

MUNDO 20

NOVO 32

Texto introdutório

O “Mundo Novo” é o tema central deste ano letivo, logo de imediato o tema remete para o futuro, para o imaginário ou para a utopia. Relacionando o tema com a arquitetura, é sobre o futuro da cidade e da arquitetura que este projeto foi proposto. “O admirável Mundo Novo” é o título de um livro escrito por Aldous Huxley, publicado em 1932 que, de uma forma muito resumida, retrata uma civilização imaginária do futuro extremamente consumista, sem regras sociais aos olhos da sociedade atual, na qual não existem valores morais, religiosos e familiares, em virtude de uma sociedade cujos cidadãos são manipulados pelo consumo de drogas que os mantém felizes, num mundo onde o trabalho rege a sociedade. Este livro teve alguma influência no decorrer deste trabalho, no sentido de “abrir o leque” à liberdade de pensamento relativamente à concretização de uma sociedade para um futuro próximo de 20 anos em Lisboa.

No início do ano letivo foi lançado o exercício de arranque, trata-se de um workshop de arranque com o nome marca; texto e espaço. O objetivo do trabalho era a conceção de um objeto abstrato a partir da criação de uma mancha em tinta da china realizada com um objeto banal do dia-a-dia. Para apoiar e na tentativa de conversão da mancha num objeto foi proposta a apropriação de um excerto literário que pudesse fundamentar a criação de um espaço tridimensional. Neste sentido, o trabalho foi desenvolvido em grupo e foi realizado com o recurso a vários objetos sendo o objeto escolhido, uma pilha. A pilha foi embebida em tinta da china e foi lançada varias vezes a rolar sobre a folha de papel cavalinho até se obter a forma final. O resultado obtido fazia uma malha de faixas mais ou menos ortogonais que se iam desvanecendo quando se aproximavam do centro da folha. O excerto bibliográfico foi retirado do livro de Italo Calvino, “Cidades Invisíveis” que retrata vários contos sobre as viagens de Marco Polo descrevendo várias cidades imaginárias. O excerto escolhido retratava a cidade de “Zenóbia”, era uma cidade que crescia de uma forma aleatória pela adição de

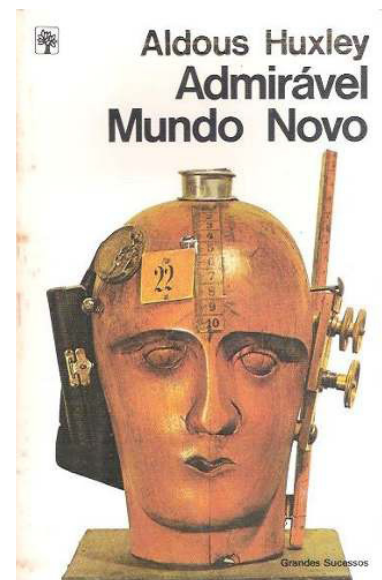


Fig. 1 - Capa do livro “Admirável Mundo Novo, Aldous Huxley. Fonte: <http://forum.antinovaordemmundial.com/Topico-breve-an%C3%A1lise-do-admir%C3%A1vel-mundo-novo-e-um-extra>

vários módulos sucessivos, era uma cidade infinita que a sua sucessão de formas anárquicas formavam um todo. Este texto foi a grande base para execução da forma tridimensional. A mancha criada foi abordada como um desenho em corte do objeto final e o desvanecer da mancha ao longo da folha foi abordado como um módulo da cidade imaginária que conforme a mancha, era mais denso nas pontas e menos ao centro, referida no excerto do livro. A partir destes dois elementos – o corte e o módulo – foram sendo adicionados vários módulos que de uma forma meio aleatória eram colocados uns por cima dos outros formando uma espacialidade no interior do objeto que remetia a várias realidades. O objeto foi acabado com a colocação de forma propositada dos homens-escala em várias gravidades no sentido de criar a ideia de que este espaço é infinito e surreal, Outro objetivo do trabalho era que o objeto fosse observado de diversos pontos de vista, pois conseguem-se obter variadas espacialidades no interior. Este trabalho foi uma primeira abordagem ao tema do “Mundo Novo” que teve impacto nos trabalhos que se seguiram durante o ano letivo.

No seguimento do trabalho, foi lançado um segundo workshop, este trata-se da criação de uma estrutura efémera para albergar um centro de estudos em memória de Amílcar Cabral na sua terra Natal – Bafatá, tendo como base concetual os princípios político-filosóficos defendidos pelo fundador do Partido Africano para a Independência da Guiné e Cabo Verde.

A cidade é banhada pelo rio Geba e situa-se no interior do território da Guiné-Bissau. A cidade tem algumas características do urbanismo colonial português, sendo articulada por um grande boulevard no sentido nordeste e sudoeste, ou seja, do interior do território até à margem do rio. Neste boulevard vão sendo localizados os edifícios públicos também de caráter colonial como o hospital, os correios, a Igreja, o mercado municipal, a escola, as piscinas e o jardim público, poderá chamar-se a esta zona a “cidade formal”. O restante tecido urbano tem um caráter disperso constituindo a cidade informal, esta zona serve funções

habitacionais e não existe nenhuma hierarquia entre espaço público e espaço privado exterior, verificando-se a implantação das residências de uma forma espontânea e aleatória. Esta zona da cidade é onde se encontra mais movimento fomentado pelo comércio local e pelo caráter comunitário que as pequenas populações africanas têm. Outro aspeto importante para a conceptualização da proposta era que houvesse uma ligação entre o anterior trabalho do objeto abstrato e o centro interpretativo e neste sentido foi idealizado que a intervenção tinha por premissas um espaço que não tivesse os seus limites definidos, sem uma regra de utilização e a agregação de módulos idênticos com o objetivo de criar uma unidade espacial. A ideia estruturante e objetivo central desta proposta está assente no que Amílcar Cabral pretendia para os povos da Guiné-Bissau a partir da ideia de unificação dos povos africanos. A proposta para a implantação do centro de estudos surgiu a partir da ideia de que os quarteirões existentes que são preenchidos de uma forma aleatória sejam ocupados da mesma forma, por um percurso livre entre os módulos funcionais que respondem ao programa do centro de estudos de forma a permitir que a sua utilização sirva para a população como um centro comunitário e cívico onde os cidadãos possam encontrar na cidade um espaço comum para efeitos culturais e de conhecimento. Fica em aberto a ideia de que estes módulos se possam localizar espalhados pela restante cidade para o mesmo fim de oferecer à população espaços comunitários.

Após este exercício foi apresentado o projeto de arquitetura a realizar como projeto final. Este, inicialmente propunha a elaboração de um perfil social e paradigma urbano a aplicar num futuro a médio prazo de 20 anos num projeto urbano e projetos de habitações para esta sociedade na zona das Amoreiras em Lisboa. Neste contexto, o trabalho desenvolvido sobre o traço social teve alguma influência do livro “Admirável mundo novo”, na maneira como uma civilização do futuro se torna individualista e agindo como “robôs da sociedade” em que o ser humano é criado apenas com o fim de produzir trabalho e dinheiro.

Neste sentido, a proposta para o perfil social para Lisboa em 2032, está assente na ideia de que a cidade em 2032 segue a mesma tendência de evolução das cidades nos últimos séculos, mais propriamente a partir da Revolução Industrial, que as cidades multiplicaram as suas populações exponencialmente devido ao grande impulso da produção industrial e da economia ao nível mundial. Deste modo, Lisboa em 2032, é uma cidade que faz parte da rede de grandes metrópoles mundiais, é uma cidade global. O traço social é a base para o desenvolvimento de todo o trabalho de prático de projeto, tanto na proposta urbana desenvolvida em grupo como na proposta individual para 4 habitações na área envolvente das Amoreiras, sendo também base para o desenvolvimento da componente teórica, no qual este perfil social é adaptado ao estudo sobre as intervenções nas frentes de água e sobre a zona oriental ribeirinha de Lisboa.

Como já foi referido, a proposta urbana foi um trabalho desenvolvido em grupo, no qual a zona das Amoreiras em 2032 foi abordada como um dos grandes centros de negócios da cidade. Esta zona encontra-se numa localização central da cidade e dispõe de boas acessibilidades e condições de mobilidade tanto para o resto da cidade como a nível regional assim como a ligação do metro com o aeroporto que desde logo torna a zona mais atrativa ao investimento, possibilita a rápida deslocação entre a chegada ao aeroporto até ao local de trabalho, ou reunião e cria fluxos de pessoas, essenciais para o bom funcionamento da cidade, assim como a redução do fluxo automóvel que melhora tanto o ambiente como a qualidade do espaço público.

A zona das Amoreiras é um local da cidade de grandes contrastes, onde se encontram várias marcas da história deste local. Inicialmente esta zona era composta por quintas e conventos e encontrava-se fora dos limites da cidade. A construção do aqueduto das Águas-Livres aparece como elemento estruturador de toda a malha a ele adjacente que tem o fim do seu percurso na Mãe de Água junto ao jardim das Amoreiras por ser o ponto mais alto da cidade. A localização

da Real Fábrica das Sedas no largo do Rato impulsionou a urbanização, junto à rua das Amoreiras, do Bairro das Amoreiras que proporcionava habitação para os operários assim como uma escola de formação. Esta urbanização afirmou um momento de expansão da cidade para a sua antiga periferia. A zona foi-se desenvolvendo até que já no final do século XX se propôs a construção do Centro Comercial das Amoreiras e a definição de uma nova centralidade urbana na cidade, pressupondo que esta zona se tornasse no Central Business District de Lisboa. Após alguns anos esta zona e este conceito de cidade foi ultrapassado por outras novas centralidades como é o exemplo do Parque das Nações.

Neste sentido, é no âmbito de revitalizar esta centralidade e de seguir o perfil social definido que o trabalho aponta.

Após a definição do perfil social e da análise histórica e urbana da colina das Amoreiras foi delineada a estratégia de intervenção, esta previa que a cidade adotasse a zona das Amoreiras como uma nova centralidade e que fosse vocacionada para os negócios, turismo e lazer. Do ponto de vista urbano, pretende-se uma zona fortemente munida de transportes públicos (metro, autocarros e elétrico) bem articulados com a restante cidade, uma estrutura viária bem organizada, com boas acessibilidades entre o interior e o exterior de Lisboa, a forte aposta no espaço público e na permeabilidade pedonal entre a cota mais baixa do Rato e a cota mais alta do Centro Comercial das Amoreiras.

Numa abordagem a uma escala mais aproximada, pretende-se que os interiores de quarteirão tenham uma maior permeabilidade de atravessamentos pedonais e grandes diferenças de cota que se verificam em diversos locais da zona de intervenção. Neste contexto e no âmbito do exercício de Projeto Final de Arquitetura, foi elaborada, de uma forma individual, a proposta para quatro habitações na colina das Amoreiras. A zona em estudo foi dividida em oito zonas de intervenção e em grupo as zonas foram sorteadas, neste contexto a proposta de intervenção para as habitações são localizadas na zona 5. Esta zona é limitada

pela Avenida Artilharia 1, o Patio Bagatela, a Rua das Amoreiras e a Avenida Engenheiro Duarte Pacheco. De uma forma sucinta, a zona é caracterizada pela existência de um quarteirão que faz uma transição brusca de cota, que se verifica pela existência de alguns muros de contenção de patamares e um desnível de 15 metros. Esta transição de cota é também acompanhada pela diferença de escala entre os edifícios existentes na cota alta e cota baixa. Outra característica importante é a existência de um palacete neoclássico do século XVIII que fazia parte da antiga Quinta do Mineiro.

Conforme o referido, uma das premissas para a proposta de intervenção urbana era a melhoria dos atravessamentos no interior dos quarteirões. O quarteirão de intervenção tem fortes problemas tanto nas transições de cota como na permeabilidade pedonal do interior para o exterior do quarteirão e nesse sentido é proposto que o projeto para as habitações resolva esse problema. O projeto das habitações pretende responder ao perfil social que prevê que o espaço da habitação seja maximizado nas suas áreas e funções, devido ao elevado preço do m² nesta zona e à pouca permanência dos habitantes que estas casas pretendem responder. O espaço publico e equipamentos propostos pretendem a melhoria da qualidade de vida e do espaço publico e a melhoria dos atravessamentos no interior do quarteirão.

No âmbito do trabalho proposto foi elaborado um ultimo exercício de tema livre que consolidasse e melhorasse a perceção das principais ideias colocadas na conceção do projeto final. Para tal, foi elaborado uma maquete conceptual que pretende demonstrar o principal conceito da intervenção realizada. Esta maquete pode ser vista em duas perspetivas pois, tanto pode ser uma maquete que explica o conceito adotado para o projeto, como também uma peça de mobiliário urbano que no projeto é previsto no espaço publico, foi por essa razão que foi adotada a escala real na maquete.

Transversalmente ao exercício de projeto, foi realizada uma componente teórica

sob orientação do professor Pedro Costa que tinha como tema a economia e o desenvolvimento urbano. Neste contexto foi realizado um estudo sobre as logicas de intervenção nas frentes ribeirinhas, o papel transformador, regenerador e identitário que o património pode oferecer e a análise do caso da frente ribeirinha oriental de Lisboa com algumas notas conclusivas e premissas relativamente a futuras intervenções. Este trabalho tem como base o perfil social elaborado no âmbito do trabalho de projeto.

O conceito dominante e presente no desenvolvimento de todo o trabalho teórico e prático é a ideia de que todas as intervenções urbanas mantenham a identidade dos locais, deem continuidade com o existente e que melhorem a qualidade de vida dos cidadãos oferecendo em cada local o máximo de diversidade de programas de lazer, conforto, trabalho e habitação para um “Mundo Novo”

Mundo Novo

- Nota introdutória
- Índice Geral

5
12

Parte I Workshops

- Zenóbia . Marca | Texto | Objeto
- Centro Interpretativo Amílcar Cabral - Báfata, Guiné- Bissau

16
36

Parte II Amoreiras 2032

- Retrato Amoreiras 2032
- Perfil Social 2032
- Viver Amoreiras 2032
- Habitar Amoreiras 2032

70
100
106
144

Parte III Componente Teórica

- Renovação de frentes ribeirinhas: o caso da frente ribeirinha oriental de Lisboa

242

Workshops

ZENÓBIA

Workshop | marca, texto e espaço

António Gorjão

J Francisco Nóbrega

Nuno Botelho

Pedro Pão

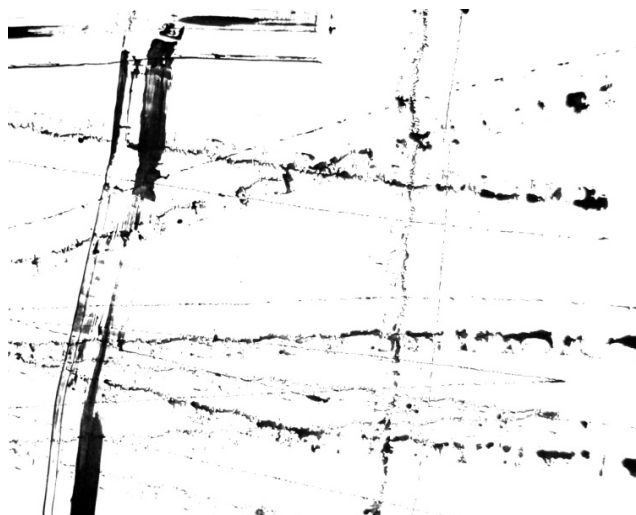
Sérgio Sá

Tiago Ornelas





1



2



3

Após a concretização de varias manchas em tinta-da-china, através da marcação de diversos objetos, optamos pela pilha, pois esta proporcionava uma marca/mancha que embora não nos oferecesse o dinamismo de outros objetos, permitia-nos uma repetição muito semelhante da mancha.

1- Objeto: Palhinha

2- Objeto: Rolha

3- Objeto: Parafuso



4

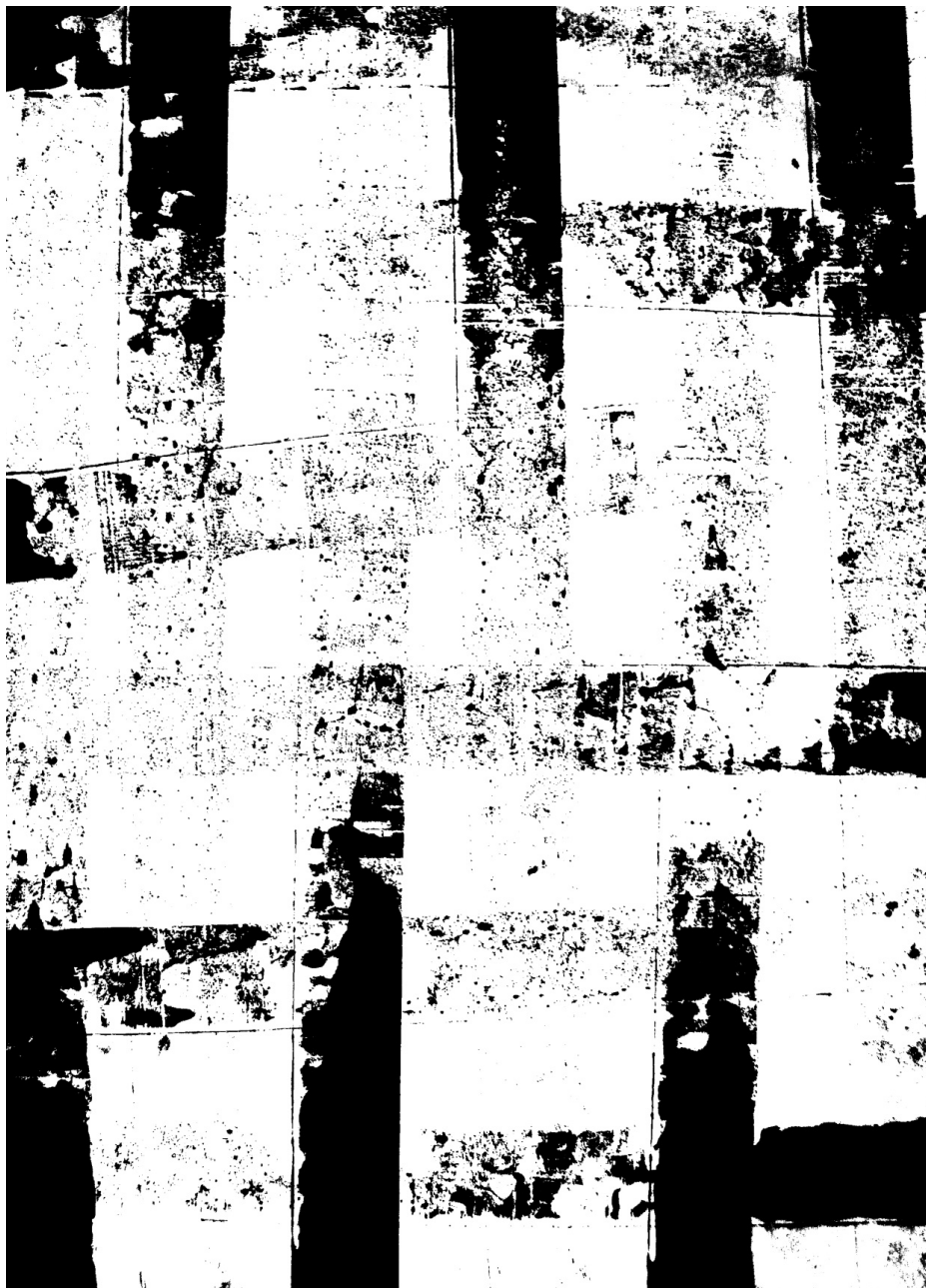


5

A marca obtida é uma “faixa” mais compacta no início que vai perdendo intensidade, obtida pelo deslizar da pilha no suporte de papel. Através da repetição desta ob tivemos várias composições.

4- Objeto: Rolha
5- Objeto: Pilha





A mancha selecionada compreende a totalidade da folha, dando-nos a liberdade de imaginar um espaço sem limites, seguindo a sugestão da mancha “querendo” extravasar os limites da folha. A mancha é mais compacta nos extremos e perde densidade no centro. Assim sendo, optamos por lê-la como um corte vertical do espaço a criar.

6-Estudos de marca
7- Marca final

ITALO CALVINO

As Cidades Invisíveis

Uma das obras-primas da literatura do século XX



8- Capa do livro As cidades Invisíveis,
Calvino

Texto

“Agora vou falar da cidade de Zenóbia que tem esta coisa admirável: embora situada num terreno seco, surge sobre altíssimas palafitas, e as casas são de bambu e de zinco, com muitos poleiros e varandas, postas a diferentes alturas, em andas que sobrepõe umas às outras, ligas por escadas e passeios suspensos, transportas por miradouros cobertos de alpendres em cone, barricas de depósitos de água, girândolas cataventos, e sobressaem roldanas, linhas de pesca e gruas.

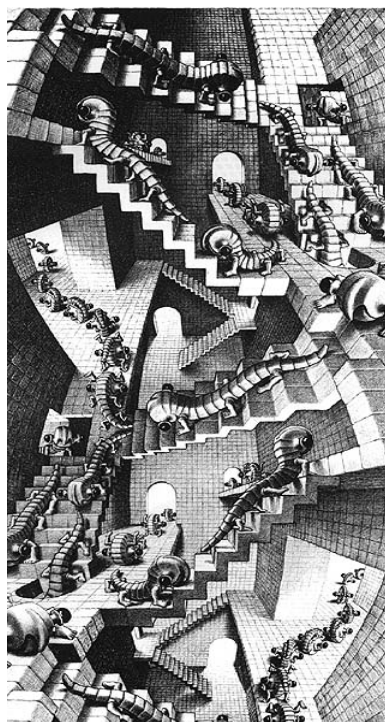
Qual necessidade ou ordem ou desejo terá impolido os fundadores de Zenóbia a dar esta forma à sua cidade, ninguém se recorda e por isso não se pode dizer se terá sido satisfeito pela cidade tal como nós a vemos, crescida talvez por sobreposições sucessivas a partir do primeiro e agora indecifrável desígnio. Mas a verdade é que quem habita Zenóbia se lhe pedirem que descreva como veria ele a vida feliz, é sempre uma cidade como de Zenóbia que imagina, com as suas palafitas e as suas escadas suspensas, uma Zenóbia talvez toda diferente, toda desfraldada de estandartes e de faixas, mas obtida sempre combinando elementos daquele primeiro modelo.”

CALVINO, Ítalo. As cidades invisíveis. Tradução de José Colaço Barreiros. Lisboa: Editorial Teorema, 1995

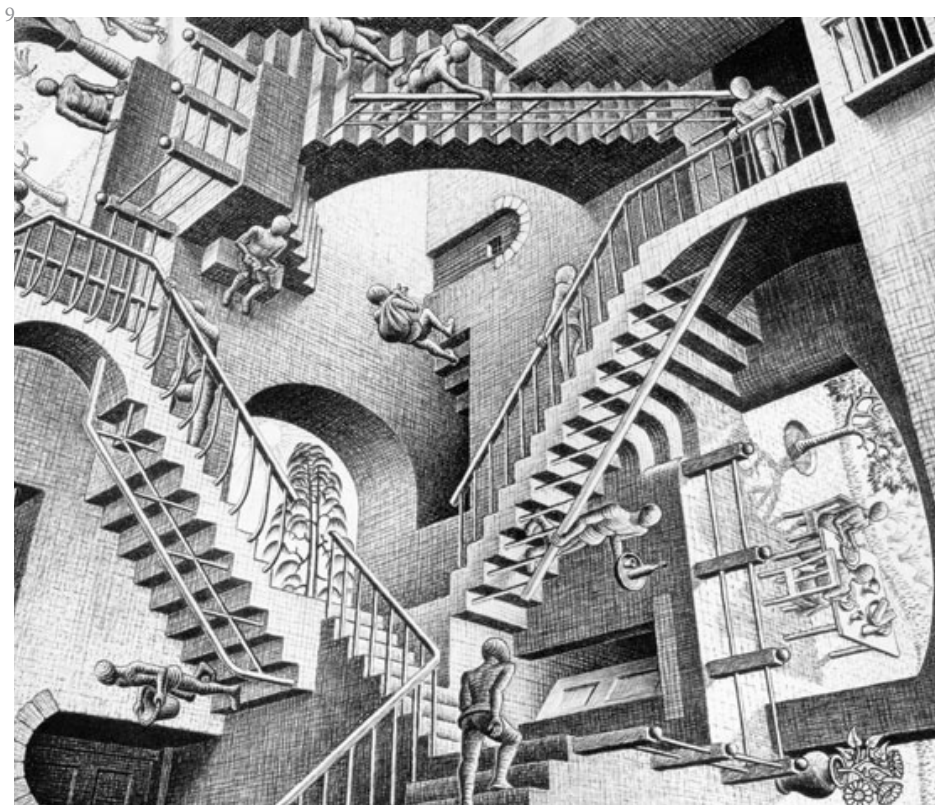
O excerto literário escolhido remete-nos para um espaço criado por adições, isto é, o espaço cresce consoante a necessidade de quem o habita não se prevendo um limite. Resulta assim uma unidade espacial construída através da agregação de módulos, um espaço fluido, não impondo percursos pré-definidos. Desta forma, o utilizador é o construtor do seu próprio percurso, escolhendo: por onde entrar, o que ver e por onde seguir, permanecendo sempre a dúvida de onde terminará este espaço.

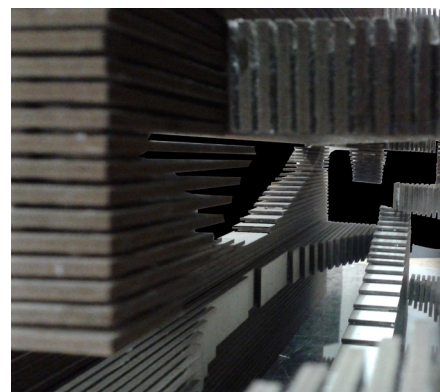
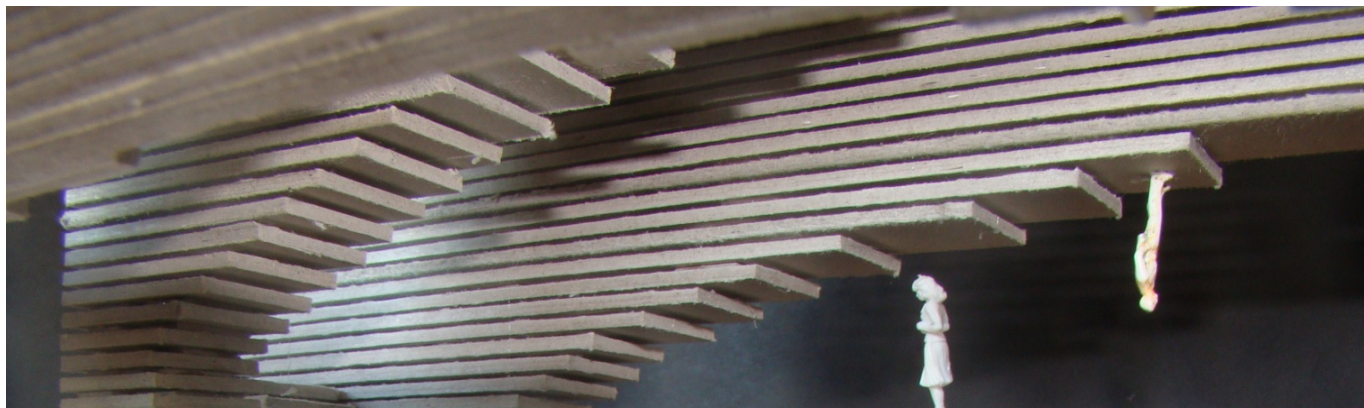
Uma das características predominantes nos trabalhos de Escher prende-se com os efeitos de ilusão ótica, através de entrelaçados e sucessivas repetições, remetendo-nos para realidades/espacos imaginários com caráter abstrato.

Desta forma, a influência deste artista prende-se com a espacialidade criada, presente na eliminação de barreiras e na ausência de gravidade permitindo-nos ignorar a sua posição do espaço.



9- House of Stairs, 1951, M.C. Escher
10- Relativity, 1953, M.C. Escher





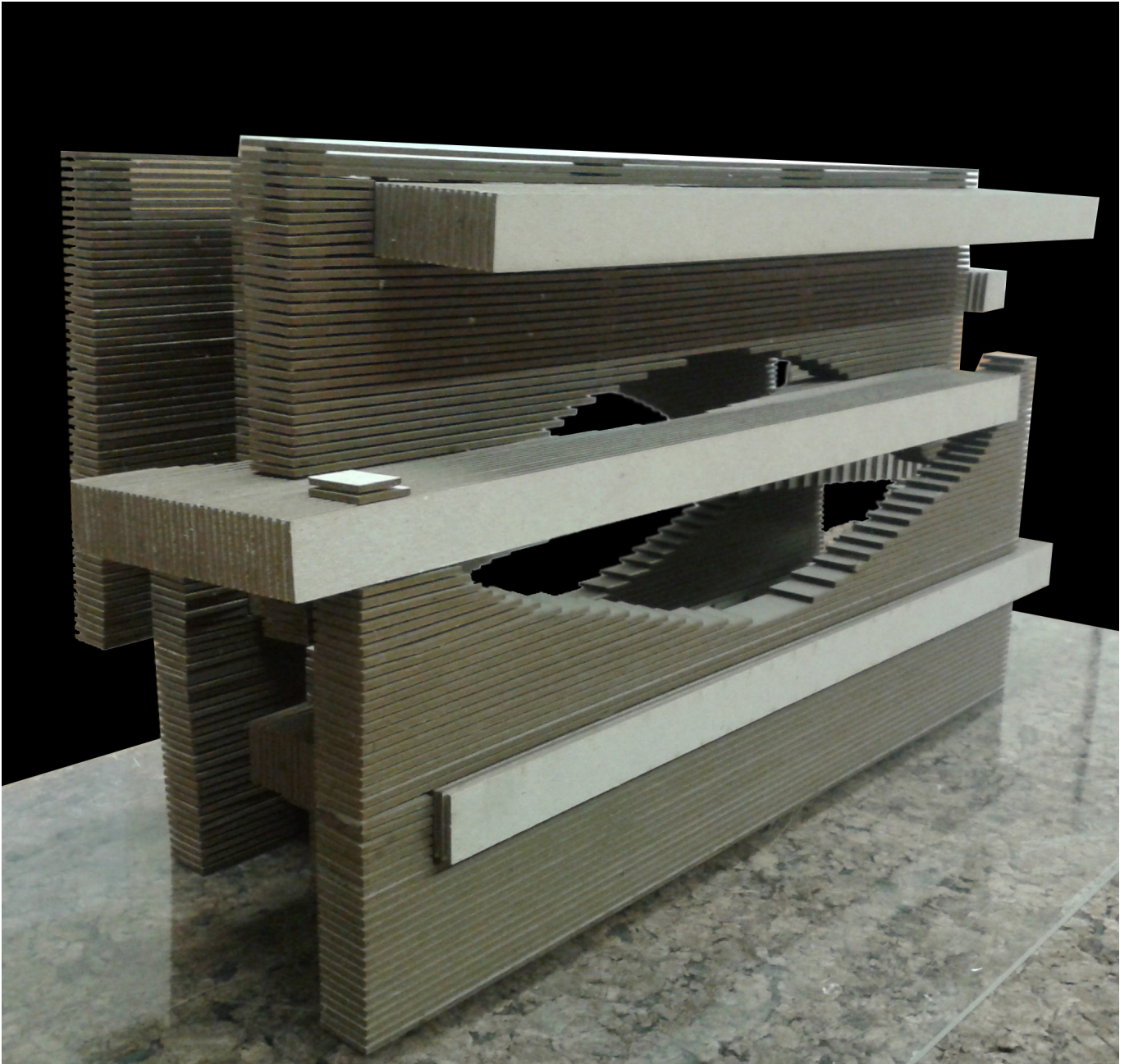
11, 12 e 13 . Maquete

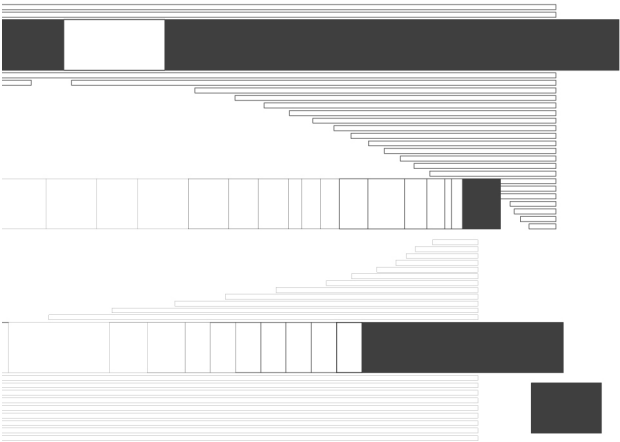


14- Processo de montagem da maquete.

15- Maquete Final.

A materialização do espaço surge da repetição de vários planos, originando volumes que transmitam o carimbo do objeto escolhido, sendo a parte mais compacta destes representada por planos em corte, e à medida que se afastam representam o esbatimento da mancha.

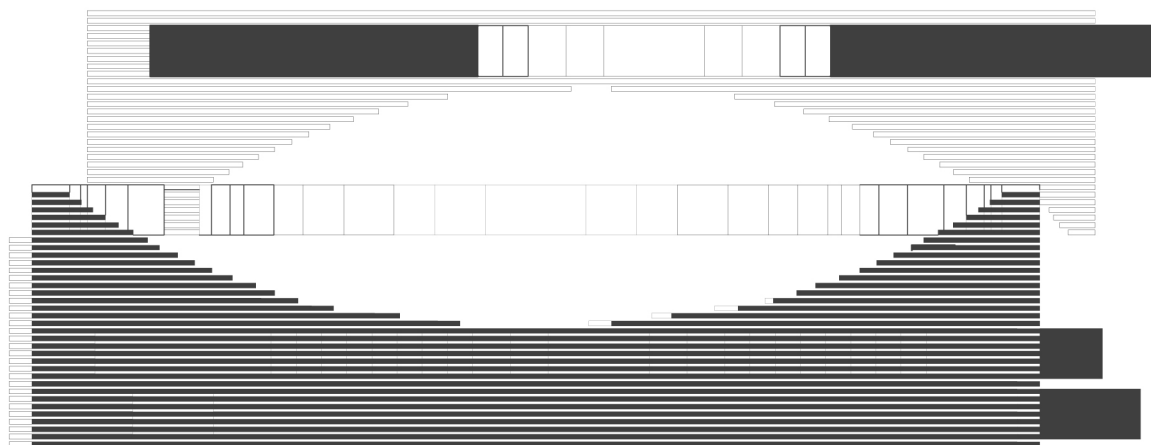




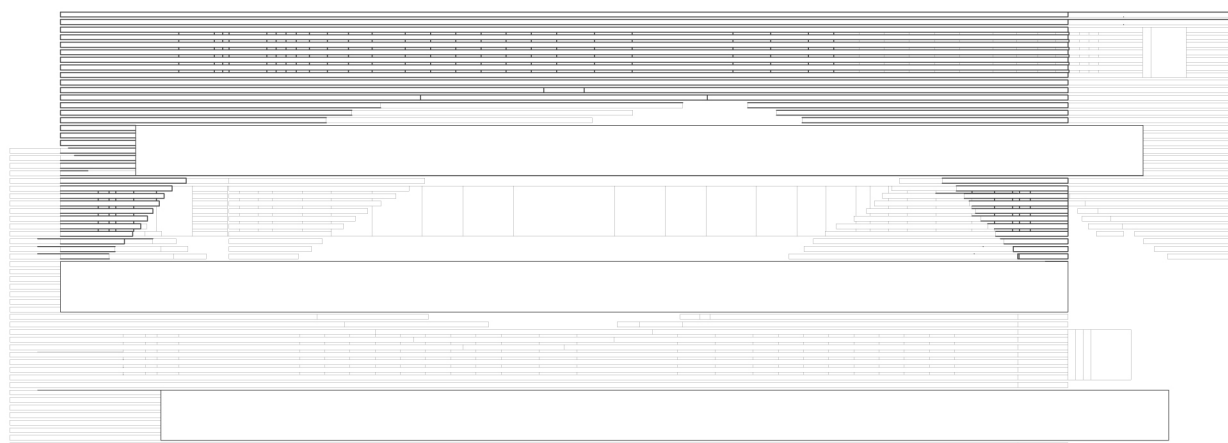
Planta 01



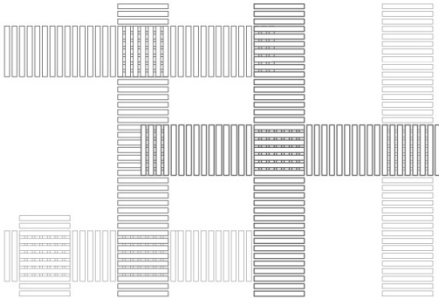
Planta 02

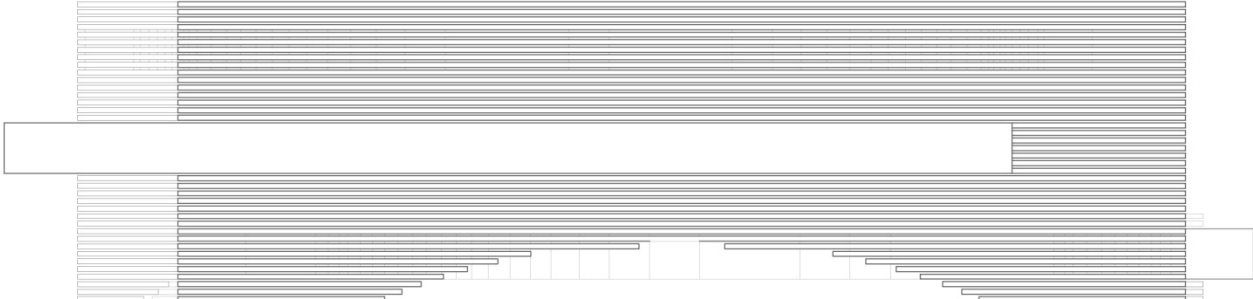


Planta 03

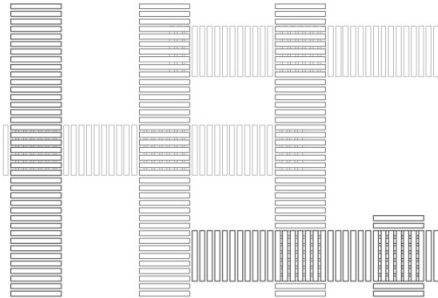


Planta cobertura





Alçado lateral direito





Alçado lateral esquerdo

centro interpretativo **Amílcar Cabral**

Workshop | Guiné-Bissau | Bafatá

António Gorjão

J Francisco Nóbrega

Nuno Botelho

Pedro Pão

Sérgio Sá

Tiago Ornelas





No âmbito das comemorações dos 90 anos do nascimento de Amílcar Cabral, na cidade de Bafatá, que enquadrou concetualmente este Workshop, foi proposta a criação de uma estrutura efémera que pudesse albergar um centro de estudos, tendo como base concetual/epistemológica os princípios político-filosóficos defendidos pelo fundador do Partido Africano para a Independência da Guiné e Cabo Verde (PAIGC).

Amílcar Lopes Cabral nasceu a 12 de Setembro de 1924, na Guiné-Bissau (cidade de Bafatá); aos 8 anos de idade, mudou-se com a sua família para Cabo Verde, onde passou a sua infância; em 1945, consegue uma bolsa de estudos e ingressa no Instituto Superior de Agronomia em Lisboa, onde termina o curso em 1950. Em 1952, contratado pelo Ministério do Ultramar, regressa à Guiné-Bissau, onde percorre grande parte do país a trabalhar no Recenseamento Agrícola, fator que permitiu que se confrontasse com a realidade social do seu país. Em 1959, Amílcar Cabral, juntamente com Aristides Pereira, seu irmão Luís Cabral e Fernando Fortes, fundam o partido clandestino, Partido Africano para a Independência de Guiné e Cabo Verde (PAIGC). Quatro anos mais tarde, o PAIGC sai da clandestinidade ao estabelecer uma delegação na cidade de Conacri. A sua postura, princípios e políticas vão no sentido de resolver as dificuldades com que se deparou, de modo a unificar os diversos povos.



17 - Mapa de Guiné Bissau



A cidade de Bafatá situa-se no interior do território da Guiné Bissau e é banhada pelo rio Geba. A cidade é articulada ao longo de uma grande boulevard, no sentido nordeste e sudoeste; é precisamente junto ao rio onde se encontra uma malha mais consolidada e definida (desenho urbano colonial português), a qual se pode caracterizar de cidade formal. Ao longo deste eixo estruturante, vão sendo implantados os equipamentos públicos principais da cidade como o Mercado Municipal, as Piscinas (década de 60) e o Jardim Público. Afastada do rio, encontra-se a área mais administrativa da cidade, que inclui a Casa do Governador, a Escola, o Posto de Correios e a Igreja. Continuando o percurso ao longo da boulevard, agora na entrada do núcleo urbano, situa-se o Hospital. (fig. 18) Todos os edifícios referidos anteriormente são desenhados sob a matriz da arquitetura colonial portuguesa.

Esta cidade formal encontra-se, de forma geral, com pouca atividade e abandonada, situação que contrasta com a sua periferia, de grande dimensão, com uma malha de ruas existentes e uma organização em quarteirão, bastante dispersa; a sua ocupação não se foca nas frentes das ruas, sendo o interior do quarteirão ocupado de uma forma aleatória/espontânea, denominado de cidade informal. Nesta zona da cidade é onde se encontra mais movimento, onde se localiza o comércio local e os espaços de encontro entre as comunidades.

18 - Ortofotomapa de Bafatá.





EXERCÍCIO DE
AQUECIMENTO

IDEIAS DE UNIFICAÇÃO
DE AMILCAR CABRAL

VISTA AÉREA DA CIDADE
DE BAFATÁ

CENTRO INTERPERTATIVO
AMILCAR CABRAL

Como premissa para a concretização espacial do centro interpretativo, deveríamos tomar a linha de raciocínio do exercício de arranque, no qual adotámos como princípios o seguinte: um espaço que surge sem uma regra de utilização pré-definida, permitindo liberdade nas escolhas dos percursos, sendo este um espaço sem um limite físico; agregação de módulos idênticos, com fim de criar uma unidade espacial (centro interpretativo).

Da malha existente na zona residencial da cidade, emergem as referências para a concetualização do projeto, uma vez que se encontra uma grande permeabilidade na disposição das habitações, facultando que o papel da rua não seja relevante no percurso das pessoas pela cidade. A inexistência de frentes de rua consolidadas, bem como a utilização do interior do quarteirão, permite-nos que o projeto seja consolidado nestes espaços e que sejamos conduzidos para uma liberdade de percursos, para que possamos experienciar uma nova forma de viver a cidade.

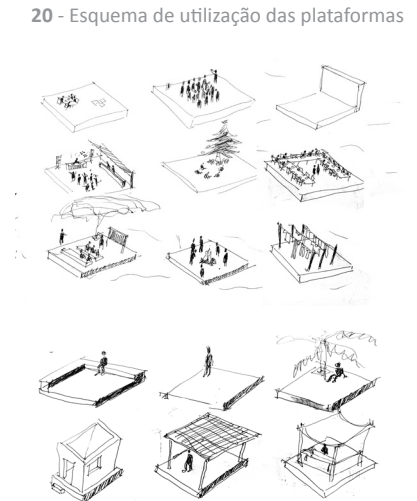
A ideia estruturante e o objetivo principal da nossa intervenção acabam por ser exatamente o que Amílcar Cabral pretendeu para os povos da Guiné e Cabo Verde: a unificação dos povos. Para alcançar este fim, propõe que a língua portuguesa seja ensinada, para que a comunicação se torne mais fluente e facilitada. Embora a nossa intervenção tenha uma localização exata, o seu objetivo é que este tipo de intervenções e agrupamentos de módulos se espalhe pela cidade, numa ideia de unificação dos habitantes, criando unidades de vizinhança, locais de encontro e convívio e até a possibilidade de criação de pequenas habitações.

O projeto, de carácter efémero, requer uma construção de montagem simples, com um sistema construtivo flexível e versátil, que possa ser aplicado tanto em paredes como nos móveis, balcões e bancos das estruturas modulares. Relativamente ao sistema construtivo que adotámos para as estruturas modulares, um dos conceitos principais do projeto seria deixarmos a nossa “pegada” na cidade. Cada módulo tem uma plataforma em betão e terra que suporta toda a estrutura.

Sobre esta plataforma, irão ser colocados pilares metálicos de secção circular, de 1,5 em 1,5 metros, onde irão correr tábuas de madeira, de 20 cm de largura por 5 cm de espessura, furadas de 0,5 em 0,5 metros com



19 - Delimitação da zona de intervenção



20 - Esquema de utilização das plataformas

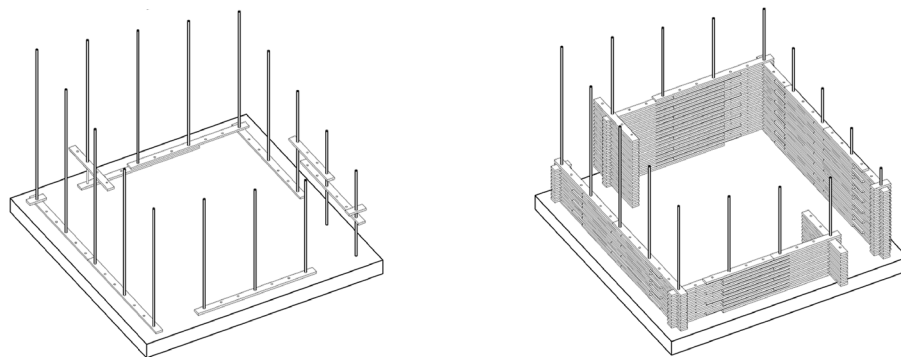
diferentes comprimentos, com o objetivo de criar aberturas para ventilação e iluminação interior. Estas tábuas são desfasadas umas das outras em 5 cm, para dar um efeito de rugosidade nas fachadas. A cobertura terá o mesmo sistema estrutural, com perfis metálicos circulares, formando quadrículas com aproximadamente 1,5x1,5 metros, onde assentarão uns painéis sanduíche, pré-fabricados, compostos por acrílico alveolado e madeira.

Considerando os princípios anteriores, a nossa proposta para o centro interpretativo resulta de uma estrutura modular, com base num quadrado de 6x6 metros. A escolha do quadrado, para base do módulo, surge das próprias habitações que, na sua maioria, são de planta regular e reduzida altura.

Como já referimos, a sua localização é um pouco indefinida e relativa o que faz com que este projeto tenha um caráter efêmero, flexível e dinâmico.

Focando-nos mais propriamente no projeto para o centro interpretativo, este terá que dar resposta a algumas premissas programáticas, como: o cumprimento relativo às áreas, assim como a funcionalidade dos módulos como um todo, apesar do seu caráter disperso.

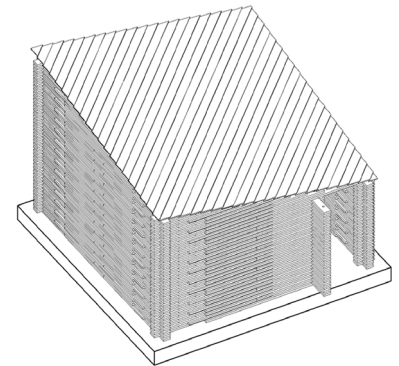
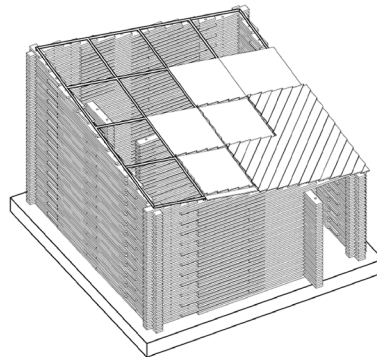
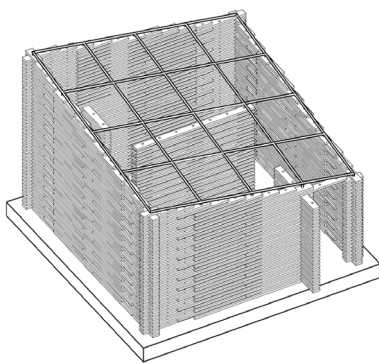
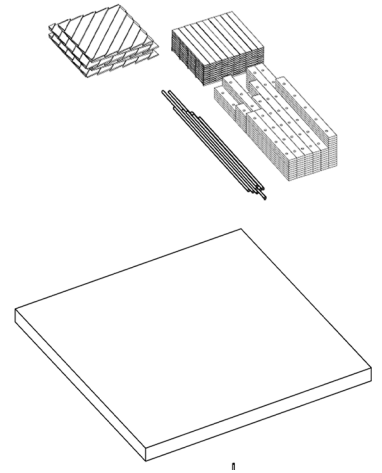
Deste modo, definimos que o centro interpretativo iria dividir-se em três zonas, com funções diferentes: uma zona mais reservada, onde se localiza um conjunto de seis módulos agregados, ao qual se acede por um módulo que serve de átrio de distribuição para o arquivo e para o centro de pesquisa;



1

nesta zona encontram-se também três módulos que acolhem a função de centro de formação; outra das zonas é o conjunto do auditório, o qual optámos por implantar numa área arborizada o que nos permite que esta área não carecesse de espaço construído; apenas uma das plataformas tem cobertura e destina-se a um palco; a última, é uma zona de carácter lúdico e de convívio que acolhe áreas de cafetaria, loja e um conjunto de módulos que integra espaços expositivos. Este conjunto espalha-se por toda a área de implantação e, para além de servir de exposição, faz a ligação entre as três zonas e encaminha o visitante para um percurso que lhe permite visitar todo o conjunto.

Em suma, este conjunto de módulos que parecem dispostos aleatoriamente, funciona como uma unidade, neste caso para um centro interpretativo. Este projeto deixa em aberto a oportunidade deste tipo de conjuntos contaminar outros quarteirões e dinamizar a cidade. Para tal, a proposta prevê que o espaço de centro interpretativo se desenvolva assente sobre plataformas de carácter permanente que, para além de elevar os módulos protegendo-os da água, também reforça o gesto de dar um destaque à intervenção, servem também como espaço de encontro/convívio para a comunidade.



21 - Esquema de montagem dos módulos

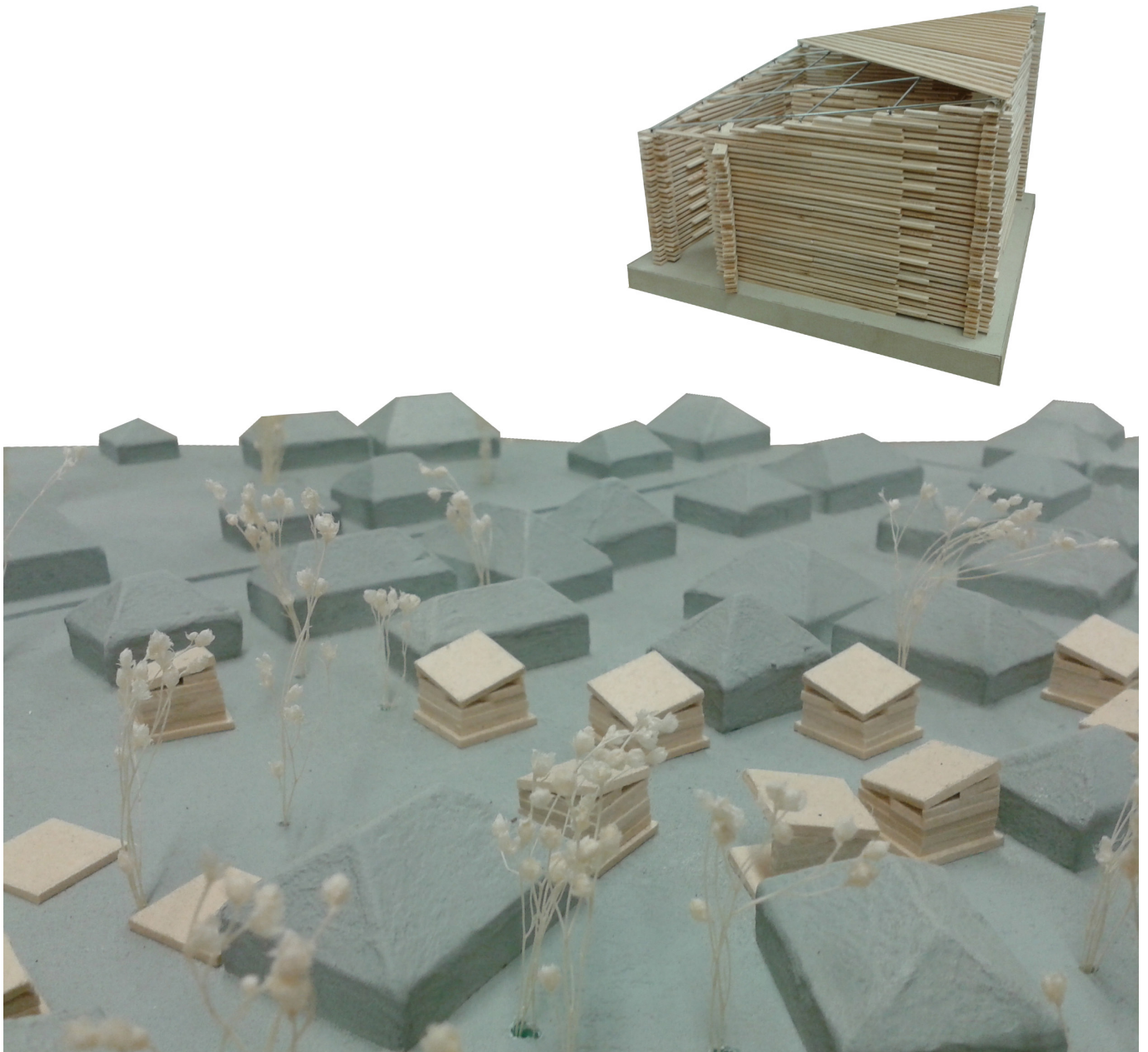




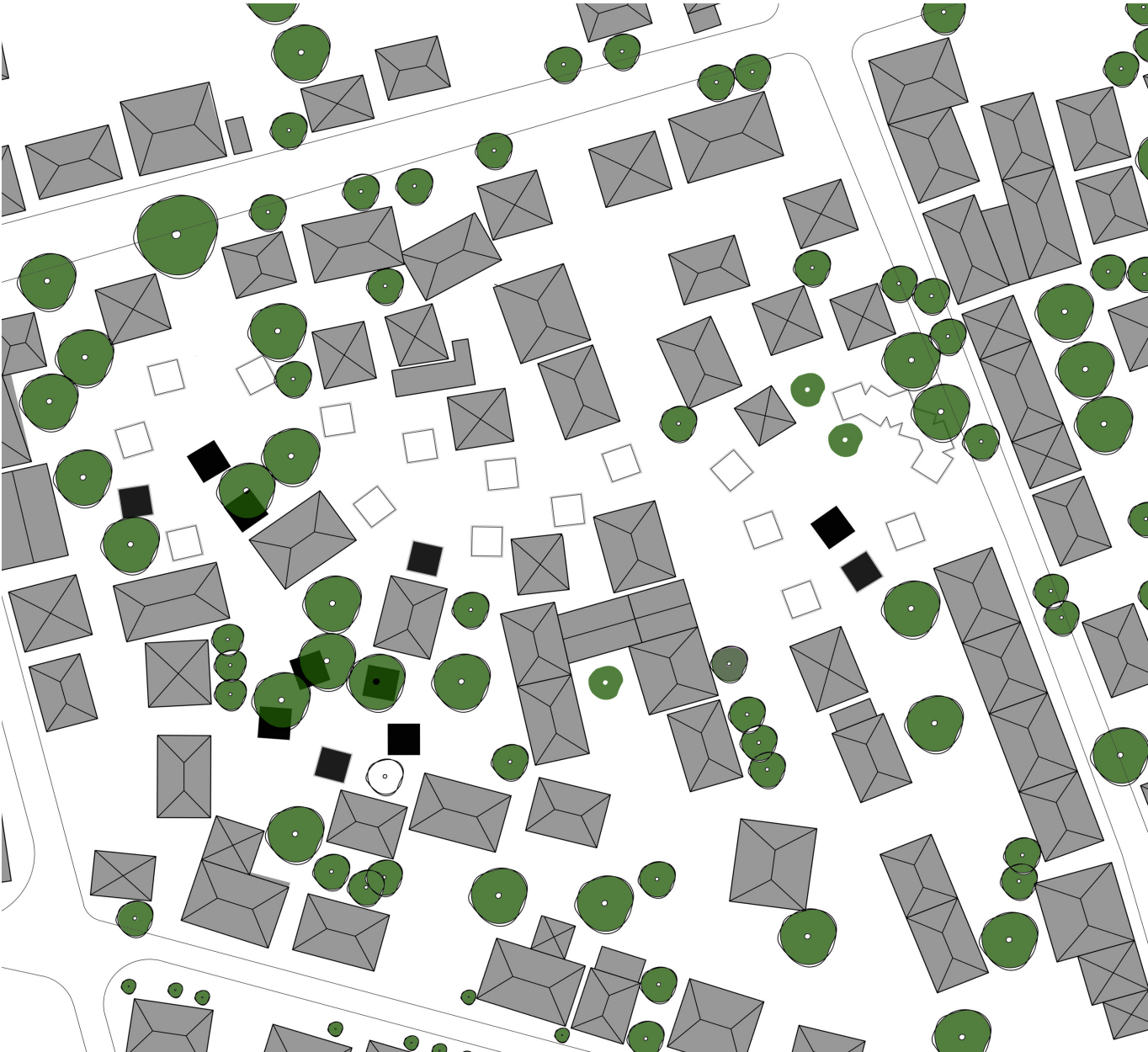




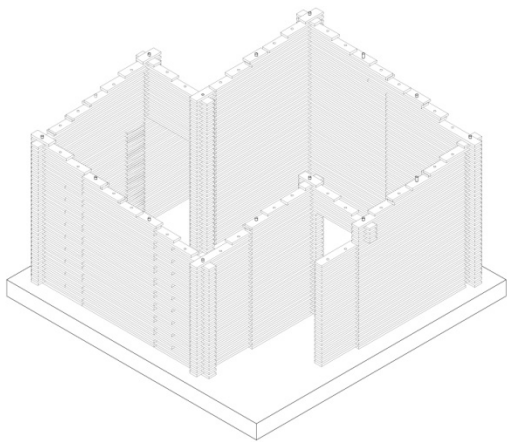




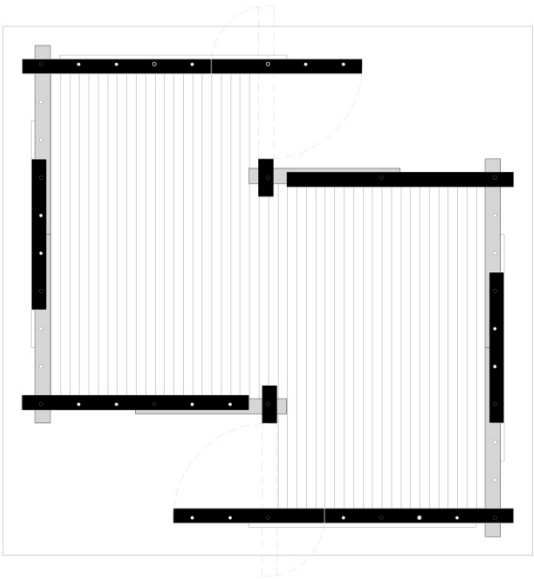
22 - Maqueta 1/20
23 - Maqueta 1/200



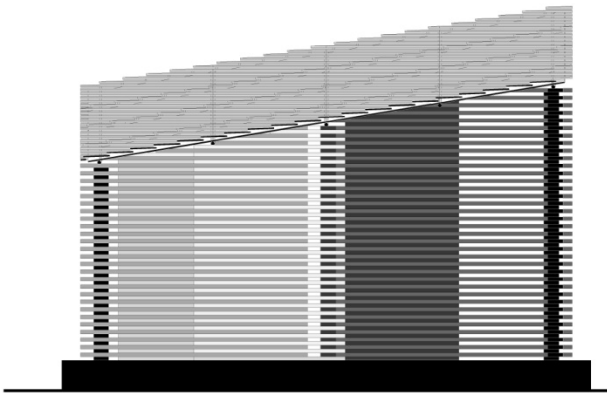
24 - Planta de Localização Esc. 1/1000



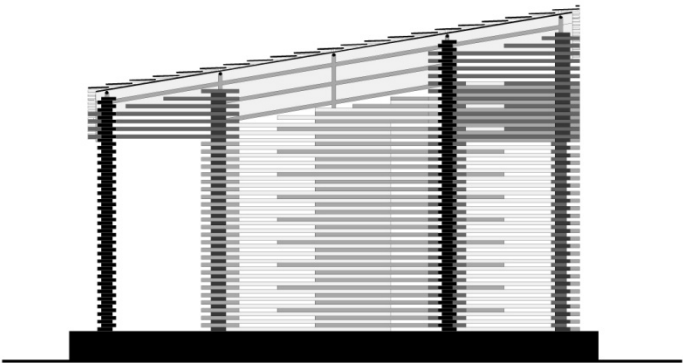
MÓDULO EXPOSITIVO 1
ESCALA 1.100



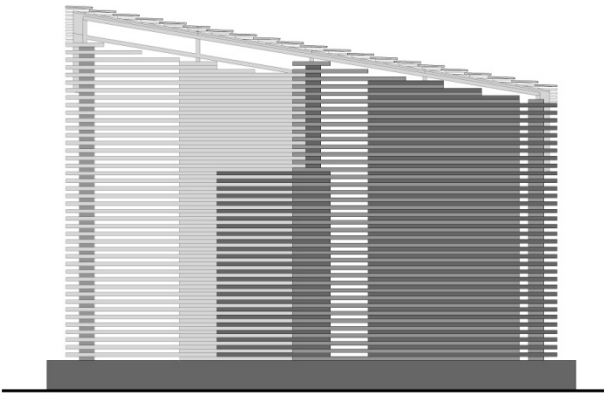
PLANTA



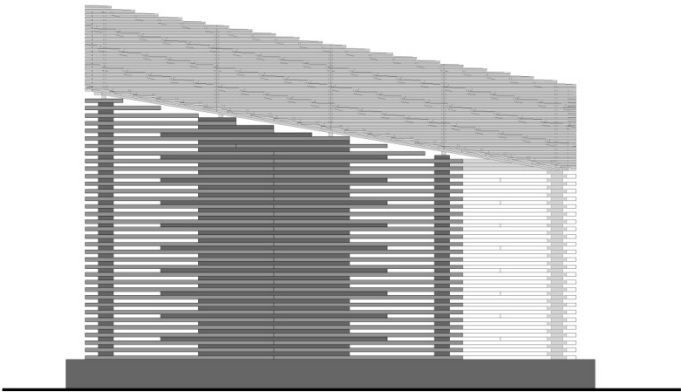
CORTE 01



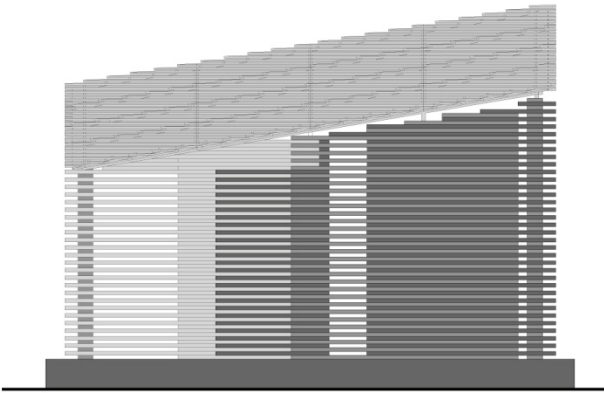
CORTE 02



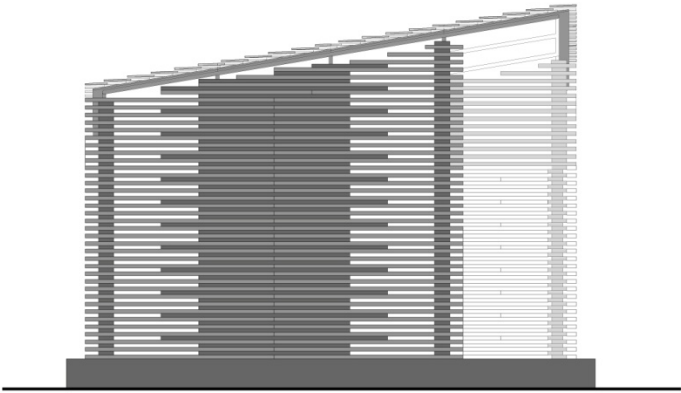
ALÇADO FRONTAL



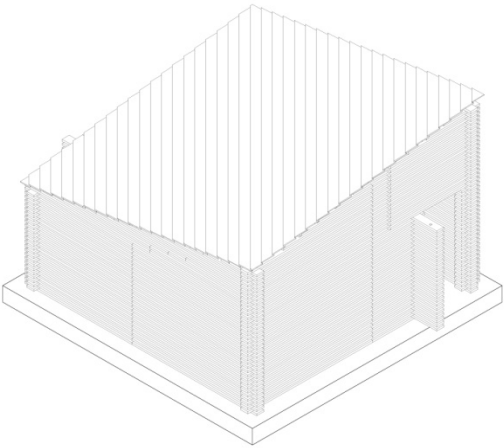
ALÇADO LATERAL DIREITO



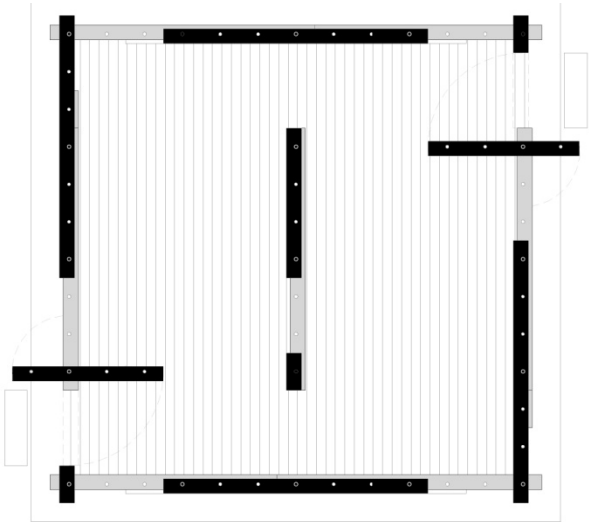
ALÇADO TARDOZ



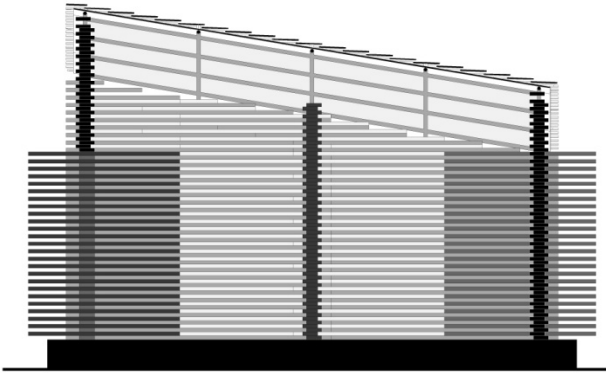
ALÇADO LATERAL ESQUERDO



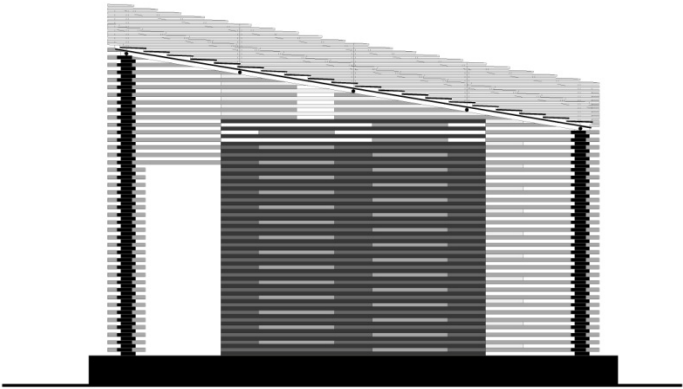
MÓDULO EXPOSITIVO 2
ESCALA 1.100



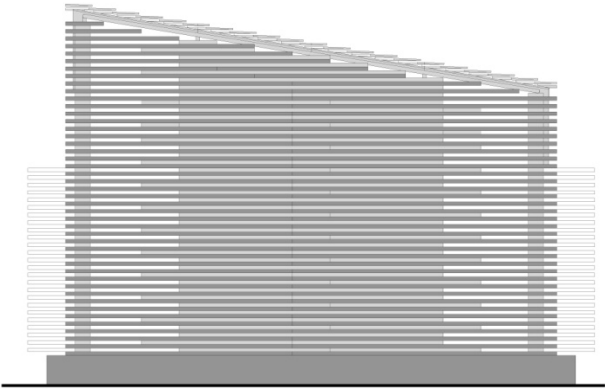
PLANTA



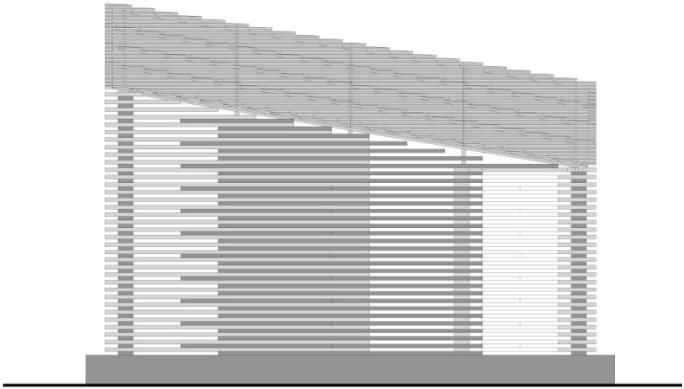
CORTE 01



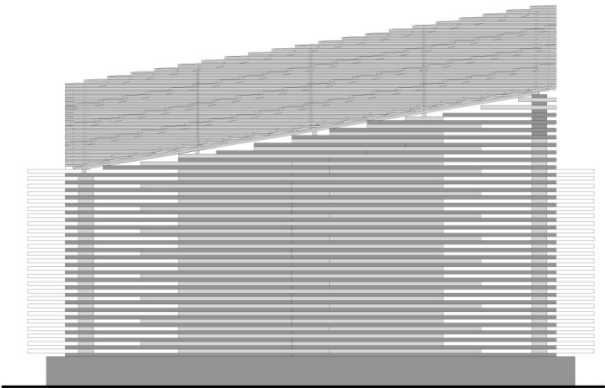
CORTE 02



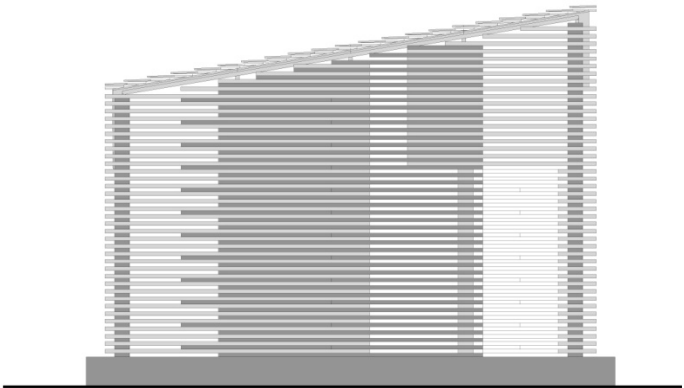
ALÇADO FRONTAL



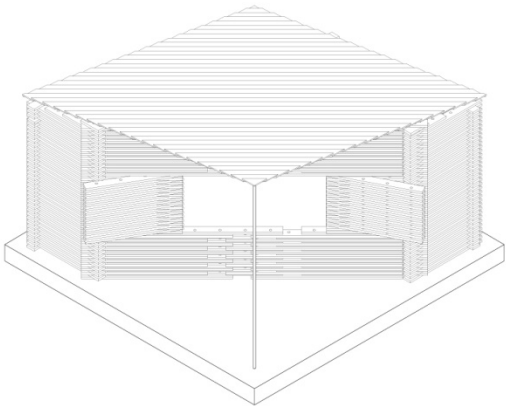
ALÇADO LATERAL DIREITO



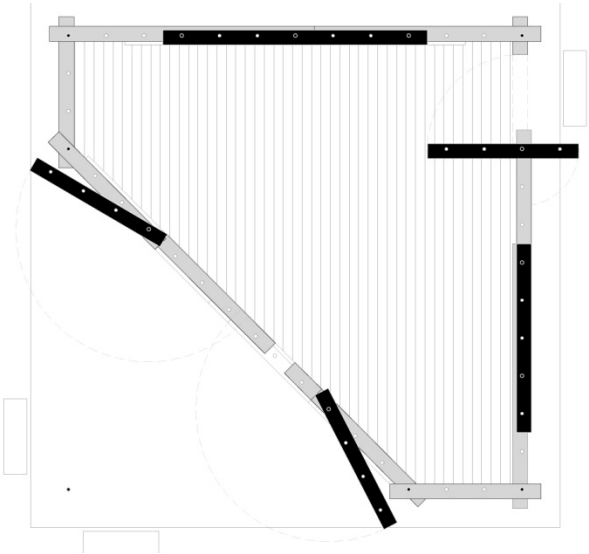
ALÇADO TARDOZ



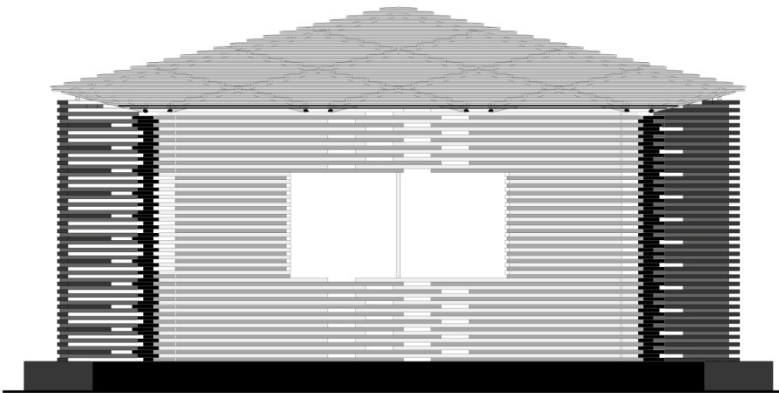
ALÇADO LATERAL ESQUERDO



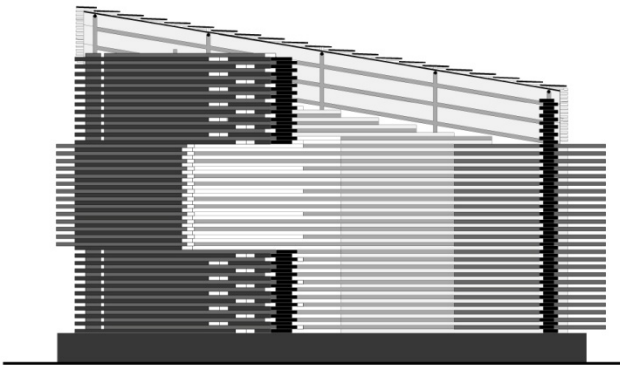
MÓDULO CAFETARIA
ESCALA 1.100



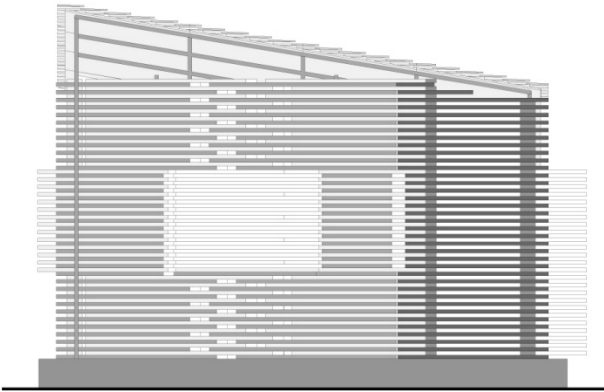
PLANTA



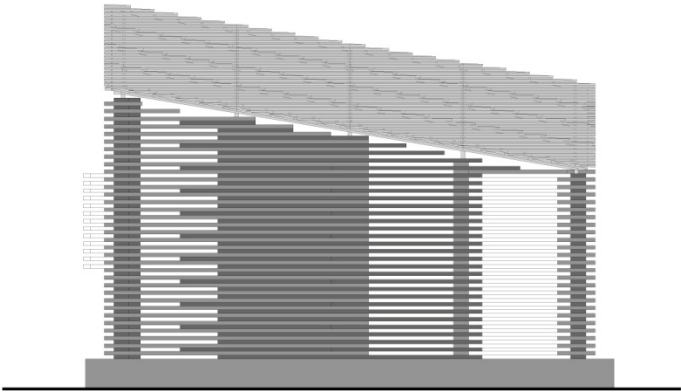
CORTE 01



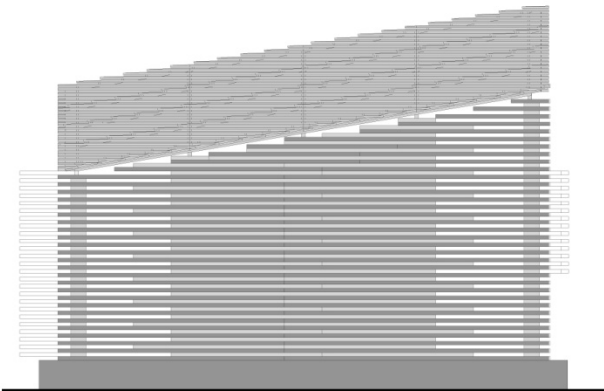
CORTE 02



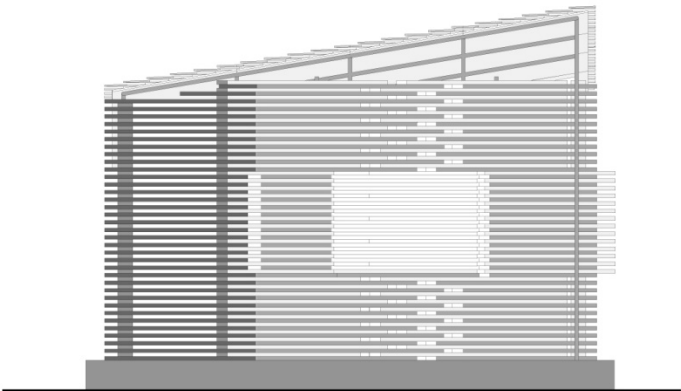
ALÇADO FRONTAL



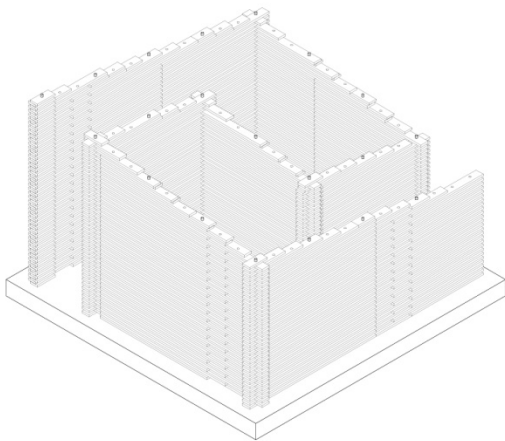
ALÇADO LATERAL DIREITO



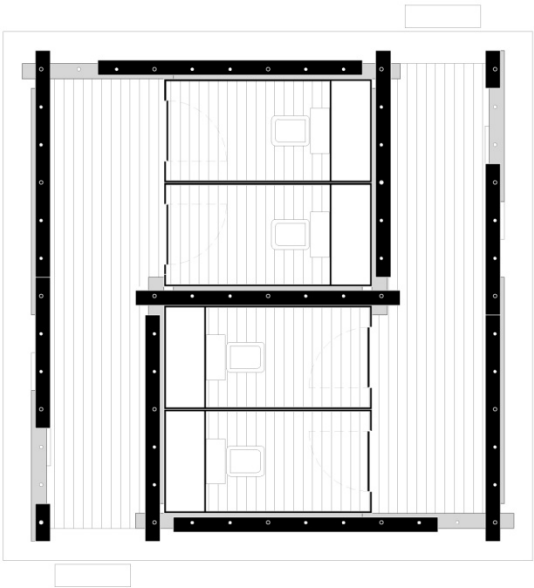
ALÇADO TARDOZ



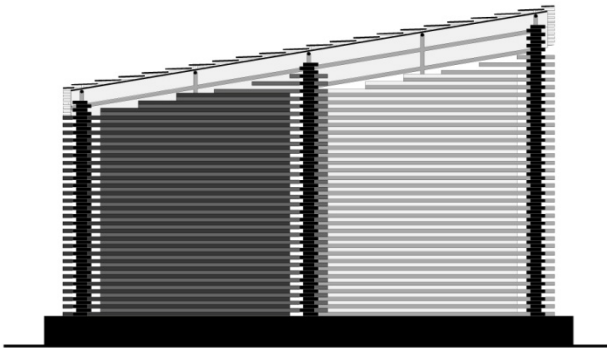
ALÇADO LATERAL ESQUERDO



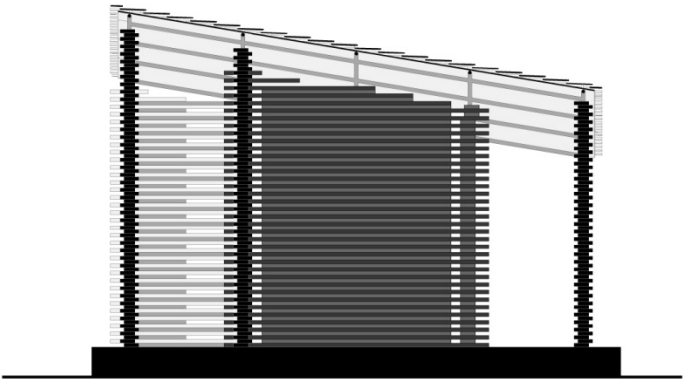
MÓDULO INSTALAÇÃO SANITÁRIA
ESCALA 1.100



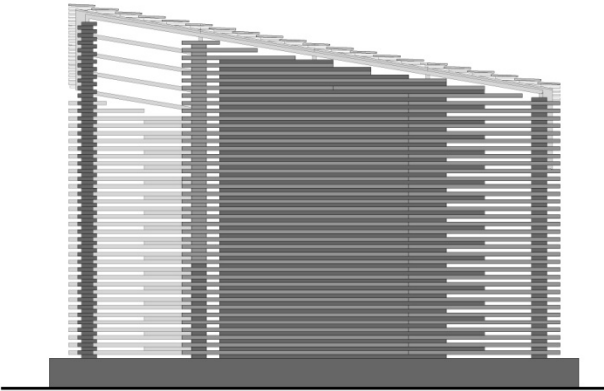
PLANTA



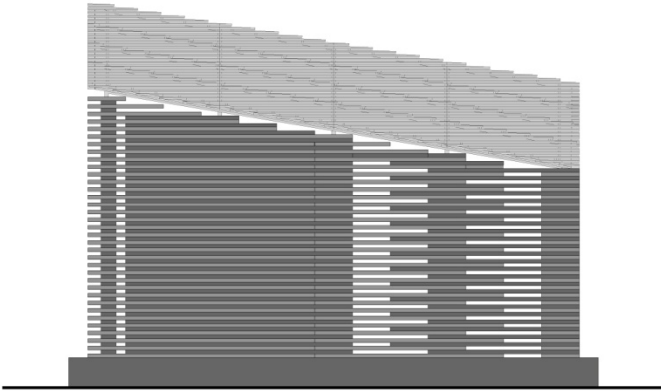
CORTE 01



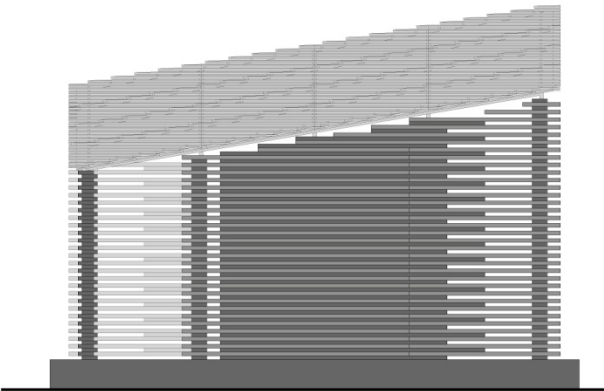
CORTE 02



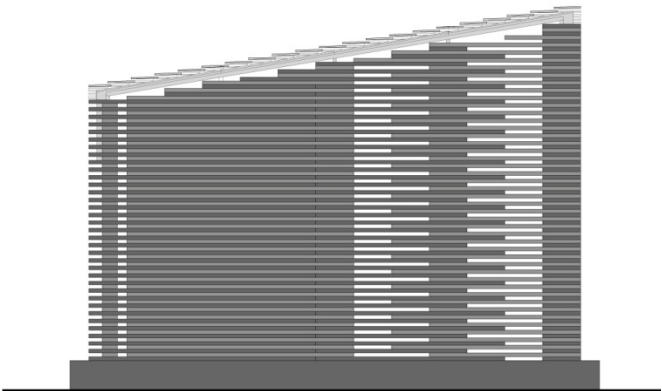
ALÇADO FRONTAL



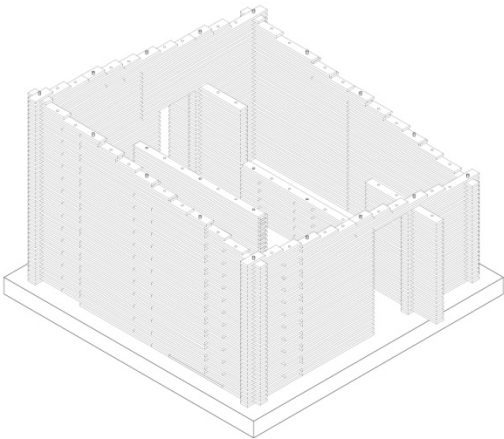
ALÇADO LATERAL DIREITO



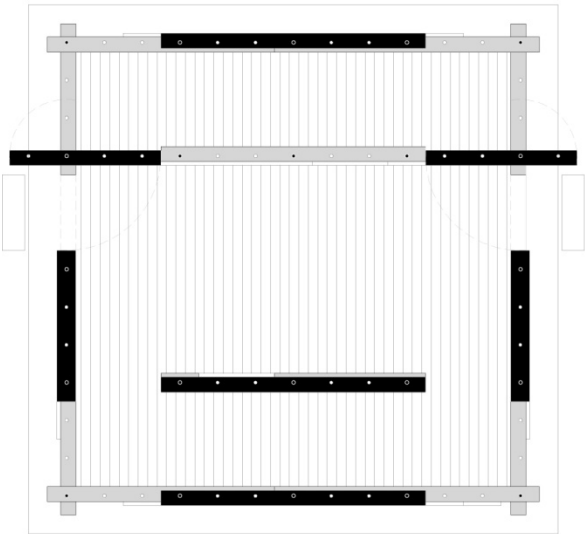
ALÇADO TARDOZ



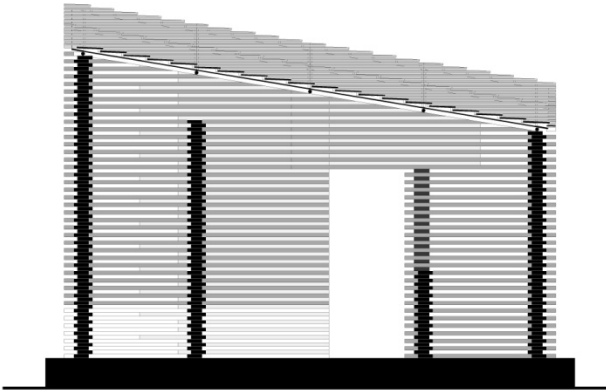
ALÇADO LATERAL ESQUERDO



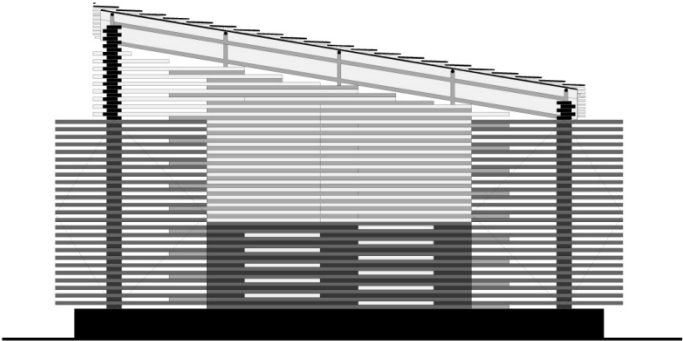
MÓDULO LOJA
ESCALA 1.100



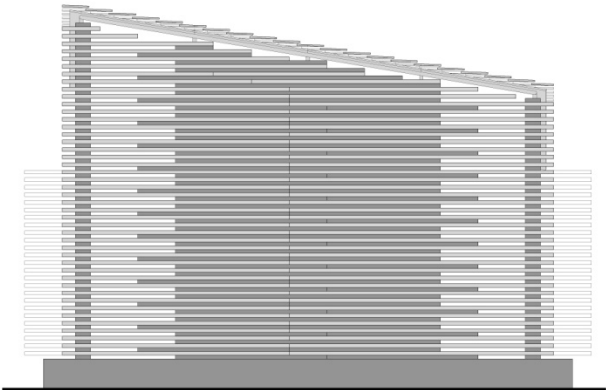
PLANTA



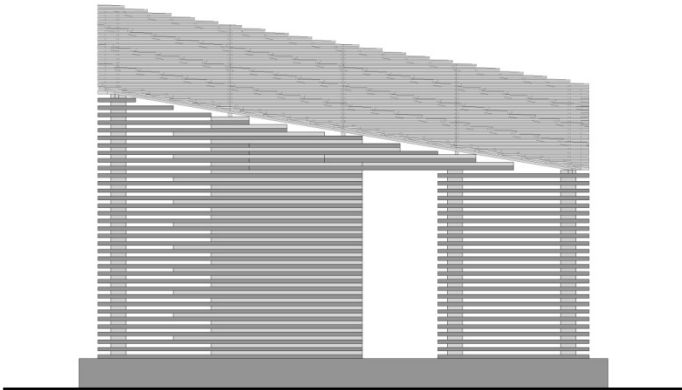
CORTE 01



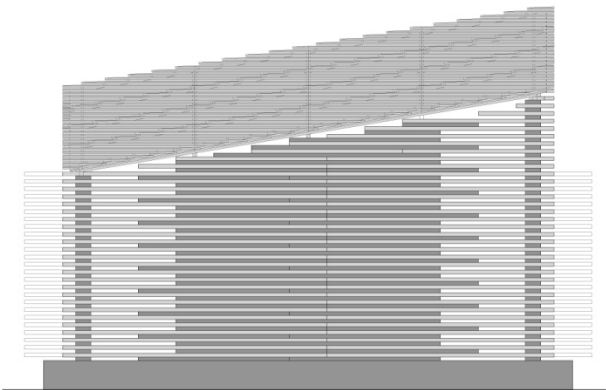
CORTE 02



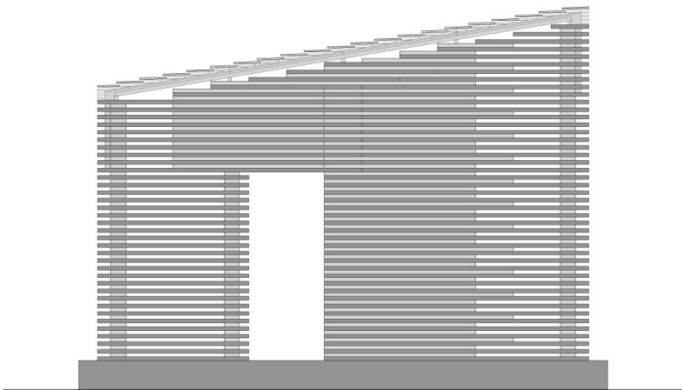
ALÇADO FRONTAL



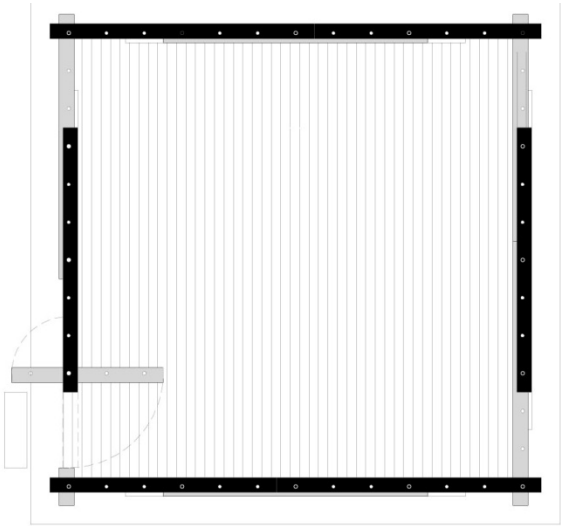
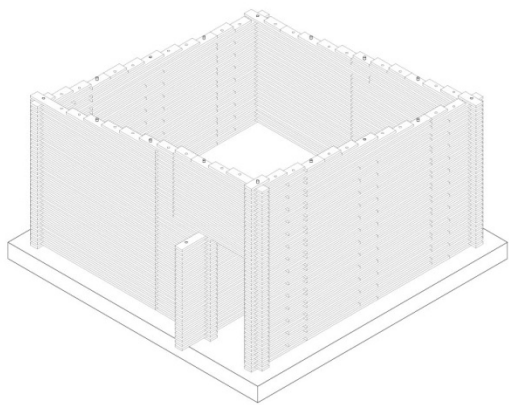
ALÇADO LATERAL DIREITO



