

Se observada d
o ponto de vista d
a acessibilidade fis
ica, a área de inter
venção pode ser ent
endida como um
a península, u
ma vez que te
m apenas um
acesso à restante parte
da cidade. Desta forma, faz sentido,
não só estabelecer e solidificar essa ligação, c
omo também desenvolver um sistema que visa requa
lificar o território ao nível do espaço público e, que sim
ultaneamente, controle e defina as edificações que virão
a ser construídas, de modo a que, no futuro, esta zona on
de se intervém, possa ser parte integrante da cidade. Assim
a proposta surge, numa primeira fase, como uma tentativa
de requalificação de espaço público, através de um novo tipo
de pavimento, uma linha/peça de betão, que estabelece os lim
es futuros de edificação, na qual são incluídos vários tipos de mo
biliário urbano. Imagina-se que, no futuro, com a possibilidade de ut
ilização do Rio Tejo como praia fluvial, esta parte do território ossa
ser como u m grande parque com actividades desportivas e de
lazer relacionadas com o tema “água”, que convivem
simultaneamente com os actuais e com os novos ed
ifícios que surgirão. Este novo elemento, pode ser lido
como uma interpretação do muro de lioz já existente, q
ue pertence ao Porto de Lisboa. Começan do na zo
na do Cais do Sodré, este novo pavimento estabe
lece o limite da península na outra extremi dade, con
siderada a entrada na Naval Rocha, tentan do ter se
mpre uma grande sensibilidade aos edificio espaços
que existem actualmente, tirando partido do aspectos
positivos, e tentandomelhorar os menos b ons.
Ainda que a proposta urbana tente ter sen sibilda
ade para com as construções existentes,
e as respeite, a verdade é que para imp
lantar este novo edificio, é proposto que
se faça a demolição de um antigo edifi
cio. Esta opção foi tomada, pelo facto d
e que além de o mesmo não ter nenh
um programa de utilização, está ao
abandono e sem condições mínima
s de utilização. É portanto melhor,
sobre vários aspectos, demolir e re
construir, do que requalificar. É de
referir que adjacente a este edifici
o, surge um pavimento de madeir
a, que faz a transição entre o in
terior e o exterior, ou seja ent
re espaço público e privado.
Estes espaços de transiçã
o são bastante importante
s, uma vez que relaciona
m o novo edificio, não só
com a nova peça, mas ta
mbém com o território. Ne
ste caso, esse espaço
é exterior cob erto, e fic
a por baixo d a ban
cada da pis
cina olímpica.

Vasco Pata.

VASCO PATA

CAMINHOS

Entre o Presente e o Futuro

Mergulho
Público de Lisboa
e Plano Urbano

Vasco Pata 20060360
Inês Lobo
Ricardo Carvalho

Tese de Mestrado integrado em Arquitectura
Universidade Autónoma de Lisboa
Departamento de Arquitectura

2010/2011



Dissertação segundo o Acordo Ortográfico de1990

This document may be divided in two elements, which support each other, and are therefore inseparable. One of them contains a more graphical analysis to the place and a project proposal. The other one, is a text composed by research and reflections on topics related to the proposed project and others, that may arise, which intersect or are in the vicinity of the architecture. It should be noted that the order in which elements are presented is not necessarily related to the order in which they were developed. They are inseparable, not only in content and support, but also in the chronological space in which they were produced. Thus, the main themes are presented through an introduction to the posed problem and the resulting response, so that they can be developed later.

The goal of this exercise in Lisbon, in the territory located near the River Tagus, more specifically in Boavista landfill, was to create a river pool. However, since the river does not possess, for now, the minimum conditions to be enjoyed as a dive site, gave rise to the conclusion that it would make sense that this requirement should be more comprehensive, and that the proposal should respond to the need of public baths, through one or

more public buildings, which are inherent in the principle theme of "water with a public character". In a brief introduction to the intervention, it is noted that this has always been an area outside of the rest "consolidated" Lisbon. Not only was initially a local mudflats, but also, since after the construction of the embankment, have been separated from the city by the railway line.

In response to the problem initially raised - the need of a public baths building - would only make sense to intervene in that area, if the proposal could also spell out a solution to this other issue: to build city or at least indicate a possibility of constructing it.

Thus, similarly to the document, the proposal is also in two phases, which support each other. The first, with a more urban scale, propose a new deck, which respects the existing buildings and appears to be a plan that outlines new spaces. The following, with a more punctual character, the buildings. They are two.

ABSTRACT

RESUMO

A elaboração deste documento pode ser dividida em dois elementos que se suportam mutuamente, sendo portanto indissociáveis. Um deles, contém uma análise mais gráfica ao lugar e proposta de projecto. O outro, é um texto composto por pesquisa e reflexões, acerca de temas comuns à proposta e outros que surjam por acréscimo, mas que se cruzam ou que se encontram na vizinhança da Arquitectura. É de referir que a ordem pela qual os elementos são apresentados, não está necessariamente relacionada com a ordem pela qual estes foram elaborados. Eles são indissociáveis, não só no seu conteúdo e suporte, mas também no espaço cronológico em que foram produzidos. Desta forma, clarificada a situação, apresentam-se de forma sucinta os temas abordados, através de uma introdução ao problema proposto e consequente resposta, de modo a que estes possam ser desenvolvidos posteriormente.

Em Lisboa, no território localizado junto ao Rio Tejo, mais propriamente no Aterro da Boavista, foi pedido que se criassem umas piscinas fluviais. Porém, uma vez que o rio não possui, para já, as condições mínimas para se usufruir do mesmo enquanto local de mergulho, chegou-se à conclusão que faria sentido que este requisito fosse mais

abrangente, e que a proposta respondesse sim, à necessidade de uma zona de banhos públicos, através de um ou mais edifícios públicos, que têm como princípio inerente que o tema "água" com um carácter público, é fulcral e faz todo o sentido. Numa breve introdução à área de intervenção, é de referir que esta sempre foi uma área à margem da restante Lisboa "consolidada". Não só por ter sido inicialmente um local de terras lamaçentas, mas também, por já após a construção do aterro, ter sido separada da cidade pela linha ferroviária.

Na resposta ao problema levantado inicialmente, a necessidade de edifícios de banhos públicos, percebeu-se que esta teria de ser mais abrangente e ir mais além: apenas faria sentido intervir naquela área, se a proposta pudesse enunciar também uma solução para este outro problema: o de construir cidade, ou pelo menos, indiciar uma possibilidade de construção da mesma. Assim, à semelhança do documento, a proposta divide-se também em duas fases, que se suportam mutuamente. A primeira, com uma escala mais urbana, propõe um novo pavimento, que respeita as construções existentes e que surge como um plano que delinea novos espaços. A seguinte, com um carácter mais pontual, os edifícios. São dois.

ÍNDICE

PÁG. 4
Abstract

PÁG. 9
Introdução

PÁG. 10
Jose Plecnik
Liubliana

PÁG. 31
Dimitris Pikionis
Arcópole de Atenas

PÁG. 41
Juan Navarro Baldeweg
Córdoba

PÁG. 47
Conclusão

PÁG. 49
Intervenção Urbana
Análise + Proposta

PÁG. 53
Porto de Lisboa
Análise Histórica

PÁG. 61
Aterro da Boavista
Levantamento Fotográfico

PÁG. 71
Memória Descritiva

PÁG. 71
Implantação

PÁG. 74
Mobiliário Urbano
Cortes

PÁG. 83
Mergulho Público
2 Edifícios

PÁG. 86
Planta com intervenção

PÁG. 88
Piscinas Cobertas e Squash

PÁG. 118
Piscina de Saltos

PÁG. 127
Agradecimentos

PÁG. 128
Índice de Imagens

PÁG. 130
Bibliografia

Tendo sido o tema principal e a proposta descritos de forma sucinta, surge a necessidade de identificar e formular algumas questões que lhe estão associadas. Estas questões permitirão o estudo de exemplos que abrangem temas comuns à proposta, os quais servirão também como suporte intelectual da mesma.

Tomando como ponto de partida a escala mais urbana da proposta, enuncia-se a questão acerca do que pode ser o espaço de transição enquanto espaço de permanência. Analisar-se-à a intervenção do Arquitecto Dimitris Pikionis na acrópole de Atenas e o projecto de Jože Plečnik em Liubliana. Por outro lado, uma vez que a intervenção tem, pela sua implantação e programa, uma relação bastante próxima com o rio, surge de forma inevitável a abordagem a projec-

tos que também se relacionam e alteram a forma de habitar o rio, ou a sua envolvente. Elegeu-se o projecto do Arquitecto Juan Navarro Baldeweg, em Córdoba, a Reabilitação do moinho de Martos e "varanda" para o Rio Guadalquivir. O facto de ser contemporâneo pareceu uma mais valia.

Por fim, far-se-à uma abordagem ao território em questão, de uma forma mais genérica à cidade de Lisboa e mais aprofundada ao Porto de Lisboa e Aterro da Boavista, que permitirá fazer a transição para a proposta apresentada.

Espera-se que o documento seja claro o suficiente, para que no final, o leitor consiga relacionar os temas que surgem nos projectos analisados, com os da proposta apresentada.

JOŽE PLEČNIK

Intervenção em Liubliana

Plecnik, nascido em 1872, foi o arquitecto que mais entreviu, desde muito cedo, no desenho urbano de Liubliana. Os seus estudos universitários decorreram em Viena, onde foi aluno de Otto Wagner e onde teve o primeiro contacto com o desenho de cidade, tendo participado no projecto para a linha ferroviária da cidade onde estudava, que lhe permitiu ter contacto também com as bases da engenharia. Foi nesta altura, em que também viajou por França e Itália, que começou a perceber a cidade de Liubliana como uma obra de arte, começando a levantar questões e a resolver problemas da mesma. Sempre esteve bastante interessado na arquitectura clássica, bem como nas soluções práticas e simples do design, como postes, bancos, pilares, corrimãos, candeeiros, entre outros, particularmente nas cidades italianas.

Relacionou a linguagem da Secessão Vienense, que procurava um distanciamento das regras e modelos tradicionais, através de um vocabulário muito próprio, com uma grande carga de expressionismo dramático. Ao contrário de muitos dos arquitectos seus contemporâneos, que procuravam um desenho mais funcional, baseado nas novidades da era industrial, a máquina, Plecnik utilizou elementos clássicos com muita liberdade e à sua maneira, sempre com uma grande preocupação, relativamente às necessidades e bem-estar das pessoas. É esta relação entre a escala urbana e escala mais pormenorizada, como o mobiliário urbano, que será analisada nesta pesquisa, apresentada como o relato de uma viagem pela "Liubliana de Plecnik", acompanhado de informação fotográfica.

Nos anos 20, surgem duas propostas profissionais que viriam a alterar a sua vida enquanto arquitecto: não só foi convidado para ser professor de Arquitectura na Universidade de Liubliana, como também foi convidado pelo presidente da República Checa, Tomás Masaryk, para intervir e requalificar o castelo de Praga. A partir dessa altura, começam também a ser executados os seus primeiros projectos para Liubliana. Numa fase inicial, de reflexão acerca do tecido urbano da cidade, elabora o seu primeiro plano, em 1928. A segunda fase, surge a partir dos anos 30, e é caracterizada por uma intervenção em grande escala na cidade, quase monumental, ao longo de ruas, praças e rio.

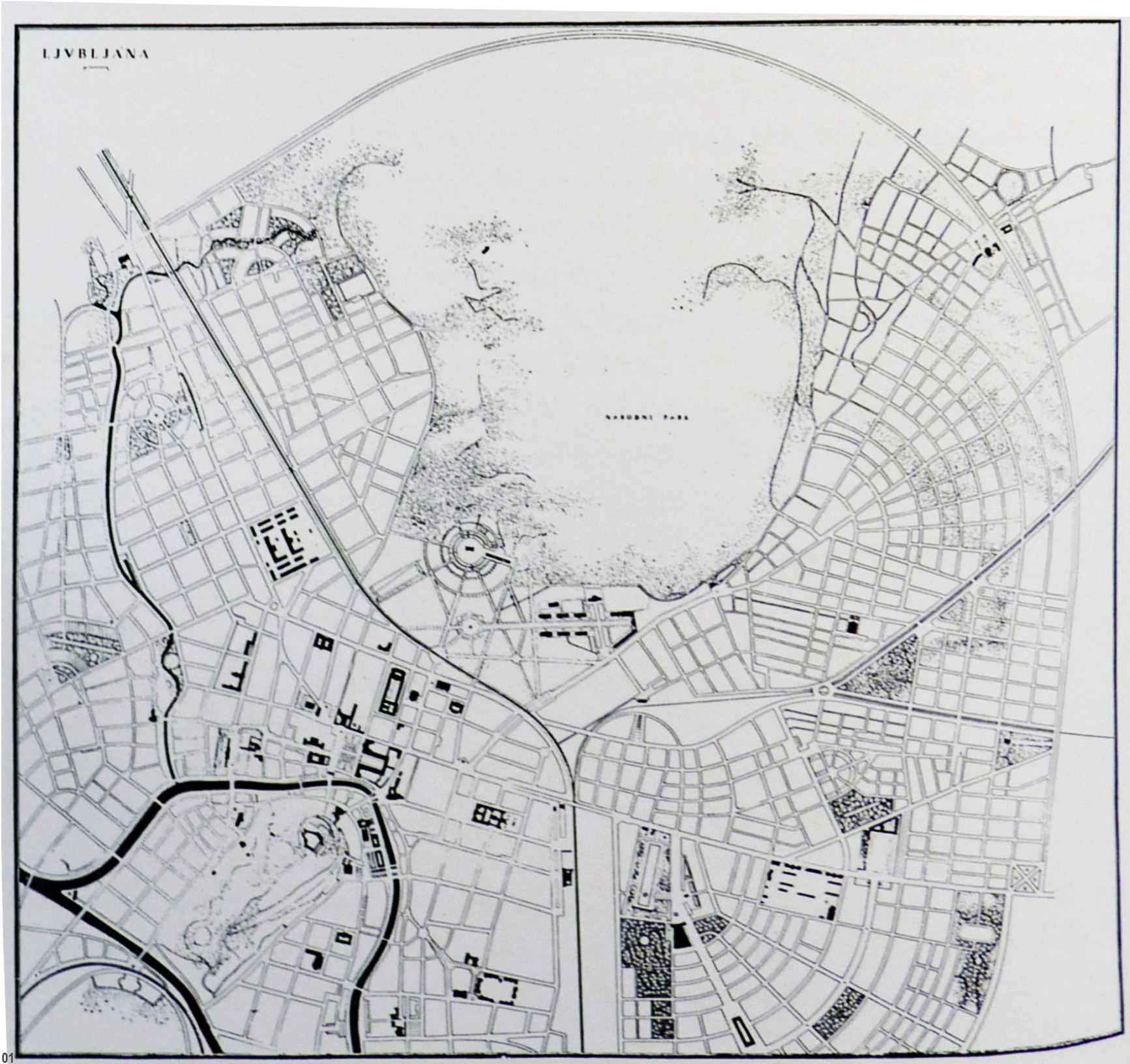
Os seus planos para a cidade, contribuem para a imaginação, com facilidade, da mesma como uma "nova Atenas", que mesclada com as ideias do Movimento Moderno na Eslovénia, Plecnik concebeu como uma capital cultural do país, com pequenas intervenções, edifícios, parques e monumentos, elevando a qualidade de vida dos habitantes, e aumentando bastante os padrões de construção existentes até então. Não é claro o porquê, mas Plecnik viveu nos subúrbios da cidade, em Trnovo, zona que era habitada maioritariamente por jardineiros e pessoas do campo. Foi a partir dos percursos que fazia de sua casa para a cidade, que idealizou os seus projectos e propostas.

Nota

Na pesquisa acerca de Plecnik não foram encontradas traduções de Esloveno para Português de elementos urbanos de Liubliana, como ruas, praças, igrejas, pontes e outros.

Assim, utilizou-se a tradução de Esloveno para Inglês destes elementos.

O termo *Street* refere-se a *Rua*; o termo *Square* refere-se a *Praça*; o termo *Church* refere-se a *Igreja*; o termo *Bridge* refere-se a *Ponte*.



01 Plano urbano de 1928 para Liubliana

A intervenção urbana de Plecnik para Liubliana, actualmente capital da Eslovénia, teve começo nos anos 30. Contudo, já anos antes tinha trabalhado com os seus alunos em 4 zonas que considerava estratégicas na cidade: St James Square e Zois Street; a Square of French Revolution; a Vega street, que é a sua continuação; e a Congresses Square, que foi re-pavimentada entre 1927 e 28.

Plecnik, que foi um dos arquitectos que mais projectos urbanos produziu da sua geração, elaborou também um vasto número de propostas para a cidade, que acabaram por não se concretizar. Os projectos que foram executados, foram-no de forma muito intensa, até ao início da

Segunda Grande Guerra. Nos seus planos iniciais (01) estão sintetizadas algumas das suas ideias para intervir no tecido urbano, que viriam a sofrer algumas alterações. Uma característica que importa referir é que, para ele, bem como para outros arquitectos Europeus, como Otto Wagner, Liubliana tinha já a sua imagem de cidade radial estabelecida e era por si só uma obra de arte.

As suas ideias, que eram inicialmente um pouco confusas e difíceis de entender, começaram a ganhar forma depois de 1927, altura em que trabalhou com Tomazik, num plano onde definiram as áreas nas quais Liubliana necessitava de requalificação.

Plecnik tornou aqui mais claro o seu raciocínio e posicionamento: via a cidade como um organismo, que devia ser experienciada de várias formas: não só percorrer e habitar as ruas e praças, mas também criar momentos de observação, de curta e longa distância. Através de 4 ou 5 eixos de movimento, conectados entre si, numa rede, que eram, segundo Peter Krecic (1993, p. 111), "like four or five storeys, or musical themes, with a whole range of accompanying tunes which might eventually form another theme of their own, to create an ever denser urban pattern". Esta ideia, que parece surgir a partir dos percursos que Plecnik fazia diariamente pela cidade, foi defendida inicialmente por um dos seus alunos, Dusan Gabrijan.

As rotas principais eram: a partir de sua casa, pela antiga muralha Romana, até ao Edifício Técnico; Os seus frequentes passeios ao longo da Emona e Vegova streets, até à Congresses Square e depois na Wolf Street. Os passeios ao longo do rio, até casa da sua irmã, em frente ao palácio do bispo, entre outros, que no conjunto formavam uma rede com os eixos principais.

Para se entender de forma mais clara esta intervenção como um todo, serão analisados os eixos de Plecnik, os seus projectos e algumas das propostas que nunca chegaram a ser executadas. Só através de uma descrição com algum grau de pormenorização das partes, se pode entender esta grande obra de Plecnik.

De Trnovo até ao centro da cidade

A sua casa, que se localizava na zona de Trnovo, em Liubliana, estava bastante próxima da igreja. Aí se iniciava o seu passeio. A igreja de um lado. Do outro, separada pela ponte, a qual acabou por ser alargada em 1932, cujos planos de 1928 a 1930 são da sua autoria, estava a Emona Street. Uma das suas propostas que faziam parte de uma estratégia mais global, mas que acabaria por não ser executada, era que também a Emona Street fosse alargada, uma vez que para ele, esta devia ser lida como um prolongamento da grande Vegova Street.

Retomando o percurso pela Emona Street, surge a esquina com a Vegova Street, a qual, segundo planos seus, foi pavimentada, e à qual foi adicionada, em 1931, uma linha de árvores. Este elemento natural não surge por acaso, mas sim para indicar o monumento que ali colocou, em homenagem a

Napoleão (02): uma coluna quadrada, numa base de pedra polida. Surgia então a Vegova Street, na qual se encontra outro edifício seu, a Biblioteca Nacional Eslovena, projectada em 1930-31 e construída entre 1936 e 1941. Por volta desta data planeou a requalificação da área na sua envolvente, transformando-a num parque estreito que acompanha as paredes do edifício. O parque é acedido por um lance de escadas que ficam próximas de um segundo monumento, que contém o busto do poeta esloveno Simon Gregorčič (03). Este, transforma-se num terraço sobre a Vegova Street e uma vez mais os elementos naturais surgem, neste caso, para estabelecer os limites do percurso, através de uma fileira de árvores. Mais adiante, próximo do edifício da já existente Sociedade Filarmónica, e do outro lado da rua, colocou um objecto bastante invulgar: pequeno quiosque em forma de cilindro, que referenciava a curva da estrada (04).

- 02 Monumento a Napoleão
- 03 Monumento com busto do poeta Simon Gregorčič
- 04 Quiosque
- 05 Pavilhão Meteorológico
- 06 Poste de iluminação
- 07 Congress Square e Zvezda Park
- 08 Congress Square

A entrada da Vegova Street na Congress Square (08) ficou marcada pelo pavimento que ali colocou, feito em 1927, de lajetas de betão claro, colocadas numa grelha de listas mais escuras, bem como uma linha de candeeiros de rua no meio da praça, que é pontuada pelo monumento à Holy Trinity: uma coluna que fica situada em frente à Ursuline Church. Ao lado da praça, no já existente Zvezda Park (07), interviu, alterando a geometria dos percursos existentes. Em 1937, propôs prolongar os percursos no parque e criar um monumento a Alexandre, rei da Jugoslávia assassinado em 1934, mas estas alterações não ocorreram. Em vez disso, a Vegova Street tornou-se parte de um eixo que partia da Congress Square, passando pelo parque. Utilizou, uma vez mais, um elemento pontual para marcar e enfatizar este eixo: um pequeno pavilhão meteorológico (05). Ainda nesta rota, surgem os degraus que acedem ao teatro Alley, que foram repavimentados em 1932, e onde introdu-

ziu um estranho poste de iluminação, com características clássicas, num vocabulário muito seu.(06): uma coluna jónica estilizada, com luzes penduradas em cada uma das volutas no topo.

Se se tomar atenção ao intervalo de datas das suas construções, é possível perceber que Plečnik, através de um primeiro elemento com uma escala menor, uma peça, um pavilhão ou um monumento, deixa uma marca no território, que seria mais tarde conectada a um gesto mais global. Muitos dos edifícios que desenhou mais tarde, surgem para complementar esta sua visão global da cidade, colocando-os nesta “grelha”. Este gesto pode ser equiparado ao do Papa Sixtus IV, em Roma, quando marcou as praças em frente das principais igrejas de peregrinação, com obliscos delgados, que mais tarde forneceram uma rede de conexões para diferentes partes da cidade.





09 Shoemaker's Bridge
10 Bridge of Dragons



Ao longo do rio Ljublanica

À semelhança do eixo descrito anteriormente, Plecnik trabalhou também ao longo do rio que atravessa Liublana, o Ljublanica, como um segundo eixo.

A aparência geral do rio era caracterizada pelas alterações ocorridas no séc. XIX, quando foi dragado, e o excesso de material depositado nas margens, fazendo com que o rio que ficara mais profundo, viesse a necessitar de um determinado número de novas pontes. Este processo surgiu pouco depois de 1913, após uma proposta apresentada pelo Arquitecto Alfred Keller.

Tal como fez na cidade, uma vez determinado o eixo, os planos de Plecnik para o rio operaram de forma incisiva em pontos estratégicos, através de bancos, colunas ou arranjos particulares na vegetação. Ao invés do que acontecia na cidade, em que a flora

era apenas um complemento à arquitectura, ao longo do rio, Plecnik utilizou vegetação como construção e arquitectura. Os salgueiros foram usados como cúpulas, os choupos como colunas, e a relva serviu muitas vezes de pavimento.

Trabalhou simultaneamente nas margens e pontes do rio. Em 1931 começaram a ser feitos os primeiros assoreamentos, com algumas interrupções até 1939. Enquanto trabalhava na Triple Bridge, reconstruída entre 1930 e 1932, concentrava-se na secção do rio, desde o ponto onde se ramifica para a confluência com o rio Gradascica, até ao Canal Gruber. Aí, construiu uma longa linha de terraços rasos, com uma cerca que às vezes passava junto à margem do rio. Mais acima, salgueiros foram colocados ao longo do percurso de grvilha.

