paris I.

VERDEIL, É., (sem data). *Beyrouth*. Encyclopædia Universalis. [Consultado em 7 de novembro de 2022]. Disponível em: <https://www.universalis.fr/encyclopedie/beyrouth/>