ALÇADO TARDOZ

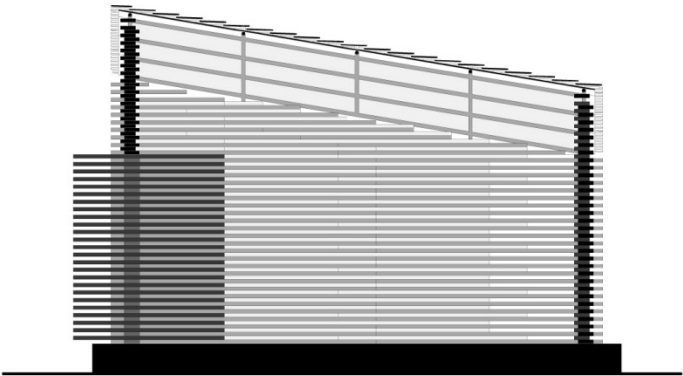
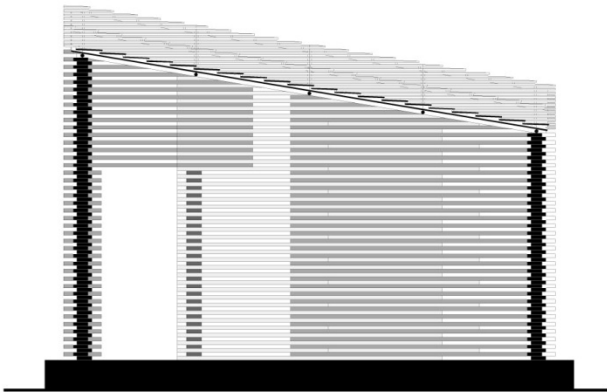


ALÇADO LATERAL ESQUERDO



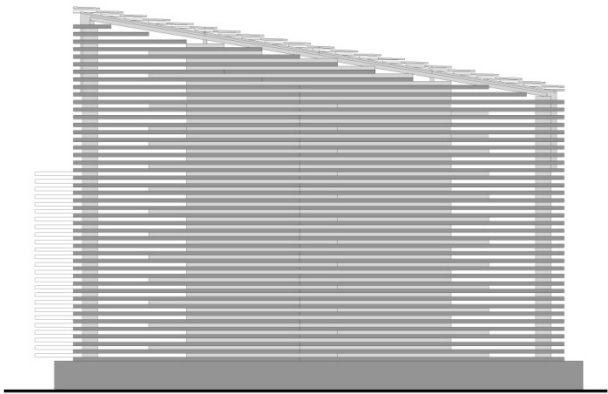
MÓDULO INSTALAÇÃO SANITÁRIA
ESCALA 1.100

PLANTA

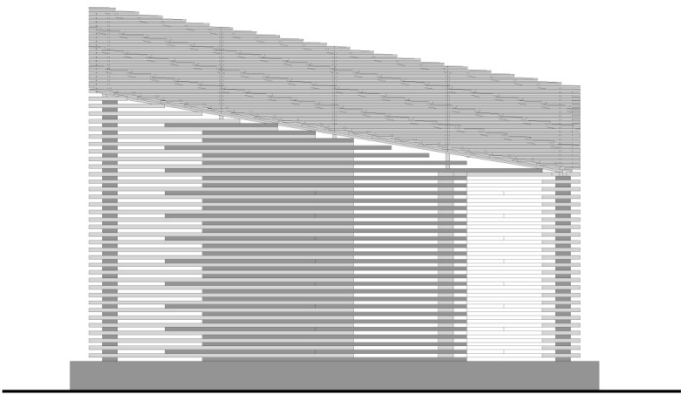


CORTE 01

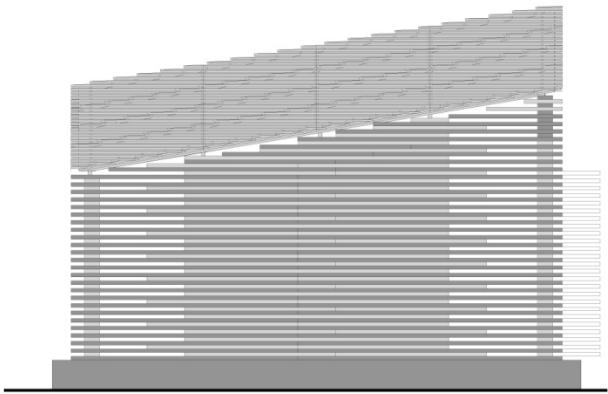
CORTE 02



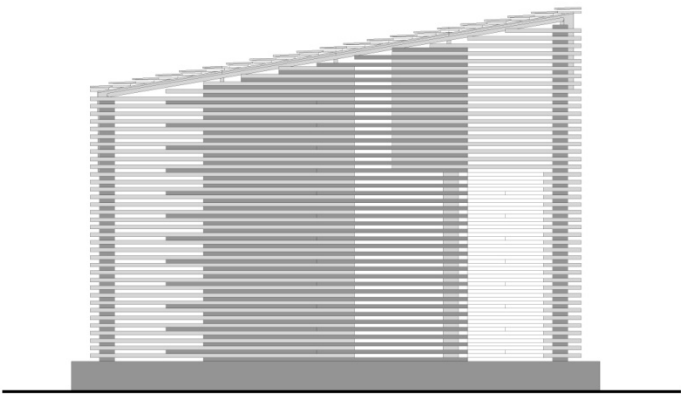
ALÇADO FRONTAL



ALÇADO LATERAL DIREITO

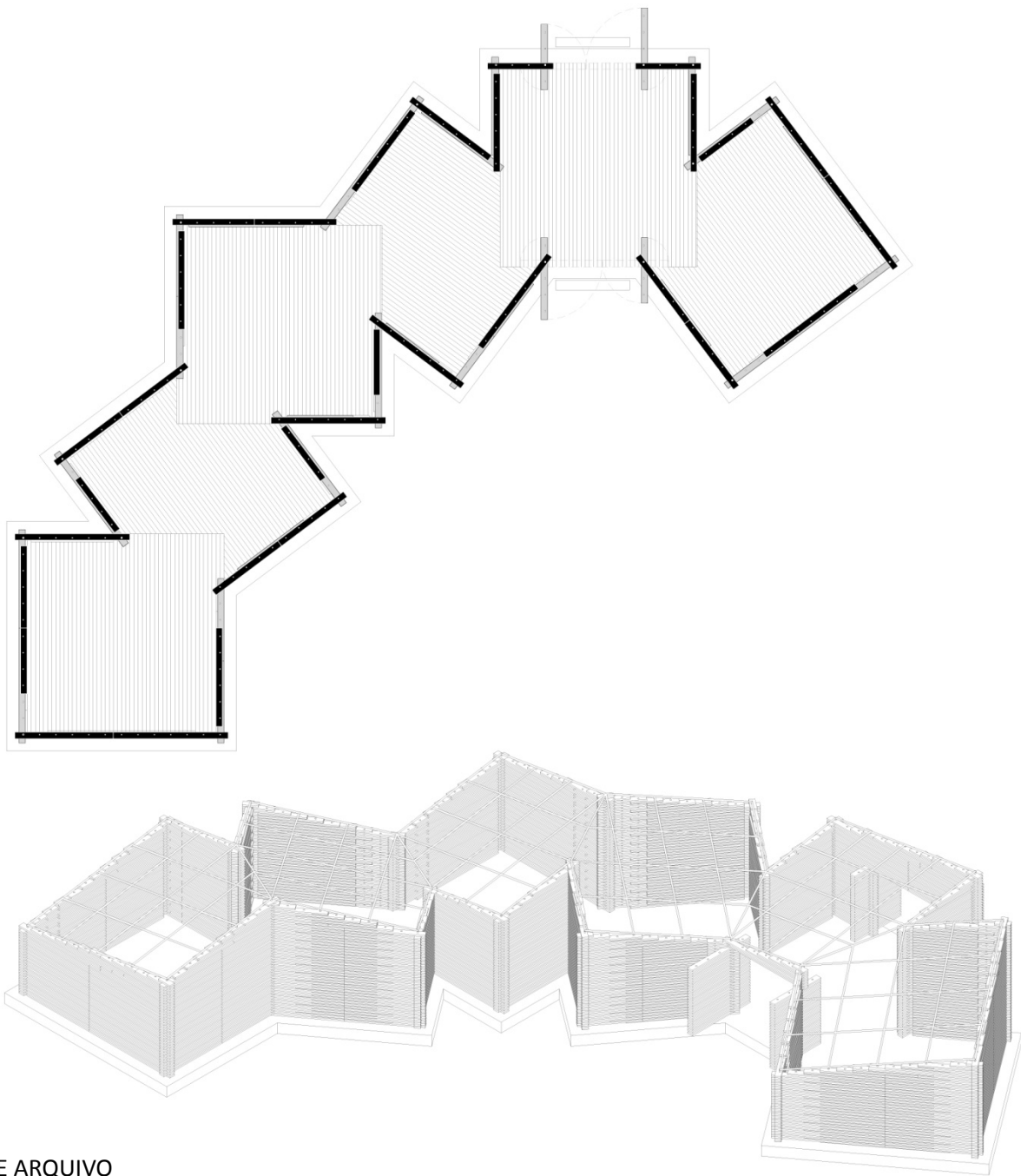


ALÇADO TARDOZ

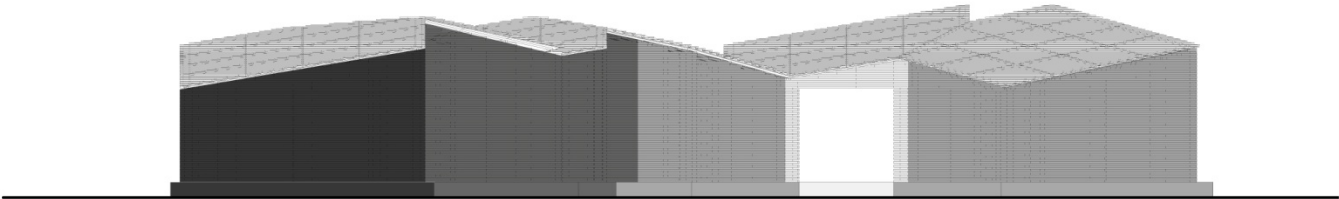


ALÇADO LATERAL ESQUERDO

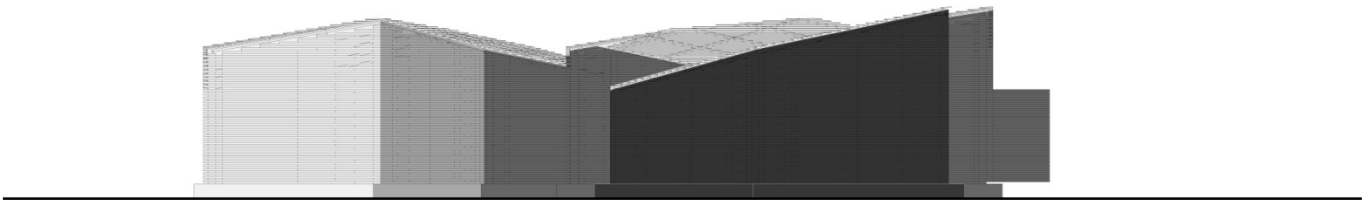
PLANTA



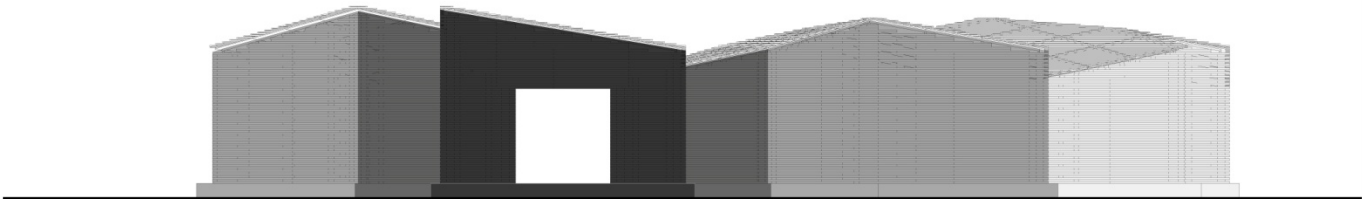
MÓDULO DE ARQUIVO
ESCALA 1.100



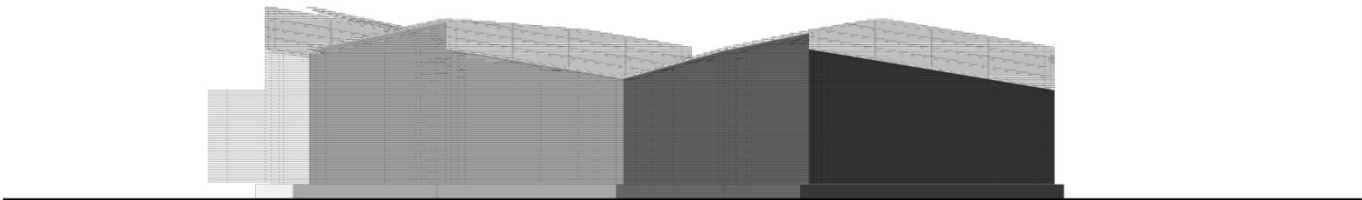
ALÇADO FRONTAL



ALÇADO LATERAL DIREITO



ALÇADO TARDOZ



ALÇADO LATERAL ESQUERDO

Retrato Amoreiras **2032**

António Gorjão

J Francisco Nóbrega

Nuno Botelho

Pedro Pão

Sérgio Sá

Tiago Ornelas

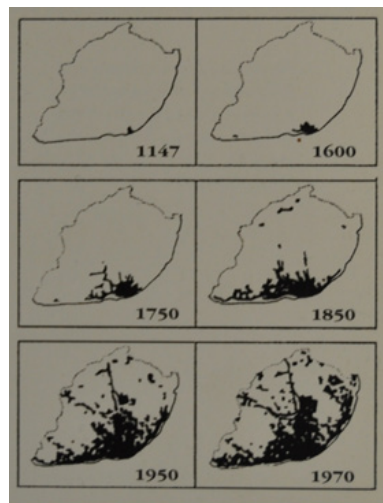


imagem 01 - evolução da cidade de lisboa

Evolução histórica da cidade

Para compreensão histórica da zona de intervenção - Colina das Amoreiras, é imprescindível perceber como é que a cidade de Lisboa foi-se estruturando ao longo dos tempos

Até a data do terramoto de 1755, Lisboa consistia numa dilatação do perímetro da sua muralha, tendo como ponto de origem o Alto da Colina de São Jorge local onde se localizava o castelo e a muralha primitiva, estendendo-se deste núcleo inicial, para o vale poente e a imediata Colina de São Francisco.

Como se pode constatar na planta de João Tinoco de 1650, consegue-se perceber o núcleo primitivo (Castelo) e a cerca fernandina que representava os limites do espaço urbano da cidade de Lisboa. É construído em extramuros, a poente, a Vila Nova de Andrade dividido em lotes e organizado em quarteirões ordenados por uma malha, onde se denota uma inspiração racionalista e introduziu urbanidade na atual zona do Bairro Alto.

O desenvolvimento da cidade ocorre pela primeira vez, de forma planeada perpendicularmente ao rio. Até então a Rua das Portas de Santo Antão/Rua de São José correspondiam à saída da cidade para norte. Bifurcava pela Anunciada continuando pelo Andaluz, daí seguia por São Sebastião.

Lisboa desde o século XVI, apresentou um crescimento lento para o interior e essencialmente para poente. O facto de aí ir se instalando casas religiosas, que aproveitavam zonas desafogadas mas com boas acessibilidades, tornou-se num polo de atração.

Mas, o maior investimento urbanístico da cidade era a linha de fortificações que vinha sendo levantada desde a Restauração, e é em 1650 por ordem do Marquês de Marialva foi projetado uma linha defensiva composta por trinta e dois baluartes. Projeto que iniciava no vale de Alcântara, pretendia fechar a cidade pelo norte. Esta estratégia de fortificação acabou por não ter muita expressão na imagem da cidade, mas o mais importante vestígio desta situação resultou na Estrada de Circunvalação reconhecida no século XIX e bastante alterada na passagem para a realidade atual.

A verdade é que, Campolide e Campo de Ourique e do outro lado oposto a zona que corresponde ao Bairro Alto e a Cotovia privilegiam de uma topografia aberta

em “U” que permitia uma visão para o rio, isto a eixo com o vale de São Bento. No centro deste último vale e o festo da Cotovia deu origem ao Rato.

O Largo do Rato encontrava-se numa situação topográfica especial, pois permitia a confluência de várias vias, num meio rural, mas mais no sentido de uma circulação externa a urbe. Esta característica deste local leva a instalação de uma casa religiosa de devoção particular. A expansão do burgo e os equipamentos instalados na zona (Águas Livres, convento e indústria), levaram a dinamização da zona, dando origem a barracas e casas, e pontualmente palácios e quintas, dando assim um carácter mais urbano e uma maior integração na cidade.

Reformulação da cidade e o Terramoto de 1755

Bairro das águas livres

No reinado de D. João V, a reforma da cidade foi planeada consoante os princípios herdados da tradição militar, e Manuel da Maia surge como elemento central na reforma da cidade e sobretudo no pós terramoto. Mas quanto a esta reformulação havia necessidade responder a uma série de carências que a cidade apresentava, desde a infraestruturas básicas e o aqueduto - por volta de 1740 a obra das Águas livres já se encontrava no Rato.

Grande parte da cidade desaparece no dia 1 de Novembro de 1755, abalada por um terramoto, sucedendo-se a um vasto incêndio. Perante isto é necessário dar resposta ao problema, e Manuel da Maia e Eugénio dos Santos acabam por serem os principais responsáveis por esta nova cidade que ia emergir. A nova cidade tem como zona principal o Terreiro do Paço (autoria de Eugénio dos Santos) e o Rossio (autoria de Carlos Mardel) que funcionam como praças tradicionais e criando, de uma para outra, uma rede de ruas longitudinais e transversais, formando uma malha em quarteirão regular, e tem em consideração as infraestruturas básicas (largura dos leitos, passeios, esgotos...).

Na altura da realização dos planos para nova Lisboa existia duas intenções: além da reconstrução da Baixa, havia também a ideia de simbolicamente retirar o paço real da Ribeira e implantar um novo Palácio num local mais paradisíaco de forma a conseguir lançar bases de expansão da cidade.

Com o incremento da indústria, foram fundadas diversas unidades fabris



img. 02 e 03 - a cima encontra-se uma imagem do forte de santa apolónia uma dos 32 baluartes da cidade de lisboa e a baixo uma vista do largo do rato em 1758



em Portugal, entre elas uma fábrica de fição de sedas, segundo proposta apresentada pelo tecelão francês Robert Godin em 1727. O alvará real de fundação data de 13 de Fevereiro de 1734 e a fábrica foi edificada no Rato, estando o edifício concluído em 1741.

Com o terramoto de 1755 o imóvel sofreu alguns danos, e a partir de 1757 o Estado reestruturou o regimento e estatutos da fábrica, designada a partir de então por Real Fábrica das Sedas do Rato. Assim, em conformidade com uma política governativa de incremento industrial, e não em consequência directa do terramoto de 1 de Novembro de 1755, a zona do Rato foi remodelada, sendo desenvolvida junto à Fábrica das Sedas uma nova área urbanística designada por Bairro das Águas, planeada por Carlos Mardel e Eugénio dos Santos, que se enquadrava na reestruturação da fábrica.

Junto da fábrica foi aberta uma praça, com um chafariz num dos ângulos, e em volta desta foram rasgadas diversas ruas, onde foram edificados prédios de estrutura pombalina, semelhantes aos da Baixa, destinados a residências dos fabricantes que trabalhavam na fição. Estes eram considerados pequenos empresários, que dependiam directamente da fábrica, por isso os privilégios que lhes eram consignados garantiam-lhes casa, oficina e equipamentos próprios no Bairro das Águas Livres, junto à Fábrica das Sedas; aí residiam também os aprendizes que trabalhavam com eles.

Desta unidade de construções-tipo pertencentes à fábrica subsiste o edifício da Praça das Amoreiras, onde actualmente está sediada a Fundação Arpad Szenes/Vieira da Silva, e o bloco de edifícios da Travessa da Fábrica das Sedas.

A este conjunto urbanístico pertenciam ainda um jardim de amoreiras, plantado em 1771 para fornecer a unidade fabril, e uma capela dedicada a Nossa Senhora de Monserrate, que não estava prevista no plano inicial.

Em 1758, esta freguesia já é vista como uma zona de subúrbios da cidade de Lisboa, e só é inserida no corpo urbano da capital apenas na segunda metade do século.

Esta zona por se encontrar dentro dos limites definidos dentro da cidade, e por se tornado numa zona atractiva, era necessário que a “desordem” que até ao momento se vinha instalando fosse controlada, pois havia a intenção estatal de edificar no local. Na reformulação da cidade que consistia na reconstrução da

Baixa destruída, como já foi referido, excluído algumas situações de resolução pontual, apenas a zona do Rato/Campolide teve início a execução de um plano, para uma zona nova da cidade, então designada por Bairro das Águas Livres, que compreendia o espaço da Mãe de Água e a atual Rua Artilharia 1, o Rato e Campolide. O Bairro das Águas Livres vinha dar resposta a objectivos industriais, políticos e sociais de uma cidade que pretendia ser renovada.

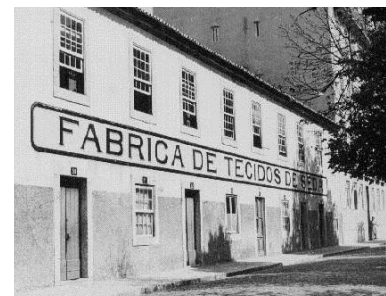
Este bairro, não se tratava apenas de uma malha urbana especificamente para a unidade fabril, mas resulta de um plano geral para o sector. Parte de uma traça de uma malha quadrada uniforme(quarteirões com duzentos e sessenta palmos) onde a praça de 302x604 palmos, que resulta pela eliminação de dois quarteirões, e é limitada a poente pela arcaria do aqueduto, sem libertar os cantos no enfiamento das ruas opostas.

Após da solução escolhida, apenas quatro quarteirões foram edificados confinantes com a praça (Jardim das Amoreiras), resultando num total de 56 fogos, entre as 462 iniciais que estavam previstas, ficando concluídas em 1769.

A sua estruturação procedendo da construção no território, optou-se inicialmente pelo o nivelamento do terreno da zona destinada a praça conforme o projeto. Abriram-se as ruas no sentido poente/nascente (que ainda hoje fazem ligação com a Rua da Artilharia 1) e na perpendicular apenas as necessárias para os primeiros quarteirões, dando uma forma ao bairro com uma organização com quatro quarteirões quadrangulares e os restantes alongados, situação que ainda perdura até aos nossos dias.

A construção dos edifícios é de uma grande simplicidade e uniformidade, mas depois também contem alguns remates ou determinados acabamentos de pormenor. Acrescentando, trata-se de uma estrutura de tipo tradicional (utilizando arcos de alvenaria e sobrado) e a cobertura de duas águas longitudinais. Nas traseiras, o beirado não lhe é dado qualquer acabamento de pormenor, assentando apenas sobre a alvenaria. O ritmo aqui conseguido é através das variações dos vãos conseguidos através da mudança dos fogos. Nestas construções é notório a existência de uma produção seriada dos elementos construtivos, pois uma peça de cantaria permitia ser utilizada em posições diferentes. Os quarteirões são compostos por duas frentes de oito casas individualmente separadas por um pátio, medindo 32 palmos. Como no edifício sede da Rua da Escola Politécnico, estas construções também apresentam uma

img. 04 - real fábrica das sedas , largo do rato





img 06 - gravura que retrata a devastação causada pelo terramoto de 1755 na zona da baixa, cidade de Lisboa

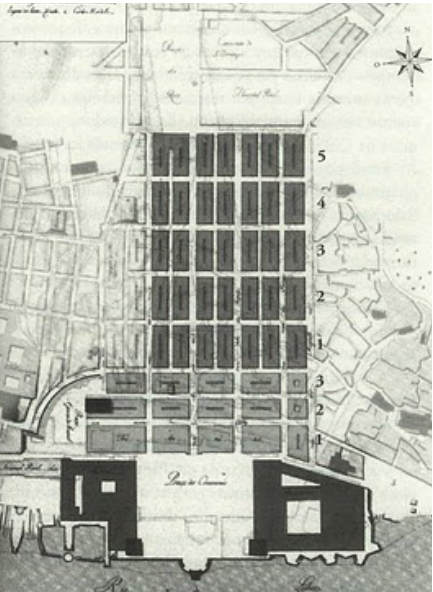
geometria regra de 2 que organizava todo o esquema de desenho e toda a composição construtiva, como podemos ver nos alçados é composto por um par de janelas em retângulos 2/2 no primeiro andar e por uma janela próxima do quadrado e uma porta em duplo quadrado no rés-do-chão.

No centro da praça foi construído um chafariz e foram plantadas 331 Amoreiras. Posteriormente o chafariz foi substituído pelo o atual e em substituição as Amoreiras surge um jardim romântico.

A capela que se encontra restringida num arco, é dedicada a Nossa Senhora de Monserrate, em substituição de uma barraca em madeira no Alto de São Francisco, por influencia do número elevado de catalães entre os artifices, não estando inserida no plano inicial. A obra foi concluída em 1768. Devido a sua implantação ser confinada num arco, a sineira é colocada no fundo do edifício.

Desta iniciativa, deste plano pombalino para as Amoreiras não teve as dimensões desejadas, talvez por falta de interesse, sobretudo na falta de visão por parte dos privados, pois as moradias que foram edificadas forma da iniciativa do Estado, ficando estas sempre como únicas.

img 05 - plano da baixa,



Evolução administrativa

A freguesia de Santa Isabel

Esta freguesia enquadrava-se na área como área de expansão da cidade embora sendo considerada uma zona de transição da cidade com o meio rural. Santa Isabel resulta de uma evolução consciente no plano administrativo, e também associado ao crescimento demográfico que se começa a registar, sobretudo no pós terramoto. Resulta em parte de ali ser ter instalado a Fábrica das Sedas, leva uma maior fixação por parte das pessoas no Rato, tratando-se de uma zona de ocupação livre, mais caótica, sendo uma zona menos condicionada pelos projetos de Manuel da Maia.

Aqueduto

A intenção de trazer a água corrente a uma parte da cidade, o Bairro Alto e daí para baixo até ao Paço Real, é uma situação que já advém desde 1573. Havia uma importante necessidade de arranjar uma solução de trazer água a cidade, deixando de parte o método tradicional, ou seja, o acesso através do subsolo, mas sim recorrer ao transporte da mesma através de um caudal contando apenas com as leis da gravidade, assim sendo necessário a escolha de um sítio de cota alta e que conseguisse fazer a distribuição aos locais de consumo.

A forma final em que resultara o aqueduto, sobretudo na forma de resolução da depressão do vale de Alcântara, surgiram duas visões completamente distintas: a de Manuel da Maia que defendia um traçado de menor expressão, na forma de resolver a depressão do vale Alcântara optando por contornar pela Pavalhã, o que fazia com que os arcos tivessem menores dimensões; enquanto que na visão de Custódio Vieira era o oposto, ou seja, tratando-se de uma presença na paisagem de carácter monumental. A verdade é que esta última é que foi selecionada, apesar de ser a mais dispendiosa das duas hipóteses, e também por sua vez fez com que atrasasse a chegada do abastecimento de água a Lisboa.

Em substituição de Custódio Vieira vítima de doença prolongada surge Carlos Mardel que continuou a obra do antecessor, o que o torna numa figura importante pelos projetos das mais significativas obras de distribuição de água.

De forma geral, podemos considerar três indivíduos marcantes na criação desta



07 e 08 - em cima uma vista do interior do aqueduto das águas livres e a baixo vista do aqueduto no vale de alcântara

img. 07 e 08 - em cima uma vista do interior do aqueduto das águas livres e a baixo vista do aqueduto no vale de alcântara



obra Manuel da Maia, Custódio Vieira e Carlos Mardel. O primeiro foi o grande mentor técnico e urbanístico da obra das Águas Livres, o segundo o responsável pela monumentalidade no atravessamento do vale de Alcântara e o último vem dar continuação da obra do segundo, mas sobretudo quando o aqueduto entra na cidade na freguesia de Santa Isabel.

Contudo, o aqueduto tem origem desde Caneças, das Águas livres, conta com dezoito quilómetros até às Amoreiras, emergindo da terra no alto da Serafina para galgar o vale de Alcântara até Campolide, em perto de um quilómetro de extensão sobre trinta e cinco arcos, vinte e um de volta perfeita e catorze quebrados. No entanto é uma obra mais de carácter clássica embora haja a utilização de arcos quebrados, onde o ritmo do percurso é assinalado pelas lanternas de respiração

Mãe de Água

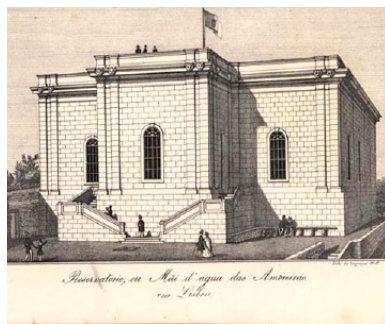
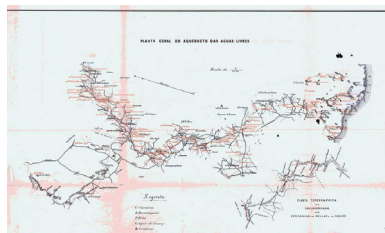


imagem 09 e 10 - a cima uma gravura do alçado sul da mãe de água , no rato e a baixo a planta do aqueduto das águas livres e todos os seus ramais.



A Mãe de Água das Amoreiras é um depósito de “Conservas da Água” que recebia e também distribuía as águas canalizadas pelo aqueduto aos chafarizes, sendo este inserido num conjunto de três grandes depósitos, dos quais este em questão apenas foi construído, e os outros substituídos por edificações de menor importância (arcas de água, tanques normalmente junto a chafarizes).

Esta infraestrutura, que servia de ponto terminal ao Aqueduto, antecedendo por uma sucessão de dez arcos (tendo medidas diferentes entre si), um dos quais é encarado como arco do triunfo “o portalão”, que tinha como intenção de ser a porta de acesso à capital.

O projeto da Mãe de Água é da autoria de Carlos Mardel, a edificação prolonga-se até 1834. O que lá se encontra não corresponde ao projeto inicial sendo então adulterado. A Mãe de Água foi-lhe dado uma dimensão de relevância urbana dada à sua implementação nesta obra, há uma forte carga simbólica que dá um carácter icónico na implantação. É sob a direção de Carlos Mardel que, em 1748, corre água pela primeira vez em Lisboa.

Arco do triunfo “o portalão”/ Rato / Chafariz

O arco da Rua das Amoreiras é uma obra construída entre 1746 e 1748 da autoria de Carlos Mardel, é considerado o primeiro arco triunfal não efémero posterior a nacionalidade de Lisboa.

Pretendia marcar a entrada na cidade dando outro valor urbano, pois até ao momento a cidade mal tinha atingindo o local e a via estendia-se tenuemente sem qualquer expressão, e o desejo de “contaminação” do crescimento urbano era um valor assumido. De tal forma que o Largo do Rato ganhou outro estatuto, passou a praça que se seguia às das portas da muralha.



img.11- arco do portalão junto ao jardim das amoreiras

O Rato desta forma, com o seu valor urbano confirmado, foi construído um dos primeiros chafarizes inaugurais também de autoria de Carlos Mardel, sendo este o único abastecido por uma linha de água que saía diretamente do tanque da Mãe de Água. Relativamente aos chafarizes não podemos deixar de fazer referencia ao Manuel da Maia, pois teve consideração vários pontos de fornecimento de água de forma a conseguir abastecer a cidade inteira. Em 1731 foi construída uma rede urbana baseada em quatro ramais subterrâneos, em que vê antes da Mãe de Água, saem do aquedutos duas linhas, uma com destino ao Campo de Santana e outra às Necessidades. Referente as outras duas, partem da Casa do Registo, a do Loreto, que seguia pelo festo da Cotovia até ao Largo de São Carlos, e a da Esperança, pelo vale de São Bento até ao rio. A primeira abastecia aos chafarizes da Rua Formosa, Cotovia, São Pedro de Alcântara, Cano, Loreto, Flores, São Paulo e do Tesouro Velho. A última fornecia os chafarizes da Rua do Arco a São Mamede, Arco de São Bento, Esperança e Cais do Tojo

Os chafarizes das Águas Livres eram encarados como uma tipologia de equipamento/mobiliário urbano e eram implantados de forma estratégica dentro da cidade de modo a criar uma grande dinâmica urbana, preocupando-



se com bem-estar da população e ao serviço público.

Largo do Rato e Bairro das Águas Livres.

Sobreposição dos limites do largo no século XVIII à situação atual e quarteirões. Relações urbanísticas geradas pela implantação do chafariz.

Neste Plano também compreendia a reforma do Largo do Rato, na intenção de numa melhor articulação com a cidade, de forma à uma regularização dos traçados da praça e destruição das barracas que existiam no seu centr



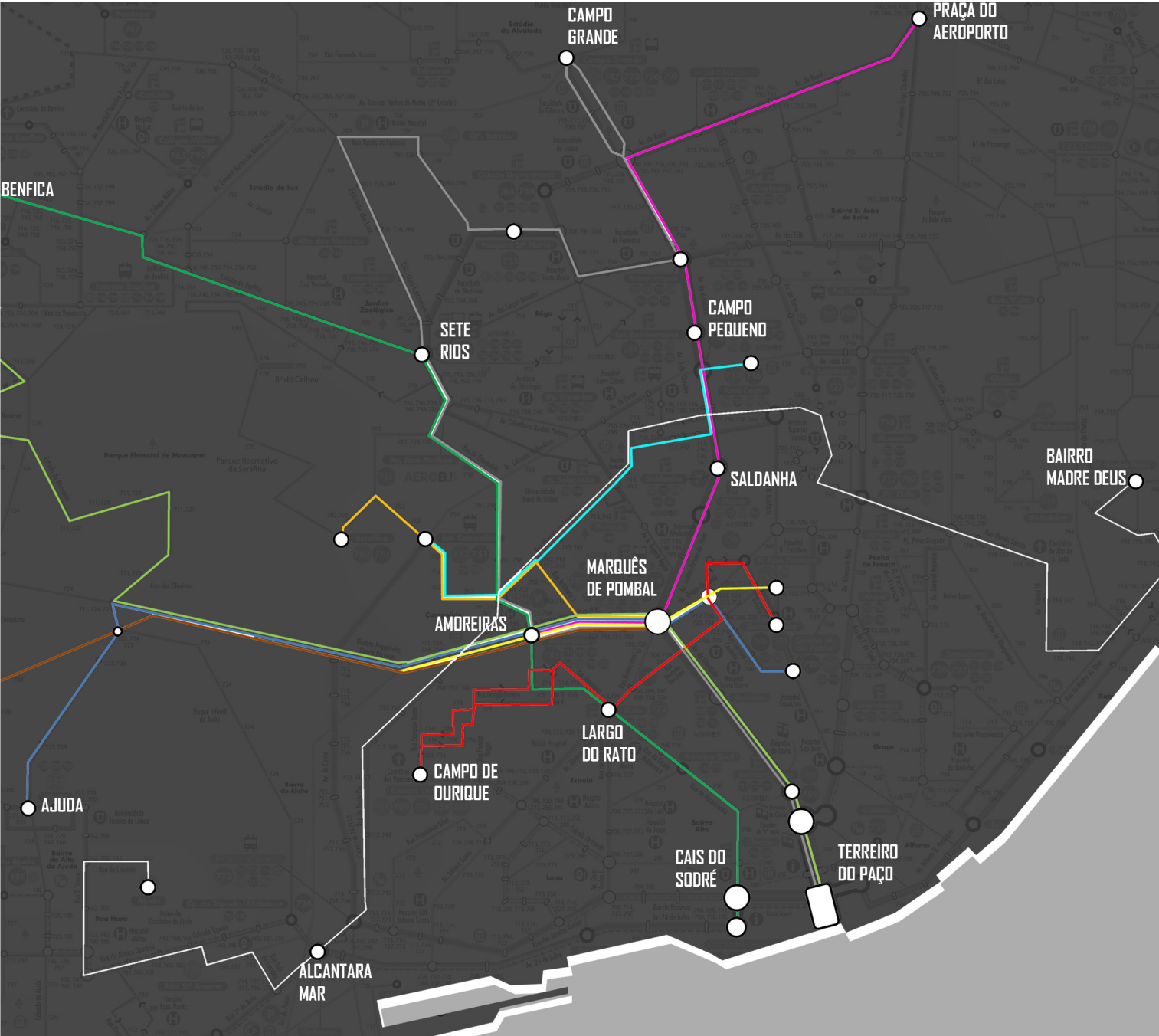
- 1-Relações urbanísticas geradas pela implantação do chafariz.
- 2- Rua dos Arciprestes ou Entremuros
- 3- Quinta do Noviciado da Cotovia
- 4- Mãe de Água
- 5- Rua do Olival a São Bento
- 6- Adro das Freiras
- 7- Convento das Trinas
- 8- Rua do Salitre
- 9-Quinta de D. Helena, depois dos Oratorianos
- 10- Fábrica das Sedas.

img 12 - chafariz do Rato





Amoreiras vista da margem sul





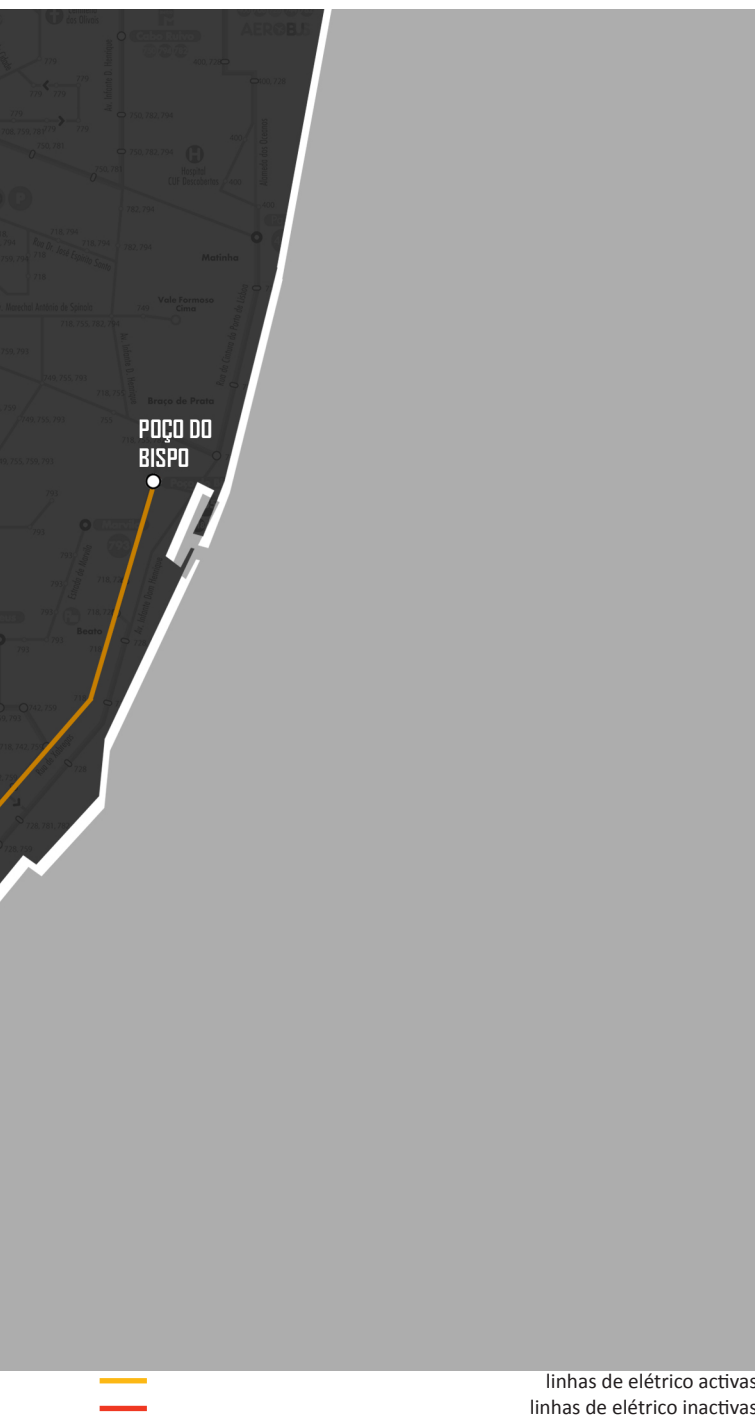
transportes públicos - autocarros

A colina das Amoreiras, de acordo com a análise feita, no que diz respeito à rede de autocarros, pode verificar-se que é servida por este meio de transporte que liga vários pontos da cidade a esta zona. A proximidade com o Marquês de Pombal e com os principais eixos estruturantes da cidade evidência o facto desta zona estar fortemente dotada de transportes públicos.

legenda:

701 -	Campo Grande - Campo de Ourique
702 -	Marquês dePombal - Serafina
711 -	Terreiro do paço - Alto Damaia
713 -	Alameda Afonso Henriques - Estação de Campolide
723 -	Desterro - Algés
742 -	Bairro da Madre Deus - Casalinho da Ajuda
753 -	Praça José Fontana - Centro Sul
758 -	Cais do Sodré - Portas de Benfica
774 -	Campo de Ourique (prazeres) - Gomes Freire
783 -	Amoreiras (centro comercial) - Portela
	Mouzinho deAlbuquerque

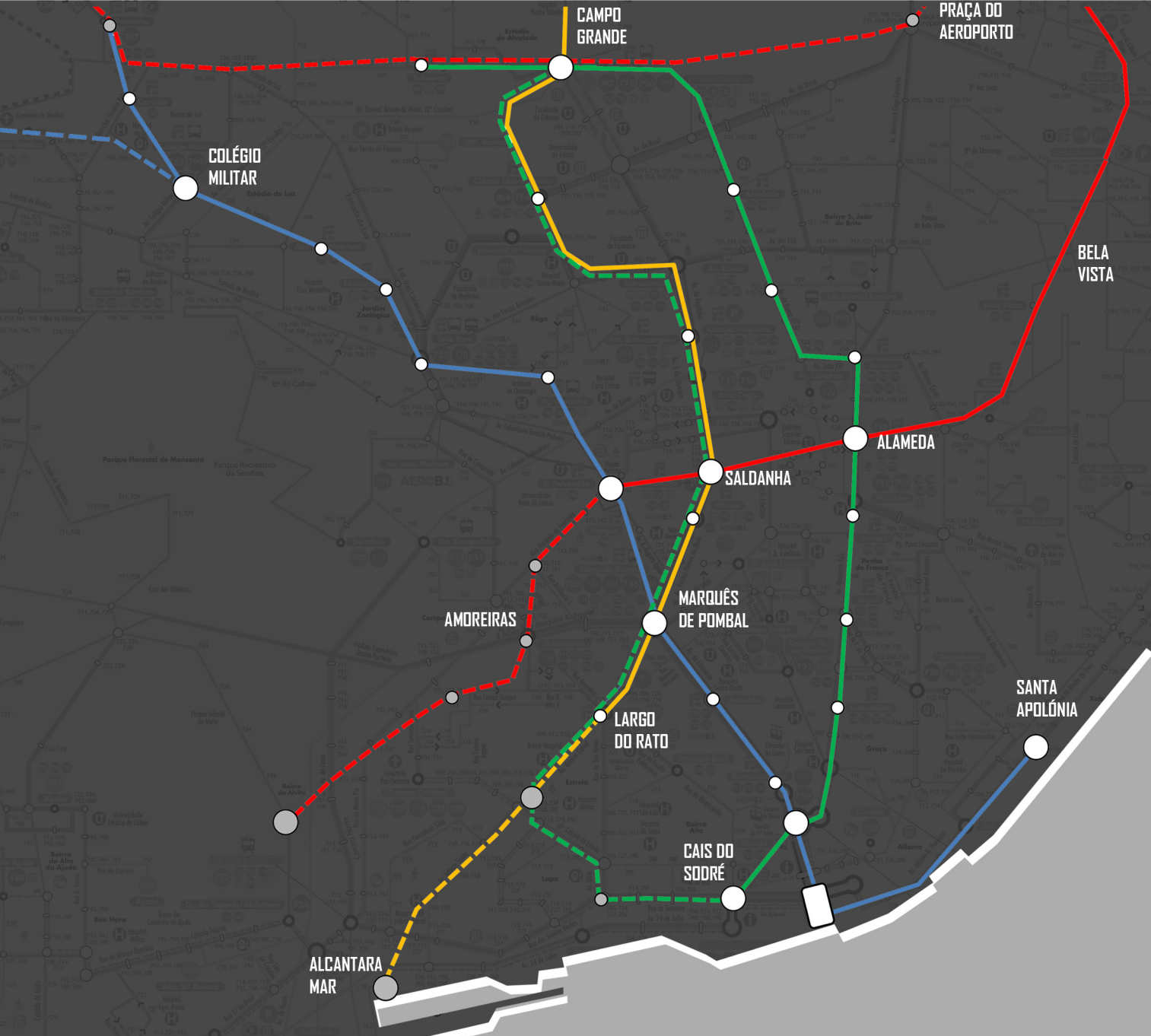




transportes públicos - elétrico

Neste mapa pode-se observar a rede de elétricos em funcionamento (vermelho) e a rede já desativada (amarelo). Observasse que a rede de elétricos fazia o seu circuito nos eixos estruturantes da cidade assim como as suas circulares, distribuindo as pessoas pela cidade. Antes do aparecimento da rede de metropolitano em Lisboa, era o elétrico que fazia as ligações no interior da cidade em paralelo com os autocarros.

A zona ribeirinha de Lisboa mantém a rede de elétricos ativa pois o seu percurso vai passando por alguns pontos de interesse histórico e cultural. Esta rede mantém-se ativa também devido ao facto de que a rede de metropolitano ainda não se desenvolveu nesta zona da cidade.

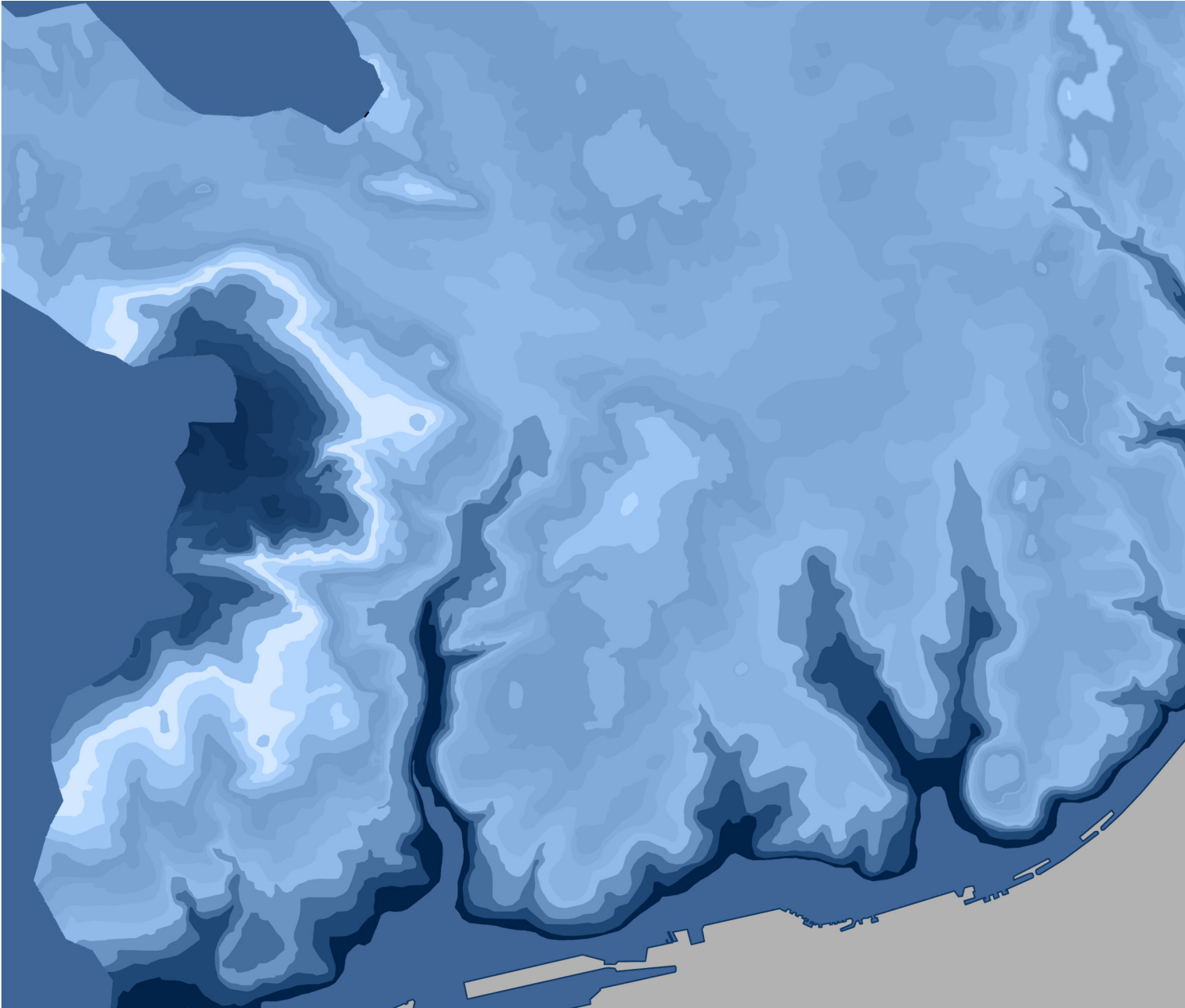


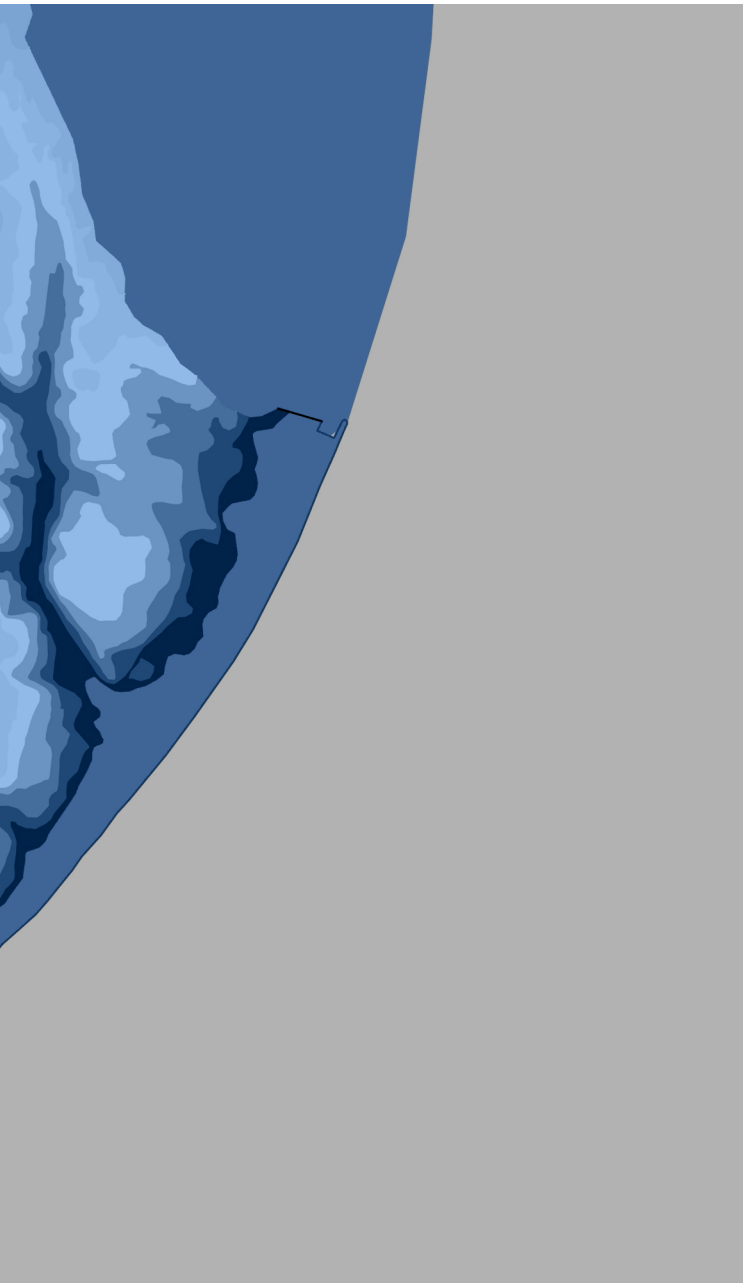


- legenda:**
- linha verde
 - - - prolongamento da linha verde
 - linha azul
 - - - prolongamento da linha azul
 - linha vermelha
 - - - prolongamento da linha vermelha
 - linha amarela
 - - - prolongamento da linha amarela

transportes públicos - metro

Este mapa mostra a rede de metropolitano existente e a extensão da mesma que está prevista ser concretizada nos próximos anos. É importante referir que está prevista a ligação da linha vermelha entre o aeroporto e as Amoreiras que fará com que esta zona se torne mais atrativa e procurada e intensificará a sua função perdida a algum tempo de “centralidade urbana”, ou de “central business centre”.





legenda:

100 metros

50 metros

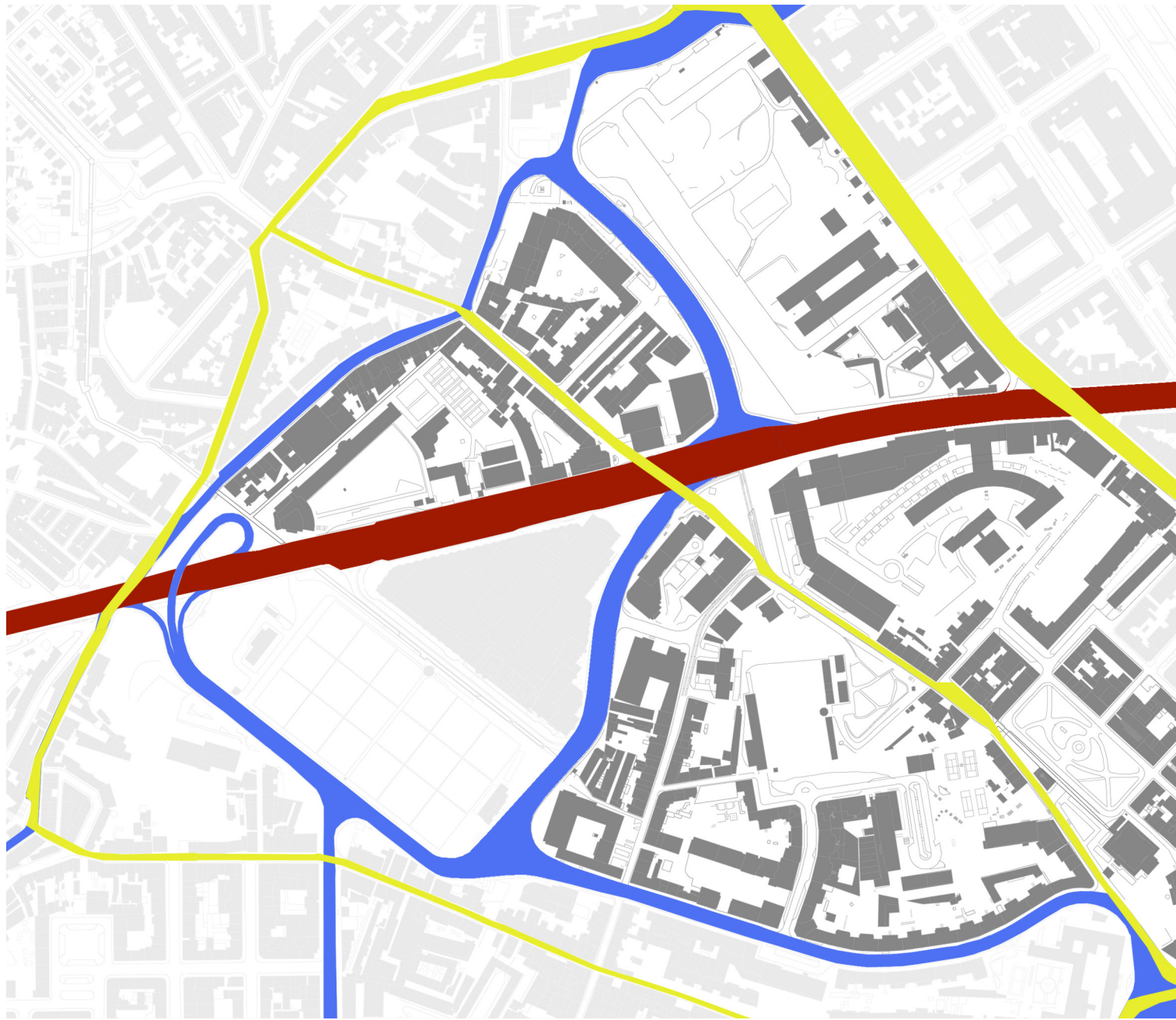
0 metros

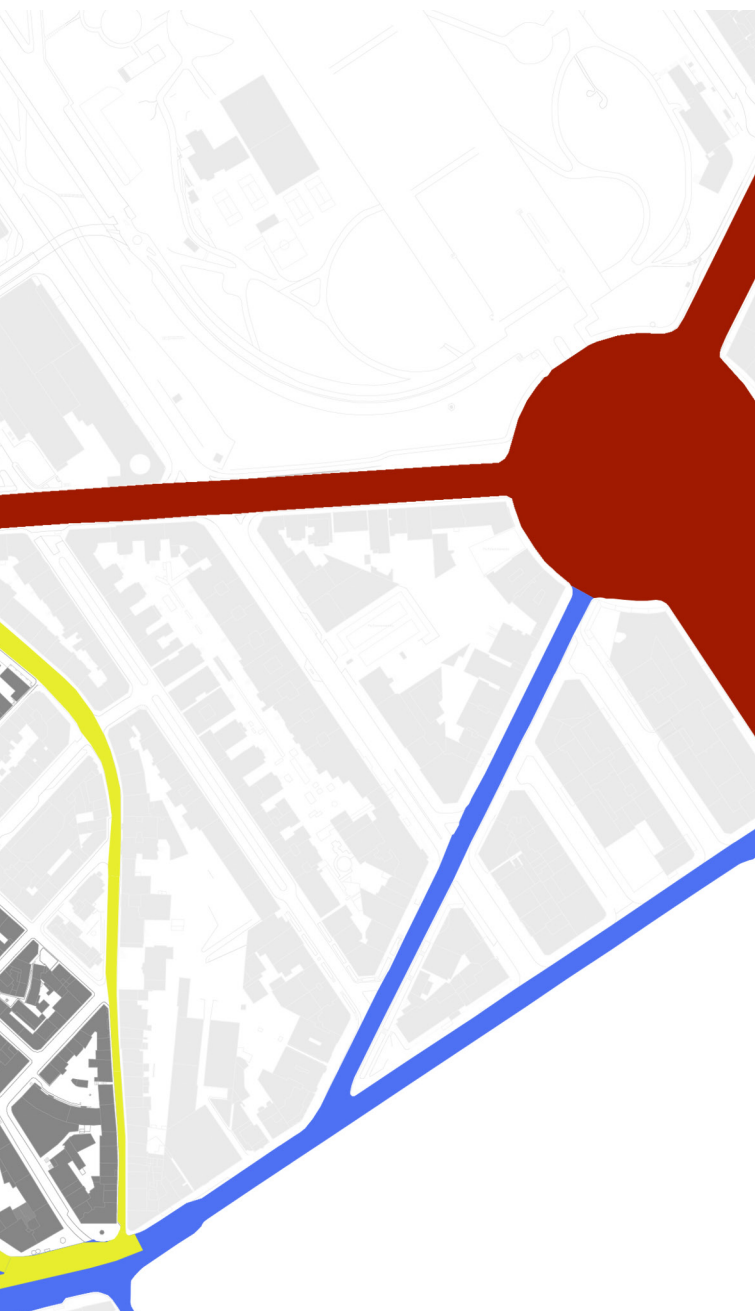
amoreiras

hipsometrias

Esta hipsometria mostra a constituição altimétrica da cidade de lisboa e podemos concluir que a colina das Amoreiras é a colina de Lisboa mais alta. Como se pode observar toda a cidade é composta por colinas que são separadas pelos vales existentes. No caso da colina das Amoreiras, esta é limitada a Nascente pelo vale de São Bento e a Poente pelo vale de Alcântara.

Não é por acaso que o final do aqueduto é na colina das Amoreiras por ser o ponto mais alto da cidade e pelo facto de que a distribuição das águas ser feita através da gravidade.



**legenda:**

vias principais ■
vias secundárias ■
vias históricas ■

estrutura viária

Este mapa representa a estrutura viária existente na zona de intervenção. A vermelho está representado o túnel e a rotunda do Marquês de Pombal, sendo este o eixo principal que liga tanto às Amoreiras como faz a entrada e saída da cidade em direção à A5, em azul estão representados os eixos de circulação que circundam e distribuem toda a zona de intervenção e a amarelo estão representados os antigos eixos da cidade que hoje em dia representam os eixos secundários onde o fluxo de automóveis é mais contido e com menos intensidade.



legenda:

-  zona 01
-  zona 02
-  zona 03
-  zona 04
-  zona 05
-  zona 06
-  zona 07
-  zona 08





altimetrias

Este mapa mostra as altimetrias existentes na zona de intervenção e as suas diferenças. Pode-se observar que junto aos eixos de circulação viária com maior intensidade se localizam os edifícios de maior altura e que nos eixos secundários os edifícios são mais baixos. A função dada aos edifícios ajuda a caracterizar melhor a zona em que se observa que os edifícios com menos altura são maioritariamente residenciais dando também um carácter e uma vivência de bairro, enquanto que os edifícios mais altos são de serviços, comerciais e hotéis. Nota-se também que os edifícios mais altos são mais recentes que os mais baixos, mais antigos, devido a função que esta zona tinha na cidade antes dos edifícios mais recentes serem construídos, pois só desde os anos 80 é que esta zona se começou a pensar como uma zona de concentração de serviços e a construção da primeira superfície comercial na cidade (Amoreiras Shopping Center).

legenda:

- 01-03 pisos
- 04-06 pisos
- 07-09 pisos
- 10 ou+ pisos

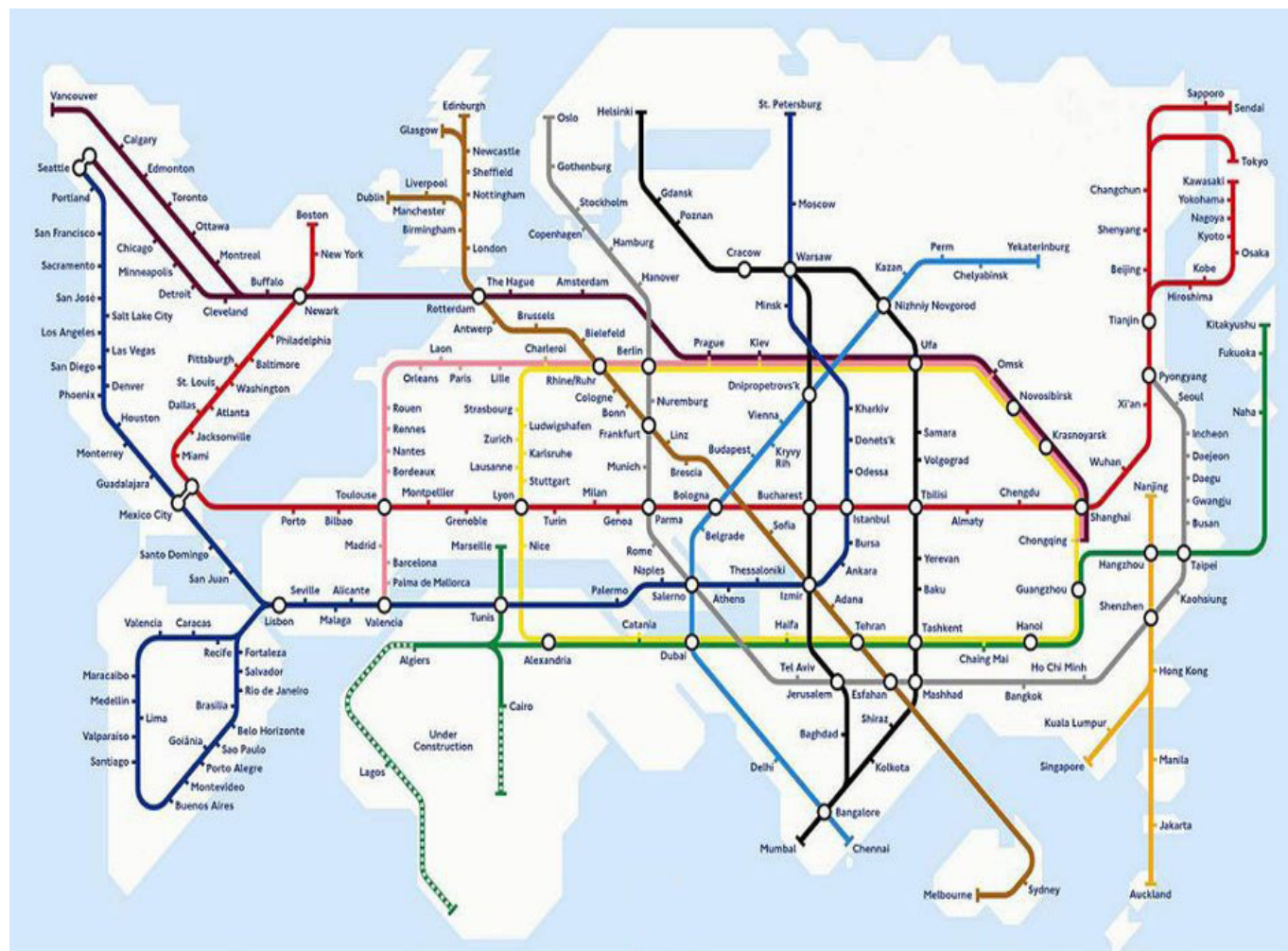


legenda:

-  espaços verdes público
-  espaço verde privado

Perfil social Amoreiras **2032**

António Gorjão
J Francisco Nóbrega
Nuno Botelho
Pedro Pão
Sérgio Sá
Tiago Ornelas



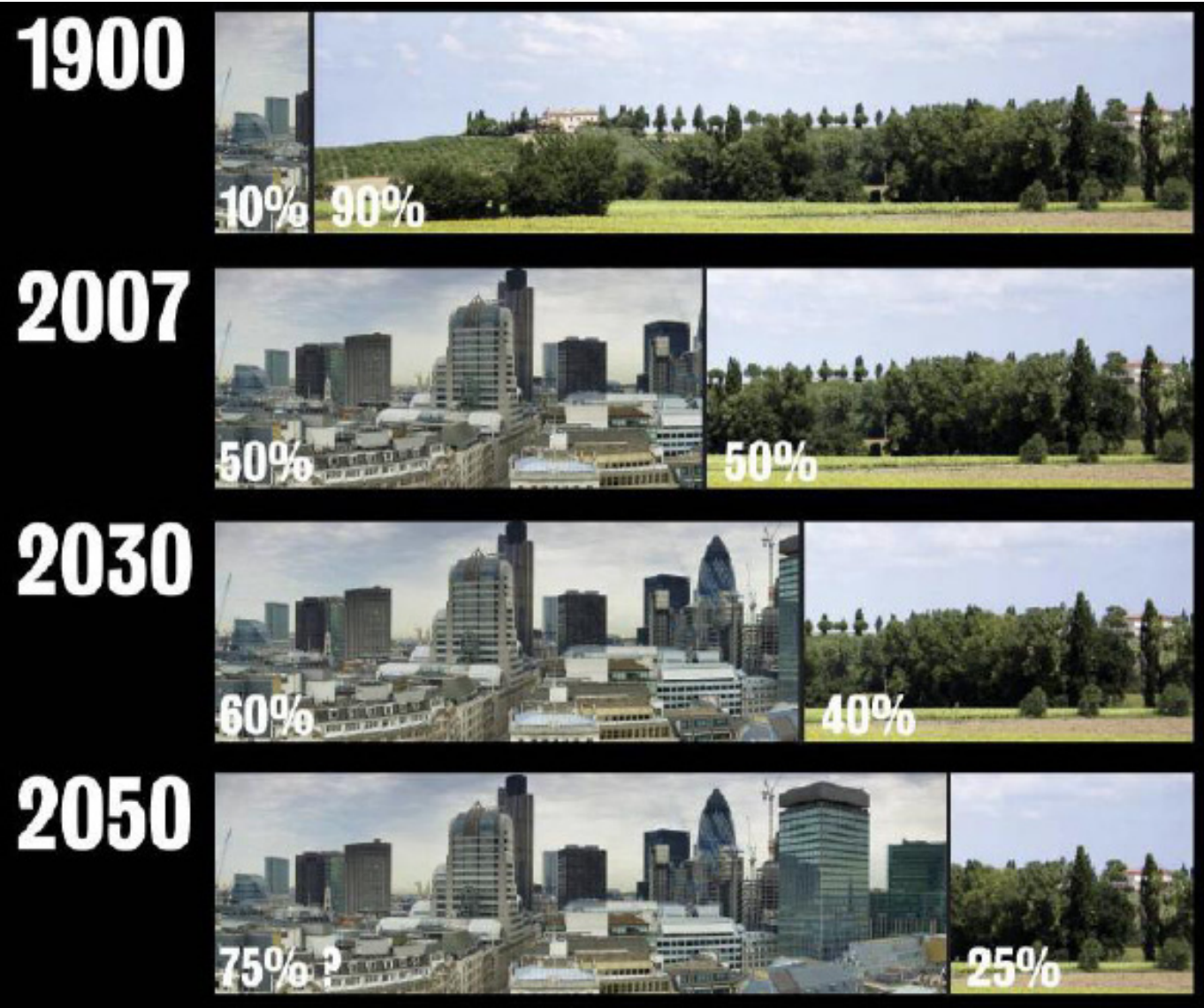
Perfil social

A evolução demográfica das cidades nos últimos 100 anos tem vindo a aumentar exponencialmente, impulsionada inicialmente pela revolução industrial, verificando-se que nos últimos dois séculos passaram de 100 milhões para biliões de habitantes. Deste modo, concluímos que a cidade dos próximos 20 anos siga a mesma tendência de evolução: tornando-se cada vez mais populosa; afirmando-se como centro de negócios; uma centralidade à escala mundial; localização dos polos de inovação; conhecimento, centro de emprego e partilha, acredita-se que a cidade será mais cosmopolita e a população urbana estará em constante substituição, fruto do fenómeno da globalização.

A cidade que se pretende é multifuncional, dinâmica e equilibrada. O objetivo é como diz Nuno Portas quando refere que Barcelona mesmo perdendo muitos habitantes continua sempre cheia e salienta, "cheia de "city users" , ou seja, pretende-se que a cidade seja utilizada pelo seu todo e que cada local possa oferecer programas diversificados, mantendo sempre a sua identidade.

Do ponto de vista social, a garantia de empregos vitalícios permitiu a aquisição de casa própria, bem como a constituição de famílias tradicionais. Garantias estas que nos transformaram numa sociedade sedentária de bens facilmente adquiridos.

Atualmente, a falta de emprego, a insegurança de preservar o mesmo, levam a que a nossa e as futuras gerações encarem a "crise" como uma oportunidade de criar novas soluções para a melhoria da qualidade de vida nas cidades. Posto isto, no futuro o homem será mais individualista, no sentido de em que viverá sozinho ou em agregados familiares mais pequenos e as famílias tradicionais serão cada vez mais escassas. Sendo portanto, um "nómada urbano", este não sentirá necessidade de se estabelecer apenas num local, sendo a mobilidade e o fenómeno da globalização numa realidade mais frequente.



A imagem representa a evolução do crescimento das cidades desde o início do século XX e está relacionada com a nossa proposta apenas no sentido desta evolução e não da desflorestação.

A valorização do espaço urbano na cidade e consequente elevado preço do m², torna o espaço de habitação cada vez mais reduzido, respondendo às necessidades básicas dos seus moradores. Deste modo, o convívio e o lazer realizar-se-ão no espaço público, transformando-se este na extensão da habitação. Posto isto, pretende-se que a cidade não se resuma a um conjunto de espaços especializados mas sim um contínuo de serviços comuns que a animam, mantendo a sua identidade e vivências, existindo continuidade entre o novo e o existente.

O espaço doméstico terá de ser compatível com outras atividades, tornando-se mais versátil, funcional e flexível, adaptando-se a qualquer circunstância das necessidades do seu quotidiano, a título de exemplo a atividade laboral.

A construção de raiz realizar-se-á com o intuito de melhorar funcionamento da cidade dos seus acessos e atravessamentos. Propiciando uma melhor utilização do espaço público e melhor aproveitamento de espaços sobrantes, bem como os vazios.

Viver Amoreiras **2032**

António Gorjão
J Francisco Nóbrega
Nuno Botelho
Pedro Pão
Sérgio Sá
Tiago Ornelas

Entrevistador: *“Gostava de lhe propor um desafio, imagine que tem no seu estirador uma planta de Lisboa, sem nada, e agora pode fazer a sua Lisboa, aceita?”*

GRT: *Não, Lisboa tem que se fazer abrindo janelas, sobre a luz, que é abrir janelas sobre a cor.” (citação dos arquivos da RTP(...))*

GRT: *“O homem de futuro que está a nascer por todo o lado, é um homem que vai juntar a cidade e o campo.” (citação dos arquivos da RTP(...))*

GRT: *“(...) tenho que defender Portugal com a sua história, com a sua evolução, quando a evolução da sua paisagem que foi sempre a relação entre a cidade, o campo, e outra coisa muito importante, e o mar. Cidade, campo e mar, é a nossa história. A intervenção portanto de uma colectividade que vive numa orla que é Portugal, a orla da Europa em relação ao Atlântico consegue de facto jogar o seu futuro e jogar o futuro da humanidade com estas três ocorrências: o campo com todas as suas características, a cidade com todo o seu valor cultural e o mar com os seus recursos e como área de transmissão de ideias para fora.” (citação 5 para meia noite)*

As premissas defendidas por Gonçalo Ribeiro Telles na valorização da cidade, do campo e do mar, que foram importantes para a criação da história de Portugal, e reforçam a necessidade de preservação dos mesmos para o bem estar da humanidade. De certa forma, estas ideias defendidos por Ribeiro Telles são tomados em consideração na nossa proposta para a Colina das Amoreiras.

Trazemos os turistas, e não só, que se encontram na zona central da baixa, oferecendo um percurso turístico, iniciando no Cais do Sodré, prolongando-se até ao Alto das Amoreiras, proporcionado pela reativação da linha do elétrico, tendo como ponto partida e de chegada, e até mesmo na descida na Rua do Alecrim, uma forte relação com o rio.

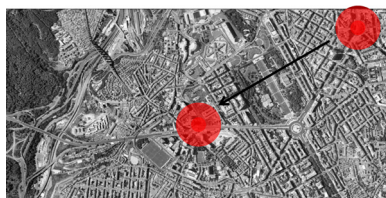
O campo para nós é encarado com o verde do Parque Natural de Monsanto,

que resulta do enfiamento da Avenida Engenheiro Duarte Pacheco, refletindo-se nesta mesma e estendendo-se para norte, dando origem ao Parque Urbano do Terreno da Artilharia 1.

O agrupar destas três ocorrências valoriza este território das Amoreiras garantindo a melhoria das condições sócio-espaciais, assegurando o bem estar dos seus utentes.



Proposta de grupo

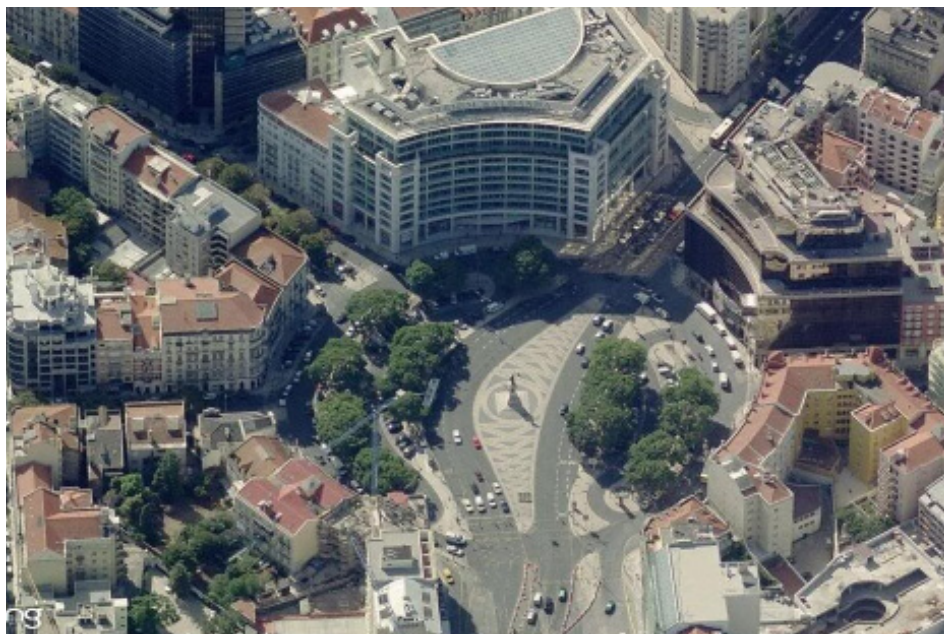


img. relação entre amoreiras e saldanha

O ponto mais alto da cidade de Lisboa, a Colina das Amoreiras, é uma das centralidades da capital, na qual agrupa uma série de serviços e comércio, juntamente com habitação.

Pretende-se intensificar esta zona de trabalho no sentido de valorizar as relações humanas, melhorando o espaço público, transformando-o num local de convergência para uma qualidade sócio-espacial.

Um dos nós na zona de intervenção resultantes entre a Avenida Engenheiro Duarte Pacheco e a Avenida Conselheiro Fernando de Sousa, acaba por ser o ponto fulcral da nossa proposta, transformando-o numa praça, procurando para este sítio, a referência da vivência que existe nestas proximidades, que é o Saldanha.



praça do saldanha

Atualmente, a primeira avenida, funciona como uma ruptura entre a zona norte com a zona sul e pretende-se fazer a unificação das mesmas, de modo a facilitar a circulação pedonal. Para tal, o trânsito existente na Avenida Engenheiro Duarte Pacheco, é estruturando de modo a criar permeabilidade, sendo desviado em torno do terreno da Artilharia 1 e pelas Amoreiras, permitindo apenas que circule os transportes públicos.

Neste centro destas avenidas irá convergir uma série de redes de vias de comunicação, localizado à sul no terreno da Artilharia 1 um interface, agrupando os autocarros, o metro e a reativação da linha de elétrico. O primeiro, irá considerar as carreiras pré existentes; o segundo, será linha vermelha que irá circular nesta zona, permitindo uma ligação com o aeroporto, reforçando a ideia de globalização, e vem favorecer este núcleo empresarial; e por último, o terceiro que pretende fazer a ligação entre o Cais do Sodré, Amoreiras, podendo abranger uma outra população, que vem da Margem Sul, e por sua vez estender o percurso do turista, a uma outra realidade da cidade, passando por elementos emblemáticos e histórico (Cais do Sodré, Largo Camões, Miradouro São Pedro de Alcântara, Príncipe Real, Ruas das Amoreiras, e Amoreiras).



Proposta de alteração do tráfego automóvel



- transportes
- metro
 - elétrico
 - autocarros
 - circulação automóvel

relação com Monsanto



Monsanto vem contaminar as amoreiras

A Avenida Engenheiro Duarte Pacheco a nascente proporciona de um enfiamento para o Parque Natural de Monsanto, que virá contaminar a nossa proposta, que terá início nesta avenida, tendo uma zona relvada e outra arborizada, que depois se estenderá para norte para o terreno da Artilharia 1 resultando num Parque Urbano. A organização espacial do terreno resulta dos enfiamentos das ruas pré existentes, dando origem aos percursos. Estes por sua vez se encontram a cota do terreno e são limitados lateralmente por taludes, e de certo modo, trazendo a lembrança, das funções militares que este terreno teve em tempos.

A nascente do terreno da Artilharia 1, encontra-se o interface que se desenvolve na horizontal sendo perfurada para dar acesso ao jardim e o acesso ao metro. Nesta peça, no seu limite a sul, é rematada por uma torre, que vem a fechar a verticalidade desta praça.



relação visual com Monsanto

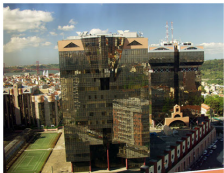


A ideia de unificação deste território, e a importância da permeabilidade, acabou por resultar num pavimento único, de modo a responder a estas premissas. Será utilizado o basalto nas estradas, mas concretamente o paralelo, e nos passeios o micro cubo, que depois este irá se desmaterializar e fundir com a pedra calcária dos passeios pré existentes. O calcário também será utilizado, sendo aplicado para diferenciar o que é via e passeio, funcionando como linha e fazendo a separação entre os dois. É de referir que todo este pavimento trabalhará toda a mesma cota, não fazendo a distinção, neste aspecto, o que é estrada e o que é passeio.

Pretende-se com isto, que esta nova estratégia venha reforçar uma melhoria do espaço público, de modo a ser habitado por todos, sobretudo para uma realidade em que a intensificação da atividade laboral, vai ser muito presente, e o espaço da cidade ganhará um papel muito importante no que se refere ao lazer e a socialização.