São vários os temas com que Plecnik trabalhou nesta operação paisagista. As cotas ao longo do rio foram tratadas de forma bastante específica. À entrada do Gradascica, o leito do rio torna-se um muro baixo, enquanto se dirige para a cidade, até alcançar a St. James Bridge, projectada por Alois Kral em 1915. Desde aí até à também já existente Bridge of Dragons (10), que tinha sido reconstruída em 1901, após a sua destruição no terramoto de 1895, pelo arquitecto Jurij Zaninović, aluno de Otto Wagner, que também fez parte da Secessão Vienense, o assoreamento é relativamente alto, baixando novamente antes da St Peter's Bridge, ficando depois à cota da comporta.

Outra característica do trabalho na paisagem, de Plecnik, é a capacidade de criar diferentes atmosferas com os vários tipos de vegetação, relacionando-os com o resto da proposta. No caso da Prule Bridge, a presença de três choupos conferem-lhe uma presença arquitectónica que antes não tinha. No caso da St James Bridge, o carácter do rio muda, e os elementos naturais tornam-

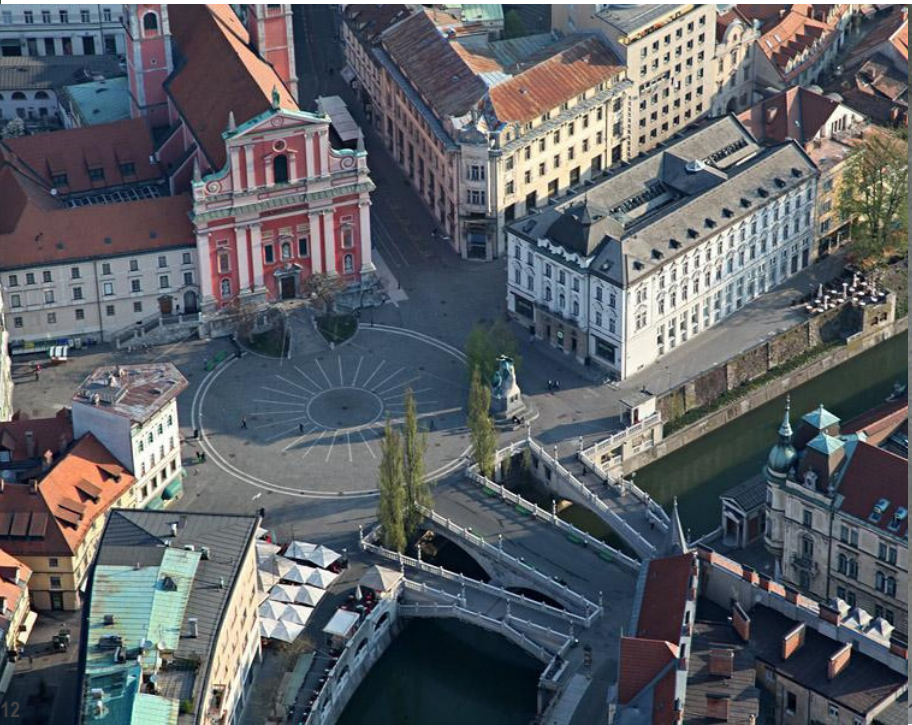
se mais explicitamente domesticados, com zonas de vegetação bem definidas em cada lado do assoreamento, Surge depois a antiga ponte medieval, Shoemaker's Bridge (09), que foi reconstruída em ferro fundido em 1867 e, 65 anos depois, por Plecnik, em 1932. A ponte é suportada em cada lado e no meio do rio, por uma parede perfurada que se mantém paralela aos assoreamentos. Uma plataforma plana, com os seus cantos cuidadosamente esculpidos num padrão geométrico plano, suportando uma balaustrada. Cada balaustrada está dividida em cinco secções por colunas colocadas simetricamente, coroadas por esferas de pedra. A parede central é projecta para além da plataforma da ponte em cada lado, para suportar uma coluna mais baixa com capitéis pseudo-jónicos, fornecendo uma superfície plana, em que uma lâmpada tripla é colocada. A pedra da ponte é um branco resplandecente, e o conjunto de colunas demarca o skyline, dando uma presença bastante forte à ponte.



11 Triple Bridge
 12 Triple Bridge
 13 Mercado Central
 14 Mercado Central

A já referida Triple Bridge é um dos mais reconhecidos projectos desta intervenção geral. Apesar de ser uma intervenção pontual, como muitas outras, Plecnik mantém sempre uma relação com a concepção global da proposta e com a cidade. Neste caso, tenta expressar a importância da intersecção de uma das mais antigas rotas medievais para a cidade, construindo duas pontes pedonais, uma em cada lado, da já existente ponte do séc. XIX. Semelhanças com a aparência tradicional Veneziana não são meramente casuais. Umas escadas unem as pontes pedonais até ao terraço mais baixo do assoreamento, que são enfatizadas por balaustradas e corrimãos. Passando a ponte pelo rio, e continuando o percurso até à Bridge of Dragons, a margem direita contém os estreitos edifícios que projectou para o mercado central (13), que se

assemelham a um templo, constituídos por uma longa linha de colunas e uma maciça colunata, cuja cobertura servia para proteger as bancadas do mercado, que foi construído em 1940. Depois da Bridge of Dragons, a intervenção foi-se tornando cada vez mais natural e moderada, conjugando arquitectura e natureza, até chegar à comporta (16), a Sluice Gate. O seu primeiro plano foi feito em 1933 e depois alterado, em 1939. Vista de frente parece uma ponte e de lado assemelha-se à entrada para um templo Egipto, sendo bastante monumental. Apesar da tecnologia avançada utilizada para mover os portões de metal, esta não é visível. É como um arco triunfal, que marca a saída da água da cidade.



15 Mercado Central
16 Comporta
17 Comporta
18 Comporta





19 Trnovo Bridge
 20 Desembocamento para o rio Liubljanica
 21 Muralha Romana
 22 Pirâmide
 23 Parque com um lapidário

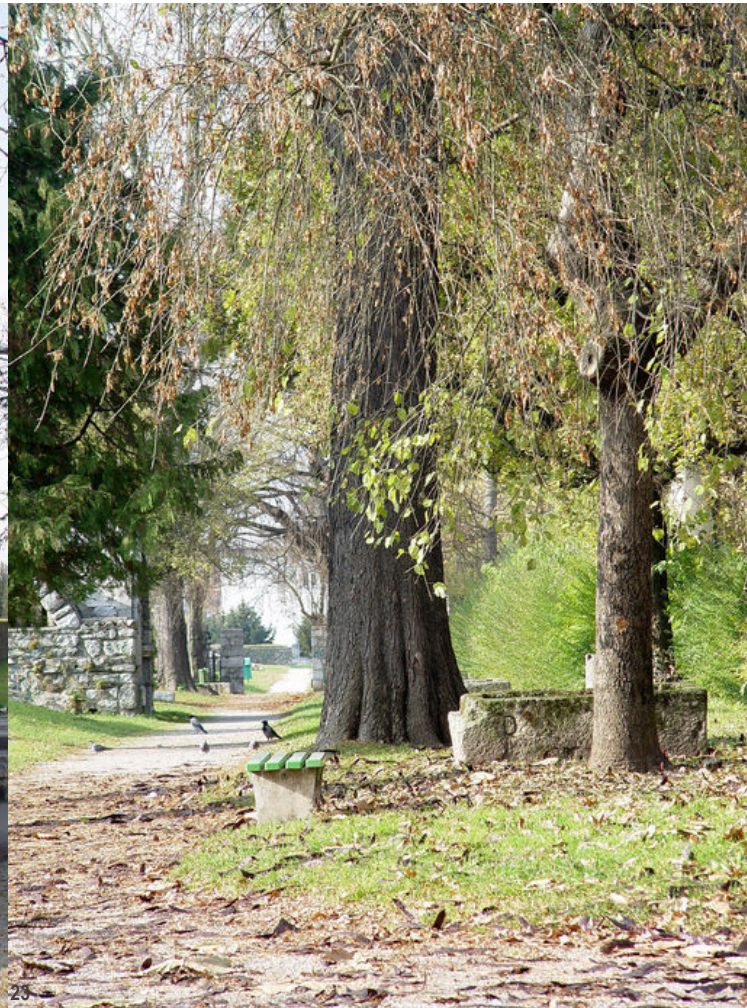
Ao longo do rio Gradascica

Outro eixo no qual Plecnik trabalhou, foi ao longo do rio Gradascica, um afluente do rio Liubljanica, e que também percorre parte da cidade. Embora a proposta inicial de Plecnik fosse mais abrangente, ele acabou por trabalhar numa faixa entre a Rihar Street e o seu ponto de encontro com o Rio Liubljanica. Para cima, em direcção à igreja de Trnovo, a margem do rio continua intocada, enquanto na margem esquerda foi colocada uma densa linha de postes de pedra, unida por um pequeno muro com vegetação, ao longo da margem. Dois caminhos levam à já referida Trnovo Bridge (19), a qual faz a ligação entre a casa de Plecnik com a Emona Street, cujo plano foi produzido pelo próprio entre 1928 e 1930, e que viria a ser construída em 1932. É composta por um pequeno arco, revestido de pedra, e duas pirâmides de pedra em cada extremidade, que marcam a passagem da estrada por cima da ponte. No meio da arcada, uma pirâmide mais delgada contém

um candeeiro e, no lado oposto, a estátua de St. John the Baptist. Passando a ponte para o lado de Trnovo, encontra-se o ponto mais alto nesta parte da intervenção, a já existente Igreja de Trnovo, com duas torres sineiras, imediatamente a seguir à ponte, como se esta fosse a sua ante-câmara.

Continuando o percurso ao longo do rio, encontram-se as áreas de lavar roupa, plataformas de betão nas margens do rio, cuja sua extremidade, em ambos os lados, é composta por uma cerca e uma fila de castanheiros. Próximo da Eypper Street, o rio desloca-se paralelamente a esta, enquanto a sua margem esquerda é menos rígida, seguindo a sua linha original. No desembocamento (20) para o rio Liubljanica, um grupo de árvores altas foi plantado na margem esquerda, próximo da velha ponte que tem o nome de Bridge of the Metal-workers.

A muralha romana (21) termina entre o rio Gradascica e a Zois Street.



Outra zona em que Plecnik interviu foi a muralha romana, que até então, não revelava o seu potencial como elemento característico e único da cidade. Tinha aproximadamente 3 metros de altura, e existiam 6 torres defensivas, espaçadas regularmente ao longo da muralha. Na sua intervenção, Plecnik indicou a passagem na Murnik Street com uma grande pirâmide (22), usando a muralha como base. Na Seniska Street, a abertura na muralha era dada por uma nova abóboda de pedra e, na Group Street, a passagem está marcada por 6 pilares retirados de uma

casa abandonada em Liubliana. No percurso entre esta rua e a Murnik Street, construiu um lapidário (23), com achados arqueológicos incorporados na muralha. Por trás desta, parcialmente escondido pelo assoreamento de vegetação, criou um parque estreito, onde os estudantes das redondezas podiam fazer os seus intervalos.

Uma vez mais, o jogo entre próximo e longe. Se vista da rua, a muralha é um monumento severo, enquanto que do parque, cria um ambiente totalmente diferente, por ser quase todo coberto por vegetação.

24 Zoisova Street
25 Estátua da St. Mary
26 Subida para o Castelo



Da Zoisova Street até ao Castelo

A intervenção na Zoisova Street (24) ocorre praticamente toda no passeio de ambos os lados da rua. Estes materializam-se de 3 formas distintas. Um caminho principal em areia, com lajetas de betão e árvores do lado esquerdo, e, num canteiro baixo, do lado direito, choupos. Num dos lados, uma pirâmide marca o fim da inclinação da rua. Esta, foi inicialmente coberta com uma trepadeira, preparada para crescer apenas de um lado da pirâmide, deixando visível da rua um triângulo branco, que tinha como fundo o verde da vegetação. Actualmente está descoberta.

No percurso para o castelo, encontra-se a St James Square, que foi projectada ao mesmo tempo que a Zoisova Street. Próximo da

church of St James, existia um vazio, onde em tempos esteve implantado o edifício do colégio Jesuíta, que foi destruído pelo fogo a seguir ao terramoto no séc XIX. Nesse espaço, foi colocada uma estátua da St. Mary (25) e, a fachada da igreja que foi restaurada por Raimund Jeblinger, foi tapada por Plecnik, que não apreciou a intervenção. Com uma fileira de choupos ao longo da fachada sul e oeste do edifício, separou-a da praça, que era delineada por uma fileira de postes de forma quadrada que suportavam esferas de pedra, alternados com a fileira de choupos. O plinto original da estátua da St. Mary foi substituído, em 1939, por uma grande coluna de pedra, com uma segunda coluna menor, no seu topo, onde fica a estátua.

Próximo da igreja, a vegetação faz a transição para a intervenção de Plecnik próxima da Church of St. Florian, que faz a ligação com o percurso para o castelo. Neste, a partir de cerca de um terço do caminho, os degraus estão contidos em pequenos muros que suportam cópias estilizadas de cabeças em pedras antigas. Numa tentativa de trazer alguma coerência ao ingreme percurso que continha um conjunto de casas colocadas de forma aparentemente aleatória, substituiu o pavimento do percurso por uma linha central de granito escuro, como uma espinha, cujas costelas tinham comprimento variável, conectando-as até às casas. Entre

esta espinha central e as suas ramificações, o pavimento colocado foram seixos de cor clara (26).

Tentou criar a ilusão, através da plantação de árvores de forma alternada com as já existentes, de que estas tinham começado a subir o ingreme percurso até ao castelo, desde a St. James Square.

No topo do percurso, colocou uma coluna, que estava em linha com o eixo que vinha de St Florian's, que à semelhança da coluna de Napoleão no final da Vega Street, tentava ser um marco geográfico no território. O percurso para o castelo foi terminado em 1933.



27 Promenade Central
28 Candeeiro
29 Parque Infantil

Do Tivoli até ao Castelo

As propostas iniciais de Plecnik para o eixo que unia o Tivoli às colinas de Roznik, que incluíam uma ligação directa entre o Tivoli e a igreja barroca em Roznik, rota essa que depois foi alargada à Triple Bridge e ao castelo, não foram concretizadas. Outra ideia que também foi rejeitada, foi a de implantar a nova universidade da cidade no parque do Tivoli. Contudo, apesar destas recusas, foi-lhe pedido que trabalhasse em áreas específicas do mesmo. Dos projectos de Plecnik não executados, um dos mais interessantes é o desenho para a Universidade do Tivoli. O complexo universitario era para ser espalhado ao longo de uma grande avenida com árvores alinhadas, quase em ângulos rectos em relação à promenade de Jacopic. Era um gesto bastante radical , e está ainda incluído no primeiro plano de

Plecnik para a cidade, em 1928. Embora o projecto da universidade tenha sido mais tarde abandonado, Plecnik continuou convencido de que o sitio era bastante importante e fez mais propostas para a avenida se tornar a casa do centro de acolhimento no novo governo Esloveno. Por volta de 1931, tinha terminado os desenhos para a promenade central (27), que previa a remoção de árvores nos lados, de modo a alargar o percurso para uns audaciosos 19 metros, com uma fileira de postes de iluminação (28) no meio, seguindo o eixo desde o Tivoli Palace. Um erro de cálculo por parte dos encarregados deixou o percurso com mais 6 metros do que estava planeado, com 25 metros de largura. Contudo, Plecnik, tal como os habitantes da cidade gostaram do resultado final, ao qual deram o nome de “Sahara”.

Os candeeiros de iluminação, que introduzem alguma verticalidade ao local, acenam em plintos quadrados de betão. Nos lados da promenade, grupos de árvores, arbustos e flores foram arrançados de forma a misturarem-se com as árvores altas anteriormente plantadas, como parte integrante do projecto paisagistico de Vaclav Hejnic. A parte de trás do palácio também foi trabalhada. Aí, forneceu o espaço para um teatro

ao ar livre, o qual foi construido em 1933, e construiu também um parque infantil (29). No fim do eixo do Tivoli, na Square of The Virgin, seguindo os edificios até à triple Bride, o principal objectivo de Plecnik era fazer da área também um marco no território. A Square of the Virgin e a Triple Bridge surgem como as maiores intersecções de 3 dos eixos de Plecnik.



30 Castelo
31 Castelo
32 Castelo
33 Castelo

Castelo de Liubliana

Por último, o castelo. Construído no séc. XVI e XVII, fica localizado numa cota acima da cidade. Plecnik via-o como o ponto de maior destaque na cidade, e na sua visão global de Liubliana, tratou os edifícios medievais do castelo, como a Acrópole da Eslovénia. Estava nesta intervenção, a oportunidade para criar uma “coroa” para a cidade. Nos seus planos anteriores, de 1931-32, haviam várias propostas, entre as quais uma bastante radical: que os edifícios antigos deveriam ser demolidos e substituídos por um castelo de forma octogonal, que iria abrigar o parlamento Esloveno.

Contudo, a sua intervenção acabou por ser bastante mais contida, passando pela reconstrução das fortificações e criação de percursos. Plecnik manteve a ligação entre o corpo principal dos edifícios do castelo e o resto das fortificações, que faziam parte da promenade criada anteriormente pelo jardineiro da cidade, Hejnic, que era acompanhada por castanheiros. No fim do percurso, Plecnik assoreou a zona das ruínas da torre de defesa original, transformando esse local num terraço sobre a cidade. Do

terraço, descendo a pequena colina, onde o percurso se juntava ao começo da avenida dos castanheiros, ele reconstruiu a torre como uma série de arcadas oblíquas cegas.

Plecnik trabalhou extensivamente em propostas para o acesso ao castelo. Seguindo algumas alterações menores para a aproximação a partir de Arquebusier Street, ele avançou em 1940 com a ideia de uma rota directa para o castelo a partir do City Hall. Durante a guerra, em 1943, ele produziu esboços para um grande cilindro aberto com umas escadas à sua volta, que teria conectado a estrada em frente ao Bishop’s Palace, agora Cyril e Methodius Square com o castelo.

Isto significaria demolir um conjunto inteiro de casas medievais que vinham do lado este do City Hall, até às antigas baluartes. Enquanto ele estava a trabalhar nos desenhos para o novo castelo octogonal em 1947, re-desenhou a aproximação ao City Hall, sugerindo um edifício semi circular monumental, com um corredor flanqueado por colunas que levariam a uma enorme escadaria que subiria oito pisos. Esta que teria sido a própria “Scala Regia” de Liubliana, acabou por não ser executada.

DIMITRIS PIKIONIS

Intervenção na Acrópole de Atenas



34 Vista da Acropole desde o miradouro
35 Percurso e pavimento

Nascido em Piraeus, Grécia, Dimitris Pikionis viveu entre 1887 e 1968, e foi um importante professor na Universidade de Arquitectura de Atenas. Tendo tido uma educação humanista bastante completa, que abrangeu tanto a tradição Ocidental como a Oriental, estava despegado de quaisquer tipos de condicionamentos e tinha uma ampla visão intelectual.

Pela sua posição geográfica, próxima de 3 continentes, Pikionis considerava que a Grécia tinha sido afectada pelo cruzamento das diversas correntes artísticas ao seu redor até então. Para Pikionis, o mundo estava invivelmente unificado como uma identidade, à qual atribuiu o nome de Nomos, que vivia em Homorhythmia, termo este que designa o ritmo que pauta a forma de vida, a topografia da terra, a flora e a arte. Porém, o arquitecto acreditava também que cada individuo devia ser autónomo e ter a sua própria forma de

expressão artística. A forma, surgiria então como algo mais do que o produto de uma descoberta individual feita ao acaso. Era sim a revelação de uma realidade interna. Segundo Pikionis, o mesmo se passava com as formas na arquitectura, que eram, segundo ele, o produto da memória e do esquecimento.

No seguimento deste seu raciocínio, sugeriria que, em relação às ruínas antigas, era preferível deixar a natureza envolvê-las com a sua poesia, de forma a que obedecessem aos princípios naturais, já que via as plantas como parte de um organismo ideal, resultado das desconhecidas leis da natureza, que o tornavam aparentemente aleatório.

Em 1954, o Ministro das Obras Públicas, Konstantinos Karamanlis, convidou Dimitris Pikionis para um trabalho com uma grande escala: fazer o plano paisagístico para a zona Oeste da Acrópole, ligando a colina de Philopappos a Propylaia.

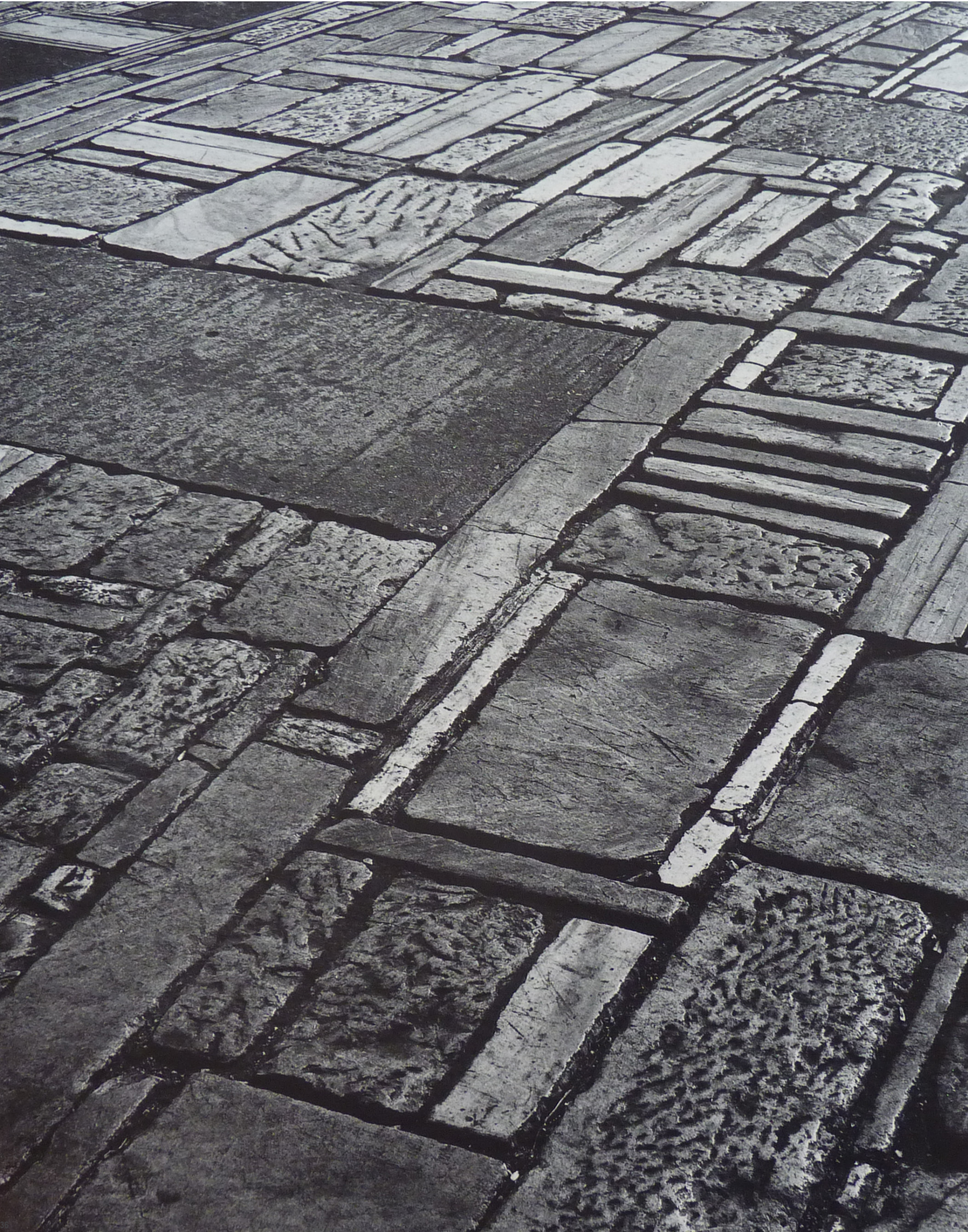
Pikionis encara este projecto como uma hipótese de levantar a questão em relação ao método utilizado na Arquitectura. No começo, ele escreve uma carta, quase um manifesto, onde enuncia algumas condições necessárias para o desenvolvimento do mesmo.

Nela, refere que o projecto não pode ser desenvolvido mecanicamente com base nos métodos construtivos convencionais. Apesar de se recorrer a uma grande quantidade de trabalho manual, este trata-se acima de tudo de um trabalho artístico, que além de tornar difícil o seu resultado final como um todo, uma vez que utiliza vários ofícios que serão guiados pela concepção estética do todo, tem ainda a dificuldade acrescida de intervir numa zona histórica.

Para ele, cada construção individual seria reconduzida para aqueles que tinham a responsabilidade do sucesso artístico do projecto, devendo estes estarem sempre em comunicação com os artesãos, que os informariam das suas opiniões do ponto de vista construtivo, e estes informá-los-iam das suas convicções estéticas. Este método era essencial, uma vez que os desenhos não estariam concluídos antes do começo das obras, devendo eles serem preparados o mais rapidamente possível para não atrasarem o desenvolvimento do

trabalho. O arquitecto responsável, deveria estar livre de outros compromissos e devia estar completamente focado neste projecto, uma vez que tinha a função de supervisionar o projecto de forma continuada, ou, uma vez que a obra tem uma natureza bastante multifacetada, escolher especialistas da sua confiança, para estar sempre informado das suas intenções estéticas. Mais do que responder aos desenhos elaborados, o projecto deveria responder a questões colocadas pelo lugar.

Outro ponto-chave para Pikionis, é que o arquitecto deveria rever as formas utilizadas, uma vez que as até então usadas e as construções populares deixaram de fazer sentido, dada a importância do local de implantação do projecto. Este deveria tentar projectar formas novas. Apesar desta busca por algo novo, por formas novas, recorreu-se ao uso de pedras de particular estrutura, forma e cor, mas que seriam retiradas da envolvente, bem como o mármore, de edificios antigos, para construir os abrigos dos guardas e outros tipos de pavilhões, enquanto ruas e calçadas seriam decoradas com peças antigas retiradas de edificios de outras épocas, que foram encontradas em abundância no pátio do Museu Arqueológico Nacional.



36 Detalhe de pavimento

Quanto às construções em madeiras, deveriam ser utilizados fragmentos especiais ainda não utilizados, e os que já tivessem sido utilizados, deveriam ser colocados de forma menos comum. Sempre numa busca constante para encontrar uma solução esteticamente agradável. O mesmo acontece com os muros baixos e os bancos de pedra.

Outra parte importante do projecto, tem a ver com a vegetação. Seria utilizada a que os antigos consideravam própria para os lugares santos, como plantas baixas, oliveiras silvestres e domésticas, romãs, murtas e louros, sendo as árvores não nativas do lugar, eliminadas. Toda esta parte da intervenção não seria obviamente feita ao acaso, mas seria feito um estudo especial sobre composição, cor, aparência e qualidade simbólica das árvores seleccionadas. Como exemplo, o cipreste, bastante utilizado na área, teria de ser aparado, uma vez que o seu perfil perpendicular entrava em conflito com a imagem das colunas nas antigas ruínas.

A lista destes detalhes do método demonstra a complexidade do projecto e destaca a amplitude de competências necessárias para tomar a iniciativa no local, alterando quer os desenhos ou as intruções que já estavam feitas. Em suma, o pedido para elevar o nível esté-

O facto de os desenhos finais que existem serem apenas uma aproximação geral do projecto final, reflectem a metodologia utilizada no decorrer do mesmo. O desenho real foi traçado directamente sobre o solo, o que requeria uma grande percepção e entendimento das regras básicas do projecto. As decisões eram tomadas passo a passo, no próprio local.

Esta novo metodologia, utilizada com o primeiro objectivo de restaurar um lugar que estava comprometido, só foi possível graças à colaboração de arqueólogos amigos de Pikionis, ex-alunos e, a confiança do então ministro dos Transportes e Obras Públicas, Constantine Karamanlis, que visitava o local diariamente.

tico do projecto e a sua qualidade, deriva da sua natureza e torna-se mais profundo pelo significado histórico do lugar. O projeto também exigiu a colaboração para marcar o local, fotografando e produzindo modelos para que o estudo pudesse ser feito aprofundadamente.

A proposta desenvolvida é, não só uma grande intervenção de restauro do território e um grande projecto arquitectónico, mas também um manifesto cultural. Pikionis, realiza aqui a sua primeira grande pesquisa extensiva sobre as tradições construtivas da sua terra natal e da cultura do seu tempo, que questiona, colocando em prática na proposta as suas crenças. A intervenção geral pode ser lida globalmente como uma grande peça, composta por formas incomuns, na qual se reflecte o método de trabalho utilizado. Neste, que foi um dos maiores testemunhos do séc. XX, da transição para a modernidade, é deixado o alerta para a necessidade de não esquecer a memória do lugar e trabalhar com ela. Através da recolha de pedras de várias épocas, recolhidas dos escombros, para serem colocadas em posições sempre diferentes, existiu sempre uma tentativa constante de criar uma harmonia, uma atmosfera, que tenta recolocar o território no seu lugar legítimo na história.

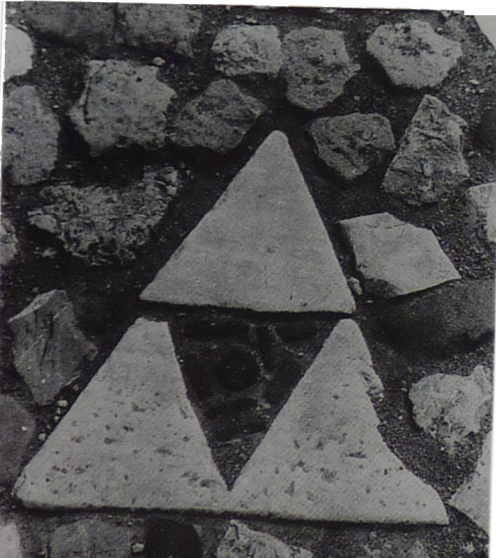
É de referir que, anos antes, a área tinha sido bastante danificada, não só por um fluxo de visitantes que tinha aumentado bastante devido a instalações efémeras que tinham sido ali colocadas, como pelo crescimento de vegetação que cresceu de forma aleatória. As novas estradas tinham "apagado os caminhos antigos que vinham de Pireu ou de Atenas. Assim, Pikionis propunha erradicar todas as construções e árvores cuja presença não faziam sentido na história e natureza do lugar, e, criar novos percursos. Coloca neste projecto, não só toda a sua sabedoria e conhecimento adquiridos pela sua formação cultural, como algo mais que isso, as suas próprias memórias e as pistas que lhe iam surgindo no próprio local.



37



38



37 Desenho de estudo

38 Detalhes do pavimento

Tendo as colinas de Atenas sido completamente modificadas no decorrer do aparecimento da cidade nova, estava ciente da impossibilidade de uma recomposição total. Porém, para Pikionis, o espaço que abriga o projecto não podia ser apenas o real. De acordo com Alberto Ferlenga (1999, p.232) "ele é consciente que o visível dá origem ao invisível, pela revelação do significado das coisas, pelo encantamente, pela sua magia".

A proposta desenvolve-se portanto em dois níveis diferentes. Se por um lado reorganiza os fragmentos, tentando explicar e reconstituir partes do ambiente, unindo visualmente partes até então separadas, por outro, tenta criar uma atmosfera originada por algo mais do que a construção. A sua genialidade é revelada pela insistência na necessidade de um quase sexto-sentido, que não é mais do que o conjunto de experiências vividas por cada um, que têm de ser postas em prática no lugar, pelo arquitecto. Segundo Alberto Ferlenga (1999, p.232) "para Pikionis, mais que a pureza da racionalidade, a escuridão e a incompreensão criam uma atmosfera de iniciação para aqueles que têm a capacidade interior de perceber e entender". Esta expressão é reveladora do seu posicionamento em relação à forma de como achava que estas atmosferas deviam ser criadas: a partir de cada um.

O percurso parte do ponto que Pikionis identificou como o cruzamento das três principais estradas, que convergiam para a área onde está localizada a Acrópole. No total tem menos de um quilómetro de percurso em geral, com algumas ramificações, e termina num anel retificado. Como já foi referido anteriormente, o percurso recebe a sua forma a partir da contínua adaptação ao solo, aproveitando cada desnível e cada problema encontrado, para o transformar numa nova ocasião de projecto. As variações de textura, podem ser interpretadas como a ampla variedade de estradas que atravessam ou atravessaram a Grécia, mas agora colodadas num só percurso. Desta forma, acaba por fazer de forma deliberada uma mescla de materias,acabando por misturar tempos e lugares diferentes. As variações na textura reúnem ao longo de um caminho único, a ampla gama de estradas que atravessam ou atravessaram a Grécia. Estas variações surgiam não só por esta vontade do arquitecto, mas também por necessidades específicas de implantação no terreno.

O tratamento da pedra e posterior colocação da mesma no pavimento requeria, como

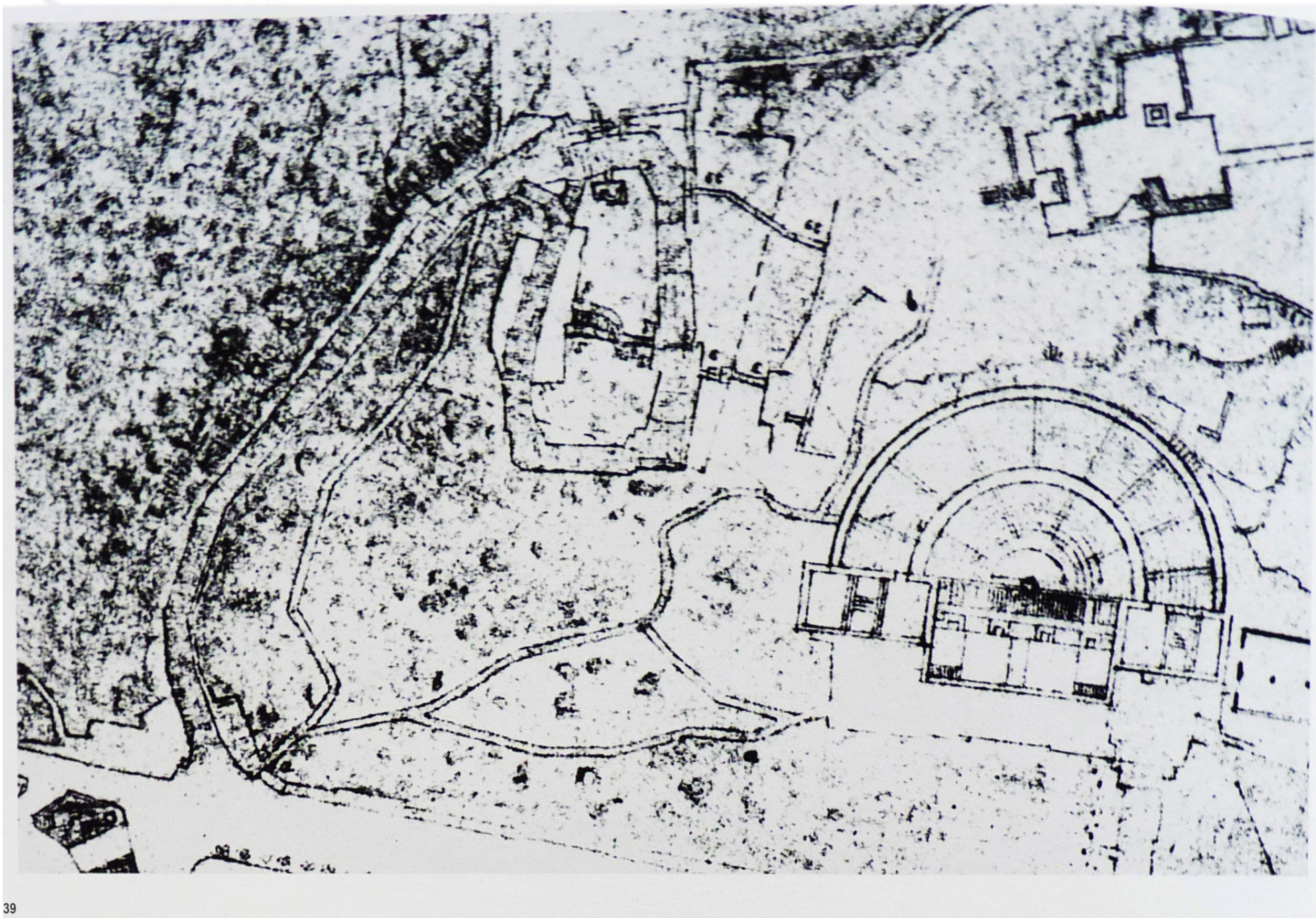
A operação passa pela substituição progressiva da vegetação, limpando a área, destacando as ruínas e as pedras, tendo sempre como segundo plano a Acrópole, que acaba por ser, na verdade, o verdadeiro protagonista dos quadros criados.

O seguinte excerto esclarece bem esta posição do arquitecto

O jogo é mais simples e mais refinado, ao mesmo tempo; o que se tenta tirar novamente a partir da terra é a santidade do lugar, algo sagrado que precede a arquitectura e que é feita de vazios e de silêncios, de ausências e ritmo. Elementos cuja utilização, como muitos materiais de construção, constitui uma espécie de quadro, em que todos podem reviver à sua maneira, a irrepresentável presença de formas e ideias que ainda permanecem a pairar entre essas colinas. (FERLENGA, Alberto. *Pikionis 1887-1968*, Electa, 1999, p. 232).

Procura, através das várias vistas que vai criando, através das relações de planos, recriar uma sensação de unidade entre a Acrópole e o contexto antigo. Reproduz uma paisagem em miniatura, utilizando as pedras como montanhas, e os arbustos como florestas. Apesar de ser apenas uma parte da intervenção, o caminho e o seu pavimento, que vai sendo acompanhado por árvores e rochas no seu desenrolar, acaba por ser a parte mais visível e conhecida de todo o projecto.

todo o trabalho, uma atitude de grupo, para que a sua concepção geral resultasse. Assim, a metodologia utilizada era a seguinte: em determinado dia, o professor explicava os pontos fundamentais da composição, que depois era feita pelos artesãos, sob o controlo e orientação dos alunos, sendo ambos livres de manifestarem a sua criatividade. Esta obra foi também bastante importante para este tipo de ofício, que já estava em desuso, e que com este reaparecimento, acabou por permitir a descoberta de técnicas antigas. É de referir que estavam em contacto directo com Pikionis durante a obra, cerca de 25 artesãos. A pedra, que é trabalhada por hábeis mãos, é sempre colocada em formas incomuns, muitas vezes favorecendo o lado mais áspero da mesma, que pela posição em que são colocadas, raramente lembram a Antiguidade. Na carta de intenções de Pikionis, já havia sido descrita a necessidade de criar novas formas. Esta forma de actuar, unia o passado através da utilização dos antigos materiais, misturando a memória, com o novo movimento cultural europeu, o movimento moderno, que Pikionis ajudou a difundir na Grécia.



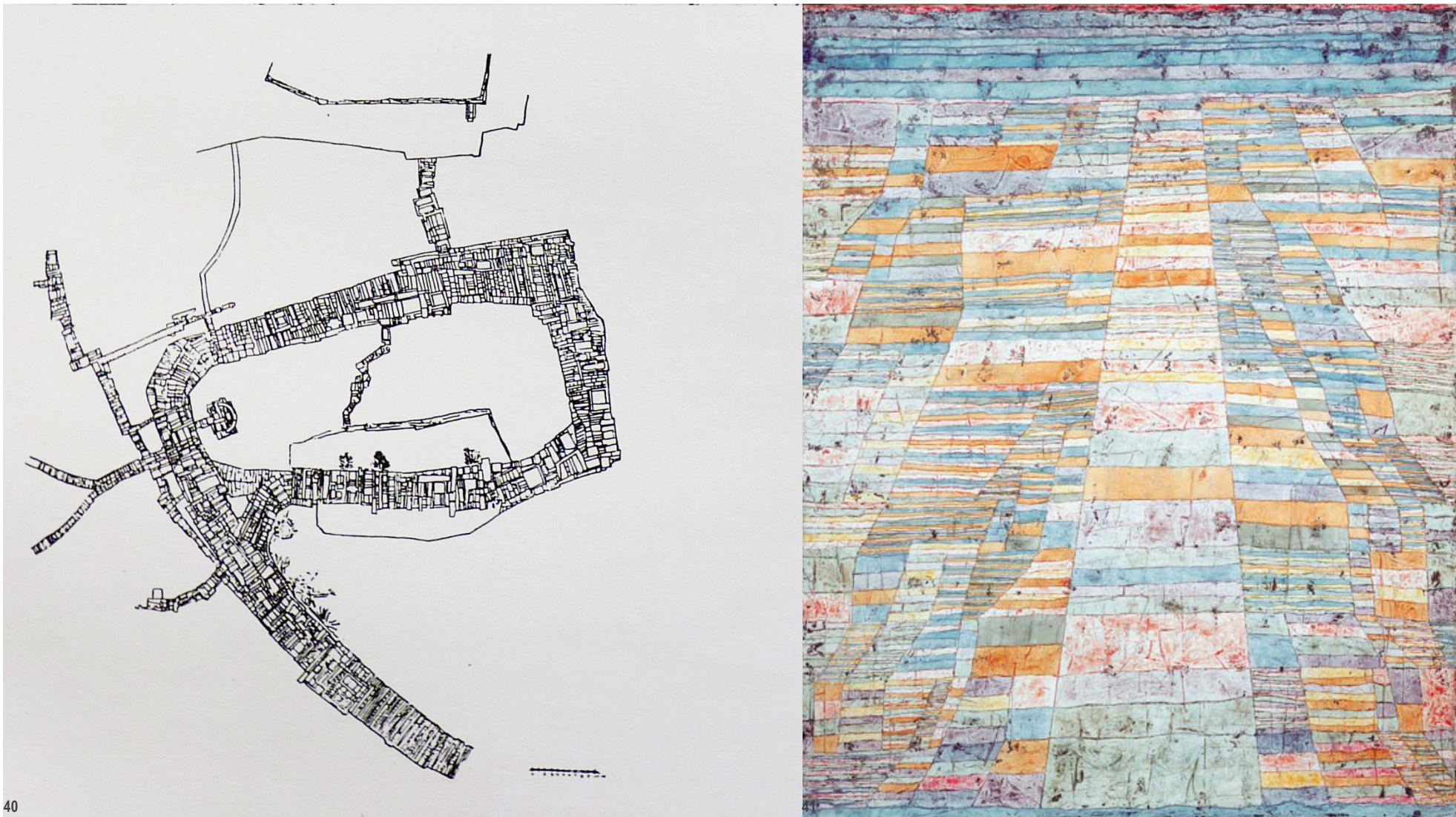
39

39 Planta do percurso
40 Percurso com pavimento
41 Main Road and Side Roads of the Nile, Paul Klee

É visível nas gravuras do percurso, que há uma relação com as obras pictóricas do séc. XX. Sabe-se que Pikionis, antes de ser arquitecto, tinha sido pintor, e era amigo de Giorgio de Chirico e um confesso admirador de Paul Klee, autor da obra *Main Road and Side Roads of the Nile*, de 1929, (41) que faz lembrar a textura do pavimento do projecto para a Acrópole. O mesmo acontece no anel superior, onde termina o caminho, a estrutura de cimento torna-se um catálogo de figuras obscuras, cujas formas podem ser quase transferidas de uma pintura abstrata de Kandinsky que, tal como Paul Klee, fazia parte do grupo expressionista “Der Blaue Reiter”.

estende e, por outro, estabelece um diálogo sempre diversificado com árvores e pedras existentes no caminho. A natureza arcaica do lugar é também perceptível nas soluções destinadas a aumentar o fluxo de água nas, que potenciarão o desenvolvimento, a partir do solo, paisagens com uma escala reduzida, que remetem para a miniaturização, que recorda os jardins de areia e rochas, dos templos japoneses. No alto, concebido de forma a parecer como uma solução abandonada, com poucos bancos de pedra de diferentes estilos, está o terraço, que é um miradouro colocado naturalmente de frente para o Parthenon. O pavimento começa a partir deste ponto a apresentar inclusões de argila, restos de construção de telhados ou decorações de parede, agrupadas em figuras infantis que tomam a direção do caminho, cada vez mais pequeno, levando ao monumento a Philopappou, enquanto vai desaparecendo, mas ainda assim, criando pontos de vista que olham para a Acrópole.

Outra fonte de inspiração que parece estar bastante presente neste projecto de Pikionis é a cultura japonesa. No desenho das bordas do caminho, tenta evitar ao máximo a ruptura, para dar origem a algo contínuo, que, por um lado coloca em evidência a precariedade da intervenção, quase como um cobertor de lava que se



40

JUAN NAVARRO BALDEWEG

Reabilitação do moinho de Martos e “varanda” para o Rio Guadalquivir

42 Vista de Córdoba antes da intervenção



42

Localizado na cidade de Córdoba, este projecto, construído no ano de 2005, da autoria do Arquitecto Juan Navarro Baldeweg, tem algumas semelhanças à proposta apresentada para o aterro da Boavista e ao tipo de pré-existências naturais. Desde logo, no território em que se implanta: próximo de um rio, o Rio Guadalquivir, e ao mesmo tempo próximo da cidade; estando portanto em contexto urbano, passível de ser considerado desqualificado, uma vez que se situa na continuação de um terreno irregular e inclinado, que rodeia o Estádio Nuevo Arcángel e não apresenta nenhum desenho urbano, ou seja, artificial. Na verdade, estas não são as permissas essenciais para que um espaço seja qualificado. Pode perfeitamente existir espaço público qualificado sem ter que ser desenhado, ou seja, natural. Em limite, as praias são disso exemplo. Por outro lado, o espaço público desenhado pode ser artificialmente natural. Como exem-

plo, os parques com vegetação que existem nas cidades, e que exageram muitas vezes, propositadamente, a topografia acidentada. Mas este não é o tema a desenvolver.

Retomando o projecto para Córdoba, outra característica do mesmo é a capacidade que, utilizando duas escalas distintas, tem de dar resposta aos problemas que se propôs resolver. Se por um lado, através da intervenção com um carácter mais urbano, as plataformas que permitem observar e entender o perfil da cidade antiga e da mesquita-catedral, reconstroem a frente de rio que não está desenhada, por outro, através da reabilitação do moinho de Martos e da consequente recuperação da memória industrial e produtiva de Córdoba, estabelece-se um ponto de conexão com a cidade e os seus habitantes, através de um programa com um cariz cultural e didático, um museu.



43 Intervenção
44 Intervenção
45 Intervenção
46 Intervenção

A intervenção urbana contém um parque que faz a transição entre a cota alta da Avenida Compositor Rafael Castro e o Rio. Este parque divide-se formalmente, em 3 trapézios, que partem da Ermida dos Mártires e do Moinho de Martos, como peças que fazem o remate, até ao estádio e à ponte do Arenal. Destes trapézios, um deles organiza as entradas, através de três tanques com água, conectados entre si, que vão fazendo a transição até ao rio, e que trazem a experiência da relação com a água desde a cota alta, neste caso, a zona mais urbana, a avenida, até ao rio. O terceiro trapézio abre-se para uma zona verde e arborizada, dirigindo vários percursos a diferentes pontos, como o estádio, o espaço de feira e o Club de Remo, que entrará em funcionamento quando o açude que permitirá este tipo de actividades estiver construído. Assim, pode considerar-se que se efectuem duas operações básicas que são indissociáveis. Só foi possível a resolução da frente de rio desta forma, porque havia necessidade de pensar simultaneamente um espaço público, que resolvesse determinadas permissas, entre elas a relação com a cidade. No caso do território em que se intervém em Lisboa, o Aterro da Boavista, a relação entre

a terra e a água, ou seja, entre a cidade e o Rio Tejo, já foi pensada. O grande muro de lioz, que faz parte da Administração do Porto de Lisboa, já está desenhado. E a sua qualidade de construção e capacidade de suportar o programa para que foi projectado é irrefutável. A questão que pode ser colocada é a capacidade que tem de se adaptar ao paradigma actual: este território deixou de funcionar como um Porto e como zona industrial, e aparentemente houve uma tentativa de trazer a cidade até ao rio, o que não está, para já, conseguido. Assim, o que se propõe é um novo pavimento que pode ser lido como um prolongamento ou uma extensão deste grande muro, mas que desenha cidade. Apesar de ser em betão e de ter um aspecto "pesado", ele é completamente transponível e habitável, e apenas tenta transformar aqueles que são actualmente vazios urbanos, em espaços que para já poderão ser ocupados de forma espontânea, como feiras, mercados, concerto de rua, ou outras actividades, mas que no futuro poderão vir a ter construção, que se propõe que cresça de forma organizada. Em limite, pode ser lido como uma marca no pavimento, mas que é transponível e que desenha espaço público.