Amoreiras Shopping
Amoreiras Shopping



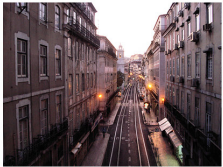
Convento das Trinas do Rato
Real Fábrica das Sedas



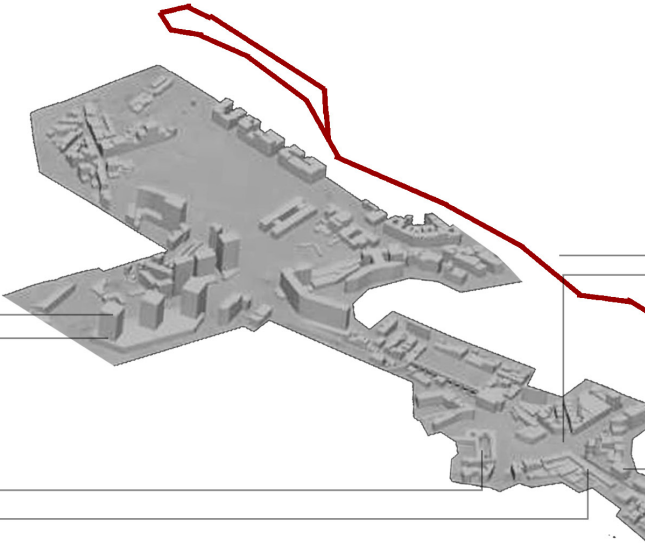
Jardim do Príncipe Real
Largo de Camões

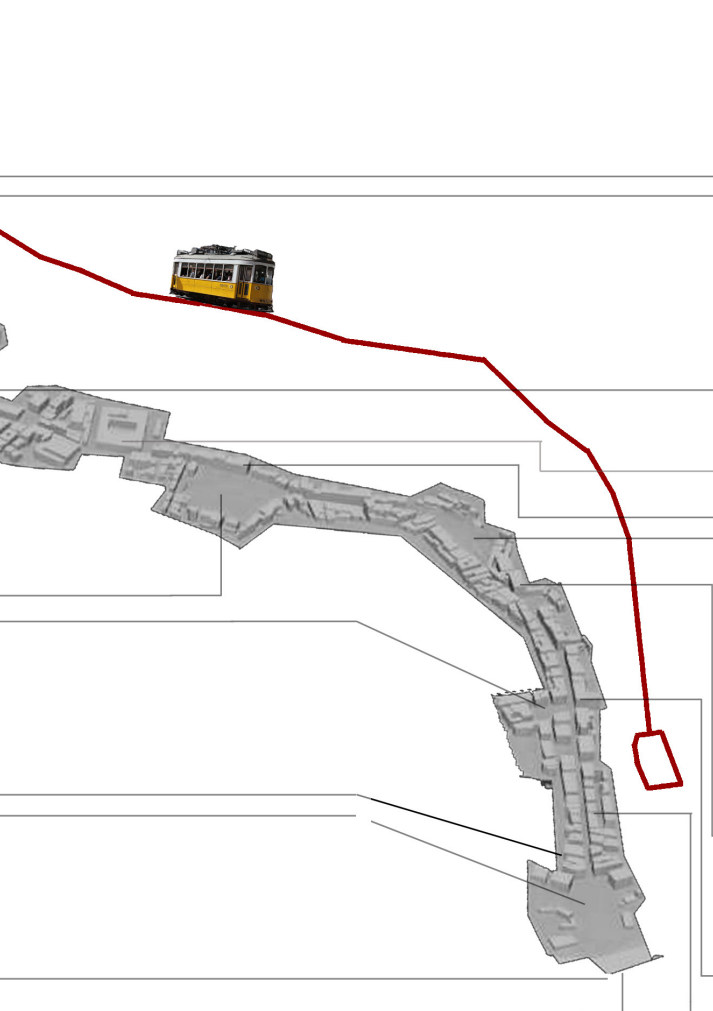


Rua de São Paulo
Praça Duque da Terceira
(Cais do Sodré)

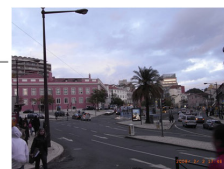


Cais do Sodré - Cacilhas
Cais do Sodré - Ponte 25 Abril





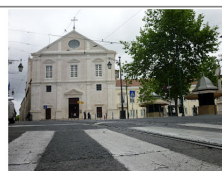
Jardim das Amoreiras
Largo do Rato



Procuradoria
Geral da República
Museu Nacional da
História e da Ciência
Palácio Ribeiro da Cunha



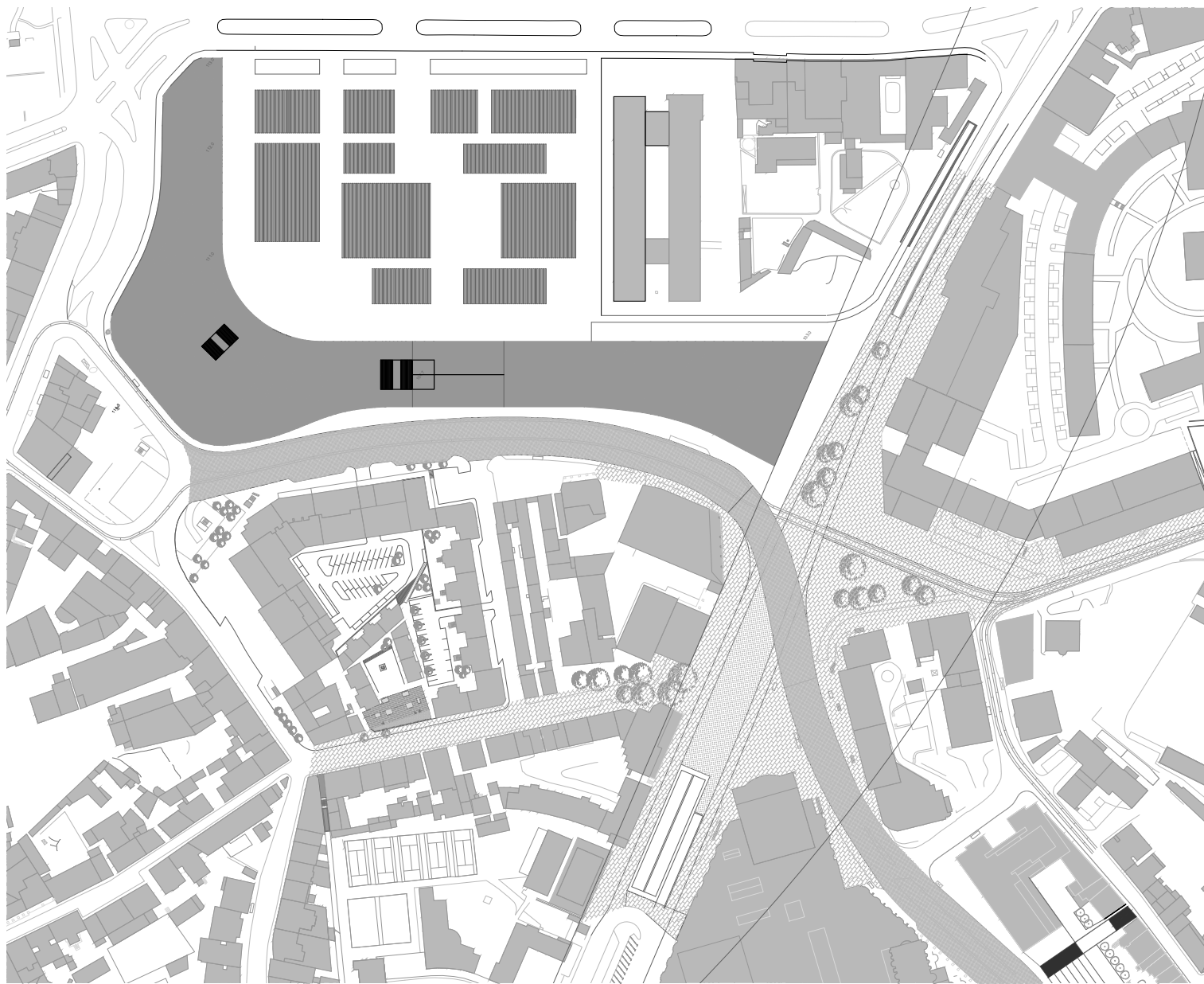
Miradouro São Pedro
de Alcantara

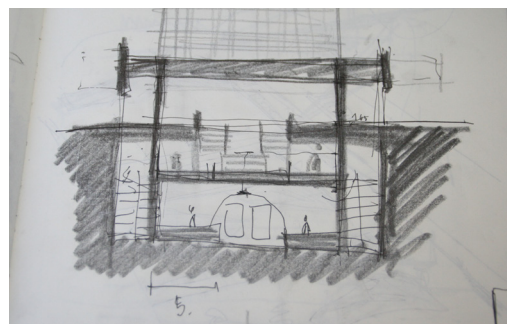
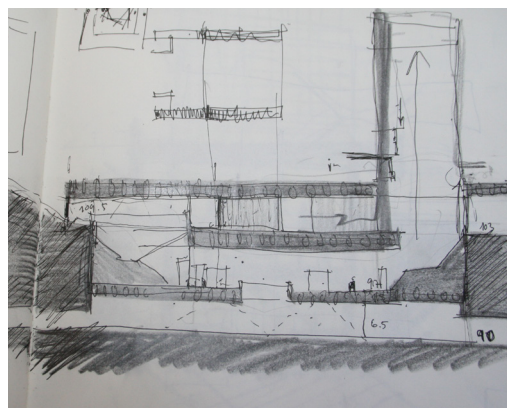


Igreja de
São Roque



Igreja do Loreto
e Igreja de
Nossa Senhora
Encarnação
Terraços de Bragança



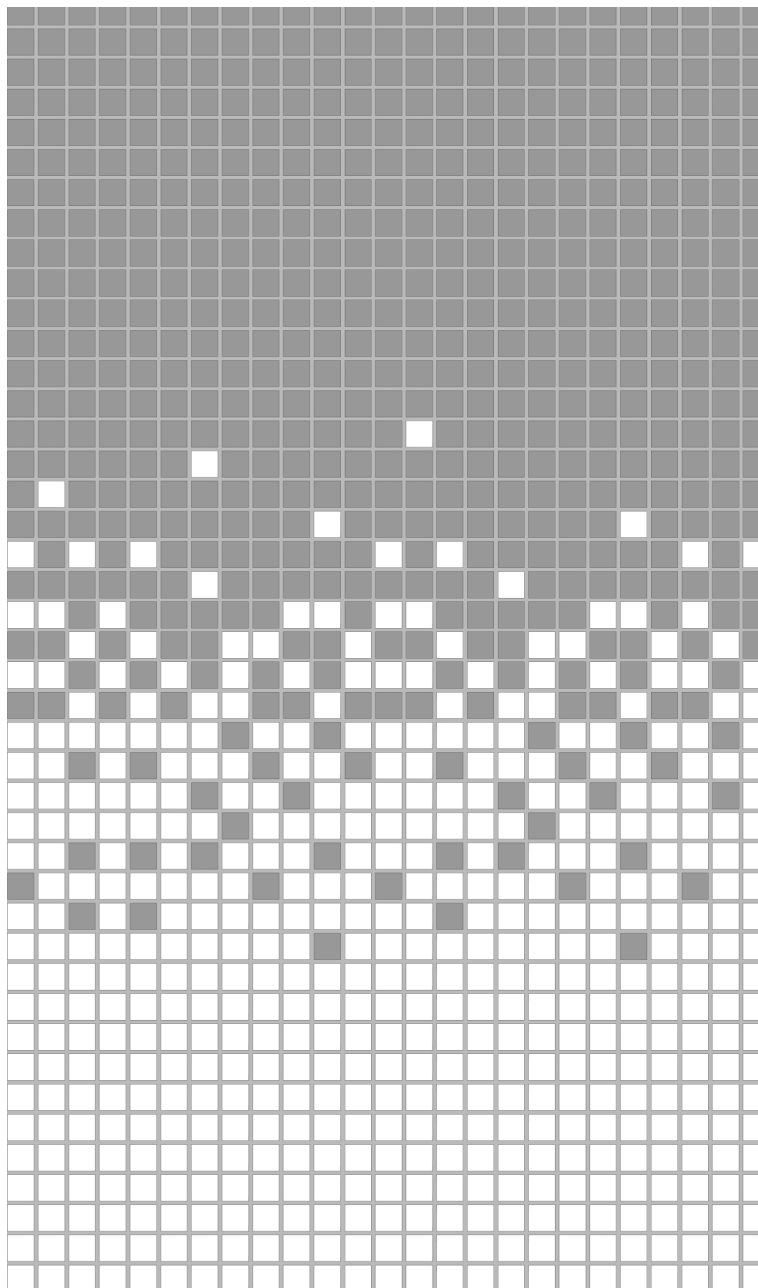




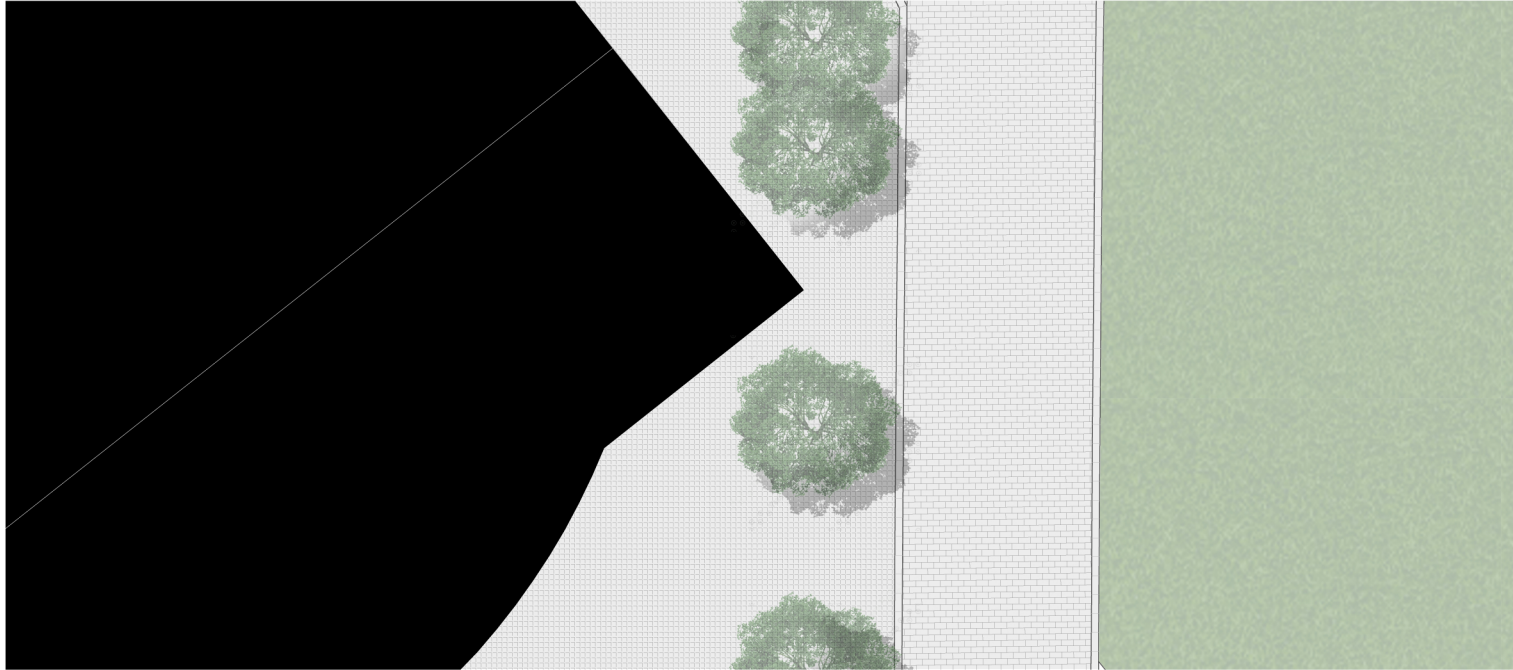
pavimento proposto(micro cubos de Basalto)

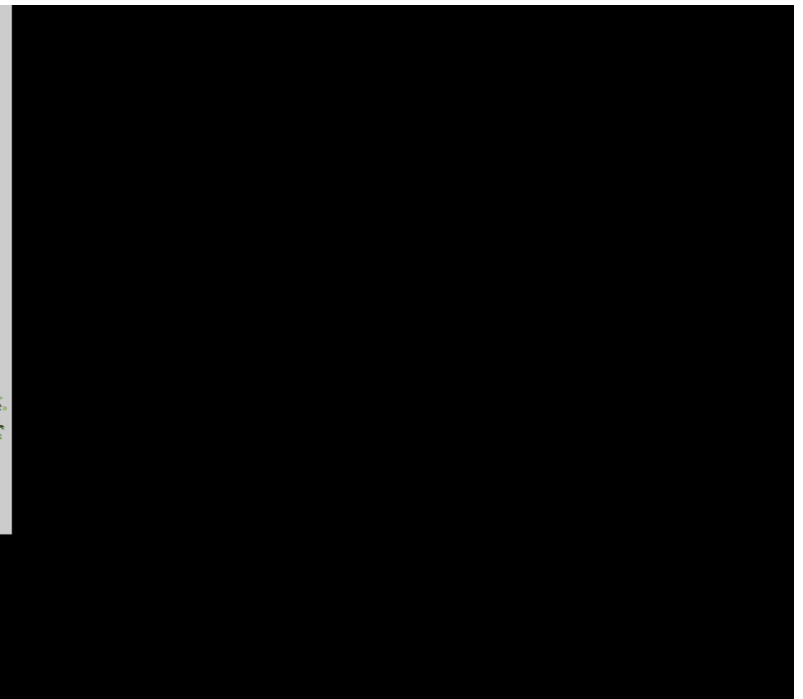
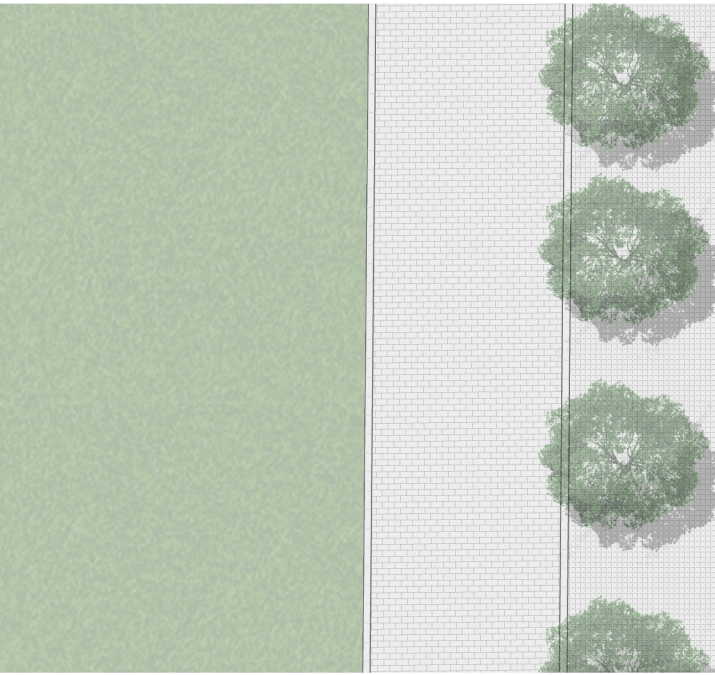


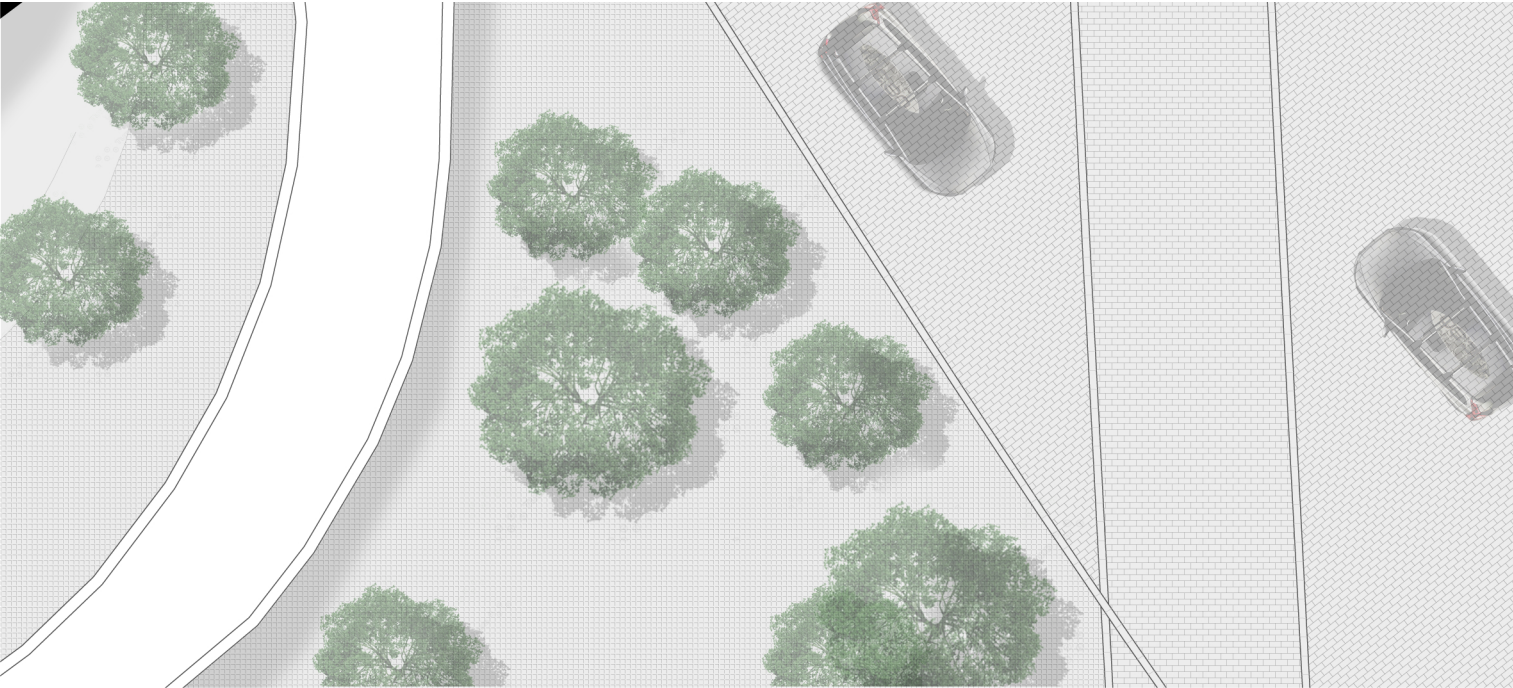
pavimento existente(miicro cubos de calcário)

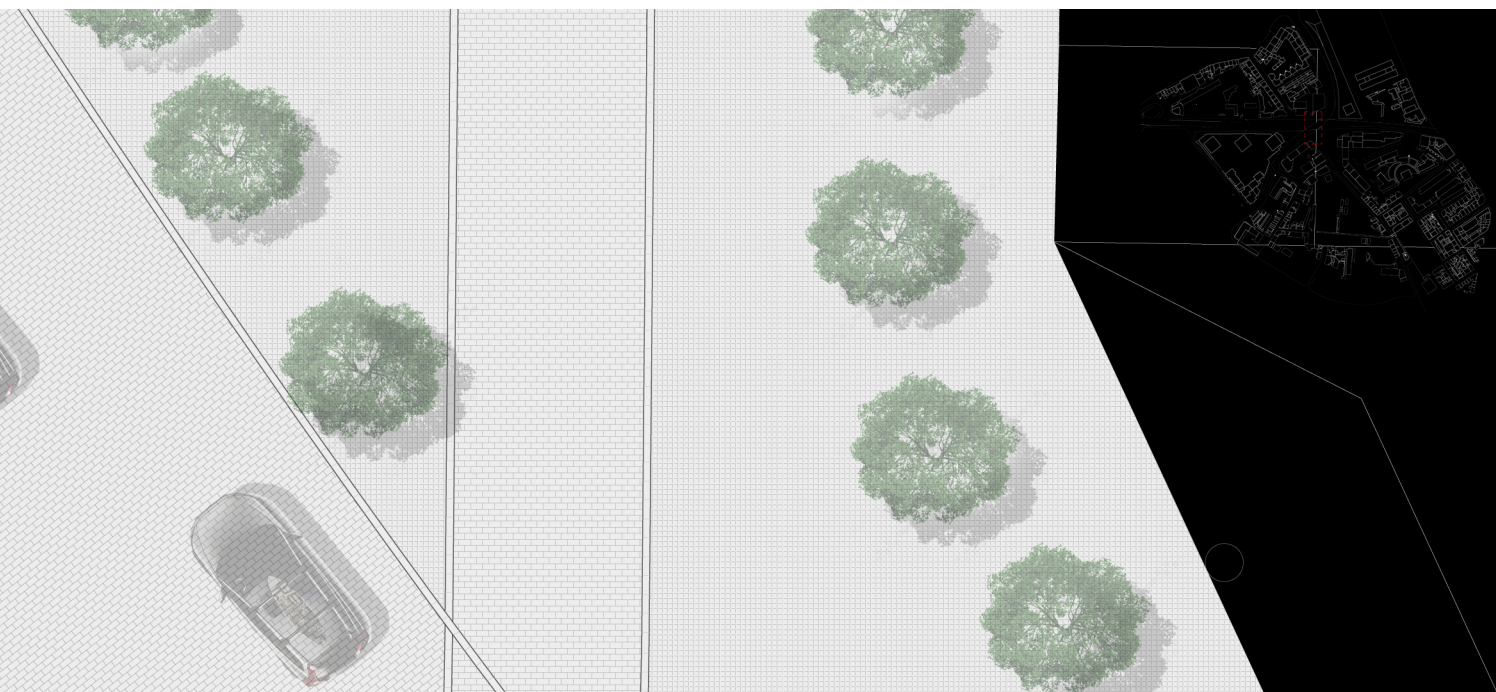


Pretende-se que o pavimento porposto se funda com o existente através de uma desmatrialização , integrando assim o pavimento proposto em basalto, ao existente no resto da cidade em calcário.





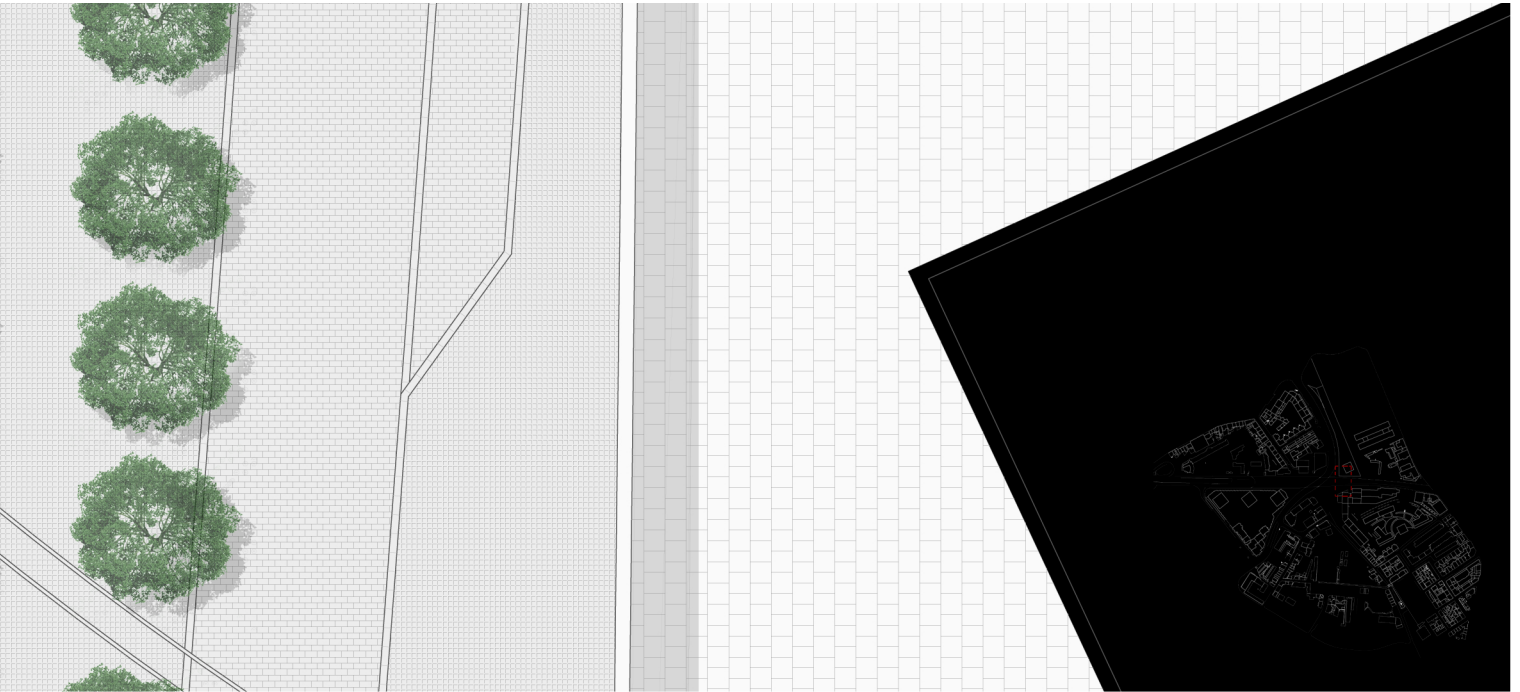




ntos pro





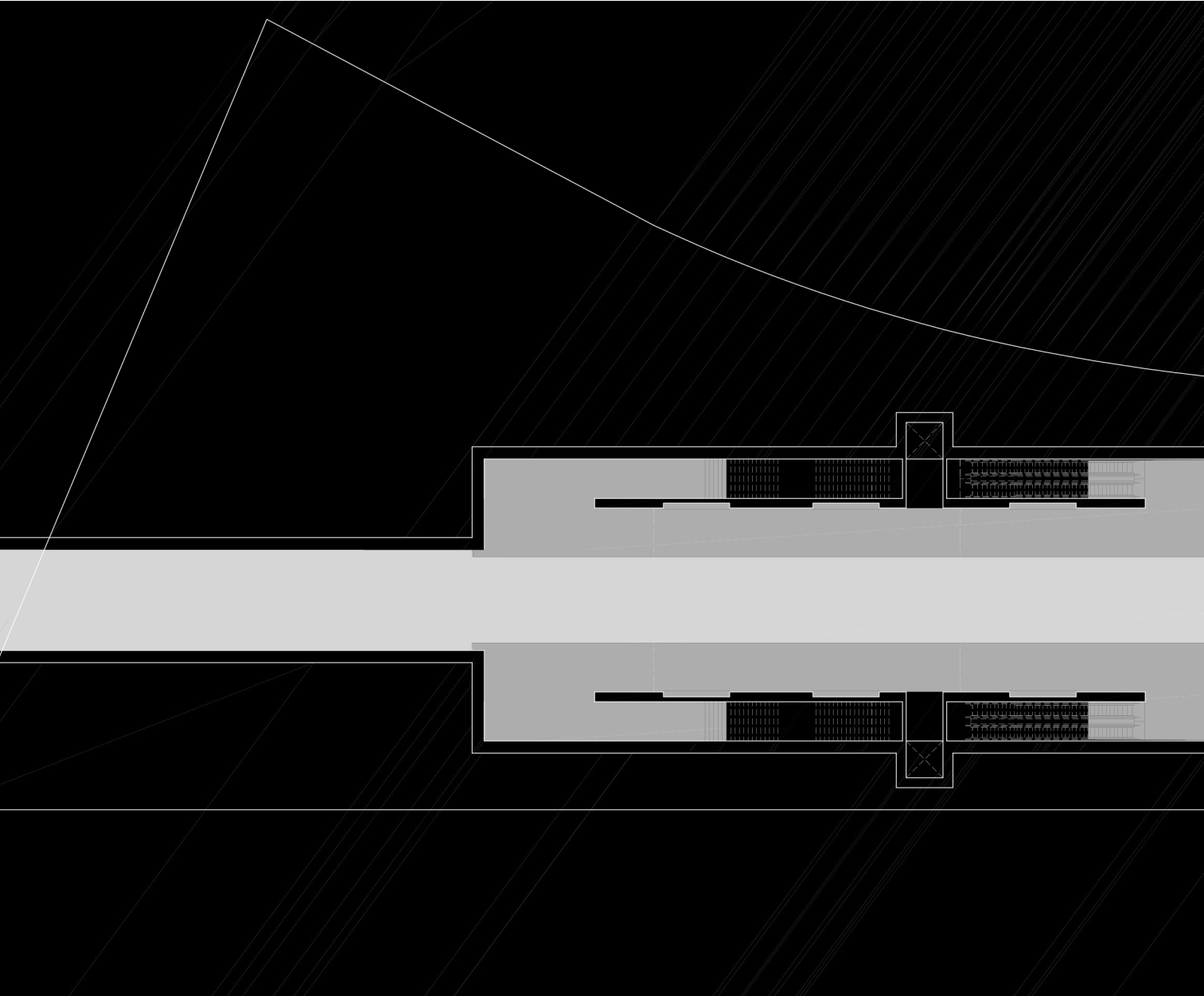


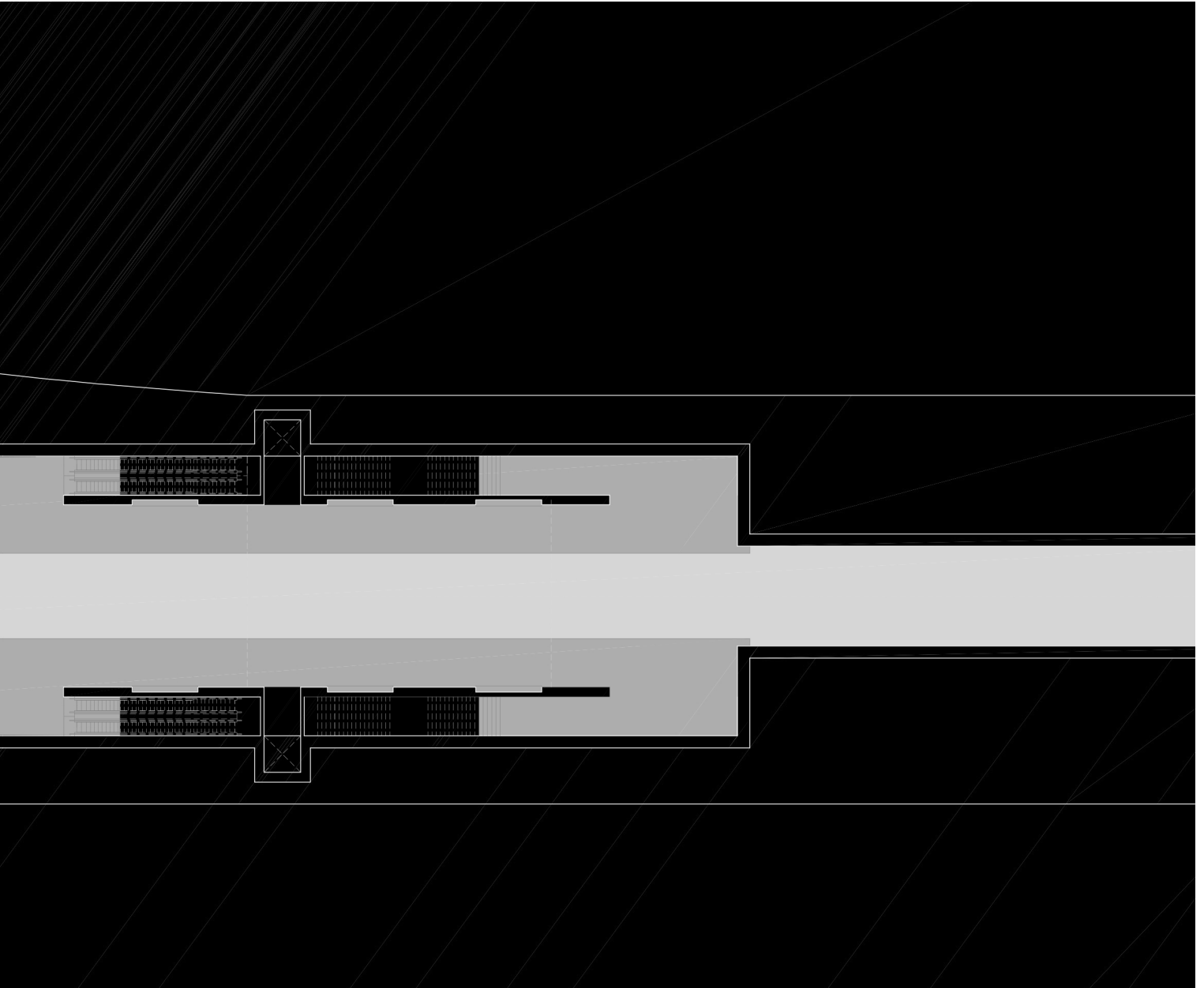
Pavimentos proposta urbana esc. 1:200

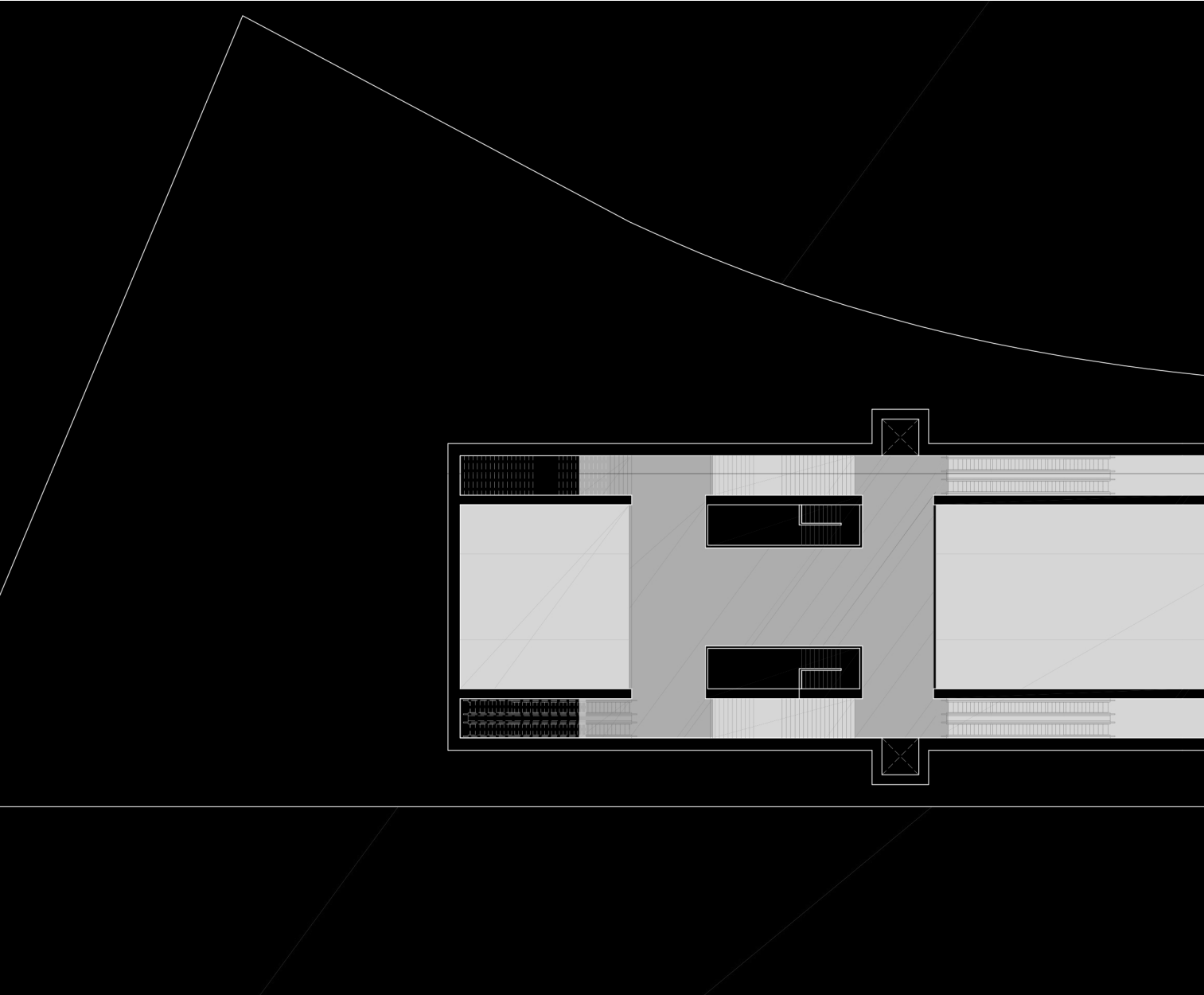




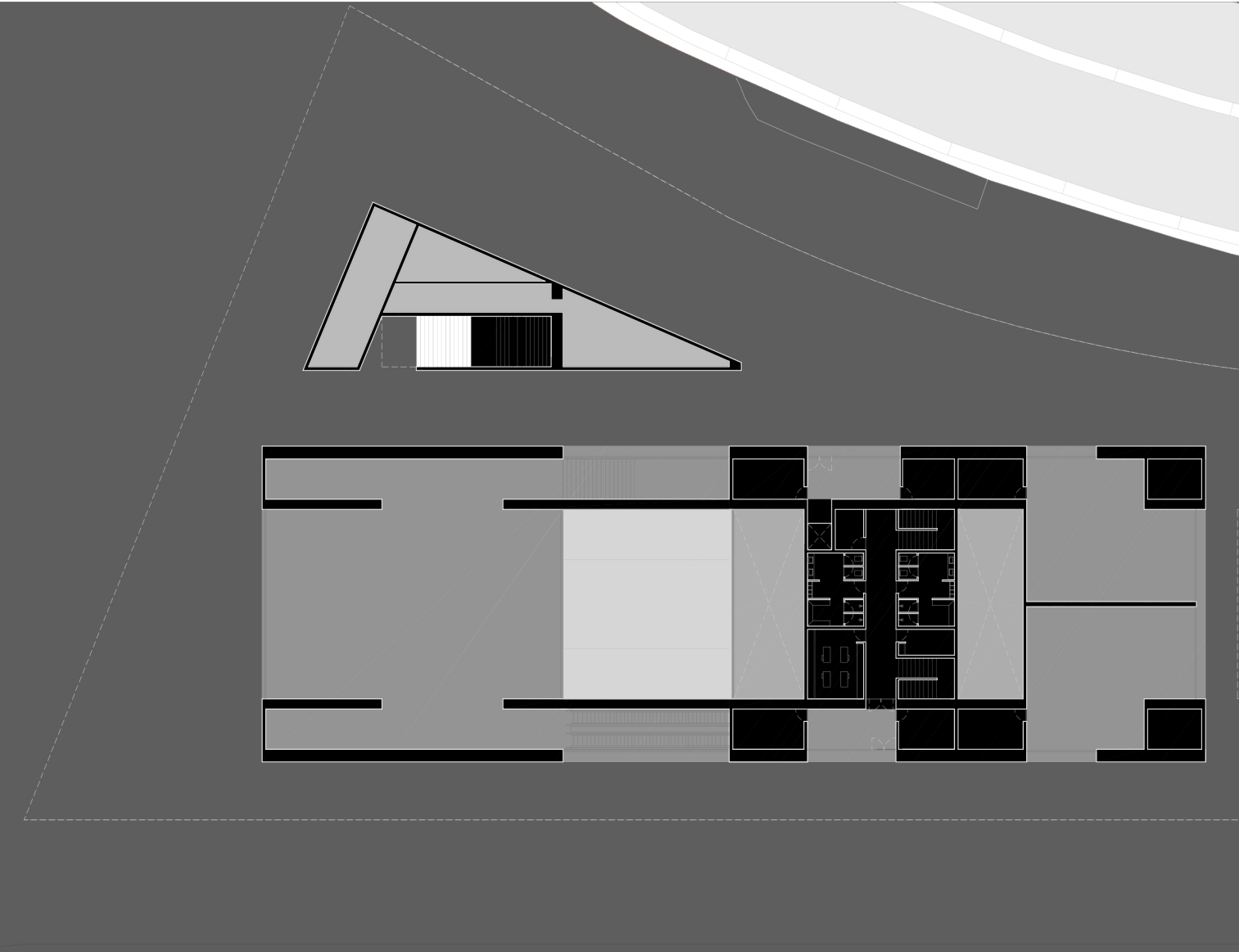


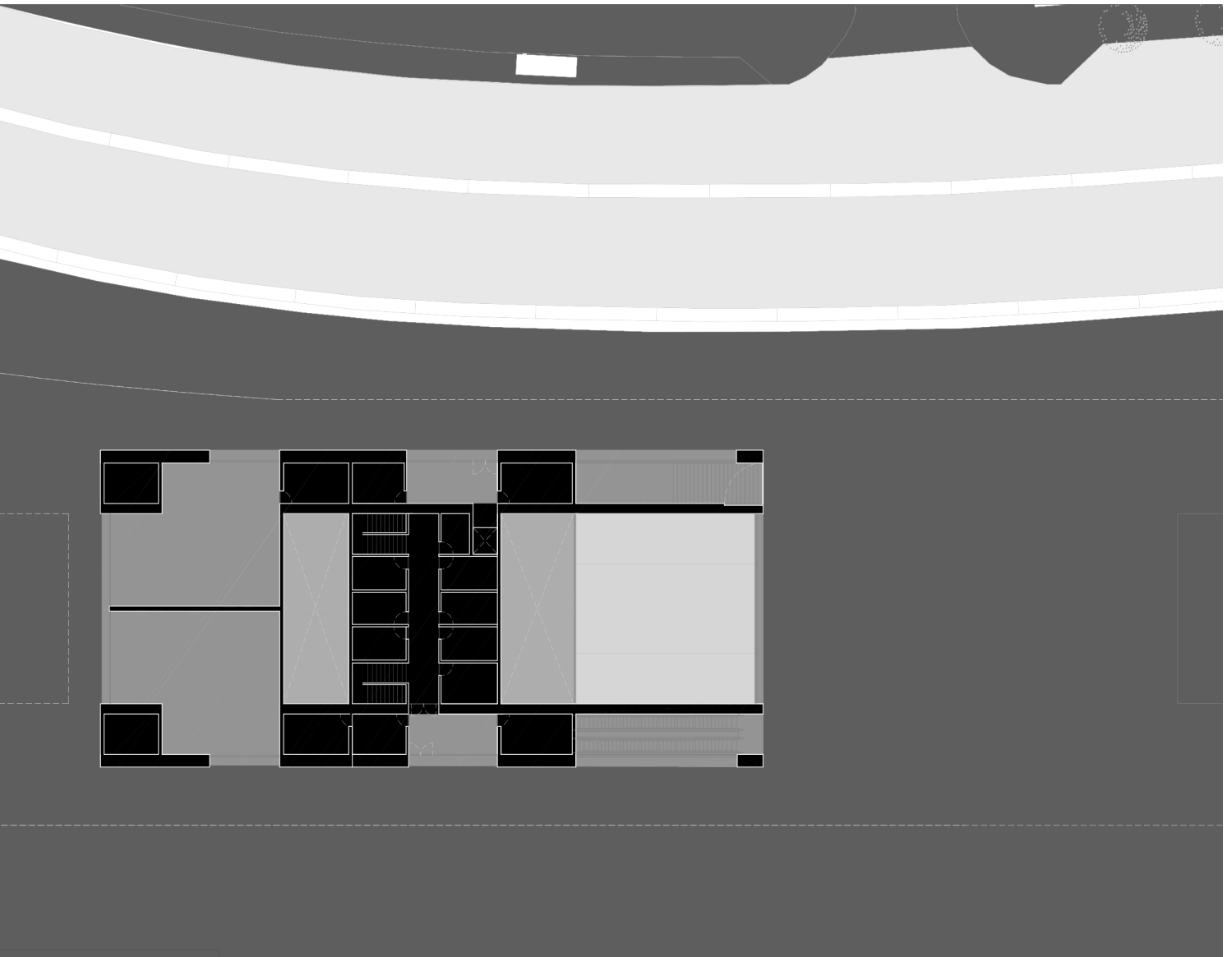


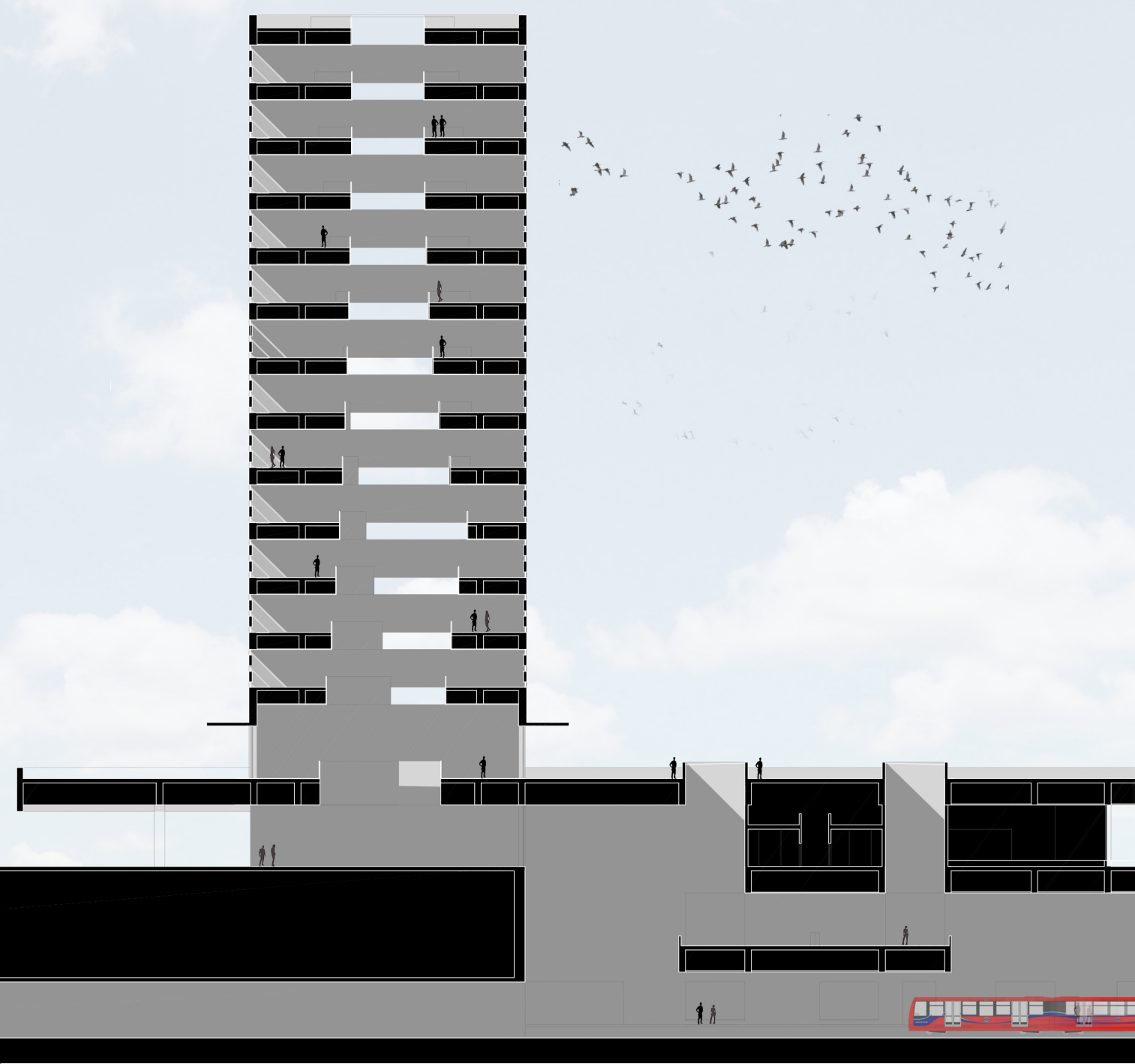




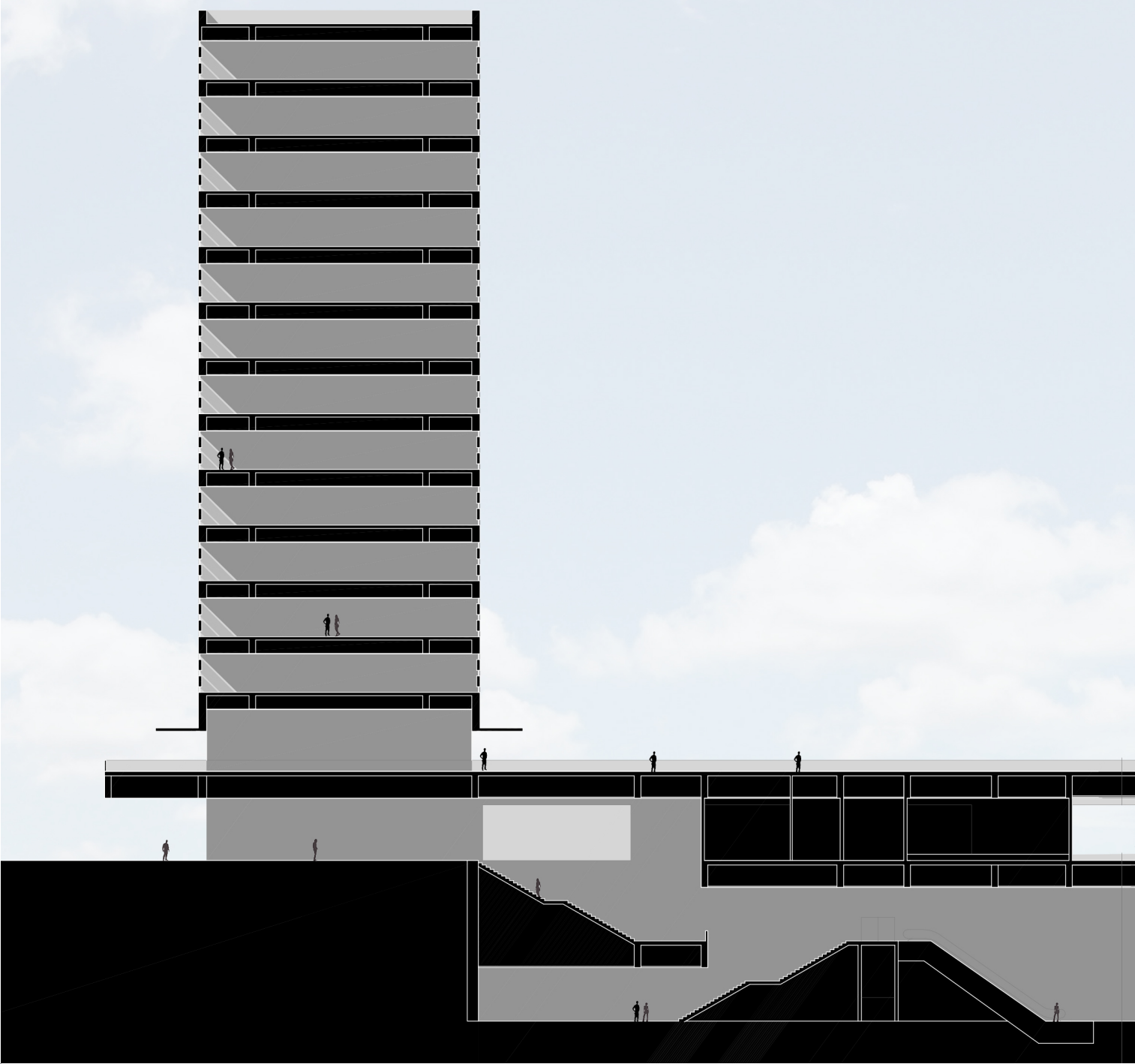


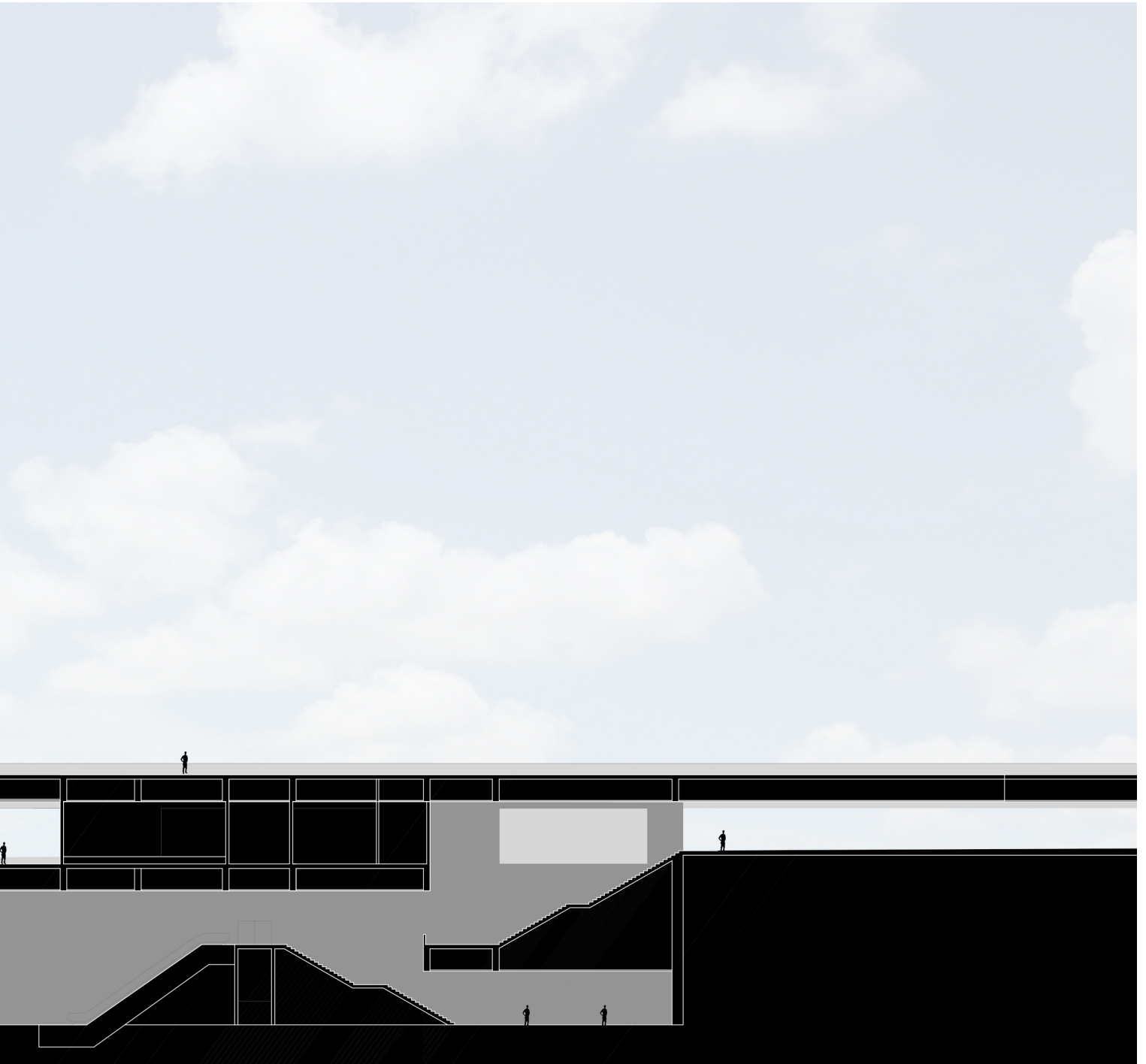




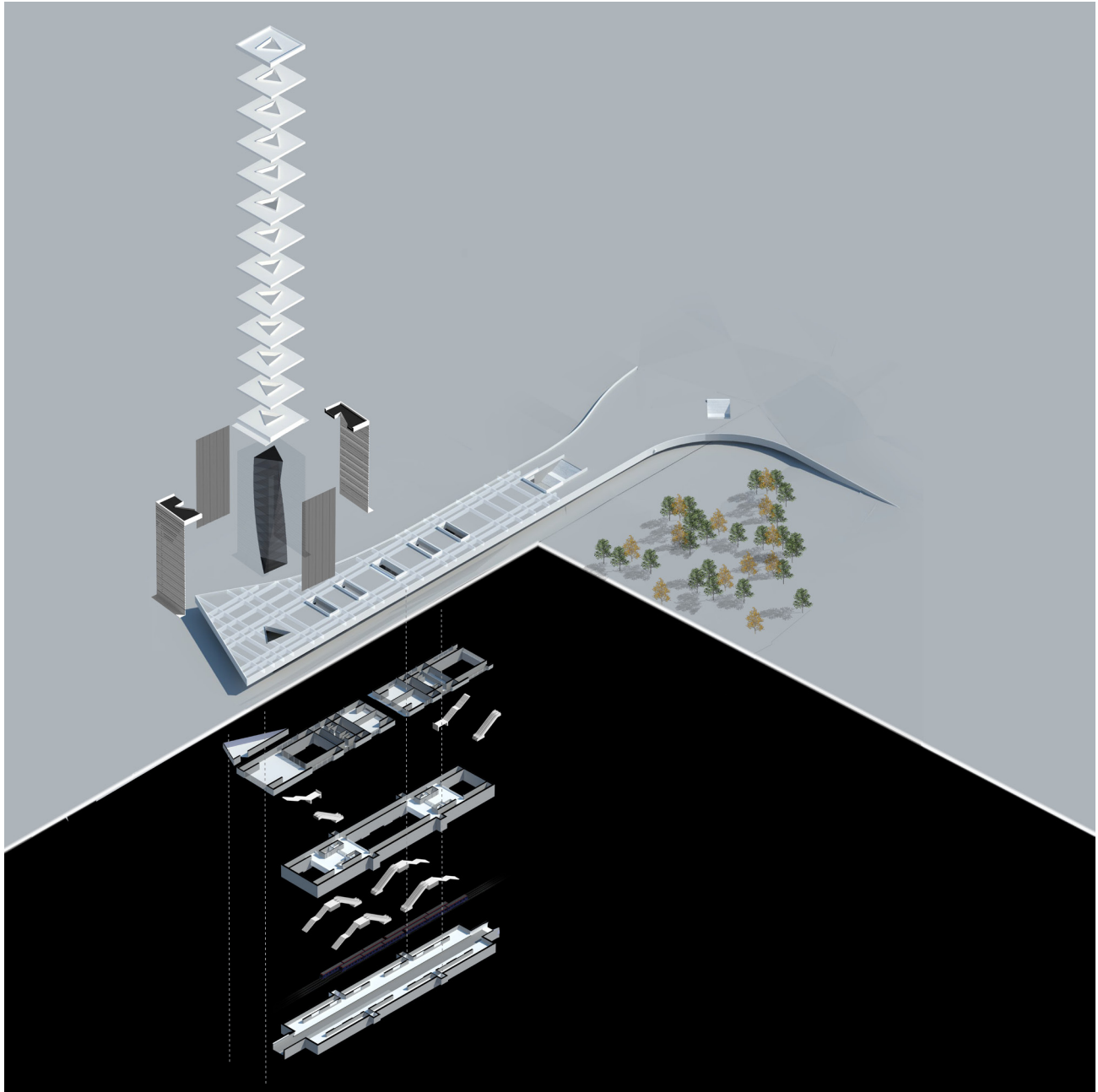




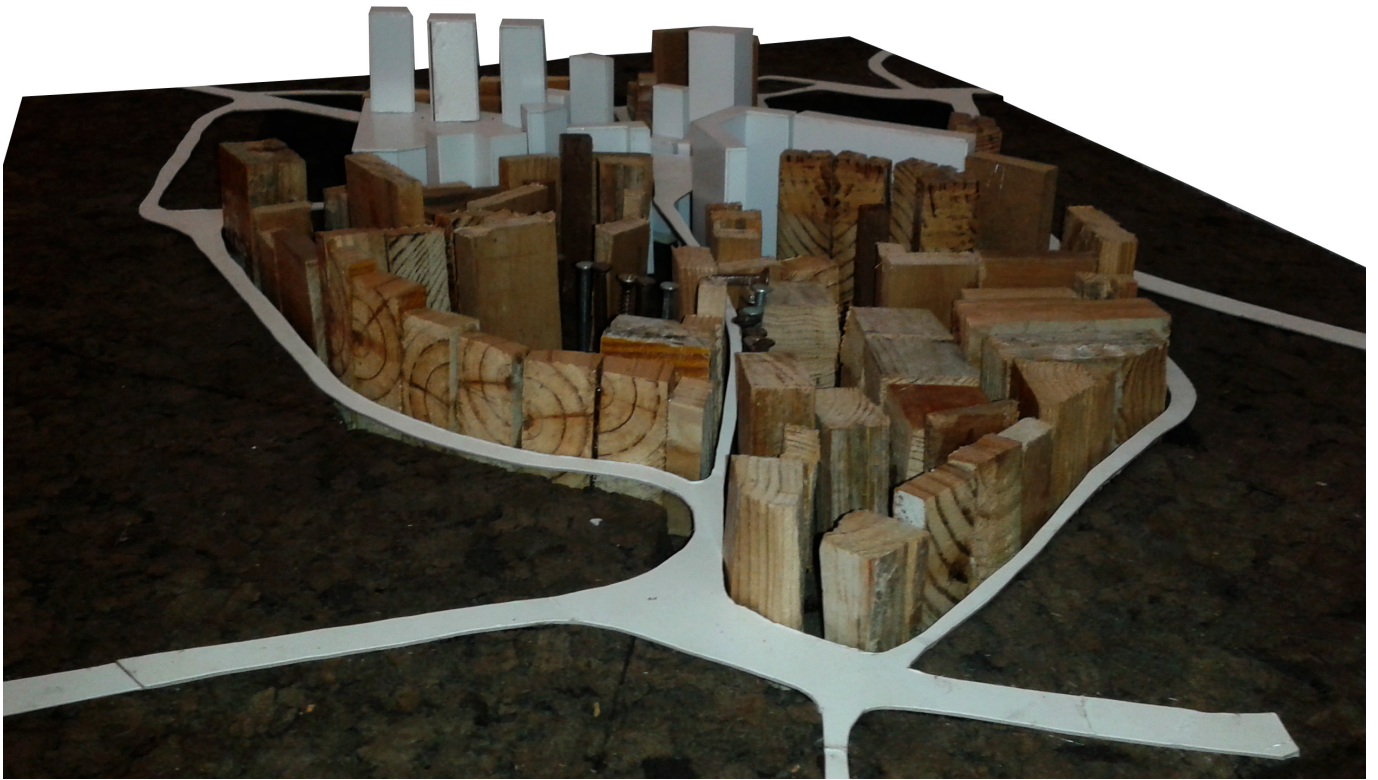


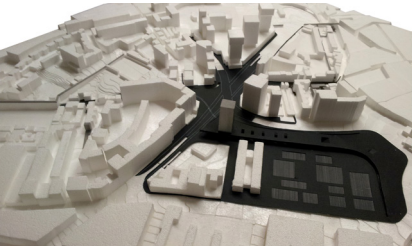
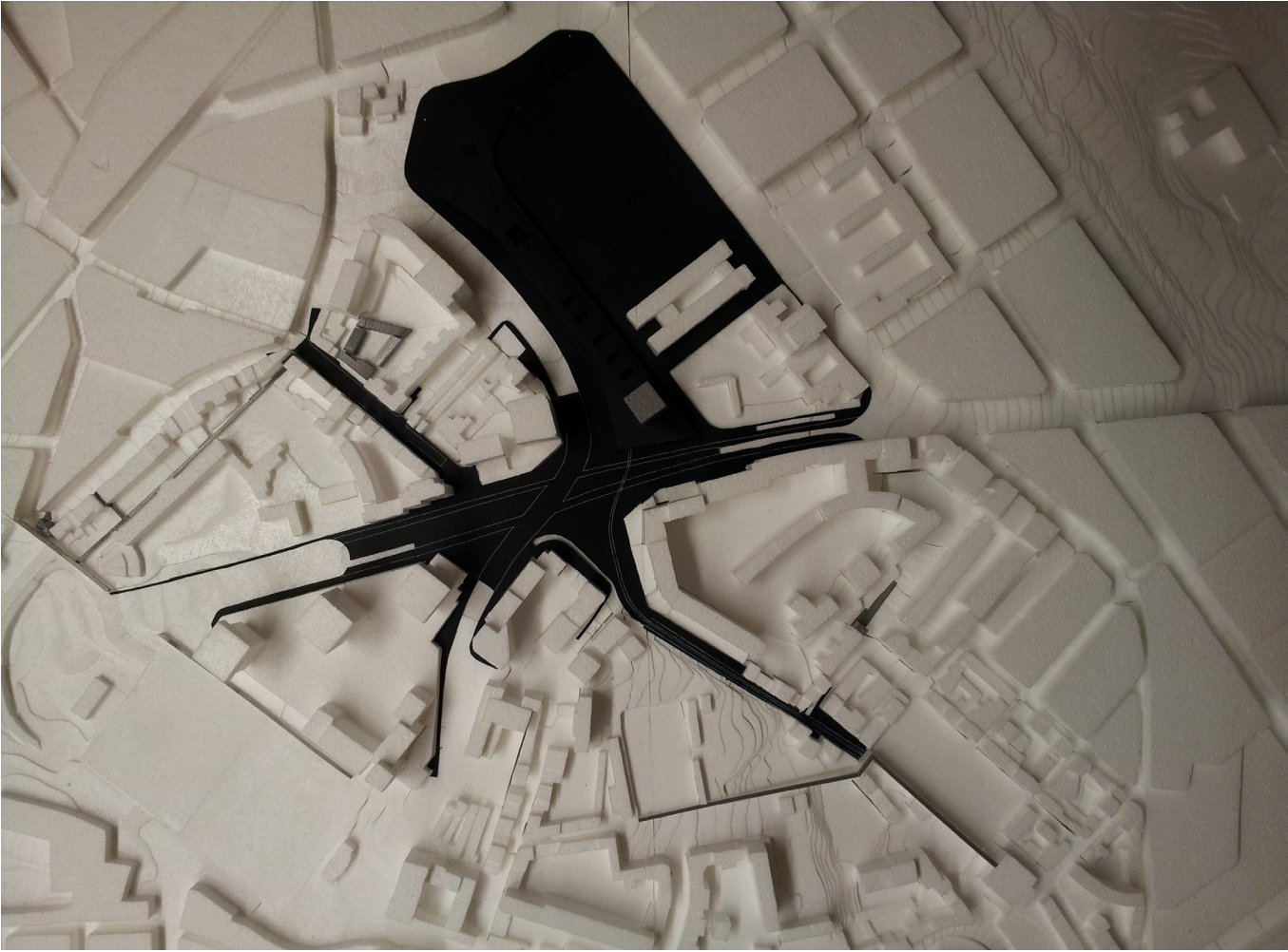


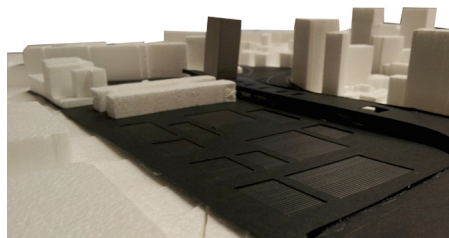
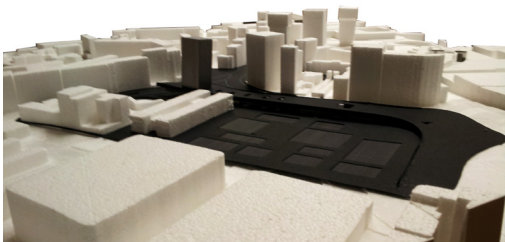
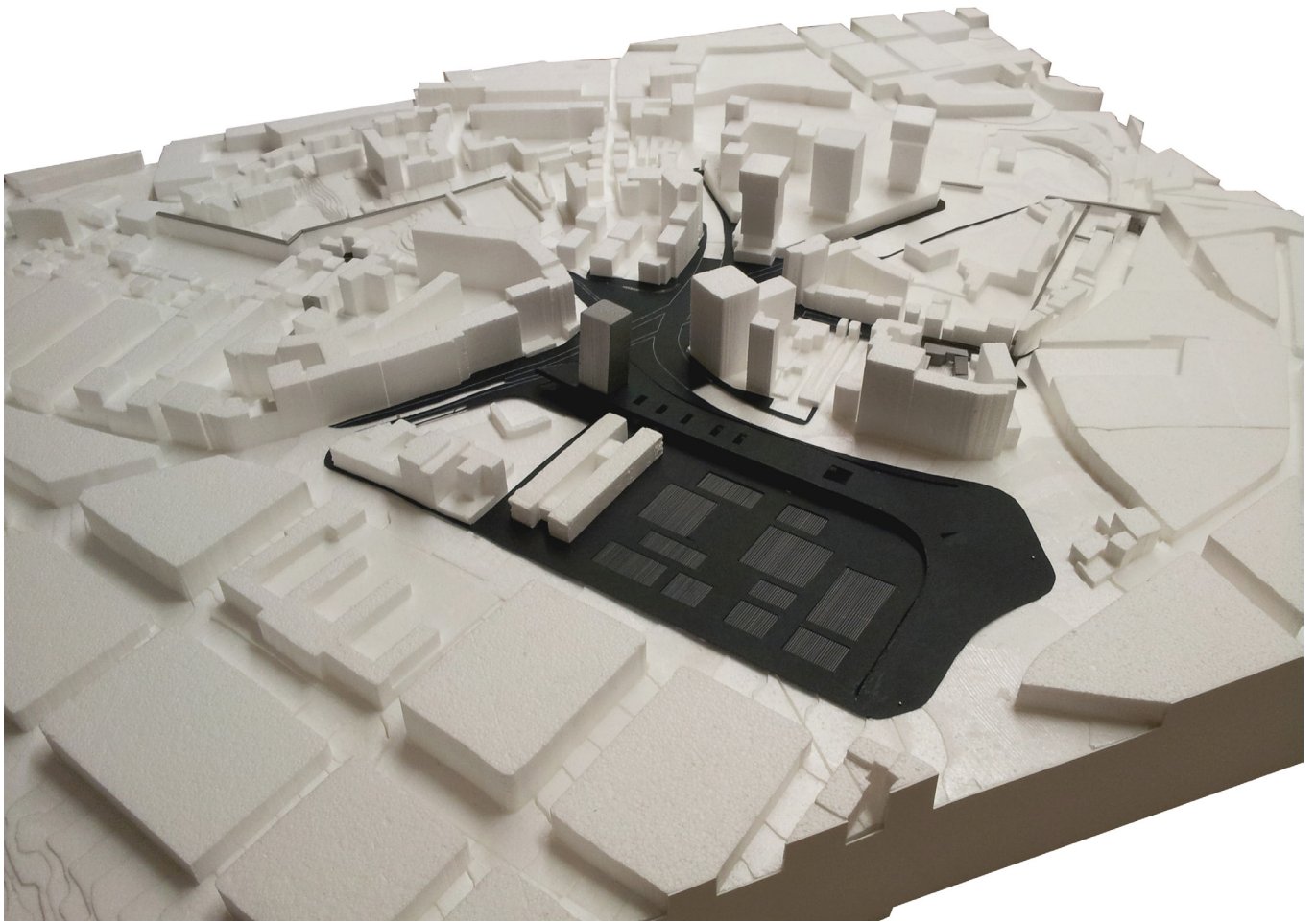




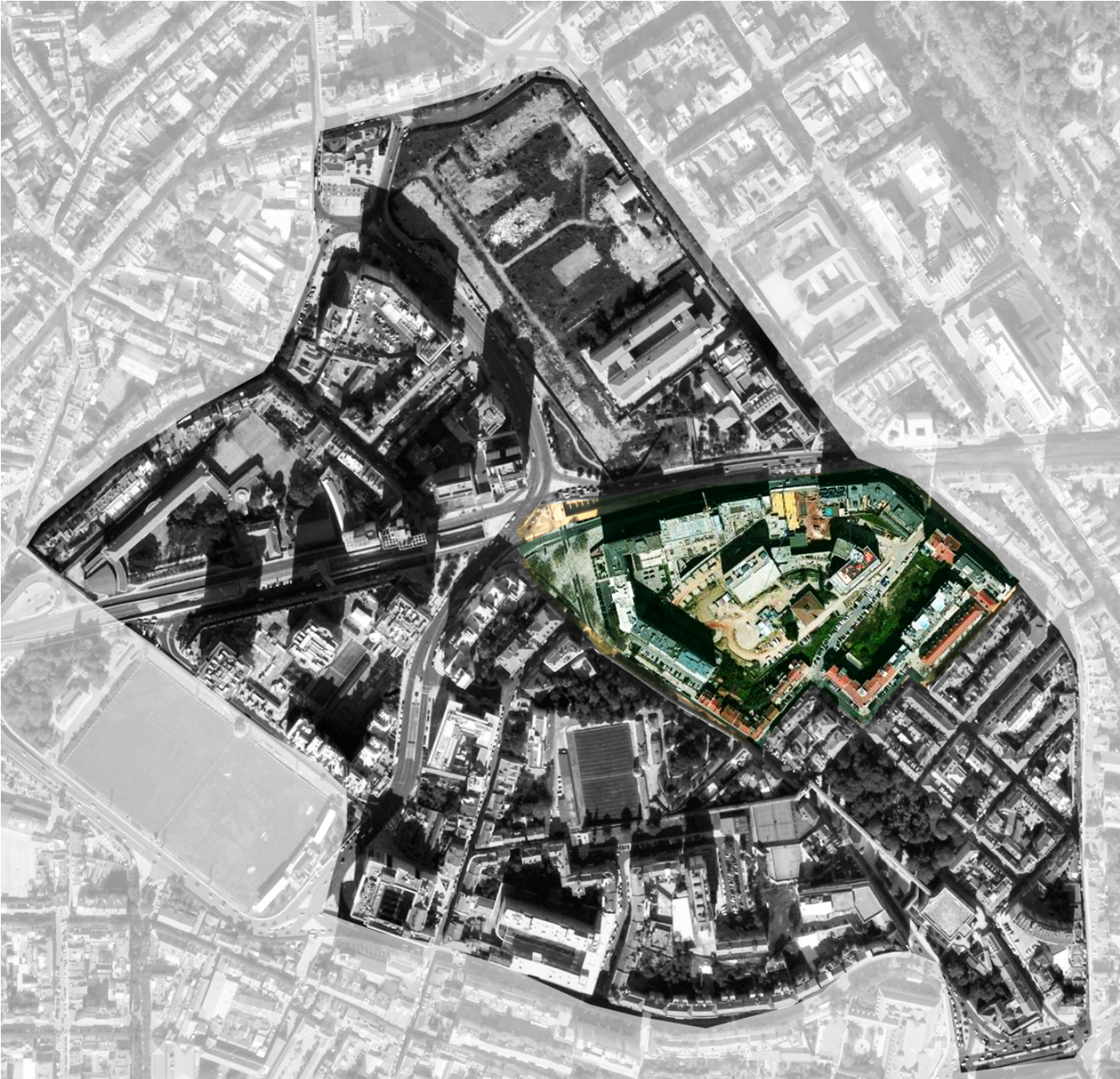








Habitar Amoreiras **2032**





Torres das Amoreiras



Vista panorâmica do Jardim Das Amoreiras



Mãe D'Água

No âmbito do Projeto Final de Arquitetura, foi proposta a elaboração de um projeto para quatro habitações na Colina das Amoreiras. Eram condicionantes para o projeto, as premissas estabelecidas no perfil social que define o público-alvo, o perfil económico e os modos de vida da cidade.

A zona de intervenção é limitada entre o Largo do Rato, a Rua D. João V, o Complexo das Amoreiras, a Rua do Arco do Carvalhão, o terreno Instituto Geográfico e a Rua Artilharia I.

Conforme já referido a zona localiza-se no ponto mais alto da cidade, tem ligações ao exterior da cidade a partir da auto-estrada A5. A zona é caracterizada por grandes contrastes, tanto históricos como na escala do edificado sendo caracterizada por um núcleo central de negócios, no qual se localizam os edifícios de cota superior, que maioritariamente são de escritórios, hotéis e o centro comercial. A envolvente próxima tem uma escala mais reduzida e mais bairrista que vai vencendo a cota à medida que vai descendo a colina em direcção ao Rato. Destacam-se alguns pontos de referência da zona que revelam algum valor histórico como: o Jardim das Amoreiras, o Arco do Portalão, a Mãe D'Água, o Aqueduto das Águas-Livres que, pelo seu carácter infraestrutural, tem uma forte influência na evolução e crescimento da cidade.

Em alguns pontos da zona de intervenção verificam-se grandes desníveis de cota como é visível no terreno da antiga Quinta do Mineiro, zona onde se localiza o projeto para as quatro habitações que procuram precisamente resolver os problemas de ligação entre patamares e dar vida ao interior deste quarteirão.

A partir da análise das plantas históricas pretende-se fazer um enquadramento da evolução e crescimento da cidade ao longo dos últimos dois séculos na zona de intervenção.

Até ao final do século XIX a colina das Amoreiras foi-se desenvolvendo em torno da Real Fábrica das Sedas localizada no Rato. Foi construído o Bairro das Amoreiras para poder albergar os operários e foi construída uma escola de formação junto ao Jardim das Amoreiras.

O limite da cidade encontrava-se no Arco das Amoreiras e ao longo da Rua das Amoreiras iam sendo implantadas várias quintas que se estendiam pelo território.

Um destes terrenos era ocupado pela Quinta do Mineiro, antigo casal do Mineiro, esta era uma das maiores propriedades da zona, que se prolongava até à Rua das Amoreiras e à Travessa da Légua da Póvoa. No ponto de cota mais alta encontra-



Planta de Lisboa anterior a 1856



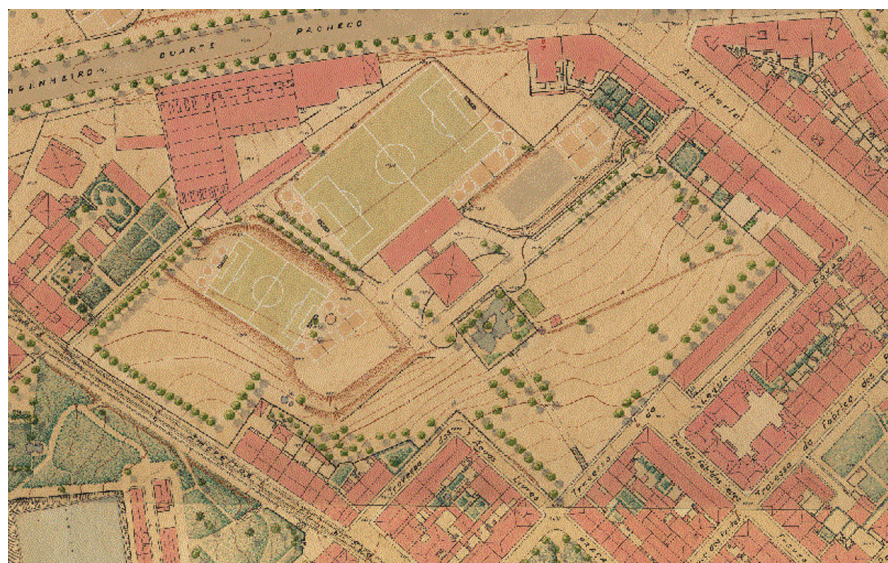
Planta de Lisboa de Filipe Folque 1856



Planta de Lisboa de Silva Pinto, 1910

se um magnífico palacete, que data de 1882. Em 1953 o Externato dos Maristas, inaugurado em 1947 na Rua da Estrela, mudou-se para este palacete e aqui permaneceu até 1989, quando se transferiu para o atual edifício em Benfica.

O palacete foi reabilitado e hoje em dia alberga a sede de uma empresa de imobiliário responsável pela construção do condomínio de luxo que se encontra em curso para o interior deste bairro. (Temple)



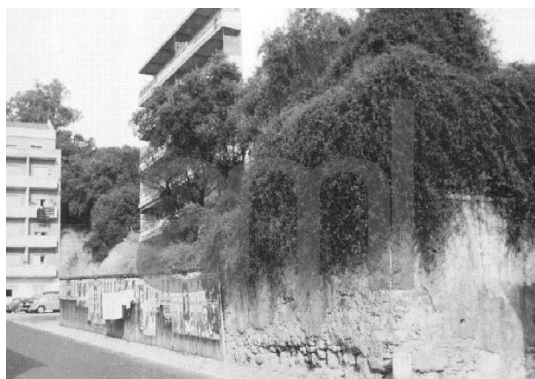
Planta de Lisboa em 1950



Esquina da Rua das Amoreiras com a Travessa das Águas-Livres, 1898



Travessa das Águas-Livres, 1940



Travessa das Águas-Livres, 1959



Vista da escadaria do jardim do palacete, 1959



Palacete pertencente à Quinta do Mineiro, 2012

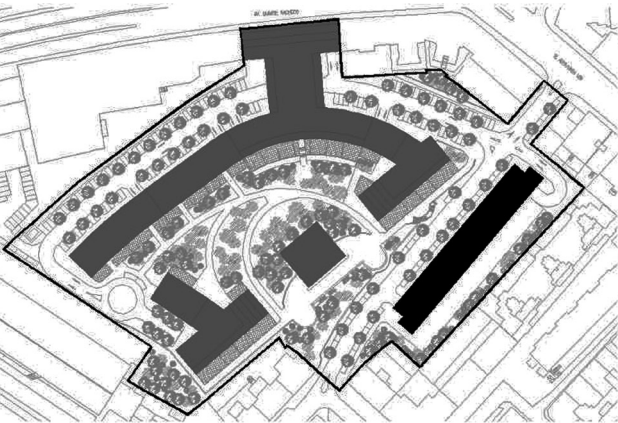


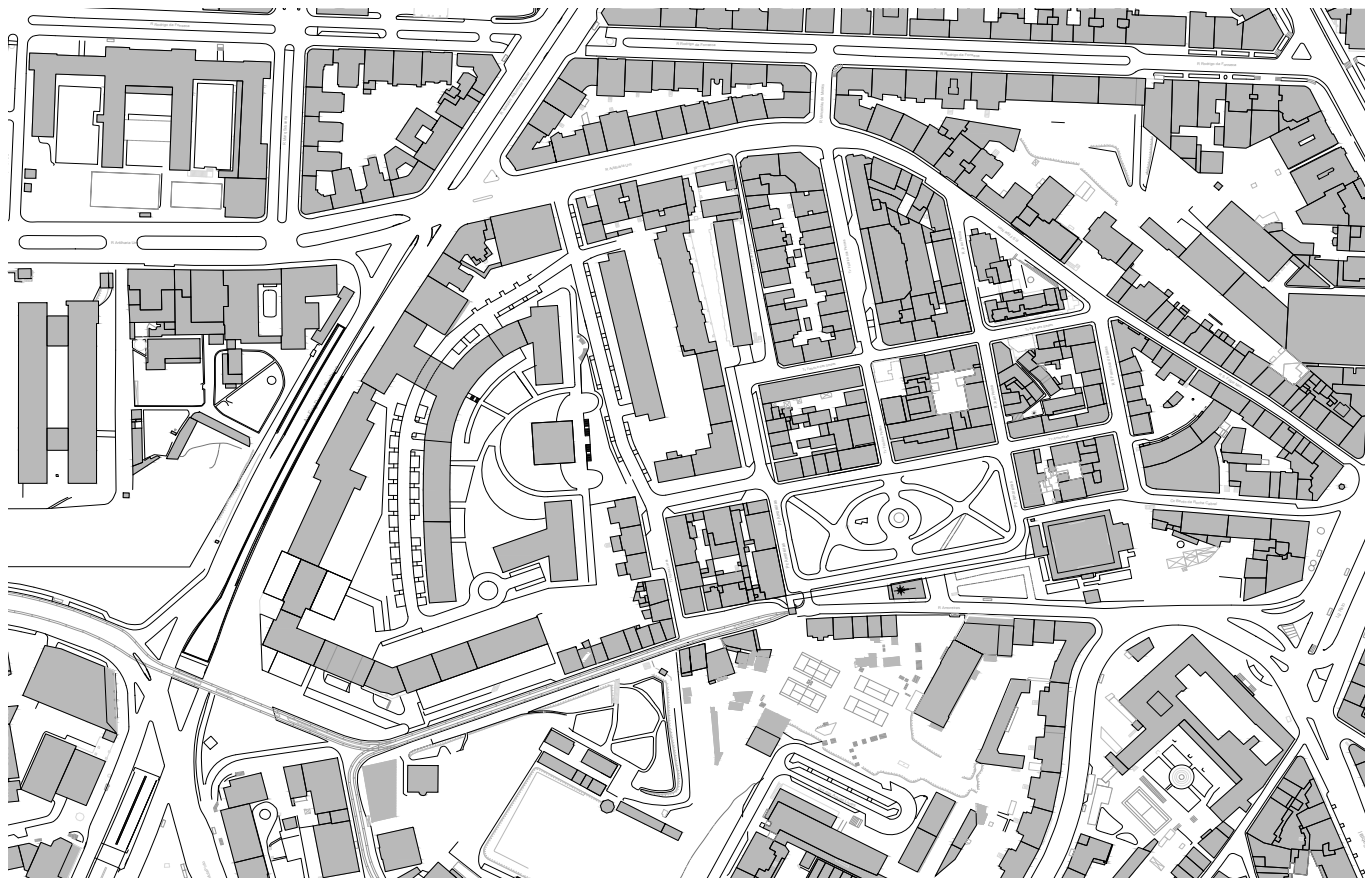
Travessa das Águas-Livres, 2012



Quinta do Mineiro, 2012

A partir das fotografias expostas conclui-se que o século XX foi onde se verificou a maior evolução neste quarteirão, assim como na envolvente próxima da colina das Amoreiras. Verifica-se também a abertura do quarteirão pertencente à antiga Quinta do Mineiro através de uma extensão da Travessa das Águas-Livres até à Rua Artilharia I e a construção em curso de um novo condomínio no interior do quarteirão







Planta de análise dos eixos estruturadores, jardins e edifícios de carácter histórico (aqueduto das Águas-Livres, Mãe D'Água, Palacete da Quinta do Mineiro)



A área de intervenção é limitada a Norte pela Avenida Duarte Pacheco, a Nascente pela Rua Artilharia I, a Sul pela Travessa das Águas-Livres e a Poente pela Rua das Amoreiras.