Em relação à intervenção mais pontual, a recuperação do moinho, esta contempla a recuperação dos espaços que albergavam a maquinaria hidráulica na grande sala abobadada, restaurando cuidadosamente a sua arquitectura original e também o restauro de outros espaços, criando um itinerário de visitas. Sobre a zona da sala abobadada ao Norte, existia uma pequena construção como armazém, que agora passa a ser uma sala de exposição do novo museu, uma sala miradouro a partir da qual se criam vistas para o rio e para a cidade. A arquitectura do moinho fica assim coroada por uma peça, feita em elementos ligeiros de alumínio, que

apoando-se na base do corpo principal do moinho, gera um espaço no qual se organiza um recinto desinado à contemplação sobre o rio e a cidade. O moinho e o novo miradouro expõem de modo real e metafórico a integração original do moinho e o território, o novo parque e a cidade antiga. À sua semelhança, a proposta permite a utilização de uma parte da cobertura de um dos edifícios, mantendo sempre o contacto visual com a cidade e o Rio Tejo de uma outra perspectiva. o, um museu.



CONCLUSÃO

A conclusão: seria injusto e desleal para os Arquitectos e todos os intervenientes nos projectos acima apresentados, fazer uma conclusão, um fecho das obras que nos deixaram. Elas existem no **território** físico, e, mesmo que deixem de ser palpáveis, continuarão sempre a influenciar a vida de todos nós, numa parte do nosso território intelectual: a **memória**.

As suas dimensões variam, mas o grande e o pequeno não existem. E este não é um manifesto, mas sim uma uma opinião; qualquer que seja o **método** de trabalho escolhido, o Arquitecto tem de ter consciência. A consciência de que apesar de poder escolher

ser realmente um especialista, de entre tamanha interdisciplinaridade, só poderá estar mais seguro do seu contributo para um detalhe, uma **escala** mais diminuta, se for parte integrante da estratégia global. E vice-versa.

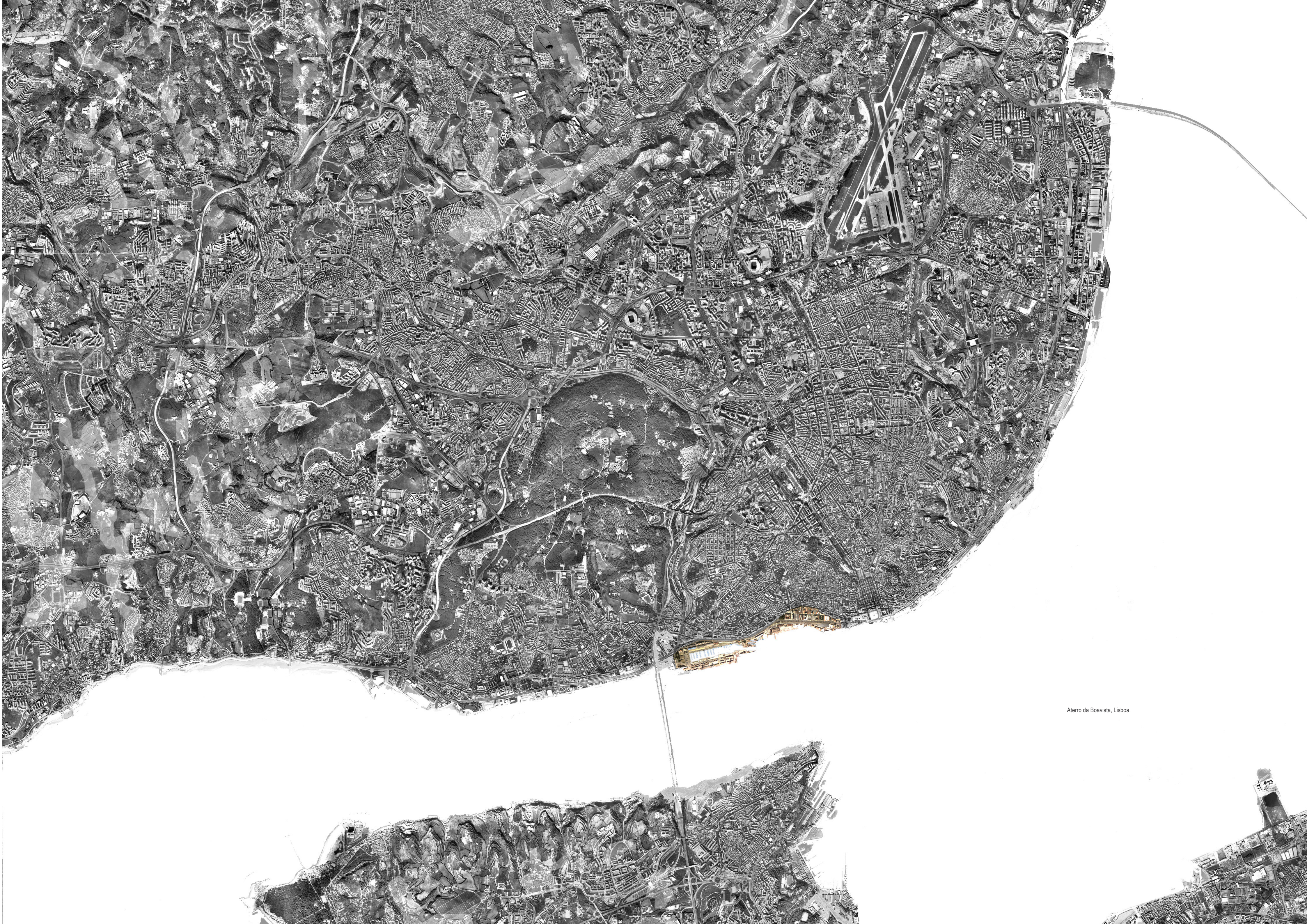
A *realidade interna* do Arquitecto, a envolvente e o **programa**, criarão a **atmosfera** de cada lugar.

Não faz mal quebrarmos as regras, ou utilizá-las de forma diferente. Não faz mal errarmos, nem faz mal acertarmos ao acaso. Devemos ter medo, isso sim, de estar camuflados no "entre".

Radical.

Intervenção Urbana

ANÁLISE + PROPOSTA
Pavimentação



Aterro da Boavista, Lisboa.

O exercicio proposto pressupunha, desde inicio, a resposta a um programa específico e a um local de implantação a definir: umas piscinas fluviais, que se relacionassem com o Rio Tejo, e localizadas em Lisboa, tendo como limite de implantação Algés e, no extremo oriente, o Rio Trancão, ou seja, na área abrangida pelo Porto de Lisboa. Contudo, aquando do desenvolvimento do trabalho, chegou-se à conclusão de que o programa deveria ser alargado, e o tema “Água” passou a ser mais abrangente, incluindo não só as piscinas fluviais, mas também outro tipo de actividades relacionadas com o mesmo.

O trabalho de pesquisa inicial foi feito em turma e a informação partilhada e, com os dados, viriam a ser definidos três locais possíveis de implantação: O local mais a oriente, próximo do Rio Trancão. Outro, o espaço adjacente à Doca do Poço do Bispo, e o terceiro, o Aterro da Boavista. Optou-se por intervir no Aterro da Boavista, numa tentativa de desenvolver a proposta não só a uma escala mais pontual, com um só edifício, mas também a uma escala urbana, com a intenção de entender a cidade e tentar resolver problemas nesta zona consolidada da mesma.

PORTO DE LISBOA

Análise Histórica

Com uma área de 32.000 ha, sendo a terrestre de aproximadamente 1.100 ha, o Porto de Lisboa abrange todo o vasto estuário do Rio Tejo e respectivas margens, estando sob jurisdição da Administração do Porto de Lisboa toda esta área, excepto mouchões. O porto tem uma excelente posição geográfica em relação a todos os continentes. Juntamente com as óptimas condições naturais do estuário do Tejo, estes factores foram decisivos para que a cidade se tornasse um polo de atracção de povos provenientes de diferentes civilizações e culturas, e, permitiu que os portugueses fossem, a partir do séc. XV, pioneiros nos Descobrimentos por todo o mundo. Esta excelente localização contribuiu para a estratégica conquista de Lisboa aos Mouros, na intervenção dos cruzados.

Pelo facto de se ter tornado desde há muito uma metrópole, estava implícito o grande movimento de embarcações de variadíssimas origens no seu porto, fazendo com que várias tipologias se tornassem típicas do Rio Tejo, como as barcas, as fragatas, as

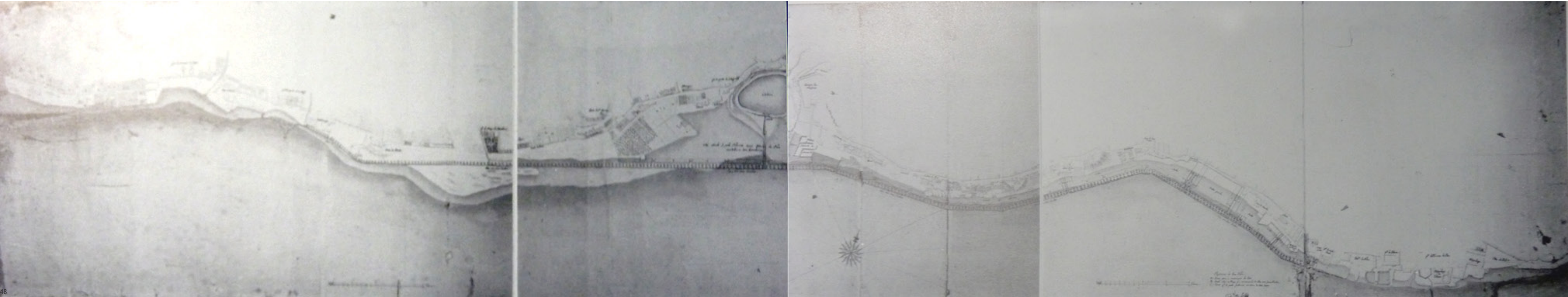
faluas, os barcos dos moios, os barcos de água acima e iates. O conjunto de saberes adquiridos pelos operários da construção naval da Ribeira das Naus e dos Estaleiros navais do estuário do Tejo, quer ao nível de tecnologia na construção naval, quer nas técnicas de navegação, que foram possíveis pelas condições oferecidas pelo porto, foram responsáveis, em parte, pela construção da Caravela, que permitiu que navegadores como Vasco da Gama, Bartolomeu Dias, Pedro Álvares Cabral e outros, partissem à descoberta de novos continentes e locais. Além deste tipo de indústria, a preparação de uma armada para as Descobertas exigia um conjunto de actividades transformadoras que produzissem os alimentos e os equipamentos para as viagens, tendo tido a indústria alimentar uma grande importância, não só para os Descobrimentos, mas também para a expansão da indústria moageira em todo o estuário do Tejo, que soube aproveitar a energia das marés, através de 37 moinhos de maré que, na sua maior parte, farinaram até ao século passado.

48 Projecto de Carlos Mardel de um Porto para Lisboa.

Contúdo, apesar da evolução de toda a indústria e de todo o conhecimento, e da própria cidade, o Porto de Lisboa parecia não ter acompanhado este desenvolvimento, e havia assim uma necessidade de o requalificar. É no séc. XVIII que aparecem os primeiros projectos para o seu melhoramento. O primeiro de que há registos é de D. João V. O segundo, referido em documentação datada de 1742, refere um projecto geral para o Porto de Lisboa, numa carta enviada a 9 de Outubro do mesmo ano, do Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar, António Marques Guedes ao vereador Gaspar Ferreira Amaral. Esta descrevia uma proposta, sem data nem assinatura, a qual apresentava depois de um inventário do estado do porto, algumas alterações possíveis. O engenheiro húngaro Carlos Mardel, que esteve em Portugal entre 1732 e 1736, planeia o que se pensa ser o terceiro projecto global para o porto de Lisboa. Após o grande terramoto que ocorreu a 1 de Novembro 1755 efectuaram-se algumas obras de requalificação de todo o porto. Imediamente a seguir, no dia 14 de Novembro foi, por Alvará, mandado reconstruir o Arsenal da Ribeira das Naus. Este projecto teve a autoria de Eugénio dos Santos Carvalho. Para se perceber a importância de toda a indústria necessária em torno do porto, em 1788, no Arsenal da Ribeira das Naus haviam 2830 trabalhadores.

Além destas propostas de requalificação, Marquês de Pombal mandou edificar o porto com várias instalações. Como exemplo, no interior da avenida do Infante D. Henrique, na área conhecida como o Jardim do Tabaco, a uns 150 metros da linha de cais, está o conjunto de grandes armazéns e vastos depósitos setecentistas, de entre os quais sobressai o vasto e grandioso edifício onde funciona a Alfandega de Lisboa, da autoria de Eugénio dos Santos Carvalho, cujo início da sua construção data de 1758.

Outro edifício bastante importante, o da Cordoaria Nacional, viria a surgir, porque uns anos mais tarde, o Mestre de Cordoaria António Baptista, que estivera em Inglaterra a aprender este ofício, sugere a Marquês de Pombal a necessidade de se produzirem cordas em Porrugal. É em 1778, após o falecimento de D. José e o afastamento do Marquês, que D. Maria I, aprova o projecto do arquitecto Reinaldo Manuel, com o apoio do Marquês de Angeja, inspector geral das Obras Públicas, em Agosto de 1778. Apesar de todas as obras efectuadas, nos finais do século XVIII o porto de Lisboa não tinha ainda um plano geral para a sua requalificação. Na verdade, as intervenções feitas até a data eram meramente pontuais, sendo, mais do que um grande porto, um conjunto de pequenos cais.



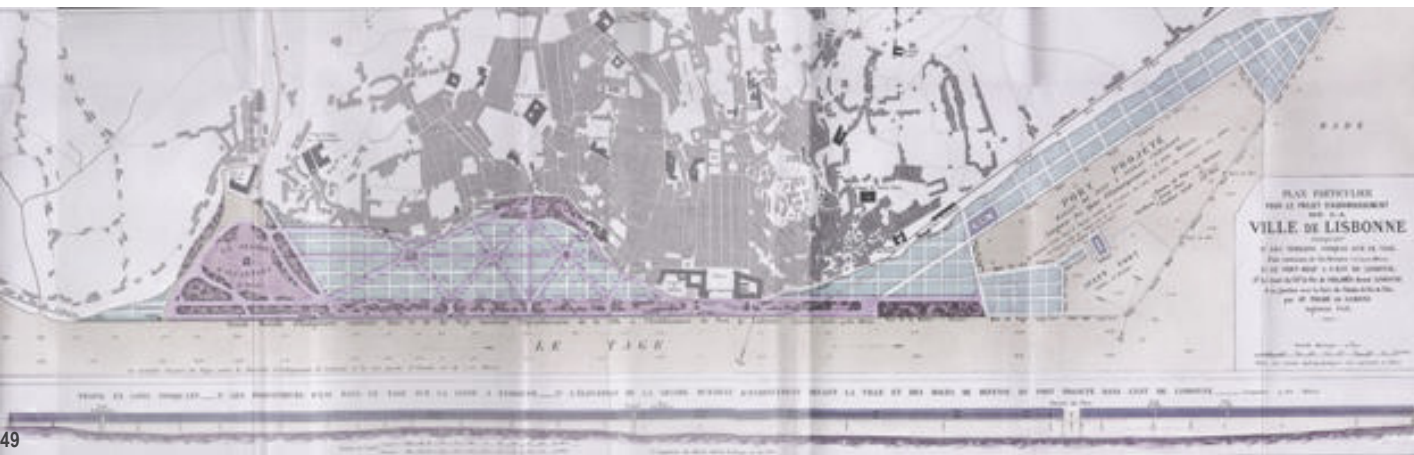
Anos mais tarde, a revolução industrial começava a desenrolar-se em Portugal, e vai alterar significativamente toda a indústria e, consequentemente, todas as estruturas que a ela estão afectas.

Em Outubro de 1818, Diogo Ratton introduz em Portugal o primeiro moinho a vapor. Não seria difícil adivinhar a utilização deste novo mecanismo nas embarcações, tendo o Barão do Sobral solicitado de imediato, autorização para utilizar a nova tecnologia nas embarcações, bem como João Hedgecock, mestre construtor de navios. Porém, é João Baptista Ângelo da Costa & C.^a quem, em 1820, introduz a primeira navegação a vapor em Portugal, que havia sido adquirida pelo consul geral portugueses em Liverpool, António Julião da Costa.

A fisionomia ribeirinha de Lisboa começa, no séc. XIX, a sofrer grandes alterações. No início, com a instalação de fábricas em Xabregas, Beato e Alcântara, depois, já na segunda metade do século, com o caminho de ferro de Santa Apolónia, em 1856, e, a construção da Estação de Santa Apolónia em 1865, e mais tarde, a ligação ferroviária entre o Cais do Sodré e Alcântara, em 1895. Era portanto oportuno que o porto de Lis-

boa acompanhasse esta evolução, e, que a cidade pudesse acompanhar as outras cidades europeias. Assim, até à altura em que começaram as obras, no ano de 1887, apresentaram-se e debateram-se várias propostas.

Em 1861 foi apresentada pelo Conde do Farrobo, o conselheiro Frederico Guilherme Silva Pereira e o Conde de Sobral, a proposta de um engenheiro francês, que propunha ganhar terreno ao rio, entre a Ribeira Nova e a Torre de Belém, para a construção de caminhos de ferro. Propunha também para este novo aterro, a estação ferroviária, umas docas e edificações urbanas. Anos depois, em 1865, João Evangelista de Abreu, propunha um cais marginal quase em linha recta, desde o Cais das Colunas até à Torre de Belém. A execução seria bastante dispendiosa, quase impossível, uma vez que teria de ser aplicado o novo processo de fundações por ar comprimido, que permitiriam trabalhar a 30 metros de profundidade. Portanto, à semelhança da primeira, não passou de uma ideia, mas foi bastante importante, na medida em que lançou as tópicos acerca do que poderia e deveria ser um porto.



49 Planta que acompanhava o estudo de Thomé de Gamond

50 Projecto do Engenheiro H. Hersent.

Em 1870, foi publicado o projecto do engenheiro Thomé de Gamond, o qual propunha a conquista de grandes superfícies de terreno sobre o Tejo, ligando por uma linha recta, na margem direita, o cais das Colunas, com o terreno mais a avançado a jusante e próximo da foz da ribeira de Alcântara, prolongando-se depois para leste, até Madredeus. Esta proposta viria, tal como ocorrera com as anteriores, a ser esquecida.

Em 1884 foi entregue uma Proposta de Lei sobre os Melhoramentos do Porto de Lisboa à câmara dos senados, que viria a ser aprovada em 1885. Um ano mais tarde, apresentam-se a concurso 6 propostas.

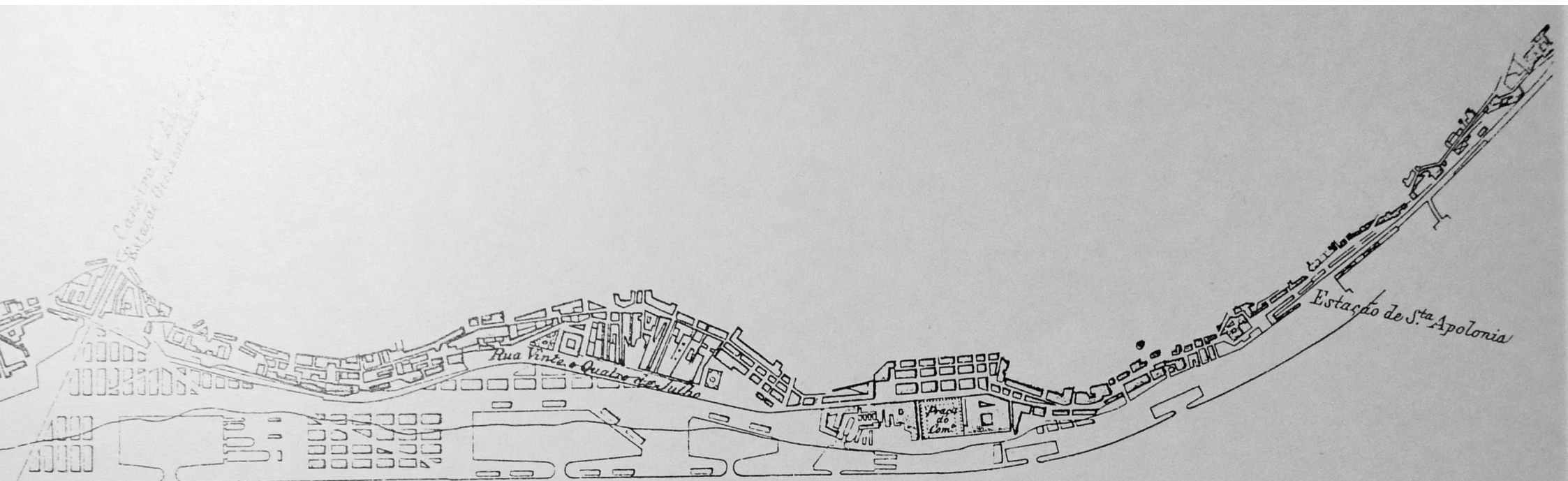
No dia 20 de Março de 1887, escolheu-se a proposta vencedora, do engenheiro Pierre Hersent – e no dia 31 de Outubro de 1887, dia do aniversário de D. Luís I, inauguraram-se as obras do porto de Lisboa.

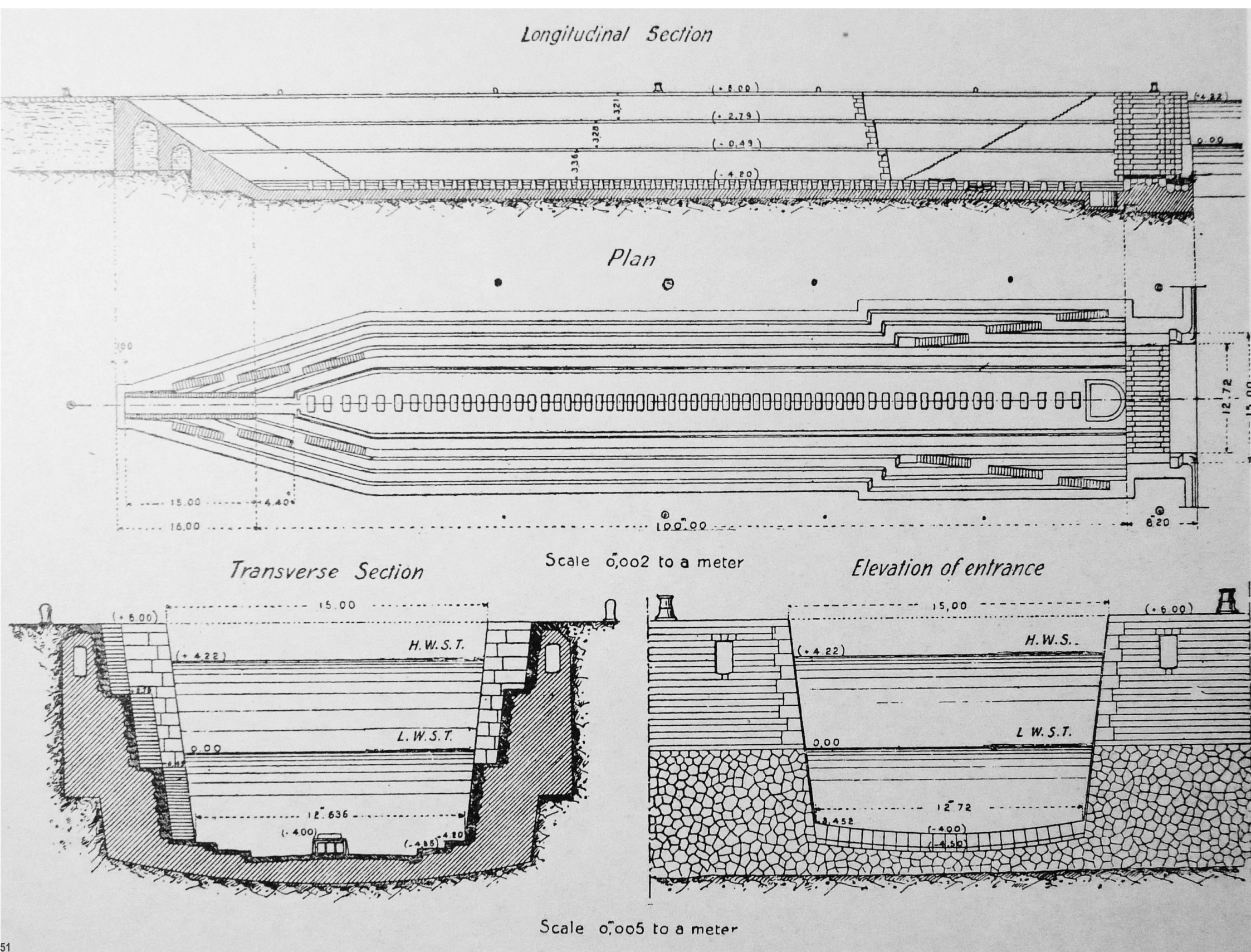
Após 20 anos do começo das obras no porto de Lisboa, a 18 de Abril de 1907, foi nomeado o primeiro Presidente do Conselho de Administração do Porto de Lisboa, José Adolfo de Mello e Sousa, por um período de 5 anos. Durante esse ano e o de 1911, as obras continuaram e foi promovida a utilização do porto internacionalmente, tendo aumentado substancialmente o número de pessoas a entrarem em Portugal. Nesse ano eram cerca de 40.000, e previa-se que o número aumentasse ano após ano, como viria a acontecer.

Estando o porto de Lisboa em constante movi-

mento, as obras e projectos que lhe estavam associados não podiam parar, e deste modo, logo no ano de 2012, abriu-se concurso para a transformação da doca de Alcântara, a única que não tinha sido completada. Na mesma altura foi aberto outro concurso, este para a construção do molhe oeste da doca de Santos, tendo ambas as obras sido adjudicadas ao empreiteiro espanhol Uribasterra. Entre este ano e o de 1946 construíram-se ainda novas docas, novos cais e novos edificios, como os das Estações Marítimas de Alcântara e da Rocha do Conde de Óbidos e da Estação Fluvial de Belém. À medida que se ia aumentando o equipamento do porto, como guindastes, rebocadores, entre outros, criaram-se novos arruamento e novas linhas de caminhos de ferro.

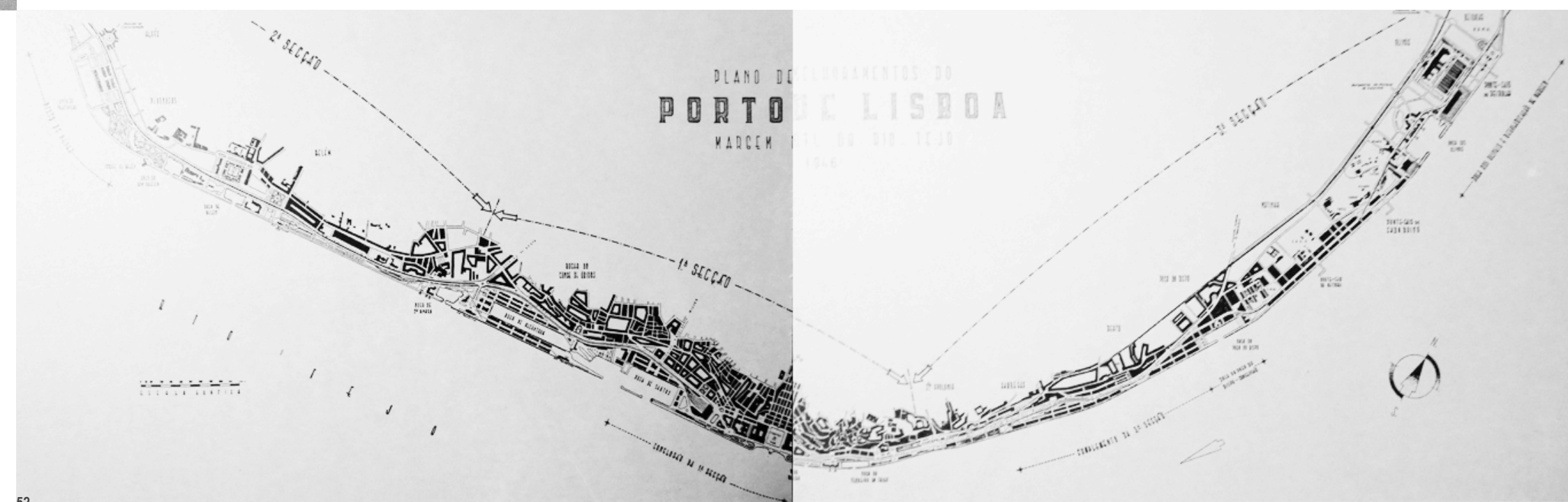
Em Julho de 1946 é apresentado um novo plano de melhoramentos, e a partir desta altura surgem várias obras com bastante importância para a cidade. Como exemplos, o cais acostável entre Xabregas e Poço do Bispo, a doca do Poço do Bispo, a regularização da margem entre Matinha e Cabo Ruivo, a doca de pesca de Pedrouços, entre outros. Dentro deste leque de operações, criaram-se também as condições para o desenvolvimento da indústria de construção e reparação de todos os tipos de navios, com estes a flutuar, com docas secas e meios de alagem para trabalhos nas obras vivas dos navios.





51 Estaleiros Navais

52 A margem direita do Porto de Lisboa, segundo o Plano de Melhoramentos de 1946.



1807



ESQUEMAS DIACRÓNICOS
Evolução da área de intervenção

1858



1911



2010



ATERRO DA BOAVISTA

Levantamento Fotográfico





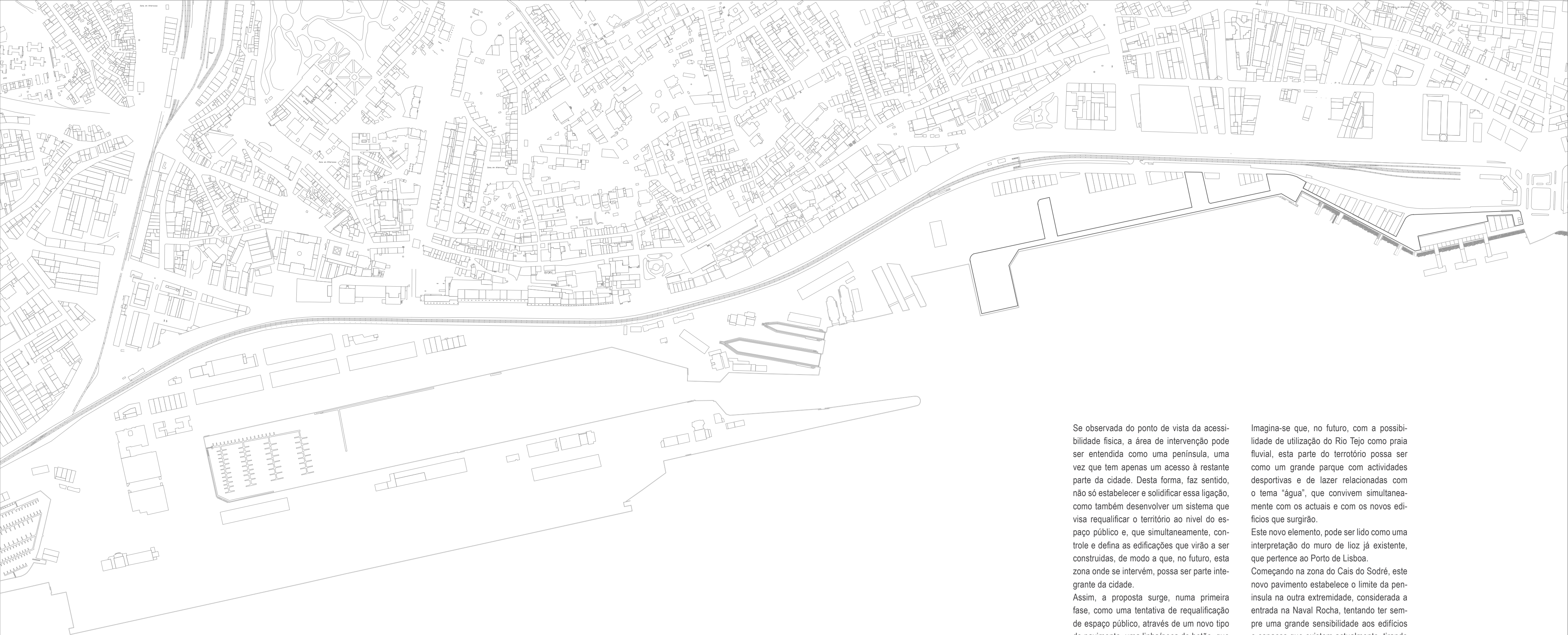


Ao longo da área de intervenção, é possível verificar que existem diferentes tipos de pavimentos, sem qualquer relação entre si. Na proposta optou-se trabalhar com betão,

numa tentativa de encerrar este ciclo, e de clarificar a escolha de um material único para o futuro.

Diferentes relações entre os diferentes tipos de pavimentos existentes.





Se observada do ponto de vista da acessibilidade física, a área de intervenção pode ser entendida como uma península, uma vez que tem apenas um acesso à restante parte da cidade. Desta forma, faz sentido, não só estabelecer e solidificar essa ligação, como também desenvolver um sistema que visa requalificar o território ao nível do espaço público e, que simultaneamente, controle e defina as edificações que virão a ser construídas, de modo a que, no futuro, esta zona onde se intervém, possa ser parte integrante da cidade.

Assim, a proposta surge, numa primeira fase, como uma tentativa de requalificação de espaço público, através de um novo tipo de pavimento, uma linha/peça de betão, que estabelece os limites futuros de edificação, na qual são incluídos vários tipos de mobiliário urbano.

Imagina-se que, no futuro, com a possibilidade de utilização do Rio Tejo como praia fluvial, esta parte do território possa ser como um grande parque com actividades desportivas e de lazer relacionadas com o tema “água”, que convivem simultaneamente com os actuais e com os novos edifícios que surgirão.

Este novo elemento, pode ser lido como uma interpretação do muro de lioz já existente, que pertence ao Porto de Lisboa. Começando na zona do Cais do Sodré, este novo pavimento estabelece o limite da península na outra extremidade, considerada a entrada na Naval Rocha, tentando ter sempre uma grande sensibilidade aos edifícios e espaços que existem actualmente, tirando partido dos aspectos positivos, e tentando melhorar os menos bons.

50m

PLANTA DE IMPLANTAÇÃO Escala 1:5000

O muro de lioz do Porto de Lisboa e o pavimento de betão proposto. Podem ser lidos como um só.



50m

ORTOFOTOMAPA COM IMPLANTAÇÃO Escala 1:5000

Ao longo se todo o percurso, esta peça de betão, cuja co- fragem se optou por deixar à vista, contém diferentes objec- tos que suportam e apoiam os transeuntes no território.

A ideia é que este conjunto de objectos, que inclui bancos, suporte para as bicicletas, iluminação, lixo e reciclagem, seja entendido como natural no novo percurso, mas ao mesmo tempo que possa ser alterado consoante as necessidades de crescimento dos espaços em redor.

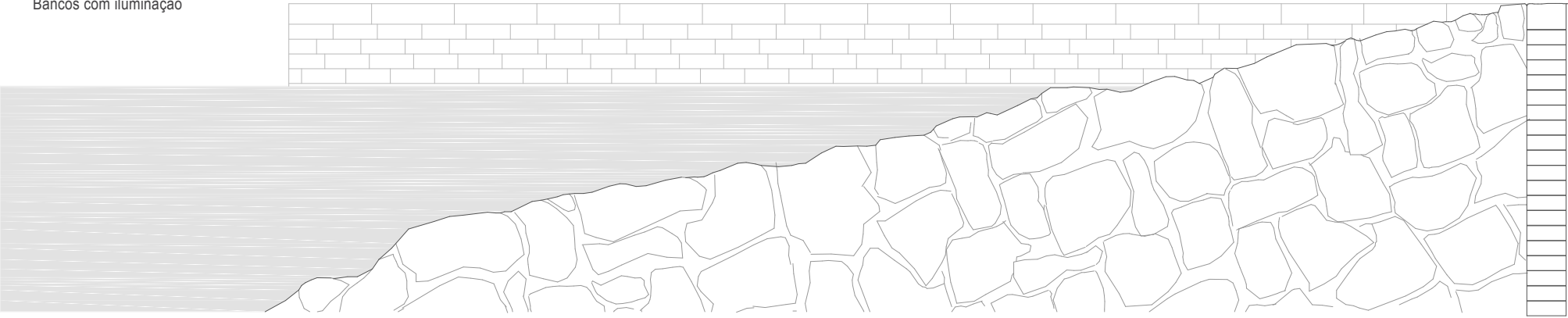
O seu material é o mesmo betão utilizado no percurso, que permite que sejam asso- ciadas novas peças no futuro.

MOBILIÁRIO URBANO

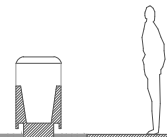
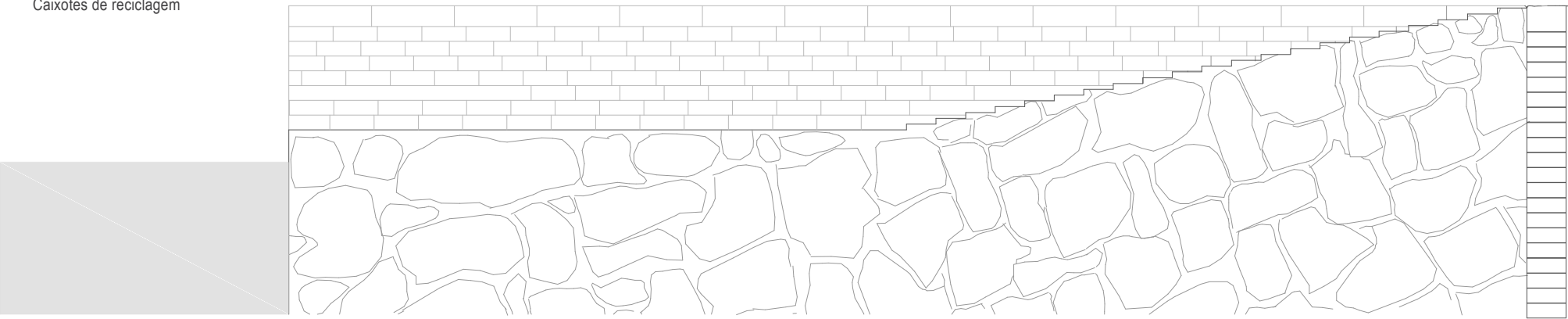
CORTES Escala 1:100

1m

Bancos com iluminação



Caixotes de reciclagem

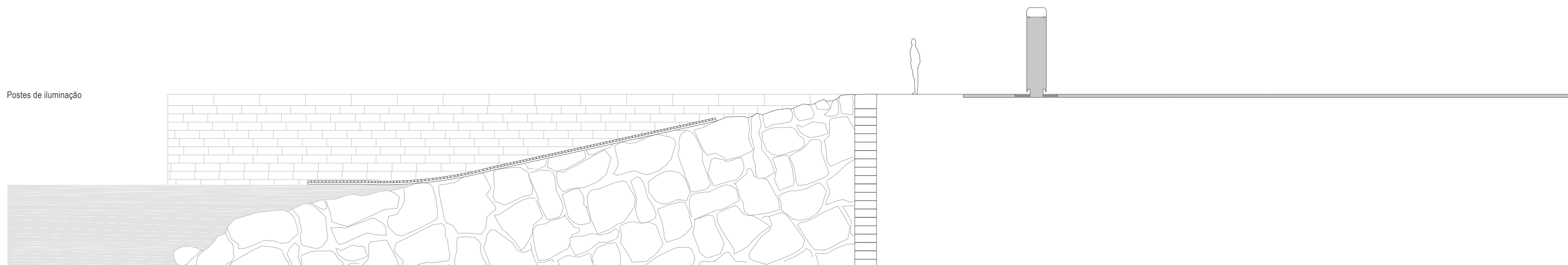


Bancos com encosto

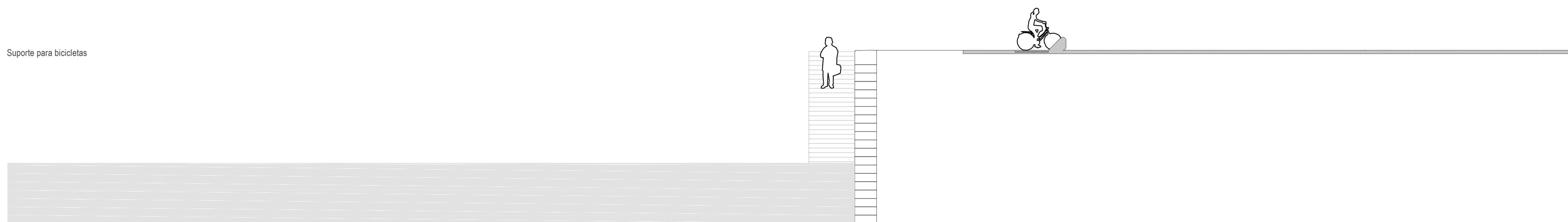


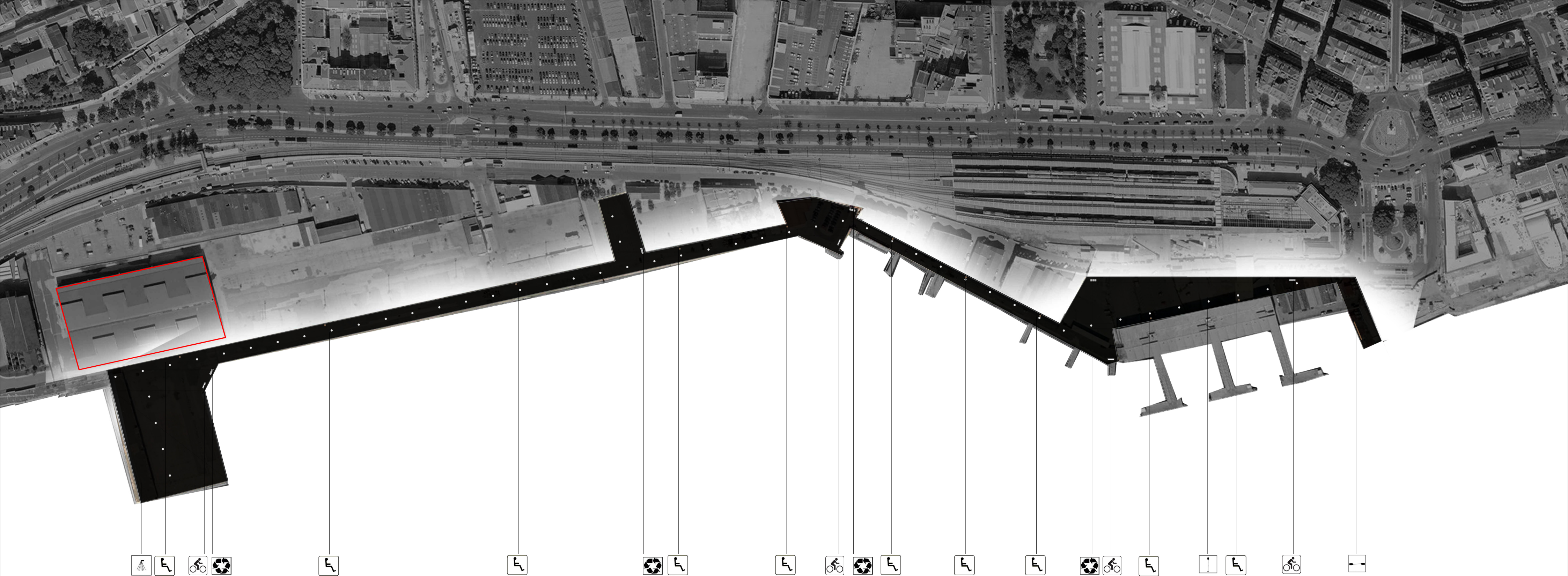
1m

Postes de iluminação



Suporte para bicicletas





-  **SUORTE DE BICICLETAS**
Estes objectos servem para deixar as bicicletas, de modo a percorrer o território de forma pedonal. Ao longo do novo pavimento existem 4.
-  **BANCOS**
Repetem-se ao longo da intervenção, com uma cadência elevada.
-  **ILUMINAÇÃO**
Tal como os bancos, existem vários.
-  **LIXO E RECICLAGEM**
Existem 4.
-  **DUCHES EXTERIORES**
Propõem-se, uma vez que se imagina que o Rio será utilizado para banhos. Estão localizados na área que servirá de zona de estar aos banhistas do Rio.
-  **APOIO AO REMO**
Infra-estrutura de apoio ao já existente clube de Remo.
-  **DEMOLIÇÃO**

FOTOMONTAGEM. Percurso, bancos e suporte para bicicletas



FOTOMONTAGEM. Iluminação proposta



Mergulho Público de Lisboa

2 EDIFÍCIOS

Piscina de Saltos

Piscinas cobertas e Squash

FOTOMONTAGEM. Imagem que revela uma qualquer possibilidade de ocupação futura do actual espaço de intervenção.