O local caracteriza-se pela existência de acentuadas diferenças de cota, pela falta de tratamento do espaço publico e a falta de ligação entre a cota mais alta do palacete da Quinta do Mineiro e a rua inferior. Outra característica importante são as empenas cegas existentes sem qualquer relação tanto com o jardim do palacete assim como com a restante envolvente.

Memória descritiva

O projeto de arquitectura para as quatro habitações começou em primeira instância por estar condicionado pelo perfil social e premissas urbanísticas para a Colina das Amoreiras, ambos definidos em grupo.

O perfil social e urbanístico refere que as grandes apostas para o bom funcionamento do local, era o tratamento e requalificação do espaço público e a melhoria dos atravessamentos no miolo dos quarteirões de forma, a garantir uma maior utilização e permeabilidade do espaço público. Neste contexto, a proposta urbana e a intervenção no terreno incide precisamente nesse sentido.

Como já foi referido, no terreno do quarteirão da antiga Quinta do Mineiro verificasse um desnível de 15 metros de altura onde na cota mais elevada se encontra um antigo palacete, o novo condomínio de luxo “Nova Amoreiras” e por trás deste um conjunto de blocos de habitação e hotéis. O palacete tem também um pequeno jardim num patamar a uma cota mais baixa, ao qual se acede através das antigas escadas. O jardim não tem utilização e não permite o seu atravessamento nem a sua permanência, pois encontra-se sem qualquer manutenção constituindo um vazio urbano.

A grande aposta deste projeto é precisamente a requalificação urbana, neste sentido, é proposto um novo jardim em vários patamares, nos quais está inserido o edifício de habitação. A extensão da Travessa das Águas-Livres que liga a rua das Amoreiras e a rua Artilharia I sofre um desnível de 10 metros cruzando os vários patamares do terreno.

Deste modo, é proposto a abertura de dois novos patamares, aos quais se pode aceder pedonalmente a partir desta rua. O terreno fica assim dividido em três patamares com funções distintas e uma rua que os liga todos. O patamar do palacete faz o acesso ao condomínio e permite o atravessamento entre o interior do quarteirão e a nova praça das Amoreiras proposta no âmbito da proposta do projeto urbano realizado em grupo, este patamar encontra-se à cota 100 e varia até à cota 103. O segundo patamar é contituído pelo jardim do palacete, no qual a intervenção é a criação de um percurso pedonal e sendo maioritariamente ajardinado. O terceiro patamar faz o acesso ao edifício de habitação, que faz o remate do jardim encostando-se a uma empena cega existente no local, este patamar é constituído por um embasamento em lajetas de pedra que seguem a mesma métrica da fachada do edifício e vai sendo pontuado com alguns bancos e alguma vegetação (árvores, relvado). Todos os patamares estão interligados entre si através de escadarias nos jardins ou a partir da rua existente que faz a circulação viária e cruza os patamares.

Outra ligação possível concretiza-se a partir do edifício de habitação, que não só tem a função de habitar, como de infraestrutura que permite ligar os 15 metros de desnível existentes a partir de um elevador semi-público e , ou seja, é possível a utilização do elevador por parte do público apenas na ligação da cota inferior com a superior, sendo a sua utilização impossível a partir de uma certa hora. Os moradores, para acederem aos restantes pisos

só o poderão fazer com uma chave para o elevador. Deste modo, a intervenção urbana e o projeto do edifício de habitação estão em perfeita sintonia, pois ambos tem por princípio a função de infraestrutura de conexão entre os diversos patamares.

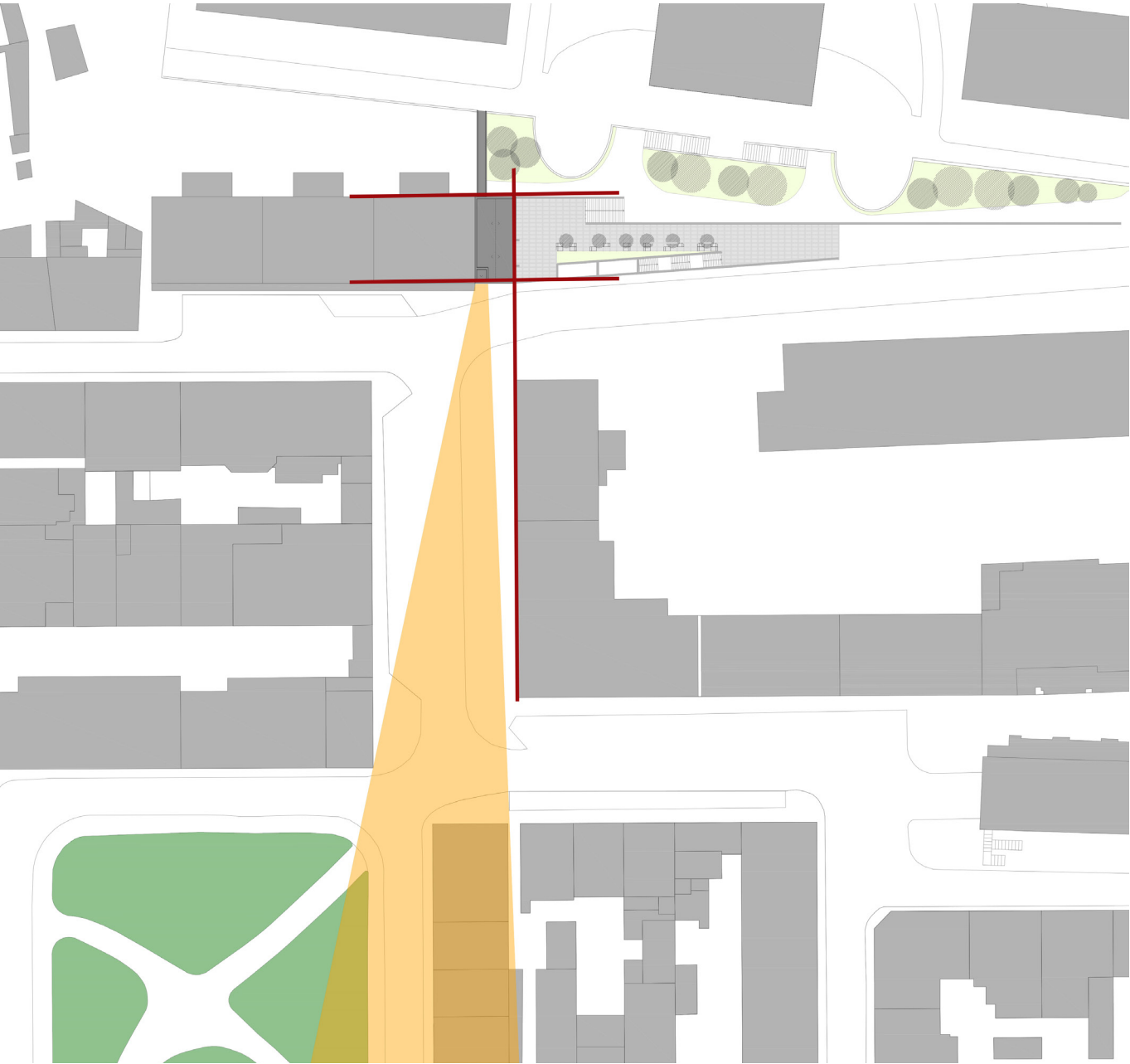
O programa proposto para o edifício de habitação são: as quatro habitações, o átrio de acesso ao edifício, uma lavandaria comum, uma cafetaria no piso de acesso principal ao edifício e um ginásio de apoio à unidade habitacional.

As habitações procuram responder às premissas gerais do perfil social, que refere a zona das Amoreiras como um novo centro de negócios, num mundo global. A maior procura imobiliária nesta zona é a habitação temporária e arrendada a curto prazo, pois muitos dos habitantes da zona das Amoreiras são como “nómadas globais”, como por exemplo: um trabalhador de uma grande multinacional que vem para a sua empresa localizada nas Amoreiras trabalhar apenas por alguns meses. Este é o público alvo que a proposta procura responder. Neste sentido, as habitações propostas pretendem responder às necessidades básicas que uma habitação precisa, e são definidas duas tipologias T0 e T1 que procuram responder ao público alvo.

Os apartamentos são pequenos e o espaço interior da habitação é maximizado e flexível. Neste contexto, os serviços da habitação pretendem-se escondidos, estando portanto atrás de uns painéis deslizantes que abrem as instalações sanitárias, e cozinhas. As tipologias T0 contêm o módulo de serviço e um móvel funcional no qual está inserida a cama o roupeiro, armários, estantes e secretária, a mesa de jantar é levantada a partir do painel de parede que fecha o módulo de serviço. Nas tipologias T1 Duplex, o conceito é o mesmo, mas a zona privada encontra-se sobre o piso da sala numa mezzanine, a esta acede-se a partir de uma escada em L em que o primeiro lance de escadas encontra-se à vista e é revestido em madeira e serve de armário na zona mais alta, o segundo lance de escadas é o negativo do primeiro, fazendo a transição entre o espaço comum e o espaço privado da habitação.

Os materiais adotados para o projeto foram: a pedra moleana na fachada e no pavimento exterior de acesso ao edifício, no sentido de se enquadrar com a envolvente; o ferro forjado que serve tanto na concepção dos caixilhos, como no mobiliário urbano, como na estrutura da ponte; a madeira que reveste o pavimento das habitações e das escadas e a parede rebocada utilizada nas paredes interiores e fachadas laterais.

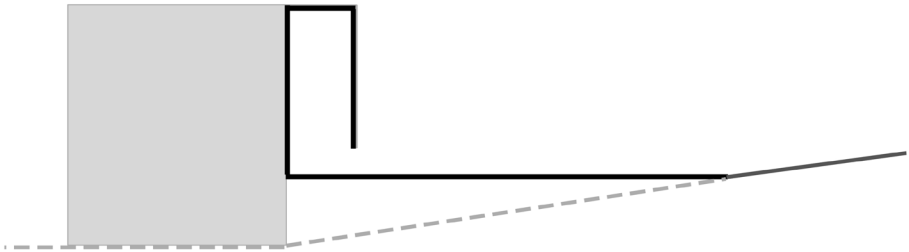
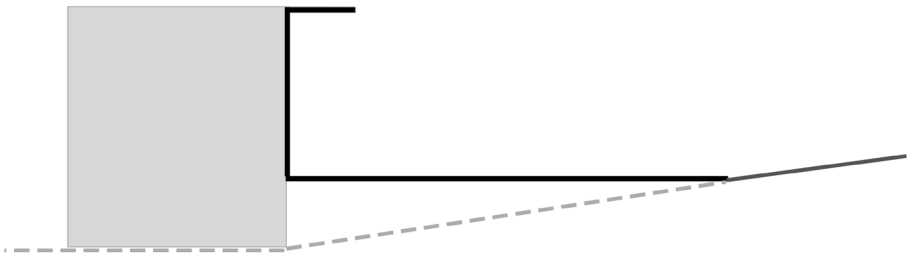
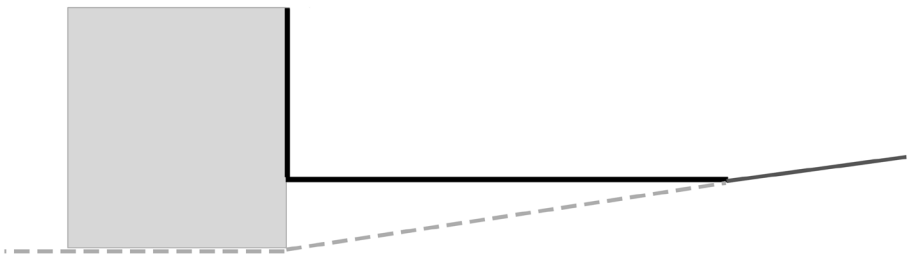
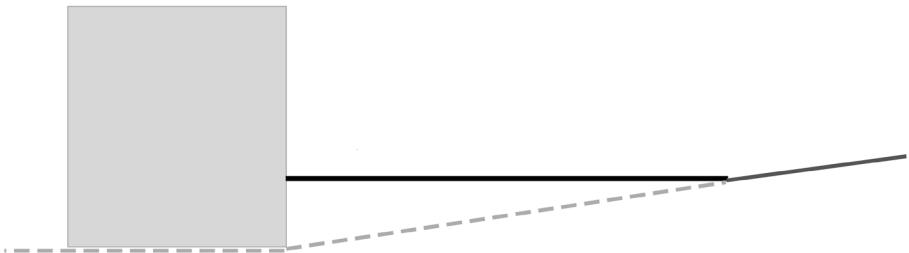
Pretende-se com a intervenção: resolver as diferenças de nível existentes; rematar do quarteirão intervindo numa empena cega virada para o palacete, estando o projeto condicionado aos alinhamentos do edifício existente; e fazer o remate do eixo existente proveniente da Travessa das Águas-Livres e do Jardim das Amoreiras. Um aspeto importante de salientar é o facto de ser fundamental a relação visual entre o edifício e o jardim das Amoreiras, sendo este conseguido a partir do elevador panorâmico existente no edifício. O edifício não necessita de escadas de emergência pois todos os pisos têm ligação direta com o exterior



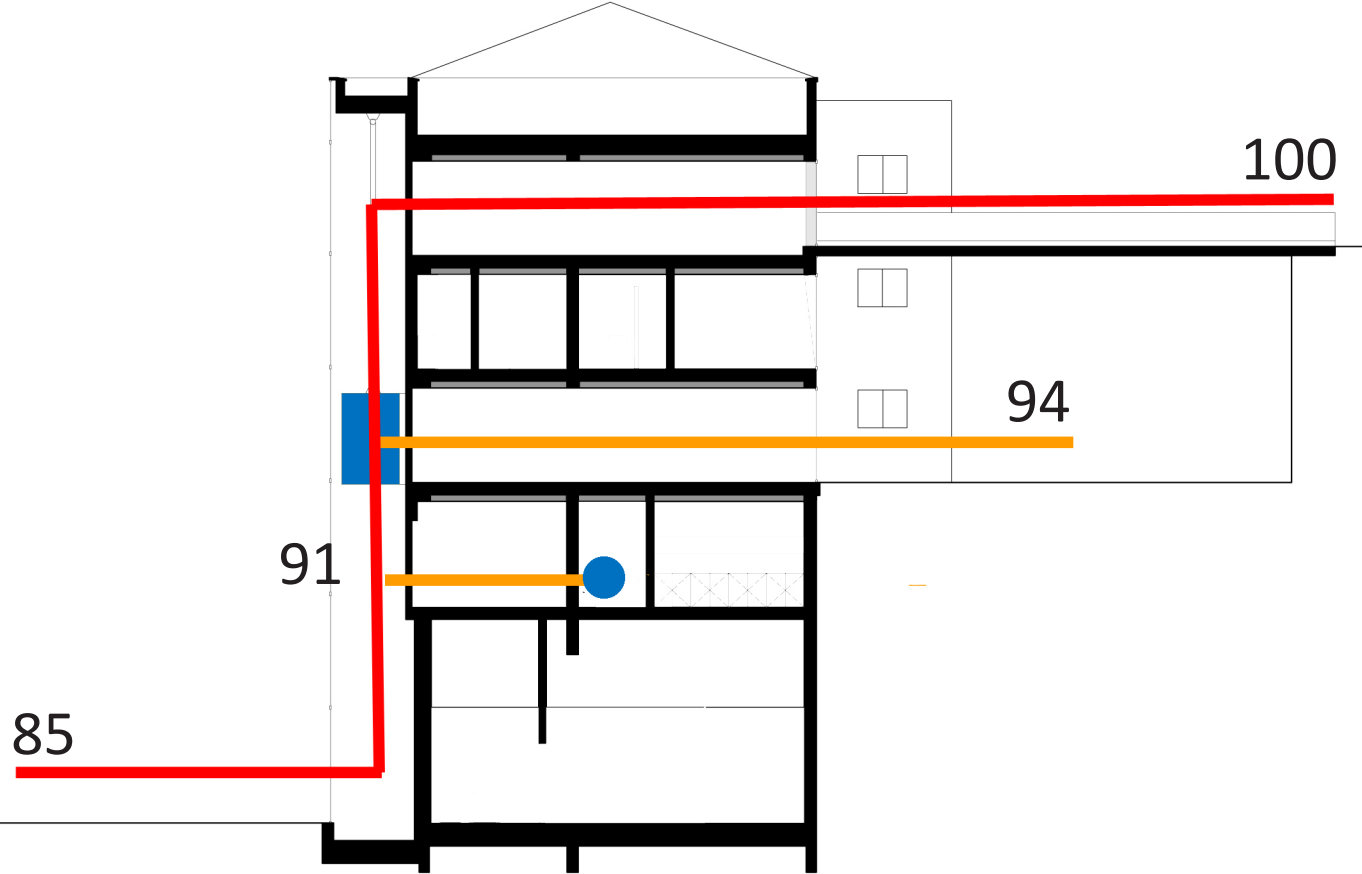


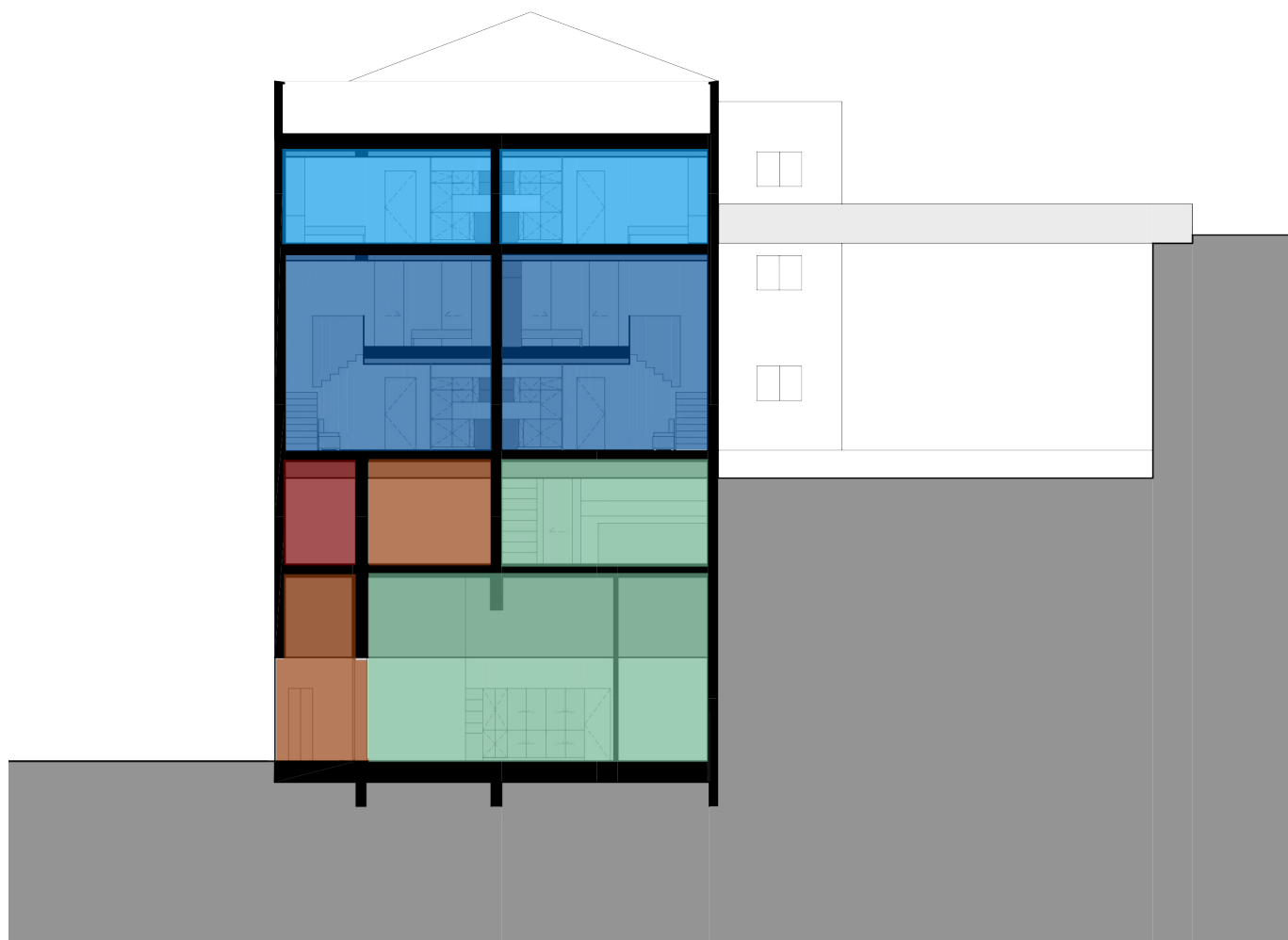


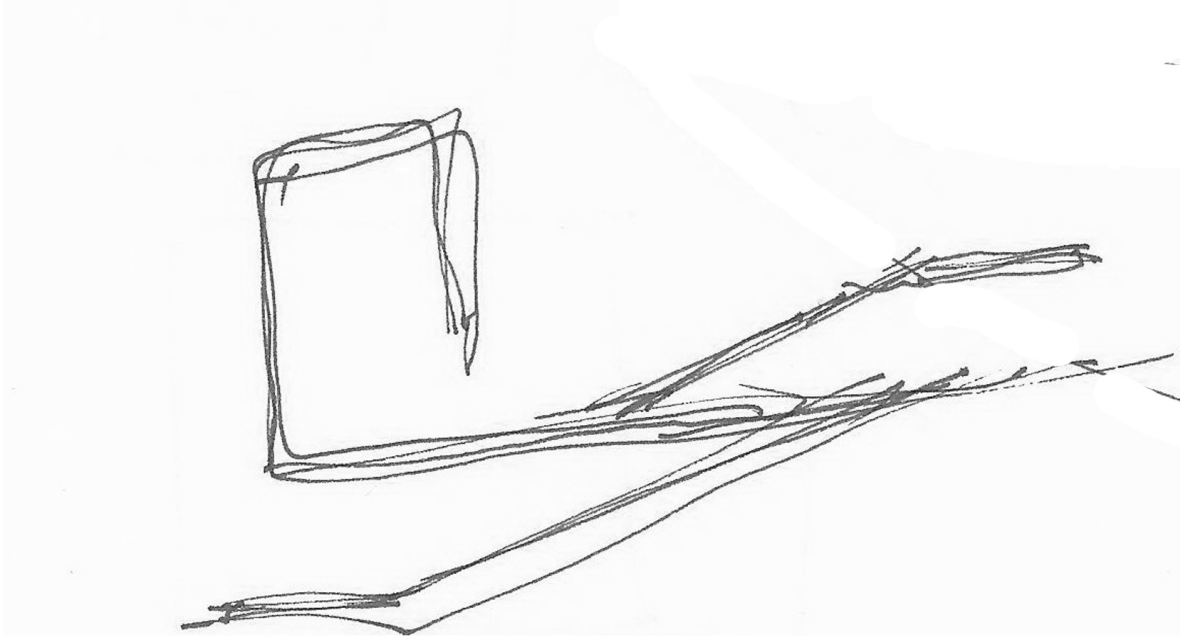


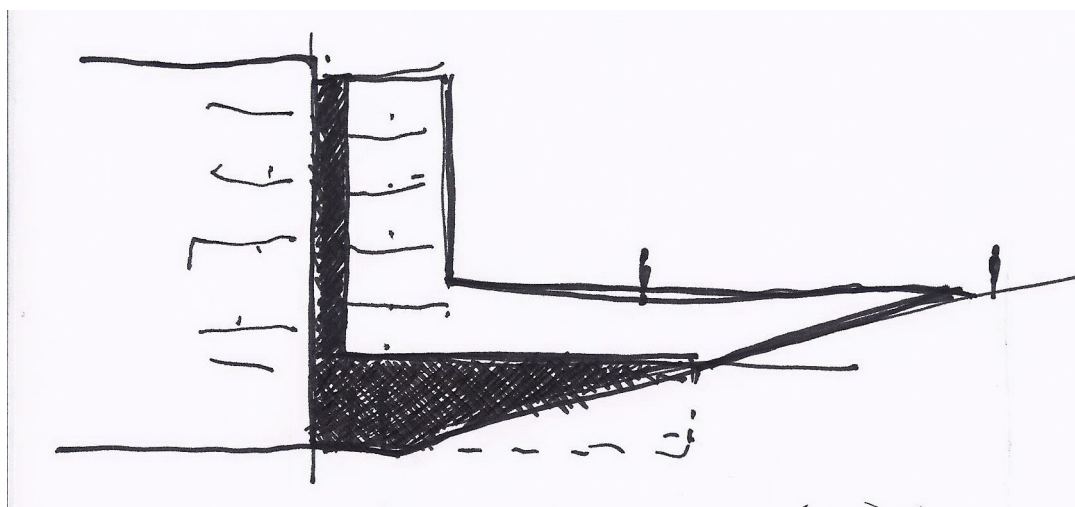
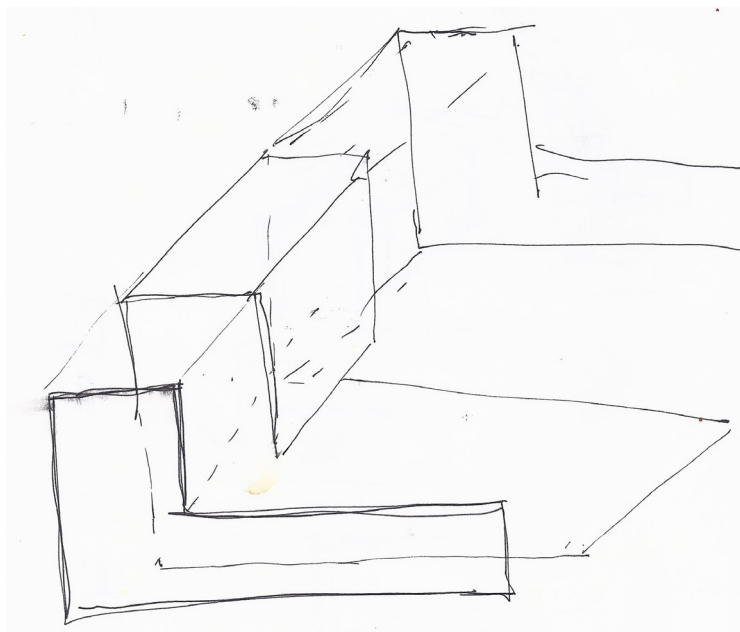


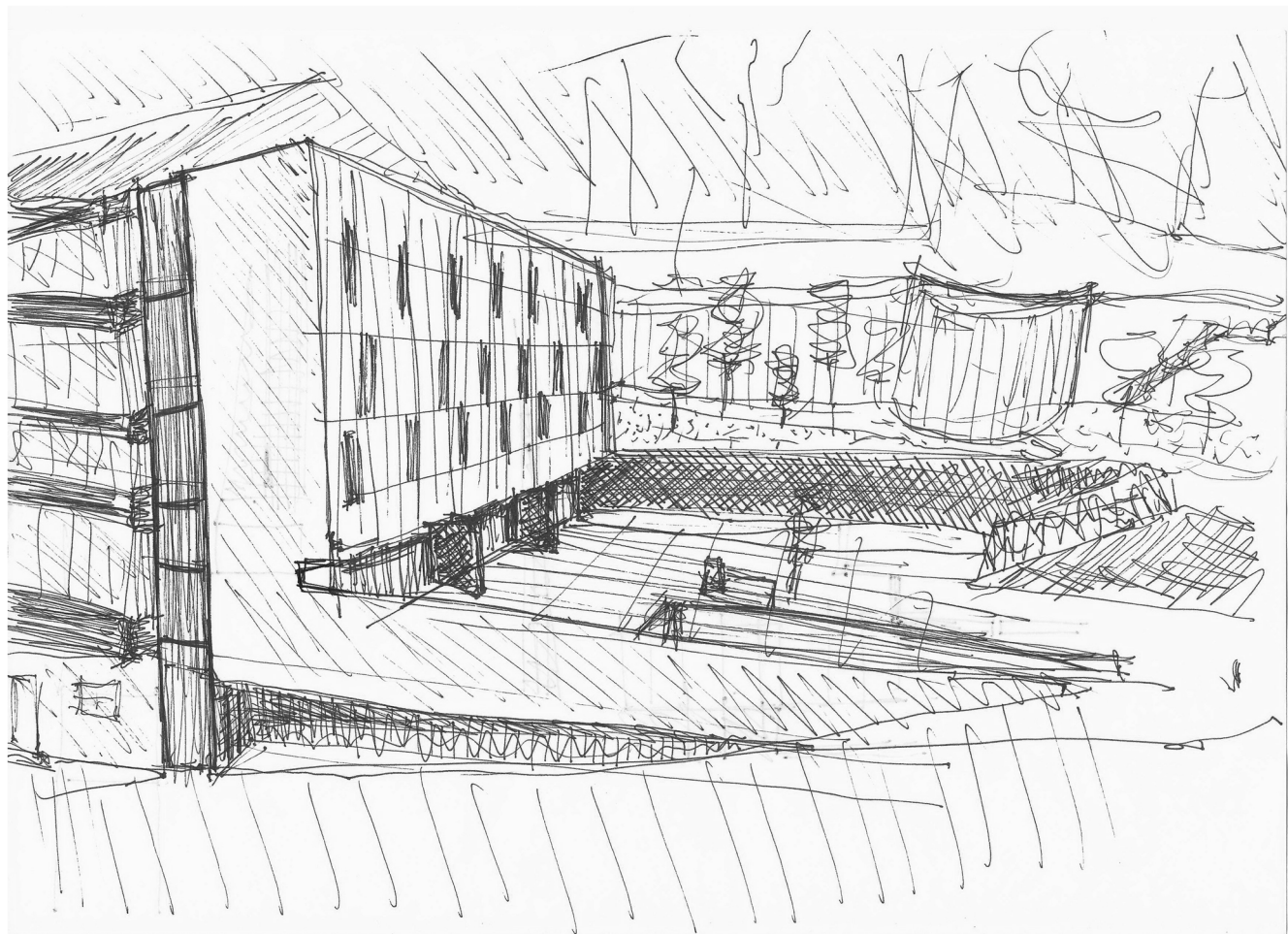


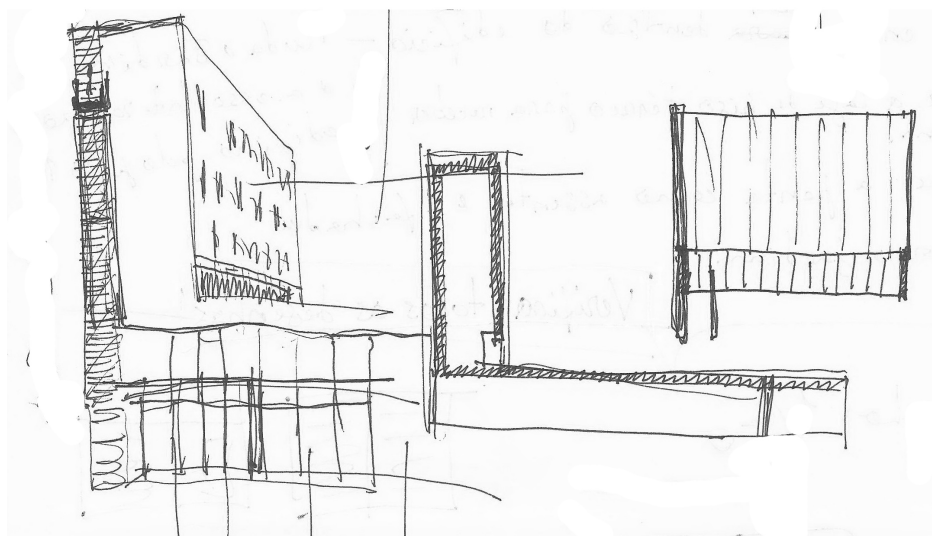
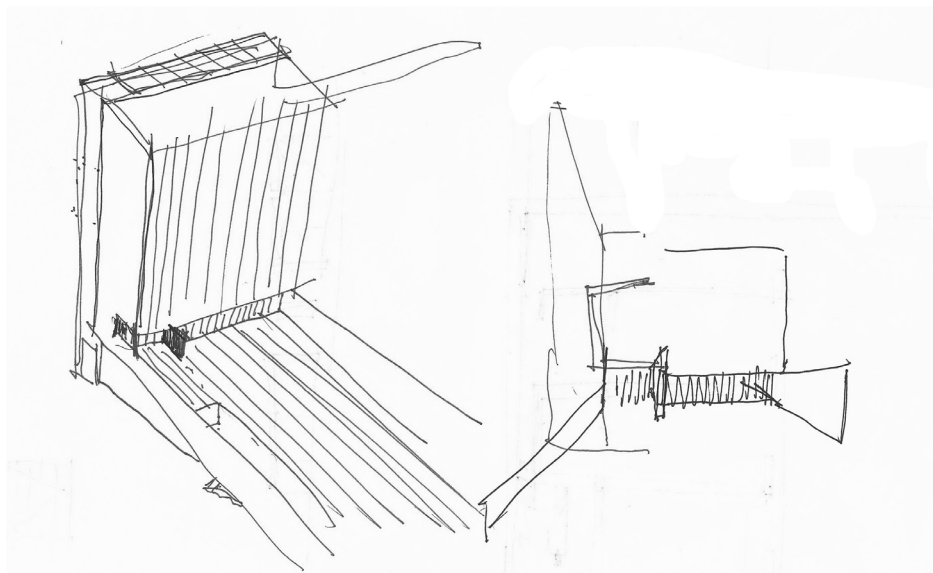


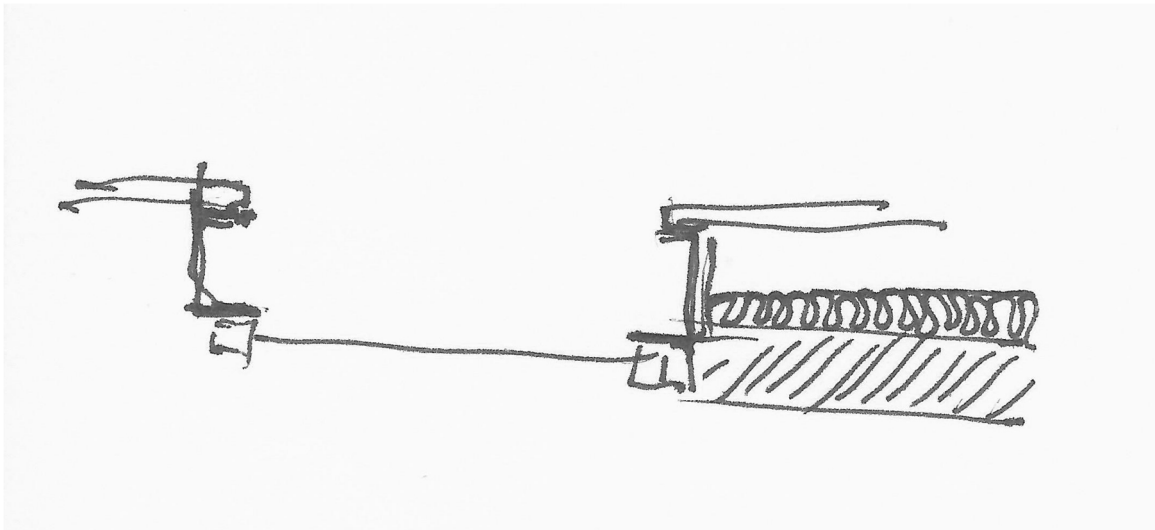
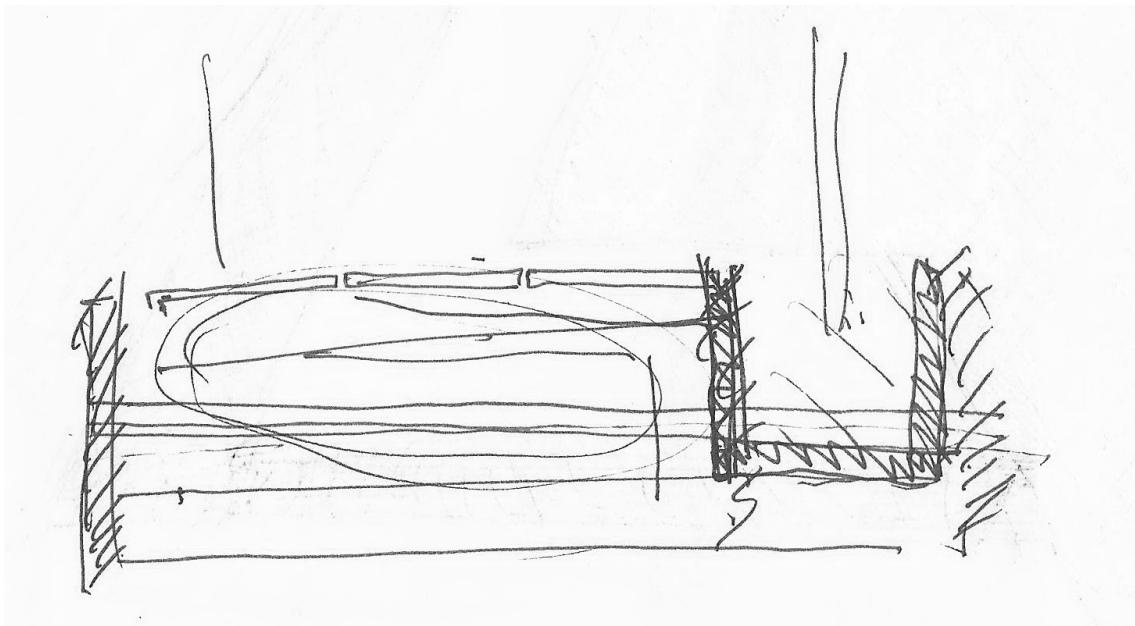


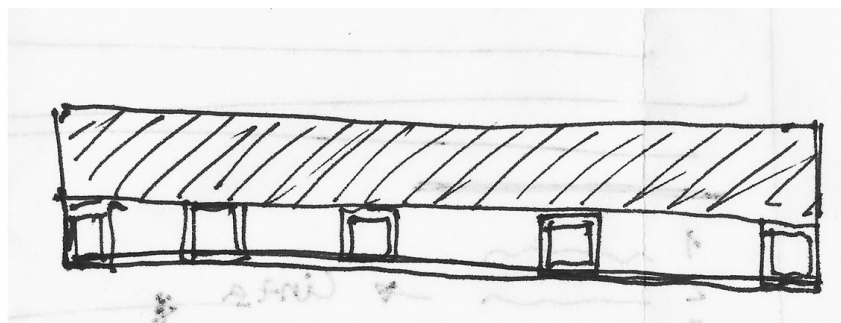
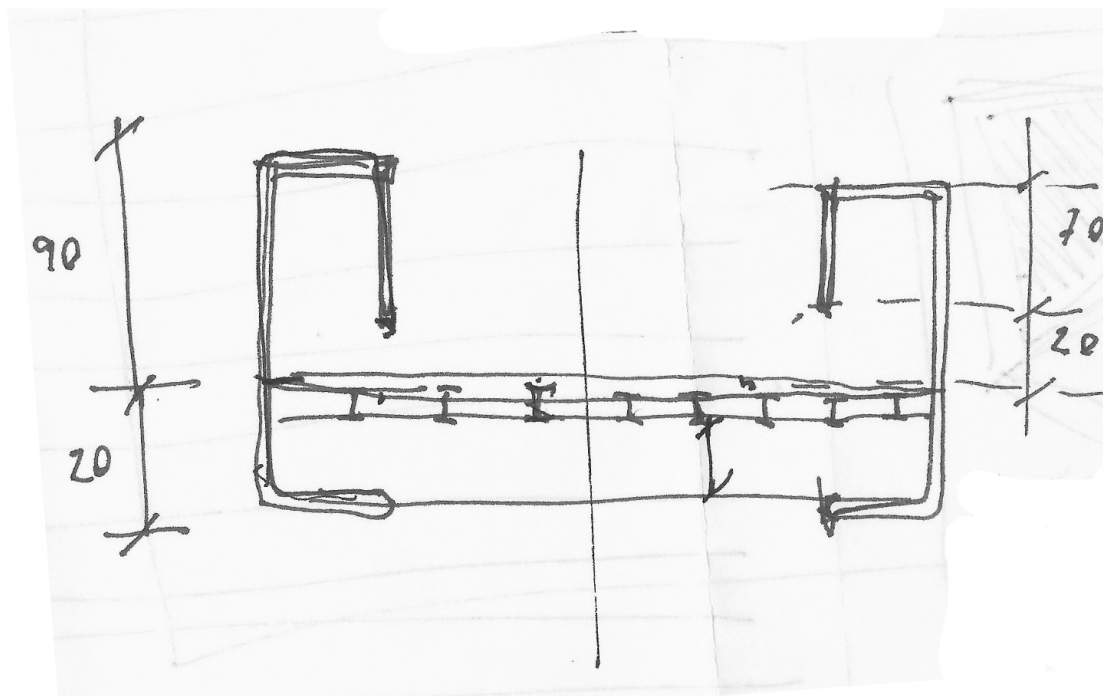












Desenhos Técnicos

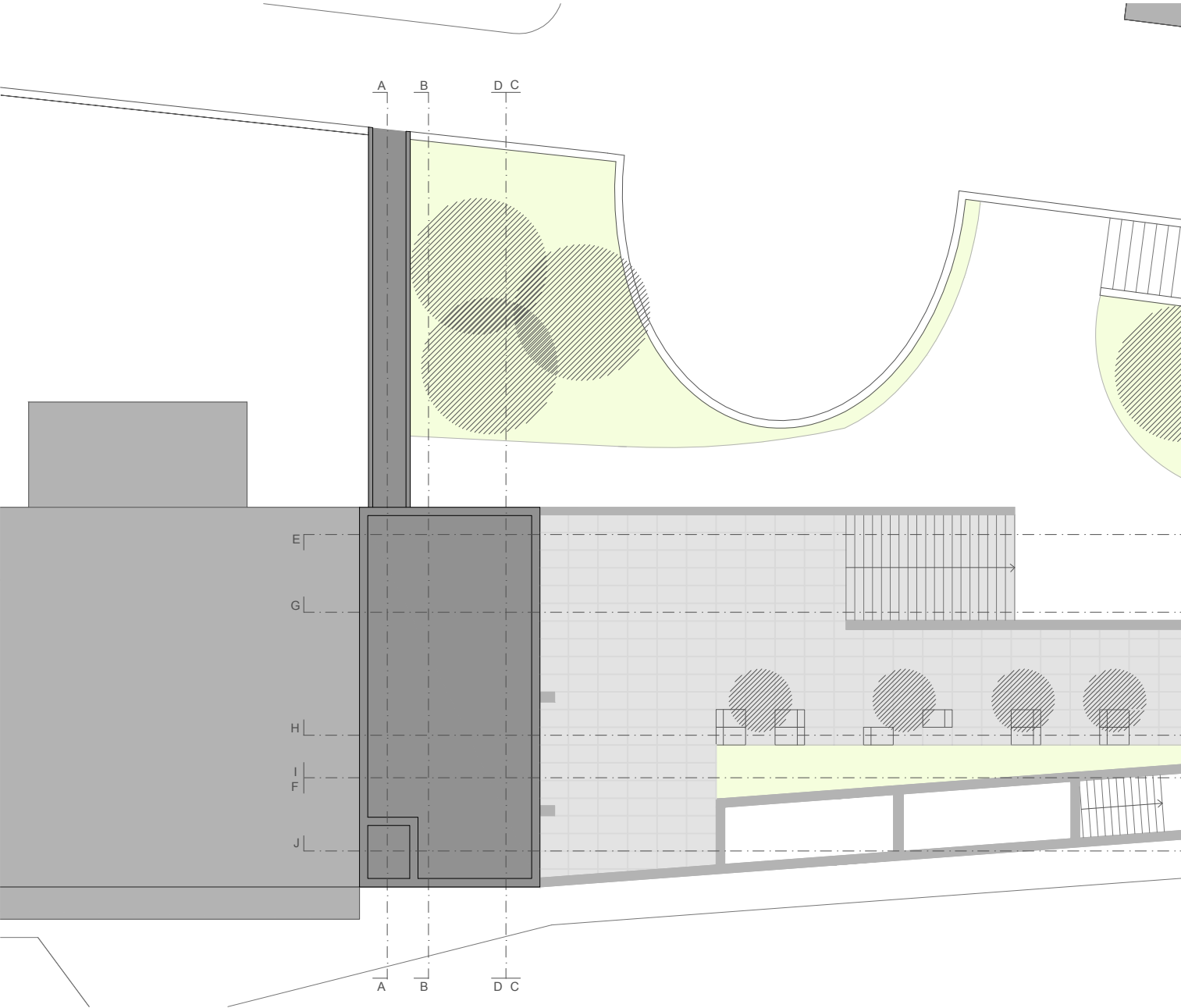
1. 1000 | 1.500 | 1.200

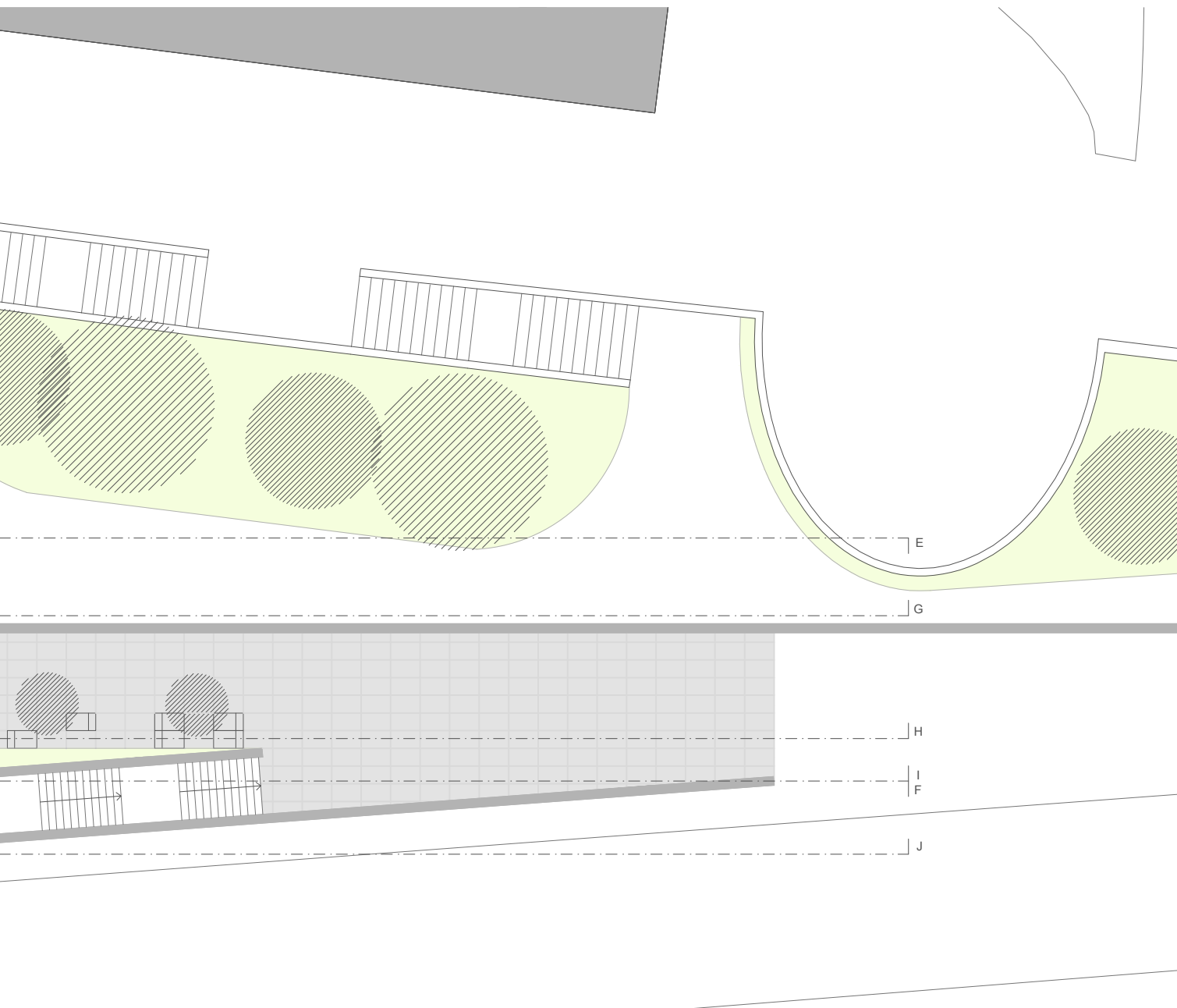


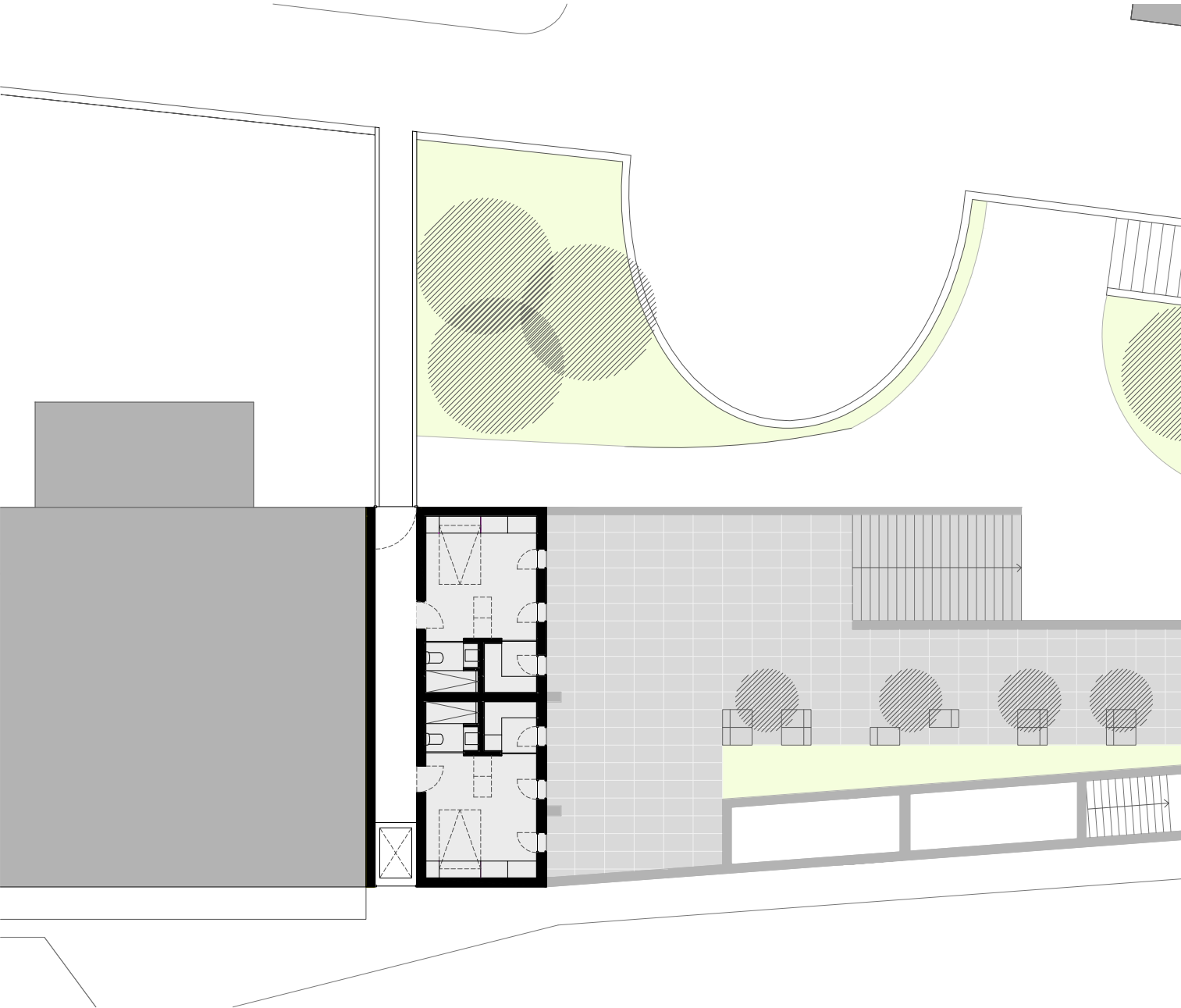
Planta de localização



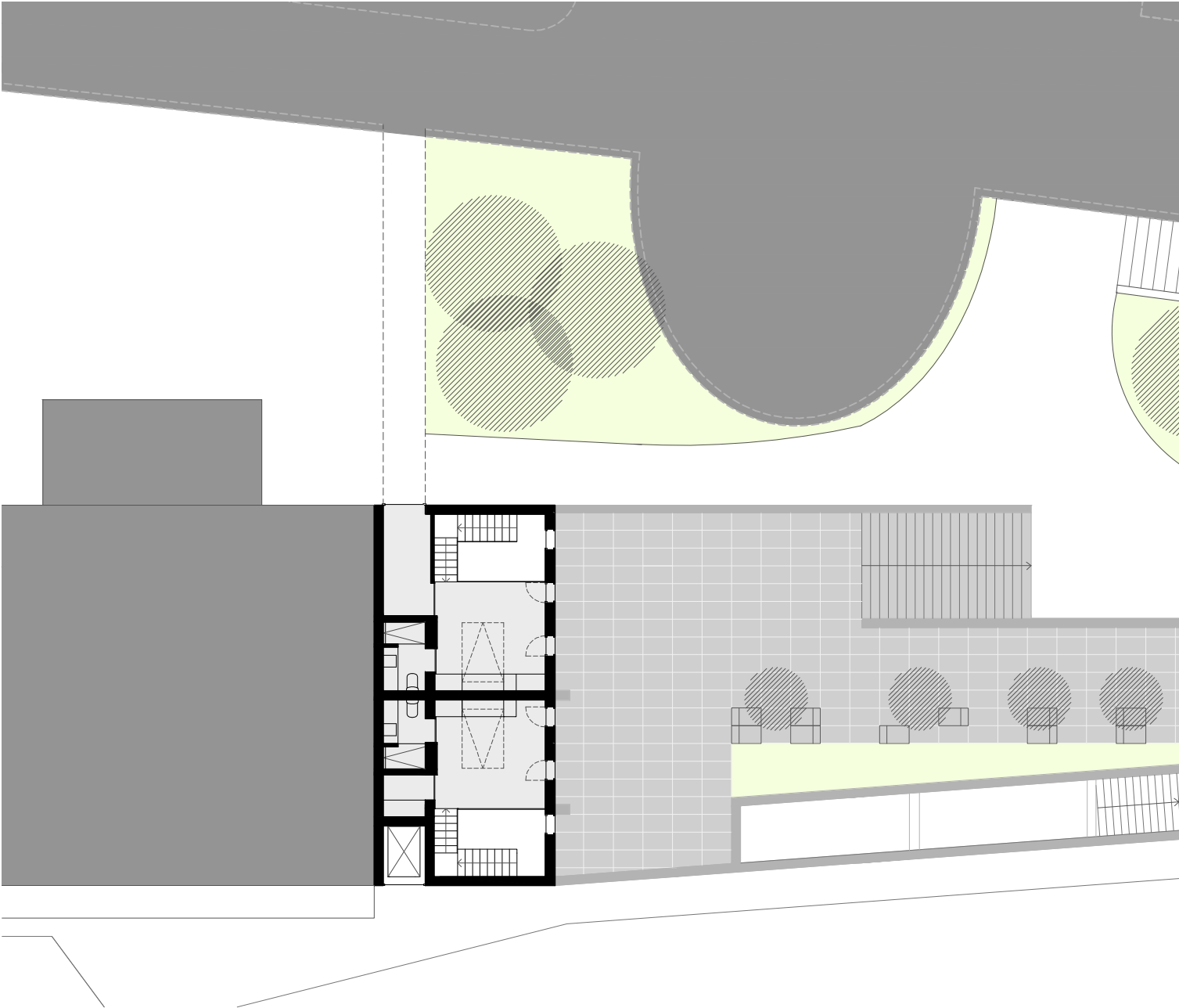
Planta de implantação

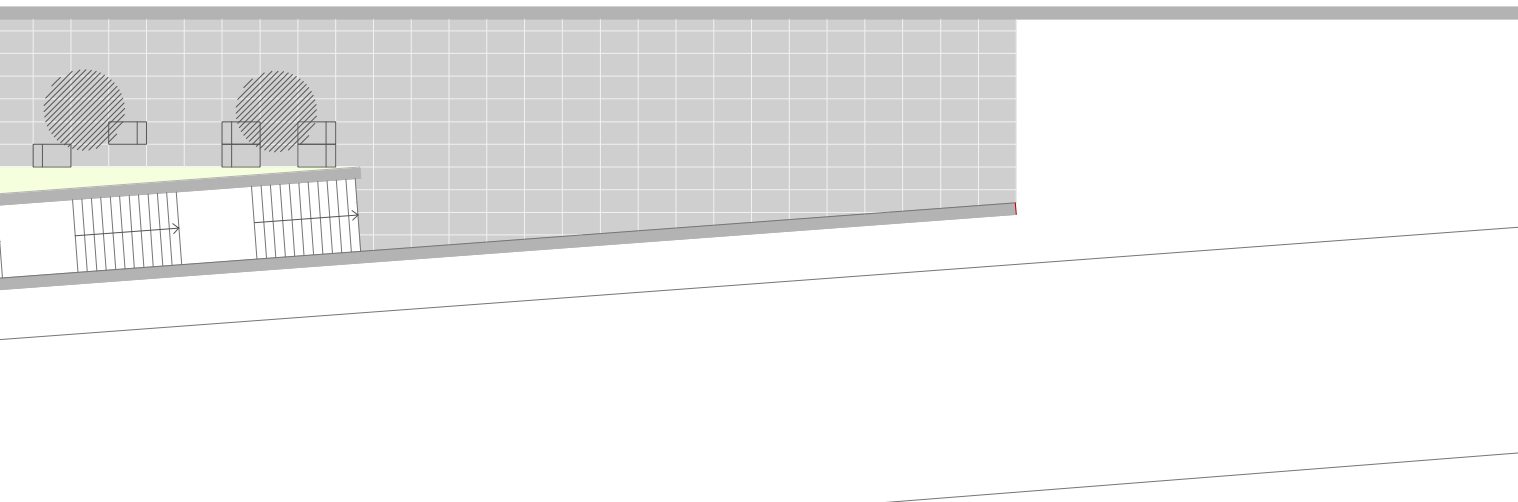
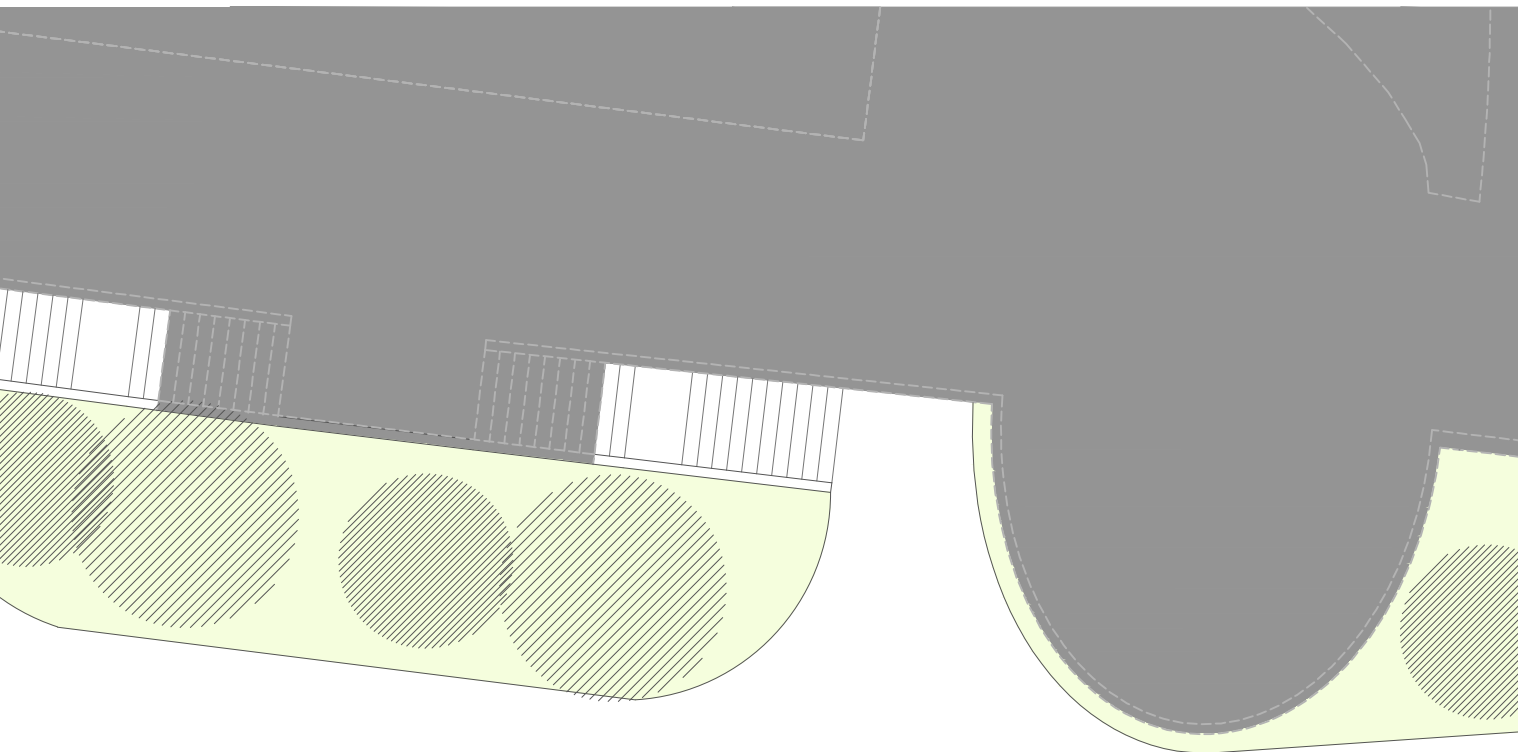


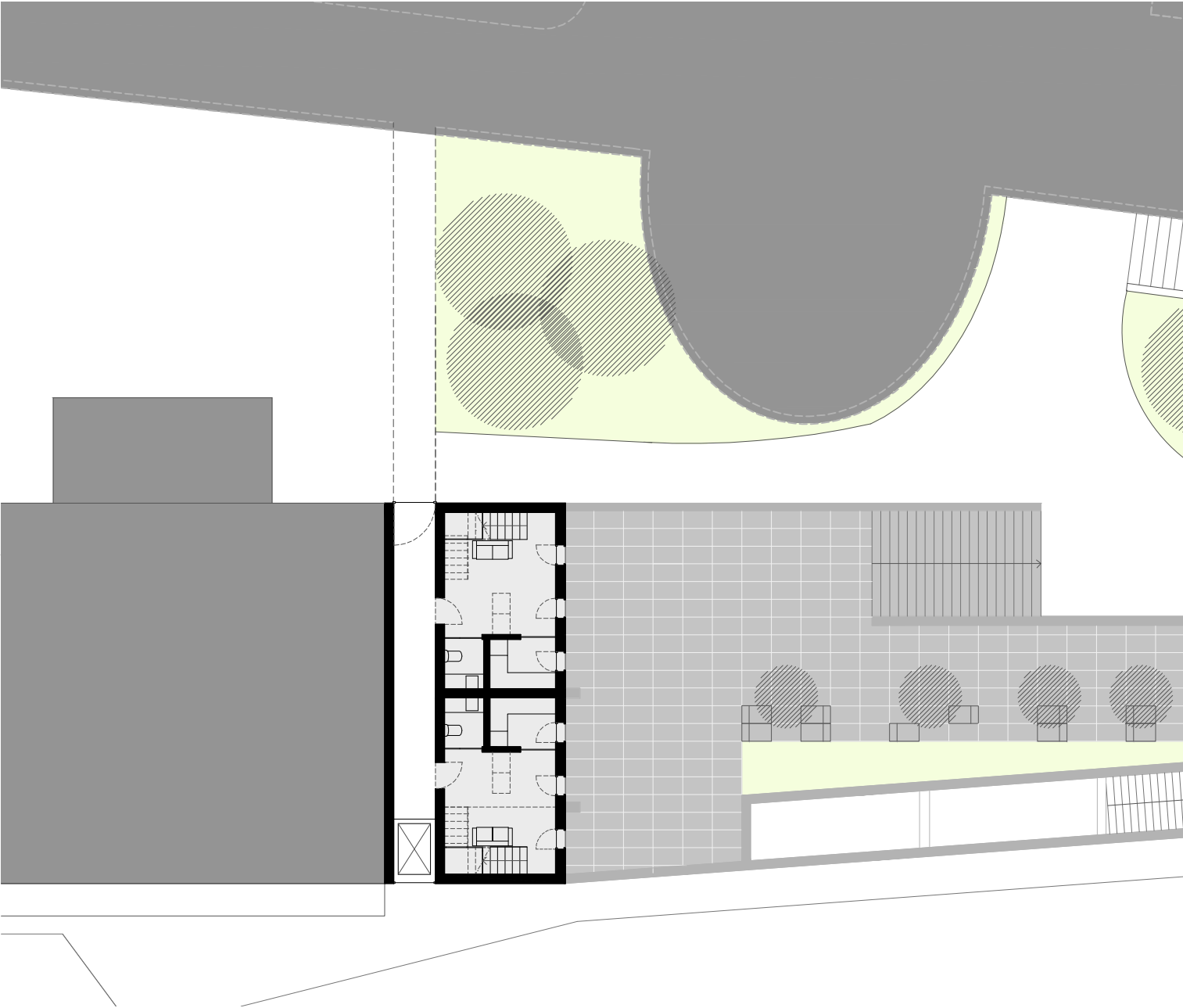


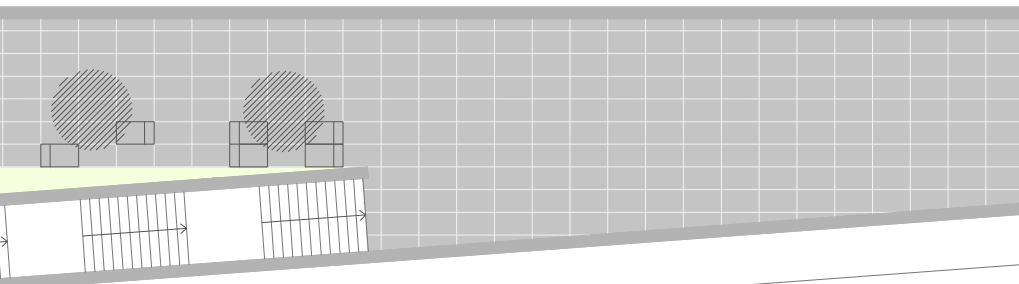
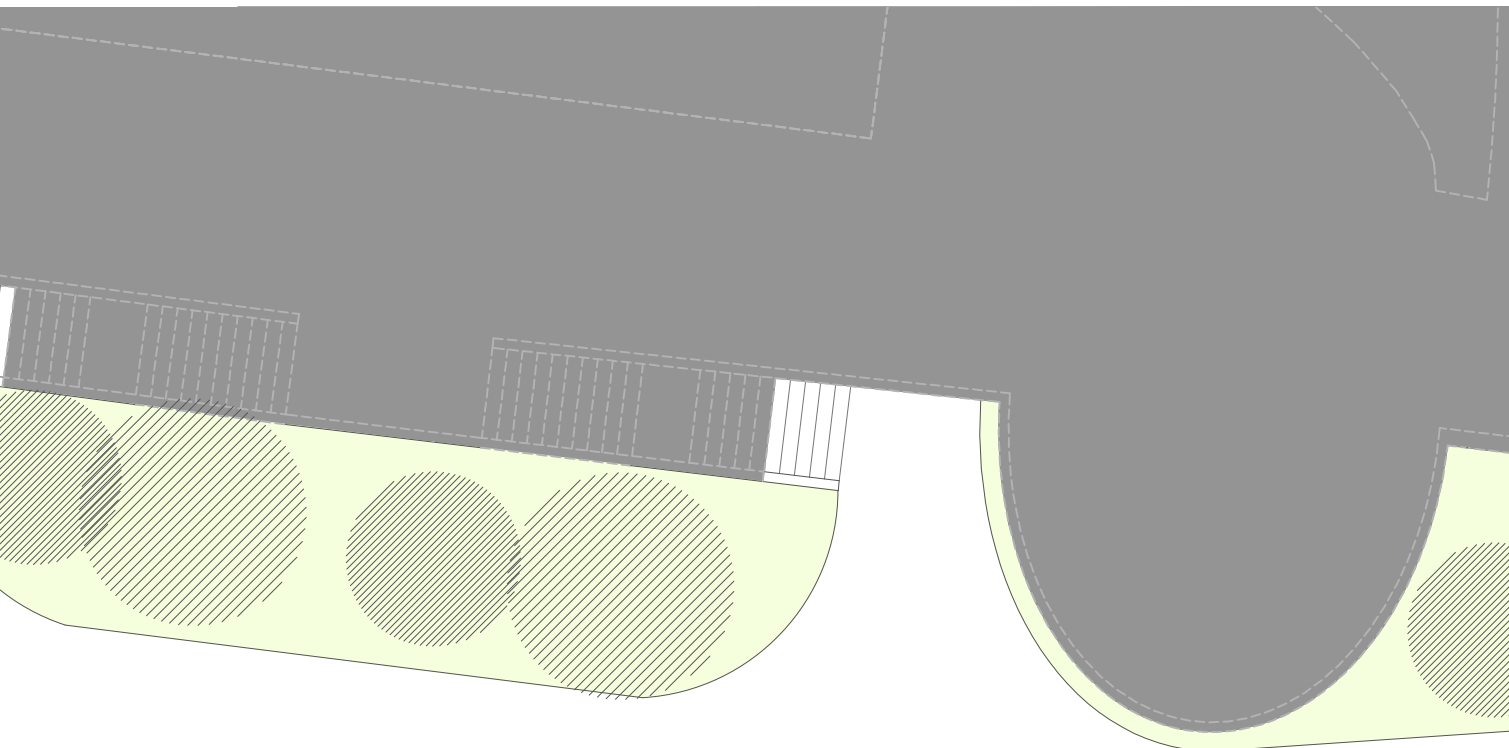


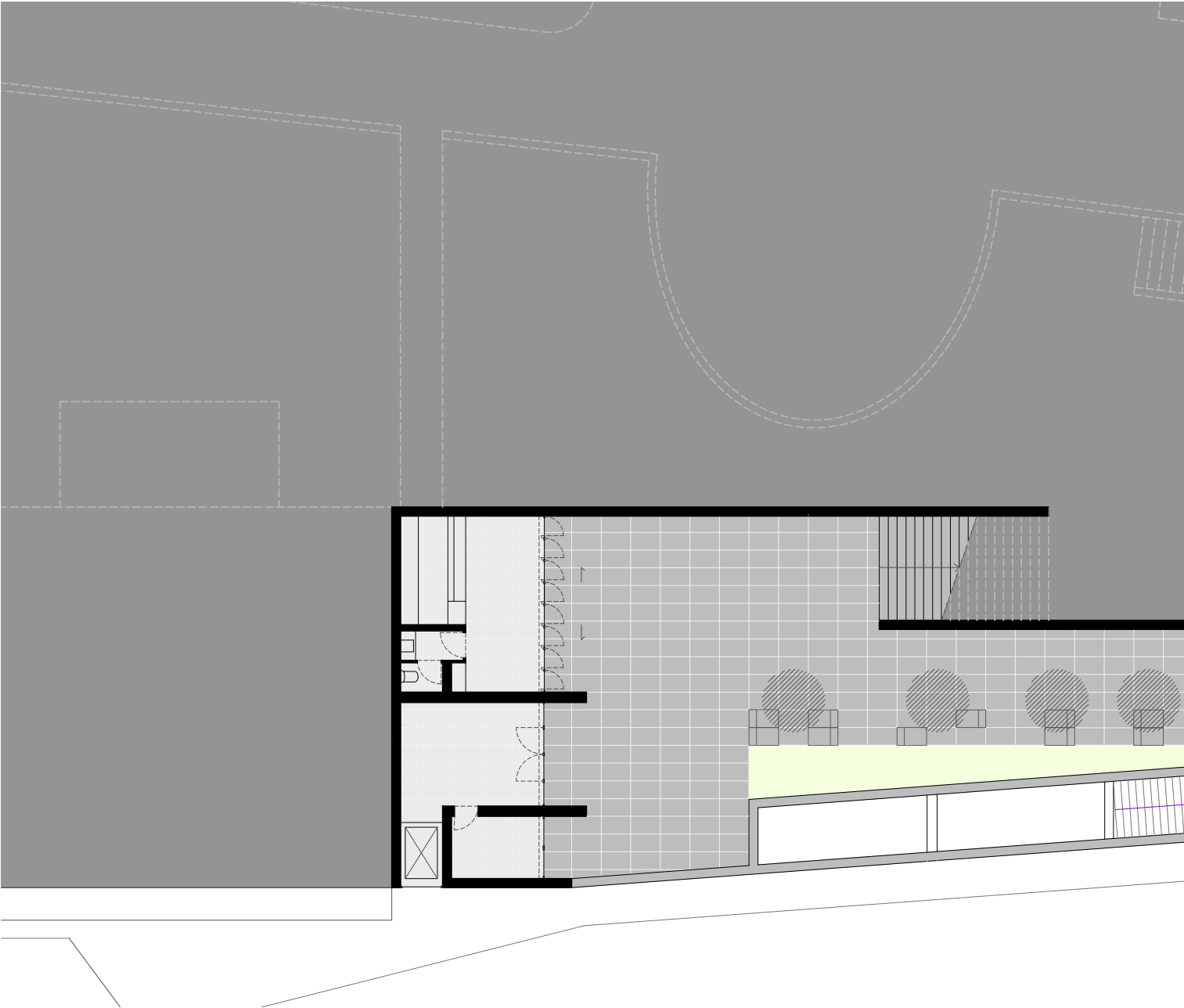


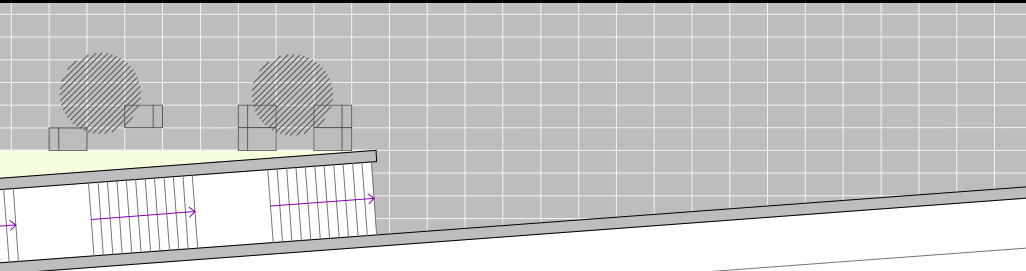
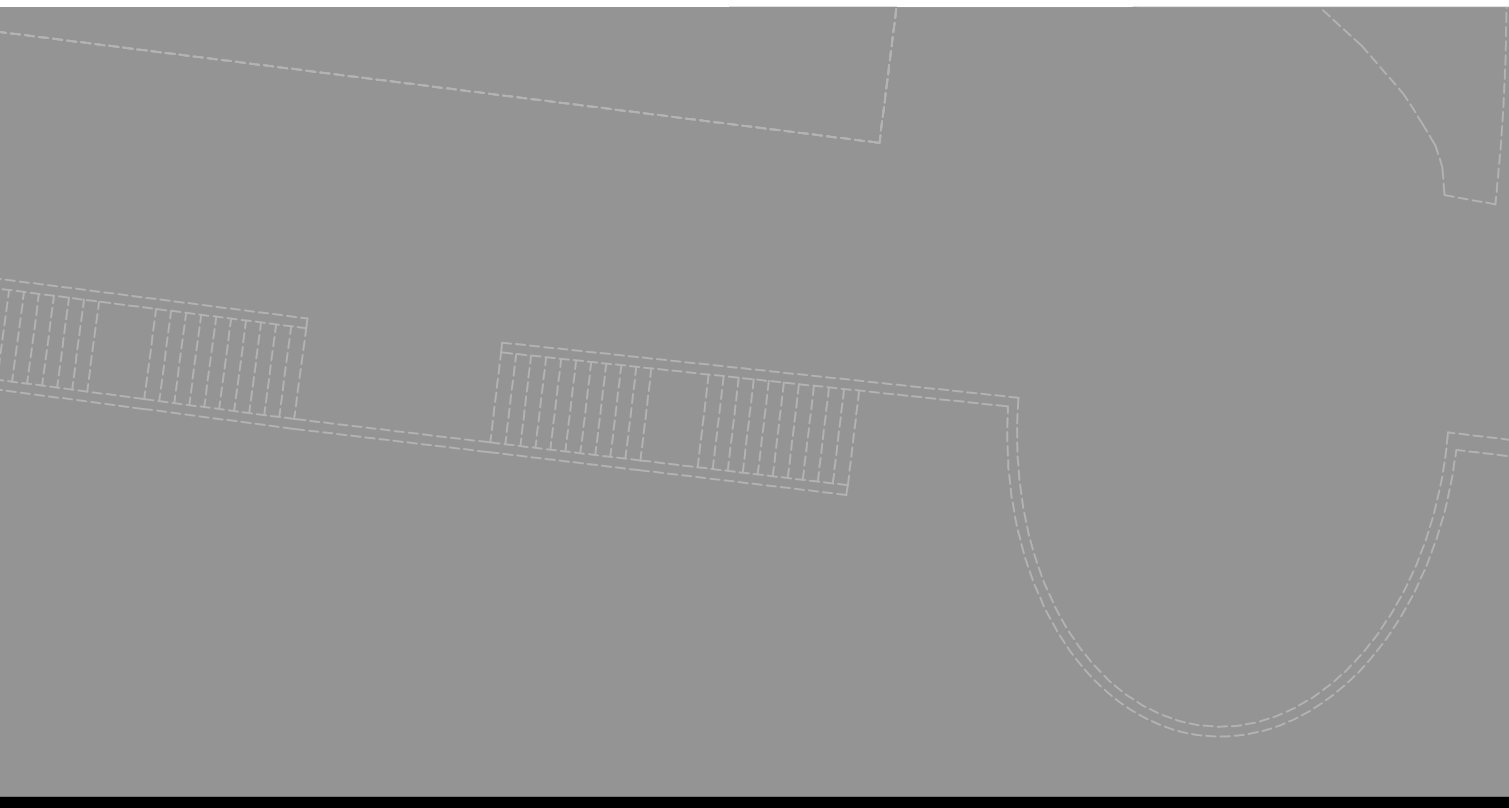