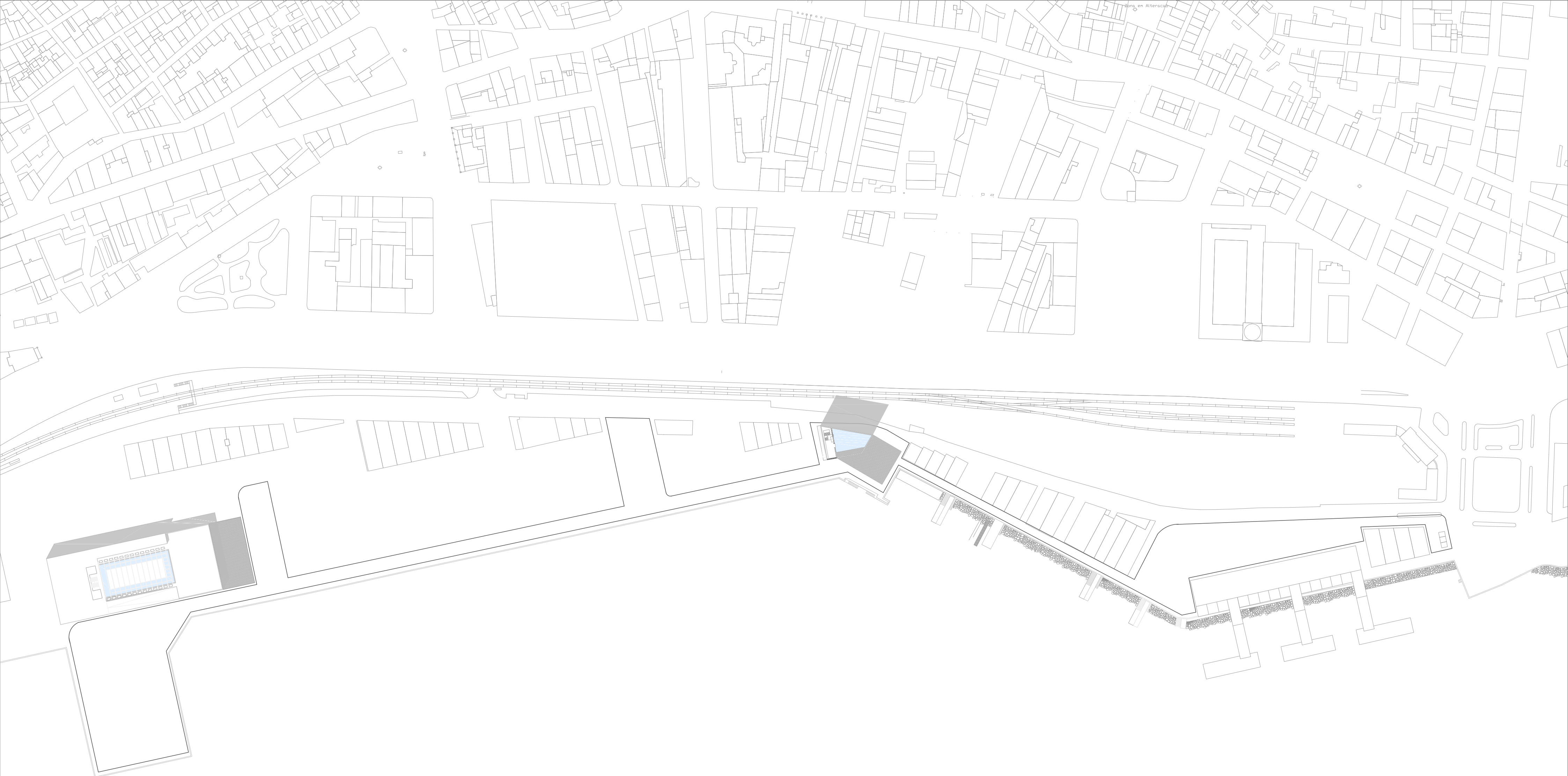
Numa escala com um carácter mais pontual, surgem os edifícios, ao longo do novo pavimento de betão, que contém um programa, todo ele relacionado com água. O primeiro, é um edifício de pranchas exteriores, que se implanta de forma a tentar resolver um vazio urbano existente. O outro, tem uma piscina de lazer, uma piscina olímpica e campos de squash, e faz o remate da peça de betão proposta anteriormente. É de referir que, à semelhança do que acontece no contacto entre o Rio e o Muro de Lioz, nestes novos edifícios, existe uma

tentativa de resolver a forma como os espaços de estar, que fazem a transição entre o interior e o exterior e também entre público e privado, é efectuada. Esta relação entre espaços, que é feita através de um deck de madeira, é o denominador comum a ambos os edifícios, e que estabelece uma conexão, além da programática, entre eles. No desenvolvimento da proposta há uma procura constante e uma tentativa de conceber estes espaços de transição, tendo sempre em consideração o programa, escala e relação com a envolvente.

Muro de Lioz

Diferentes formas de contacto entre a Terra e o Mar. Analogia com a relação do espaço Público-Privado apresentada na proposta.





Piscinas Cobertas e Squash

Piscinas de Saltos

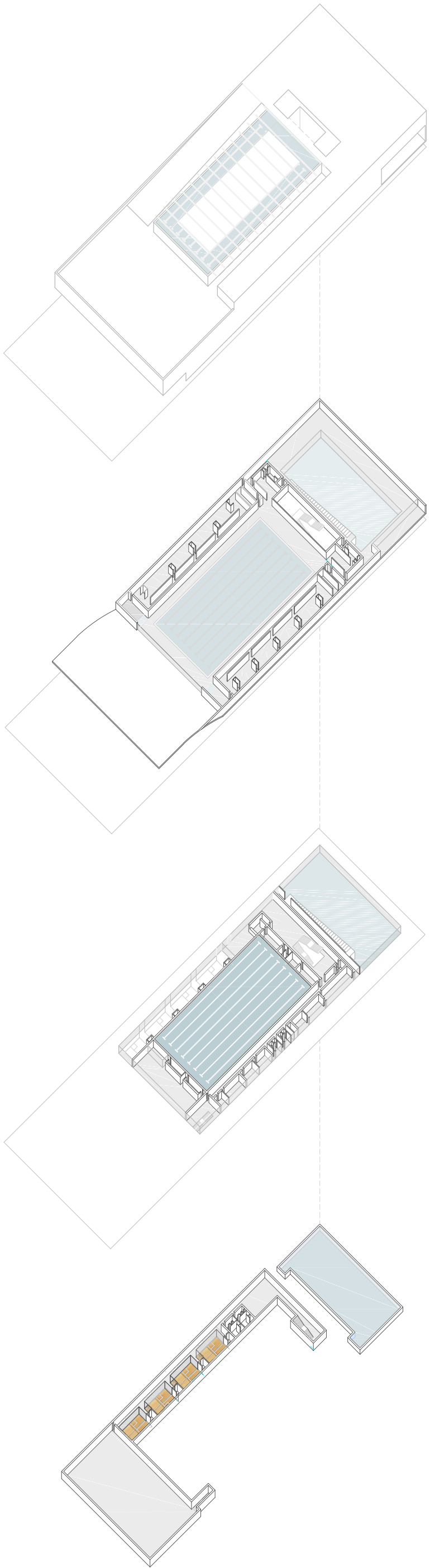
20m
PLANTA DE IMPLANTAÇÃO Escala 1:2000
Implantação do pavimento e dos edifícios.

EDIFÍCIOS

Piscinas cobertas
e Squash

O edifício implanta-se de modo a fazer o remate da nova peça proposta e, à semelhança da mesma, é também ele em betão, de modo a dar continuidade à proposta de um material único para construções futuras. Ainda que a proposta urbana tente ter sensibilidade para com as construções existentes, e as respeite, a verdade é que para implantar este novo edifício, é proposto que se faça a demolição de um antigo edifício. Esta opção foi tomada, pelo facto de que além de o mesmo não ter nenhum programa de utilização, está ao abandono e sem condições mínimas de utilização. É portanto melhor,

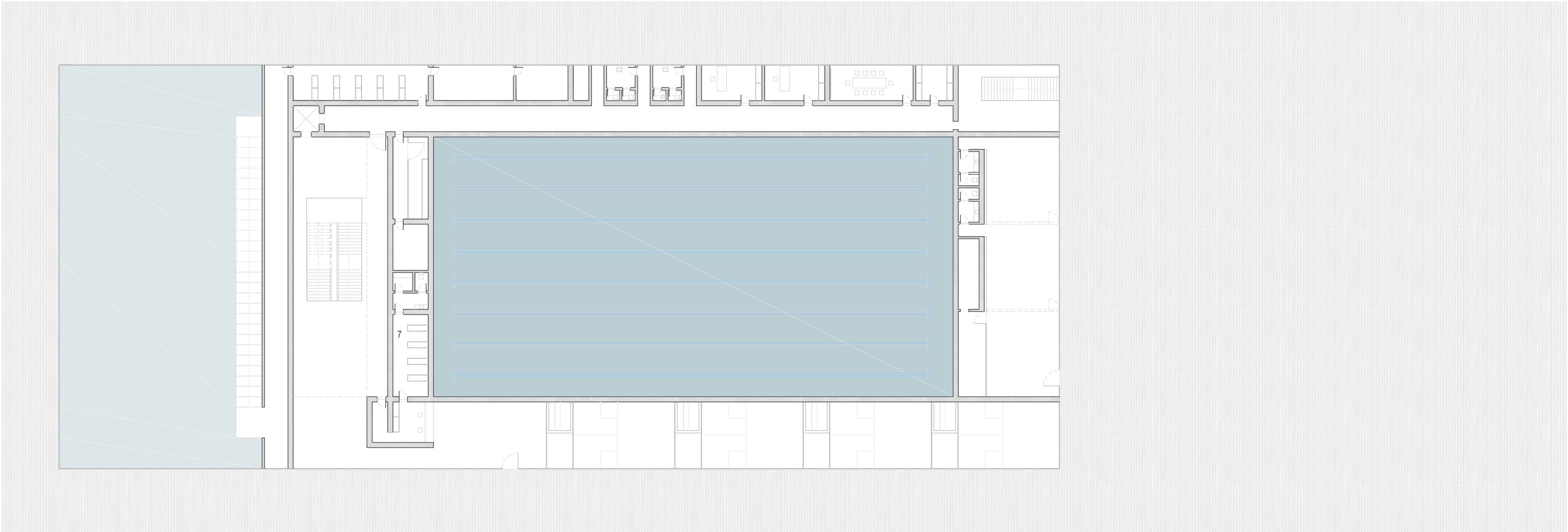
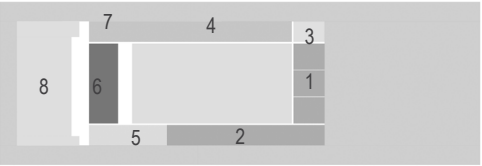
sobre vários aspectos, demolir e reconstruir, do que requalificar. É de referir que adjacente a este edifício, surge um pavimento de madeira, que faz a transição entre o interior e o exterior, ou seja entre espaço público e privado. Estes espaços de transição são bastante importantes, uma vez que relacionam o novo edifício, não só com a nova peça, mas também com o território. Neste caso, esse espaço é exterior coberto, e fica por baixo da bancada da piscina olímpica.



Planta do Piso 1



Espaço Público exterior coberto, situado abaixo das bancadas.



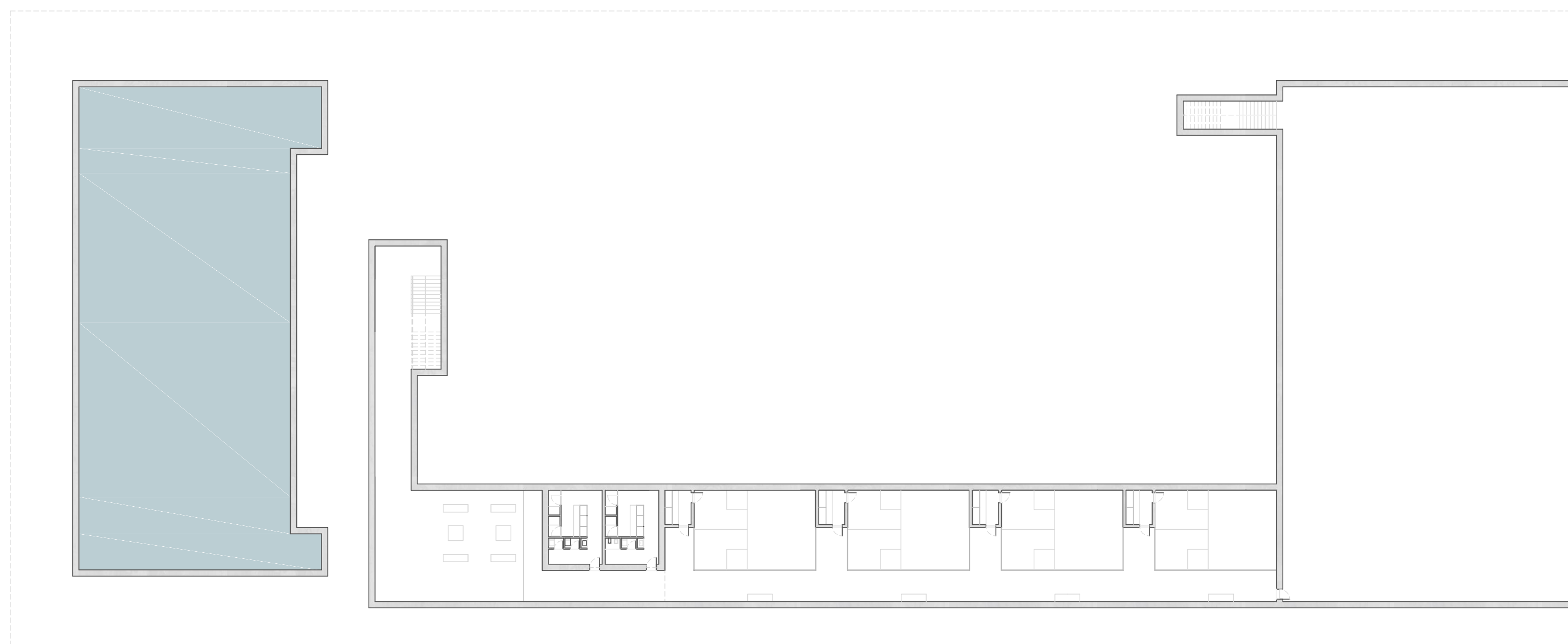
Legenda

- 1 Salas com um carácter de ocupação espontâneo, que se abrem para o exterior
- 2 Campos de Squash
- 3 Acesso ao piso técnico
- 4 Zona administrativa
- 5 Recepção
- 6 Acesso Vertical
- 7 Arrumos
- 8 Piscina de Lazer

PLANTA PISO 0

Escala 1:300

Por estar envolto em vidro, este piso confere a todo o edifício uma ideia de leveza, que contraria o aspecto pesado do betão. Nele encontra-se a piscina de lazer, a zona administrativa e as escadas, que fazem a distribuição por todo o edifício. Adjacente ao pavimento de madeira situado debaixo da bancada, já no interior, está um espaço que tem um carácter de ocupação espontânea, conforme as necessidades.

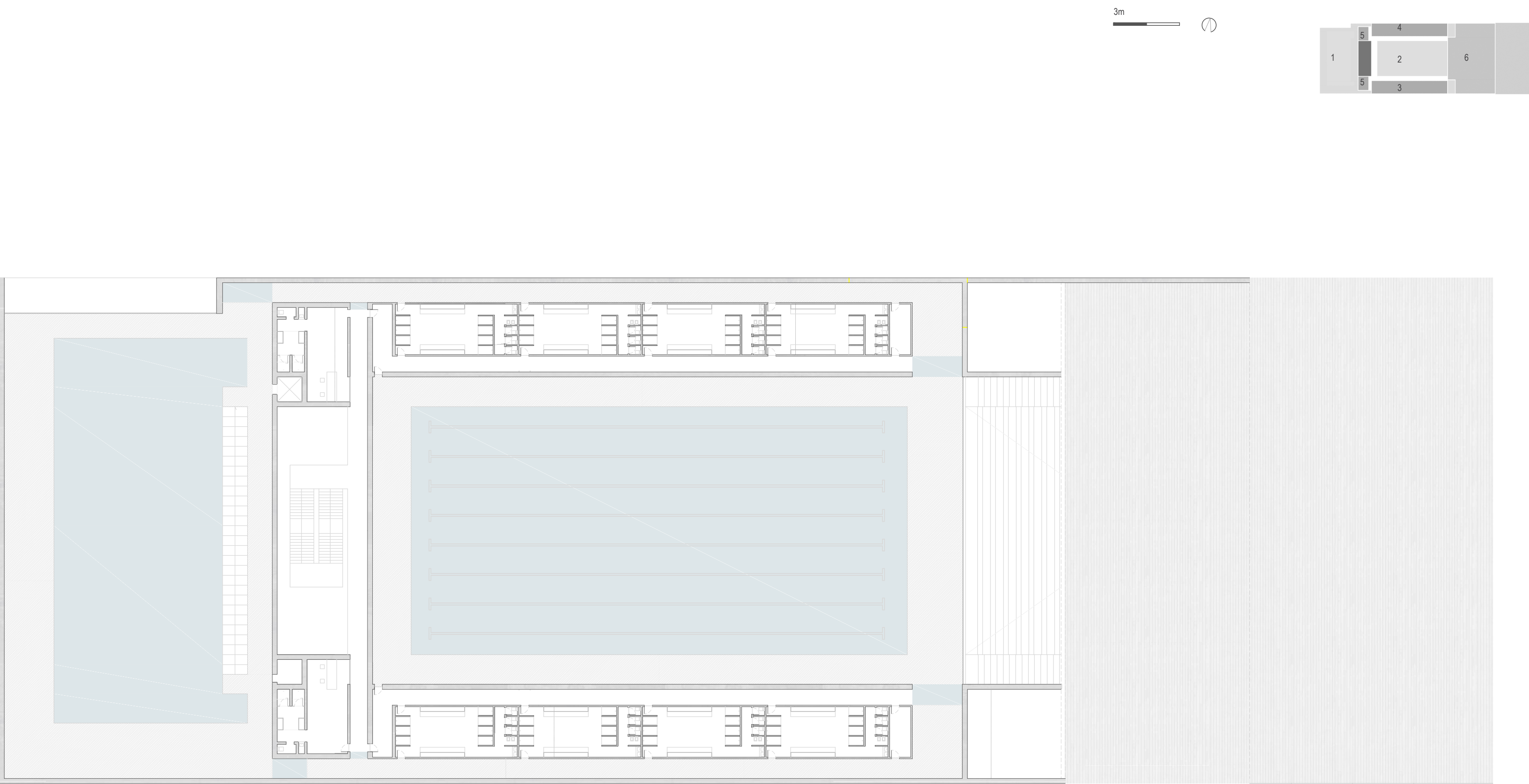


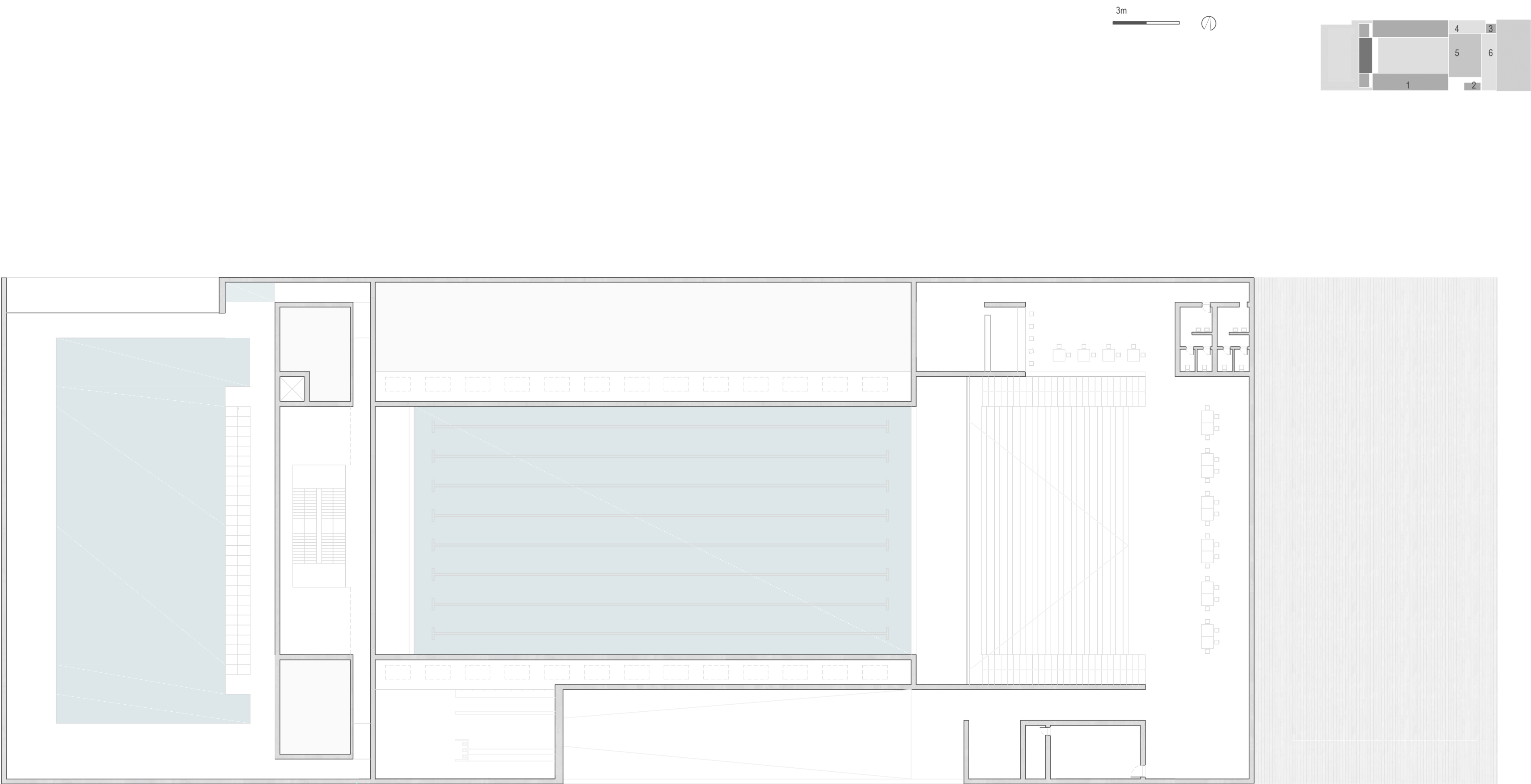
Legenda

- 1 Campos de Squash
- 2. Balneários
- 3. Zona privada de apoio a cada campo de Squash
- 4. Zona de estar e espera
- 5 Acesso vertical
- 6 Piso técnico

PLANTA PISO -1

Neste piso, situa-se o piso técnico, onde se acede a toda a manutenção de ambas as piscinas. Aqui encontram-se também os campos de squash, que são iluminados pelo piso superior do seu pé direito duplo.