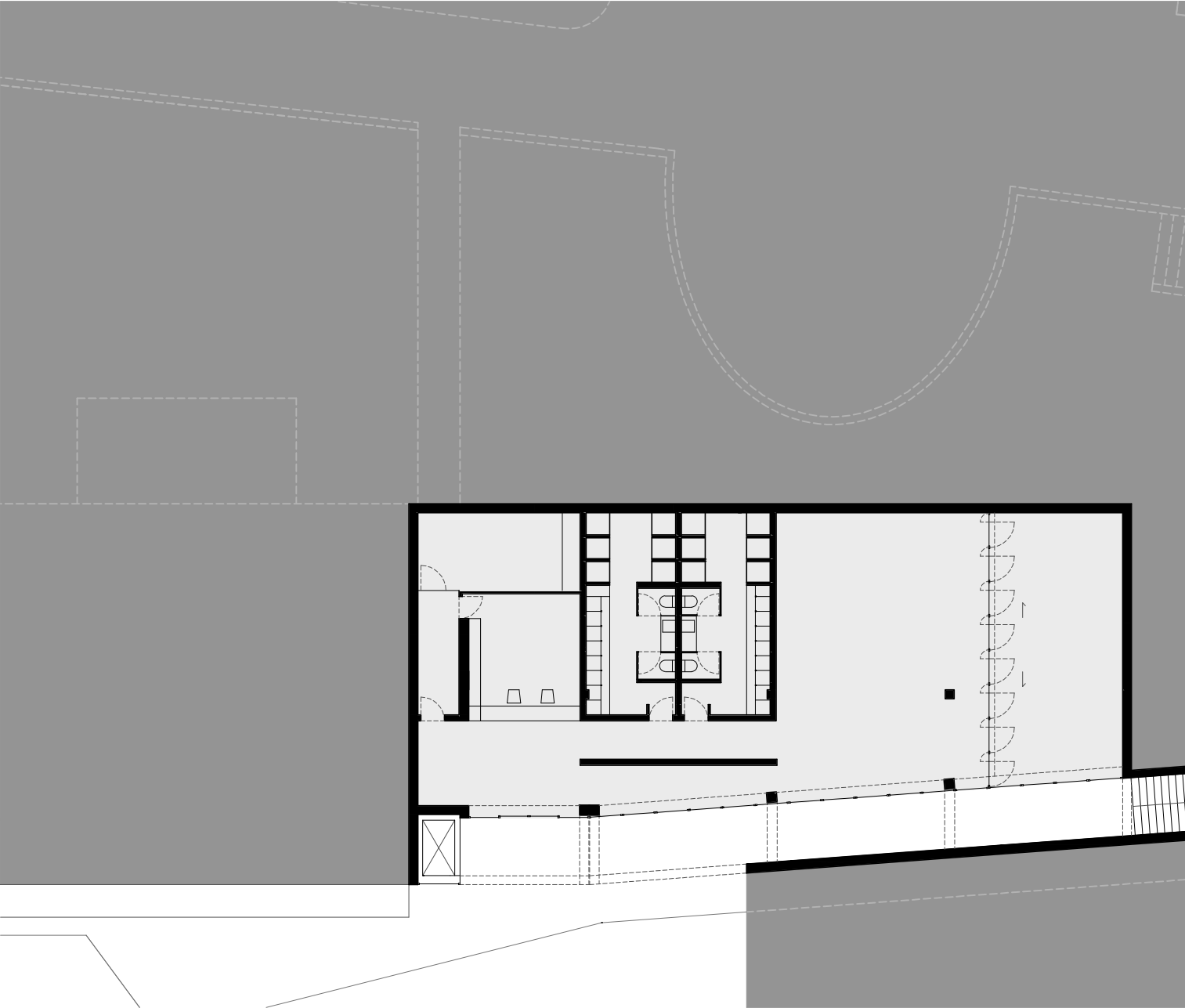


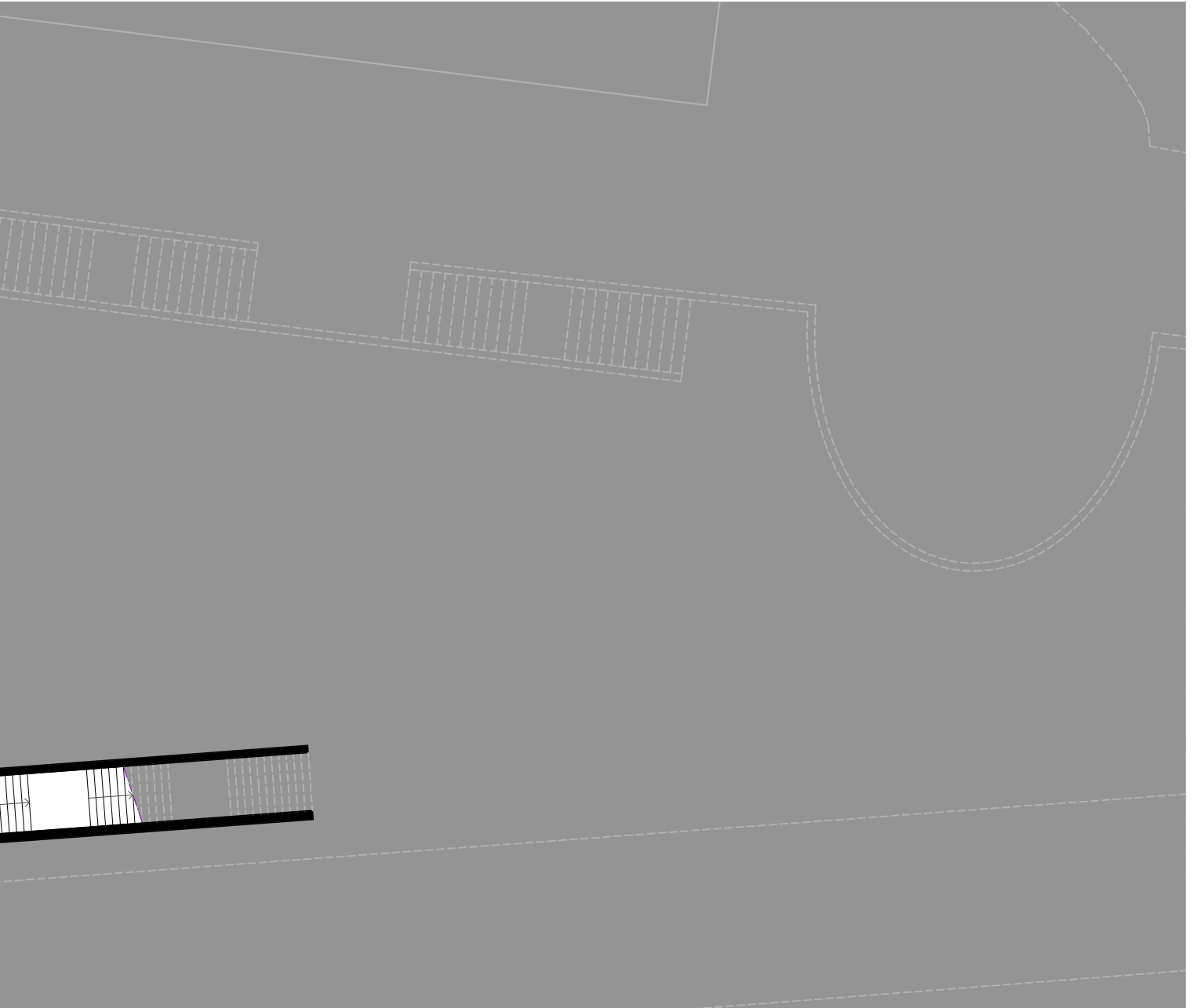




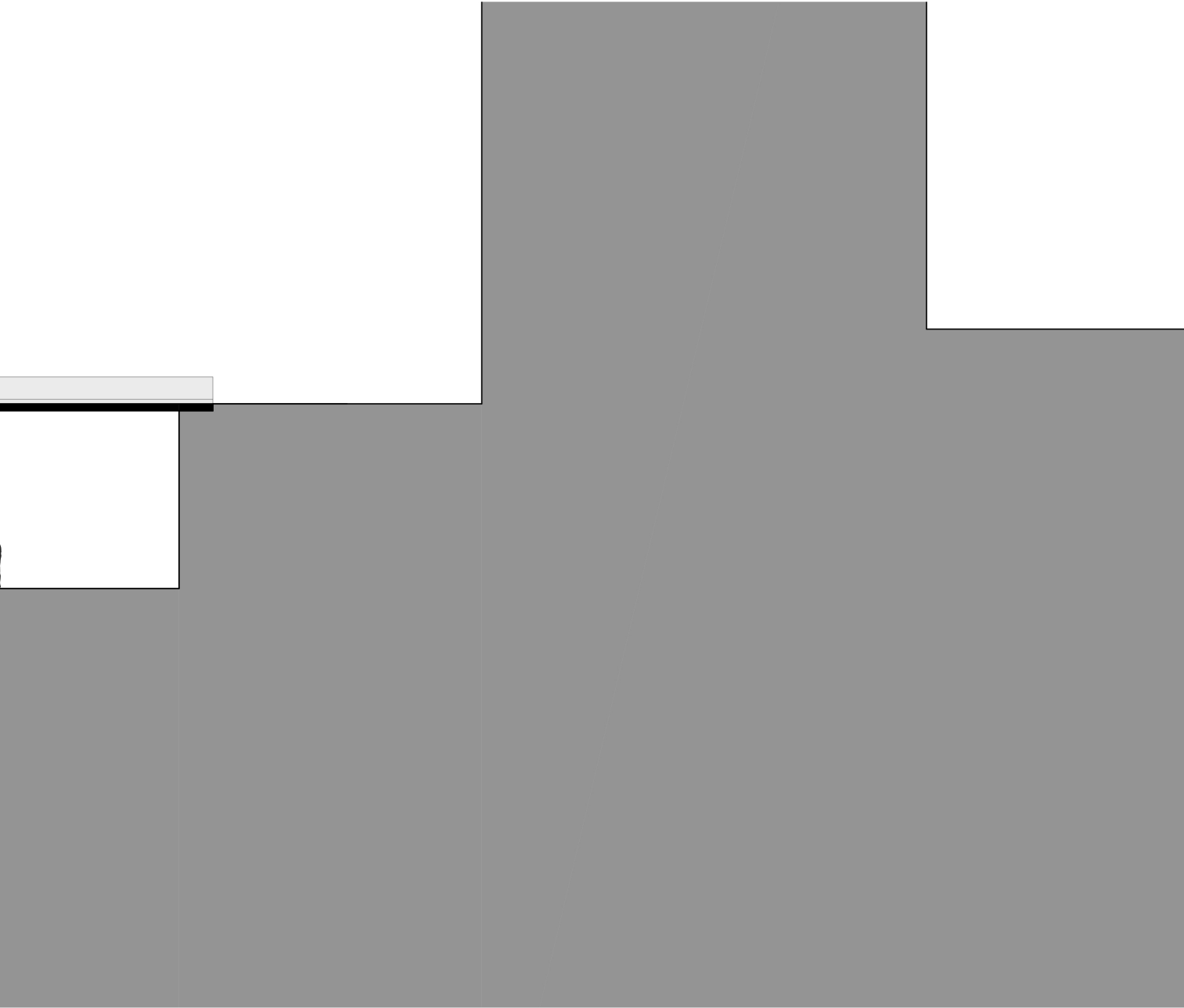


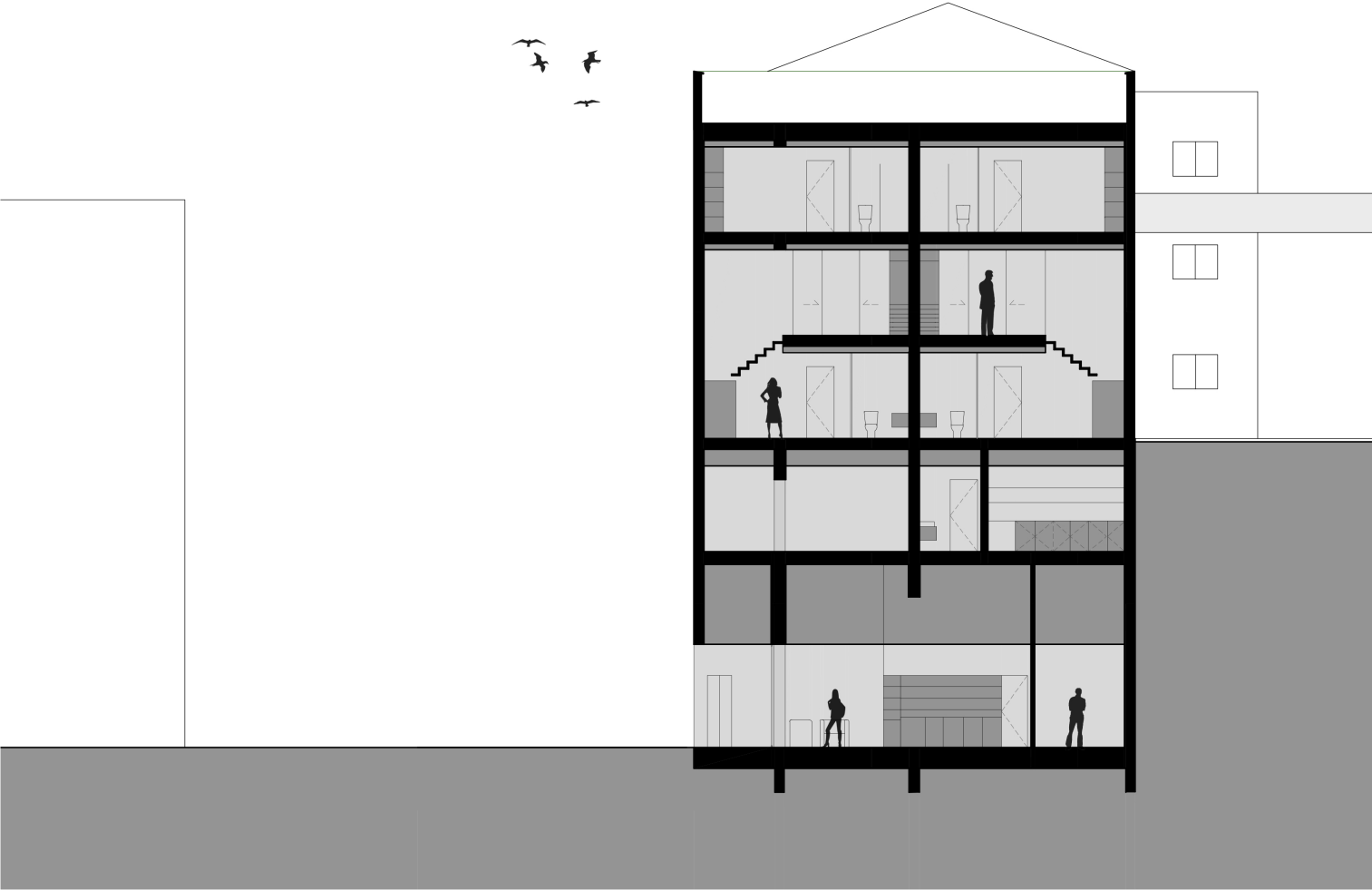


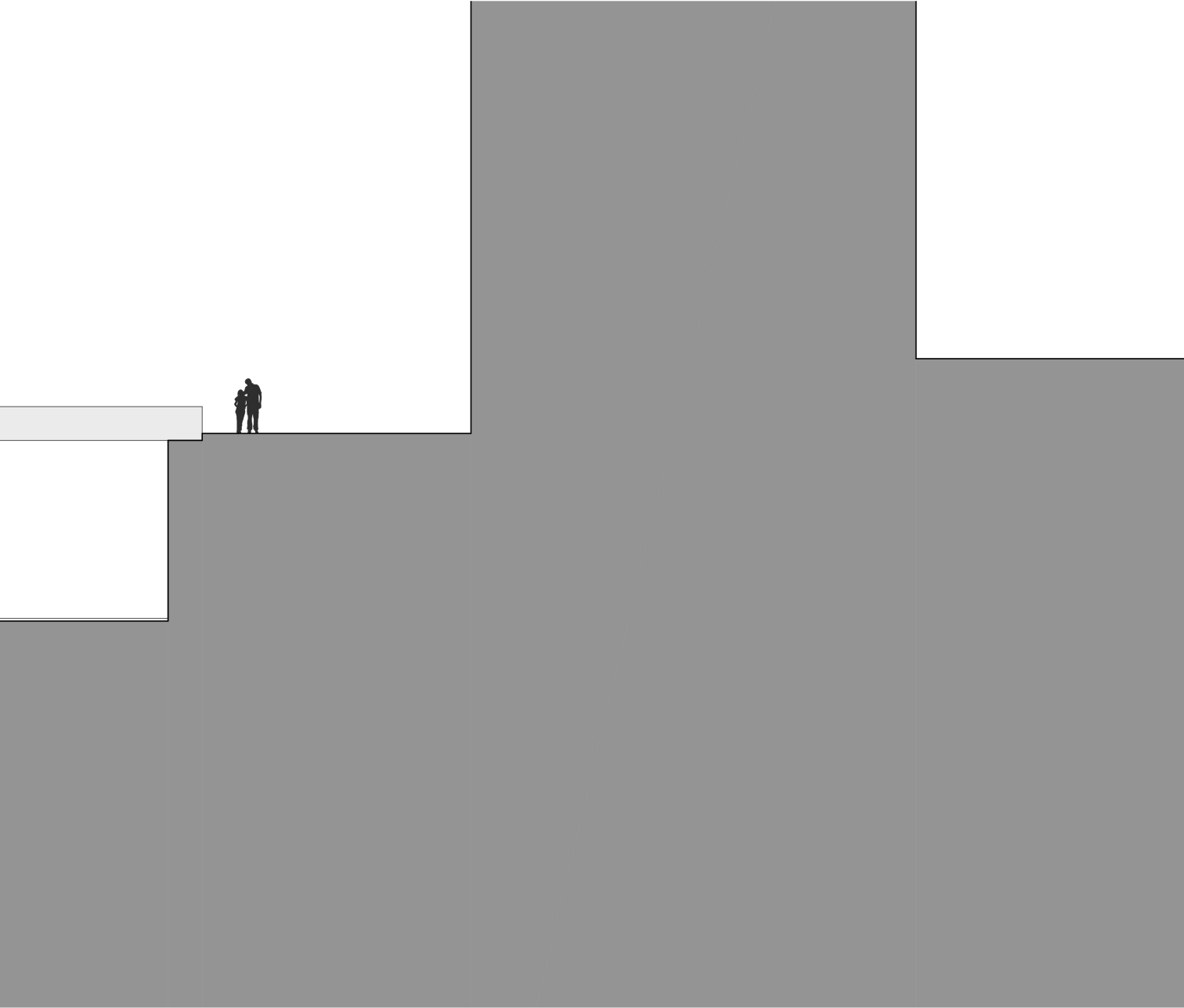


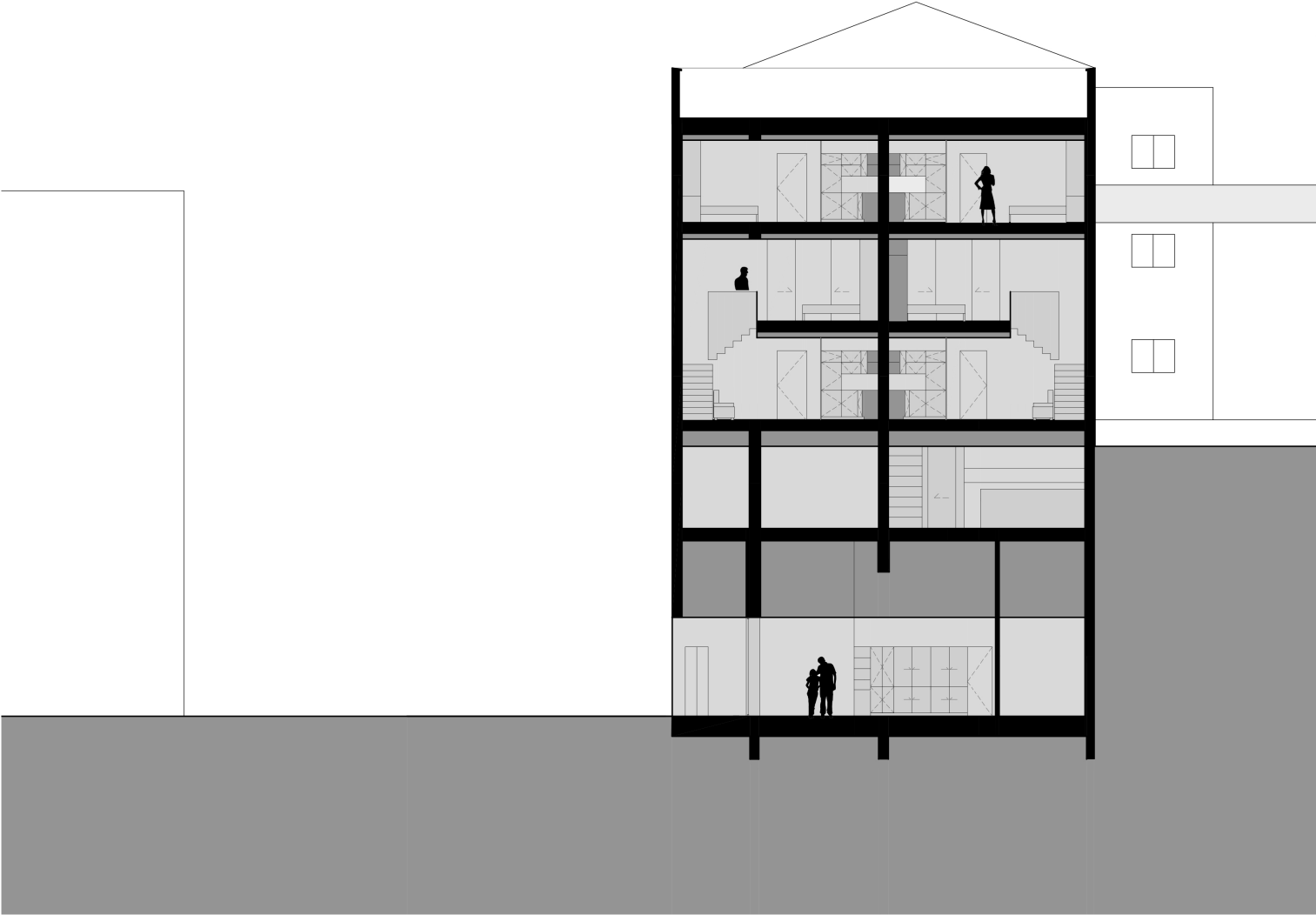




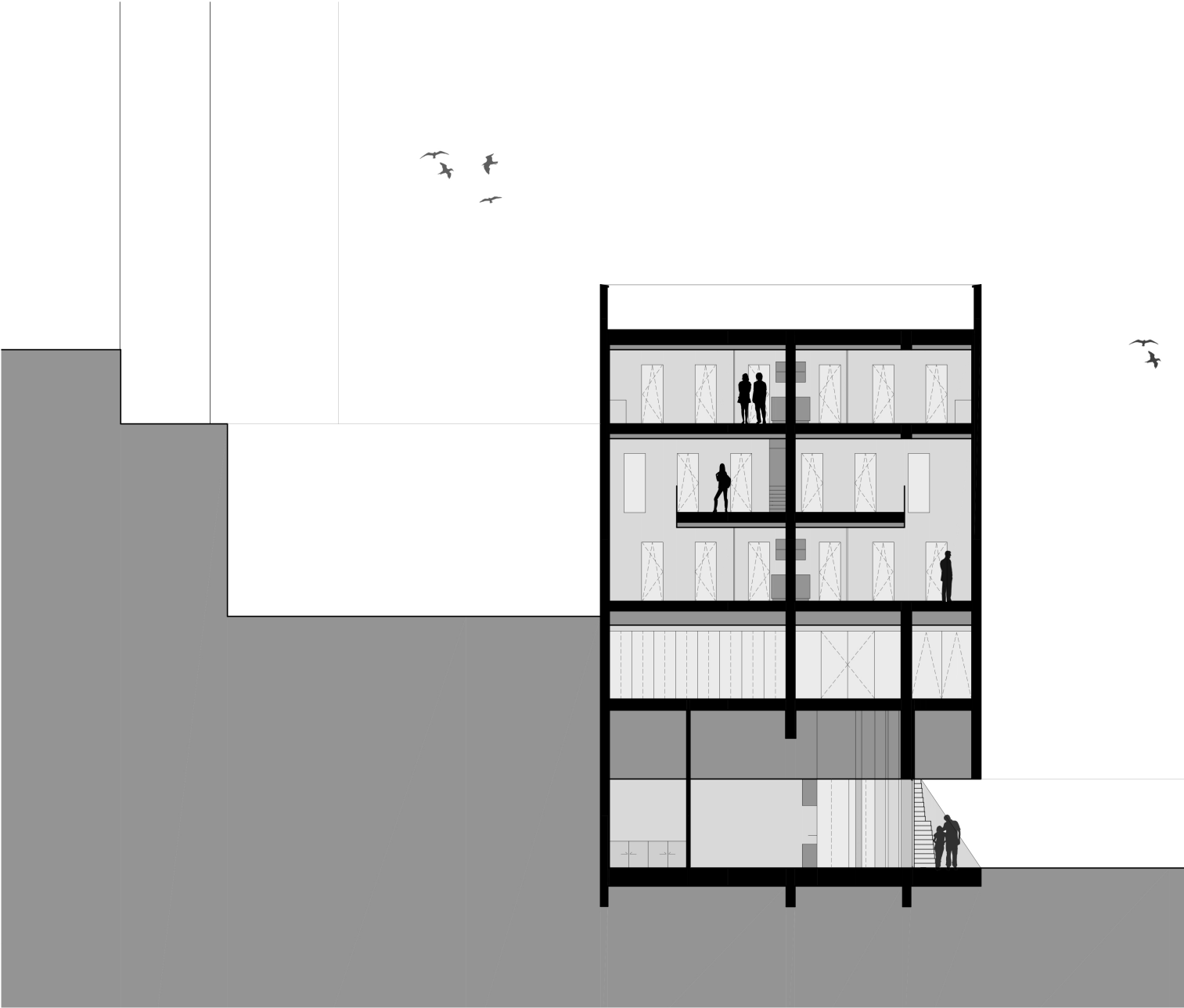


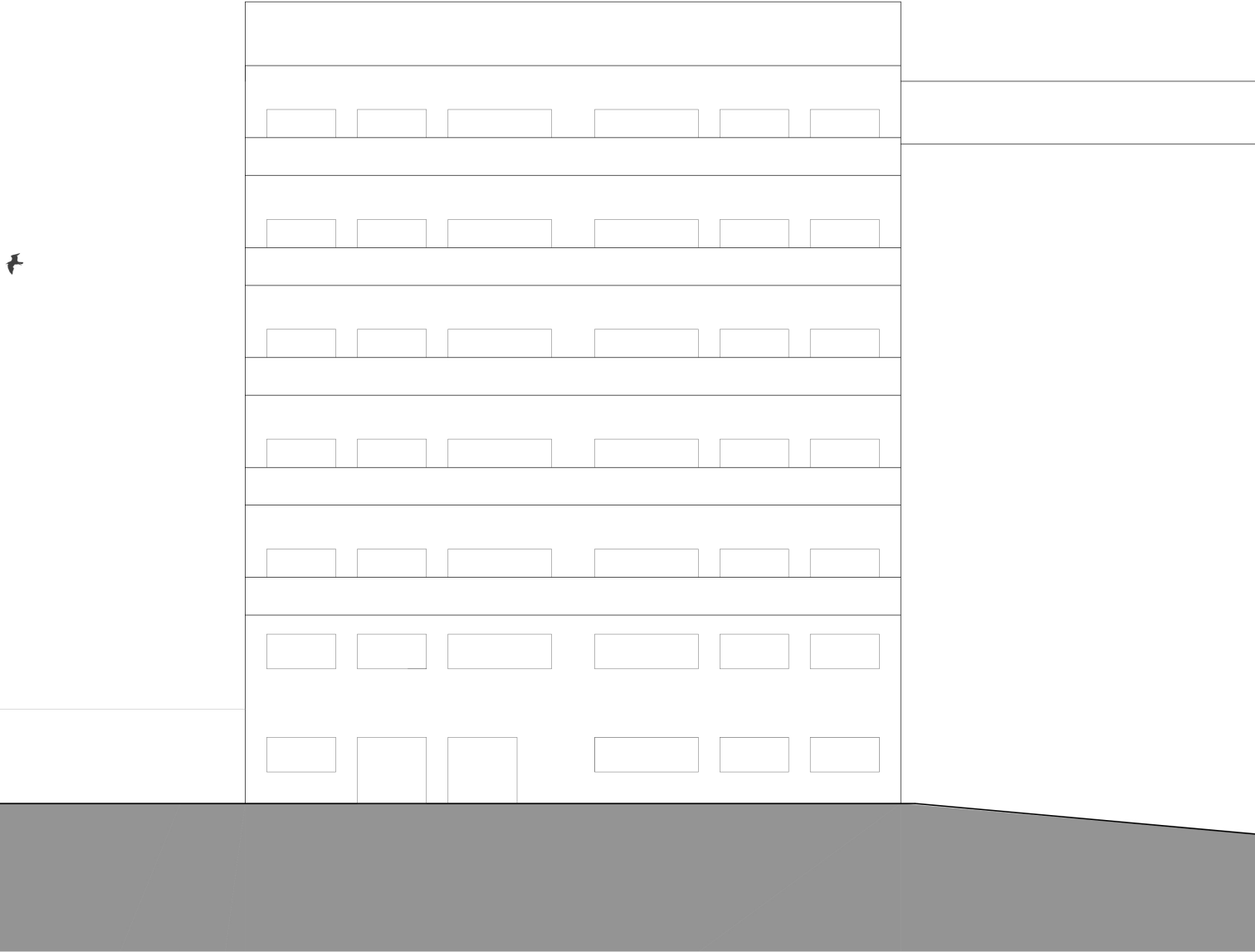


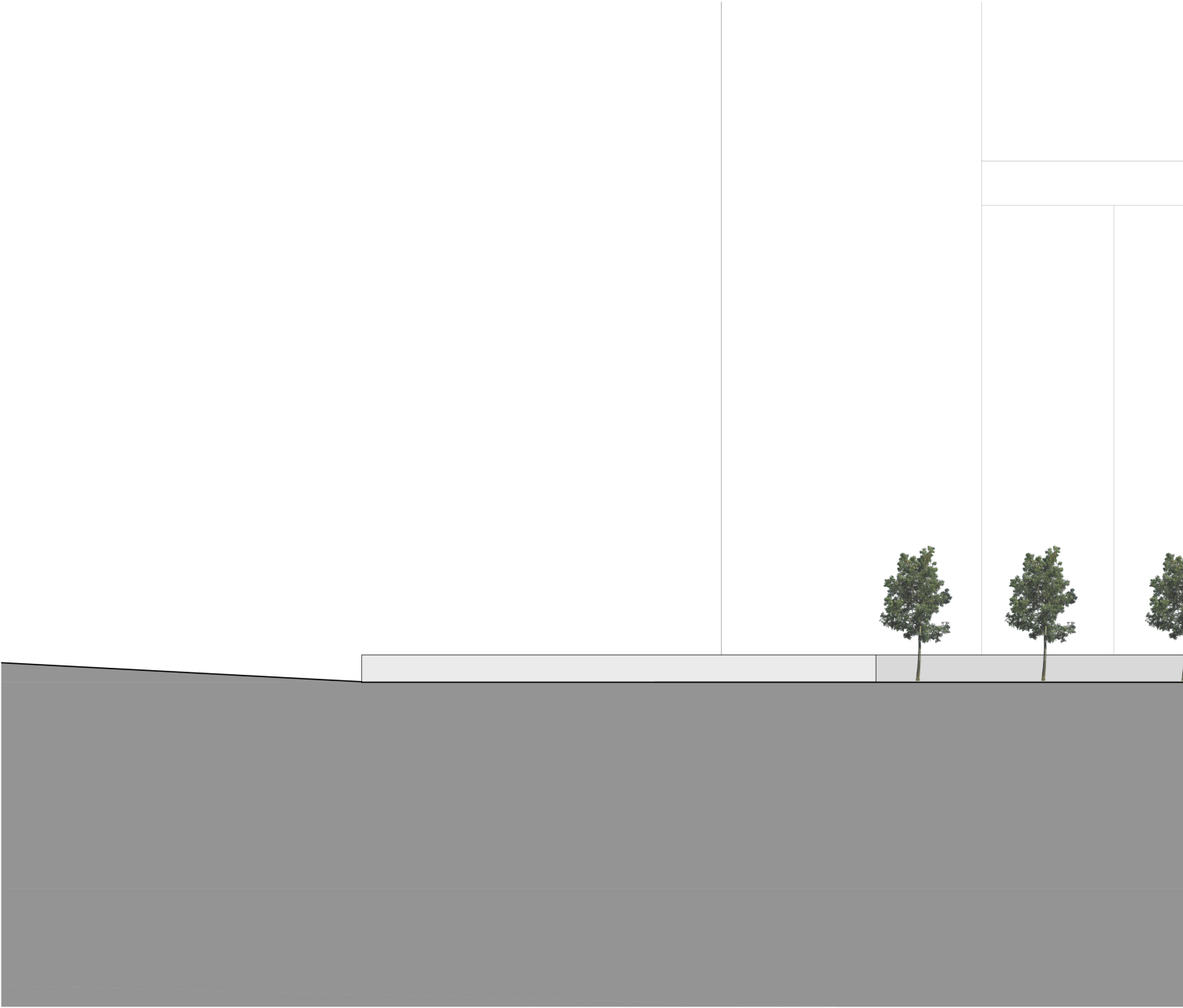


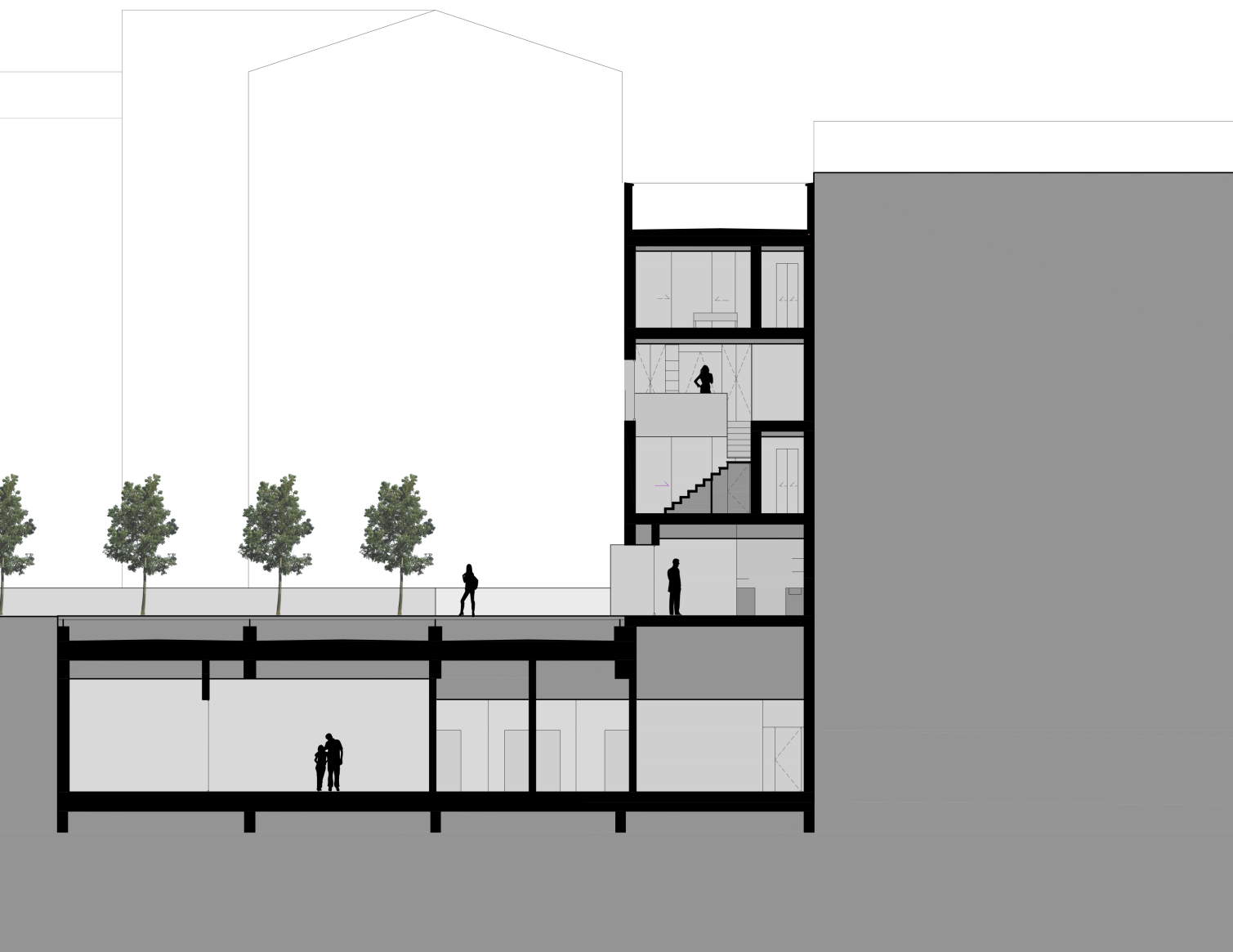


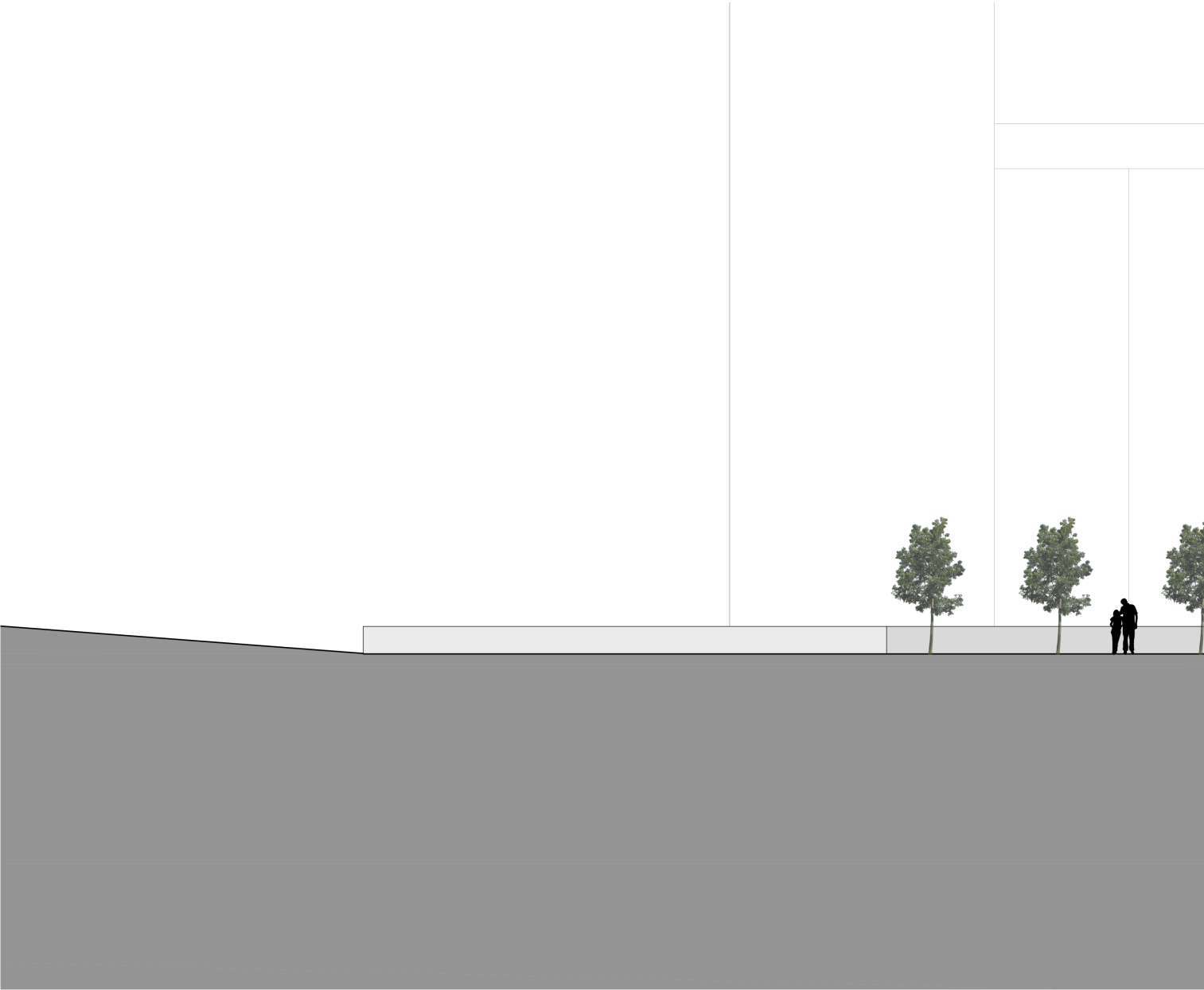


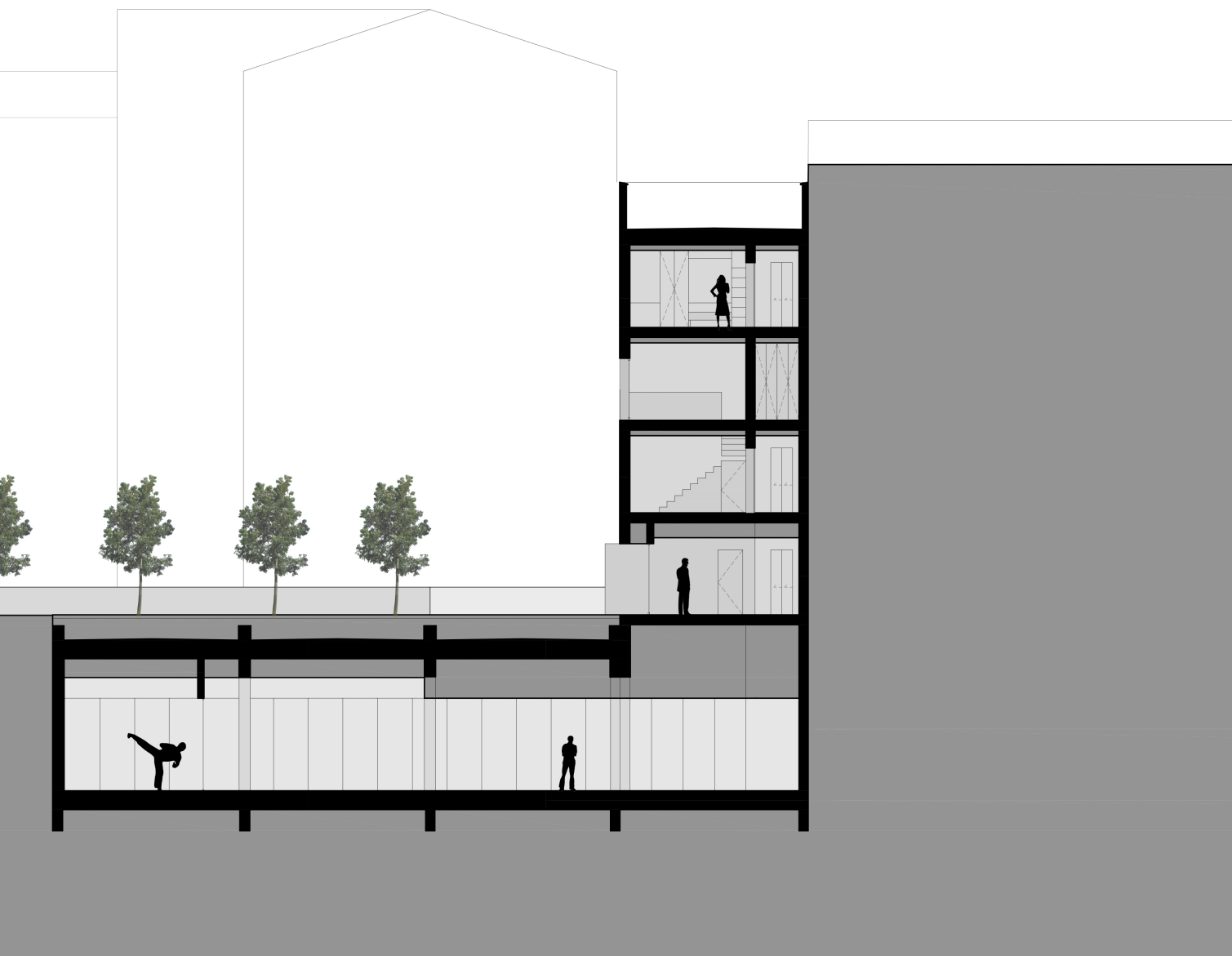


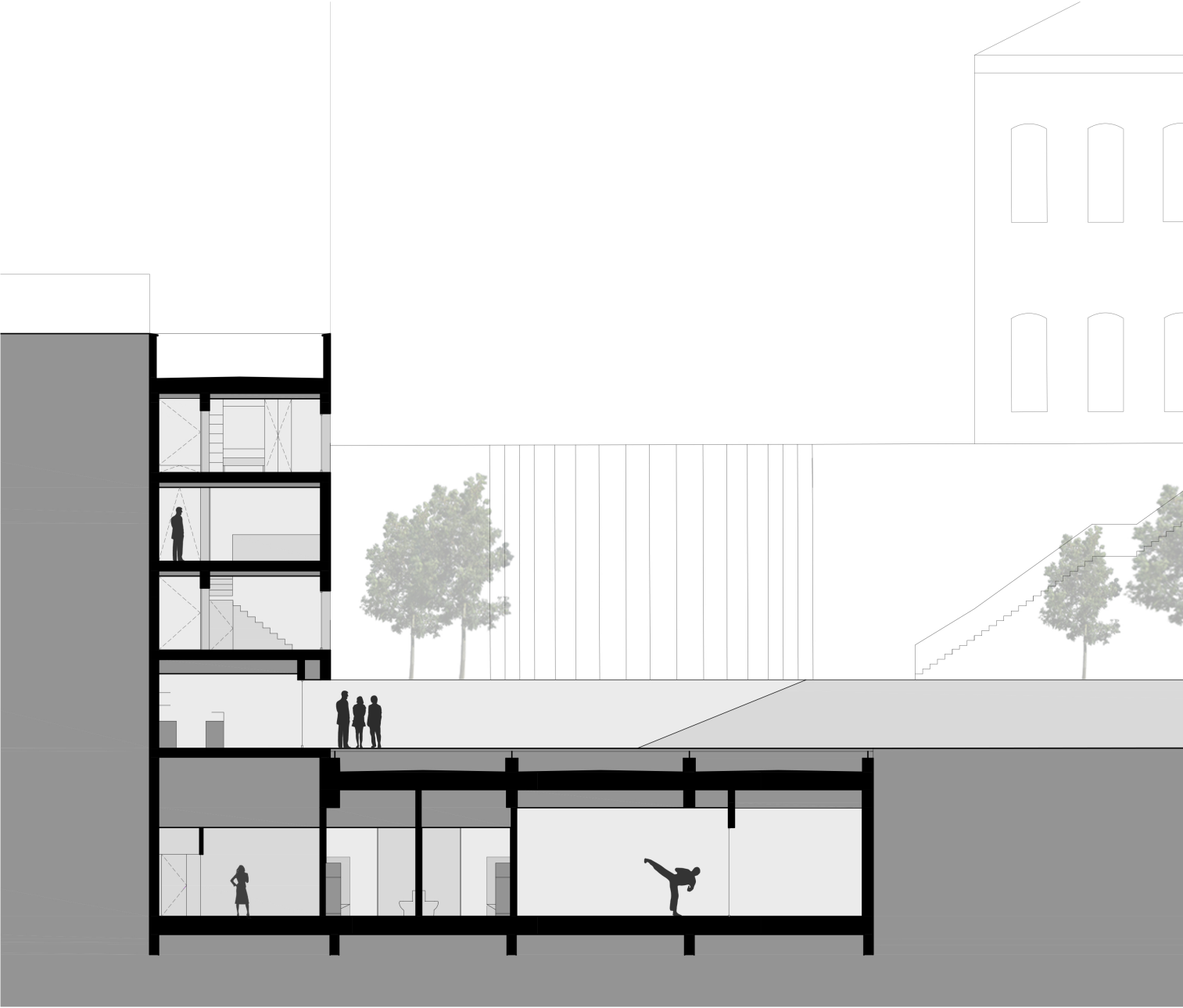




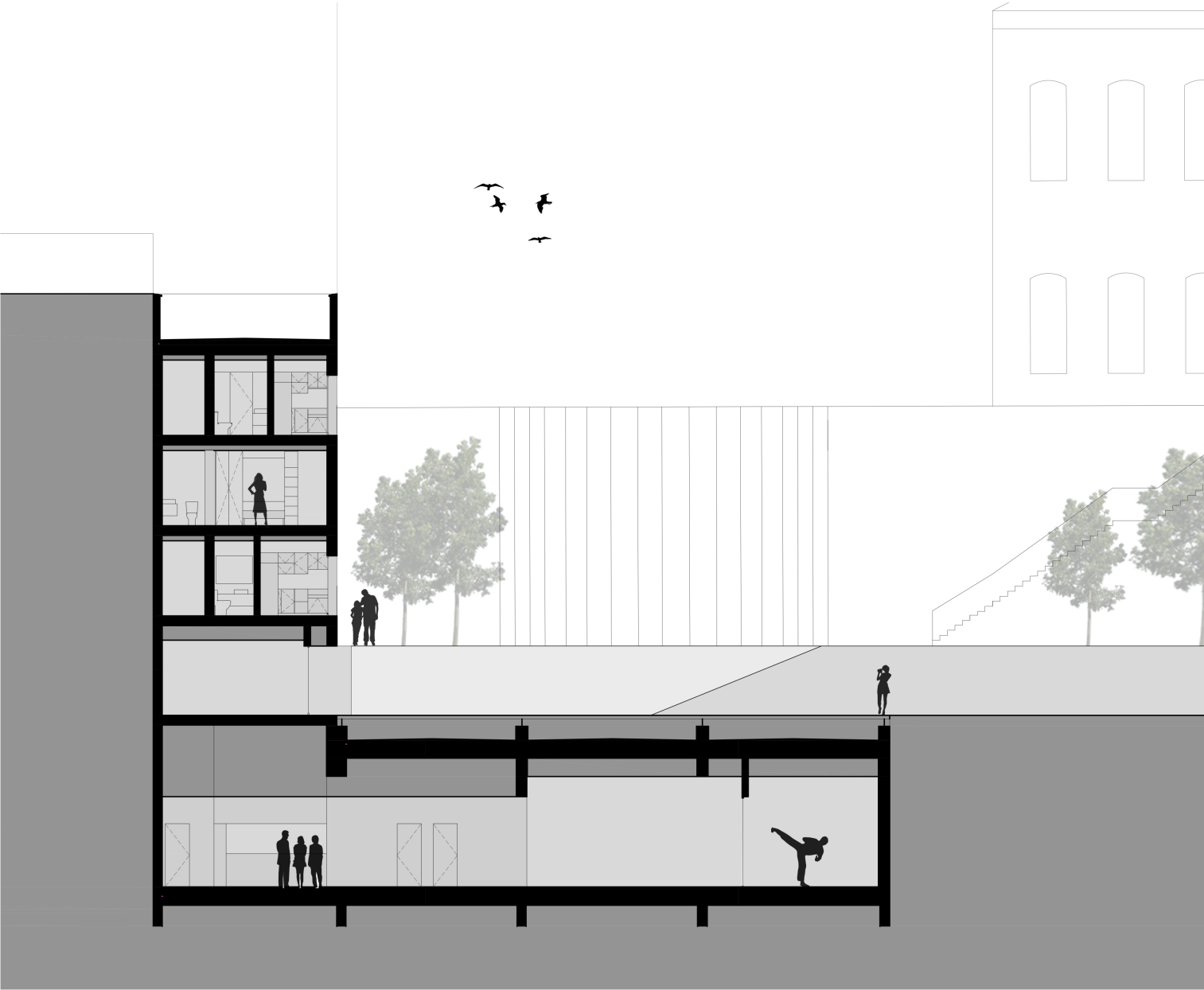




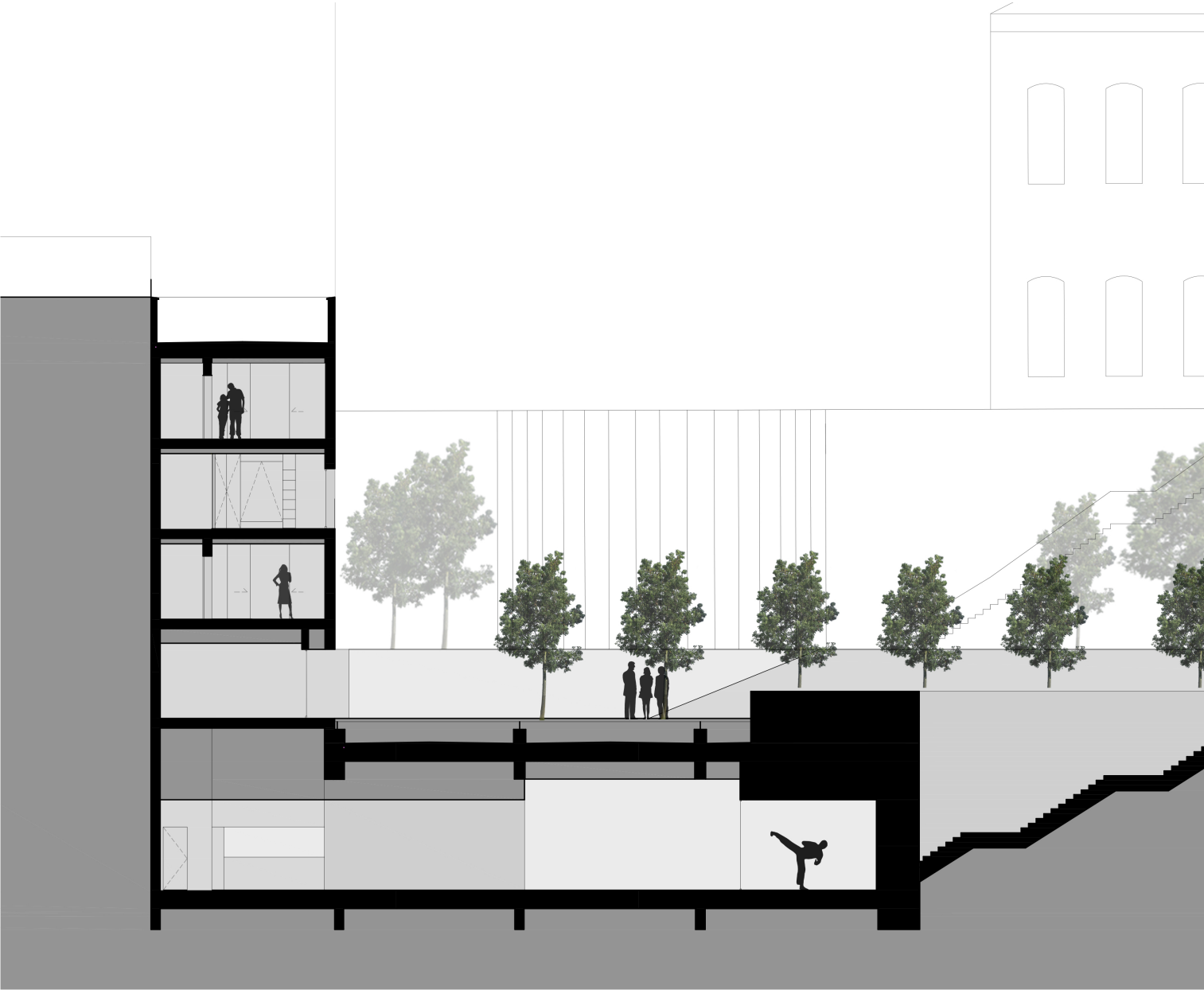




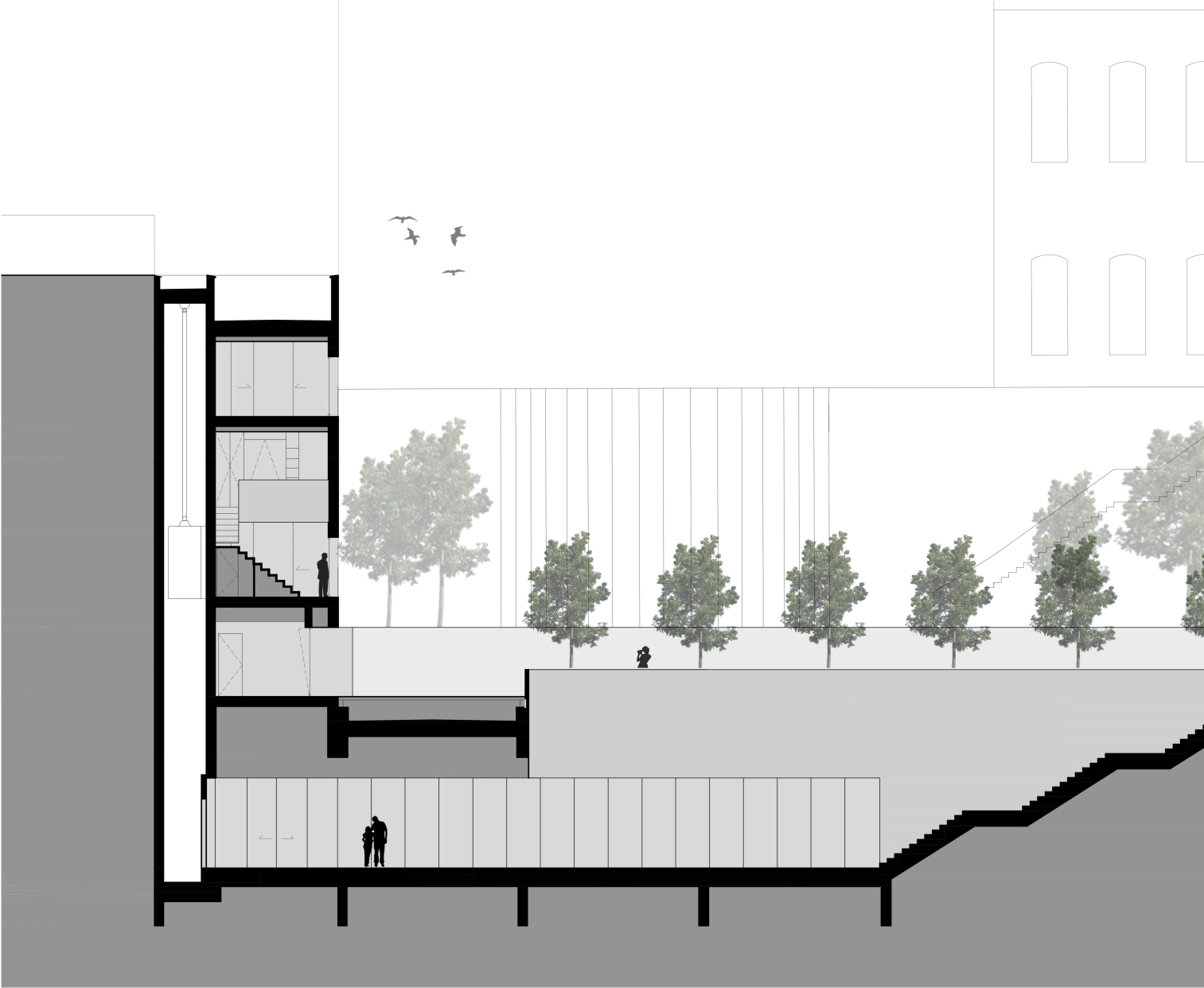


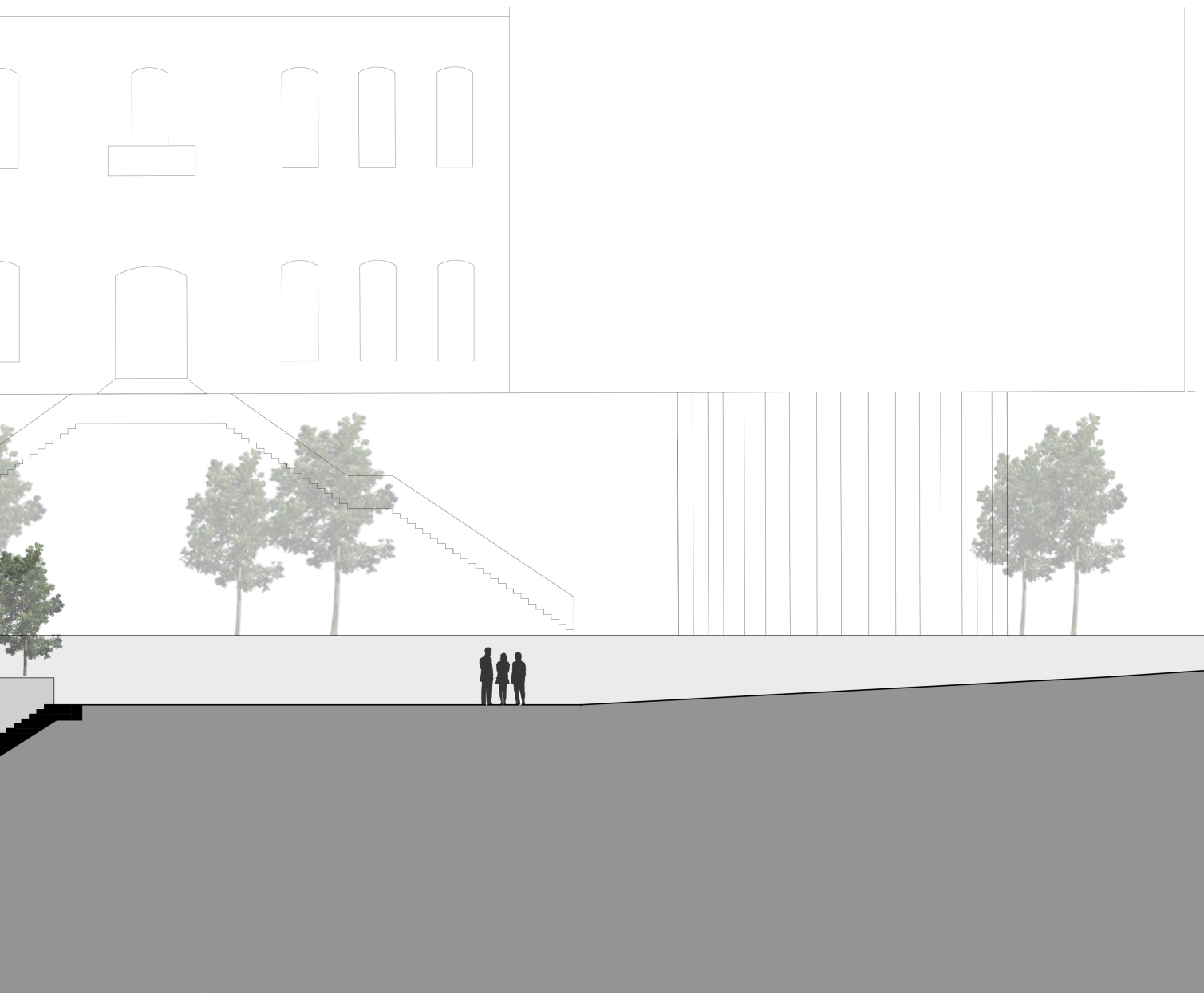


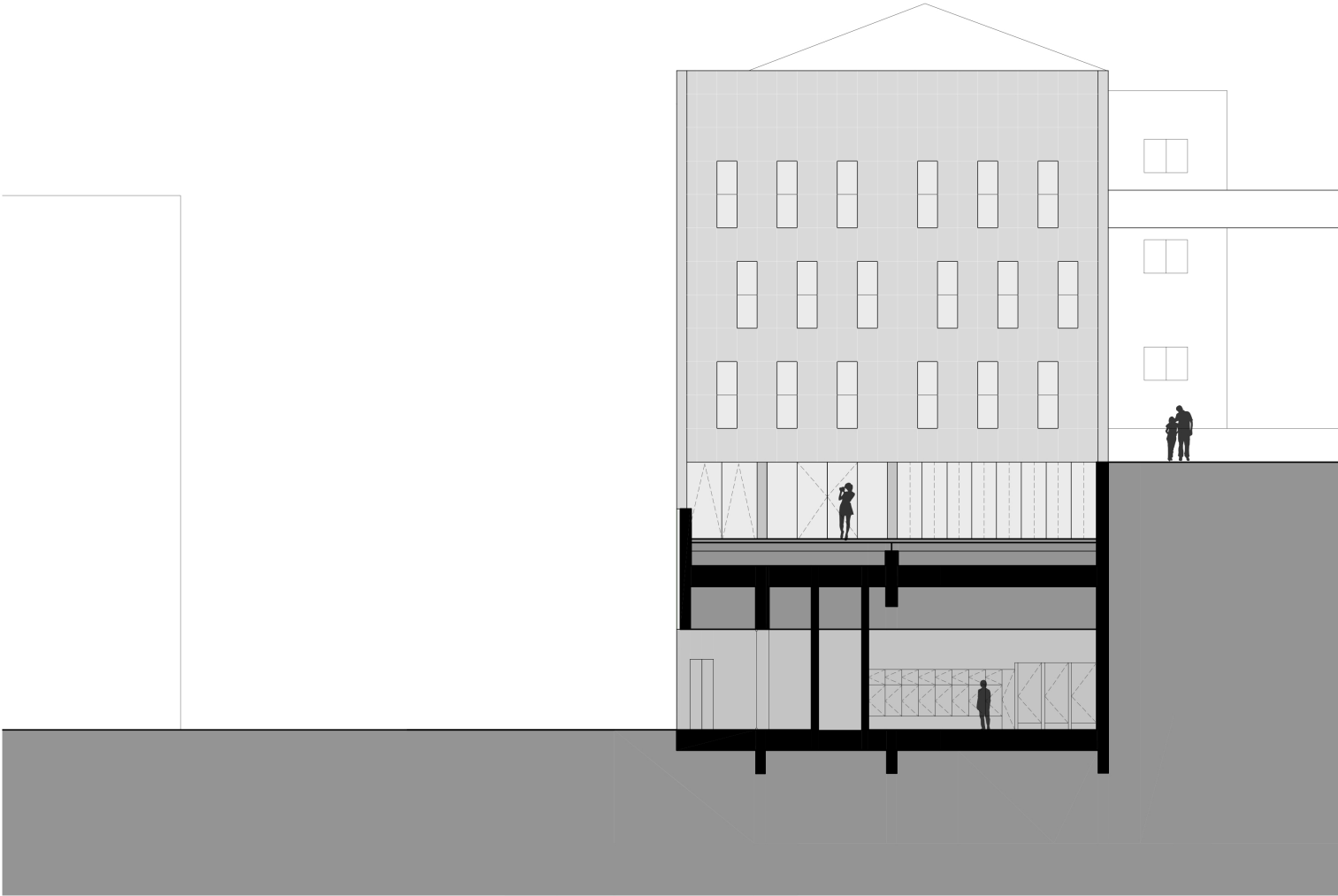


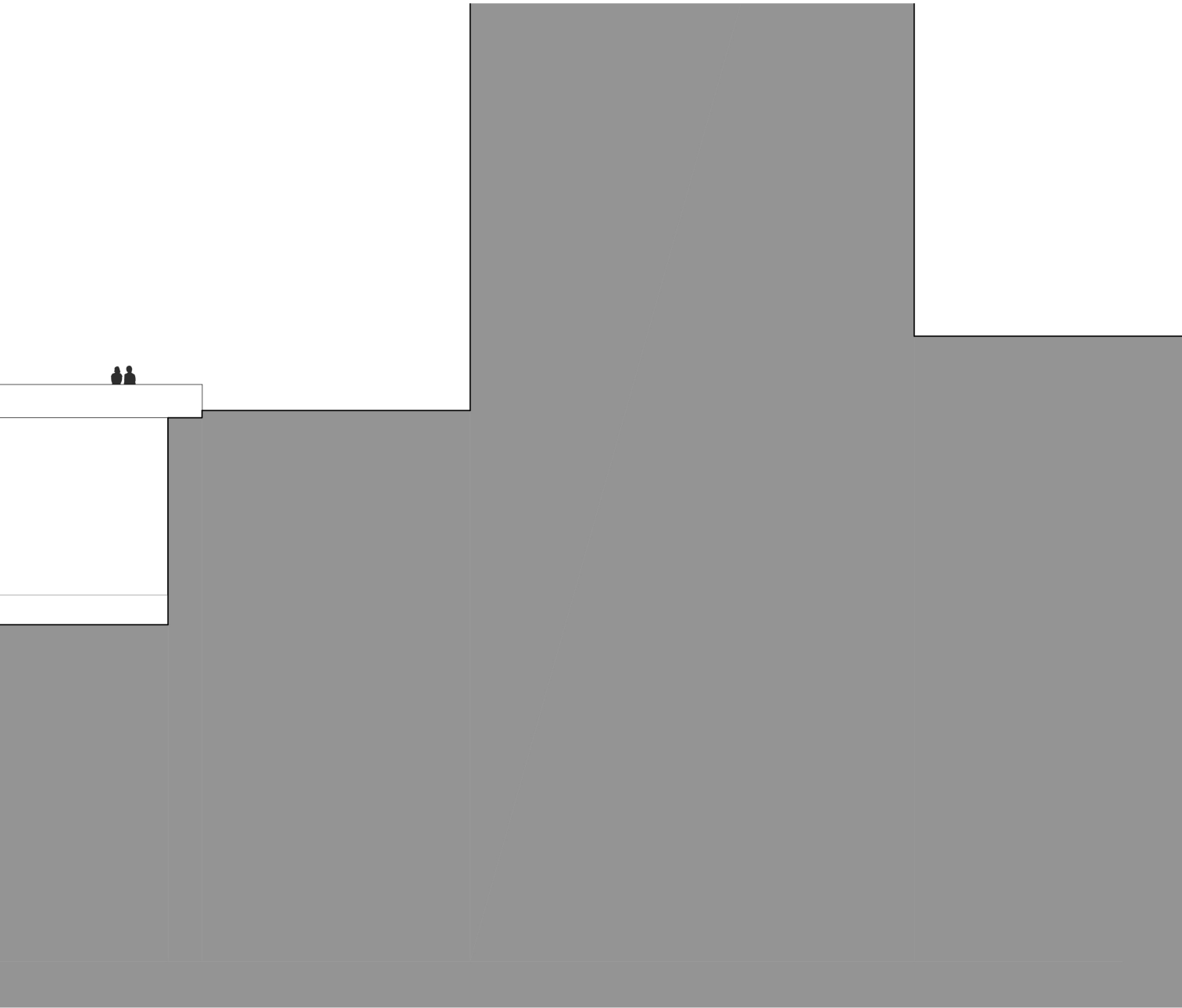


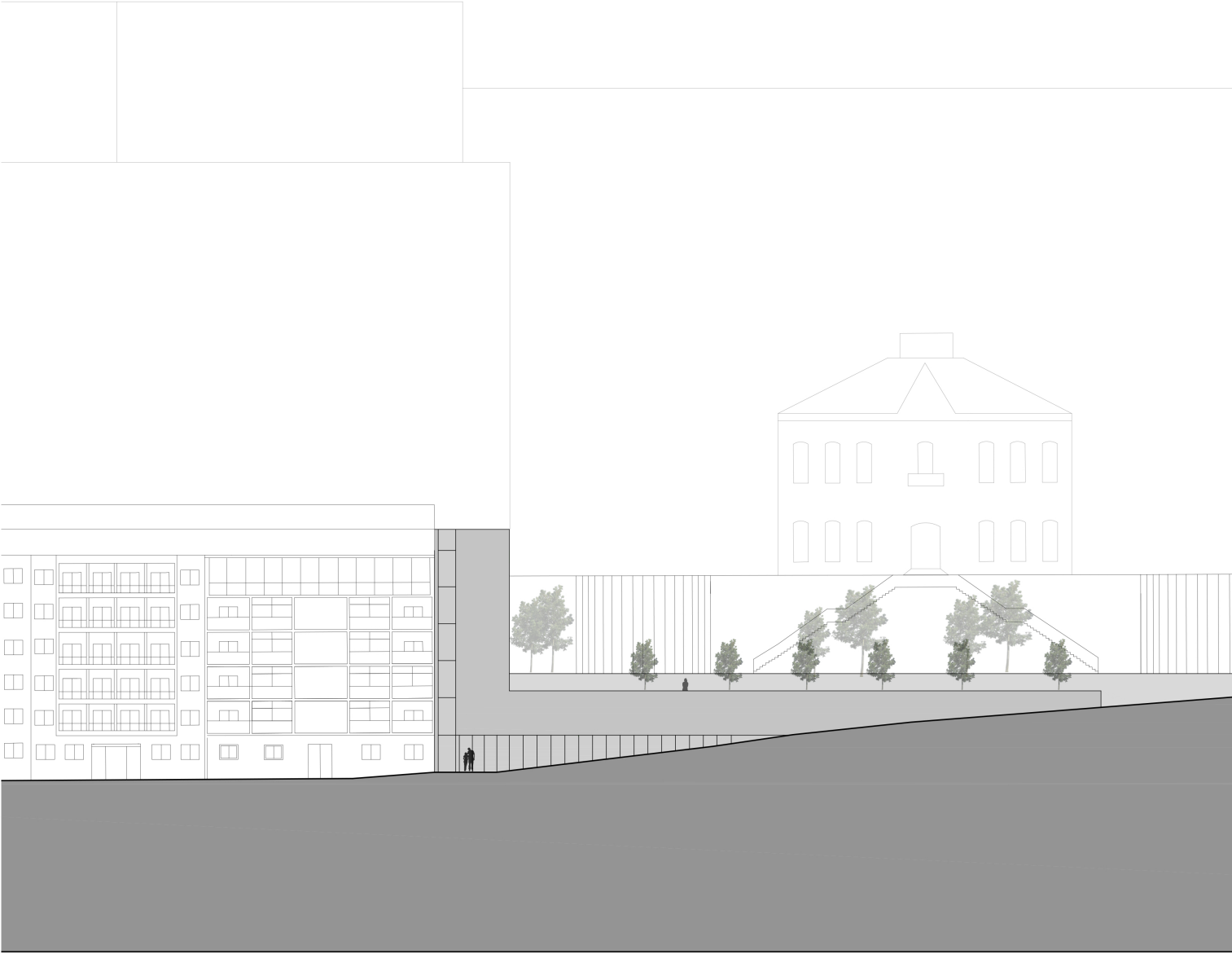


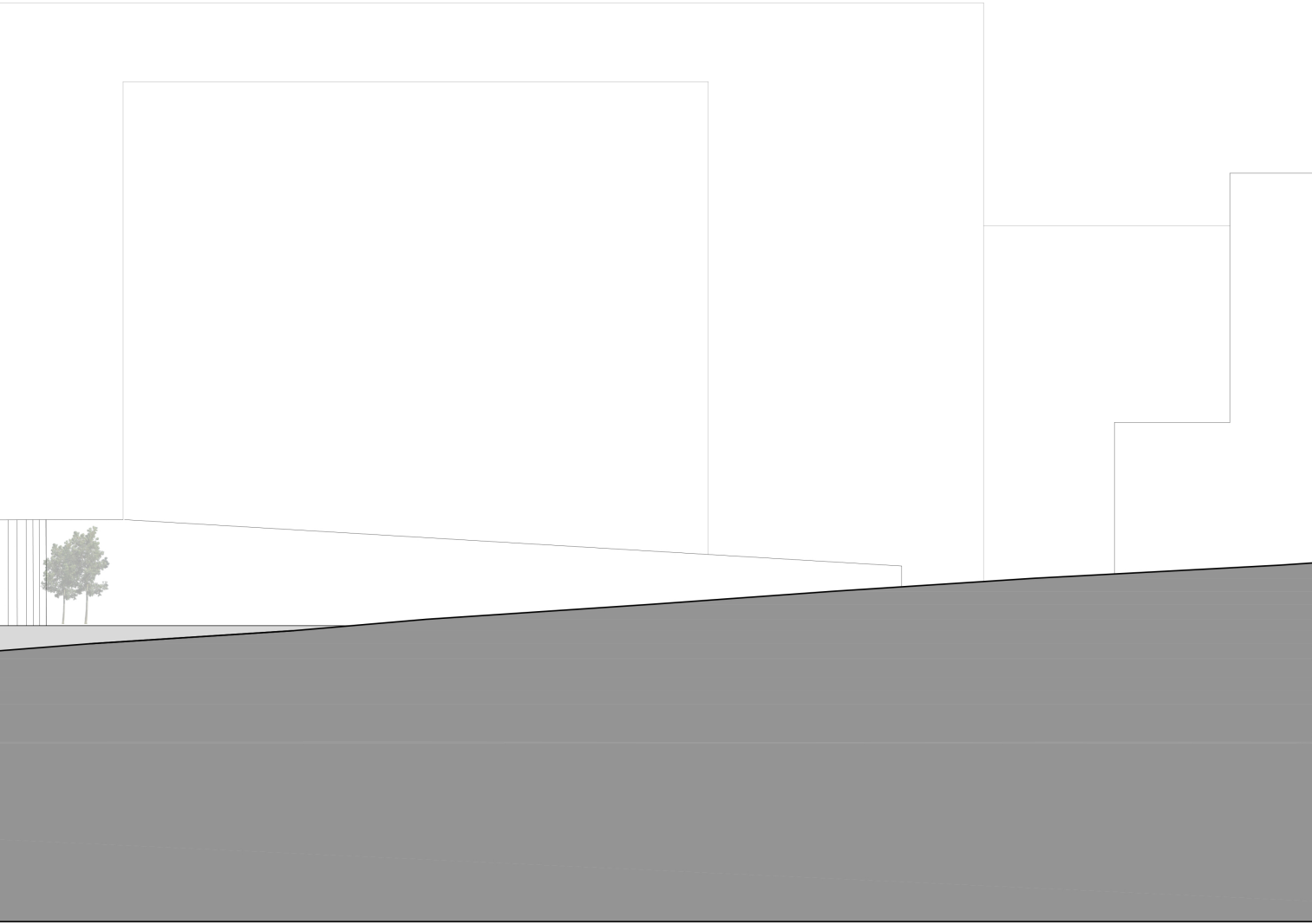


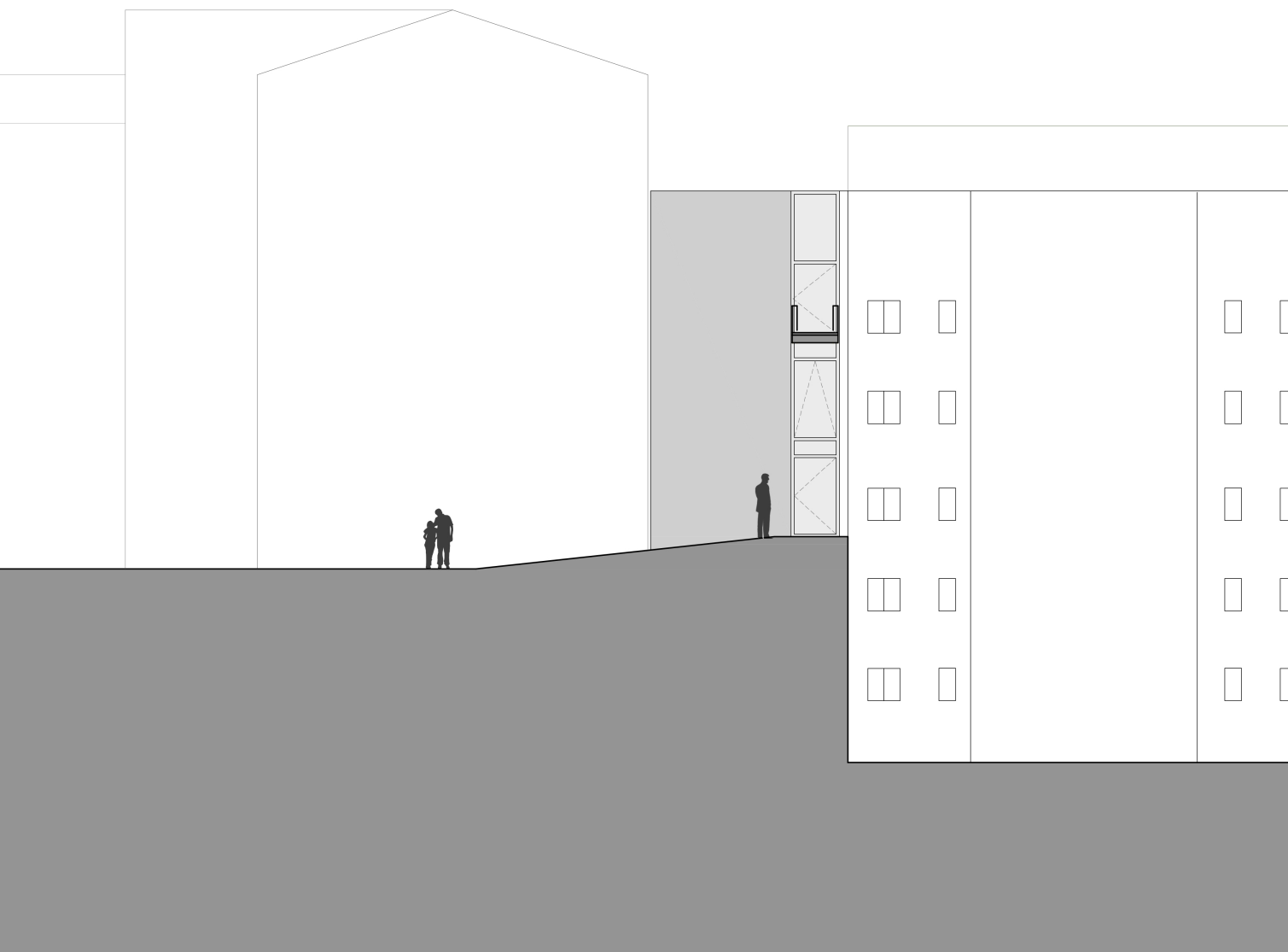


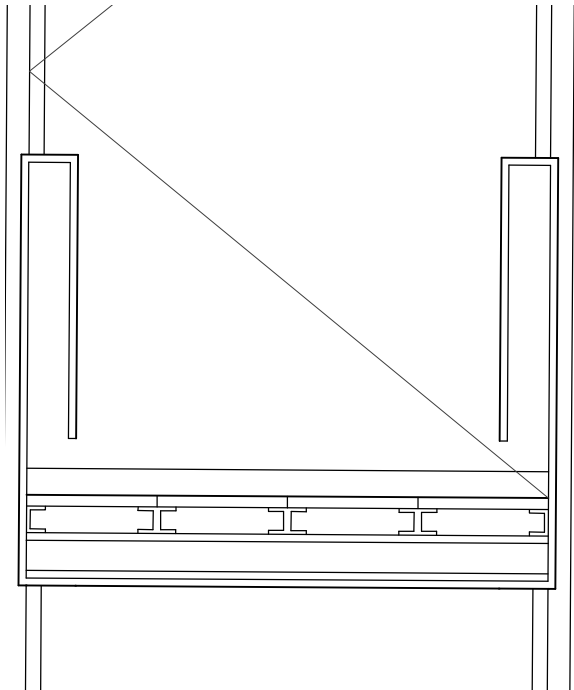
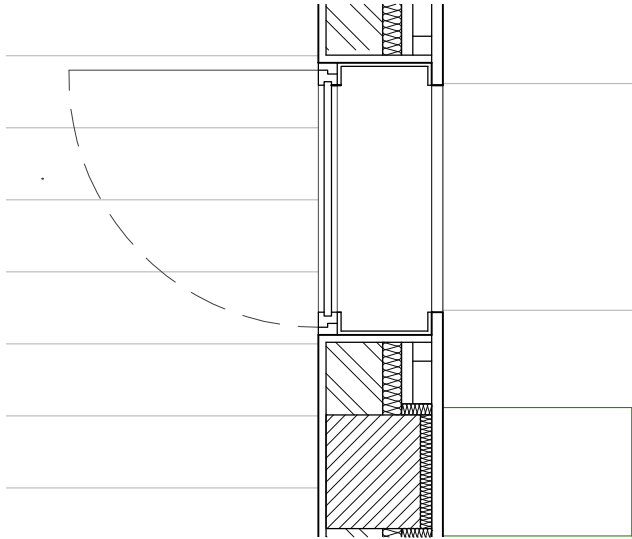
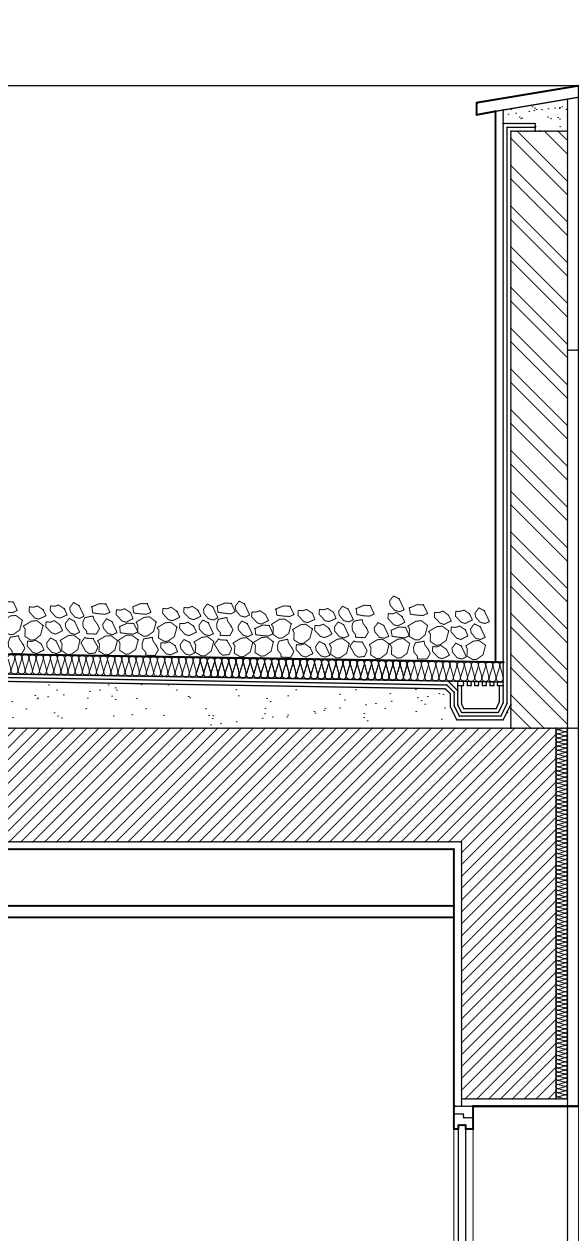


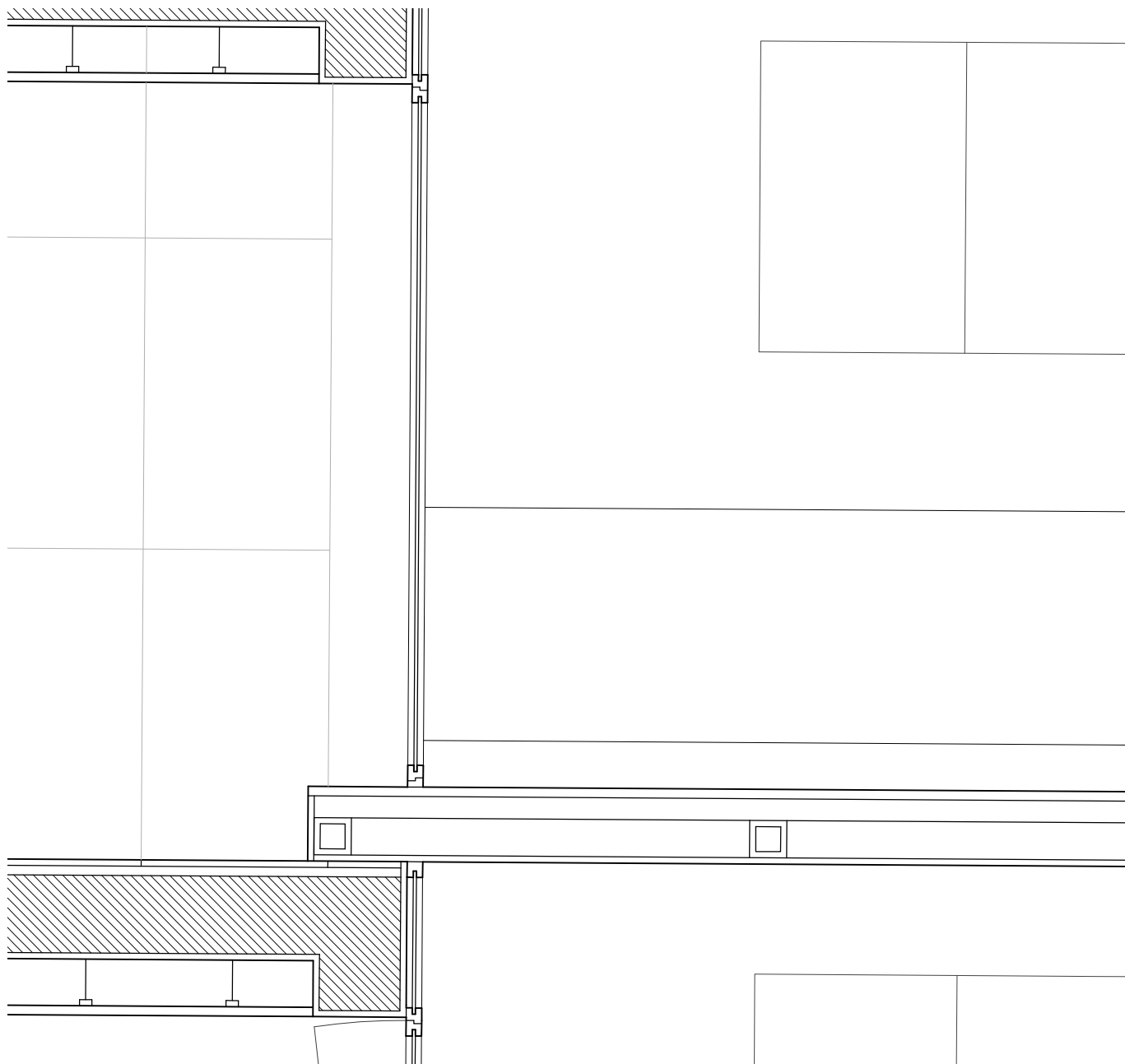








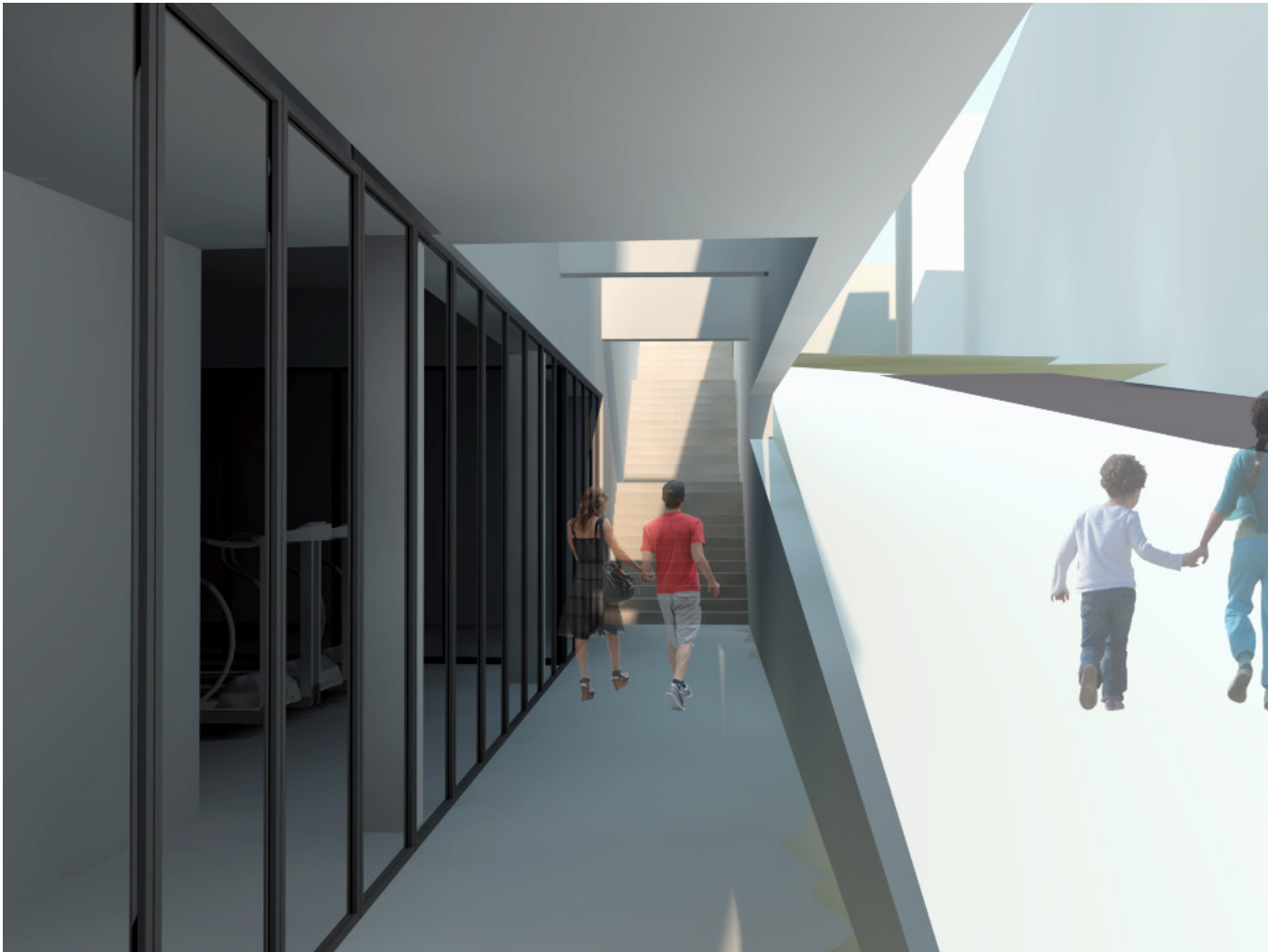




Renders | Fotomontagens | Maquetes









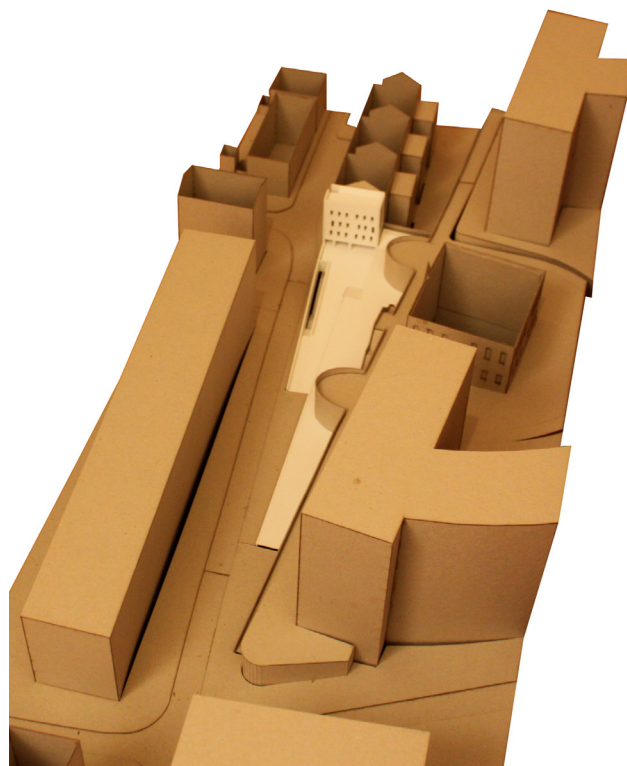
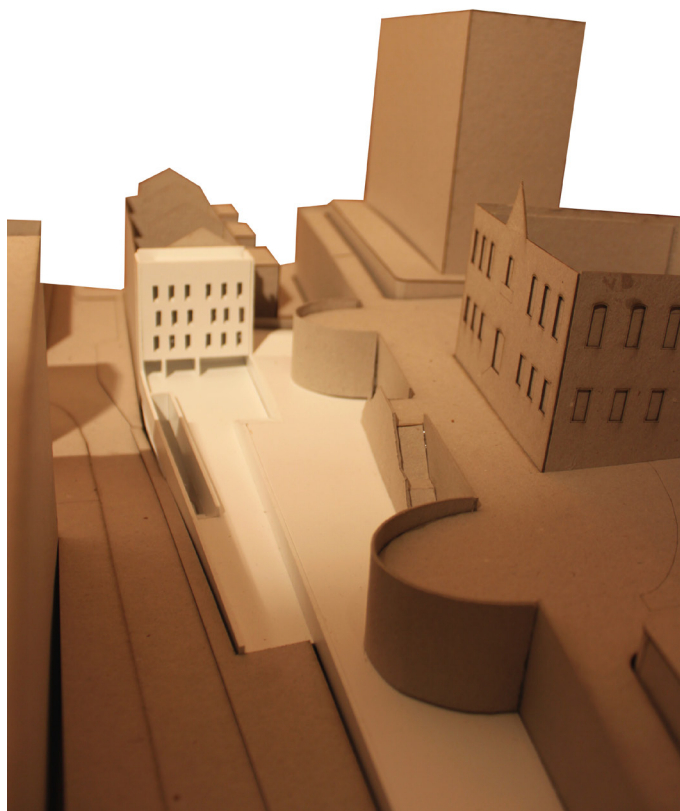




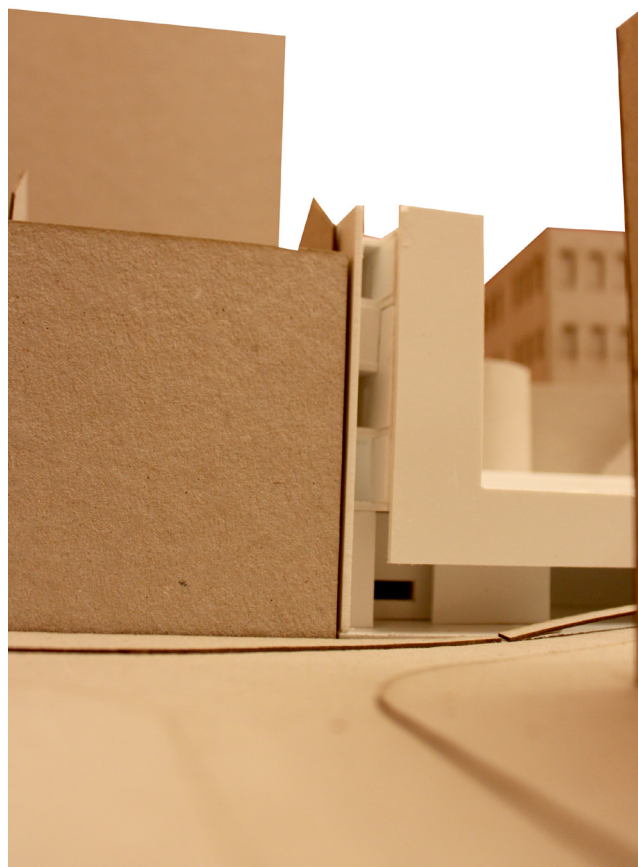




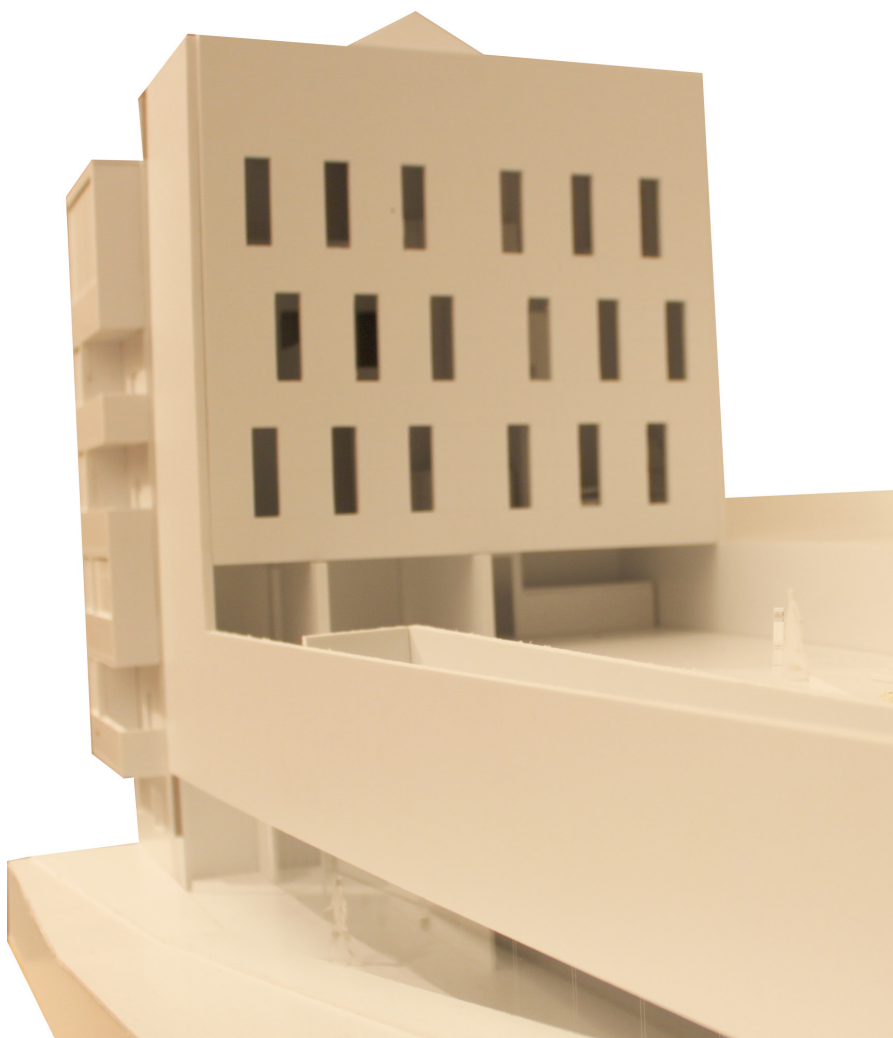










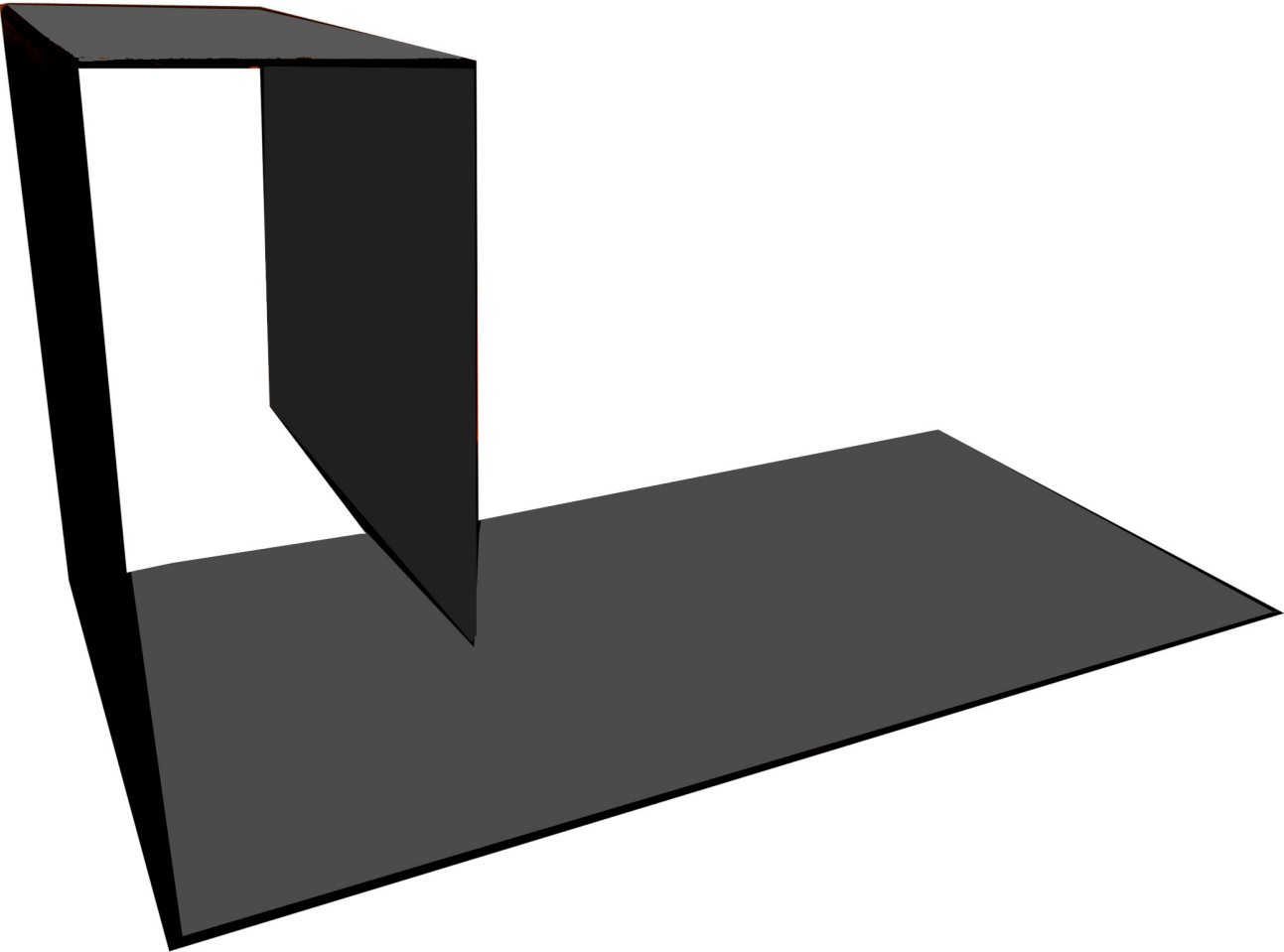




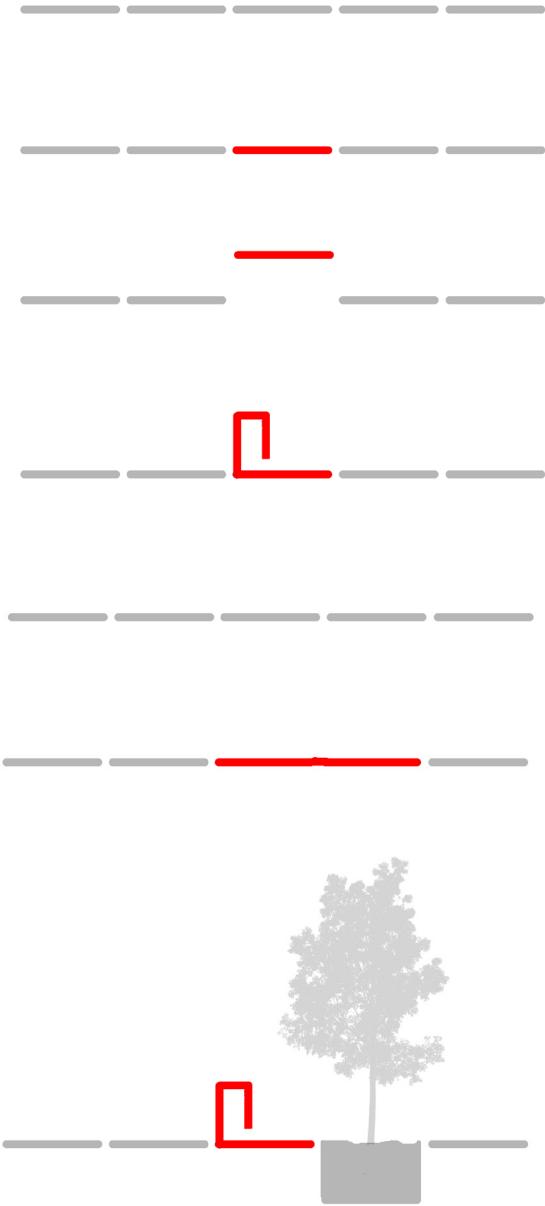








Tema IV Amoreiras **2032**





Este exercício de tema livre propunha que fosse elaborada uma síntese relativa ao processo de conceptualização do projeto de arquitetura.

Neste sentido, é proposta a elaboração de uma maquete conceptual que tem o objectivo de melhorar a percepção do conceito base aplicado ao projeto do edifício de habitação. Outro objectivo é que este objeto possa ser visto de duas perspetivas, por um lado, o objeto transmite de imediato o conceito para a intervenção urbana, por outro lado, pretende-se que o objeto possa ser manipulado em diversas escalas para a criação de mobiliário urbano, podendo ser aplicado ao espaço público criado no âmbito do projeto de arquitetura..

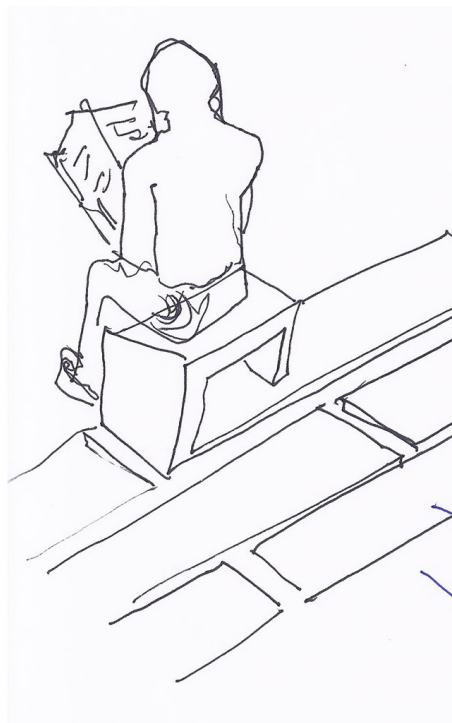
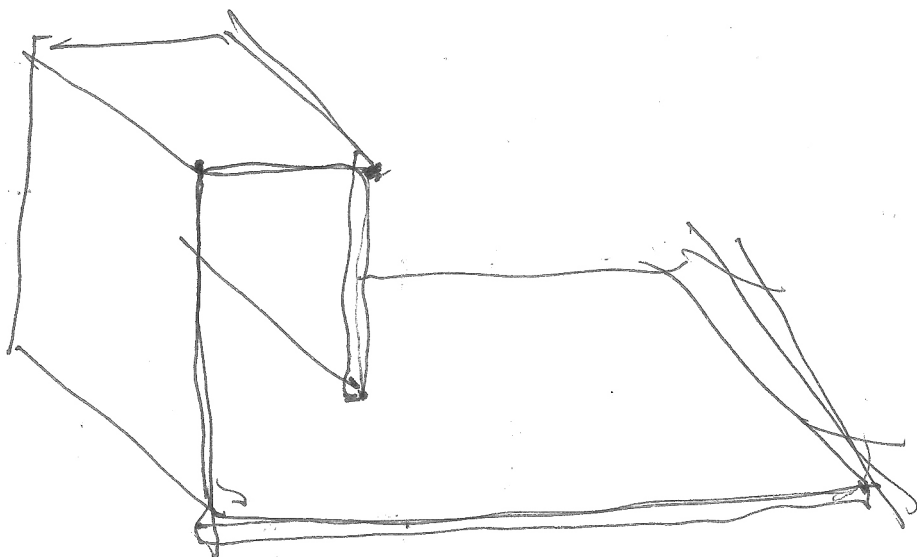
Deste modo, este objeto é aplicado ao projeto para servir como um banco de rua, podendo ser manipulado na sua dimensão para que possa ser utilizado por várias pessoas. A dimensão do módulo base parte da métrica da fachada e do pavimento exterior, em pedra, ocupando no solo 1 metro por 60 centímetros e tendo como altura 50 centímetros.

A sua aplicação é feita a partir da substituição de uma lajota do pavimento que ocupa exactamente o comprimento e a largura do módulo, sendo então colocado o banco no seu lugar.

O material escolhido é o ferro furjado pois, este é aplicado em todo o projeto: nos caixilhos de todos os vãos de vidro, aa ponte de acesso ao edifício pelo ultimo piso e nos bancos.

A maquete foi elaborada à escala real para que se consiga a sua utilização





Componente Teórica

Departamento de Arquitetura e Urbanismo

Renovação de Frentes Ribeirinhas: O Caso da Frente Ribeirinha Oriental de Lisboa

António Carlos de Almeida e Oliveira Gorjão

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

Orientador:

Professor Doutor Arquiteto, José Luis Possolo de Saldanha, Professor auxiliar
ISCTE IUL

Co-orientador:

Professor Doutor Pedro Miguel Alves Seco da Costa , Professor auxiliar
ISCTE IUL

Outubro, 2013

RESUMO

Ao longo de muitos séculos os portos das cidades desempenhavam um importante papel na base das relações comerciais com outras cidades assim como elementos fundamentais da forma e imagem da cidade que representavam a sua identidade e cultura.

As frentes de água são zonas da cidade que representam um enorme potencial para a dinamização e renovação da cidade assim como a regeneração económica e social. Estas zonas constituem espaços que ao longo dos últimos dois séculos sofreram grandes transformações. A partir da Revolução Industrial as zonas ribeirinhas passaram a estar ocupadas por indústrias e infraestruturas portuárias e verificava-se nas cidades um acentuado crescimento das zonas ribeirinhas. Como consequência, a ligação entre a cidade e a sua frente de água deixou de existir.

No caso de Lisboa a ocupação industrial, a construção das infraestruturas rodoferroviárias levaram à rutura definitiva das ligações da cidade com a sua frente ribeirinha que teve como consequência a perda da sua identidade.

A partir de meados do século XX as zonas ribeirinhas de Lisboa começaram a ficar “esvaziadas” das suas funções e ocorreu um processo de realocação industrial nas periferias da cidade deixando a frente ribeirinha abandonada e obsoleta surgindo terrenos expectantes, a degradação do edificado e o desaproveitamento da proximidade com o rio. Muitas das instalações industriais que eram que foram deixadas abandonadas fazem parte do vasto património industrial que deve ser valorizado e preservado e nesse contexto, o património industrial assume um importante papel para o desenvolvimento de processos de reabilitação e regeneração urbana em que os antigos edifícios industriais, através da sua reutilização, integram novos usos e funções da sociedade contemporânea assente na cultura, conhecimento e inovação, mantendo o seu valor patrimonial

e a identidade dos locais e da cidade.

A consciência destas circunstâncias e a emergência de devolver o rio à cidade, nos últimos anos, tem desencadeado uma série de operações urbanísticas no âmbito, por um lado do restabelecimento das ligações entre a cidade e o rio e por outro lado, a criação de novas oportunidades de desenvolvimento económico e urbano nestas zonas da cidade

Deste modo, os objetivos principais deste trabalho é a definição das premissas principais para uma estratégia de intervenção a nível urbano que melhore a relação entre a cidade e o rio dando ao desenho urbano uma maior coerência e continuidade assim como a definição do papel que o património industrial pode desempenhar como catalisador para a regeneração urbana, social, económica e cultural e para o desenvolvimento local e integrado da cidade de Lisboa

PALAVRAS-CHAVE

Renovação das frentes ribeirinhas; Património Industrial; Zona ribeirinha oriental de Lisboa; identidade

ABSTRACT

All over the centuries the port cities played an important role in the trade relations with other cities as well as the city 's key elements of shape and image that represented their identity and culture.

The waterfronts are areas of the city they represent a huge potential for dynamic and renewal of the city as well as the economic and social regeneration. These areas are spaces that over the past two centuries have undergone major transformations.

From the Industrial Revolution zones alongside the rivers began to be occupied by industrial and port infrastructure and the result was in the cities was a large growth of this zones. As a result, the connection between the city and its water front no longer exists.

In Lisbon, the industrial occupation, construction of railway infrastructure led to the final rupture of the links between the city with its waterfront which resulted in the loss of their identity.

From mid-twentieth century the waterfronts zones of Lisbon started getting "emptied" of its functions and there was a process of industrial relocation in the suburbs leaving the riverfront abandoned and obsolete expectant emerging land, degradation of buildings and wastage of proximity to the river.

Many of the industrial installations that were left were abandoned part of the vast industrial heritage that should be cherished and preserved and in this context, the industrial heritage plays an important role for the development of rehabilitation and urban regeneration in the old industrial buildings, through reuse, integrate new uses and functions of contemporary society based on culture, knowledge and innovation while maintaining its asset value and identity of local and city.

The awareness of these circumstances and the emergence of returning the river to the city in recent years has triggered a series of urban operations, under one hand the restoration of links between the city and the river and on the other hand, the creation of new opportunities economic and urban development in these areas of the city

Thus, the main objectives of this work is the definition of the main assumptions for an intervention strategy at city level to improve the relationship between the city and the river giving the urban design for greater consistency and continuity as well as defining the role that the industrial heritage can play as a catalyst for urban regeneration, social, economic and cultural development site and built the city of Lisbon

KEYWORDS:

Renewal of riverfront; Industrial Heritage; Sea area east of Lisbon; identity

AGRADECIMENTOS

Agradeço a todos os que me apoiaram e ajudaram a seguir em frente com este trabalho e ao longo do meu percurso académico.

Agradeço em particular aos meus orientadores pelo acompanhamento e atenção ao longo deste trabalho e no decorrer deste ano letivo.

Um agradecimento especial aos meus pais, à minha família, aos meus amigos, à Fátima...

ÍNDICE DE TEXTO

I. Resumo Abstract	246
II. Agradecimentos	254
III. Índice	256
IV. Índice de imagens	260
0. Introdução	268
1. Renovação das frentes de água das cidades portuárias	274
1.1 Enquadramento	276
1.2 Evolução das frentes de água	278
Relação cidade/água	279
Relação cidade/porto	284
1.3 Reabilitação de frentes de água	
1.4 Modelos de Intervenção	289
Teorias Conceitos	289
Rutura com o existente	292
Roterdão	293
Londres	296
Lisboa	301
Continuidade com o existente	306
Amesterdão	307
Barcelona	311
2. Património Industrial como motor de desenvolvimento da cidade	325
2.1 Património Industrial	327

2.2	Enquadramento Histórico	331
2.3	Reabilitação e requalificação urbana	335
	Poblenou - 22@ Barcelona	337
2.4	Novos usos e reutilização do património industrial	343
	Fábrica SESC Pompeia	345
	Tate Modern	347
3.	Frente Ribeirinha Oriental . Braço de Prata Santa Apolónia	352
3.1	Introdução	355
	Enquadramento Histórico	357
3.2	Caracterização da zona ribeirinha oriental de Lisboa	362
	Evolução histórica	362
	Análise urbana, económica e social	366
3.3	Planeamento urbano no contexto da zona ribeirinha oriental	
	PUZRO	370
	Plano Diretor Municipal	373
	Protocolo de Intenções entre APL e CML	374
4.	Conclusão	
	Orientações estratégicas para a frente ribeirinha oriental	378
	Bibliografia	391
	Anexos	394

Índice de imagens

Figura 1 – Capa do livro “Admirável Mundo Novo”, Aldous Huxley. Fonte: <http://forum.antinovaordemmundial.com/Topico-breve-an%C3%A1lise-do-admir%C3%A1vel-mundo-novo-e-um-extra>

Figura 1 – Evolução da relação entre porto e cidade. Fonte: <http://confins.revues.org/7685>

Figura 2 - Ilustração do porto de Lisboa no século XV Fonte: <http://historiadosdescobrimentos.blogspot.pt/2012/12/4-cap-iii-o-infante-d-henrique.html>

Figura 3 - Fotografia do porto de Londres no século XIX, Fonte: <http://www.librairiesoleil-vert.com/article-jean-baptiste-evette-jordan-fantosme-1997-96929138.html>

Figura 4 – Vista geral porto de contentores Antuérpia, Bélgica Fonte: <http://www.dmcontainer.gr/deutschland.aspx>

Figura 5- Vista aérea do Battery Park em Nova Iorque Fonte: http://www.nycvisitorinfo.com/batt/battery_Park.html

Figura 6 – Fotografia da linha de montagem da fábrica Ford - produção em série.

Fonte: <http://pesquisamaneira.blogspot.pt/2012/07/novas-fontes-de-ernegia.html>

Figura 7 – Vista aérea de um “brownfield” em Vancouver, Canadá Fonte: <http://www.theatlanticcities.com/technology/2011/09/urban-brownfield-cleanups-hidden-benefits/170/>

Figura 8 - Vista geral da Inner Harbor em Baltimore - Modelo Americano

. Fonte: <http://www.usamapxl.com/usa/cities/baltimore-map>

Figura 9 - London Docklands, Londres - Modelo Europeu .

Fonte: <http://www.waterfrontstudios.biz/workspaces-to-rent-london.html>

Figura 10 – Vista geral de Port Vell, Barcelona Fonte: http://www.barcelonaturisme.com/Port-Vell/_dHcEaVlbphwE-UMd45leERsgzSgXfOP5OyepiGDMcsM

Figura 11 – Vista geral da frente de água de Yokohama, Japão – Modelo Asiático

Fonte: <http://www.cruisetimetables.com/cruises-from-yokohama-japan.html>

Figura 12 – Vista aérea de Roterdão

Fonte: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Rotterdam_Erasmusbrug_Kop_van_Zuid_20050928_40201.JPG

Figura 13 – Fotografia de Roterdão após bombardeamento na 2ª Guerra Mundial Fonte:

http://en.wikipedia.org/wiki/Battle_of_the_Netherlands

Figura 14 – Plano geral de urbanização de Roterdão, 1946. Fonte: <http://www.nuestromar.org/node/36331/print>

Figura 15 – Maquete do projeto de Teun Koolhaas para Kop Van Zuid. Fonte: <http://www.nuestromar.org/node/36331/print>

Figura 16 – Fotografia da plataforma Wilhelminapier antes o plano de intervenção urbana
Fonte: <http://www.44floors.com/index.php?mod=content§ion=History&id=238>

Figura 17 – Fotografia atual de Wilhelminapier onde se localiza o centro de negócios
Fonte: <http://aureon.nl/architectuur/ondertussen-op-de-wilhelminapier/>

Figura 18 – Fotografia da ponte Erasmus Fonte: <http://www.panoramio.com/photo/70237266>

Figura 19- Ilustração do porto de Londres no final do século XIX Fonte: <http://monkbarns.wordpress.com/category/other-stories/>

Figura 20 e 21 – Imagem da zona de Canary Wharf antes e depois da intervenção urbana
Fonte: <http://londondocklands.wordpress.com/page/2/>

Figura 22 – Mapa de transportes das Docklands, Londres. Fonte: <http://www.lcacc.org/access/>

Figura 24 – Vista aérea atual das Royal Docks. Fonte: <http://www.strawberrymarketing.com/wp-content/uploads/2012/01/03.jpg>

Figura 25 – Vista geral da Isle of Dogs. Fonte: <http://www.telegraph.co.uk/finance/personalfinance/houseprices/10035211/House-prices-near-Crossrail-to-rise-by-40.html>

Figura 26 – Canary Wharf, centro de negócios de Londres. Fonte: <http://brst440.commons.yale.edu/2007/08/14/the-london-docklands-and-canary-wharf/>

Figura 27 – Crescimento da cidade de Lisboa desde o século XII. Fonte: http://www.urv.cat/dgeo/media/upload/arxius/Lisboa/02_encuadre_historico.pdf

Figura 28 , 29, 30 – Evolução da zona do Parque das Nações - indústria, processo de limpeza e desinfetação dos solos e estado atual. Fonte: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=708418>

Figura 31 – Planta do plano de urbanização do Parque das Nações. Fonte: TRIGUEIROS, Luiz [et. al], Lisboa Expo 98, Editorial Blau

Figura 32 - Avenida D. João II, edifícios de escritórios, Parque das Nações. Fonte: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=708418>

Figura 33 - Vista Geral do Parque das Nações Fonte: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=708418>

Figura 34 – Vista geral Parque Tejo, Parque das Nações. Fonte: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=708418>

Figura 35 – Localização das Eastern Docklands. Fonte: <http://courses.umass.edu/greenurb/2007/best/index.htm>

Figura 36 – Eastern Docklands antes da revitalização Fonte: <http://www10.aeccafe.com/blogs/arch-showcase/2011/11/22/the-whale-in-amsterdam-the-netherlands-by-frits-van-dongen-de-architekten-cie/>

Figura 37 – Planta do plano para as Eastern Docklands Fonte: http://red-door.blogspot.pt/2005_07_17_archive.html

Figura 38 – Vista aérea das Eastern Docklands Fonte: <http://www10.aeccafe.com/blogs/arch-showcase/files/2011/11/00-9532-01461122-RW-Hi.jpg>

Figura 39 – Vista da ilha KNSM, Eastern Docklands. Fonte: <http://kalden.home.xs4all.nl/verm/tour-k-amst-java-knsm.html>

Figura 40 – Fotografia da Java Island Fonte: <http://www10.aeccafe.com/blogs/arch-showcase/2011/11/22/the-whale-in-amsterdam-the-netherlands-by-frits-van-dongen-de-architekten-cie/>

Figura 41 – Fotografia de Sporenburg Fonte: <http://br.wikipedia.org/wiki/Restr:Borneo-sporenburg.jpg>

Figura 42 – Esquema das tipologias de habitação. Fonte: <http://urbantheorywest8amsterdam.blogspot.pt/>

Figura 43 – Fotografia aérea de Barcelona Fonte: http://en.academic.ru/pictures/enwiki/69/Eixample_aire.jpg

Figura 44 – Plano de Cerdá para Barcelona Fonte: <http://densityatlas.org/casestudies/profile.php?id=92>

Figura 45 – Plano Geral Metropolitano de Barcelona Fonte: <http://urban-networks.blogspot.pt/2012/05/los-grandes-eventos-como-catalizadores.html>

Figura 46 - Moll de la Fusta, Port Vell Fonte: <http://www.pogodak.rs/putovanja/barselona/>

Figura 47 – Planta da Vila Olímpica Fonte: <http://bereshitbcn.blogspot.pt/>

Figura 48 – Fotografia aérea da Vila Olímpica. Fonte: http://historiadeltemps.blogspot.pt/2012_02_01_archive.html

Figura 49 – Fotografia aérea da Diagonal Mar e fórum das culturas Fonte: <http://www.flickr.com/photos/jortegafigueiral/3336604538/lightbox/>

Figura 50 – Ilustração do trabalho do artesão Fonte: <http://dissecandocases.wordpress.com/tag/revolucao-industrial/>

Figura 51 – Revolução Industrial, Alemanha. Fonte: http://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:BASF_Werk_Ludwigshafen_1881.JPG

Figura 52 – Fábrica, linha de montagem. Fonte: http://ensinogeo.blogspot.pt/2011_05_15_archive.html

Figura 53 e 54 – Fábrica AEG, Peter Behrens. Fonte: <http://www.forocoches.com/foro/showthread.php?t=2283040&page=6>

Figura 55 – Fotografia da Central Tejo. Fonte: <http://www.fotopedia.com/items/flickr-3063196755/slideshow>

Figura 56 – Plano de Groer de 1946. Fonte: <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/planeamento-urbano/plano-diretor-municipal/enquadramento-do-pdm>

Figura 57 – Bairro de Poblenou. Fonte: <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2006/04/18/estrategias-de-renovacion-urbana-22barcelona/bcna2/>

Figura 58 – Plano estratégico e delimitação do área de intervenção. Fonte: <http://www.22barcelona.com/content/view/887/90/lang,en/>

Figura 59 – Plano de intervenção. Fonte: <http://marketsbarcelona.wordpress.com/03-pluralismo/>

Figura 60 – Reutilização do património industrial. Mediacomplex 22@. Fonte: http://www.bustler.net/index.php/article/five_projects_shortlisted_for_european_copper_awards/

Figura 61 – Vista aérea de um quarteirão do 22@. Fonte: [http://www.barcelona-travel-guide.info/diagonal-mar.html#gallery\[pageGallery\]/1/](http://www.barcelona-travel-guide.info/diagonal-mar.html#gallery[pageGallery]/1/)

Figura 62 – Fotografias aéreas da área do plano. Fonte: <http://www.22barcelona.com/content/view/887/90/lang,en/>

Figura 63 – Redes de infraestruturas. Fonte: <http://www.22barcelona.com/content/view/887/90/lang,en/>

Figura 64 – Fábrica Braço de Prata. Fonte: <http://aventuralx.blogspot.pt/2011/11/fabrica-de-braco-de-prata-music.html>

Figura 65 – Companhia de Fiação e Tecidos Lisbonenses. Fonte: <http://www.remotewords.net/home/21-lx-factory-lisbon/location.html>

Figura 66 e 67 – SESC Pompeia. Fonte: Fotografia de autor: Fábio Correia

Figura 68 e 69 – SESC Pompeia, espaço interior. Fonte: Fotografia de autor: Fábio Correia

Figura 70 – Central Station Bankside, Londres. Fonte: <http://www.timera-energy.com/energy-markets/fuel-for-thought-aug-5th/>

Figura 71 e 72 – Interior do Tate Modern. Fonte: http://en.wikipedia.org/wiki/File:Tate_modern_london_2001_03.jpg

Figura 73 – Tate Modern. Fonte: <http://www.royalgardenhotelblog.com/index.php/category/robert-shorter/>

Figura 74 – Crescimento da cidade de Lisboa desde o século XII. Fonte: http://www.urv.cat/dgeo/media/upload/arxiu/Lisboa/02_encuadre_historico.pdf

Figura 75 – Planta de Lisboa antes do terramoto de 1755. Fonte: <http://arquiteturaportuguesa.blogspot.pt/2012/06/lisboa-pombalina.html>

Figura 76 – Ilustração do terramoto de Lisboa em 1755. Fonte: <http://arquiteturaportuguesa.blogspot.pt/2012/06/lisboa-pombalina.html>

Figura 77 – Planta de Lisboa após terramoto 1755. Plano para a Baixa de Carlos Mardel. Fonte: <http://www.ecoarkitekt.com/construcao-sustentavel/enquadramento-historico-do-chiado/#.UmmZBPk3spk>

Figura 78 – Planta de Lisboa 1785. Fonte: <http://lxi.cm-lisboa.pt/lxi/>

Figura 79 – Planta de Lisboa 1856, Filipe Folque. Fonte: <http://lxi.cm-lisboa.pt/lxi/>

Figura 80 – Planta de Lisboa, alterações desde 1871 até 1911 (Silva Pinto). Fonte: <http://lxi.cm-lisboa.pt/lxi/>

Figura 81 – Plano Groer de 1948. Fonte: <http://cutcity2.blogspot.pt/2012/02/viaduto-do-campo-grande.html>

Figura 82 – Plano Director de 1967. Fonte: <http://cutcity2.blogspot.pt/2012/02/viaduto-do-campo-grande.html>

Figura 83 – Ortofoto que indica os limites de estudo.

Figura 84 – Convento de Xabregas. Fonte: <http://aps-ruasdelisboacomhistrhia.blogspot.pt/2010/03/rua-de-xabregas-vii.html>

Figura 85 – Armazéns da Sociedade Abel Pereira da Fonseca. Fonte: <http://restosdecolecacao.blogspot.pt/2011/10/abel-pereira-da-fonseca-era-no-inicio.html>

Figura 86 – Tabaqueira . Fonte: <http://lugaresesquecidos.com/forum/viewtopic.php?f=12&t=934>

Figura 87 -Descrregamento de contentores no Porto de Lisboa. Fonte: http://lmcship-sandthesea.blogspot.pt/2009_08_01_archive.html

Figura 87 -Linhas ferroviárias da Matinha . Fonte: http://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Deriva%C3%A7%C3%A3o_para_a_Linha_da_Matinha_na_Esta%C3%A7%C3%A3o_de_Santa_Apol%C3%B3nia.jpg

Figura 88 -Plano de urbanização de Chelas (PUC) . Fonte: <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/planeamento-urbano/planos-eficazes/plano-de-urbanizacao-do-vale-de-chelas>

Figura 89 - Plano Director de Lisboa de 1976 com destaque para a Fabrica de Gas da Matinha. Fonte: http://fabricadegas.blogspot.pt/2010_11_01_archive.html

Figura 90 - Planta de usos do Plano de Urbanização da Zona Ribeirinha Oriental. Fonte: <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/planeamento-urbano/documentos-prospetivos/documento-estrategico-de-monitorizacao-da-zona-ribeirinha-oriental>

Figura 91 - Planta de usos do Plano Director de Lisboa, 1994. Fonte: <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/planeamento-urbano/documentos-prospetivos/documento-estrategico-de-monitorizacao-da-zona-ribeirinha-oriental>

Figura 92 - Planta de usos do Plano Director de Lisboa, 2012. Fonte: http://www.cm-lisboa.pt/fileadmin/VIVER/Urbanismo/urbanismo/planeamento/pdm/vigor2/01_QUALIFICACAO.pdf

Figura 93 - Proposta para o terminal de cruzeiros de Santa Apolónia de João Luis Carrilho da Graça. Fonte: <http://www.espacodearquitectura.com/index.php?id=174>
Fonte: <http://www.espacodearquitectura.com/index.php?id=174>

Figura 94 - Maquete do projeto “Jardim do Braço de Prata, Renzo Piano. Fonte: <http://lisboasos.blogspot.pt/2009/05/os-jardins-do-braco-de-prata-de-renzo.html>

Figura 95 - Maquete do Plano Pormenor da Matinha, do atelier Risco . Fonte: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=707082>

Figura 96 - Planta do Plano Pormenor da Matinha. Fonte: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=707082>

Introdução

A partir de meados do século XX as zonas ribeirinhas de Lisboa começaram a ficar “esvaziadas” das suas funções e ocorreu um processo de relocalização industrial nas periferias da cidade deixando a frente ribeirinha abandonada e obsoleta surgindo terrenos expectantes, a degradação do edificado e o desaproveitamento da proximidade com o rio. Muitas das instalações industriais que eram que foram deixadas abandonadas fazem parte do vasto património industrial que deve ser valorizado e preservado e nesse contexto, o património industrial assume um importante papel para o desenvolvimento de processos de reabilitação e regeneração urbana em que os antigos edifícios industriais, através da sua reutilização, integram novos usos e funções da sociedade contemporânea assente na cultura, conhecimento e inovação, mantendo o seu valor patrimonial e a identidade dos locais e da cidade.

A consciência destas circunstâncias e a emergência de devolver o rio à cidade, nos últimos anos, tem desencadeado uma serie de operações urbanísticas no âmbito, por um lado do restabelecimento das ligações entre a cidade e o rio e por outro lado, a criação de novas oportunidades de desenvolvimento económico e urbano nestas zonas da cidade.

No âmbito do trabalho desenvolvido na unidade curricular de Projeto Final de Arquitetura cujo tema do ano é o “Mundo Novo” pretende-se a criação e definição de um perfil social que se preveja possível num futuro a medio prazo de 20 anos. Em simultâneo, têm surgido novas medidas governamentais que preveem a cooperação institucional entre a Administração do Porto de Lisboa, que consiste na transferência de alguns terrenos portuários, que já não exercem as suas funções para a gestão por parte do Município. Neste sentido, as questões apresentadas neste trabalho pretendem abordar a relação entre a cidade e o rio e os problemas que a afetam, tendo sempre presentes as bases da sociedade apresentadas na unidade curricula de Projeto em Arquitetura e os novos acordos

entre Estado e o Município de Lisboa assim como algumas propostas para a frente ribeirinha de Lisboa.

Deste modo, os objetivos principais deste trabalho é a definição das premissas principais para uma estratégia de intervenção a nível urbano que melhore a relação entre a cidade e o rio dando ao desenho urbano uma maior coerência e continuidade assim como a definição do papel que o património industrial pode desempenhar como catalisador para a regeneração urbana, social, económica e cultural e para o desenvolvimento local e integrado da cidade de Lisboa.

O presente trabalho divide-se em duas partes, sendo a primeira constituída por dois capítulos de carácter mais teórico, nos quais são abordados os diversos conceitos de princípios impostos nas renovações das frentes de água das cidades portuárias e para além disso como apoio teórico à aplicação prática no caso de estudo referente à segunda parte do trabalho.

O primeiro capítulo, começa por um enquadramento que procura demonstrar a importância que a água desempenha no crescimento urbano e económico nas cidades portuárias. De seguida, é abordada a evolução das frentes de água e das relações existentes entre a cidade e a água e entre a cidade e o seu porto e procura-se perceber a importância dos portos nas cidades como centros de intercâmbios, locais de partida e chegada de mercadorias e pessoas e como centros difusores de cultura sendo descritas as várias fases de aproximação e distanciamento entre a cidade e a água, constatando-se que nos nossos dias o paradigma é a reabilitação e renovação das frentes de água.

No seguimento do tema das reabilitações dos “*waterfronts*” são analisados os vários modelos e teorias de atuação nestas zonas das cidades e é definida uma divisão dos modelos de intervenção em duas tendências: ruptura com o existente e continuidade com o existente. Neste ponto são analisados vários exemplos de cidades portuárias que foram alvo deste tipo de operações urbanísticas,

inserindo-se na tendência para a rutura com o existente as cidades de Roterdão, Londres e Lisboa e na tendência para a continuidade com o existente as cidades de Amesterdão e Barcelona.

Após esta análise dá-se início ao segundo capítulo, no qual se procura entender o valor simbólico e o papel que o património industrial pode desempenhar como motor de desenvolvimento urbano e como símbolo da história da cidade e oferecendo identidade aos locais, inserindo-se no tema das renovações urbanas como elemento chave.

Este capítulo começa pela definição do conceito de património industrial percebendo-se o valor que este oferece enquanto memória viva do passado das cidades, compreendendo também as políticas de preservação existentes assim como a análise das cartas referentes ao património industrial. Após esta definição segue-se uma abordagem ao tema industrial através de um enquadramento que procura explicar a evolução que a indústria teve nos últimos dois séculos impulsionada pela Revolução Industrial, assim como a sua influência no desenvolvimento das cidades portuárias. Em seguida inicia-se uma análise que parte de uma escala macro (cidade) para uma escala mais aproximada (edifício) onde se pretende perceber a importância e o papel dos edifícios industriais nas reabilitações e requalificações urbanas como elementos de identidade e história dos locais cumprindo usos e funções relacionados com a cultura, conhecimento e sociais.

No seguimento do tema da requalificação urbana é dado o exemplo do projeto 22@ em Barcelona que consiste num projeto de revitalização social, urbana e económica, no qual os edifícios de carácter industrial localizados no bairro de Poblenou são reutilizados e integrados no projeto para funções ligadas à sociedade contemporânea, com empresas relacionadas com a tecnologia e inovação, ciência, indústrias criativas assim como equipamentos culturais e sociais. Um dos pontos chave a destacar neste plano foi o grande envolvimento

protagonizado entre as entidades investidoras, o município e a população. Neste subcapítulo pretende-se entender o património industrial como elemento fundamental na transformação da cidade mantendo presente a identidade do local assim como a sua história. Por ultimo, numa escala mais aproximada, focando-se o estudo em exemplos de reutilização do património industrial no âmbito de se entender este na perspetiva de como estes edifícios podem ser interpretados para diversos usos. No sentido de melhor explicar esta questão são apresentados dois exemplos de reutilização dos edifícios industriais: a Fábrica de Pompeia, localizada no estado de São Paulo da autoria da arquiteta Lina Bo Bardi e o Museu de Arte Contemporânea – Tate Modern, em Londres do atelier de arquitetura Herzog e De Meuron. Estes exemplos foram escolhidos na perspetiva de demonstrar as múltiplas funções e variedade de soluções que os edifícios industriais proporcionar para os novos modos de viver a cidade.

O terceiro e ultimo capitulo tem como objetivo a análise de um caso de estudo, nomeadamente a Frente Ribeirinha Oriental de Lisboa. Esta zona é um espaço da cidade onde se verifica por um lado, um desequilíbrio funcional bastante acentuado que se pode constatar em diferentes aspetos ao nível urbano, económico, social e cultural e por outro lado, um forte potencial para uma futura intervenção urbana de grande escala. Estes são alguns dos motivos que incentivaram a escolha deste caso de estudo.

O capitulo inicia-se um enquadramento da história da cidade de Lisboa desde a sua génese até aos dias de hoje para que se perceba como a cidade foi evoluindo e crescendo ao longo dos séculos e a influencia que o rio teve no crescimento da cidade. Depois é feita uma análise e caracterização extensiva da zona de estudo, começando por uma evolução histórica da zona ribeirinha oriental de Lisboa, desde o período pombalino em que se começam a localizar as primeiras industrias manufactureiras, passando pela época da Revolução Industrial até à ultima grande transformação da frente ribeirinha com o plano do Parque das

Nações. A caracterização continua com uma análise urbana, económica e social com o objetivo de contextualizar a situação atual desta zona. Da mesma forma é analisado o planeamento urbano da zona onde são abordados vários planos e projetos que já foram pensados para a zona e as orientações previstas pelos Instrumentos de Gestão Territorial, nomeadamente o Plano Diretor Municipal de Lisboa.

Por fim, após a extensa análise desta zona da cidade o trabalho fica concluído com um ensaio critico sobre a situação atual, onde todos os elementos investigados e referidos ao longo do trabalho, assim como o tema geral do ano – Mundo Novo, são abordados.este ultimo ponto onde são expostos alguns princípios e orientações a seguir para futuras intervenções no âmbito do reequilíbrio urbano, económico e social da cidade.

Capítulo I

Renovação das frentes de água das cidades portuárias

1.1 Enquadramento

“A terra e a água sempre tiveram uma relação de cumplicidade e de conquista, uma relação de permanente sedução, de amor e ódio – de profunda ternura, quando a água banha a terra e de arrogante assédio, em ações, tantas vezes trágicas, de pura conquista territorial”¹

A água constitui um elemento essencial à vida humana, daí a localização dos primeiros assentamentos populacionais junto à costa e nas margens dos rios, uma vez que a presença da água leva a uma maior facilidade de comunicação. A água é um recurso vital e representa um dos elementos mais importantes que levou à formação da maior parte das cidades.

As primeiras cidades surgiram na Mesopotâmia, erguidas nos vales férteis do rio Nilo, Tigre e Indo cujas populações se encontravam para trocas de produtos agrícolas. Desde cedo a água assume assim um enorme potencial para a implantação e crescimento de cidades, devido à multiplicidade de funções que esta permite. Na sua origem, a cidade desenvolve-se como sendo um local escolhido estrategicamente pelas populações para efetuarem as suas trocas comerciais, terem acesso a recursos essenciais e uma favorável limitação do território, procurando responder a fatores económicos, defensivos, políticos, de mobilidade (terrestre, fluvial e marítima), paisagísticos (estrutura natural) e até culturais e religiosos. A presença de água leva à resposta de vários requisitos determinantes para a localização das cidades bem como para a permanência das populações nesses mesmos locais.

As frentes de água (waterfronts) foram, ao longo da história, de grande importância para as cidades, não só como elemento de ligação comercial entre estas e de conquista de novos territórios, mas também como elemento identitário e cultural que caracteriza cada cidade.

1 Ferreira, Vitor Matias – Mediterrâneo: Cidades, Portos e Frentes de Água, p. 241

Vítor Matias e Francesco Indovina, em “A cidade da Expo 98”, referem que as frentes de água urbanas assumem o papel de fronteira territorial e de demarcação de territórios. Assim estas áreas fronteiriças polarizam identidades múltiplas e desse modo cada um desses territórios participa e integra a identidade dos restantes, ou seja, as frentes de água não são apenas uma fronteira territorial mas representam uma condição de identidade de cada cidade ou território. O autor refer ainda que as cidades podem por vezes entrar em declínio e em situação de degradação, por razões de natureza económica, mas que nunca perdem a sua própria identidade histórica e cultural exatamente devido à sua dupla condição de “onde a terra acaba e o mar começa” que nunca estas cidades de água deixarão de ter.

“Por irónico que pareça, Veneza...com o domínio das rotas marítimas, a ameaça constante da inundação, a dificuldade do abastecimento de água potável ou a poética das gondolas e dos canais, remetem imediatamente para os cambiantes, as metamorfoses e as contradições que caracterizam a relação das cidades com a  gua.”²

O crescimento das cidades e dos espaços portuários passaram por várias fases, umas de proximidade, outras de afastamento. A partir do século XIX corresponde uma fase de afastamento fomentada pela industrialização correspondendo ao momento mais marcante para a quebra das relações entre a cidade e a sua frente de água, levando a profundas cicatrizes no tecido urbano. Mais tarde, já no século XX segue-se uma tendência de reaproximação da cidade com a água onde se procuram soluções funcionais que recuperam a ligação da cidade com a sua frente de  gua. Este objetivo suscitou d vidas relativamente à manutenção dos portos industriais nas cidades ou a alteração de usos e funções que pudessem servir para uma melhor qualidade de vida aos cidadãos da sociedade contemporânea.

2 Portas, Nuno - Cidades e Frentes de  gua – Cities & Waterfronts, mostra de projetos de reconversão urbana em frentes de  gua. Centro de Estudos da Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto, p. 6

1.2 Evolução das Frentes de água

Relação da água/ território

Desde a formação das cidades junto a margens de rios ou em terras costeiras, a relação entre água e o território vem sendo alterado à medida que a sociedade vai evoluindo, passando assim por várias fases de relação entre água e território. Maria da Graça Saraiva³ distingue as fases em que a sociedade altera a forma como utiliza e interpreta a água:

- Fase de temor, situações em que a água é assumida e associada a cheias e tormentas na qual a cidade não tinha relação com a sua frente de água;
- Fase de harmonia, a sociedade conhece as vantagens e as desvantagens da proximidade com a água e começa a explorar os recursos que a água fornece, assumindo um importante papel na paisagem.
- Fase do domínio, corresponde à manipulação das margens dos rios com o avanço do conhecimento em hidráulica, começam a desenvolver-se sistemas para controlar as situações de cheias e inundações. Estes conhecimentos deram origem à construção de aterros onde a terra avança sobre a água para usos e atividades humanas. Na maioria dos casos estes aterros serviram inicialmente para atividades comerciais e para deslocação de pessoas entre territórios, mais tarde são adotados para abrigar os portos industriais que como consequência deram origem à separação entre a cidade e a água.
- Fase de degradação, é uma consequência do uso urbano e industrial excessivo que origina problemas ambientais.
- Fase da recuperação, corresponde a uma fase em que a sociedade começa a ter preocupações com o ambiente e se inicia o planeamento urbano com vista

3 Saraiva, Maria da Graça - Cidades e rios, perspectivas para uma relação sustentável

num desenvolvimento sustentável. Como resultado das preocupações surge a oportunidade de operações de renovação das frentes de água que geralmente correspondem a um processo de substituição das antigas áreas industriais, em novos espaços de serviços, habitação, áreas de lazer e equipamentos.⁴

Relação Cidade/ Porto

“Many cities used to have a port, opening onto the outside world”⁵

A relação entre a água e os seus portos atravessou, como já referido, várias fases, umas de aproximação e outras de afastamento e isolamento.

Os portos sempre desempenharam um importante papel no desenvolvimento das cidades. Estes funcionavam em sintonia como elemento de transição entre a cidade e a água, assim como pontos principais para as atividades de comércio e conexão com o mundo exterior. Ao longo do tempo, os portos foram-se adaptando às necessidades de comércio internacional e às evoluções tecnológicas.

Até ao século XIX a cidade e o seu porto funcionavam como um só, onde o transporte, o comércio e a comunicação, funcionavam como interdependência funcional e espacial. Durante o século XIX ocorrem expansões na cidade e no seu porto, e a zona portuária passa a ter um papel muito importante nas atividades comerciais à medida que as primeiras indústrias começam a surgir. No início do século XX com o avanço tecnológico, começam a surgir as linhas ferroviárias de apoio às áreas industriais e por consequência são criadas as primeiras barreiras físicas entre a cidade e a água.

Entre 1960 e 1980 a cidade está completamente separada do seu porto e as indústrias carecem de mais espaço e começam a abandonar a cidade deixando as antigas instalações ao abandono, com este facto iniciam-se as preocupações com a recuperação das zonas portuárias, optando por funções que servissem a

4 HOYLE, Brian, *European Port Cities in Transition* 1992

5 Secchi, Bernardo –Genova, developing and rebooting a waterfront city, p-3

cidade e os seus habitantes.

A partir da década de 1970, começam a surgir alguns resultados das operações de recuperação das frentes de água das cidades.

Remesar, refere que o modelo territorial da cidade industrial rompeu com o equilíbrio físico e simbólico entre as cidades e a água.

ETAPA	SÍMBOLO		PERÍODO	CARACTERÍSTICAS
	Cidade	Porto		
I - Porto-Cidade primitivos			Antiguidade/ Medieval Até o século XIX	Íntima associação espacial e funcional entre cidade e porto
II - Porto-Cidade em expansão			Século XIX – início do século XX	Rápido crescimento comercial/industrial, forças de crescimento para o porto desenvolver-se mais além do limite com a cidade, com cais linear e indústrias de carga fracionada.
III - Porto-Cidade industrial moderno			Metade do século XX	O crescimento industrial (especialmente as refinarias) e a introdução de contentores/ro-ro(roll-on/roll-off) impõe ao porto a necessidade mais espaços
IV - Recuo da frente marítima			1960-1980	As mudanças na tecnologia marítima induzem o crescimento das áreas de desenvolvimento industrial e marítimo separadas
V - Remodelação da frente marítima (waterfront)			1970-1990	O porto moderno consome grandes áreas (de terra/mar): renovação urbana do núcleo original

Fig 1 - Evolução da relação entre porto e a cidade

Geralmente as cidades portuárias apresentam um esquema de crescimento comum, faseado em quatro momentos:

- Fase pré-industrial, define o período em que a cidade tem uma relação forte de proximidade com a água e o seu porto que como refere F. João Guimarães: “A memória das cidades portuárias reporta a tempos em que um dos principais elos de ligação entre cidades era a água através da qual se fomentavam as trocas comerciais, o movimento de populações e a partida para novos territórios.”⁶ Deste modo, a zona portuária é fortemente movimentada e habitada.

- Fase da industrialização do território, corresponde à época que teve início no final do século XVIII e atingiu o seu ponto máximo no século XIX, durante a Revolução Industrial, prolongando-se até meados do século XX, que corresponde ao momento em que se intensifica a atividade portuária. Neste último período ocorrem os avanços ao longo da frente de água, a criação das infraestruturas de apoio ao porto industrial onde se inserem as novas acessibilidades, primeiro ferroviárias e depois rodoviárias. Como consequência da industrialização das frentes de água, dá-se o deslocamento da residência das classes trabalhadoras para junto das unidades industriais. É neste contexto que o território se isola da restante estrutura da cidade devido à nova vocação industrial. A época industrial foi o principal responsável pela separação entre a cidade e a água.

“The port was no longer laid out in the city, but next to the city”⁷

- Fase da desindustrialização, corresponde ao momento de afastamento dos portos das cidades em busca de terrenos mais amplos para responder às novas necessidades da tecnologia, e como consequência da transição económica dos anos 70 e 80, com a tendência para a terciarização, os núcleos industriais deixam de ter função na sociedade, dando origem a espaços e edifícios devolutos e desativados, terrenos expectantes e infraestruturas obsoletas.

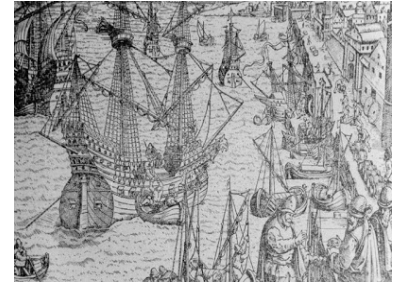


Fig 2 - Ilustração do porto de Lisboa no século XV



Fig 3- Fotografia do porto de Londres no século XIX

6 GUIMARÃES, F. João – Cidade Portuária, O Porto e As Suas Constantes Mutações

7 MEYER, Hans – City and Port: urban planning as a cultural venture in London, Barcelona, New York and Rotterdam: changing relations between public urban space and large scale infrastructure, p.24

Nos anos 70 e 80, surge a adaptação dos terminais portuários ao sistema de contentores e com este sistema o efeito de barreira entre a cidade e a água torna-se mais evidente, tornando a zona portuária interdita à população e pertencente a entidades privadas, sendo uma área dentro da cidade mas não pertencente à mesma, como é o caso de Lisboa, onde as áreas portuárias são pertencentes à Administração do Porto de Lisboa.



Fig 4- Vista geral porto de contentores Antuérpia, Bélgica

O processo de contentorização, suscitou a revisão das infraestruturas de apoio ao novo modelo de ocupação dos portos e surgiu a necessidade de áreas maiores para o armazenamento e novos equipamentos para responder às novas técnicas de manutenção, estes factos juntamente com a desindustrialização, deram origem ao abandono progressivo das antigas instalações portuárias.

Segundo Brian Hoyle, chega-se à conclusão que a industrialização costeira e a introdução da contentorização foram as principais causas para o declínio das relações entre a cidade e o porto moderno. De acordo com o autor, o modelo de contentorização desenvolveu-se em três etapas: o seu aparecimento e difusão, em 1958-64, o sistema utilizado era em rotas curtas na costa dos E.U.A. e para Porto Rico; a fase de implementação, que ocorre entre 1964-70. Nesta fase ocorre um aumento do volume transportado e abrem-se novas rotas pelo Oceano Atlântico e impulsiona-se o desenvolvimento de novas infraestruturas para o transporte de mercadorias via terrestre com a construção de novas linhas férreas e novas rodovias para deslocação de camiões; por fim, a fase da maturação nos anos 70 em que a capacidade dos terminais aumenta contribuindo para a construção de terminais cada vez mais distantes do porto, provocando assim uma dissociação entre cidade e porto

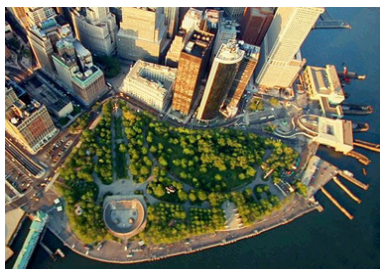


Fig 5- Vista aerea do Battery Park em Nova Iorque

- Fase da reconversão das áreas industriais e portuárias, esta última fase tenta responder aos problemas deixados pela desindustrialização, são procuradas soluções para ocupação dos espaços vazios e o reaproveitamento das estruturas industriais com consequente reaproximação da cidade e dos cidadãos à frente

de água.

Estas zonas que antigamente serviam a indústria, constituem atualmente espaços prioritários nas políticas urbanas e são uma mais-valia nas estratégias de revitalização das cidades pela sua localização central e pela proximidade com a água.

Resumindo, pode-se dizer que, as relações entre a cidade e o seu porto foram definidas através da gestão do território e a partir de interesses políticos, sociais e económicos de cada cidade. Segundo Margarida Marques⁸, que baseando o seu estudo em diversos autores como: Hoyle, Rafferty, Holst e Rial, refere que se pode identificar várias etapas nas relações entre a cidade e os seus portos:

- Os portos primitivos, onde a relação entre cidade-porto é bastante próxima e o porto assume o papel de espaço público da cidade;
- Os portos em expansão, quando se dá um enorme desenvolvimento na frente de água. Este desenvolvimento industrial dá origem a redefinição dos limites dos portos, correspondendo ao momento em que se começa a manipular e controlar as margens com a construção de aterros em cais de acostagem perpendiculares às margens, com o objetivo de otimizar as atividades económicas;
- Os portos industriais modernos, corresponde ao momento em que os portos sofrem alterações espaciais, económicas e logísticas, com a adoção do sistema de contentores. Todo este processo revoluciona o sistema de transporte marítimo tornando-o mais eficiente, mais seguro e capaz de suportar as necessidades da globalização. Com a infraestruturação de apoio ao porto, as relações entre a cidade e o seu porto encontram-se neste momento completamente dissociadas.
- Por fim, a renovação das frentes portuárias é consequência do forte crescimento industrial e das alterações que foram acontecendo que deram origem ao

⁸ MARQUES, Margarida, Intervenções em frentes ribeirinhas portuárias- a reconversão do tecido urbano e a transformação na identidade das cidades. ISCTE-IUL 2012

abandono de muitas instalações industriais, uma vez que, estas deixaram de conseguir acompanhar as exigências da globalização. Por consequência surgiram espaços mortos, vazios e degradados podendo chamá-los de “não lugares”. Neste contexto, foi necessário alterar e planear estes “não lugares”, com vista a alterar esta situação e mudar de paradigma (Marques 2012).

No final do século XX, as indústrias são transferidas para cidades satélite e a cidade redescobre o seu porto antigo como uma vantagem para a paisagem urbana e finalmente podem-se utilizar estes espaços vazios para criar zonas públicas de lazer, desporto, habitação e comércio. Neste contexto as autoridades locais assumem responsabilidades para solucionar o problema das frentes de água, como parte integrante de um programa de modernização da cidade. A presença da água nas frentes das cidades proporciona uma valorização nos setores comerciais, culturais e habitacionais das cidades assim como um papel determinante no que toca à identidade do território.

1.3 Reabilitação de Frentes de Água

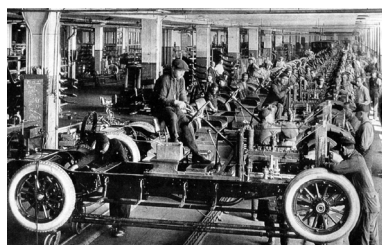


Fig 6- Fotografia da linha de montagem da fábrica Ford - produção em série.

“As três décadas que se seguiram à II Guerra Mundial, constituíram um período de forte aceleração das dinâmicas socioeconómicas e urbanas, enquadradas pela conjugação do modelo económico “fordista” (pela produção e o consumo massificado), com o modelo do “Estado Providência” (redistribuição do rendimento, sustentando a progressão dos níveis de consumo). (...) Entretanto, os choques petrolíferos e a crise económica da década de 70 evidenciam a falência do modelo “fordista”, a crise financeira do Estado Providência e a emergência do mercado e globalização da economia e do estado neoliberais. Assim quebrando-se o ciclo virtuoso do crescimento, inicia-se um processo de globalização económica que veio transformar o mundo numa intensa rede de fluxos de comunicações e transações, de bens materiais e imateriais.”⁹

9 VIEGAS, Luís; GRANDE, Nuno; BRANCO, Miguel – Mediterrâneo: Cidades, Portos e Frentes de Água, p. 9-10

A partir da segunda metade do século XX, devido à desativação e realocização industrial e à diminuição das atividades portuárias e alterações legislativas afins, verifica-se uma libertação de zonas portuárias que por sua vez deram origem a espaços inúteis e degradados.

A permanente transformação da cidade e a necessidade de prever as suas infraestruturas, os equipamentos e o estabelecimento de regras para seu crescimento obriga ao estabelecimento de critérios para o uso do solo através de instrumentos de gestão territorial, embora por vezes demasiado abrangentes e abstratas, como são exemplo os *masterplan* que de uma forma subjetiva indicam as estratégias para as cidades. Para maior pormenor, são implementados os planos de escala intermédia que concretizam as diretrizes impostas nos *masterplans*. Nestas operações, definiam-se as estratégias a seguir relativamente macro funcionamento da cidade e concretizar de uma forma pormenorizada a realidade das áreas afetadas por estes planos, com o desenho dos perfis das ruas, disposição do edificado, os usos, espaço público, etc.

Estas ações urbanísticas localizadas, neste caso, a reabilitação das frentes de água, que eram antigas áreas portuárias e industriais, os corredores ferroviários e zonas militares, pela sua localização na cidade, permitem a sua reestruturação. Estas operações dos “brownfields” são formas das cidades modernizarem as suas zonas centrais, criando novas centralidades, algumas diretamente e outras pela proximidade às novas áreas reaproveitadas.

O carácter especial de operações urbanísticas associadas devem-se a factos como: serem operações urbanísticas associadas ou não a eventos especiais; as suas dimensões; a situação geográfica de prestígio; e o seu sistema especial de gestão.

A renovação de frentes de água é uma mais valia para a cidade, pois permite estabelecer ligações, do coração da cidade às suas frentes de água, há muito



Fig 7- Vista aérea de um “brownfield” em Vancouver, Canadá

tempo perdidas durante a época industrial.

Neste contexto, um pouco por todo o mundo, começando pelos Estados Unidos da América, assiste-se a um movimento de operações para a reabilitação das frentes de água desativadas com o objetivo de valorização urbana, neste sentido, Nuno Portas afirma que:

“estes projetos criam oportunidades; localizam-se na sua maior parte, em áreas híbridas situadas entre a cidade “económica” histórica e compacta, e a cidade mais desfeita ou por fazer, marcada por exemplo, pelos sistemas ferroviários ou pelos produtos da cidade industrial, que estão a ser substituídos, renovados e modernizados.”¹⁰

Pode dizer-se que foi a partir desta fase que os projetos para as frentes de água se assumem como soluções de sucesso a nível internacional. Neste contexto, estes projetos de revitalização urbana, tornaram estas zonas de carácter industrial em zonas híbridas, habitacionais, de lazer, turismo e comércio.

“A reconversão das frentes marítimas tem o efeito de eliminar barreiras entre a cidade e o mar, trazendo de novo as pessoas para a frente da água.”¹¹

A reabilitação das frentes de água, segundo Brian Hoyle, é um processo de substituição das antigas áreas industriais e comerciais ribeirinhas, por novos espaços de serviços, equipamentos, habitações e áreas de lazer.

A implantação destes projetos teve origem nos E.U.A. no final da década de 50, nas cidades de Boston e Baltimore e mais tarde, a partir da década de 80, começou na Europa a difundir-se este novo modelo de intervenção urbana

10 PORTAS, Nuno - Cidades e Frentes de Água – Cities & Waterfronts, mostra de projetos de reconversão urbana em frentes de água. Centro de Estudos da Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto,

11 HOYLE, Brian, European Port Cities in Transition 1992

com o conhecido projeto em Londres das Docklands e numa terceira fase, de propagação do modelo para o Japão e Singapura (Ásia).

É importante associar a reabilitação das frentes de água a uma transição económica pós-industrial que ocorre em cidades como Boston, Baltimore, S. Francisco e Nova Iorque, (MOLLENKOPF,1983) surgindo assim um conjunto de cidades pós-industriais. Segundo Breen e Rigby, alguns fatores contribuíram para a alteração de atitude e pensamento acerca dos espaços portuários que se encontravam obsoletos: a alteração tecnológica após a II Guerra Mundial; as alterações nas zonas portuárias e na indústria; os movimentos de defesa do ambiente; a preservação étnica e o valor identitário que a água tem para a cidade; a assistência política e as novas formas de vida da sociedade apoiadas no lazer e no turismo.

Segundo Tunbridge (1998), estas operações estão ligadas à reabilitação dos centros históricos, ao processo de reorganização da economia urbana e à melhoria das condições ambientais.

P. Robert¹² refere que a reabilitação urbana concretiza-se por uma transição económica, pelo bom funcionamento social, pelas novas exigências territoriais e pela qualidade ambiental e desenvolvimento sustentável.

De acordo com os autores referidos, pode dizer-se que as frentes de água são áreas prioritárias em todo o processo de reabilitação urbana. Neste sentido Mann (1998), refere as tendências que estão na origem das operações de reabilitação das frentes de água nos EUA, que mais tarde se vão verificar também intervenções Europeias e Asiáticas, são elas: a oferta de uma diversidade de usos; a forte procura das zonas ribeirinhas pelo público; a pedonalização e o afastamento das infraestruturas viárias; a recuperação do património cultural, histórico e arquitetónico; a criação de espaços públicos de carácter comercial; locais

12 Robert, P - In the Evolution, Definition and Purpose of Urban Regeneration

para exposições e eventos culturais; preocupação com a implantação de arte pública; oportunidade para a realização de festivais ou outros acontecimentos e a promoção e regulação urbanística.

Neste contexto, surge um novo paradigma para a transformação das cidades ocidentais assente no modelo City Beautiful do século XIX (Brandão, 2004) e numa transição do modelo económico que passa a ter a sua base no setor terciário, deixando as indústrias em declínio. Este novo modelo de projetar e planear a cidade contemporânea é assente também na redescoberta do valor da paisagem e do ambiente nas frentes de água. Neste sentido, muitas cidades têm adaptado e desenvolvido estratégias de atuação nestas zonas portuárias visando uma melhor qualidade de vida dos cidadãos, responder, equilibrar e harmonizar a cidade. As frentes de água e as operações de reabilitação atraem a população e por consequência são criadas novas atividades que tornam possível resolver desafios de reestruturação e uso dos solos, permitindo um melhor acesso público a estas zonas há muito tempo “desligadas” da cidade.

“Numa reconversão há, então, que considerar e integrar as realidades existentes no território, as quais podem criar atritos pela dificuldade de estabelecer e manter equilíbrios entre, por um lado, o património já edificado e os valores culturais a preservar e, por outro, as novas estruturas que se pretendem desenvolver.”¹³

Esta oportunidade de reabilitação das frentes de água advém da localização de portos dentro das cidades deixar de ser relevante, sendo estes recolocados em outras zonas da cidade, mesmo fora das mesmas, uma vez que dependem cada vez menos do contacto com a cidade, sendo também pressionados por interesses políticos e económicos. Quanto aos edifícios industriais, estes mesmo que muitas vezes em mau estado de conservação, sempre que possível, são transformados ou convertidos a património industrial com programas museológicos com o

13 FERREIRA, Vitor Matias; INDOVINA, Francesco – A Cidade da Expo 98, Uma Reconversão na Frente Ribeirinha de Lisboa?, p.79

objetivo de preservar a história, a cultura e a identidade do local.

1.4 Modelos de Intervenção

Teorias | Modelos

As operações de renovação das frentes de água desde a sua origem nos E.U.A. à sua divulgação ao longo de mais de 50 anos tornou-se numa tendência ao nível global.

Todas as intervenções desempenham transformações na cidade. Embora seja um fenómeno global com alguns pontos comuns, cada caso tem as suas próprias características devido a algumas seu porto; as dinâmicas da cidade e dos seus intervenientes e do seu sistema de administração e gestão.

Vários estudos foram elaborados sobre as ações concretizadas por estas intervenções na cidade: sobre o papel do turismo e do lazer, sobre o papel das renovações na evolução das cidades; sobre a importância destas operações como espaços de oportunidade ou sobre a remodelação do património industrial.

Outros estudos, surgem no âmbito de uma classificação tipológica das intervenções: Rinio Bruttomesso distingue as operações da administração pública das intervenções concretizadas por entidades privadas da área da construção; Ann Breen e Dick Rigby distinguem a “historic waterfront”, a “residential waterfront”, a “cultural waterfront”, a “working waterfront”, a “environmental waterfront”, entre outras.

Outros autores elaboram estudos na tentativa da criação de modelos gerais que identifiquem as gerações destas operações:

- Maria da Graça Saraiva¹⁴ identifica três gerações distintas: Na **primeira geração** o objetivo dos intervenientes era tornar as frentes de água num negócio a

14 SARAIVA, Maria da Graça - Cidades e rios, perspectivas para uma relação sustentável



Fig 8- Vista geral da Inner Harbor, Baltimore EUA - Modelo Americano



Fig 9 - London Docklands, Londres - Modelo Europeu

partir da valorização dos terrenos nas zonas abandonadas; a **segunda geração** corresponde ao momento em que se descobriu o potencial destas zonas para uso dos cidadãos e para uma melhor qualidade de vida; na **terceira geração** é feita uma abordagem mais cuidada da relação entre o meio ambiente, a cidade antiga e a operação de reabilitação.

- Miguel Branco Teixeira¹⁵ distingue três modelos de intervenção: **o primeiro modelo** corresponde à origem do processo de reconversão urbana em frentes de água nos E.U.A., sendo este direcionado para o turismo, lazer e recreação, com a criação de alguns equipamentos para estas funções. São intervenções monofuncionais e desenraizadas dos territórios de atuação (Boston, Baltimore, Toronto); **o segundo modelo**, refere-se à difusão do modelo americano pela Europa, Ásia e Austrália. Nestas intervenções a aposta é o setor terciário com a implementação de medidas desreguladoras e flexibilizadoras de gestão urbana para incentivar o investimento privado (Londres, Dublin, Hong Kong, Tóquio, Sydney); **o terceiro modelo**, caracteriza-se pela vontade em definir estratégias para a regeneração e reestruturação urbana com o objetivo de dinamizar a cidade. Nestas intervenções surgem medidas de caráter social relacionadas com a habitação e valoriza-se a participação de intervenientes locais (Amesterdão, Barcelona, Roterdão, Saint-Nazaire); transversalmente a estes modelos o autor refere ainda um **quarto modelo**, sendo este relacionado e motivado por eventos especiais como feiras internacionais, festivais mundiais, jogos Olímpicos ou Exposições Internacionais e nestes casos os países realizam políticas estratégicas com o objetivo de promover a competitividade da cidade no contexto internacional. São deste modelo exemplo as cidades de Montreal, Vancouver, Sydney, Barcelona, Génova, Sevilha e Lisboa.

Não é consensual a opinião relativamente aos modelos adotados, assim:

15 FERREIRA, Vitor Matias; INDOVINA, Francesco – A Cidade da Expo 98, Uma Reconversão na Frente Ribeirinha de Lisboa?, p. 81-82

- Para Chaline (1991), a diversidade dos casos e as diferentes gerações de intervenções dificultam a definição de tipologias dos processos de renovação das frentes de água.

- Já Joan Busquets¹⁶ aborda a questão da criação de modelos de intervenção para as frentes de água de uma maneira diferente identificando três modelos destas operações em que os distingue a partir da sua localização geográfica: o **modelo americano**, é pioneiro neste tipo de intervenção e consiste em transformar pequenos espaços de um grande conjunto de uma forma fragmentada e com pouca ou nenhuma ligação com a envolvente e o tecido urbano. É um modelo que se sustenta a partir do turismo de massa e zonas de lazer. As primeiras cidades a adotar o modelo foram Boston e Baltimore; O **modelo asiático**, consiste na criação de novos aterros sobre a água para a criação de áreas de tamanho significativo para atividades multifuncionais deixando os antigos portos abandonados; o **modelo europeu**, é o menos desenvolvido e consiste numa reinterpretação do modelo americano. Desenvolvem-se estratégias culturais, e para além das apostas no turismo e lazer, também a criação de centros de negócios é uma das premissas, com o fim de incentivar o investimento privado de modo a criar mais postos de trabalho, garantindo que a zona em questão seja vivida e movimentada. Este modelo diferencia-se do modelo americano no sentido em que no caso europeu as cidades acarretam um valor histórico, simbólico e cultural bastante fortes e que desta forma condiciona as operações baseadas no modelo americano, cujas intervenções estão desenraizadas do restante tecido urbano. Neste modelo é dada uma enorme importância às características locais e a intervenção é quase uma expansão da cidade até à água. Cidades como Amesterdão, Roterdão, Barcelona, Lisboa e Londres, são alguns exemplos deste modelo de atuação nas frentes de água.

Deste modo, pode-se resumir que as intervenções norte-americanas são operações de carácter fragmentado e desenraizadas do tecido urbano existente,

16 BUSQUETS, Joan - Mediterrâneo: Cidades, Portos e Frentes de Água, p. 38-39



Fig 10 - Vista geral do Port Vell, Barcelona,



Fig 11 - Vista geral da frente de água de Yokohama, Japão - Modelo Asiático

nas intervenções asiáticas são construídas novas plataformas sobre a água deixando o antigo porto na mesma situação e nas intervenções europeias há uma procura pela valorização histórica, simbólica e cultural que estas cidades têm. Concluindo, as operações de renovação de frentes de água na Europa são as que maior complexidade têm pelo facto de que, a estas cidades pertence um passado muito significativo que deve ser preservado e que normalmente condiciona estas intervenções urbanas.

Como se pode constatar, a criação de modelos de intervenção pode surgir de diferentes perspetivas, como refere Miguel Branco Teixeira, “cada caso é um caso, sendo muito difícil encontrar fronteiras claras entre diferentes intervenções de reconversão em frentes de água. Muitos são os fatores que condicionam a geração de modelos”¹⁷, neste sentido torna-se difícil o agrupamento das várias intervenções em modelos. Deste modo, a partir do estudo dos vários autores já referidos, que contribuíram para uma melhor compreensão das várias formas de intervenção nas frentes de água, são considerados neste estudo, não vários modelos de intervenção, mas duas tendências que no continente europeu se conseguem verificar: uma tendência para a **continuidade com o existente**, presente nos casos de estudo das cidades de Amesterdão e Barcelona, a outra é a tendência para a **rutura com o existente**, verificado nas cidades de Londres, Roterdão e Lisboa.

Rutura com o existente

Esta tendência é caracterizada pela falta de ligação entre as estratégias de planeamento e gestão aplicadas nas operações efetuadas nas frentes de água e a cidade existente, são intervenções que seguem um modelo predominantemente de carácter económico e com vocação para o turismo, lazer e recreação e sustentado por alguns equipamentos de apoio. São operações monofuncionais

17 FERREIRA, Vitor Matias; INDOVINA, Francesco – A Cidade da Expo 98, Uma Reconversão na Frente Ribeirinha de Lisboa?, p. 80

e com uma tendência para o contraste com o existente, ou por outras palavras, a intervenção é vista como um objeto estranho em relação a toda a cidade, muito influenciadas pelo modelo que Joan Busquets define como modelo americano em que a estratégia passa pela máxima rentabilização do solo, a partir de usos que façam o retorno do investimento.

Roterdão

Roterdão, é a segunda maior e mais importante cidade dos Países Baixos, por ser a sede do maior porto marítimo da Europa, sendo também conhecida como a capital industrial da Holanda. Esta cidade situa-se nas margens do rio Nieuwe Maas e possui cerca de 617 000 habitantes. Na margem Norte do rio Maas localiza-se o centro histórico da cidade e a margem Sul pertencia às indústrias do porto e aos bairros operários.

A cidade foi totalmente arrasada durante a II Guerra Mundial e precisou de ser reconstruída quase na sua totalidade. Neste contexto, Roterdão passa por uma operação de revitalização urbana e reergueu-se com uma das arquiteturas mais modernas da Europa. Por ter sido destruída grande parte da cidade, foi concretizada uma operação de reconstrução urbana sem ter em conta o que antes lá existia, este facto, permitiu que a nova intervenção contrastasse com as cidades históricas do resto da Europa, através da construção de edifícios modernos que caracterizam a cidade.

A cidade de Roterdão, devido à sua localização geográfica, sempre teve uma relação muito forte com a água e tal como na maioria das cidades portuárias europeias, sempre teve uma forte relação com as trocas comerciais por via marítima com o resto da Europa e com o mundo. Durante o século XX, o porto foi sendo recolocado para Norte da cidade para junto do mar, para responder às necessidades que o processo de contentorização acarretava. Como na maioria das cidades portuárias, este movimento das zonas industriais para as periferias



Fig 12 - Vista aérea da cidade de Roterdão na Holanda



Fig 13 - Fotografia de Roterdão após bombardeamento na 2ª Guerra Mundial



Fig. 14 – Plano geral de urbanização de Roterdão, 1946



Fig. 15 – Maquete do projeto de Teun Koolhas para Kop Van Zuid.

teve como consequência o abandono destas áreas deixando espaços vazios que deram origem a bairros residenciais. Como já foi referido durante a II Guerra Mundial foram destruídos a maioria dos edifícios históricos e as infraestruturas da cidade. Todos estes acontecimentos e constantes mutações serviram de mote à reconstrução da cidade e à consequente mudança de paradigma que foi levado a cabo pelo plano para a zona de *Kop Van Zuid*.

O plano de *Kop Van Zuid*, fica localizado na margem Sul do rio Maas, que era, como já referido, uma zona de carácter industrial e caracterizada também por habitação de má qualidade. Esta zona, foi afetada pela relocação das atividades industriais e portuárias para as periferias, tem uma área com 125 hectares e tornou-se na principal zona para o plano de reconversão da cidade.

A Autoridade Portuária e a Câmara Municipal de Roterdão foram as duas entidades responsáveis pelo desenho da estratégia e dos objetivos a concretizar tendo estes sido apresentados à população.

Os objetivos principais adotados pelas entidades promotoras do plano foram: a ligação entre Norte (centro histórico) e o Sul (área de reconversão) a partir da criação de infraestruturas (Ponte Erasmus) e a passagem de algumas funções da margem Norte para a margem Sul; a criação de habitação para a classe média que previa a ocorrência de fenómenos de gentrificação; a criação de um centro de negócios ao nível internacional para colocar a cidade em competitividade internacional; a adoção de políticas sociais com o objetivo de integrar os residentes da margem sul com ofertas de trabalho e melhores condições dos seus bairros; a melhoria da imagem da margem sul e o alargamento do centro da cidade até ao rio.

O projeto de reconversão previa zonas de lazer, zonas habitacionais de alta densidade e espaços comerciais. O primeiro plano foi construído em 1987 e é da autoria de Teun Koolhas e tinha com principal premissa oferecer à cidade

uma nova visão da cidade como um conjunto ou como um todo. O plano de Teun Koolhaas era constituído pela ligação das margens e a criação de uma melhor mobilidade urbana com investimento nas redes de transportes públicos, habitação para várias classes sociais e a criação de áreas de lazer junto das margens para tornar a zona mais atrativa.



Figura 18 – Fotografia da ponte Erasmus

A ponte Erasmus talvez seja um dos projetos mais marcantes nas intervenções em Roterdão, não só por ligar as duas margens, mas este projeto desenhado pelo arquiteto Ben van Berkel e Bos's funciona como um ícone para a cidade (que contribui para a sua transformação e como elemento de identidade local).

Outro projeto bastante significativo para a transformação de Roterdão, foi a renovação da antiga plataforma *Wilhelminapier*, desenvolvida sobre três faixas longitudinais; na faixa central foram mantidos alguns edifícios das antigas indústrias portuárias, tendo estes sido redesenhados para novos usos. Esta zona oferece cafés, restaurantes, um teatro, o famoso Hotel New York; as duas outras faixas, foram preenchidas por arranha-céus desenhados por arquitetos como Rem Koolhaas, Álvaro Siza Vieira, Norman Foster e Renzo Piano, sendo uma das faixas destinada à habitação e a outra a escritórios. Ao nível de infraestruturas urbanas esta zona está fortemente dotada, com vários transportes públicos,



Figura 16 e 17 – Fotografias de antes e depois da intervenção urbana em Wilhelminapier

como o metro, o tram e o *watertaxi*.

A eficácia da rede de transportes públicos, a escolha pela variedade de usos (comerciais, habitacionais e de serviços), a ligação das duas margens pela ponte Erasmus, a melhoria nos espaços públicos e as preocupações com a construção de habitação para várias classes sociais serviram de mais valia para a cidade e garantiram o sucesso desta intervenção.

Resumindo, o projeto de Kop Van Zuid apostou fortemente na ligação entre a margem Norte e a margem Sul e a integração social da cidade a partir da construção de habitação, para variadas classes sociais e o tratamento do espaço público, tornando mais atrativa a zona. A zona de *Wilhelminapier* é onde melhor se consegue verificar a tendência para a rutura com o existente, onde a grande aposta era a valorização económica da zona e a intervenção teve como programa a criação de um centro de negócios que colocasse a cidade a um nível competitivo com outras cidades internacionais a partir da construção de hotéis, áreas de lazer e comércio e edifícios de escritórios.

Londres Docklands / Canary Wharf



Figura 19- Ilustração do porto de Londres no final do século XIX

A cidade de Londres, até 1954, vivia do seu porto como catalisador económico e desde o século XVIII vivia da indústria, transformando-se no maior porto a nível mundial. Depois de 1961 o porto sofre uma crise económica reforçado pela relocação para Sul e para Tílburi, nas periferias Londrinas, devido à necessidade de novas instalações portuárias capazes de responder às novas exigências tecnológicas.

Nas décadas de 70 as Docklands apresentavam níveis preocupantes de aumento do desemprego e de diminuição da população. O porto de Londres, nas décadas de 60 e 70 encerrou 22 quilómetros de Docklands, o que originou o despedimento

de cerca de 73 000 trabalhadores. Posteriormente à revolução dos transportes marítimos com a adoção de sistemas de contentores, o porto de Londres viu-se obrigado a mover-se para zonas de águas mais profundas fundando o seu porto em Tílburi.

A partir da década de 80, a maior parte desta área que se encontra vazia e obsoleta, dá-se início a um processo de reconversão, sendo declarada de *Enterprise Zone*. O objetivo era o de canalizar investimentos privados e públicos, dando origem a uma revitalização económica, social e ambiental ao longo de 12 quilómetros de frente de água, com a finalidade de dar uso a estes vazios urbanos que eram vistos como “traseiras de Londres” que escondiam a degradação da zona.

As condições para o arranque do processo de renovação estavam criadas devido ao enorme potencial que a zona oferecia e pelo conhecimento do sucesso das operações já realizadas no continente americano. O objetivo pretendido com estas operações, era a promoção de um dos maiores centros financeiros mundiais. As políticas desreguladoras do governo conservador, liderado por Margaret Thatcher, ofereceram as condições para os promotores privados poderem de forma rápida realizar as operações de reconversão. São então criadas as *Enterprise Zones* que ofereciam por preços baixos a aquisição de terrenos para a reconversão.

No ano de 1981, são criadas as *London Docklands Development Corporation* (LDDC), uma parceria público-privada que utilizou como estratégia de promoção o marketing urbano, compreendia uma área de 2100 hectares estendida ao longo de 12 quilómetros do rio Tamisa. Esta parceria visava a regeneração física, económica e social das Docklands e torna-se assim a entidade administradora desta intervenção.



Figura 20 e 21 – Imagem da zona de Canary Wharf antes e depois da intervenção urbana

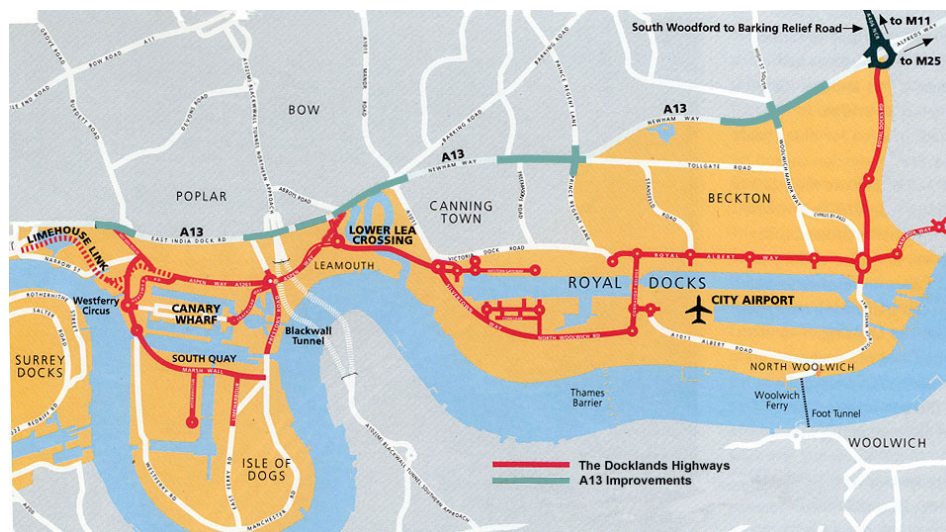


Figura 22 – Mapa de transportes das Docklands, Londres

As operações de reconversão das *London Docklands* foram um grande investimento público-privado e foram divididas em quatro grandes zonas:



Figura 24 – Vista aérea atual das Royal Docks

- As *Royal Docks*, área onde se construiu o *London City Airport* e uma área residencial apoiada infraestruturalmente pela *Connaught Bridge* e a *Royals Pumping Station*. Foram ainda dinamizadas as ligações fluviais com a introdução do *River Bus* que liga diferentes pontos do rio, e faz um percurso turístico que mostra a cidade aos seus visitantes, tornando este negócio essencialmente recreativo.