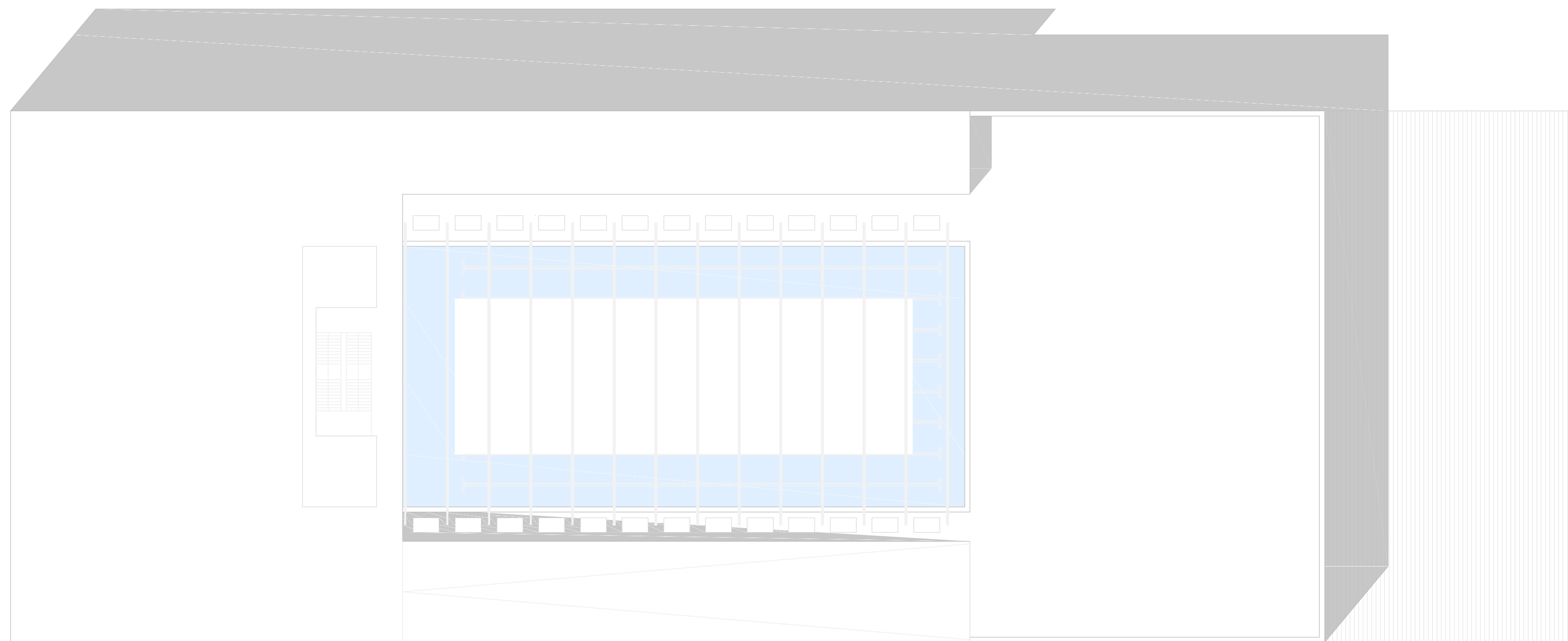
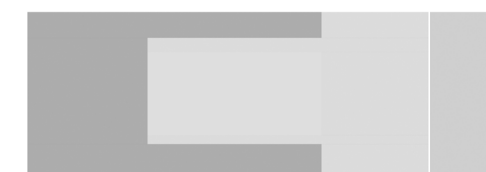
Legenda

PLANTA PISO 2

- 1 Rampa de Acesso às bancadas
- 2. Loja
- 3. Casas de Banho públicas
- 4. Bar
- 5 Bancadas
- 6 Zona de refeições com vista para a piscina

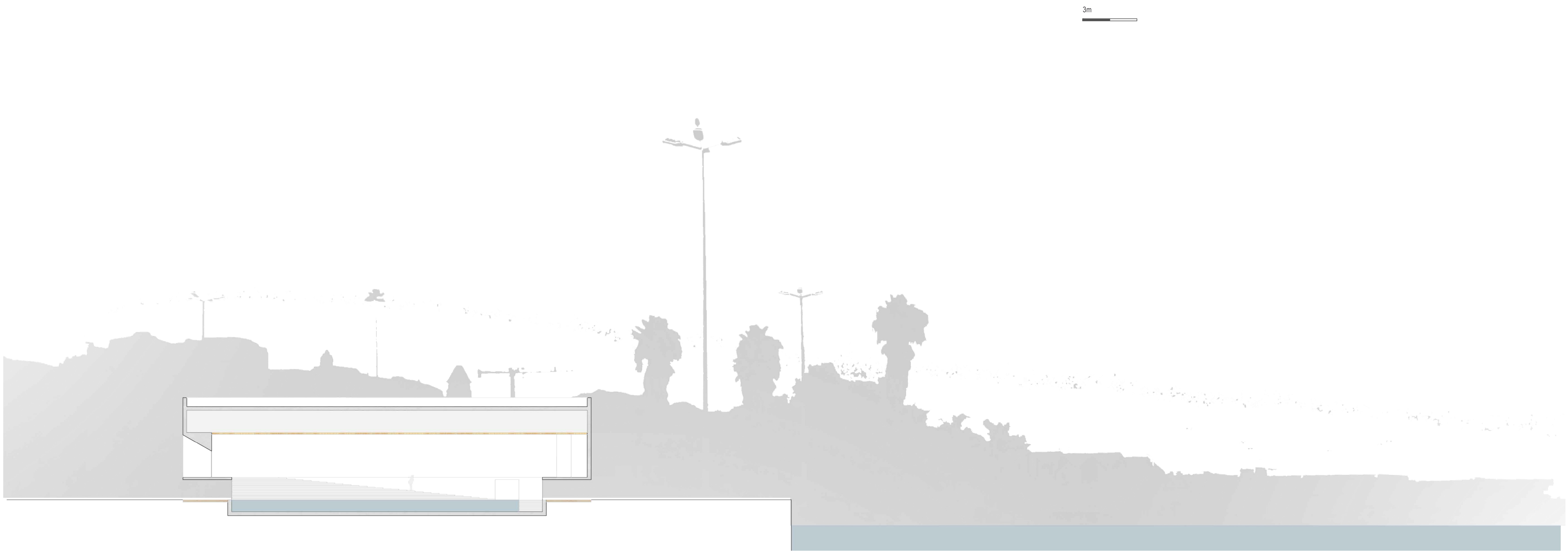
É possível ver como é feita a iluminação natural dos balneários, cuja altura da cobertura é, de um lado, dada por um tecto falso, e no outro, a rampa que acede às bancadas. Associado às bancadas, existe um pequeno bar, umas casas de banho, e uma pequena divisão, que pode ser utilizada consoante as necessidades.

3m

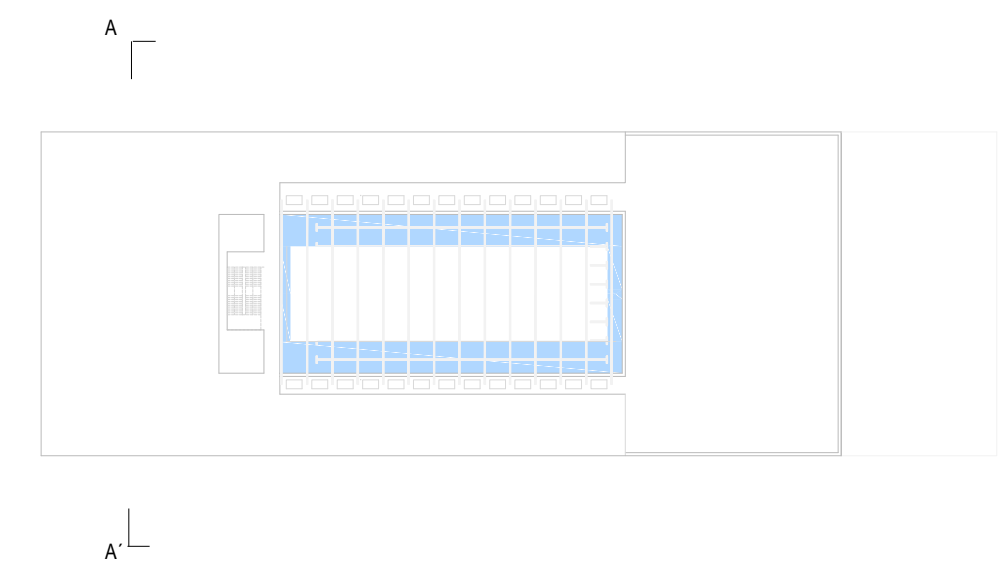


PLANTA DE COBERTURA

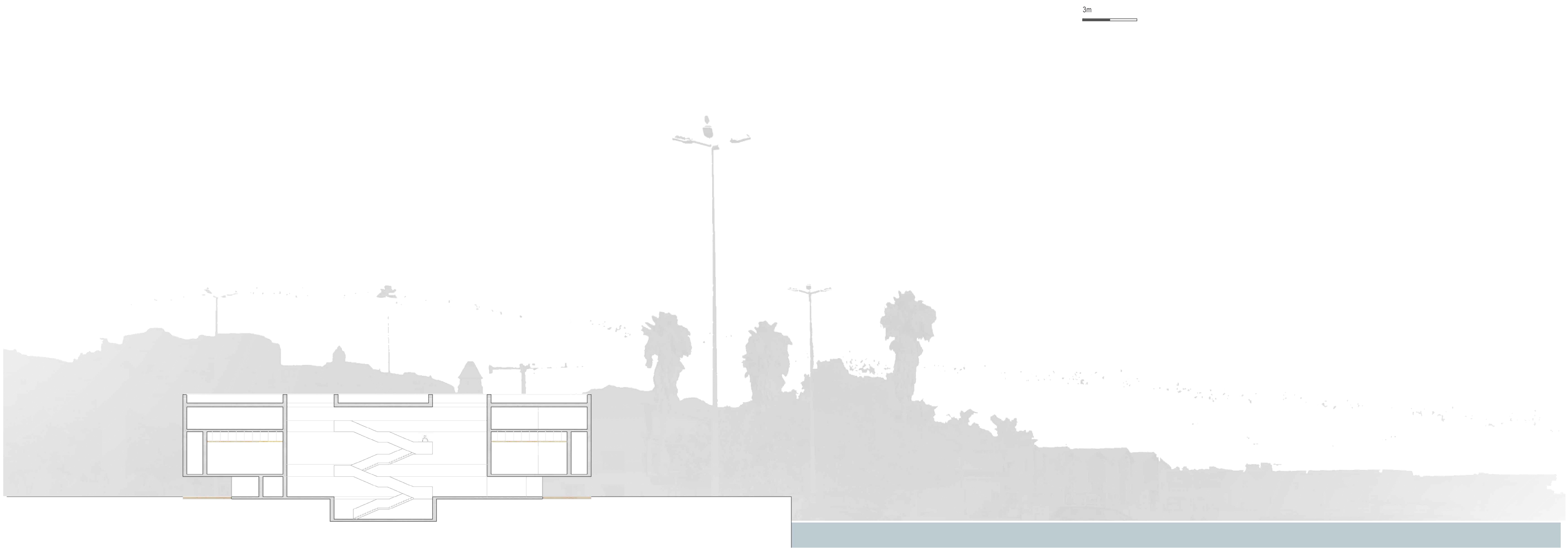
A cobertura é praticável na zona acima das bancadas.



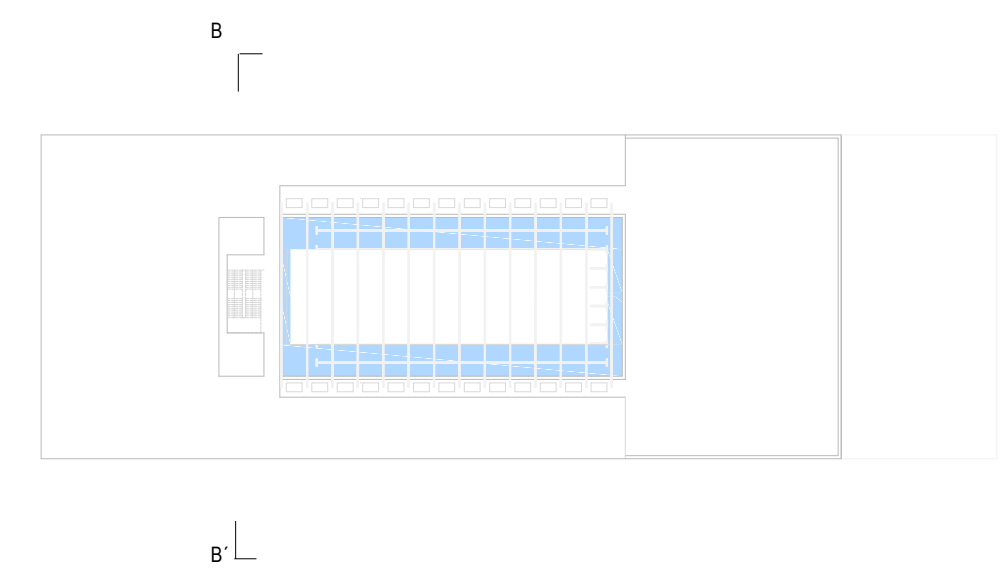
CORTE AA'



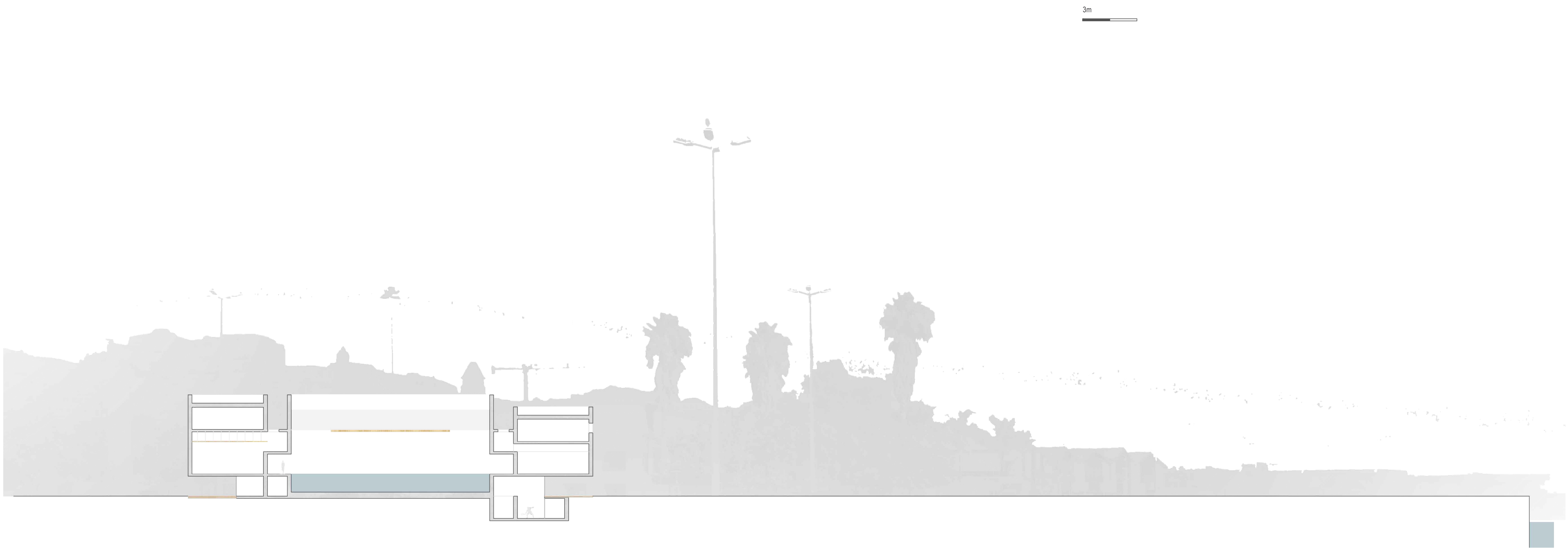
Piscina de lazer, que se situa no piso 0. A praia da piscina, ou seja, o deck que a apoia, encontra-se no piso 1, sendo o acesso à mesma feito por umas escadas com patamar bastante grande.



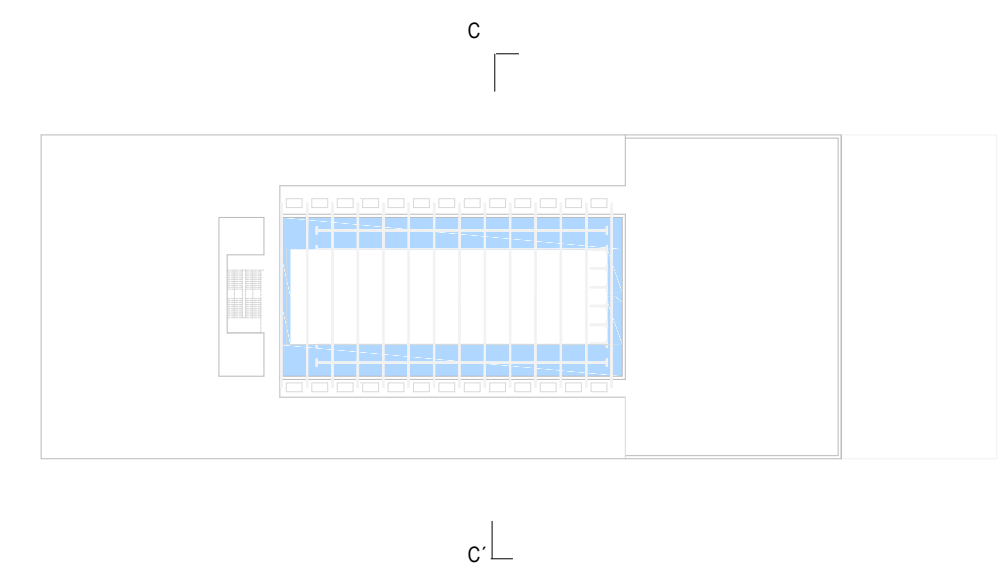
CORTE BB'



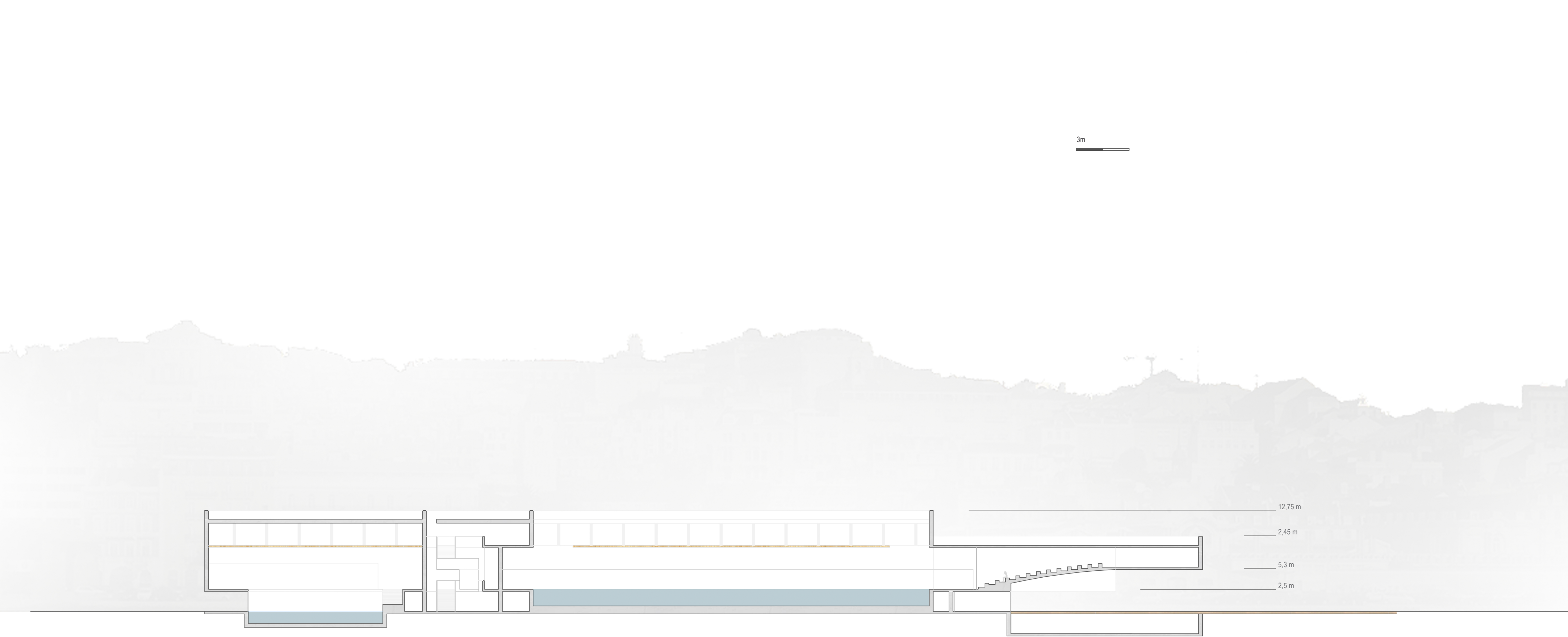
Escadas que fazem o acesso a todo o edifício. Pela sua importância, surgem dentro deste volume, com pé-direito triplo, como um elemento solto e único.



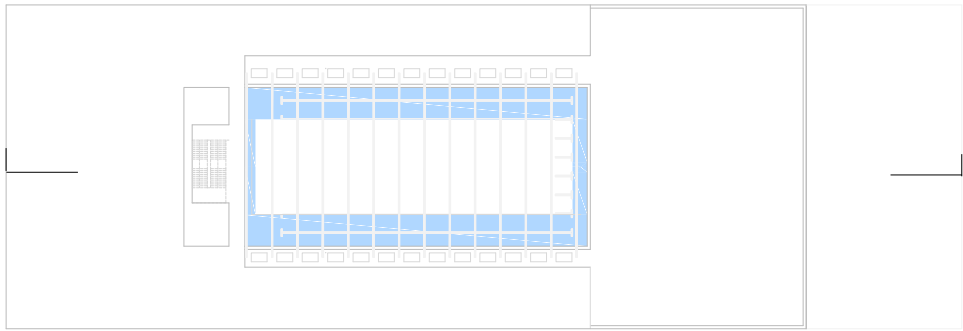
CORTE CC'



Uma das características da piscina olímpica é o facto de as praias que acompanham o comprimento da piscina, serem um espaço distinto dos outros, pelo seu pé direito reduzido.



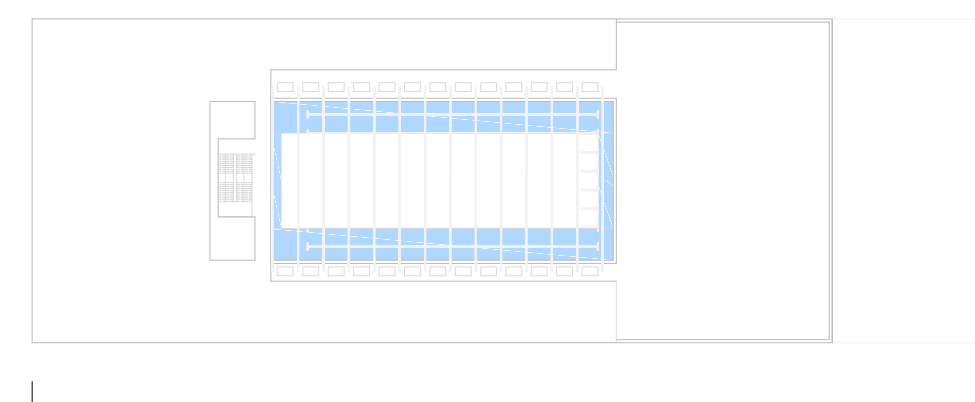
CORTE DD'



Nesta secção longitudinal, observam-se os elementos principais e que caracterizam o espaço. As duas piscinas e respectivas coberturas, as escadas, a bancada que faz a cobertura do espaço exterior, e o cobertura praticável por cima desta.

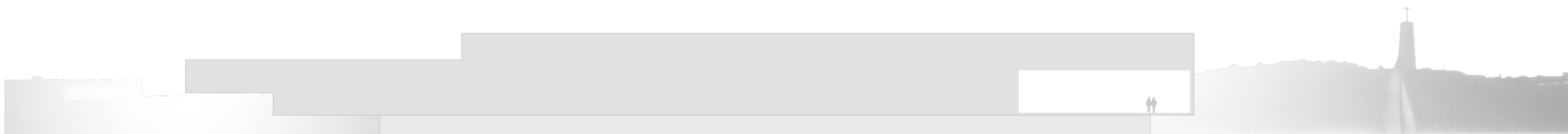


ALÇADO SUL

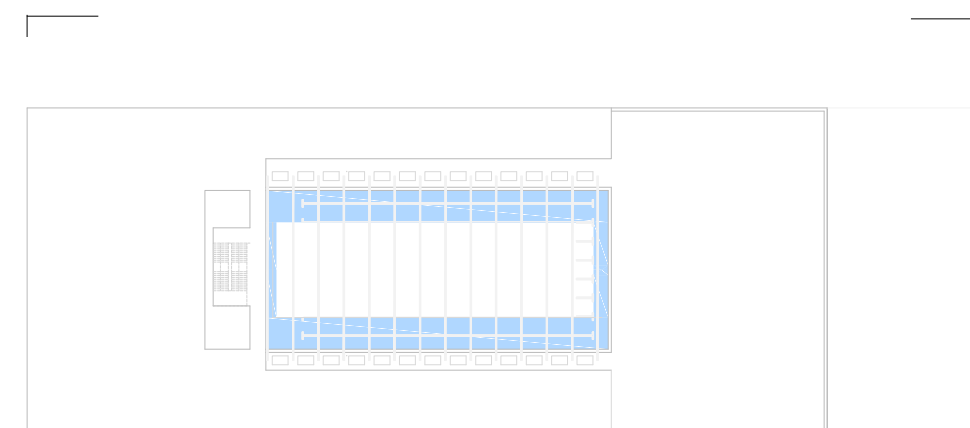


A rampa coberta que estabelece o acesso às bancadas.