- *Surrey Docks* e *South Bank*, áreas onde se realizou a reconversão de edifícios para habitação, complementado por atividades culturais e terciário, e a construção de uma marina e um parque ecológico.

Em *Wapping* e *Limehouse* as intervenções foram realizadas tendo em conta novas áreas residenciais e optando pela recuperação de alguns edifícios históricos para funções comerciais.

- Por último, a *Isle of Dogs*, área que corresponde à criação de um enorme centro financeiro, cujo objetivo era a conversão da cidade de Londres num dos maiores centros de negócios a nível global. Este centro financeiro tinha como expoente máximo a zona empresarial de *Canary Wharf*, que era visto como símbolo das já mencionadas políticas desreguladoras, que permitiam adquirir terrenos a baixo custo e sem taxas para um processo de reconversão mais acelerado.

O projeto para *Canary Wharf* previa a construção de 1,1 milhões de m² dispostos em 24 edifícios financiados por entidades privadas e evitando as regulamentações urbanísticas e taxas de urbanização. Foi construído na zona o *London Arena Sports Centre*, que representava uma das maiores zonas desportivas da cidade.

A zona da *Isle of Dogs*, devido a fatores como a sua localização geográfica, os objetivos pragmáticos e o modelo arquitetónico e urbanístico adotado, tornou-se no ícone desta nova centralidade que tinha como ponto principal o Pólo de terciário em *Canary Wharf*.

As operações de reconversão em Londres, para além das apostas estratégicas e de usos das zonas, previam também um forte investimento em infraestruturas em que se destaca a introdução do metro, designado de *Docklands Light Railway*, que se localizava entre a estação de *Bank* e a *Isle of Dog*. O metro era um elemento fundamental para as Docklands, pois permitia o acesso à zona, dando acessibilidade à reconversão e aumentando assim a confiança dos investidores. Outra preocupação foram as condições ambientais deixadas pelo antigo uso industrial. Esta preocupação levou à construção de eclusas e estações de tratamento de águas para despoluição do rio Tamisa.

A intervenção urbanística das *London Docklands* foi uma das maiores operações de reconversão de frentes de água e provocou fortes dúvidas face aos resultados obtidos, bem como face às estratégias adotadas, quanto à preservação dos edifícios existentes, uma vez que se optou por um modelo que rompe com o



Figura 25 – Vista geral da Isle of Dogs.



. Figura 26 – Canary Wharf, centro de negócios de Londres

passado através da construção de raiz da maioria dos edifícios e equipamentos.

Os fatores que contribuíram para o descontentamento relativamente às opções tomadas foram o caráter antidemocrático da LDDC e a pouca participação pública.

“Os habitantes locais sentiam-se excluídos e marginalizados no seu habitat, não acreditando no sucesso desta gigantesca operação de reconversão urbana”¹⁸.

Foram realizados alguns protestos e manifestações por alguns grupos sociais, devido às razões já referidas, juntamente com o aumento dos desequilíbrios sociais produzidos pelas intervenções realizadas, que foram conduzidas pelos investidores e pelo sistema económico que estava fortemente ligado ao setor terciário de negócios.

As intervenções das Docklands londrinas demonstraram um forte e positivo impacto económico no seu início, mas posteriormente tornou-se num “enorme fracasso imobiliário”¹⁹ devido à enorme queda no número de vendas de habitação e escritórios conduziu à falência de várias empresas.

O projeto das London Docklands estava ligado à economia, daí o seu caráter monofuncional e deste modo não foi possível a integração de novos espaços de escritórios, habitação e comércio com o tecido urbano já existente, tornando esta zona quase como uma ilha ou intitulando-a de maneira diferente, um “gueto de luxo”.

As LDDC foram desmanteladas em 1998 e surgiram novos projetos de forma

18 PORTAS, Nuno - Cidades e Frentes de Água – Cities & Waterfronts, mostra de projetos de reconversão urbana em frentes de água. Centro de Estudos da Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto, p.91

19 FERREIRA, Vitor Matias; INDOVINA, Francesco – A Cidade da Expo 98, Uma Reconversão na Frente Ribeirinha de Lisboa?, p. 92

a “remendar” os erros cometidos no passado, dos quais se podem destacar a ligação do metro para Sul que poderá contribuir para a possibilidade de regeneração urbana que possa resolver o problema atual.

Concluindo, pode-se dizer que o fracasso das estratégias levadas a cabo nas intervenções londrinas, refletiu-se em intervenções posteriores realizadas no resto da Europa, que evitavam a rutura com o existente, tentando sempre enquadrar os projetos com o tecido urbano presente no local e com uma preocupação social em que as estratégias eram desenvolvidas com o parecer da população local.

Lisboa, EXPO 98

A cidade de Lisboa desde sempre teve uma forte relação com a água, mais concretamente com o rio Tejo.

As condições naturais de Lisboa, proporcionadas pelo rio, possibilitaram que a cidade se consolidasse devido à sua localização junto da foz do rio Tejo com o Oceano Atlântico. Esta proximidade torna a cidade num porto de comunicação, transporte e comércio com o próprio país e com o exterior.

A cidade foi sofrendo várias mutações, várias fases de crescimento sempre tentando suportar as necessidades da sociedade e da economia. Na sua origem, Lisboa desenvolveu-se dentro das muralhas do seu castelo, numa segunda fase, já fora das muralhas, são urbanizadas as encostas adjacentes ao castelo e consolida-se a Baixa com o fecho da muralha da ribeira e pela cerca fernandina. Mais tarde, começam a ser construídos aterros que estabeleciam a relação entre o território e a água. Na época dos Descobrimentos estas zonas eram utilizadas como espaço para trocas comerciais e de mercadorias. A partir do século XIX a zona portuária passa a ter uma função de porto industrial, alterando a identidade da frente ribeirinha.

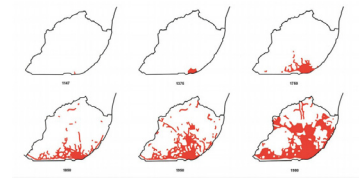


Figura 27 – Crescimento da cidade de Lisboa desde o século XII

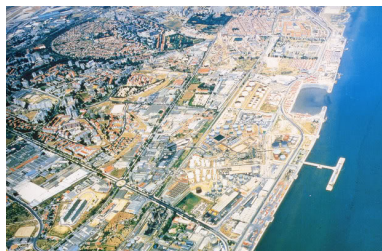


Figura 28 , 29, 30 – Evolução da zona do Parque das Nações - indústria, processo de limpeza e desinfetação dos solos e estado atual

Na época industrial, a cidade “vira costas ao rio”, começa a expandir-se para o interior, o porto isola-se da estrutura da cidade. No século XX, com a crise económica dos anos 70 e 80 e com a tendência para a terciarização, as zonas industriais ficam sem funções e inúteis começando a surgir espaços devolutos, degradados e obsoletos. É neste contexto que surge a procura de soluções para estas zonas e nesse sentido, Lisboa impulsionada pela oportunidade da realização da Exposição Mundial de 1998, começa um processo de renovação urbana visando reaproximar os cidadãos do rio e de criar de uma nova centralidade para a cidade apoiada em fortes infraestruturas de ligação como um terminal ferroviário, rodoviário e metropolitano, para além dos eixos de ligação ao aeroporto e ao centro da cidade.²⁰

O projeto *Expo 98* surge num contexto em que é importante destacar a situação socioeconómica e urbanística que se verificava no final dos anos 80 e início da década de 90. Nas décadas de 60 e 70 do ponto de vista demográfico, Lisboa encontrava-se estável, também devido à vinda de população das ex-colónias, já nos anos 80 verificou-se um grande decréscimo demográfico e paralelamente ocorre uma grande expansão demográfica na Área Metropolitana de Lisboa. Esta evolução demográfica deveu-se ao envelhecimento da população e afastamento das classes médias e jovens para as periferias.

Do ponto de vista económico verificavam-se graves problemas devido ao abandono das áreas industriais junto do rio e à realocação das indústrias do centro histórico da cidade para as periferias, principalmente da zona oriental.

A terciarização, deu origem a uma exagerada concentração de emprego terciário no centro da cidade o que provocou o congestionamento da zona central. Deste modo, houve uma forte pressão para a mudança de usos e a construção de novos edifícios que originou um número elevado de lotes desocupados e a

20 SALGADO, Manuel- Lisboa. O Rio e a Renovação Urbana Expo 98. O Seu Papel como Catalisador do Rejuvenescimento de Lisboa in CIUDADES. N.º 5 (1999)

desertificação do centro tradicional.

Urbanisticamente Lisboa caracterizava-se: pelo isolamento e segregação social da zona Oriental separada da zona “rica”; por um sistema de transportes bloqueado devido à falta de infraestruturas e por insuficientes transportes como o comboio e o metro; pela ausência de uma rede equilibrada de áreas centrais tanto na cidade como na Área Metropolitana; pelo desequilíbrio na distribuição dos equipamentos culturais; pelo bloqueamento da relação da cidade com o rio e pela desvalorização do espaço público. O projeto da *Expo 98*, tem em conta a problemática anteriormente enunciada e pretende solucionar parte destes problemas de forma a oferecer algum equilíbrio à cidade e ainda “dinamizar novas áreas de intervenção urbanística entre o centro histórico e a nova centralidade – Marvila, Xabregas, Braço de Prata, entre outros, bem como Chelas”²¹.

Neste contexto surge este projeto para acelerar a modernização da cidade, visto como oportunidade para dinamizar a renovação urbana; promover o turismo em Portugal e na sua capital, assim como, estimular o desenvolvimento económico.

A área de intervenção permitiu a requalificação de 330 hectares e 5 Km de frente ribeirinha de terrenos obsoletos e degradados junto ao rio, deixados pelas antigas instalações da refinaria petrolífera e outras indústrias.

O projeto reforça a cidade a nível de serviços e infraestruturas, onde “a operação de renovação da *Expo 98* constitui, em Lisboa, um laboratório experimental para testar novas tipologias de galerias técnicas de infraestruturas, na perspetiva da sua reprodução futura em outras zonas da cidade”²².

21 COELHO, Carlos; COSTA, João Pedro – A Renovação Urbana de Frentes de Água: Infraestrutura, espaço público e estratégia de cidade como dimensões urbanísticas de um território pós-industrial in ARTEITEXTOS. N.º 2 (2006). p.52

22 COELHO, Carlos; COSTA, João Pedro – A Renovação Urbana de Frentes de Água: Infraestrutura, espaço público e estratégia de cidade como dimensões urbanísticas de um território pós-industrial in ARTEITEXTOS. N.º 2 (2006). p.47



Figura 31 – Planta do plano de urbanização do Parque das Nações



Figura 32 - Avenida D. João II, edifícios de escritórios, Parque das Nações

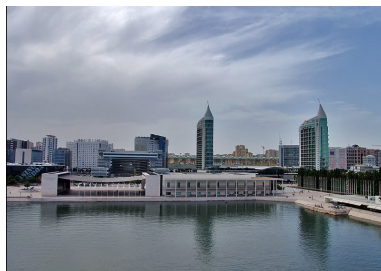


Figura 33 - Vista Geral do Parque das Nações

A intervenção, coloca a discussão sobre a ligação entre a cidade e o rio, bem como o ordenamento da frente portuária. “A aposta em termos morfológicos traduz-se na diversidade pela fragmentação, através dos Planos Pormenor parciais, articulados por um plano global de espaços públicos para intervenção.”²³

A renovação desta zona responde a um plano estratégico defendido pelo município que visava a implantação de um centro de apoio a empresas (escritórios, áreas comerciais, hotelaria, etc.) áreas de investigação e formação profissional, novas empresas e serviços direcionados para as novas tecnologias, espaços públicos dotados de serviços e equipamentos, entre outros.

A empresa criada para o projeto *Expo* baseou-se em capitais públicos do Estado Português, e dos municípios de Lisboa e Loures. Foi assim realizado um Plano de Urbanização da Zona de Intervenção com o objetivo de atingir um equilíbrio sócio urbanístico da cidade. O plano propõe “uma nova centralidade para a região e para a cidade, em torno de um grande interface de transportes – a Gare do Oriente”²⁴, a realocização de equipamentos estruturantes a nível da metrópole – Centro de Exposições e Pavilhão Multiusos -, construção de novos equipamentos (oceanário, Teatro Camões, Pavilhão multiusos, Pavilhão do Conhecimento, etc.), atividades terciárias especializadas e investigação, com bastante acessibilidade e infraestruturas, tendo em atenção a qualidade ambiental. É proposta ainda a criação de habitação que fomente o alojamento de faixas etárias mais novas e a reconstrução da frente ribeirinha.

O projeto *Expo* levou ao aceleração do desenvolvimento urbano, social e económico desta zona de Lisboa que estava em degradação dotando-a de novas

23 PORTAS, Nuno - Cidades e Frentes de Água – Cities & Waterfronts, mostra de projetos de reconversão urbana em frentes de água. Centro de Estudos da Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto, p.50

24 SALGADO, Manuel- Lisboa. O Rio e a Renovação Urbana Expo 98. O Seu Papel como Catalisador do Rejuvenescimento de Lisboa in CIUDADES. N.º 5 (1999). p. 108

conexões, ligações de centralidades, extensão de redes de transportes públicos, rompendo barreiras.

Foi necessária a descontaminação do solo e a despoluição do rio Trancão. O implemento desta reabilitação urbana levou à despoluição das fábricas na cidade e a construção do parque urbano que faz a ligação entre o rio Tejo e o rio Trancão, segundo o Plano Pormenor 6, transformando as zonas contaminadas em espaços verdes de forma a integrar estas zonas no projeto.

O projeto de espaços público é um exemplo bem conseguido que compensou os custos de construção e manutenção, que tornou este espaço uma referência para a cidade criando novas visões e exigências para projetos futuros, embora não seja possível a sua reprodução como um modelo.

Todo este processo de urbanização criou uma centralidade deste espaço que se encontrava abandonado, oferecendo mobilidade social, criatividade e inovação à cidade de Lisboa. Pode dizer-se que este projeto fomentou o crescimento polarizado, visto que esta intervenção teve efeitos não só locais mas também regionais e foram facilitados, à população, os acessos a bens-essenciais. Todo o processo respondeu a políticas de desenvolvimento regional, local e de ordenamento do território, desenvolvimento urbano, de forma a responder a diferentes necessidades.

Os fatores de localização são bastante importantes, pois este projeto poderia ser desenvolvido noutra zona da cidade, mas o local de implantação é bastante importante para o sucesso do mesmo. É feita neste local uma revitalização urbana, criando uma nova centralidade na cidade de Lisboa. A zona desenvolveu-se como centro empresarial e responde não só a nível local/ municipal. Este projeto foi importante, não só na transformação e reestruturação da sociedade e economia deste território, mas também a nível ambiental da zona.



Figura 34 – Vista geral Parque Tejo, Parque das Nações.

É possível verificar nesta intervenção que existe uma rutura com o existente que acabaria por marcar o carácter deste lugar. A zona que hoje chamamos de Parque das Nações cortou ligações com a malha existente e com o contexto histórico da cidade, sendo possível a perceção da diferença de tratamento do espaço público localizado na zona nascente da linha do comboio e do localizado na zona poente do mesmo, é também visível a diferença entre as estruturas de acessibilidades das duas zonas, no interior predomina o espaço pedonal e no exterior os acessos automóveis. Estas razões contribuíram para que esta zona se transformasse numa “ilha” isolada da cidade ou como Manuel Salgado em entrevista à TSF referiu: “o Parque das Nações é hoje visto como um gueto de luxo”.

Criou-se uma nova centralidade para a cidade e para a frente ribeirinha e representa um espaço público de qualidade para os cidadãos, e de qualidade ambiental e apesar de não representar uma continuidade com o existente, foi uma mais-valia para a modernização da cidade, para a reaproximação da cidade com a água e para uma melhor qualidade de vida, atraindo turistas e investimento privado, que contribuirão para o retorno do investimento. A colaboração de arquitetos de renome para o desenho dos edifícios e do espaço público permitiu também reproduzir uma nova imagem do que poderá ser a cidade de Lisboa contemporânea, fazendo da mesma uma referência a nível mundial.

Os dois casos de estudo que são exemplos de renovações de frentes de água onde existe uma preocupação de continuidade com o existente são: Barcelona e Amesterdão.

Continuidade com o Existente

Esta tendência está associada às intervenções urbanísticas em frentes de água que têm uma forte ligação entre a cidade existente e a renovação da sua frente de água. Estas intervenções são caracterizadas pela colocação dos novos edifícios no seguimento das áreas existentes adjacentes, pela reutilização de alguns elementos na zona de intervenção para integrar com o plano de reabilitação e

para manter a identidade do local em vez de lhe dar uma nova identidade como ocorre nos casos já estudados. Estas intervenções, estão também relacionadas com o redesenho do espaço público, de modo a criar um carácter unificador da intervenção.

Amesterdão

Amesterdão é a maior cidade dos Países Baixos, o seu nome advém de uma represa do rio Amstel e tem uma população de 76 1262 residentes.²⁵

No século XII Amesterdão era uma vila de pescadores e a cidade foi sendo consolidada e crescendo sempre ligada a trocas comerciais, sendo considerada uma cidade portuária tal como a maioria das cidades localizadas junto da água. Amesterdão acaba por se tornar um dos maiores portos mundiais.

A partir do século XIX, em Amesterdão, como na maioria das cidades portuárias, a industrialização leva a que sejam construídas novas infraestruturas de apoio à indústria tais como aterros sobre a água e cais de acostagem para carga e descarga de mercadorias. Foram construídas as *Eastern Docklands* no final do século XIX, que são constituídas por quatro ilhas artificiais onde se instalavam os equipamentos industriais. Estas ilhas ou penínsulas estavam ligadas à cidade e banhadas pelo rio Ij.

“A partir da década de 60, o porto de Amesterdão perdeu gradualmente a sua importância estratégica, face às novas exigências do tráfego comercial marítimo internacional.”²⁶

O processo de contentorização levou à realocação das indústrias para Oeste da cidade e deixou a zona das *Eastern Docklands* entrar em “decadência

²⁵ Segundo: Amesterdão [on line]. <http://pt.wikipedia.org/wiki/Amsterd%C3%A3o> (Acedido em 20 de junho de 2013)

²⁶ PORTAS, Nuno - Cidades e Frentes de Água – Cities & Waterfronts, mostra de projetos de reconversão urbana em frentes de água. Centro de Estudos da Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto, p.16

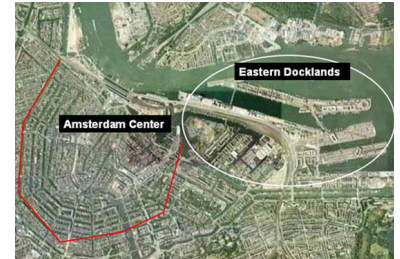


Figura 35 – Localização das Eastern Docklands



Figura 36 – Eastern Docklands antes da revitalização

acelerada”. Em 1975 o município da cidade destinou as *Eastern Docklands* para fins residenciais seguindo o conceito de cidade compacta. “Para uma cidade que se debate com a falta de espaço urbanizável, a recomposição portuária e a criação de vazios urbanos constitui uma grande oportunidade de crescimento residencial.”²⁷

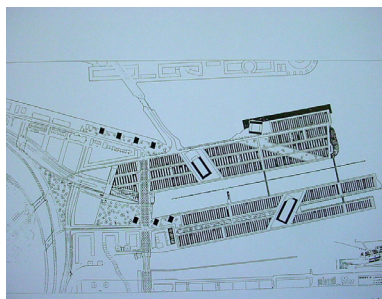


Figura 37 – Planta do plano para as Eastern Docklands

As intervenções de reabilitação começaram pela necessidade de reconversão de cerca de 313 hectares em estado de degradação. O plano de reconversão previa a construção de 8500 habitações em que 50% delas fossem de caráter social. O início do processo foi em 1989 quando foi assinado o convénio entre o município e o governo. Foi, entretanto, criada uma iniciativa público-privada, a *Eastern Docklands Project Manager* constituída por 20% de capitais públicos. Um dos pontos-chave da intervenção foi que os edifícios novos estivessem de acordo com as características já existentes e que fossem reutilizadas o máximo de estruturas existentes, outro ponto-chave para o sucesso da operação foi o envolvimento local com as entidades investidoras.



Figura 38 – Vista aérea das Eastern Docklands

O projeto para as *Eastern Docklands* encontra-se dividido em cinco zonas que correspondem as penínsulas artificiais e zonas adjacentes:

Veemarkt, *Abattoir*, e *Entrepot-West* que era uma antiga zona comercial reconvertida em zona residencial.

Na zona de *Abattoir* foram construídas 550 habitações sociais e em *Entrepot-West* 990 habitações, na zona de *Veemarkt* foi criada uma zona comercial de apoio às zonas residenciais.

- A *KNSM Island* foi construída entre 1990 e 1995 e foi alvo de algumas controvérsias e protestos, por parte dos moradores que manifestaram o desejo da perseveração do património industrial, contra construções de raiz. O projeto para esta zona caracteriza-se pela construção de grandes blocos para habitação social e a construção de um museu, *Open Haven Museum*. Na extremidade da península foi construído um edifício de apartamentos luxuosos, desenhados pelo arquiteto Jo Coenen. Para esta ilha são ainda projetados espaços públicos relacionados com a água.

- A *Java Island* foi construída entre 1994 e 2001 e o seu *masterplan* foi desenhado por Sjoerd Soeters em 1993. Esta caracterizou-se pela reconstrução e recuperação dos edifícios tradicionais e foram construídas cinco faixas habitacionais, divididas por quatro canais que atravessam a ilha. O projeto propunha que os edifícios tivessem a mesma linguagem dos edifícios típicos de Amesterdão, com estreitas fachadas verticais. No extremo da ilha foi construída uma ponte que faz a ligação com o centro da cidade.



Figura 39 – Vista da ilha KNSM, Eastern Docklands



Figura 40 – Fotografia da Java Island



Figura 41 – Fotografia de Sporenburg

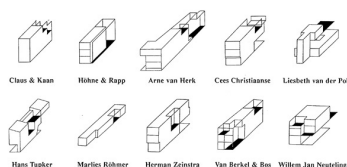


Figura 42 – Esquema das tipologias de habitação

- O projeto de *Borneo e Sporenburg*, desenhado pelo atelier *West 8*, é inspirado em pequenas casas em contacto direto com a água. O projeto continha uma grande variedade de tipologias de habitação e a proximidade com a água permitia o acesso direto de barco. Para este plano optou-se pela construção de mais uma zona residencial com alta densidade, com cerca de 1550 fogos e a construção de três blocos de habitação com 600 fogos. Foram criadas duas ponde pedonais que conectam as duas zonas.

- *Rietlanden* era a zona que ligava todas as penínsulas e ilhas ao centro da cidade, e deste modo, constituía um ponto fundamental que esteve na origem de toda a transformação das *Eastern Docklands*. Esta zona era um grande interface ferroviário, rodoviário e marítimo, que constituía uma grande barreira entre a cidade e o rio IJ. Neste contexto e com vista a solução do problema existente, foi construído o *Piet Heintunnel* que estabelecia a ligação entre as *Eastern Docklands* e a rede de autoestradas.

Nas operações de reconversão urbana em Amesterdão, segundo Nuno Portas, a aposta do projeto consistia na aplicação de um “modelo urbano em continuidade com a escala da cidade existente”²⁸, e pode dizer-se que o modelo adotado em Amesterdão é claramente diferente das operações realizadas em Londres e no continente americano, pois neste existe uma enorme preocupação pela manutenção das características urbanas já existentes e uma preocupação a nível social, estabelecendo ligações entre a cidade e o rio, e mantendo o carácter do local, não perdendo a sua identidade, mas perdendo o seu primeiro uso - o industrial transforma-se em habitação.

“Nesta operação, o aprofundamento tipológico modular da habitação está na base da definição dos fatores de unidade e modulação de todo o desenho urbano; por outro lado os programas excecionais, criam pontos notáveis na

28 PORTAS, Nuno - Cidades e Frentes de Água – Cities & Waterfronts, mostra de projetos de reconversão urbana em frentes de água. Centro de Estudos da Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto, p.46

estrutura urbana proposta, auxiliando na clareza e hierarquia formal e funcional do módulo de referência.”²⁹

O município optou pela construção de baixa cércea mais alta densidade habitacional, de forma a reduzir os custos e para dar o retorno do investimento, visto que os custos de recuperação dos solos e a implementação de infraestruturas eram elevados.

“The individual dwellings and blocks of dwellings are part of a cohesive whole which is more than the sum of its parts.”³⁰

As operações nas Eastern Docklands, coexistiram num laboratório urbanístico e arquitetónico em que foi dividido o antigo porto industrial em cinco zonas, pertencentes a um *masterplan* que definia os principais básicos, funcionando com vários planos de pormenor autónomos de forma a obter uma diversidade de tipologias que formassem um conjunto com vocação residencial.

Concluindo, pode-se constatar que as operações realizadas em Amesterdão foram um sucesso, verifica-se a continuidade com o existente em que a frente portuária tem as mesmas características do centro da cidade, mas interpretado por arquitetos contemporâneos, ou seja, o ambiente acolhedor dos canais típicos da cidade de Amesterdão, pode ser encontrado agora na zona do antigo porto industrial.

Barcelona

Barcelona é uma cidade como muitas outras que tem uma localização privilegiada junto da água mais propriamente no mar Mediterrâneo. A presença da água junto da cidade assume um papel fundamental para o crescimento

29 PORTAS, Nuno - Cidades e Frentes de Água – Cities & Waterfronts, mostra de projetos de reconversão urbana em frentes de água. Centro de Estudos da Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto, p.79

30 KOSTER, Egbert – Oostelijk Havengebied Amsterdam, Eastern Docklands: New Architecture on Historic Ground, p.13



Figura 43 – Fotografia aérea de Barcelona

e desenvolvimento da cidade. Desde sempre que a sua localização facilita as trocas comerciais e de mercadorias e nesse contexto passou a constituir uma das grandes cidades portuárias.

A sua costa encontra-se limitada entre os rios Llobregat e Besós respetivamente a Costa de Ponent e a Costa de Llevant que proporcionou a construção do porto ao longo de sete quilómetros. O “Port Vell” marca o centro assim como, a Muralha do mar medieval que limitava a “Ciudadella”. No século XVIII, foi construído um dique junto à entrada do Velho Porto que dá origem a um aterro em forma de península onde acabou por crescer o bairro marítimo e pescador de Barcelona - Barcenoleta.

O desenvolvimento urbano de Barcelona levou a que a zona entre Barcenoleta e o rio Besós tivesse uma vocação industrial, onde se localizavam indústrias e a construção de habitação para classes sociais com baixos rendimentos, neste contexto, pode-se dizer que a zona oriental da cidade sempre foi vista como uma zona marginalizada, devendo-se em parte à existência de diversas barreiras, como por exemplo, as muralhas da “Ciudadella”, que acabariam por ser demolidas com o novo plano urbano de Cerdá, no século XIX, mas sendo reconstruída no âmbito da Exposição Internacional de 1888, onde mais tarde se instalou o Parque Zoológico de Barcelona. Já em meados do século XIX, constrói-se o caminho de ferro e a construção de um cais de mercadorias que vai constituir mais uma barreira entre a cidade e o mar, e, entre o ocidente e o oriente.

No século XIX, tal como no resto da Europa, verifica-se um considerável aumento de trocas comerciais nos portos e dá-se o início da industrialização, com o avanço das tecnologias e com as novas exigências portuárias, sendo contruídas as novas infraestruturas viárias e caminhos de ferro que cortam por completo a relação entre a cidade e o mar.

Paralelamente à construção das novas infraestruturas portuárias, foi lançado em 1859, um concurso para a expansão da cidade e no novo “Exemple” que derruba as muralhas da cidade antiga (Ciudadella), sendo ganho primeiro por Rovira e Tricis que apresentaram uma proposta assente no conceito de “cidade radial”, à semelhança da proposta de Haussmann para Paris.

No mesmo ano, este projeto acabaria por ser substituído pelo plano executado por Ildelfons Cerdá, que propunha uma cidade igualitária em que a cidade velha e a frente portuária deixavam de ter posições centrais. Cerdá propunha uma organização racionalizada do traçado dos espaços públicos, com uma linha rectilínea e uma expansão para Norte que era ligada através da abertura de grandes avenidas, nomeadamente a Avenida Diagonal e a Gran Via, entre outras, que desempenhavam um importante papel. No plano Cerdá, são também incluídas as infraestruturas que apoiavam as atividades portuárias, como os caminhos de ferro, que ligavam o porto com o interior do território, assim como alguns eixos viários que facilitavam o escoamento das mercadorias.

O litoral Llevant “onde já antes da expansão se situavam algumas grandes industriais – transforma-se numa zona industrial e de habitação”³¹

O desenvolvimento deste plano para a cidade e para o porto contribuiu para o grande crescimento demográfico e urbano que colocou Barcelona numa posição de grande metrópole internacional. O enorme crescimento demográfico levou ao aparecimento de grandes blocos de habitação de baixo custo e de bairros de lata junto das zonas industriais que só desapareceram na década de 70.

No século XX, verificam-se uma série de acontecimentos como a guerra civil de Espanha e a crise de 1929, que afetaram toda a Europa e no caso de Barcelona, originou uma grande estagnação no desenvolvimento da cidade e na economia.

Na década de 50, foi aprovado o plano que previa a extensão do porto industrial

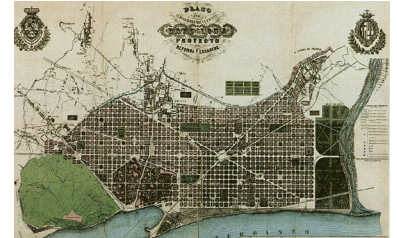


Figura 44 – Plano de Cerdá para Barcelona

31 FERREIRA, Vitor Matias; INDOVINA, Francesco – A Cidade da Expo 98, Uma Reconversão na Frente Ribeirinha de Lisboa?, p. 45

para sul, para aumentar o espaço de armazenagem de mercadorias, devido à adoção do sistema de centralização que exigia maiores profundidades e mais área de armazenagem. A deslocação do porto para fora da cidade leva a que o antigo porto (Port Vell) entre em decadência, tornando-se obsoleto e sem funções industriais. Deste modo, inicia-se um processo de reflexão acerca da zona portuária que conduziu a uma grande operação de reabilitação de toda a frente portuária de Barcelona, desde o Port Vell até à foz do rio Bésos, que tem como principal objetivo a abertura da cidade ao mar.

O regresso da democracia, em 1979, abrem-se as portas à resolução dos problemas existentes na cidade e dá-se início à transformação do Litoral Llevant de Barcelona.

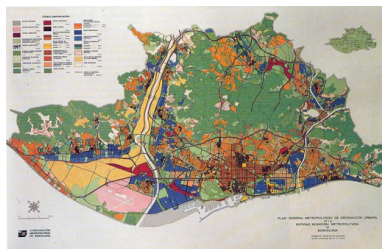


Figura 45 – Plano Geral Metropolitano de Barcelona

Neste contexto, no final dos anos 70, é aprovado pelo município o “Plan Geral Metropolitano”, da autoria do arquiteto Manuel Solá Morales, que tinha como premissas a abertura da cidade ao mar através do contacto visual e físico com o mar e a continuidade da cidade pré-existente, como refere Oriol Nel·lo “...o urbanismo barcelonês das duas últimas décadas se inspirou sobretudo num princípio: a cidade deve ser reconstruída a partir do interior, de forma a evitar, tanto quanto possível, a fragmentação e a dispersão do território, e essa reconstrução pode ser eficaz do ponto de vista funcional, restaurar do ponto de vista do ambiente e equitativa do ponto de vista social”³².

Em 1979, o arquiteto Oriol Bohigas torna-se no líder do departamento de urbanismo de Barcelona e manteve a estrutura urbana proposta por Solá Morales, modifica as linhas de tráfego viário e ferroviário no sentido de melhorar a relação entre a cidade e o porto. Juan Busquets, na década de 80, toma lugar de Oriol Bohigas, e dedica-se à execução de alguns projetos definidos no *masterplans* de Solá Morales, que são designados como “Àrees de Nova Centralitat”, entre as

32 FERREIRA, Vitor Matias; INDOVINA, Francesco – A Cidade da Expo 98, Uma Reconversão na Frente Ribeirinha de Lisboa?, p. 47

quais: “ Moll de la Fusta” Mol de Barceloneta e Poble Nou.

O processo de reabilitação da frente de água de Barcelona, pode-se dividir em cinco grandes projetos individualizados: O “Passeio de Colom” e o “ Moll de la Fusta”; o “Port Vell” e o Moll de Barceloneta”; a frente marítima de Barceloneta; a frente de Poble Nou e a foz do rio Bésos e a Diagonal Mar.

Em 1986, foi atribuído a Barcelona a organização e a realização dos Jogos Olímpicos de 1992, abrindo assim a realização da revitalização urbana da cidade.

As mudanças nas políticas de desenvolvimento urbano propostas desde o início da década de 80, tinham agora como forte impulsionador à sua execução a realização de um evento de larga escala como os Jogos Olímpicos.



Figura 46 - Moll de la Fusta, Port Vell

Em primeiro lugar executou-se o plano que Solá Morales tinha projetado para o Moll de la Fusta. Antes da intervenção, verificava-se que o molhe obstruía o contacto visual da cidade com o mar. O objetivo do plano era renascer o Port Vell através de novas funções com espaços de lazer, cafés, restaurantes, praias

e a construção de alguns equipamentos. Esta zona era o encontro do centro histórico com a frente portuária e representava um eixo importante de tráfego local e o exterior da cidade. O principal objetivo do plano, era a resolução da acessibilidade através de vários níveis de maneira a assegurar que a relação visual e física entre a cidade e a sua frente de água fosse bem conseguida e sem obstáculos físicos. Desta forma, sobre o túnel construído, foi realizado um projeto para um espaço público que representava o Passeio de Colom que faz a ligação entre o Porto Velho e Barceloneta. No seguimento do Porto Velho, encontra-se Barceloneta que teve algumas obras de recuperação do edificado e a qualificação de espaço público, a reabilitação da praia e reutilização de algumas estruturas industriais transformando-as para outras funções. O principal objetivo da proposta, era que esta zona da cidade funcionasse como uma continuidade da malha urbana que ligasse a cidade à zona portuária e a ligação entre o Port Vell e Barceloneta.

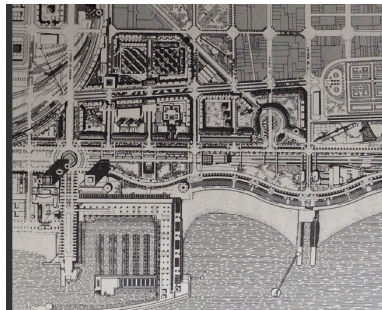


Figura 47 – Planta da Vila Olímpica

Até 1986, a frente de água de Barcelona encontrava-se descontinua do resto da cidade, as muralhas da Ciudadella criavam o efeito de barreira de uma forma descontinua, iam sucedendo equipamentos como um quartel de exército, a prisão feminina, o cais de mercadorias e as zonas industriais abandonadas, assim como as linhas ferroviárias que separavam a zona do resto da cidade e a cidade da sua frente de mar e também a utilização das praias para descargas de entulho ruínas e resíduos urbanos.

A nomeação de Barcelona para a organização dos Jogos Olímpicos de 1992, serviu de mote à realização de uma reestruturação urbana que resolvesse os problemas na relação da cidade com a sua frente marítima. Neste sentido, os município adotou o lema: “ Os Jogos por 15 dias, a cidade para sempre”³³ e estendia o programa das olimpiadas a uma reabilitação urbana que ficaria posteriormente

33 PORTAS, Nuno - Cidades e Frentes de Água – Cities & Waterfronts, mostra de projetos de reconversão urbana em frentes de água. Centro de Estudos da Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto, p.33

para a cidade. A organização do evento serviu como um catalisador para as mudanças urbanas e atraiu investimento privado que permitiu o avanço das propostas.

Foram delineadas as estratégias para a cidade e propunham-se quatro zonas dispersas pela cidade para a criação de novas centralidades no sentido de dinamizar a cidade e reequilibrar economicamente, socialmente e funcionalmente. Neste contexto, junto da zona portuária adjacente à Ciudadella, decidiu-se construir a Vila Olímpica e o Porto Olímpico onde iriam alojar os atletas e conter alguns equipamentos desportivos e de apoio ao evento, tal como espaços comerciais e zonas recreativas e de lazer.

A primeira preocupação na execução do plano era resolver o problema das infraestruturas viárias e ferroviárias que constituía uma grande barreira. Depois ergueram-se vias rodoviárias que seguiam pelo litoral, foi desviado o percurso dos comboios e enterrado posteriormente, definiu-se o novo acesso à cidade que passava na zona litoral e junto da Vila Olímpica. Com a questão das acessibilidades resolvida, o passo seguinte foi a reabilitação das praias e finalmente conseguia-se libertar e reabilitar uma área considerável de praias e de parques ao longo de quatro quilómetros de frente marítima.

O projeto para a vila Olímpica foi realizada por uma equipa de arquitetos constituída por: Oriol Bohigas; Josep Martonell; David Makay e Albert Puig-Domenech. O projeto tinha duas premissas-base: dar continuidade à malha existente com a extensão do “Ensanche” para o litoral e facilitar o acesso da cidade ao mar; a criação de um complexo de habitações, centros comerciais, serviços e espaços lúdicos e de lazer. A Cidade Olímpica ocupava 50 hectares de terreno da cidade e era dividido em cinco faixas paralelas ao mar que percorriam cerca de quatro quilómetros ligados por parques: as praias e o Porto Olímpico. Nas praias foram construídos pontões perpendiculares à costa para as proteger das tempestades e das correntes, a zona do porto era constituída por uma doca

de recreio, instalações desportivas e comerciais, sendo 75% da área reservada a espaço público; o passeio marítimo era constituído por uma faixa de 30 metros de largura que vai sendo pontuada por algumas zonas comerciais e espaço de lazer; os edifícios litorais onde se ergueram dois arranha-céus sendo um de escritórios e o outro para hotel; a via rápida forma um novo sistema de circulação na cidade sendo construídas vias subterradas eliminando o efeito barreira entre a cidade e o mar, por fim, o núcleo urbano que era constituído por uma zona residencial agrupada em quarteirões que seguiam o modelo de Cerdá mas com a vertente para a criação de “superblocos” habitacionais compostos por mais que um quarteirão-tipo. O complexo habitacional era servido por espaços de lazer, cafés restaurantes e espaços comerciais e alojava cerca de 15000 atletas em 2000 habitações. Após o evento todos os espaços de habitação e serviços de apoio foram reutilizados e o quartel do exército existente foi convertido num



Figura 48 – Fotografia aérea da Vila Olímpica

pólo universitário público.

Para a execução deste plano foi formada uma parceria público-privada, em que o investimento público foi de vinte por cento do valor total da operação e consistiu na aquisição dos terrenos e na criação das infraestruturas viárias e ferroviárias. Os restantes oitenta por cento foram investidos por entidades privadas para a construção de equipamentos de apoio ao evento.

“A colaboração entre o setor público e a iniciativa privada foi, parte decisiva para o sucesso da operação”.³⁴

No final dos anos 90, o Moll d’ Espanya, situado entre o Moll de la Fusta e o Moll de Barceloneta, foi alvo de uma intervenção promovida por empresas privadas que previa a construção de equipamentos lúdicos, como o aquário, um grande centro comercial, uma sala de espetáculos. Este plano acaba por cortar a relação entre o que já tinha sido planeado antes para o Moll de la Fusta e Barceloneta.

A realização dos Jogos Olímpicos, em Barcelona, atraiu investimentos que levaram à reabilitação da malha urbana desde a Vila Olímpica, passando pelo Bairro de Poblenou, à extensão da avenida Diagonal até ao mar e acabando junto da foz do rio.

O projeto para a organização dos Jogos Olímpicos surgiu como uma oportunidade de reabilitação, cooperação entre o setor público e privado, criação de novas formas de gestão urbana e consequentemente tornou-se um destino turístico e cultural de excelência, podendo-se concluir que se trata de um caso de renovação urbana de sucesso.

34 FERREIRA, Vitor Matias; INDOVINA, Francesco – A Cidade da Expo 98, Uma Reconversão na Frente Ribeirinha de Lisboa?, p. 51

No entanto, depois das olimpíadas, no final da década de 90, a posição de Barcelona como centro de negócios e de serviços estava em declínio. De acordo com alguns autores, o modelo económico e urbanístico adotado para a fase dos Jogos Olímpicos, a partir do novo milénio perdeu a sua homogeneidade, coerência e equilíbrio do território. Até à data, o modelo urbano existente e a gestão urbana visava equilibrar e coser os vários pontos da cidade, resultando numa continuidade urbana. Deste modo, começam a surgir projetos temáticos de grande escala no âmbito da criação de novas centralidades. Estes projetos, são caracterizados como “objetos” sem relacionamento entre si, dando um urbanismo difuso, fragmentado, inacabado e inexplicável, como refere Mantener.³⁵



Figura 49 – Fotografia aérea da Diagonal Mar

O exemplo emblemático desta mudança de paradigma urbano, está relacionado com o projeto para o Fórum das Culturas em 2004. Esta área, localiza-se na zona oriental da cidade perto do rio Bésos, com uma área de cerca de 180ha, onde se localiza uma estação de tratamento de águas residuais, duas centrais termoelétricas, uma incineradora de resíduos urbanos e um bairro problemático a nível social, la Mina. Nesta zona do Fórum foi construído o Centro de Convencões e Congressos de Barcelona, alguns arranha-céus para hotéis,

35 (Mantener, J. M. (eds) Urbanismo en El Siglo XXI, una vision critica. Bilbao, Madrid, Valência, Barcelona. ETSAB Edicions UCP, 203-222,)

escritórios, habitação de luxo e o centro comercial Diagonal-Mar.

O objetivo do projeto era dar continuidade ao processo já iniciado pelas operações dos Jogos Olímpicos, dando uma vocação cultural fazendo a integração de alguns equipamentos ambientais já existentes, mas a operação é um fracasso, tratando-se de uma terciarização exagerada, destinada às elites, colocando de parte a ideia da cidade integradora do ponto de vista social e urbanístico, deixando de corresponder ao conhecido “modelo” de Barcelona e importando os modelos americanos.

O desenvolvimento do projeto “Diagonal Mar” que implicava a extensão da avenida Diagonal até ao mar, desenhada para a área do Fórum das Culturas, simbolizava a debilidade do Município face aos grandes grupos imobiliários. Nesta zona, encontra-se: a Illa del Mar e Illa de la Llum, correspondentes a uma zona residencial; a Illa del Cel é um complexo de apartamentos e um hotel e a Torre Diagonal Mar, é um complexo de escritórios. Um dos aspetos positivos desta operação foi a integração dos equipamentos existentes e a realização de áreas de lazer relacionados com a náutica e um campus universitário. O resultado da intervenção foi uma paisagem contrastante com a restante cidade, em que se verifica um “skyline” fora do normal para esta cidade podendo mesmo realcionar-se com algumas cidades norte-americanas, uma zona elitista e deserta de vida local.

As grandes diferenças entre as intervenções olímpicas e as posteriores residem nos objetivos do município que facilitaram o investimento das empresas privadas e uma forte aceleração dos processos de globalização económica. Esta operação foi planeada de uma forma muito diferente das antigas intervenções que procuravam uma continuidade com o existente que se traduzia numa intensificação da identidade da cidade, a coesão social e habitacional.

A exceção de todo este processo de transformação urbana, em rutura com o existente, o plano 22 @ em Poblenon, implementa-se de uma forma fléxivel, adapta-se à morfologia existente, ao passado industrial e social que o bairro apresentava. Desta forma, este plano, inserido no plano da Diagonal Mar, vem de encontro ao “ modelo de Barcelona”, adotado no plano para a Vila Olímpica, neste sentido o plano 22 @ pode considerar-se um caso de sucesso nas operações de renovações urbanas e, deste modo irá ser estudado mais detalhadamente no capítulo que abordará o tema de reutilização do Património Industrial, ao qual este plano se relaciona.

Capítulo II

Património Industrial como motor de desenvolvimento da cidade

2.1 Património Industrial

O conceito de património e património industrial tem as suas origens nos conceitos de monumento e monumento histórico, segundo Françoise Choay, em “Alegoria do Património”, estes conceitos estão relacionados com a memória, a história, e o tempo.

Para Choay, “todo o objeto do passado pode ser convertido em testemunho histórico sem ter tido por isso, na sua origem, um destino memorial”³⁶.

A chegada da época industrial rompe com os modelos tradicionais de produção e com a mentalidade do passado, e dá início à época moderna. Neste contexto, o conceito de monumento histórico assume um papel fundamental para manter a memória dos lugares e a sua identidade, deste modo Ruskin refere: “We may live without her [architecture], and worship without her, but we cannot remember without her”³⁷.

Para Ruskin, a única maneira de conservar o passado e a identidade dos locais era através da arquitetura, defendendo que a preservação da mesma deveria ser adotada. Neste sentido, se um monumento histórico deve ser protegido e preservado, então pode dizer-se que faz parte de um património histórico, ou seja, é uma herança do passado para o presente que deve ser salvaguardado passando a fazer parte de um passado que deu lugar à modernidade abordada nas feiras industriais internacionais e pelas novas ideias dos movimentos vanguardistas que, na época industrial, marcam a rutura de pensamento.

O património começa a ser desenvolvido a partir de 1931, com a Carta de Atenas. Esta carta constitui um dos primeiros documentos internacionais que

36 CHOAY, F – Alegoria do Património, 2ª edição, Lisboa, Edições 70, 2008, p.25

37 RUSKIN, J- The Seven Lamps of Architecture, 2ª edição, Nova Iorque, p.147

definia o conceito de património e as regras para a conservação e restauro de monumentos históricos. Segundo a Carta de Atenas, “na situação em que um restauro surja como indispensável, como consequência de degradação ou de destruição, recomenda o respeito pela obra histórica e artística do passado sem banir o estilo de nenhuma época”³⁸ e “recomenda que se mantenha a ocupação dos monumentos, que se assegure a continuidade da sua vida consagrando-os contudo a utilizações que respeitem o seu carácter histórico ou artístico”³⁹.

Durante a primeira metade do século XX assistia-se a uma rápida renovação moderna dos monumentos e conjuntos urbanos que tinham sido destruídos após a II Guerra Mundial e neste contexto, em 1964 a definição de monumento histórico toma um novo sentido, com a Carta de Veneza que no artigo 1º define que *“a noção de monumento histórico engloba a criação arquitetónica isolada bem como o sítio rural ou urbano que testemunhe uma civilização particular, uma evolução significativa ou de um acontecimento histórico. Esta noção estende-se não só às grandes criações mas também às obras modestas que adquiriram com o tempo um significado cultural”*⁴⁰. A carta diz ainda que o objetivo é que a conservação e restauro dos monumentos “visam salvaguardar tanto a obra de arte como o testemunho histórico”⁴¹.

Surge o conceito de património que ganha uma nova valência face ao antigo conceito de monumento, sendo agora os monumentos considerados de bens culturais, englobando não só monumentos, como também objetos que contenham um significado especial como testemunho do passado.

Como já referido, a II Guerra Mundial obrigou a reconstrução de grandes zonas e suscitou novas preocupações relativamente aos vestígios da época pré-

38 In Carta de Atenas (1931) [em linha]. <http://www.igespar.pt/media/uploads/cc/CartadeAtenas.pdf>, (Acedido a 13 de maio de 2013)

39 IDEM

40 In Carta de Veneza [em linha]. <http://www.igespar.pt/media/uploads/cc/CartadeVeneza.pdf>, (Acedido a 13 de maio de 2013)

41 IDEM

industrial e industrial que deu origem à oportunidade de preservar e classificar alguns equipamentos industriais para um novo conceito, Património Industrial. No âmbito desta nova evolução de conceito de Património, surge em Inglaterra, uma nova disciplina, a arqueologia industrial que Angus Buchanan define:

“Arqueologia Industrial é um campo de estudo relacionado com a pesquisa, levantamento, registo e, em alguns casos, com a preservação de monumentos industriais. Almeja, além do mais, alcançar a significância desses monumentos no contexto da história social e da técnica. Para os fins dessa definição, um monumento industrial é qualquer relíquia de uma fase obsoleta de uma indústria ou sistema de transporte (...)”⁴².

A preservação do património industrial e o seu reconhecimento como necessidade de conservação e catalogação teve o seu início a partir da criação, em 1978, do TICCTH – The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage, que elaborou a definição oficial de Património Industrial. Esta entidade, em 2003, redigiu a Carta de Nizhny Tagil sobre o Património Industrial e de Arqueologia Industrial: *“O património industrial compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetónico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as suas estruturas e infraestruturas, assim como os locais onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação.*

A arqueologia industrial é um método interdisciplinar que estuda todos os vestígios, materiais e imateriais, os documentos, os artefactos, a estratigrafia e as estruturas, as implantações humanas e as paisagens naturais e urbanas, criadas para ou por processos industriais. A arqueologia industrial utiliza os

42 BUCHANAN, R. Angus – Industrial Archeology in Britain, Penguin, 1972, p.63

métodos de investigação mais adequados para aumentar a compreensão do passado e do presente industrial.

O período histórico de maior relevo para este estudo estende-se desde os inícios da Revolução Industrial, a partir da segunda metade do século XVIII, até aos nossos dias, sem negligenciar as suas raízes pré e proto industriais. Para além disso, apoia-se no estudo das técnicas de produção, englobadas pela história da tecnologia.”⁴³

Na carta eram também redigidos os valores e aspetos relevantes que tinham de ser considerados na preservação do Património Industrial.

O conceito de Património Industrial vai evoluindo através da relação de novas cartas como os Princípios de Dublin, onde foram redefinidos alguns conceitos como o de Património Industrial que dava uma importância ao papel social desempenhado por este património.

Em Portugal, é a partir de 1980 que o Património Industrial passa a ser uma preocupação para a sua salvaguarda, divulgação e conservação, sendo visto como símbolo da história, de valores tecnológicos, científicos, económicos, sociais e estético resultantes das atividades industriais verificadas a partir do século XIX.

Segundo o Kit Património Industrial do IGESPAR, é importante que o Património Industrial seja salvaguardado devido: à sua escala; o seu carácter funcional; as tipologias; os materiais e a sua história⁴⁴.

A defesa e preservação do património industrial é entendido “como um fator importante para um desenvolvimento mais sustentável e harmonioso entre o

43 In Carta de Nizhny Tagil [em linha]- <http://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf>, (Acedido a 26 de maio de 2013)

44 In Kits-Património/ Património Industrial”, IHRU/ IGESPAR, 2008, [em linha]-<http://www.igespar.pt/media/docs/2010/11/11/KIT03.pdf>, (Acedido a 26 de maio de 2013)

passado e o presente mantendo a identidade e singularidade de cada local”⁴⁵.

O grande papel do património industrial é deixar às gerações futuras informações sobre a história e as várias evoluções que foram sendo operadas ao nível do saber-fazer, da ciência, das técnicas e da mecânica que resultaram na evolução tecnológica, económica, social, cultural, e por isso, o Património Histórico incluindo o industrial tem um elevado valor histórico que remete para a memória e para o passado.

2.2 Enquadramento

Dando continuidade ao referido no capítulo anterior, conclui-se que existe uma tendência de continuidade com o existente que constitui uma mais valia para o desenvolvimento de processos de reabilitação e regeneração urbana, em que o tema da preservação do património industrial e consequente reutilização assumem um importante papel para integrar o novo com o antigo, mantendo a identidade do local e a memória do seu passado histórico. Neste sentido, é necessário fazer um enquadramento para que se perceba como surgem as preocupações com a preservação do património industrial e o seu valor na identidade do local e da cidade.

“El ocaso del siglo XVIII vio la aurora de la Revolución Industrial. La subsiguiente mecanización de la industria y de la sociedad reclamo invención e innovación. (...) La demanda de enormes naves industriales para albergar los procesos mecanizados de fabricación y las grandes máquinas del comercio hizo que arquitectos e ingenieros investigaran y desarrollaran las técnicas del hierro, acero y vidrio, los únicos materiales que podían satisfacer las exigencias estructurales que les planteaban”⁴⁶.

A Revolução Industrial originou grandes transformações económicas, sociais e



Figura 50 – Ilustração do trabalho do artesão

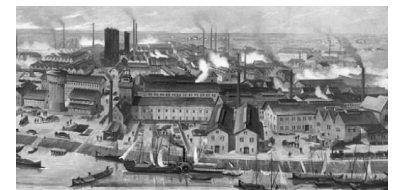


Figura 51 – Revolução Industrial, Alemanha

45 IDEM

46 PHILLIPS, Alan – Arquitetura Industrial, p.6



Figura 52 – Fábrica, linha de montagem

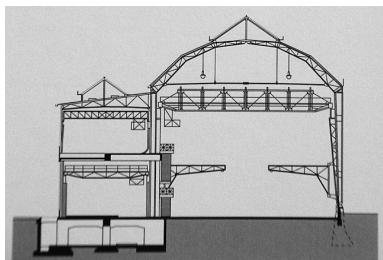


Figura 53 e 54 – Fábrica AEG, Peter Behrens

técnicas provocadas pela alteração dos meios e dos modos de produção utilizados pela indústria, assim como as estruturas arquitetónicas a ela associadas.

As transformações ocorridas levaram à necessidade de produzir mais e melhor através de operações realizadas entre homens e máquinas no mesmo espaço e ao mesmo ritmo de trabalho. O objetivo da fábrica consiste em considerar no mesmo local todas as fases da linha de montagem de modo a alcançar a produção em massa que se consegue através da padronização das fases de produção e da gestão do trabalho.

Para se conseguir obter tal transformação houve a necessidade de criar as condições espaciais necessárias e para tal tiveram que se construir edifícios capazes de responder a tais exigências.

A mentalidade industrial, de carácter racional e funcional encara o edifício como parte integrante do processo fabril sendo estruturado através de formas que possam proporcionar a flexibilidade, a higiene e a segurança necessárias ao processo produtivo.

Surge assim a arquitetura da fábrica que prevê um programa funcional, o estudo da iluminação, ventilação, dimensionamento e a segurança, que cumpram parâmetros de funcionalidade e racionalidade, tornando-se numa nova linguagem arquitetónica a nível internacional e possibilitando também a reinvenção de novas tipologias de edifícios que deram origem a novos “estilos arquitetónicos”, neste sentido, “o modelo da fábrica está na origem da arquitetura moderna: uma construção/ apropriação à sua função, justa, autorreferencial”⁴⁷.

Todo o processo de industrialização teve um importante papel para a origem e desenvolvimento da arquitetura moderna, assim como a aplicação e desenvolvimento de novos materiais e sistemas construtivos.

47 FIGUEIRA, Jorge; MILHEIRO, Ana Vaz – O Fim da Fábrica, o Início da Ruína, in AA.VV. A Arquitetura Industrial 1925-1965, p.92

A nova mentalidade industrial teve uma grande importância para o desenvolvimento das cidades e dos países, e nesse sentido, os arquitetos definiram que a arquitetura da fábrica se enquadrava no conceito de monumento, através de uma reformulação e síntese dos objetivos da construção dos edifícios industriais. Deste modo, na arquitetura industrial, assente nos princípios de funcionalidade, racionalidade, segurança e higiene, assistia a uma renovação da arquitetura da fábrica que a definia como uma nova monumentalidade.



Figura 55 – Fotografia da Central Tejo

A nova linguagem da arquitetura industrial começa a ser adotada em Portugal a partir dos anos 20 com a incrementação dos novos materiais e técnicas construtivas já utilizadas em outros países da Europa que ao longo dos anos vai tendo alterações devido às transformações e avanços tecnológicos que se vão verificando em Portugal entre 1930 e 1973. Estes avanços tecnológicos estão relacionados com as mudanças relativamente à concentração das fábricas, em que se verifica um aumento das instalações junto dos centros fabris, a substituição



Figura 56- Plano de Groer de 1946

de antigas construções, a criação de novas zonas habitacionais de apoio às fábricas. Neste sentido, a partir de 1934, o urbanismo é institucionalizado e começam a surgir planos de urbanização e a indústria torna-se em mais uma das preocupações no desenvolvimento das cidades e adquire um lugar funcional na cidade sendo o local destinado à função industrial. Em 1948, Etienne de Groer elabora o Plano Diretor de Lisboa e defende a criação de zoneamentos, onde a cidade é dividida por funções, sendo uma das áreas vocacionada para as práticas industriais e para a concentração de fábricas. Nas décadas de 40 e 50, Lisboa era constituída por uma cintura industrial ao longo do Rio Tejo.

A partir de 1974, o papel que a indústria desempenhava na sociedade começa a perder valor em virtude de uma sociedade pós-moderna e pós-industrial, verificando-se uma conversão culturalista da arquitetura industrial e do seu valor como património.

De 1974 até ao final do século XX, a indústria sofre uma grande viragem que teve como consequência o encerramento e abandono de muitas instalações industriais, que não conseguiam suportar as exigências da indústria moderna.

Neste contexto, surge uma nova visão sobre o tema industrial em que o elevado número de construções fabris, realizada ao longo do século XX, passa a ter uma importância a nível de património que deve ser preservado com o objetivo de manter a identidade dos locais onde se realizavam as atividades industriais e mantendo a memória histórica da cidade.

De acordo com os acontecimentos, a partir do meio do século XX, os edifícios industriais começam a ser parte integrante da história e do desenvolvimento urbano, sendo dada muita importância à preservação deste modelo de arquitetura vocacionado para a indústria, e sendo assim, considerado como património industrial. Estas preocupações com a preservação, recuperação e reabilitação destes edifícios surgem como resposta à tendência para o abandono

e consequente destruição do património industrial.

2.3 Reabilitação e requalificação urbana

Como já foi referido a Revolução Industrial, alterou drasticamente a paisagem das cidades europeias, a partir do século XIX, que se traduz na introdução de transformações que alteraram os modos de viver, de organização e de desenvolvimento das cidades. Segundo Victor Matias Ferreira, a cidade do século XX, desenvolveu-se a partir da expansão urbana sem planeamento, do crescimento económico e da segregação social, tendo como consequência uma cidade desequilibrada funcionalmente, física e socialmente.⁴⁸ A cidade pré-industrial passava para segundo plano, que se verificava na pouca preocupação com a preservação do tecido urbano existente e nos edifícios de valor histórico e patrimonial.

A partir da década de 80 do séc. XX, inicia-se um processo de valorização do património e das cidades, com preocupações que implicavam a preservação do património e o seu valor social, económico, cultural e o seu interesse turístico.

Neste contexto, começaram a surgir projetos para a reabilitação e revalorização das instalações deixadas pela indústria que se revelam como instrumentos para a requalificação urbana. São exemplos disto os casos de estudo já referidos no primeiro capítulo, com as intervenções nas frentes de água.

Numa escala mais aproximada, existem as recuperações de edifícios ou conjunto de edifícios inseridos no tecido urbano que são aproveitados para introduzir novas funções e usos. Neste sentido, os projetos de requalificação urbana baseiam-se na procura da preservação da identidade local e histórica.

48 FERREIRA, Vitor Matias; INDOVINA, Francesco – A Cidade da Expo 98, Uma Reconversão na Frente Ribeirinha de Lisboa?,

As requalificações urbanas influenciam a qualidade de vida dos cidadãos, o espaço urbano, a continuidade da malha existente de forma a ser lida como um todo e a inovação urbana. O reaproveitamento de edifícios industriais contribui para a valorização histórica, social e cultural dos locais e para o reconhecimento dos valores do passado. Neste sentido, Nuno Portas afirma que “As novas palavras de ordem são agora recuperar, reabilitar, revitalizar as partes antigas ou existentes da cidade”.⁴⁹

A reabilitação e a requalificação urbana de zonas antigas abandonadas, representa uma solução para as problemáticas da sociedade contemporânea, nesse contexto os instrumentos de gestão territorial e a legislação, são imprescindíveis para a regulamentação urbana com o fim de equilibrar as cidades do ponto de vista económico, cultural, social e físico.

Como já foi referido no primeiro capítulo, as renovações urbanas realizadas nas frentes de água constituem numa das soluções, para o equilíbrio e para a revitalização urbana, mas em algumas situações em que se não dá valor ao património existente nas áreas de intervenção, em virtude de planos de “tábua rasa” que se traduzem em áreas urbanas descontextualizadas do resto da cidade.

A solução para esta problemática de privilegiar e valorizar o património industrial, comporta inúmeras soluções, que não estão só relacionadas com fins culturais, como também para fins institucionais, desportivos ou comerciais, dada a grande capacidade que os edifícios industriais têm de se adaptar a outros usos e funções, devido à versatilidade destas construções. Casos a registar, como boas soluções o Bairro de Poblenou em Barcelona com o plano 22@, que em seguida será analisado.

Tem-se vindo a constatar que as intervenções urbanas realizadas desde meados do século XX são transformações urbanas que surgem de uma transição do

49

Portas, Nuno – Conservar renovando ou recuperar reutilizando, 1983, p.10

modelo da cidade industrial para a cidade pós-industrial. A cidade e a sociedade contemporânea já não tem como elemento dominante a produção industrial em virtude das atividades do setor terciário ligadas aos serviços e lazer.

A cidade contemporânea pode-se caracterizar por diversos traços como o fenómeno da globalização, as redes de mobilidade avançadas, a escala metropolitana, as atividades culturais, o turismo e as novas lógicas de consumo. O processo de globalização das cidades criou problemas no equilíbrio funcional e territorial que se verifica no abandono das áreas industriais, no declínio da produção e na segregação social.

A transição da cidade moderna e industrial para uma cidade pós-industrial ou pós-moderna em que o futuro é indeterminado, remete para uma visão centrada na transformação gradual de modelos de cidade e sociedade, assente num conceito de diversidade e não de substituição total dos antigos modelos, deste modo, a globalização leva à rutura do pensamento que resulta em modelos insustentáveis de desenvolvimento urbano.

Neste contexto surge o projeto 22@, em Barcelona, que remete para um processo de regeneração urbana de uma antiga zona industrial, com o objetivo de responder às necessidades da sociedade contemporânea, apostando num modelo de cidade compacta e afastando na sociedade do conhecimento, a criação de vários *clusters* tecnológicos e aproveitando as instalações industriais para novos usos.

POBLENOU - 22@ BARCELONA

O Bairro Poblenou fica situado na zona oriental de Barcelona. É um bairro que cresceu ao longo dos séculos XIX e XX, devido à revolução industrial que levou ao desenvolvimento de um dos pólos industriais mais importantes de Espanha, sendo também conhecido como “Manchester catalã”, o Bairro de Poblenou era



Figura 57– Bairro de Poblenou

caracterizado pela forte densidade de edifícios industriais e habitação operária e pela grande coesão social, com uma identidade própria e vida social ativa.

A partir dos anos 60, começou a verificar-se o declínio das atividades industriais com o abandono das fábricas, a decadência da paisagem urbana e a segregação social, ficando o bairro marginalizado da cidade.

Com o objetivo de resolver esta problemática e com o restabelecimento da democracia em 1977, surge um novo paradigma no que toca às políticas de atuação no desenvolvimento urbano. Relativamente à evolução do emprego em Poblenou, o projeto previa que Barcelona, com as políticas culturais serviriam de catalisador à regeneração urbana da cidade. Os jogos Olímpicos de 1992, como já foi referido, levou à realização e criação de políticas urbanísticas para que a cidade se apoiasse, na indústria cultural e turística, como motor do desenvolvimento económico e cultural da cidade.

O Bairro de Poblénou, estava inserido na operação de reabilitação urbana realizada no âmbito das olimpíadas de 1992 e ocupava cerca de 200 hectares. Até ao ano 2000, foram realizadas operações urbanísticas que sacrificaram a grande parte dos testemunhos históricos da época industrial existentes na zona, descaracterizando a antiga zona industrial.

Em 2000 no município começam a surgir preocupações com a preservação do património industrial e uma consciencialização sobre a importância histórica e identitária que o património desempenhava na caracterização do Bairro de Poblenou e neste sentido era importante que fosse criado um plano de ordenamento urbanístico, para a transformação do bairro industrial. É deste modo que surge o “Projeto 22@ Barcelona”, que tinha como principal objetivo redirecionar a vocação produtiva industrial que o bairro continha, num centro de conhecimento, tecnologias e cultura, constituindo-se num pólo da inovação e economia do conhecimento a nível internacional. “El proyecto 22@ Barcelona es,

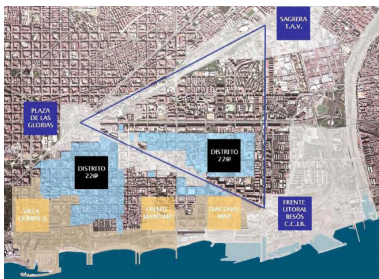


Figura 58 e 59– Plano estratégico e delimitação do área de intervenção

por un lado un proyecto de renovacion urbana y, como tal, un plan urbanistico. Pero tambien, de maneramuy destacada, esun nuevo modelo de hacer ciudad, que afronta los retos de Barcelona ante la atual sociedad del conocimiento”.⁵⁰ Este projeto traduzia-se numa operação de renovação urbana do antigo bairro industrial, seguindo o conceito de cidade compacta que apostava na diversidade, mistura de usos e funções. O projeto consistia num “novo modelo urbano no qual os novos edifícios e espaços públicos convivem com os traços históricos e os elementos representativos do passado industrial, criando um entorno de grande valor cultural, no qual confluem a tradição e a inovação.”⁵¹

No âmbito da preservação do património industrial foram realizados Planos de Proteção do património Industrial que ditavam as regras a serem adotadas quanto aos edifícios industriais que ditavam as regras a serem adotadas quanto aos edifícios industriais e por sua vez, a sua classificação e inventariação, sendo neste plano proposto a criação de Centro da Cultura Industrial de Barcelona a ser instalado numa antiga fábrica têxtil.

O projeto de renovação urbana previa que 10% da área do bairro fosse destinada a equipamentos públicos, para atividades relacionadas com a investigação, formação e divulgação de novas tecnologias.

Neste sentido, foram desenvolvidos os projetos para o desenvolvimento do bairro, sendo criados pólos de atividades em diferentes setores (*clusters*.) O objetivo era acelerar o processo de transformação de Poblenou e deste modo a sociedade 22@ Barcelona, promoveu os sete catalizadores do projeto que assentavam num conceito que permitia e potenciava o envolvimento entre a Ciência, a tecnologia e as empresas, visando a criação de um pólo do conhecimento e da inovação, Através de uma associação municipal que incluía os moradores de Poblenou, foram então criados os sete *clusters* para o desenvolvimento de Poblenou: 22@

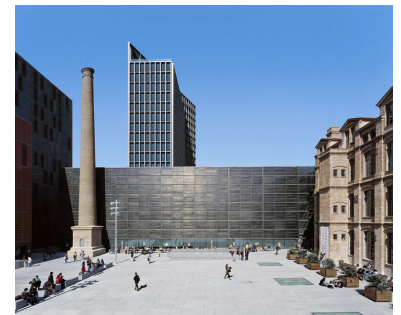


Figura 60 – Reutilização do património industrial. Mediacomplex 22@



Figura 61 – Vista aérea de um quarteirão do 22@

50 In 22@, em linha “www.22barcelona.com”

51 In www.22barcelona.com “un non model de cidad”

Media, ao setor do audiovisual; 22@TIC ao setor de Tecnologias da Informação e Comunicação; 22@ Bioempresa, ao setor das Biociências; 22@Campus ao setor da Educação; 22@ Empreender; 22@Tecnológico, setor para a divulgação das novas tecnologias; e, 22@Poblenou, com o fim de criar instituições que promovessem a coesão social.



Figura 62 – Fotografias aéreas da área do plano

Pode-se destacar algumas destas infraestruturas do conhecimento como Campus de Universidade de Comunicação da Universidade Pompeu Fabra, a sede da Universidade aberta da Catalunha, o Centro de Formação da Universidade de Barcelona, o Campus Tecnológico e Empresarial de Barcelona, o setor da Energia e a Escola de Desenho.

O projeto 22@ BCN, tem também como premissas a criação de habitações de custos controlados, com a recuperação de cerca de 4600 moradias antigas que possibilitava a residência perto do local de trabalho e a criação de espaços públicos com zonas verdes, vias pedonais e para bicicletas.

A criação de infraestruturas avançadas como a recolha de resíduos com apoio mecânico, através de um sistema pneumático, a climatização centralizada, as redes de energia e telecomunicações avançadas e a gestão sustentável dos recursos naturais, faz com que a área do plano desempenhasse um desenvolvimento sustentável no que respeita à qualidade do espaço público, dos cidadãos e ecológica de Poblenou.



Figura 63 – Redes de infraestruturas

Com esta operação de regeneração urbana foi criado um novo modelo de cidade compacta, em que as atividades económicas coexistem com centros de transferência de tecnologia, de informação e investigação em diversas áreas que coexistem com espaços verdes, equipamentos e habitação sendo deste modo uma centralidade urbana diversificada.

Este modelo de cidade proporcionou a proximidade entre o local onde se habita e as zonas de lazer e de trabalho e favoreceu o desenvolvimento de comércio local característica bastante acentuada no Bairro Poblenou.

Relativamente à evolução do emprego em Poblenou, o projeto previa que o emprego aumentasse substancialmente, com 150 000 novos postos de trabalho distribuídos pelos vários pólos estratégicos.

Resumindo, o projeto 22@ BCN, transforma 200 hectares de terrenos abandonados pelas antigas indústrias numa inovadora unidade produtiva, com muito boas e avançadas redes de infraestruturas, espaços modernos e flexíveis com a concentração de atividades relacionadas com o conhecimento. O Bairro Poblenou atualmente é uma das zonas de Barcelona mais movimentadas, graças a esta operação de regeneração urbana.

No que respeita à transição entre o modelo industrial e o modelo pós-industrial a transformação foi sendo executada de forma faseada ao longo dos anos que permitiu adaptabilidade das novas estruturas às pré-existentes que resultou

numa grande diversidade de atividades e tipologias.

O projeto 22@ BCN teve algum impacto negativo no seio da comunidade, que apesar das melhorias já referidas anteriormente, nomeadamente na melhoria da qualidade de vida e dos espaços públicos de Poblenou, surgiu um sentimento de recusa relativamente às transformações urbanas, pela destruição de algumas estruturas existentes para novos e modernos edifícios que alteram significativamente a paisagem urbana e retiram a identidade ao bairro. Por outro lado, a chegada de nova população ao bairro tem como consequência o fenómeno de gentrificação e o aumento do setor terciário, que também não é do agrado da comunidade local.

No sentido de melhorar a qualidade de vida dos cidadãos, como vista à diversidade de atividades e preservação da identidade do bairro, algumas entidades locais, associações de moradores e grupos profissionais e académicos têm criado alternativas à transformação das estruturas industriais, promovendo a sua preservação, pela sua herança histórica, a sua reutilização para atividades produtivas, manter a identidade operária do bairro, promovendo também a gestão equilibrada permitindo a continuidade à transição entre a cidade moderna e industrial com a cidade pós-industrial.

Concluindo, a criação de um novo modelo da cidade, com o projeto 22@BCN, prevendo uma sociedade global e promovendo uma nova zona de progresso e inovação, foi bastante positivo para o desenvolvimento, dinamização e equilíbrio físico, económico e cultural de Barcelona, tornando o projeto num exemplo de excelência de gestão urbana e na regeneração do bairro de Poblenou.

Os sistemas organizativos da sociedade moderna, com o envolvimento e participação das entidades municipais e os seus cidadãos no processo de regeneração urbana, constitui uma mais valia para a tomada de decisões quanto à fragmentação programática e às necessidades da população em geral.

O plano 22@ é considerado um caso de sucesso de uma renovação urbana que em simultâneo com todas as outras intervenções realizadas em Barcelona desde o final da década de 70, transformaram e integraram toda a frente portuária no tecido urbano, sendo um grande exemplo de transição da cidade industrial para pós-industrial. A abertura da frente de água de Barcelona aos cidadãos promovendo o lazer, o trabalho, o turismo e habitação, dinamizou e equilibrou a cidade do ponto de vista económico, social e cultural e colocou Barcelona em competição com as grandes metrópoles internacionais, tornando-se uma cidade muito cobijada para trabalhar, viver ou simplesmente visitar. O êxito das intervenções em Barcelona deve-se à grande importância dada ao espaço público, ao envolvimento das entidades promotoras e a população, a uma visão global da cidade com a interligação do novo tecido urbano com as preexistências, e na preocupação com a preservação da identidade dos locais através da reutilização e valorização do património arquitetónico histórico como é o exemplo das antigas instalações industriais que pontuavam e caracterizavam a zona portuária e a zona oriental de Barcelona.

2.4 Novos usos e Reutilização do Património Industrial

No contexto de Portugal, a partir de 1970, as zonas industriais das cidades que até à data apresentam algum movimento, embora sempre em declínio, passaram a ser caracterizadas por “edifícios esgotados nas suas funções, por vezes arruinados ou muito deteriorados, e também a amplas superfícies de terrenos que perderam a sua razão de ser (...) à espera de novos destinos”⁵²

A reabilitação e reutilização dos edifícios industriais constituem uma mais-valia para a conservação dos mesmos, mantém a identidade dos locais, contribui para o desenvolvimento local criando novos interesses e vivências.

A reutilização das tipologias industriais para programas contemporâneos,



Figura 64 – Fábrica Braço de Prata



Figura 65 – Companhia de Fiação e Tecidos Lisboenses

52 GUIMARÃES, Carlos, in A Arquitetura da Indústria 1925-1965, Lisboa, 2005, p. 57-58

constituem uma oportunidade para a experimentação, para a preservação do património industrial, para o desenvolvimento da cultura e uma reutilização equilibrada que responda às exigências da sociedade contemporânea, assim como uma oportunidade para o desenvolvimento urbano, económico, social e cultural das antigas zonas industriais e integrando-as com o restante tecido urbano e consequentemente equilibrando e dinamizando a cidade.

Num levantamento realizado por José Manuel Fernandes em “Arquitetura e Indústria em Portugal no século XX”, são dados alguns destes exemplos: a Fábrica das Cervejas Germânia (1912) foi reabilitada para um restaurante; a Central da Carris foi convertida em Museu da Carris; a Central Tejo convertida a Museu da Eletricidade; a Companhia Portuguesa de Tabacos é atualmente uma Casa da Cultura; a Fábrica Braço de Prata foi convertida em Centro Cultural Braço de Prata; a Fábrica da Osram em habitações em *loft* e a Companhia de Fiação e Tecidos Lisbonenses foi reabilitado num polo profissional e cultural (Lx Factory).

Em Portugal, para além dos edifícios classificados existem muitas construções industriais em vias de classificação como está descrito no “Guia do Património Industrial, Caminho do Oriente”, que se encontram obsoletas funcionalmente “é nestes casos que a questão da reutilização se coloca como imperativa para a sua preservação”⁵³.

As fortes qualidades funcionais e de robustês que as antigas construções fabris apresentam, verificam-se na enorme polivalência das estruturas que permitem a nova e fácil adequação destes edifícios a novos usos em que as conversões, apresentam-se como exemplos de sucesso e inovação.

Neste contexto, serão abordados dois casos de estudo que exemplificam a reutilização do património industrial para usos da sociedade contemporânea: Fábrica de Pompeia, convertida em centro de lazer (SESC) de Lina Bo Bardi em

53 Pereira, Nuno Teotónio; Mestre Vitor, Património Construído: “reconverter para conservar”, atas e comunicações, p. 308

São Paulo e a Central Electrica de Bankside, sendo convertido no Museu de Arte Contemporânea - Tate Modern dos Herzog e De Meuron, em Londres. Estes exemplos foram escolhidos para exemplificar as múltiplas funções e variedade de soluções que estes edifícios proporcionam, para novos modos de viver a cidade.

FÁBRICA POMPEIA, LINA BO BARDI

Pompeia é um município do Estado de São Paulo, no Brasil. O seu traçado ortogonal remete a um bairro operário da época industrial. Nesta época foram sendo construídas casas geminadas junto às instalações fabris e industriais, que 50 anos mais tarde começaram a ser abandonadas, dada a falta de produção levando à partida dos operários e consequente decréscimo demográfico e económico da cidade.

Neste contexto, surge a oportunidade de operar a preservação e conservação de uma antiga fábrica de tambores e instalações de apoio, por parte do SESC (Serviço Social do Comércio), que contratou Lina Bo Bardi para a elaboração do projeto.

Uma das principais preocupações da arquiteta, era a preservação e conservação da estrutura de betão dos armazéns que eram distribuídos racionalmente conforme os princípios da arquitetura industrial europeia de origem inglesa, mantendo a rua interna com os armazéns convertidos a áreas de convívio e lazer, desenvolvendo simultaneamente a área de produção cultural.

“Na Pompeia, pretende-se que os indivíduos pensem e façam cultura. O contrato com os produtores culturais e com as realizações, além de ser um valor em si mesmo, constitui o primeiro passo para que as pessoas comuns, engajadas em diferentes profissões e atividades, se transformem elas também em produtores culturais (...), Trata-se, enfim, de tornar claro para os indivíduos o potencial



Figura 66 e 67 –SESC Pompeia

criador de que são portadores, assim como o de favorecer a sua concretização”.⁵⁴

Deste modo, o trabalho e o lazer tornaram-se atividades complementares e não opostas, sendo eliminado o caráter desagradável, repressivo, violento e penoso do trabalho operário em virtude da sensibilidade, imaginação e liberdade da produção cultural, neste sentido, o logótipo desenhado pela arquiteta, uma chaminé que expele flores, que representava a complementaridade entre trabalho, lazer e interação social.

A obra começou a ser executada em 1977, com o levantamento da fábrica de tambores, tendo a arquiteta como premissa, manter a memória do local tendo optado por manter a unidade dos armazéns com os mesmos materiais e a construção de três torres, com uma arquitetura singular, que representava aquilo que Lina Bo Bardi pensava ser o novo paradigma de intervenção em Pompeia e nas cidades brasileiras.



Figura 68 e 69 – SESC Pompeia, espaço interior

O projeto foi executado em duas fases: sendo a primeira concluída em 1982, com a reabilitação do antigo complexo fabril; a segunda fase foi concluída em 1986, com a inauguração do bloco desportivo e as suas instalações que completava o complexo do centro de lazer, convívio e desporto não competitivo.

A primeira fase do projeto foi focada para a reabilitação na antiga fábrica onde foi distribuído o programa de centro de convívio e lazer. Na segunda fase do projeto, com a reabilitação da área da fábrica, restava no terreno uma área não edificável devido a uma galeria de águas fluviais subterrânea. Segundo Lina Bo Bardi, “reduzida a dois pedacinhos de terra, pensei na arquitetura dos fortes militares brasileiros, perdidos perto do mar, ou escondidos em todo o país (...). Surgiram, assim, os dois blocos, os das quadras e a piscina e o dos vestiários. No meio a área no edificante. E ... como juntar os dois blocos. Só havia uma solução; a solução área, onde os dois blocos se abraçam através de passagens de betão

armado”.

O projeto fica assim concluído com uma área desportiva juntando-se ao centro de convívio e lazer.

O SESC Pompeia, constitui uma homenagem às pessoas contemporâneas e é um excelente exemplo de uma reapropriação de um espaço industrial numa nova função e novo uso, constitui uma mais-valia no sentido em que preserva a identidade a memória do local, mantendo as suas características visuais, remete para uma vertente social e cultural e foi uma oportunidade, para o desenvolvimento social, cultural e urbano da cidade.

TATE MODERN

A Tate Modern surgiu da reutilização e conversão da antiga Central Elétrica de Bankside e ocupa cerca de 3,5 hectares de terreno na margem sul do rio Tamisa, em frente à Catedral de Saint Paul em Londres.

O edifício da Central Elétrica, foi construído em duas fases, entre 1947 e 1963, sendo projetado pelo arquiteto Sir Giles Gilbert Scott, com um edifício em tijolo e estrutura em aço, um corpo longitudinal com 200 metros de comprimento e uma chaminé com 100 metros de altura. Em 1981 foi desativada devido à desindustrialização verificada por toda a Europa.

Em 1982, começou a ser procurado um novo uso para a fábrica e neste sentido, a associação de arte moderna Tate, que já tinha algumas instalações em Londres como a Tate Britain, a Tate St. Ives, precisava de expandir a sua coleção e desse modo considerar várias hipóteses para a localização do novo museu. A Central Elétrica de Bankside foi a localização escolhida, era uma antiga zona industrial em declínio, abandonada desde o início do século XX, mas dada a proximidade do centro de Londres, suscitou uma reconversão e requalificação urbana com o fim de revitalizar a zona e integrá-la com as fortes dinâmicas da cidade.



Figura 70 – Central Station Bankside, Londres

Para a escolha dos arquitetos responsáveis pelas execuções do projeto, a organização Tate, promoveu um concurso tendo sido escolhida a equipa de arquitetos Herzog e De Meuron, com sede na Suíça. A transformação da antiga fábrica foi iniciada em 1995 com a limpeza da maquinaria sendo deixado apenas as paredes de tijolo e a sua estrutura de aço, depois foi construída uma estrutura de aço para suportar os sete pisos da galeria. Em 1998, o edifício já estava completo no que toca à sua infraestrutura, em maio de 2000, foi inaugurado e aberto ao público o Museu Tate Modern.

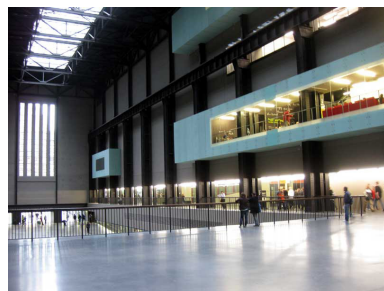


Figura 71 e 72 – Interior do Tate Modern

O projeto para a reconversão do edifício foi assente no respeito pela estrutura existente com pequenas alterações, a introdução de muita luz pelas coberturas e a criação de uma caixa de vidro na cobertura que ilumina o edifício pelo exterior durante a noite, estas intervenções permitiram criar um interior tão funcional como o anterior, assim como um edifício contemporâneo.

“The architectural concept of the conversion (...) takes the maximum profit from the existing building structure (...). New materials – mainly glass walls – will contrast but not break up the compactness of the brick masonry”⁵⁵

A proposta de requalificação da fábrica é de grande qualidade arquitetónica no que toca à sua pré-existência, de grande valor patrimonial, apenas com uns detalhes modernos, como na cobertura. Os dois pisos envidraçados e a nova ponte pedonal construída para acesso ao museu.

O edifício existente era constituído pela sala de turbina e a sala das caldeiras paralela à mesma. A sala da turbina tornou-se numa sala de ampla espacialidade, com espaço para uma sala de exposição de esculturas de grande porte, com acesso a partir de uma rampa. A casa das caldeiras foi convertidas nas galerias expositivas. As galerias são dispostas em três níveis distintas, separadas em blocos interligados pelos acessos centrais. Sobre a cobertura foram adicionados

⁵⁵ Herzog e de Meuron, (em linha) www.herzogdemeuron.com/index/projects/complete-works/251-275/263-the-tate-modern.project

dois pisos envidraçados que marcam a presença do Tate Modern na cidade à noite. No piso superior desta zona foi planeado um restaurante e um café com vista para a cidade e no piso inferior surgem terraços com vistas sobre a cidade.

Os antigos depósitos de gasolina da fábrica, numa segunda fase do projeto foram incluídos, para albergar salas de exposição.



Figura 73 – Tate Modern

Os espaços do museu que não são destinados a exposição de obras de arte servem de espaços de encontro, sendo o museu não só um equipamento cultural passando também a funcionar como um “centro cívico”.

A reutilização do edifício da Central Elétrica de Bankside remete a duas questões no que respeita, por um lado a sua reabilitação e salvaguarda do património industrial, que neste caso contraria a carta de Nizhny Tagil sobre o património industrial, de 2003, que neste caso se consegue verificar pela construção de dois pisos envidraçados na cobertura e na alteração quase total da sala das turbinas,

por outro lado, a outra questão assenta na eficácia do projeto como catalisador de regeneração urbana. No que respeita a esta questão, pode-se dizer o Tate Modern criou uma nova imagem de Londres e ser um grande polo cultural de referência.

No que toca ao retorno do investimento, pode-se dizer que foi um sucesso, por ter atraído e continuar a atrair milhares de visitantes.

Concluindo, direi que o Tate Modern é, tal como o caso da Fábrica SESC Pompeia, casos de sucesso no que respeita à reutilização e salvaguarda do Património Industrial, apesar de cumprirem funções diferentes, os dois casos são também um sucesso no que toca à regeneração, desenvolvimento e revitalização urbana, que torna locais obsoletos, degradados e abandonados em lugares com movimento, contribuindo deste modo para o equilíbrio da cidade, promovendo a cultura, a mistura social, respondendo aos modos de vida dos cidadãos e da sociedade.

Capitulo III

Frente Ribeirinha Oriental - Braço de Prata | Santa Apolónia

3.1 Introdução

“A reconfiguração das infraestruturas portuárias, através da especialização funcional, concentração de atividades e transferência de outras para outros pontos da região, permitiu libertar desde já extensos troços da fente ribeirinha para usos não portuários, admitindo-se que num futuro mais ou menos próximo outras áreas de fraca e não especializada atividade portuária possam ser afectas a novos usos urbanos”.⁵⁶

Neste sentido e face aos problemas existentes na frente ribeirinha como: a pouca permeabilidade entre a cidade e a sua frente de água; a existência de barreiras físicas entre a margem e a cidade; os espaços e estruturas de gradadas e obsoletas das antigas indústrias; as áreas espectantes e subaproveitadas e a falta de meios de transporte junto à margem e por outro lado, a necessidade de criar de uma imagem conjunta da frente ribeirinha de Lisboa que dê à cidade a sua identidade própria e melhores condições de vida e do espaço público, surge a oportunidade para a reconversão e da frente ribeirinha com vista a uma melhor qualidade urbana, maior coesão e mistura social, a preservação do património histórico e a sua reutilização, a criação de equipamentos e infraestruturas de apoio ao turismo, como hotéis, terminal de cruzeiros e a náutica de recreio, assim como espaços de restauração comércio e lazer e principalmente a abertura de cidade à sua abertura de água.

Na frente ribeirinha de Lisboa, verifica-se um desequilíbrio urbano, económico e social entre a zona ocidental e oriental da cidade, nomeadamente entre Santa Apolónia e o Parque das Nações. Nesta zona localizavam-se a maioria das áreas industriais relacionadas com as atividades portuárias, que nos dias de hoje se encontram obsoletas, constituindo uma rutura de continuidade entre o centro histórico e o Parque das Nações, passando esta zona a ficar isolada da restante

⁵⁶ Plano geral de intervenções da frente ribeirinha de Lisboa- documento de enquadramento, (em linha)- www.Cm-lisboa.pt/fileadmin/viver/urbanismo/planeamento/prospetivos/ribeirinha/documento_enquadramento.pdf,p.2

cidade.

A zona ribeirinha oriental é o espaço da cidade mais carenciado, com maiores problemas urbano económico e social, por esse motivo este estudo passará a estar orientado para esta zona da cidade, mais concretamente entre Santa Apolónia e o Braço de Prata, com o objetivo de enquadrar a história e a evolução desta zona da cidade com os planos existentes, uma análise sócio económica e urbana do local e as conclusões que se têm vindo a retirar acerca das operações nas frentes de água, e , o valor do património para a preservação da memória do passado e da identidade do local, concluindo com um ensaio crítico acerca da situação atual as premissas gerais e um modelo ou conceito de cidade a seguir para a regeneração económica, social e urbana no sentido do reequilíbrio territorial.



Figura 74 - Perpetiva de Lisboa, gravura do século XVI

Enquadramento Histórico

Como já foi referido no primeiro capítulo a relação entre as cidades e os seus portos passou por várias fases de aproximação, afastamento e de isolamento devido às diversas adaptações que a sociedade impunha e à necessidade imposta pelo comércio internacional e avanços tecnológicos do transporte marítimo.

A relação entre as cidades e os seus portos passou por uma evolução que segundo Bryan Hoyle se agrupa em seis estádios evolutivos: o porto urbano primitivo; a expansão portuária; a modernização do porto industrial; a desocupação das frentes de água urbanas; o reordenamento da frente de água e a regeneração e reconstrução das ligações entre a cidade e o seu porto.

As condições naturais de Lisboa possibilitaram que fosse criado em porto protegido perto do mar e das principais rotas marítimas do Mediterrâneo e do Atlântico, que proporcionou a consolidação da cidade e a expansão de Portugal pelo mundo e também o principal meio de comunicação entre localidades do território português e por sua vez o desenvolvimento e fixação de assentamentos ao longo do rio.

Como já foi mencionado, Lisboa sempre teve uma forte relação com o rio Tejo devido à sua localização privilegiada junto da sua foz. O seu porto natural servia para o reabastecimento e trocas comerciais dos barcos que navegavam entre o mar do Norte e o mar Mediterrâneo. Foi por essa razão que em 1200 a. C. foi ocupada pelos Fenícios sendo nomeada de Alis Ubbo, que significava “porto seguro”. Com o passar dos anos passou a construir um importante mercado de trocas comerciais vindas do estrangeiro como das tribos vizinhas localizadas ao longo do rio.

Mais tarde a cidade foi ocupada pelos romanos passando a cidade a constituir uma das principais cidades do império Romano, sendo dado o nome de Olisippo

à cidade.

Já no século VIII a cidade foi conquistada pelos mouros passando a ser conhecida por al-Ushbuna, tornando-se na grande capital e centro administrativo e comercial da zona ao longo do rio. Neste período verificou-se uma aproximação entre a cidade e o rio e a formação de uma primeira centralidade na zona da Baixa em que duas praças faziam a transição entre o rio e a cidade _ o Terreiro do Paço local de atracagem das embarcações e o Rossio que começa como espaço comercial passando mais tarde a ser uma praça pública da cidade.

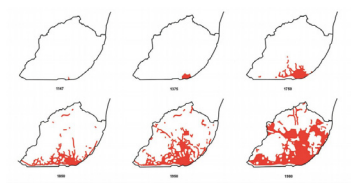


Figura 74 – Crescimento da cidade de Lisboa desde o século XII



Figura 75 – Planta de Lisboa antes do terramoto de 1755, João Nunes Tinoco

Entre o século XV e XX ocorreram várias transformações em Lisboa com a expansão da cidade para fora das muralhas em direção a Santos Ocidente e para Santa Apolónia a Oriente, no âmbito de responder às exigências portuárias. Este facto trouxe à cidade duas centralidades simétricas à Baixa na foz das ribeiras de Alcântara e em Xabregas. Estas centralidades ficaram marcadas por intervenções reais que contribuíram para o desenvolvimento urbano económico e social destas zonas, com a criação de negócios, emprego e atividades.

O porto de Lisboa, a partir do século XV tornou-se um dos portos mais importantes à escala mundial, sendo a praia do Restelo o cais de acostagem dos navios que chegavam e partiam de outros portos mundiais, local de trocas comerciais e mercado abastecedor da Europa Ocidental.

Nesta época o caneiro da Baixa foi aterrado e deu origem a áreas residenciais e comerciais e a instalação de alguns equipamentos e serviços e é nesta altura que a mando do rei D. Manuel I o centro administrativo se desloca do Castelo para a Baixa.

A partir do século XVI a cidade começa a evoluir para Poente com a instalação de novos equipamentos portuários, a ocupação habitacional da colina de Chagas de Santa Catarina e a construção de alguns conventos, quintas e palácios. O rio

Tejo sempre foi o orientador do desenvolvimento urbano de Lisboa que, através da necessidade da construção de um cada vez maior porto, começou, com ação humana, sucessivos avanços sobre o rio com a construção de novos aterros.

Os primeiros aterros foram realizados ainda no reinado de D. Manuel I na zona de Belém e a partir do século XVIII surgem os primeiros projetos para o melhoramento do porto de Lisboa, dando início às obras de aterro na zona de Belém com um plano de Carlos Mardel para a regularização da margem de Lisboa.

Em 1755 o terramoto devastou a cidade e desencadeou a necessidade para a reconstrução da cidade e nesse sentido, o pós-moderno marca na cidade uma nova fase de transformação, que em grande parte estava ligada à sua frente ribeirinha, sendo o projeto mais ambicioso, a construção da Baixa a cargo do Marquês de Pombal e desenhada por Eugénio dos Santos e Carlos Mardel. Também desta época foi mandado construir o Arsenal da Ribeira das Naus, o edifício da Alfândega e o Terreiro do Paço. No século XVIII começaram a surgir os primeiros planos que abrangiam toda a frente ribeirinha em que os desenhos apenas focavam a frente de rio da cidade, que mostrava a importância e a centralidade desta zona na vida dos cidadãos, ou seja, a cidade vivia do seu porto, ao qual era dependente.

Desta época foi também o plano de reformulação da frente ribeirinha realizado por Carlos Mardel que só a partir do final do século XIX é que teve influência na construção do porto industrial, o plano nunca foi posto em prática integralmente devido ao conflito de interesses entre a Administração do Porto de Lisboa que pretendia que as instalações da Marinha fossem deslocadas da Ribeira das Naus para Alcântara.



Figura 76 – Ilustração do terramoto de Lisboa em 1755

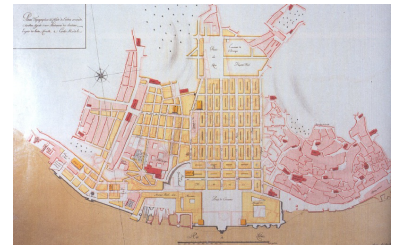


Figura 77 – Planta de Lisboa após terramoto 1755 (. Plano para a Baixa de Carlos Mardel



Figura 78 – Planta de Lisboa 1785



Figura 79 – Planta de Lisboa 1856, Filipe Folque

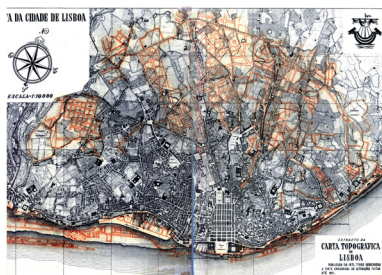


Figura 80 – Planta de Lisboa, alterações desde 1871 até 1911 (Silva Pinto)

Antes da construção do porto industrial já se tinham efetuado vários trabalhos na zona da Boavista que foi crescendo sobre o rio e onde se foram instalando silos e armazéns para apoio às atividades marítimas. A partir de 1823 começaram a ser construídos cais e desembarcadouros e mais tarde começaram a ser construídos novos armazéns de carácter industrial. Já em 1911 assistiu-se a uma nova transformação da zona da Boavista com o começo da construção do porto industrial nesta zona.

A construção de aterros em Lisboa relegou a cidade para o interior e com pouco contacto com o rio apesar de possibilitar muitos e diversificados usos que facilitavam a afirmação no plano político e económico ao nível nacional e internacional. Durante o século XIX foram elaborados vários planos no âmbito do melhoramento do porto industrial para que este não cortasse tanto a relação entre a cidade e o rio.

No início do século XIX o porto de Lisboa não tinha quase equipamentos de suporte à industrialização e às inovações portuárias como, cais acostáveis, docas secas, estaleiros, oficinas para a construção naval. Neste sentido, durante este século a imagem da frente ribeirinha sofreu grandes alterações dada a construção de aterros sobre o rio assim como, a instalação de fábricas em Xabregas, Alcântara e no Beato. A segunda metade do século XIX, correspondeu à primeira fase de industrialização com a construção da linha ferroviária entre Santa Apolónia e Cascais que constitui uma barreira física entre a cidade e o rio, na zona ocidental. Neste período verificou-se a expansão da cidade para Norte e a “virar as costas para a cidade”, e, conseqüente diminuição da ligação entre a população e a sua frente ribeirinha.

No final do século XIX foi elaborado um plano geral para o melhoramento do porto e da sua imagem da cidade entre o Beato e Belém, liderado por Pierre Hildernet Hersent, com início em 1887 e conclusão em 1907, que ficou concessionado à Administração do Porto de Lisboa. O plano consistia na criação

das infraestruturas portuárias (cais, docas secas, estações ferroviárias industriais que ligavam os vários entrepostos).

Lisboa tem uma relação contida com o rio até ao século XX e a cidade foi-se desenvolvendo ao longo da faixa ribeirinha e nas encostas expostas a sul.

O segundo período de industrialização ocorreu na primeira metade do século XX e corresponde ao desenvolvimento do porto e ocupação da frente de água entre Santa Apolónia e Belém com a construção da marginal da Praça do Império.

A partir de 1946 começaram as primeiras obras de requalificação urbana na frente ribeirinha com o lançamento do Plano Diretor da Cidade de Lisboa a cargo de Étienne de Groer, com a exposição do Mundo Português, substituindo-se as antigas instalações industriais num passeio público entre a Torre de Belém e o Padrão dos Descobrimentos.

O plano portuário realizado em 1929 previa a construção de uma nova extensão do porto para fins industriais, entre Santa Apolónia e o Poço do Bispo, que começou a ser construído nos anos 40, com novos cais acostáveis e aterros e a doca de Poço de Bispo e fez-se a regularização das margens entre a Matinha e Beirolos e a construção da doca dos Olivais.

No último quarto do século XX o porto de Lisboa era o porto principal do Império Colonial, onde chegavam mercadorias com matérias-primas vindas das colónias e verificava-se que dois terços da frente do rio de Lisboa estavam em atividade.

O declínio de Portugal com as colónias levou a que grande parte do porto de Lisboa fosse abandonado tornando-se obsoleto, de tal modo que surge a necessidade de se repensar numa estratégia para a solução do problema.

Neste sentido, o primeiro grande passo na reorganização do porto foi a desafetação de cerca de cinco quilómetros da frente de água na zona do Parque



Figura 81 – Plano Groer de 1948

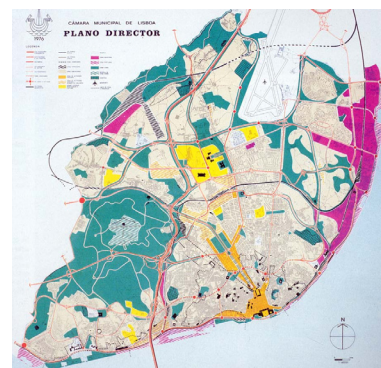


Figura 82 – Plano Diretor de 1967

das Nações, para a concretização da Exposição Internacional de 1998 e a abertura a usos não portuários de uma zona industrial com armazéns convertidos para usos recreativos e de lazer com bares, restaurantes e uma doca de recreio. A transferência de usos portuários e industriais para outros portos nacionais libertou vastas áreas devolvendo-as aos cidadãos e abriu a oportunidade para a criação de espaços públicos e equipamentos culturais como a Exposição do Mundo Português e o Centro Cultural de Belém; a reconversão das instalações portuárias para usos comerciais, como a zona das docas em Alcântara, a criação de docas de recreio e uso náutico, a reabilitação da frente ribeirinha oriental para a Exposição Internacional de 1998 e a criação de uma nova centralidade urbana.

Estas intervenções aproximaram a cidade do rio, mas a maioria da frente ribeirinha continua desligada do restante tecido da cidade, muito graças às barreiras físicas que se mantêm. A frente ribeirinha constitui um espaço de mediação entre a cidade e o rio e é apreciada pela sua qualidade de vistas, qualidades portuárias, comerciais, lúdicas, habitacionais e turísticas, acarretando consigo um enorme potencial de regeneração urbana e económica no sentido de aproximar a cidade do rio e da criação de um porto moderno capaz de reequilibrar a cidade e de superar as necessidades da sociedade contemporânea.

3.2 Caracterização da Zona Oriental ribeirinha – Braço de Prata – Santa Apolónia

Enquadramento histórico da frente ribeirinha oriental

Considera-se a zona oriental de Lisboa, desde o Jardim do Tabaco até aos limites do Concelho em Sacavém, é caracterizado por colinas de recorte suave como o Alto de São João, a Madre de Deus, Chelas, Olivais, Marvila. Destacam-se alguns edifícios notáveis como o Bairro Madre de Deus, com as suas moradias, o Convento do Beato, o Plácio da Mitra, os conventos de Marvila, Xabregas e

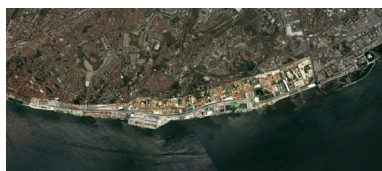


Figura 83 – Ortofotografia que indica os limites de estudo

o Plácio do Duque de Lafões. Da época industrial podem-se destacar a antiga fábrica Tabaqueira, mais tarde integrada na Fábrica de Material de Guerra de Braço de Prata e o edifício da Sociedade Abel Pereira da Fonseca da autoria de Norte Junior.

A partir do período Pombalino, o desenvolvimento manufatureiro levou a que a zona oriental de Lisboa tenha sofrido uma mutação no tecido urbano, económico e social. A implantação dos caminhos de ferro e o reordenamento das instalações portuárias caracterizado pela implantação da indústria pesada, refinarias e outros equipamentos industriais da cidade.

O povoamento desta zona da cidade remonta a tempos pré-históricos com a presença de vestígios romanos e visigótico. Até ao século XIX era uma zona essencialmente rural onde existiam muitas quintas e palácios que pontuavam o território desde Xabregas até Sacavém. Estas quintas, palácios e solares pertenciam a famílias da nobreza e da burguesia de Lisboa e abasteciam os mercados espalhados pela zona e pela cidade. Também os aristocratas habitaram conventos em conjunto com algumas ordens religiosas nos séculos XVII e XVIII.

Depois do terramoto de 1755, muitas quintas foram abandonadas e deram lugar às primeiras instalações fabris da zona que mais tarde se intensificam devido à construção das linhas de comboio em 1856, passando a zona oriental de zona rural a zona urbana com um carácter bairrista e fabril.

Na zona oriental de Lisboa, destaca-se também a importância das atividades do comércio e navegação fluvial devido à sua localização protegida que o estuário do Tejo proporciona. O rio constitui desde sempre uma importante acessibilidade que motivou a permanência das povoações e que permitia o contacto com o interior e exterior do país. Na zona oriental situavam-se importantes cais e pequenos portos de chegada, de carga e descarga e instalações de controlo de entrada e saída de mercadorias.



Figura 84 – Convento de Xabregas



Figura 85 – Armazéns da Sociedade Abel Pereira da Fonseca



Figura 86 – Tabaqueira

Depois da construção da ferrovia e do porto de Lisboa, verificou-se um enorme crescimento da indústria que criou a paisagem urbana e a segregação social que causando o isolamento e afastando a cidade do rio. Em paralelo à construção da linha ferroviária, no final do século XIX, assistiu-se à uniformização da margem do rio por parte da administração do porto de Lisboa, no sentido de criar mais infraestruturas portuárias e industriais. Neste contexto as antigas praias e pequenos cais contrariavam o desenvolvimento industrial o que levou à construção de novos aterros para responder aos interesses económicos das industriais.

A construção de aterros levou ao desaparecimento das praias, docas e antigos cais de modo a homogeneizar as margens que se queriam urbanizáveis.

A estação de Santa Apolónia surgiu neste contexto de mudança, com a conquista das margens do rio Tejo, para o desenvolvimento industrial. Mais tarde a construção da Avenida Infante D. Henrique, abria novas acessibilidades entre o Poço do Bispo e a Doca dos Olivais que levou ao desenvolvimento e à implantação de mais indústrias ao longo da avenida, como a Fábrica de Gás da Matinha, a refinaria e outras instalações. A Avenida Infante D. Henrique e a linha de caminho de ferro estimularam a localização industrial, caracterizaram a paisagem da zona oriental e estruturaram o modo de desenvolvimento urbano seguindo novas acessibilidades.

O porto de Lisboa afirmou-se como o criador de um modelo de cidade com vocação industrial fomentava o crescimento da economia. A partir de 1970 surge a revolução da contentorização que implicava alterações no porto de Lisboa, com a criação de novos cais para navios de maior calado e a criação de novas infraestruturas, tanto de armazenagem como de escoamento de mercadorias e também instalações portuárias mais seguras e com maior controle que originou a maior barreira entre a cidade e o rio. Neste período muitas indústrias focavam a sua atividade no desenvolvimento de infraestruturas para a instalação industrial

como é o exemplo da fábrica de asfalto da matinha, assim como a refinaria de Cabo Ruivo e as empresas de transportes dos Olivais. Em 1972 foi aplicado um inquérito industrial e concluiu-se que no setor secundário laboravam 21000 trabalhadores. A partir de década de oitenta, a indústria começa a entrar em declínio e inicia-se o período de desindustrialização, impulsionada pelo setor terciário dos serviços e pela afirmação da sociedade de consumo. Esta época levou à desativação e transferência das indústrias para a periferia da cidade com implantação ao longo do eixo Lisboa, Vila Franca de Xira. A Zona oriental de Lisboa transformou-se em vazios espectantes com a construção desocupadas e sem função. Em grandes áreas obsoletas e desativadas neste contexto é que, a partir dos anos noventa se começou a repensar a frente ribeirinha da cidade no âmbito de reabrir o rio à cidade, à população e para novos usos urbanos.

As condições oferecidas pela zona ribeirinha de Lisboa aos cidadãos, no que toca às atividades culturais, desportivas, económicas e habitacionais, estão condicionadas pela ocupação de quase toda a frente ribeirinha pelo porto de Lisboa, por instalações portuárias e industriais e pelas infraestruturas rodoviárias e ferroviárias. As ligações que os cidadãos têm entre a cidade e o rio são pequenos apartamentos que originam nós rodoviários problemáticos. A frente ribeirinha, condicionada pela ocupação do porto de Lisboa, também só se abre à cidade e aos cidadãos em pequenos pontos, como a zona de Belém até Alcântara, Cais do Sodré até ao Terreiro do Paço com a recente reabilitação da Ribeira das Naus e a zona do Parque das Nações, apesar de se encontrar isolada e sem grande ligação com a restante cidade. No entanto, a zona que se encontra em situação mais crítica, é a zona oriental de Lisboa, com graves problemas sociais, obsolescência funcional, edifícios abandonados e degradados, algumas instalações industriais com valor patrimonial sem uso e a quase inexistente relação física com o rio, assim como a pouca relação entre o centro histórico e a zona oriental do Parque das Nações.



Figura 87 -Descrregamento de contentores no Porto de Lisboa



Figura 87 -Linhas ferroviárias da Matinha

Na avenida litoral Infante D. Henrique, verifica-se um movimento muito intenso de automóveis ligeiros e pesados. A zona ribeirinha oriental vai sendo pontuada por edifícios desocupados e em degradação, edifícios militares, armazéns e indústrias que já não laboram. Esta zona carece de equipamentos ligados à náutica, ao turismo, cultura, à inserção social, habitação, conhecimento, tecnologia e inovação e a reutilização de alguns edifícios com valor simbólico e histórico par estes fins.

Segundo o “Concurso de ideias para a frente ribeirinha de Lisboa” de 1988, as zonas prioritárias para a intervenção na zona ribeirinha era a zona entre o Cais do Sodré e o Terreiro do Paço, neste momento em concretização através do Plano da Ribeira das Naus. A outra zona correspondia exatamente à ligação entre o centro histórico Santa Apolónia e o Parque das Nações, que no âmbito da deslocalização de algumas funções do porto de Lisboa, serão alvo de uma intervenção urbana com o principal objetivo de integrar a zona ribeirinha oriental na cidade e reabrir a frente de água à cidade. A segregação social e isolamento da zona oriental de Lisboa, devem-se em parte à construção de uma série de bairros operários que intensificaram o processo de marginalização da zona, a falta de atividades económicas que geram postos de trabalho, falta de espaços públicos de qualidade e equipamentos, a falta de eixos viários e meios de transporte coletivo com ligação ao centro que em simultâneo com o caráter monoclássista da população residente são algumas das causas do isolamento social e físico da zona.

Análise Urbana, Económica e Social

A zona ribeirinha oriental trata-se de uma zona com características muito heterogéneas com usos predominantes industriais e atividades económicas, com grandes diferenças formais e com grandes áreas obsoletas e desativadas.

A zona é caracterizada pela fragmentação física e social que contrasta com a

paisagem ruralizada e os conjuntos habitacionais mais recentes, as azinhagas das antigas quintas e o património existente remetem para os principais momentos de desenvolvimento – a época pré-industrial, das antigas quintas senhoriais e o recente passado industrial. Este último, devido ao seu carácter monofuncional propiciou o abandono dos espaços, deixando terrenos vazios, quintas e conventos, espaços industriais, portuários e infraestruturas de circulação e transporte desativadas.

A estruturação da zona baseia-se essencialmente pela Avenida Marechal Gomes da Costa e a linha de comboio, Santa Apolónia e a Avenida Infante D. Henrique. A zona adjacente à Avenida Marechal Gomes da Costa, o uso dominante é o setor logístico e das tecnologias da informação e comunicação e posiciona-se num eixo estratégico entre o Parque das nações e o Aeroporto. Entre Braço de Prata e a Matinha encontram-se muitas +areas industriais desativadas como a antiga fábrica do Gás da matinha, a Fábrica de Material de Guerra e a Tabaqueira. A transferência e desativação das funções portuárias nesta zona, surge como oportunidade para possibilitar a ligação ao rio pelos cidadãos assim como dar continuidade com a zona sul do Parque das Nações.

A zona entre a Matinha e Santa Apolónia caracteriza-se por uma ocupação densa que se distribui entre os bairros históricos habitacionais e as áreas de serviços e industriais. A área define-se por dois eixos estruturantes, a Avenida Infante D. Henrique e a sequência de alinhada das ruas Madre de Deus, Xabregas, Grilo, Açúcar e Fernando Palha. Ao longo deste eixo distribui-se a maioria do património histórico e arquitetónico da zona oriental da cidade sendo o percurso pontuado por exemplares religiosos, palácios, quintas e casas senhoriais que resultaram da ocupação pré-industrial nesta zona entre os séculos XVII e XVIII.

A zona situada entre a linha de caminho de ferro tem um carácter urbano segregado e verifica-se uma grande degradação do edificado, a falta de uma estrutura urbana, vazios expectantes constituindo mais um ponto crítico da zona

oriental.

No geral, esta área apresenta uma paisagem urbana ainda muito ligada à atividade industrial e caracteriza-se pelas fortes barreiras criadas pelo Porto de Lisboa, as linhas ferroviárias, a avenida marginal, a degradação do edificado, os vazios expectantes e a forte segregação social.

Do ponto de vista demográfico, verificou-se nas décadas de 60 e 70 uma estabilidade em Lisboa devido em grande parte ao regresso massivo das ex-colónias. Na década de 80, verifica-se um decréscimo populacional na área de Lisboa devido à deslocação para as periferias, que originou um crescimento demográfico substancial da Área Metropolitana de Lisboa. O que caracterizou a evolução demográfica de Lisboa foi o envelhecimento da população e concentração das classes médias e de jovens para os concelhos limites da Área Metropolitana.

Na década de 90, verificou-se um decréscimo da população residente em Lisboa, que desde 1991 até 2011, perdeu cerca de 120 000 habitantes, verificando-se que entre 2001 e 2011 o decréscimo populacional estabilizou, não deixando, no entanto de ter menos 20 000 habitantes.

Nas freguesias pertencentes à área de estudo verificava-se a mesma situação de decréscimo populacional e envelhecimento da população porque a zona era menos procurada pelas camadas mais jovens e a população ia envelhecendo sem que existisse uma renovação do ponto de vista etário.

No desenvolvimento económico e competitivo da zona oriental de Lisboa, verifica-se que este local tem pouca oferta de emprego e a população tem poucas qualificações académicas e profissionais que torna a zona pouco atrativa ao investimento. Verificam-se também focos de exclusão social e degradação do espaço público, das zonas habitacionais e industriais. Na vocação industrial

da zona, verifica-se a obsolescência das estruturas industriais e a consequente degradação e ocorreu um processo de realocização industrial para as periferias que estagnou qualquer tipo de atividade económica nesta zona.

3.3 Planeamento urbano no contexto da zona ribeirinha oriental

A partir da segunda metade do século XX, surgiram várias propostas para a reabilitação da zona oriental de Lisboa. Um dos planos foi o PUC – Plano Urbanização de Chelas, este pretendia oferecer às pessoas um novo modelo de vivência urbana com forte aposta no espaço público, no entanto as premissas deste projeto forma-se perde-se por uma falta de vontade firme que desse continuidade ao processo de urbanização e pela pressão imobiliária que resultou numa adaptação às características do terreno e uma ocupação do edificado de uma forma pouco planeada e desorganizada. depois

Como já foi referido as vias de circulação automóvel e ferroviária foram responsáveis pelo isolamento do território retirando o interesse e transformando-o num local sem expectativas e marginal à cidade. As mesmas vias de circulação, no contexto do Plano de Urbanização de Lisboa de 1959, dividiram a zona em duas grandes partes: uma zona industrial junto ao rio e uma zona residencial para o interior, esta proposta visava cumprir os princípios de zoneamento da Carta de Atenas.

O Plano Diretor de 1976 manteve as mesmas premissas dos planos anteriores com a criação de novas redes viárias e construção de bairros sociais sem a devida qualificação do espaço público e vias de circulação desconexas, que acentuou ainda mais o caráter marginal e “monoclassista” da zona. Os bairros sociais surgiram como pretexto para acabar com os bairros de génese ilegal e de barracas que tinham uma estrutura social desadequada, nesse contexto, os novos bairros localizavam-se junto de antigos bairros como Marvila, com uma estrutura urbana que rompia com a continuidade, que levou a que os habitantes



Figura 88 -Plano de urbanização de Chelas (PUC)

se sentissem desenraizados e consequentemente a população era incapaz de se reorganizar socialmente. Todos estes fenómenos tiveram como consequência uma ainda maior segregação social e isolamento urbano.

PUZRO

A partir dos anos 90 começaram a surgir novas preocupações com a frente ribeirinha oriental no âmbito do Plano de Urbanização da Zona Ribeirinha Oriental (PUZRO), inserido no Plano Estratégico de Lisboa, de 1992.

O plano estratégico visava alguns aspetos para esta zona como a reserva de uma zona portuária para futura reconversão, a valorização do ensino e investigação; uma oferta habitacional diversificada e a recuperação dos antigos bairros históricos.

O Plano de Urbanização da Zona Ribeirinha Oriental previa incidir no território de maneira a reestruturá-lo e criar um modelo de organização da cidade bem enquadrado com zonas envolventes.

Este modelo de organização tinha como objetivo ter uma apropriada distribuição de usos, uma rede de infraestruturas capaz de atrair novas atividades económicas com base nas “indústrias criativas”, uma boa estruturação ambiental e a renovação das atividades existentes de modo a atrair novos habitantes.

A nível regional pretendia-se com este plano valorizar o território da Área Metropolitana de Lisboa e da sua posição na Península Ibérica, integrar novas infraestruturas e novas acessibilidades à rede nacional e europeia com a introdução do comboio da alta velocidade no contexto nacional. Outro objetivo da proposta estava associado à criação de um novo polo de atração de empresas e setores económicos emergentes que fizessem contínuo da nova centralidade urbana de Lisboa (Parque das Nações).

Os principais ideais do plano eram:

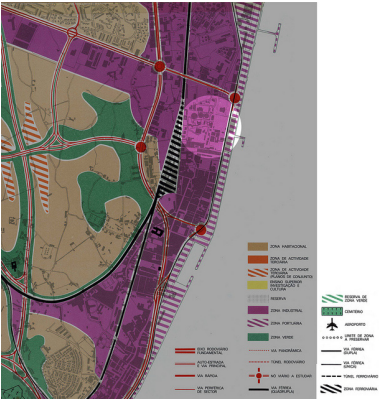


Figura 89 - Plano Director de Lisboa de 1976

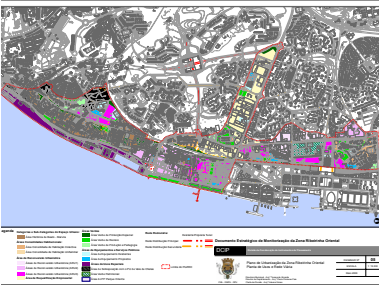


Figura 90 - Planta de usos do Plano de Urbanização da Zona Ribeirinha Oriental

- A integração de novas infraestruturas ferroviárias ao nível nacional e internacional com a adoção de linhas de alta velocidade;
- Expandir a polarização da zona do Parque das Nações, colocando Lisboa em competição com outras capitais ao nível económico e cultural;
- Localizar na zona oriental da cidade um núcleo de indústrias criativas, empresas ligadas à biotecnologia, novas áreas de serviços e centros de estudo e investigação, reforçar a estrutura ecológica com a criação de um contínuo verde que facilitasse as ligações entre a cidade e o rio, articulando com zonas de recreio, desporto e restauração no sentido de melhoria dos espaços públicos.
- Valorizar a recuperação do património e a sua reutilização para outros usos;
- Incentivar a acessibilidade ao rio;
- Renovar áreas urbanas degradadas;

Na altura em que o plano foi lançado, este estava condicionado pelo PDM existente que previa que a zona oriental ribeirinha deveria cumprir o uso industrial maioritariamente (70%), para habitação (10%) e para o terciário (20%). Esta condicionante foi abordada no sentido de ao uso industrial, se poder associar usos diversos como: os escritórios e funções de apoio às atividades industriais; as novas indústrias criativas; a biotecnologia; as atividades logísticas; atividades de comércio por grosso e as novas atividades relacionadas com o ambiente e a sua preservação.

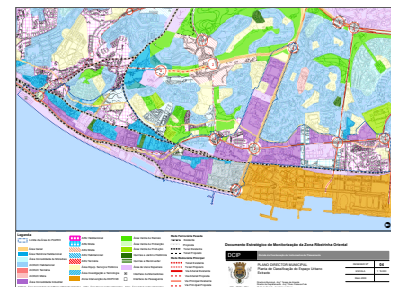


Figura 91 - Planta de usos do Plano Diretor de Lisboa, 1994

O PUZRO assumia uma vontade de reabilitar toda a frente oriental de Lisboa e dava uma nova perspetiva ao uso industrial e um forte investimento em habitação. O plano teve início comunicado em 2000, teve aprovação da Câmara Municipal de Lisboa em 2002, no mesmo ano a proposta foi enviada para reconhecimento e parecer para várias instituições: Administração do Porto de Lisboa; Metropolitano de Lisboa; Aeroportos de Portugal; Direção Geral de Edifícios e Monumentos nacionais; IPPAR; Instituto Geográfico, Administração de Saúde de Lisboa e Vale do Tejo; Direção Geral de Turismo; CARRIS; REFER; EPAL; entre outros.

Em 2003, o plano foi apresentado à DRAOT e concluiu-se que a proposta necessitava de um parecer de outras entidades, entre elas: Instituto Nacional de Desporto; Ministério da Economia; EDP; Gás de Lisboa; Direção Geral dos Transportes Terrestres; ANACOM. Houve várias entidades que deram pareceres desfavoráveis e outras com sugestões e recomendações. Começaram a realizar-se as retificações ao plano a partir de 2003, nomeadamente as referidas pelas diversas entidades e que consistiam em retificar desenhos, detalhes dos mesmos, revisão de estruturas viárias. Verificava-se que os relatórios e os elementos gráficos eram insuficientes e necessitavam de maior detalhe.

Em 2004, submeteu-se a retificação do Plano para o parecer e aprovação à CCDR-LVT (Comissão de Coordenação Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo), sendo novamente alvo de um parecer negativo e solicitada nova revisão e retificação. Em 2005 foi enviada à CCDR-LVT, a última versão do plano e novamente teve parecer negativo da comissão de que destaco alguns pontos: o enquadramento estratégico; os usos, as preocupações ambientais e patrimoniais; e, o sistema de execução assim como lacunas nas peças desenhadas e escritas e contradições estratégicas. Neste contexto a Câmara Municipal de Lisboa a partir de 2006 cancelou a execução do plano e concentrou-se na revisão do PDM.

Plano Diretor Municipal

No âmbito das várias revisões do PDM de Lisboa, o atual documento prevê para a zona ribeirinha oriental espaços verdes ribeirinhos, espaços centrais residenciais e espaços de uso especial ribeirinho, englobando espaços já consolidados e espaços a consolidar.

Os espaços verdes ribeirinhos são espaços de uso não portuário com funções de equilíbrio ecológico que compreendem atividades ao ar livre para recreio e lazer, conjugado com espaços de restauração, turismo, cultura, desporto, náutica de recreio e desportiva, munidas de boas acessibilidades entre a cidade e o rio. A construção de edifícios não pode ultrapassar os 10 metros de altura e tem que ficar implantado no mínimo a 20 metros da margem, intensificando a ideia de passeio ribeirinho.

Os espaços centrais e residenciais “correspondem a áreas da cidade onde se preconiza a respetiva reconversão, designadamente antigas áreas industriais obsoletas ou ocupadas com construções de carácter precário ou degradadas, grandes equipamentos ou instalações militares em processo de desativação, grandes parcelas urbanas não edificadas a estruturar e áreas Urbanas de Génese Ilegal (AUGI)”⁵⁷

Nestes espaços são admitidos para além dos usos habitacionais, alguns usos urbanos como equipamentos públicos e coletivos presentes na *Carta de Equipamentos*.

Os espaços de uso especial ribeirinho constituem espaços que já não são afetas ao uso portuário aos quais se pretende a reconversão urbana com atividades ligadas ao lazer, cultura e desporto, sendo admitidos usos de terciário, turismo, equipamentos e polos de investigação. O uso industrial, habitacional e de

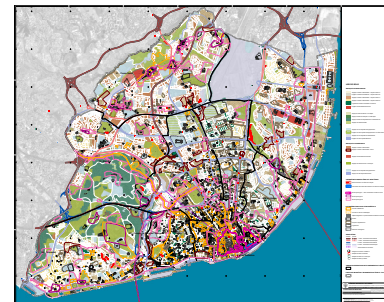


Figura 92 - Planta de usos do Plano Diretor de Lisboa, 2012

⁵⁷ In , Regulamento do Plano Diretor Municipal – Artigo 59º - [em linha] www.cm-lisboa.pt/fileadmin/Vivier/Urbanismo/urbanismo/planeamento/pdm/ (consultado em 13/7/2013)

logística não é previsto para esta categoria de zona. Assim como no previsto para as áreas verdes ribeirinhas, as construções tem que se implantar no mínimo a 20 metros de afastamento das margens do rio.

No PDM, a zona ribeirinha oriental está abrangida por duas unidades operativas de planeamento e gestão (UOPG) nomeadamente a UOPG 2 – Oriental e a UOPG 6 – Graça/Beato. As UOPG correspondem à concentração de áreas da cidade com identidade urbana e geográfica para efeitos de gestão municipal.

A UOPG Oriental abrange os bairros Santa Maria dos Olivais; Oriente e Marvila cujos objetivos eram eliminar as assimetrias sociais e urbanas com o reforço da coesão social; a atração de emprego; a criação de centralidades polarizadas; a preservação ecológica e ambiental; a valorização do conjunto urbano do *Caminho do Oriente*. São planos e projetos desta zona os programas de requalificação e construção de equipamentos de nível superior, programas de requalificação do espaço público nos bairros residenciais promovendo a vivência urbana, o programa de desenvolvimento de novos percursos de transporte público, requalificação da Avenida Infante D. Henrique, o projeto urbano do percurso cultural do *Caminho do Oriente*. Entre estes projetos destaca-se o programa de reabilitação e construção de equipamentos locais, o Programa da Estrutura Ecológica da zona oriental e o projeto urbano da Matinha – Vale Fundão e Poço do Bispo.

Na UOPG do Beato dos diversos objetivos destaca-se a promoção do património existente como memória da cidade e de identidade local, a densificação urbanística e a minimização da fragmentação do território.

Protocolo de Intenções entre APL e CML

Vão sendo realizados melhoramentos na circulação, redes de transportes coletivos, mas não se conseguiu ainda resolver o isolamento e a grande

fragmentação entre os diversos bairros, assim como o espaço urbano vivencial dos cidadãos. São algumas das alterações como a transformação da rede viária com esquecimento das zonas pedonais e a tentativa de articular os bairros com a restante cidade. Têm sido realizados outros planos e projetos para a frente ribeirinha que ainda não foram construídos, como a proposta de Renzo Piano do atelier Risco, para a zona da Matinha e Braço de Prata e a proposta do terminal de cruzeiros de Santa Apolónia de Carrilho da Graça.

Estes projetos surgiram impulsionados por algumas medidas governamentais, que reforçavam a ideia de abertura do rio à cidade através de novas orientações estratégicas para o setor Marítimo-Portuário. Paralelamente reforçou-se a cooperação institucional entre a Câmara Municipal de Lisboa e a Administração do Porto de Lisboa, que se traduziu na transferência de alguns terrenos pertencentes à APL que já não cumpriam as suas funções portuárias para o Município, em virtude de renovações e reaproveitamento destas zonas para uso público. A reorganização das atividades portuárias e a transferência de algumas atividades para outros portos, abriu novas oportunidades de reconversão de vastas áreas industriais para uso dos habitantes.

“Através da manutenção da vocação pública destas áreas pretende-se salvaguardar a frente ribeirinha de eventuais pressões no sentido da exploração comercial e especulação urbanística, permitindo simultaneamente o desenvolvimento de projetos de reconversão e requalificação urbana e de melhoria do acesso e de usufruto pelos cidadãos da frente ribeirinha de Lisboa. Neste âmbito, foi incluída no protocolo a construção de uma ecopista entre Algés e o Parque das Nações.”⁵⁸

Na zona da Matinha e Poço do Bispo o objetivo era promover a reestruturação dos usos portuários e a integração de atividades de lazer, assim como a construção

58 In “Plano Geral de Intervenções da Frente Ribeirinha de Lisboa” – [em linha] http://www.cm-lisboa.pt/fileadmin/VIVER/Urbanismo/urbanismo/planeamento/prospetivos/ribeirinha/documento_enquadramento.pdf



Figura 93 - Proposta para o terminal de cruzeiros de Santa Apolónia de João Luis Carrilho da Graça



Fig. 94 - Maquete do projeto “Jardim do Braço de Prata, Renzo Piano



Fig. 95 - Maquete do Plano Pormenor da Matinha, do atelier Risco

de um parque verde para usufruto dos cidadãos através de um contínuo pedonal com equipamentos que ligam ao Parque das Nações e a conquista de uma nova frente ribeirinha publica que em simultâneo garanta a articulação com o parque habitacional já previsto para a zona da Matinha.

O acordo estratégico entre o Estado, APL e a CML traduziu-se no Procolo de Intenções entre o Estado Português e o Município de Lisboa, assinado em 2008, que transferia algumas áreas sem uso portuário para a gestão municipal. O acordo “visa o estabelecimento de formas de colaboração entre as duas entidades, tendo em vista a gestão integrada do espaço urbano e das atividades de recreio, lazer e desportivas em áreas de jurisdição da APL, como seja a Doca de Pedrouços, a Zona de Santos e a Doca do Poço do Bispo”⁵⁹

No mesmo ano, foi apresentado o Plano Geral de Intervenção da Frente Ribeirinha de Lisboa com a preocupação de criar uma imagem global e coerente de toda a frente ribeirinha respeitando o ambiente, a sua unidade funcional, contrariando o afastamento dos cidadãos com o rio e recuperando a identidade da cidade e retomando a centralidade do rio como espaço público, cultural, de lazer e recreio.

Uma das zonas que o Protocolo de Intenções e o Plano Geral de Intervensões da Frente Ribeirinha de Lisboa incluía a zona da Matinha no qual foram executados os projetos já referidos, inseridos no Plano de Pormenor do Parque Ribeirinho Oriente que preconizava a extensão da zona sul do Parque das Nações.

A área do Parque Ribeirinho Oriente localiza-se na freguesia de Marvila, abrange uma área de 160 000 metros quadrados e uma extensão de 1,5 quilómetros, desenvolvendo-se ao longo da Matinha, Braço de Prata e Poço do Bispo. Para esta área pretende-se criar uma zona residencial com bastante proximidade

59 In “Cooperação entre Município de Lisboa e o Porto de Lisboa” – [em linha] <http://www.cm-lisboa.pt/fileadmin/VIVER/Urbanismo/urbanismo/planeamento/prospetivos/transfere-rencia/files/acordo.pdf> (consultado em 10/07/2013)

com o rio e ainda: integrar o parque na estrutura ecológica da cidade; criar um contínuo de mobilidade pedonal e ciclável ao longo das margens do rio; estabelecer ligações físicas e visuais entre os espaços urbanos envolventes; proporcionar a oferta de atividades, espaços recreativos e integrar o topo norte da doca do Poço de Bispo no espaço público do parque.

O projeto de Rento Piano para a matinha será, uma nova zona residencial com espaços comerciais, com desenvolvimento transversal ao rio e com deslocação da Avenida Infante D. Henrique para o exterior da malha urbana. O projeto foi lançado em 1999 e ficou parado até 2011 quando foi lançada a primeira pedra.

Outro projeto inserido no Plano de Pormenor da Matinha é o projeto do atelier Risco, que pretende a continuidade da malha urbana com quarteirões fechados e um grande parque verde que enquadra as estruturas dos antigos silos da fábrica de Gás da Matinha e estabelece a ligação entre o Parque das Nações e o Projeto de Renzo Piano.

Após a análise e caracterização de estudo, segue-se um ponto de situação conclusivo, no qual serão indicados de uma forma sintética os vários problemas, potenciais e oportunidades para uma futura operação de renovação e regeneração urbana na zona ribeirinha oriental. Neste último ponto, todos os elementos investigados no âmbito deste trabalho e o tema geral do ano, o “Mundo Novo”, serão abordados no sentido de criar uma fundamentação crítica no sentido de desenvolver alguns princípios e orientações estratégicas para futuras intervenções urbanas na cidade.



Fig. 96 - Planta do Plano Pormenor da Matinha

Conclusão

Orientações estratégicas para a frente ribeirinha oriental de Lisboa

CONCLUSÃO

Ao longo deste estudo têm vindo a ser identificados diversos autores que explicam a evolução das relações entre as cidades e a água, que as limita lhes dá identidade, e a relação cidade e porto. Da mesma forma têm sido referidos os vários problemas que a época industrial causou nas cidades portuárias desde a implantação das indústrias junto da zona portuária, a densificação e consequente segregação social, o abandono destas zonas da cidade no processo de desindustrialização e realocização industrial, até recuperação destas áreas abandonadas e degradadas através da análise de vários exemplos de renovações urbanas em diversos países europeus. Nesta análise, as intervenções foram separadas em duas tendências de atuação: **rutura com o existente e continuidade com o existente**.

Constatou-se que as intervenções de rutura com a restante cidade tendem para a falta de ligação entre as entidades de gestão, as estratégias municipais e a pouca participação pública. Esta tendência tem como características comuns a criação de centralidades urbanas assentes em modelos predominantemente de carácter económico com vocação para o terciário de negócios, turismo, lazer e recreação, que em consequência originam desequilíbrios sociais provocados por processos de gentrificação . Estas operações urbanísticas são de carácter mono funcional devido à sua vocação em que a estratégia das entidades que financiam optam pela máxima rentabilização do solo dando usos e funções que criem o retorno ao investimento.

As intervenções que tendem para a continuidade com o existente têm como elemento fundamental, a forte ligação entre a cidade existente e a renovação da sua frente ribeirinha. Constatou-se que são caracterizadas por intervenções que seguem um modelo de cidade compacta sendo muito bem planeadas integrando o velho e o novo, no âmbito de manter nos locais a sua identidade e devolvendo a frente de água à cidade. Deste modo, são construídos edifícios no seguimento

das zonas envolventes e são integrados alguns antigos edifícios para cumprirem novas funções. Estas intervenções urbanas estão também relacionadas com o forte investimento no redesenho do espaço público com o fim de criar um carácter homogéneo e contínuo da malha da cidade. Nestas operações urbanas é comum a grande preocupação pela manutenção das características urbanas já existentes e uma preocupação a nível social com a forte aposta em habitação, estabelecendo ligações entre a cidade e o rio, mantendo o carácter do local. Uma das mais importantes características destas intervenções para o seu sucesso consistia no forte envolvimento entre as entidades financiadoras e o público, que proporcionou resultados positivos quanto à integração dos novos espaços urbanos com a restante cidade e com a população, melhorando significativamente as relações entre a cidade e o rio e reequilibrando funcionalmente a cidade do ponto de vista económico, urbano e social.

O desenvolvimento desta investigação tem tido como fio condutor a intervenção urbana nas frentes de água no sentido de dar continuidade e coerência ao desenho urbano no âmbito de que cada local consiga manter a sua identidade e vivência. Neste contexto, surgiu outro tema que se prende com o facto destas zonas das cidades serem fortemente ocupadas por instalações industriais que a partir do século XIX passaram a fazer parte da identidade e paisagem destes locais. Neste sentido, alguns edifícios industriais fazem parte do vasto património industrial sendo identificados a partir do estudo da arqueologia industrial que os caracteriza e identifica. A partir do estudo realizado sobre o património industrial concluiu-se que a sua reutilização é uma mais valia para a sua preservação, enquanto património, e acima de tudo, pelo seu carácter flexível ao nível espacial, que permite a atribuição de diversos programas funcionais que respondam às necessidades da sociedade contemporânea. O reaproveitamento de edifícios industriais contribui para a valorização histórica, social e cultural dos locais e para o reconhecimento dos valores do passado

A partir do estudo do caso do plano 22@ em Barcelona constatou-se o seu sucesso enquanto intervenção urbana, conseguindo transformar o bairro de Poblenou - que se encontrava desarticulado da restante cidade, com problemas sociais e urbanos devido à obsolescência dos edifícios industriais – numa nova centralidade urbana que seguia o modelo de cidade compacta. O seu sucesso deve-se também na forma como dá continuidade com o existente mantendo as mesmas tipologias dos quarteirões característicos do plano de Cerdá para Barcelona, embora com algumas variações através da abertura total dos quarteirões para uso público deixando de existir alguma hierarquia entre público e privado. O tema do património industrial surge na maneira como estes edifícios são adaptados às novas funções previstas no plano e na preservação do ambiente urbano e da identidade do local através da sua reutilização. Neste caso o tema do património industrial não surge como ponto fundamental à regeneração urbana, mas tem um importante papel identitário na cidade.

A reutilização do património industrial foi abordada no estudo a partir da análise de dois exemplos com fins totalmente distintos: a reutilização da antiga central elétrica de Bankside para o museu de arte contemporânea – TATE MODERN e a reutilização de uma antiga fábrica em Pompeia que serviu de centro cultural e cívico para a população da cidade.

Esta análise comprovou que a atribuição de novos usos ao património existente pode ser abordada de diversas formas e que a sua reutilização constitui uma oportunidade para o desenvolvimento da cidade tanto ao nível económico como urbano e fundamentalmente social e contribui para o desenvolvimento local criando novos interesses e vivências.

Ao longo de todo o estudo foram abordados os dois temas acima referidos sobre a renovação urbana nas frentes ribeirinhas e sobre a reutilização do património industrial, sendo conceitos distintos no seu significado, mas interligados entre

si, no sentido que muitos destes edifícios da época industrial proliferavam junto das zonas ribeirinhas devido à sua proximidade com o porto das cidades e agora constituem numa das matérias que são estudadas no âmbito das renovações urbanas nestas zonas da cidade.

Os conceitos estudados foram abordados com o fim de oferecerem massa crítica para delinear uma estratégia de intervenção urbana em Lisboa, mais propriamente na zona ribeirinha oriental da cidade entre o Braço de Prata e Santa Apolónia. O processo de investigação exposto no desenvolvimento do trabalho serviu para confirmar as hipóteses da reutilização do património industrial e a requalificação do espaço publico poderem servir como elementos estruturadores das renovações das frentes ribeirinhas, aos quais se deve dar especial atenção para a sua preservação e para a sua integração na cidade enquanto elementos fundamentais.

No âmbito do trabalho desenvolvido em Projeto Final de Arquitetura, cujo tema geral do ano é o “Mundo Novo”, foi solicitado a elaboração de um perfil social a aplicar nos projetos de arquitetura. Neste contexto, fazendo um paralelo entre a prática projetual e teórica, este estudo realizado para a componente prática, é adaptado à sociedade que este estudo, e por sua vez a estratégia, que à frente será referida, procuram responder. Neste sentido, de uma forma resumida este perfil social faz uma previsão de uma sociedade e modos de vida num futuro a médio prazo de 20 anos.

Este trabalho foi realizado tendo sempre presente a evolução demográfica das cidades nos últimos 100 anos, que devido às sucessivas transformações impulsionadas inicialmente pela revolução industrial, viram as suas populações multiplicar, verificando-se que nos últimos dois séculos passaram de 100 milhões para biliões de habitantes. Deste modo, seguindo a mesma lógica de evolução,

a cidade dos próximos 20 anos será ainda mais populosa e cada vez mais caótica, será o centro de negócios e a rampa de lançamento para todo o mundo, será uma centralidade à escala mundial, serão localizados os polos de inovação, conhecimento e verdadeiros centros de emprego e partilha de informação, a cidade será mais cosmopolita e a população urbana estará em constante reciclagem dos seus habitantes, tudo isto fruto do fenómeno da globalização. Graças ao avanço da tecnologia existirão melhores redes de transportes e meios de comunicação, que irá permitir a troca de informação mais rápida assim como uma mobilidade mais eficiente, que tornará as cidades mais dinâmicas e em constante competição. A cidade que se pretende com este perfil, prevê que os poucos espaços sobrantes ou obsoletos sirvam e sejam aproveitados para novos equipamentos de apoio à sociedade e às suas necessidades, assim como de habitação. Outro aspeto relevante é a questão da identidade, este perfil prevê que os locais mantenham as suas características e vivências e que haja uma continuidade entre o novo e o existente.

A cidade que se pretende é polinucleada, multifuncional, dinâmica e equilibrada. O objetivo é como diz Nuno Portas quando refere que Barcelona mesmo perdendo muitos habitantes continua sempre cheia e salienta, "cheia de "city users"⁶⁰, ou seja, pretende-se que a cidade seja utilizada pelo seu todo e que cada local possa oferecer programas diversificados, mantendo sempre a sua identidade, através de políticas de reutilização e reabilitação de edifícios de valor arquitetónico e histórico.

A adaptação deste perfil social ao caso de estudo tem como objetivo delinear metas e conceitos de cidade a atingir em futuras intervenções na zona oriental de Lisboa.

A retração do Porto de Lisboa, teve como consequência um excedente de

60 LUCIO, Ana Rita, "Nuno Portas: o domador de cidades". In A revista da Caixa, nº 11, Maio de 2013, p, 27-31

espaços junto ao rio que possibilita a criação de novas atividades económicas que substituíssem as portuárias evitando o abandono e degradação. Essa substituição tem vindo a acontecer com as novas propostas urbanas para a zona que procuram localizar junto do rio, espaços de trabalho, habitação, lazer, atividades lúdicas, desportivas, de turismo e culturais procurando a regeneração urbana, económica e social. Deste modo, as sucessivas revisões ao PDM de Lisboa e a cooperação institucional através dos protocolos assinados entre Estado e a Câmara Municipal de Lisboa com vista à melhoria da qualidade de vida e ambiental da frente ribeirinha, surgem como oportunidades e incentivo à renovação urbana nestas zonas de cidade.

A zona caracteriza-se pelo isolamento social e físico relativamente à zona ocidental da cidade pela falta de uma rede de meios de transporte eficaz e pelos obstáculos naturais que sempre separaram as duas zonas. A política de localização dos bairros sociais e de indústrias tornou a zona oriental pobre e isolada, sendo pouco atrativa ao investimento. Outras características desta zona são: o fraco sistema de transporte, nomeadamente o metropolitano que não auxilia o contínuo entre Santa Apolónia e o Parque das Nações; a insuficiência e desequilíbrio de equipamentos culturais que se localizam maioritariamente na zona Ocidental (Belém e Alcântara) e a destruição da memória da cidade histórica e industrial pela ausência de uma política de defesa do património; a desvalorização do espaço público e uma estrutura verde desequilibrada devido à pouca utilização e à falta de articulação destes espaços com acessos e equipamentos.

A partir do estudo e análise da situação de Lisboa e da sua frente ribeirinha oriental, concluiu-se que esta zona da cidade carece de ser integrada em toda a frente ribeirinha e na cidade, pois verificam-se enormes desequilíbrios do ponto de vista económico, urbano, social e cultural que se refletem na pouca ou quase nula permeabilidade física e visual entre a cidade e o rio, na

descontinuidade dos percursos públicos pedonais e cicláveis ao longo da faixa litoral, na existência de muitos espaços públicos desqualificados em zonas completamente subaproveitadas, a ocupação de grande parte da faixa ribeirinha por parte da Administração do Porto de Lisboa, os vazios urbanos, a degradação do edificado, as fortes barreiras existentes causadas pelas vias de comunicação viárias e ferroviárias, uma rede de transportes públicos pouco eficiente, a falta de oferta de emprego, a população pouco qualificada, problemas relacionados com a exclusão social, a falta de equipamentos que promovam a coesão social, o desequilíbrio da rede de equipamentos culturais e a desvalorização do património existente.

Feita a análise das condições existentes, considera-se urgente a intervenção nesta zona da cidade, para obter um maior equilíbrio social, económico e cultural da cidade através da melhor distribuição das funcionalidades da cidade. Aumentar o crescimento populacional com a fixação de jovens na cidade; potenciar a regeneração urbana e económica através da requalificação das atividades económicas, culturais e científicos, a abertura da cidade para o rio com novos espaços públicos, áreas verdes e equipamentos com o objetivo de melhorar a qualidade dos espaços públicos e ambientais e a melhoria das infraestruturas como o sistema de transportes e comunicação. A introdução de novas funções, o aumento do fluxo de pessoas e o consequente desenvolvimento económico são pontos fundamentais para equilibrar esta parte do tecido urbano de Lisboa.

No âmbito deste estudo, concluiu-se que as fortes apostas nesta zona da cidade deveriam ser: a requalificação do espaço público no sentido de tornar permeável a frente ribeirinha e fazendo o contínuo urbano entre Santa Apolónia e o Parque das Nações e atuando como conector de diferentes ambientes urbanos, através da articulação de alguns equipamentos comerciais, recreativos e a criação de espaços de lazer e desporto; a reutilização dos edifícios industriais constitui a grande aposta para a regeneração urbana e económica, pois alguns destes

edifícios têm forte valor arquitetónico e se não se der algum uso acabarão por ser demolidos e a identidade do local poderá ser perdida. Os armazéns e algumas fábricas podem ser reabilitados no sentido de resolver alguns dos problemas apontados nesta zona, nomeadamente a falta de emprego, a pouca qualificação académica e profissional da população residente e os problemas de exclusão social. Deste modo, a reutilização dos antigos edifícios industriais poderão servir à sociedade atual não só para fins culturais e de identidade, como para centros sociais e da cultura, centros de formação profissional e académica, para as novas indústrias criativas nas quais a troca de conhecimento em diferentes áreas pode gerar inovação. Um novo polo universitário poderia ser um grande projeto para a zona oriental pois, tornava atrativa a zona do ponto de vista económico e imobiliário, rejuvenescia a população residente e gerava fluxos de pessoas, fator importantíssimo para o bom funcionamento da cidade.

A habitação deverá abranger todas as classes sociais, beneficiando a população residente e evitando os processos de gentrificação.

No que respeita às fortes barreiras existentes causadas pelas linhas ferroviárias, estas deverão ser reestruturadas e a extinção da linha da Matinha torna-se fundamental, podendo ser substituída por uma linha de Tram Train que ligue toda a frente ribeirinha de Lisboa, acompanhada por uma ciclovia e o passeio público ribeirinho.

Os pontos acima referidos constituem os elementos-chave para a transformação e integração desta zona na restante cidade, fazendo a regeneração urbana e económica, reequilibrando as dinâmicas da cidade e mantendo a identidade histórica do local.

O estudo realizado vem de encontro a um cenário possível para a Frente Ribeirinha Oriental que, para que se concretize terá que existir um enorme esforço e envolvimento de todos os atores sociais, económicos e políticos no sentido de dar força a futuras propostas que tenham como objetivos principais,

a abertura do rio à cidade, e a manutenção da identidade do local, foi com base nestas observações e análises feitos ao local que o tema deste trabalho surgiu e se deu corpo a partir dos estudos realizados sobre a temática.

BIBLIOGRAFIA

- BUCHANAN, R. Angus** (1972) – *Industrial Archeology in Britain*, Penguin
- BUSQUETS, Joan** - *Mediterrâneo: Cidades, Portos e Frentes de Água*
- CHOAY, F** (2008) – *Alegoria do Património*, 2ª edição, Lisboa, Edições 70,
- COELHO, Carlos; COSTA, João Pedro** (2006) – *A Renovação Urbana de Frentes de Água: Infraestrutura, espaço público e estratégia de cidade como dimensões urbanísticas de um território pós-industrial* : ARTEiTEXTOS. N.º 2
- FERREIRA, Vitor Matias** – *Mediterrâneo: Cidades, Portos e Frentes de Água*
- FERREIRA, Vitor Matias; INDOVINA, Francesco** – *A Cidade da Expo 98, Uma Reconversão na Frente Ribeirinha de Lisboa*
- FIGUEIRA, Jorge; MILHEIRO, Ana Vaz** – *O Fim da Fábrica, o Início da Ruína*, in AA.VV. *A Arquitetura Industrial 1925-1965*
- GUIMARÃES, F. João** – *Cidade Portuária, O Porto e As Suas Constantes Mutações*
- GUIMARÃES, Carlos** (2005) - *A Arquitetura da Indústria 1925-1965*, Lisboa
- GUIMARÃES, Vitor Matias** – *Mediterrâneo: cidades, Portos e frentes ribeirinhas*
- FERREIRA, Vitor Matias; INDOVINA, Francesco** – *A Cidade da Expo 98, Uma Reconversão na Frente Ribeirinha de Lisboa*
- HOYLE, Brian** (1992) – *European Port Cities in Transition*
- KOSTER, Egbert** – *Oostelijk Havengebied Amsterdam, Eastern Docklands: New Architecture on Historic* -
- LUCIO, Ana Rita** - “Nuno Portas: o domador de cidades”. In A revista da Caixa, nº 11, Maio de 2013
- MANTENER, J. M.** - *Urbanismo en El Siglo XXI, una vision critica*. Bilbao, Madrid, Valência, Barcelona. ETSAB Edicions UCP
- MARGARIDA, Marques (2002)** – *Intervenções em frentes ribeirinhas portuárias- a reconversão do tecido urbano e a transformação na identidade das cidades*. ISCTE-IUL
- MEYER, Hans** – *City and Port: urban planning as a cultural venture in London, Barcelona, New York and Rotterdam: changing relations between public urban*

space and large scale infrastructure

PHILLIPS, Alan – *Arquitetura Industrial*

PEREIRA, Nuno Teotónio; Mestre Vítor - *Património Construído: “reconverter para conservar”, atas e comunicações*

PORTAS, Nuno - *Cidades e Frentes de Água – Cities & Waterfronts, mostra de projetos de reconversão urbana em frentes de água*. Centro de Estudos da Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto

PORTAS, Nuno (1983) – Conservar renovando ou recuperar reutilizando,

ROBERT, P - *In the Evolution, Definition and Purpose of Urban Regeneration*

RUSKIN, J- *The Seven Lamps of Architecture*, 2ª edição, Nova Iorque

SALGADO, Manuel (1999)- *Lisboa. O Rio e a Renovação Urbana Expo 98. O Seu Papel como Catalisador do Rejuvenescimento de Lisboa* in CIUDADES. N.º 5

SARAIVA, Maria da Graça - *Cidades e rios, perspetivas para uma relação sustentável*

SECCHI, Bernardo –*Genova, developing and rebooting a waterfront city*

VIEGAS, Luís; GRANDE, Nuno; BRANCO, Miguel – *Mediterrâneo: Cidades, Portos e Frentes de Água*,

SITES

Segundo: Amesterdão [on line]. <http://pt.wikipedia.org/wiki/Amsterd%C3%A3o> (Acedido em 20 de junho de 2013)

Plano geral de intervenções da frente ribeirinha de Lisboa- documento de enquadramento, (em linha)- www.cm-lisboa.pt/fileadmin/viver/urbanismo/planeamento/prospetivos/ribeirinha/documento_enquadramento.pdf

In Carta de Atenas (1931) [em linha]. <http://www.igespar.pt/media/uploads/cc/CartadeAtenas.pdf>, (Acedido a 13 de maio de 2013)

In Carta de Veneza [em linha]. <http://www.igespar.pt/media/uploads/cc/CartadeVeneza.pdf>, (Acedido a 13 de maio de 2013)

Ground, Lina Bo Bardin, in, oficinas.sescs.p.org.br/historia

In Carta de Nizhny Tagil [em linha]-<http://ticcih.org/wpcontent/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf>, (Acedido a 26 de maio de 2013)

In Kits-Património/ Património Industrial”, IHRU/ IGESPAR, 2008, [em linha]-<http://www.igespar.pt/media/docs/2010/11/11/KIT03.pdf>, (Acedido a 26 de maio de 2013)

In 22@, em linha “www.22barcelona.com”

In www.22barcelona.com “un non model de cidad”

Herzog e de Meuron, (em linha) www.herzogdemeuron.com/index/projects/complete-works/251-275/263-the-tate-modern.project

In “ Plano Geral de Intervenções da Frente Ribeirinha de Lisboa” – [em linha] http://www.cm-lisboa.pt/fileadmin/VIVER/Urbanismo/urbanismo/planeamento/prospetivos/ribeirinha/documento_enquadramento.pdf

In “ Cooperação entre Município de Lisboa e o Porto de Lisboa” – [em linha] <http://www.cm-lisboa.pt/fileadmin/VIVER/Urbanismo/urbanismo/planeamento/prospetivos/transferencia/files/acordo.pdf> (consultado em 10/07/2013)

FICHA DE UNIDADE CURRICULAR

Unidade curricular: Projecto Final de Arquitectura

Código:

Tipo: lectivo; Trabalho de Projecto

Nível: 2ºciclo

Ano curricular: 2012/2013

Semestre: Anual

N.º de créditos: 45 ECTS

Horas de trabalho total:

Horas de contacto:

Língua (s) de ensino: Português

Pré-requisitos: precedências requeridas: Projecto de Arquitectura II

Área científica: Arquitectura

Departamento: Departamento de Arquitectura e Urbanismo

Docentes: Paulo Tormenta Pinto (coordenador), José Luís Saldanha, Ana Vaz Milheiro (Lab. Teoria e História da Arquitectura e do Urb.), Sandra Marques Pereira (Lab. Sociologia), Sara Eloy (Lab. Tecnologias da Arquitectura), Pedro Costa (Lab. Economia);

Objectivos (conhecimentos a adquirir e competências a desenvolver):

Projecto Final de Arquitectura é a Unidade Curricular que encerra a formação no âmbito do Mestrado Integrado em Arquitectura, adquirindo, por isso, um papel de síntese na consolidação e aprofundamento das competências alcançadas pelos estudantes ao longo dos 4 anos anteriores.

Preconiza-se, nesta UC, o incentivo a cada vez maior autonomia, por parte dos estudantes, na resolução dos exercícios propostos e nas decisões de ordem conceptual que venham a adoptar.

Outro objectivo é a clarificação de um entendimento crítico da expressão da arquitectura definida e enquadrada na transversalidade dos vários saberes.

Programa:

Como base programática utilizaremos uma temática de fundo, que suportará a orientação dos diversos trabalhos a desenvolver ao longo do ano lectivo. Será o “Mundo Novo” (Título inspirado em Admirável Mundo Novo de Aldous Huxley, 1932) o tema central que desenvolveremos em 2012/2013.

O programa da UC de Projecto Final em Arquitectura consiste na elaboração de um Trabalho de Projecto, requisito obrigatório para a obtenção do grau de mestre. O Trabalho de Projecto é composto por duas vertentes: uma de âmbito projectual e outra de âmbito teórico.

A intenção genérica que será trabalhada junto dos alunos finalista do Mestrado Integrado sustenta-se sobre o paradoxo da impossibilidade de construir um optimismo panfletário no momento contemporâneo, considerando-se que ao inverso de Aldous Huxley. Este tema procura enquadrar o conflito entre os herdeiros da cultura moderna e industrial que confiam no modelo da inovação e da tecnologia, por oposição a outros que crêem numa organização “neo-ruralista” ambicionando uma maior ligação a um romantismo ligado à ideia da “mãe natureza”.

Uma outra vertente que surge agregada a este tema, consiste numa possível revisão da ideia de manifesto.

Através dos manifestos ligados às artes e à arquitectura, é possível entender um pressuposto idealista de futuro, associado a uma visão de organização social sempre assente numa ideia de ruptura e de edificação de um novo paradigma. Desde Ornamento e Delito (1908) ao Manifesto de De Stijl (1918), da carta de Atenas (1933), ao manifesto de Doorn (1958), do manifesto Situacionista (1960), a Delirious New York 1978). Será a partir da compilação *Programs and Manifestos on 20th-century architecture* de Ulrich Conrads que se irão estruturar os debates relacionados com esta Unidade Curricular.

Vertente Projectual

Serão desenvolvidos como arranque desta UC um conjunto de trabalhos de carácter abstracto, procurando-se fixar ferramentas compositivas úteis aos exercícios de fundo que serão desenvolvidos. Posteriormente serão delineados os objectivos concretos da vertente projectual que passam por uma intervenção abrangente que terá como área de estudo o eixo entre o Largo do Rato e a colina das Amoreiras (através da Rua das Amoreiras). Este eixo permite reconhecer diversos momentos urbanos e arquitectónicos que, ao longo do tempo ali se implantaram. Estes extractos temporais serão analisados, não só do ponto de vista morfológico, mas também a partir do pressuposto ético que enquadrou a sua implementação. A marcar um dos extremos deste percurso pode reconhecer-se a cidade do século XVIII, com uma forte referencia no Largo do Rato, quer seja através do seu carácter prévio de terreiro periférico de acesso ao centro da cidade, quer seja como lugar referenciado nas grandes construções infra-estruturais, como a mãe de água do aqueduto das águas livres que pontua o ingresso no festo da sétima colina – manifestação fundamental da cidade iluminista.

Na outra extremidade desta área de estudo pode observar-se a centralidade contemporânea promovida no entorno do complexo das Amoreiras, de Tomás Taveira, que a partir do final dos anos 80 se somou a intervenções de grande escala já existentes naquele local, tais como os imóveis habitacionais e de escritórios promovidos por arquitectos como Fernando Silva ou Conceição Silva.

O eixo urbano em estudo permitirá ainda estabelecer relações com a uma parte da cidade dos anos 30 e 40 na encosta voltada para o Parque Eduardo VII, possibilitando também compreender o início da expansão da periferia urbana e do impacto das vias

rodoviárias urbanas. Todas estas layers temporais serão debatidas em função do idealismo lhes está associado. Deste modo pretende estabelecer-se linhas interpretativas que permitam relacionar estes pensamento prospectivo, com os modelos urbanos associados.

A meio do primeiro semestre será também realizado, em período de tempo limitado de 2 a 3 semanas, um workshop na cidade guineense de Bafatá, tendo como base a elaboração de um memorial/centro de estudos, em torno da figura de Amílcar Cabral. Os respectivos enunciados de cada um dos exercícios serão fornecidos aos alunos em formulários distribuídos na sala de aula.

Vertente Teórica

A vertente teórica da UC de Projecto Final de Arquitectura será desenvolvida, de acordo com a regulamentação expressa no REACC do DAU. Ao início do ano lectivo serão propostos 4 laboratórios de investigação, que colocarão linhas de pesquisa autónomas nas áreas científicas de História e Teoria da Arquitectura e do Urbanismo, da Economia, da Sociologia e das Tecnologias de Arquitectura, cada uma destas áreas terá um docente responsável. Os diversos programas de investigação serão lançados na primeira semana lectiva, cabendo aos estudantes a escolha de uma das linhas de investigação.

3

Considerando a temática de fundo que orienta o programa desta Unidade Curricular, abrem-se possibilidades de investigação que serão especificadas e delineadas pelos docentes responsáveis de cada um dos laboratórios.

Pretende-se deste modo que os trabalhos teóricos possam assumir-se como instrumentos de aprofundamento dos conteúdos programáticos traçados, em Projecto Final de Arquitectura.

Bibliografia básica:

HUXLEY, Aldous Admirável Mundo Novo, Livros do Brasil, Lisboa, 1981; (BNP)

CONRAD, Ulrich Programs and Manifestos on 20th-century architecture

TAFURI, Manfredo - Projecto e Utopia: arquitectura e desenvolvimento do capitalismo, Presença, Lisboa, 1985; (ISTE-IUL)

TAFURI, Manfredo – The Sphere and the Labyrinth - Avant-Gardes and Architecture from Piranesi to the 1970s, MIT Press, Massachusetts, 1987; (ISTE-IUL)

FUKUYAMA, Francis O Fim da História e o Último Homem. Gradiva, Lisboa, 1992; (ISTE-IUL)

CHOAY, Françoise O Urbanismo, Utopias e Realidades - Uma Antologia, editora Perspectiva, São Paulo, 2002; (ISTE-IUL)

THOREAU, Henry David Walden ou a vida nos bosques, 2ª ed. Lisboa : Antígona, 1999

(BNP)

SKINNER, B. F. Science and Human Behavior, The Free Press, Nova Iorque, 1965 (ISCTE-IUL)

MORE, Thomas A Utopia, Guimarães & Ca, 8ª edição, Lisboa, 1992 (ISCTE-IUL)

Bibliografia complementar:

AA.VV. Revista AV - Pragmatismo e Paisagem, nº 91 de Setembro/ Outubro de 2001;

DELEUZE, Gilles - El Pliegue, Ediciones Paidós, Barcelona, 1989

MONTANER, Josep Maria – Después del Movimiento Moderno – arquitectura de la segunda mitad del siglo XX, 2ª ed., Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 1995;

MURPHY, John – O Pragmatismo – de Pierce a Davidson, Edições Asa, Porto 1993;

SOLÀ-MORALES, Ignasi - Diferencias. Topografía De La Arquitectura Contemporánea, Editorial Gustavo Gili, S.A., Barcelona, 1995;

SOLÀ-MORALES, Ignasi – Territórios, Editorial Gustavo Gili, S.A., Barcelona, 2006;

Processo de ensino-aprendizagem:

O modo como serão estruturadas as aulas e os exercícios seguirá o espírito do Processo de Bolonha, ou seja será incentivada a aquisição de competências, fundamentando a progressiva autonomia dos estudantes.

Será contudo fundamental, alicerçar-se um amplo debate sobre os trabalhos em curso, o qual será realizado nas horas lectivas da UC. Estão também previstos um conjunto de seminários temáticos que contribuirão para ampliar criticamente os conteúdos da UC.

Processo de avaliação:

Será atribuída uma classificação final (de 0 a 20 valores) no final do 2º semestre atribuída em júri.

No final do 1º semestre será dada uma classificação intermédia informativa do estado de progressão de cada aluno.

4

As classificações a atribuir terão em linha de conta a qualidade dos trabalhos elaborados. Será dada uma atenção

à assiduidade que entrará como parâmetro no processo de avaliação.

Todo o processo de avaliação final da UC de Projecto Final de Arquitectura esta explicitado do REACC

ISCTE - IUL

Departamento de Arquitectura e Urbanismo – Mestrado Integrado em Arquitectura
Projecto Final 2012-13

Exercício de Arranque e Aquecimento

Título: marca, texto e espaço:

O exercício de arranque tem como objectivo enquadrar os estudantes nos pressupostos gerais da Unidade Curricular, funcionando como revisão sumária da formação adquirida nos 4 anos anteriores, para tal será desenvolvido um projecto de carácter abstracto.

Materiais necessários

- Objecto de uso comum;
- Papel cavallinho A2;
- Tinta da China;
- Materiais para maqueta a definir em cada caso específico;

Metodologia e tarefas a desenvolver:

Os alunos constituem-se em grupos de 5 elementos, no seio de cada grupo deverão ser seleccionados objecto(s) de uso comum - algo tão inesperado e acessível que possa ser adquirido numa grande superfície, achado na rua ou comprado na loja do chinês.... O objecto seleccionado deverá ser embebido (total ou parcialmente) em tinta da china, funcionando como carimbo que irá produzir marca(s) no papel cavallinho. O processo deverá ser repetido por diversas vezes, procurando seleccionar-se uma marca gráfica que possa ser considerada mais estimulante para o desenvolvimento do exercício.

Seguidamente, no contexto do grupo, deverá realizar-se a apropriação de um excerto literário que possa ser ilustrado com a marca anteriormente seleccionada (o excerto literário não deverá ser maior que uma folha A4). A preocupação fundamental desta selecção deverá residir numa tentativa de conversão da mancha representada no papel cavallinho, em unidade espacial.

Posteriormente, considerando-se um volume de 30 cm³ como limite, será realizada 1 maqueta que fixe a espacialidade, previamente invocada pela marca gráfica e

ilustrada pelo texto. Para a elaboração da maqueta deverá definir-se a escala esta irá ser representada.

A materialização da maqueta deverá contemplar um dos seguintes sistemas compositivos baseados em:

- planos;
- Subtracções;
- Adições

A entregar:

Marca gráfica em A2, que deverá ser afixada na parede da sala de aula;

Caderno com formato 21x21 cm onde se inclui:

- impressão digitalizada da marca seleccionada
- O texto ilustrativo;
- Imagens fotográficas da maqueta;
- Plantas, cortes e alçados, a escala conveniente da maqueta;
- Digitalização de uma sequência de pelo menos 5 esboços relativos às espacialidades representadas pela maqueta. Estes esboços deverão ser elaborados por cada elemento do grupo (devidamente identificado);
- Deverá ainda ser reservada uma área do caderno para a demonstração do processo de realização de todo o processo em forma de *story board*, para tal deverá utilizar-se o recurso fotográfico;

Apresentação:

Digital tipo Power-point, com exibição da maqueta e marca na sala de aula.

Calendário do Exercício

Início – dia 18 de Setembro

Entrega e apresentação – dia 4 de Outubro

Lisboa, 18 de Setembro 2012

ISCTE - IUL

Departamento de Arquitectura e Urbanismo – Mestrado Integrado em Arquitectura
Projecto Final 2012-13

TEMA I - Trabalho Individual, 1º Semestre.

Tendo por base a área de intervenção estipulada na ficha de unidade curricular, localizada em Lisboa, no eixo entre o Largo do Rato e a colina das Amoreiras, propõe-se a elaboração de um exercício que permita o estabelecimento da relação entre a macro escala (análise estratégica do território) e a micro escala (intervenção arquitectónica detalhada).

Pretende-se que este exercício possa desencadear um debate centrado em leituras prospectivas em relação à sociedade. Como tal, em paralelo com a elaboração dos projecto de arquitectura deverá realizar-se, no contexto de cada grupo de trabalho, a definição de um perfil social que se preveja possível num futuro a médio prazo (2 décadas). Para tal algumas perguntas poderão colocadas, como por exemplo:

- como a organização económica e política poderá influenciar os modos de vida e a relação do individuo com a sua comunidade;
- em que medida a tecnologia poderá influenciar a organização social;
- de que modo os recursos naturais poderão influenciar as acções sobre o território e localização e organização do espaço doméstico;

O objectivo final do exercício consiste na elaboração de projectos para quatro habitações. Estas habitações serão encaradas como tipologia associadas ao universo social definido pelo debate atrás mencionado.

Caberá a cada estudante a decisão de onde implantar as habitações e de que modo estas se organizam, não só em função do espaço doméstico, mas também na sua relação como a envolvente urbana que suporta o exercício.

Neste sentido, deverá o estudante ser capaz de estabelecer um discurso que lhe permita relacionar a proposta tipológica e habitacional com o trecho urbano que caracteriza a sua envolvente próxima.

Área de Intervenção:

Percurso urbano entre o Largo do Rato e a Colina das Amoreiras

Metodologia:

1. Num primeiro momento, serão constituídos grupos de aproximadamente 5 estudantes;
2. A área de intervenção será parcelada, pela docência da Unidade Curricular, de acordo com planta anexa, tendo como critério os diversos extractos temporais referidos na FUC;
3. Cada um dos elementos, de cada grupo, ficará individualmente afecto a uma das parcelas, anteriormente designadas.
4. Os projectos das habitações serão desenvolvidos individualmente dando seguimento ao âmbito do exercício;
5. Ao mesmo tempo que são desenvolvidas as propostas individuais, deverá ser mantido um debate, no seio de cada um dos grupos, que permita desenvolver uma estratégia de harmonização das várias intervenções.

Entregas e Avaliação:

1ª Entrega intermédia: 25 de Outubro 2012 (caderno em formato A3) + maqueta esc. 1:5000/1:2000 da área de intervenção e sua relação com as habitações;

2ª Entrega intermédia: 13 de Dezembro 2012 (caderno em formato A3)

Entrega Final: 28 de Janeiro de 2013 (desenhos e maquetas de escala a determinar pelo aluno, sugerindo-se a 1/1000 e 1/200 ou 1/50; simulações gráficas da proposta; e caderno síntese em formato 21 x 21 cm)

Apresentação e Avaliação: de 29 Janeiro a 1 de Fevereiro de 2013

Modelo de Apresentação

As apresentações finais das propostas individuais de cada um dos alunos serão realizadas por Grupo, sendo que, deverá apresentar-se a definição do perfil social pedido, associando-se a este a estratégia geral para a área de intervenção.

Lisboa, 18 de Setembro 2012

ISCTE-IUL

Departamento de Arquitectura e Urbanismo – Mestrado Integrado em Arquitectura
Projecto Final 2012-2013

Tema II - Trabalho de Grupo, 1º Semestre.

Numa das extremidades da área de intervenção, a Colina das Amoreiras, assumiu, maioritariamente a partir da década de 1980, um protagonismo urbano muito assinalável perspectivando-se para aquele local a implementação de um centro de negócios, à semelhança de outros modelos internacionais que potenciavam, na época, novas centralidades urbanas a partir do conceito de CBD (Central Business Centre). Esta convicção urbanística permitiu desenvolver, naquele local um conjunto de novas inserções rodoviárias na cidade de Lisboa, atraindo para outros investimentos que ampliaram aos programas comércio e serviços, à habitação e hotelaria.

Com o final do milénio os investimentos na área oriental da cidade, após a Expo 98, vieram retirar protagonismo urbano a este tecido urbano, sobretudo no que se refere à especialização com que se pretendia afirmar.

Passadas cerca de 3 décadas desde a construção do complexo das Amoreiras, é possível lançar sobre aquela envolvente local um olhar mais distanciado, dada a estabilização urbanística que actualmente se verifica, associada a uma perda de expectativa económica daquele tecido.

O objectivo do Tema II, passa pela definição de um conceito síntese caracterizador de leitura e interpretação da área de estudo, neste caso, a colina das Amoreiras na sua relação com a inserção urbana ao centro de Lisboa a partir Largo do Rato.

Este estudo permitirá também um reconhecimento da área de estudo e de suas potencialidades, pretendendo-se com isto criar bases para a elaboração de um projecto a desenvolver no 2º semestre ao abrigo do Tema III

1ª Fase - Reconhecimento do Território

Numa etapa preliminar de aprofundamento da estratégia de intervenção de um determinado território torna-se imprescindível o seu conhecimento. Para esse efeito dever-se-á possuir a informação necessária para avaliar a potencialidade dos sítios e os conflitos existentes de modo a formular propostas.

O trabalho de grupo deverá proceder à recolha de informação, nomeadamente em áreas como:

- Caracterização biofísica da área de intervenção:- topografia, estrutura de espaços verdes, orografia e sistemas de drenagem natural; geologia - hidrologia; orientação e exposição solar.
- Evolução histórica da área de estudo:- caracterização do processo de formação do tecido edificado; recolha de plantas de várias épocas; monografias e descrições.
- Caracterização da mobilidade, potencialidades e estrangulamentos: caracterização de acessos, da rede viária; Percursos pedonais, etc.
- Caracterização da estrutura edificada, da distribuição de funções e dos espaços públicos: - Tipologias de espaços públicos; Estruturas urbanas existentes; Edificado com valor histórico e arquitectónico; Edificado recente consolidado; Estado de conservação; Espaços vazios; Espaços públicos; Equipamentos públicos e privado, etc.
- Planos Urbanísticos condicionantes, projectos mais relevantes para a área de intervenção:- P.D.M.; P.P.; Condicionantes Urbanísticas; Loteamentos; projectos mais relevantes para a área de intervenção.

2 Fase - Programa/Conceito/Proposta

Na posse dos dados anteriormente recolhidos proceder-se-á à designação de um conceito síntese caracterizador de leitura e interpretação da área de estudo.

Elementos a entregarem:

- Explicitação de um argumento de transformação. Memorando, máximo 6 páginas A4.
- Planta de enquadramento à escala 1/5000 e ou 1/2000
- Planta da estrutura urbana à escala 1/1000
- Cortes significativos à escala 1/1000
- Esquemas gráficos e ou esboços que explicitem a proposta e a sua integração na área envolvente.
- Simulações gráficas da proposta (esboços, 3ds, fotomontagens)

Entrega intermédia: 25 de Outubro de 2012 (1ªfase)

Formato: caderno A3 e CD com o mesmo conteúdo.

Entrega Final: 28 de Janeiro de 2012

Formato: Caderno A3 (incluindo o memorando) e CD com Power Point.

Discussão e Apresentação do Trabalho: Semana de 29 de Janeiro a 1 de Fevereiro de 2011, em Power Point.

TEMA III– Trabalho de Grupo, 2º Semestre.

Tendo como base os resultados dos exercícios dos Tema I e II, é lançado um novo exercício que tem como objectivo reforçar a estratégia urbana na área de intervenção em estudo, definida pelo eixo entre o Largo do Rato e a colina das Amoreiras.

O exercício do Tema III incide na vertente do espaço público, ou seja o espaço de mediação entre as diversas propostas individuais realizadas no 1º semestre. Neste exercício pressupõe-se uma acção concertada, ao nível dos grupos de trabalhos, no sentido da clarificação das intenções de transformação preconizadas para o local. Através deste exercício deverão também intensificar-se os desejos (narrativos), definidos pelos grupos de trabalho, relativos ao perfil social dominante que habitará a colina das Amoreiras num futuro a médio prazo, de duas décadas.

Durante o espaço temporal em que decorrerá o Tema III deverão ser realizadas revisões de projecto, tendo em vista a melhoria das propostas individuais realizadas ao abrigo do Tema I, procurando-se o melhor ajustamento dos projectos às estratégias deste novo exercício.

Os objectivos do Tema III passam pelos seguintes pontos:

1. Definição de um plano de estrutura da área de intervenção.

Neste ponto deverão ser repensados, num primeiro momento, os argumentos que estão na base das escolhas dos locais de intervenção individuais, reflectindo sobre os pontos em comum que podem caracterizar as várias propostas. Num segundo momento deverá ponderar-se sobre uma possível centralidade [ou possíveis centralidades que possam emergir no tecido urbano. Num terceiro momento deve ser definida uma estratégia de mobilidade e de utilização do espaço público;

2. Definição de um projecto detalhado de caracterização do espaço público.

Neste ponto serão realizadas propostas concretas de projecto, com detalhes, definindo materiais, mobiliário urbano, espécies vegetais e todos os parâmetros julgados convenientes para o projecto de espaço público.

3. Enquadramento dos projectos individuais, realizados no Tema I, na estratégia projectual para o espaço público.

Prevê-se que a estratégia de projecto, concertada em grupo, seja validada em projectos de pormenor na envolvente dos projectos individuais.

Área de Intervenção:

Percurso urbano entre o Largo do Rato e a Colina das Amoreiras

Metodologia:

1. Serão mantidos os grupos de trabalhos definidos no 1º semestre com aproximadamente 5 estudantes;
2. O exercício abrange toda a área de intervenção, devendo o grupo definir os momentos mais particulares onde as acções de projecto sobre o espaço público possam ser mais relevantes, agindo nesses locais com maior detalhe.
3. Individualmente, deverá ser detalhada a envolvente dos projectos realizados no Tema I

Entregas e Avaliação:

1ª Entrega intermédia: 21 de Março, (power-point e maquetas esc. 1:1000/1:200 da área de intervenção e sua relação com as habitações);

Entrega Final: 23 de Abril de 2013 (desenhos e maquetas de escala a determinar pelo grupo, sugerindo-se a 1/1000 e 1/200 ou 1/50; caracterizações dos ambientes propostos; e caderno síntese em formato 21 x 21 cm)

Apresentação e Avaliação: 23 de Abril 2013

Modelo de Apresentação

As apresentações finais das propostas serão realizadas em Grupo, sendo montado um júri para comentar os projectos.

Lisboa, 18 de Fevereiro de 2013

ISCTE - IUL

Departamento de Arquitectura e Urbanismo – Mestrado Integrado em Arquitectura
Projecto Final 2012-13

TEMA IV– Trabalho Individual, 2º Semestre.

Como conclusão do ano lectivo será realizado um trabalho individual que visa o estabelecimento de uma síntese em relação ao percurso de cada um dos estudantes. Este trabalho, pensado para ser desenvolvido no espaço do último mês de aulas, pressupõe a realização de um tema livre a enquadrar pelo próprio estudante. Condiciona-se apenas o desenvolvimento deste último Tema ao estabelecimento de uma relação em torno dos exercícios elaborados no curso do ano lectivo.

Como linhas orientadoras são lançadas algumas pistas:

1. Aplicação directa de um ensaio extraído a partir do trabalho desenvolvido nos laboratórios;
2. Elaboração de projectos de extensão em relação ao programa lançados ao longo escolar;
3. Exercício específico de representação ou performativo em torno do projecto das habitações.

Os objectivos do Tema IV passam pelos seguintes pontos:

1. Desenvolvimento de competências ao nível da problematização em torno da arquitectura produzida por cada estudante. Este exercício será uma oportunidade para construir um enredo discursivo em torno do trabalho de projecto, enriquecendo os pressupostos de base com que cada proposta foi realizada
2. Consolidação da autonomia dos estudantes em relação aos temas desenvolvidos durante o ano lectivo. Ao solicitar-se que cada estudante construa o seu próprio enunciado, procura estimular-se a autonomia em relação ao acompanhamento e orientação dos docentes da UC de PFA.
3. Melhoria e credibilização das propostas individuais iniciadas no 1º semestre. Este exercício deve ser visto como oportunidade para retomar e solidificar as decisões de projecto inicialmente lançadas no âmbito dos exercícios anteriores, nomeadamente do exercício do Tema I.

Área de Intervenção:

Área de intervenção atribuída em contexto de grupo a cada um dos estudantes;

Metodologia:

1. O trabalho deverá ser realizado individualmente;
2. Cada estudante deverá socorrer-se dos meios que julgar conveniente para o desenvolvimento deste exercício;
3. O trabalho deverá evidenciar quer a autonomia, quer a capacidade de problematização de cada estudante.

Entregas e Avaliação:

O resultado deste exercício deverá ser integrado no contexto da entrega final de PFA

Modelo de Apresentação

A decisão do suporte em que o exercício é desenvolvido fica a cargo de cada estudante, devendo contudo ser realizado relatório a integrar o caderno de formato 21x21 cm

Lisboa, 2 de Maio de 2013