3m



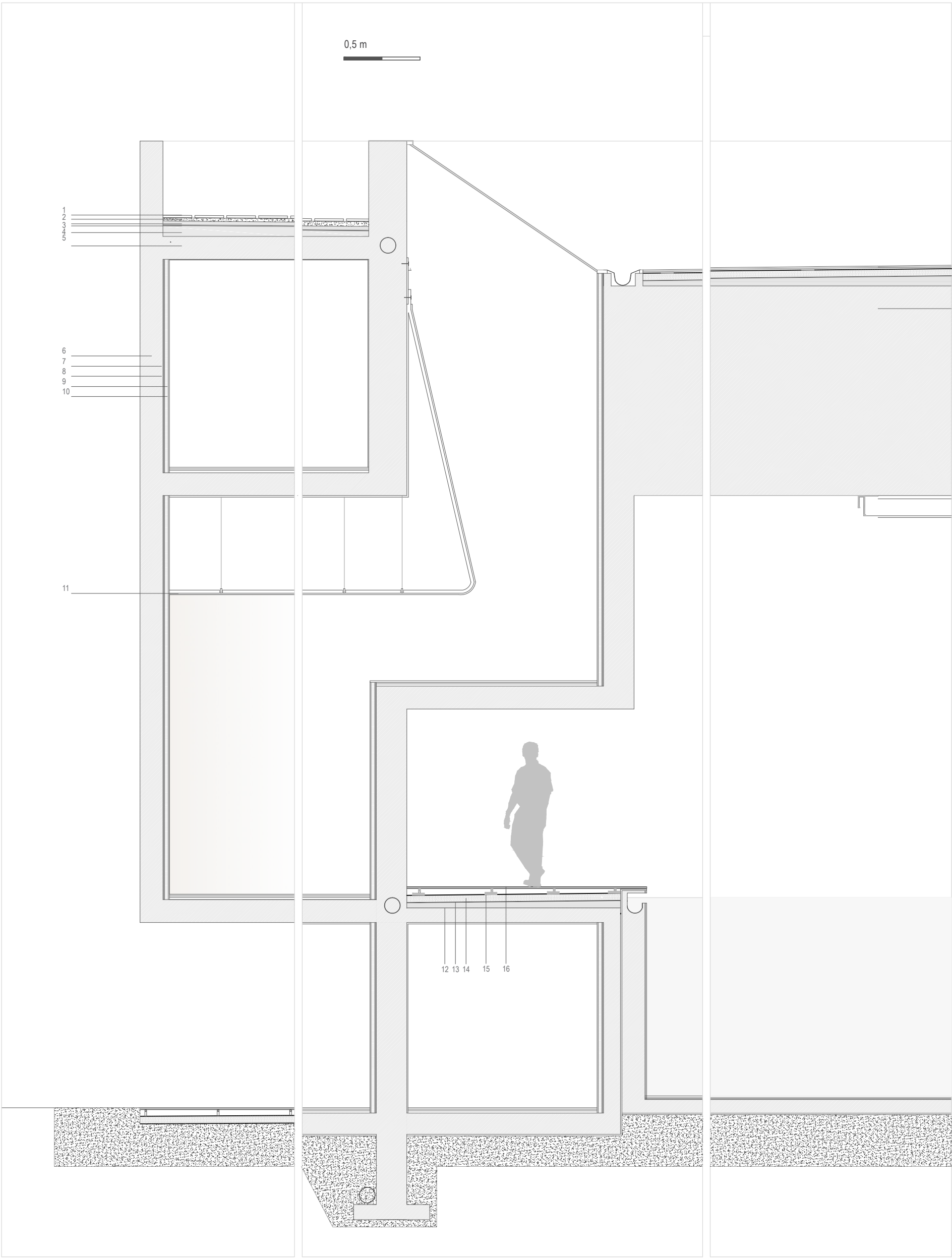
ALÇADO NORTE



Vão que se volta para a cidade, e que ilumina a piscina de lazer.

CORTE CONSTRUTIVO. Escala 1:50.

- | | | | |
|-----------------------|----------------------------|---------------------|----------------------------------|
| 01 Lajetas de betão | 06 Betão | 12 Isolamento | 17 Perfil metálico |
| 02 Camada drenante | 07 Camada de regularização | 13 Manta geotêxtil | (ref. BS 350/11) |
| 03 Isolamento térmico | 08 Cimento cola | 14 Betonilha | 18 Cobertura tensionada Barrisol |
| 04 Impermeabilização | 09 Isolamento térmico | 15 Massame de betão | 19 Viga de betão |
| 05 Camada de forma | 10 Estuque | 16. Deck de madeira | 20 Barreira anti vapor (1cm) |
| | 11 Tecto falso | | 21 Isolamento térmico |
| | | | 22 Caixilho e vidro duplo |





FOTOMONTAGEM. Piscina Olimpica



FOTOMONTAGEM. Campos de Squash

EDIFÍCIOS

Piscina de Saltos

Este edifício é uma experiência plástica.
Ele é simples.

Na verdade, não é mais do que uma caixa de betão que envolve as escadas que acedem às pranchas de saltos. Contudo, acaba por ser algo mais do que isso: é um marco no território. E é-o, não só pela sua dimensão, que se destaca dos restantes edifícios existentes mas, talvez mais, pelo seu aspecto cenográfico, que parece conviver bastante bem com o rio e a restante envolvente.

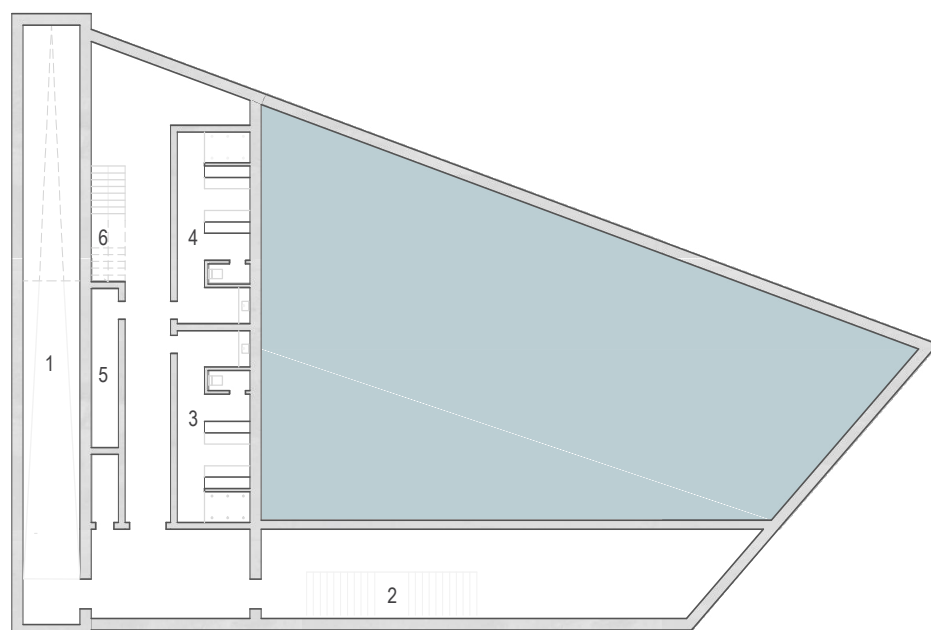
Esta é uma peça, que mais do que ser vivida, é para ser observada.



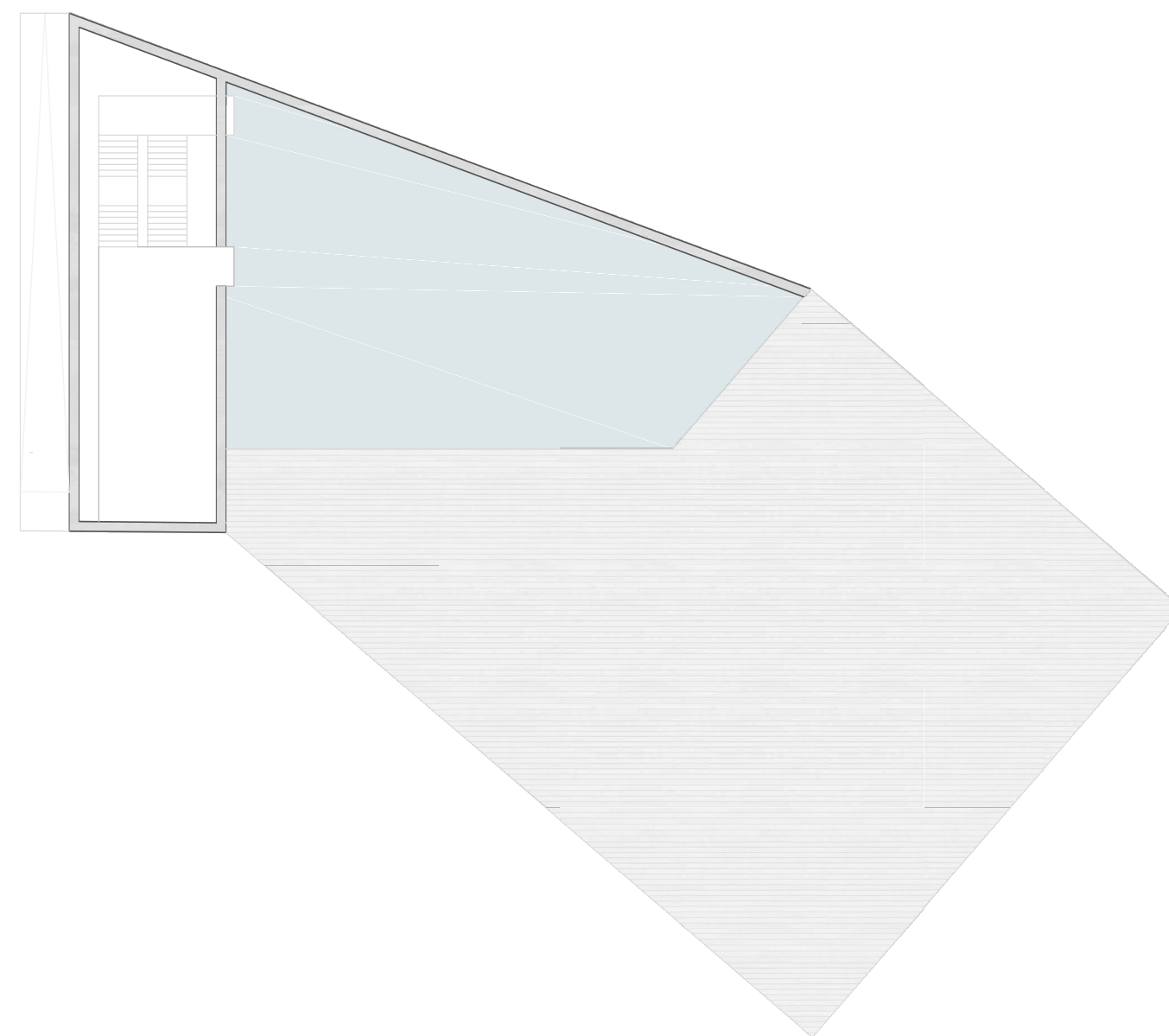


PLANTA PISO -1

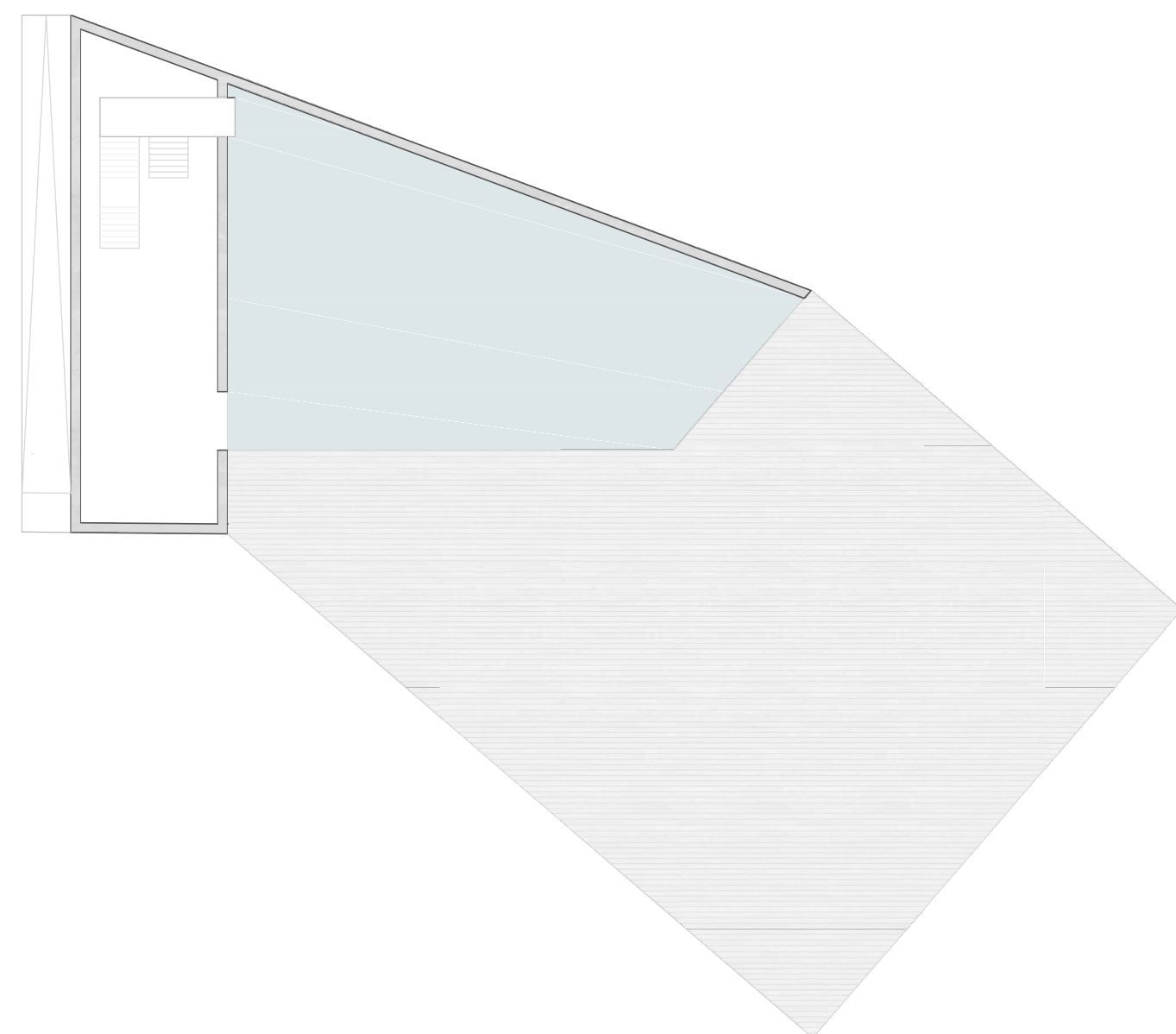
- 1. Rampa de Acesso aos Banheários
- 2. Acesso ao piso técnico
- 3. Banheários Masculinos
- 4. Banheários Femininos
- 5. Arrumos
- 6. Acesso às pranchas



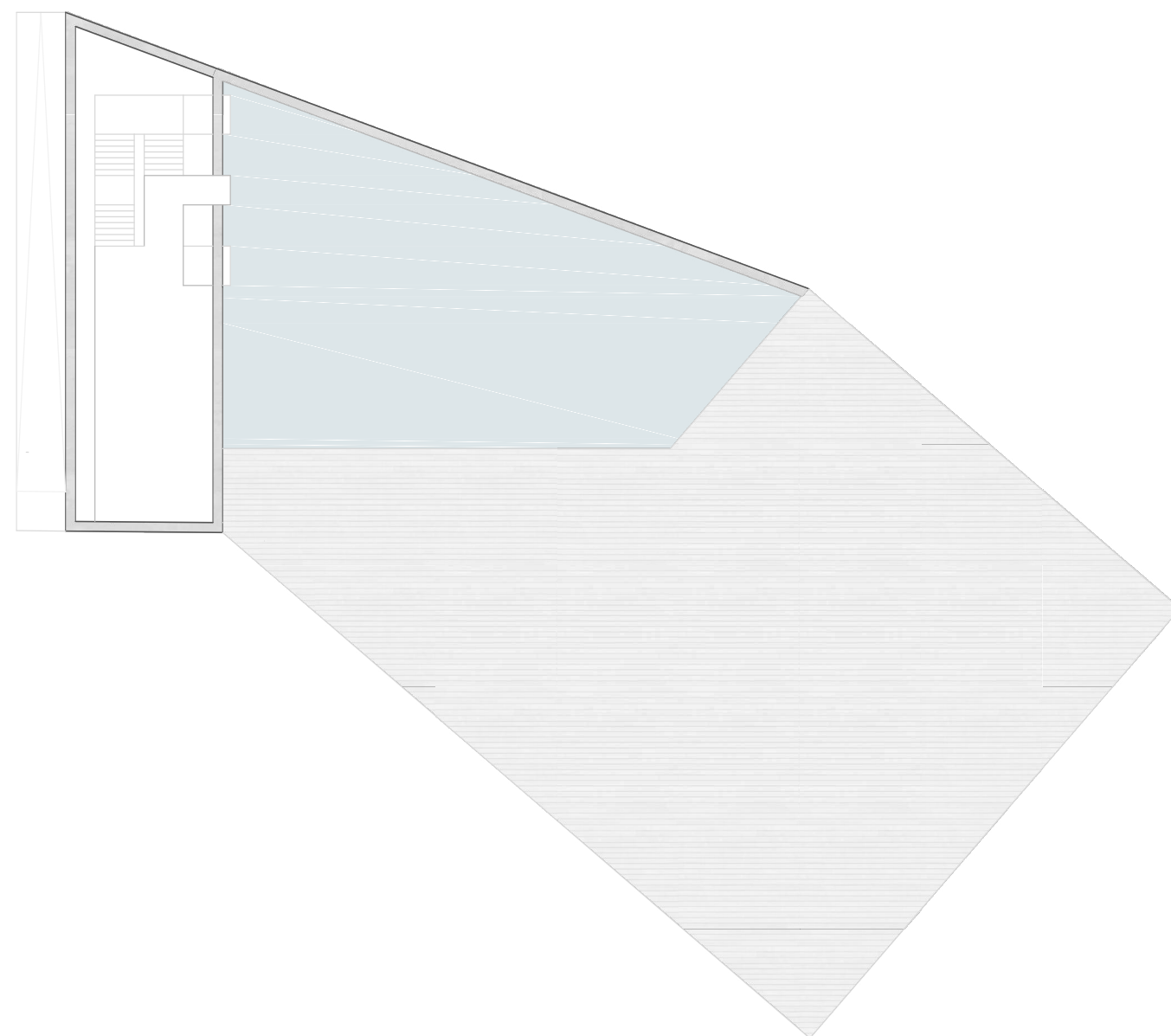
PLANTA DA PRANCHA DE 3 M



PLANTA DA PRANCHA DE 1 M

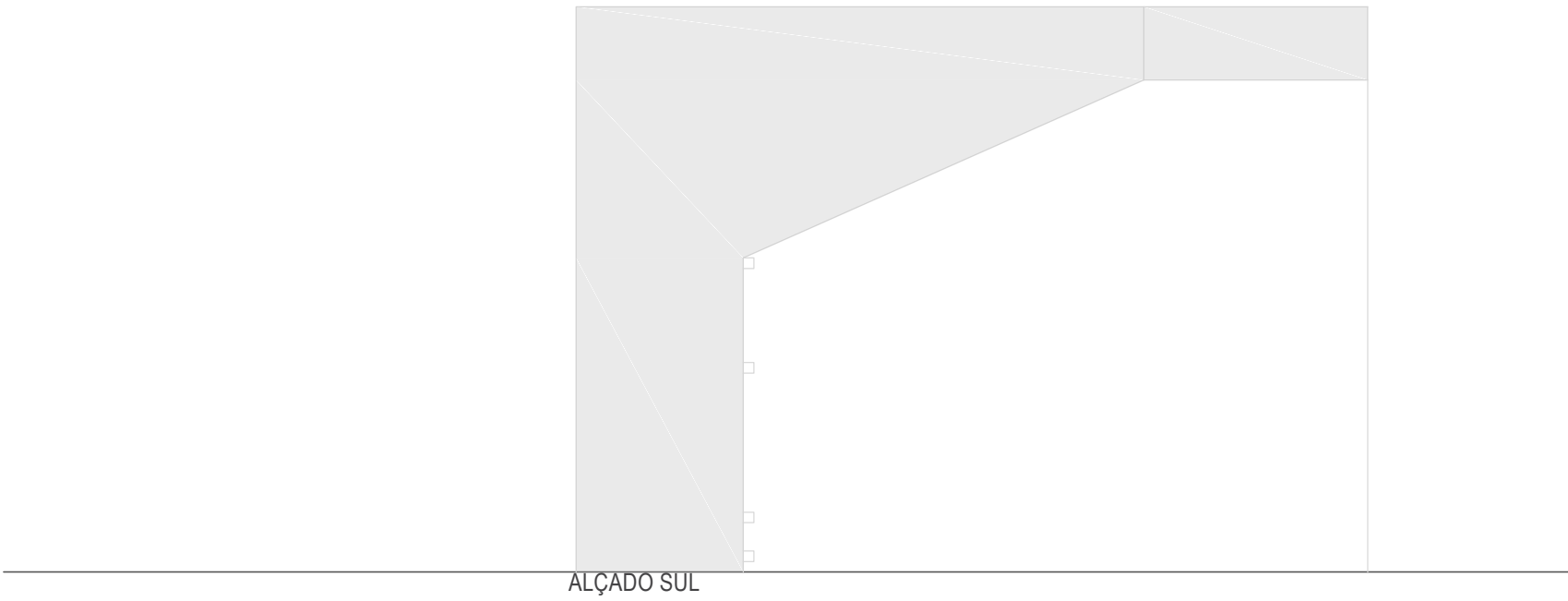
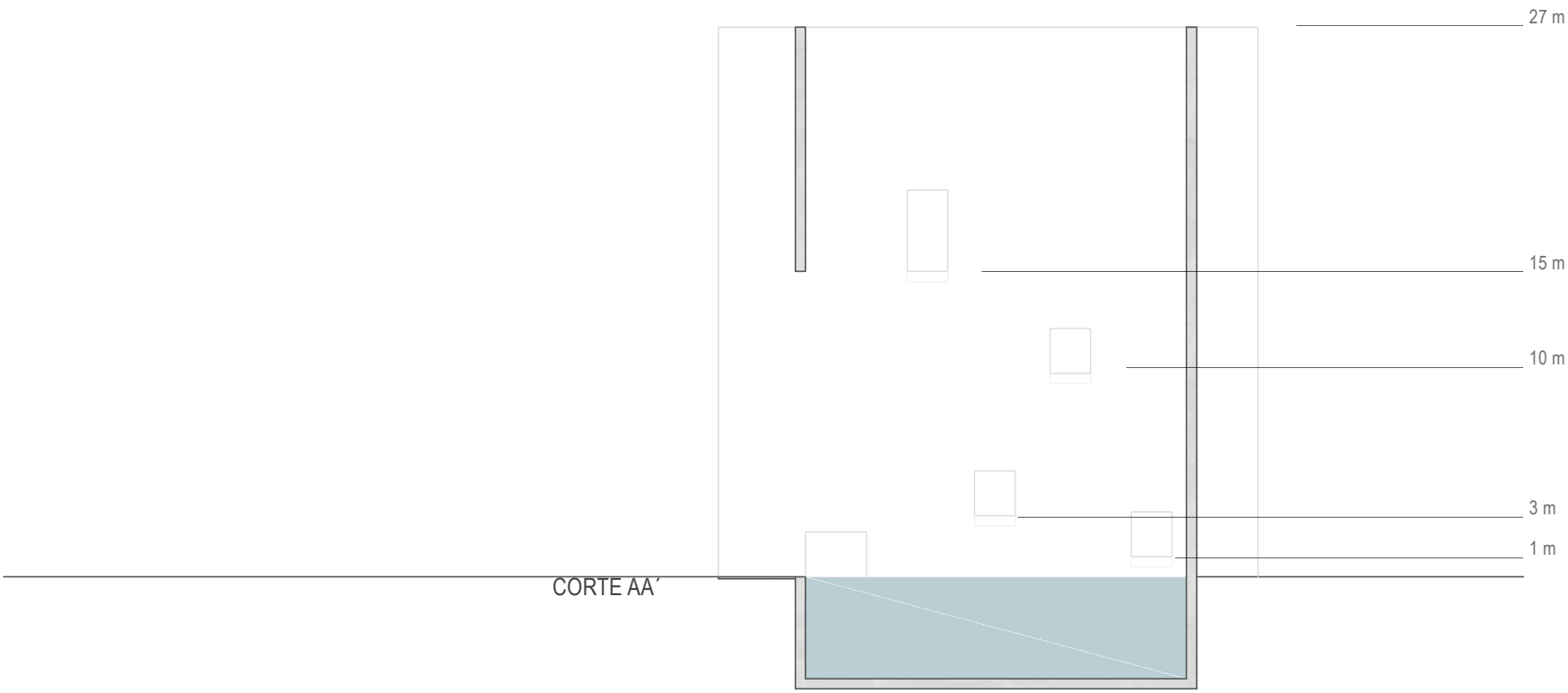
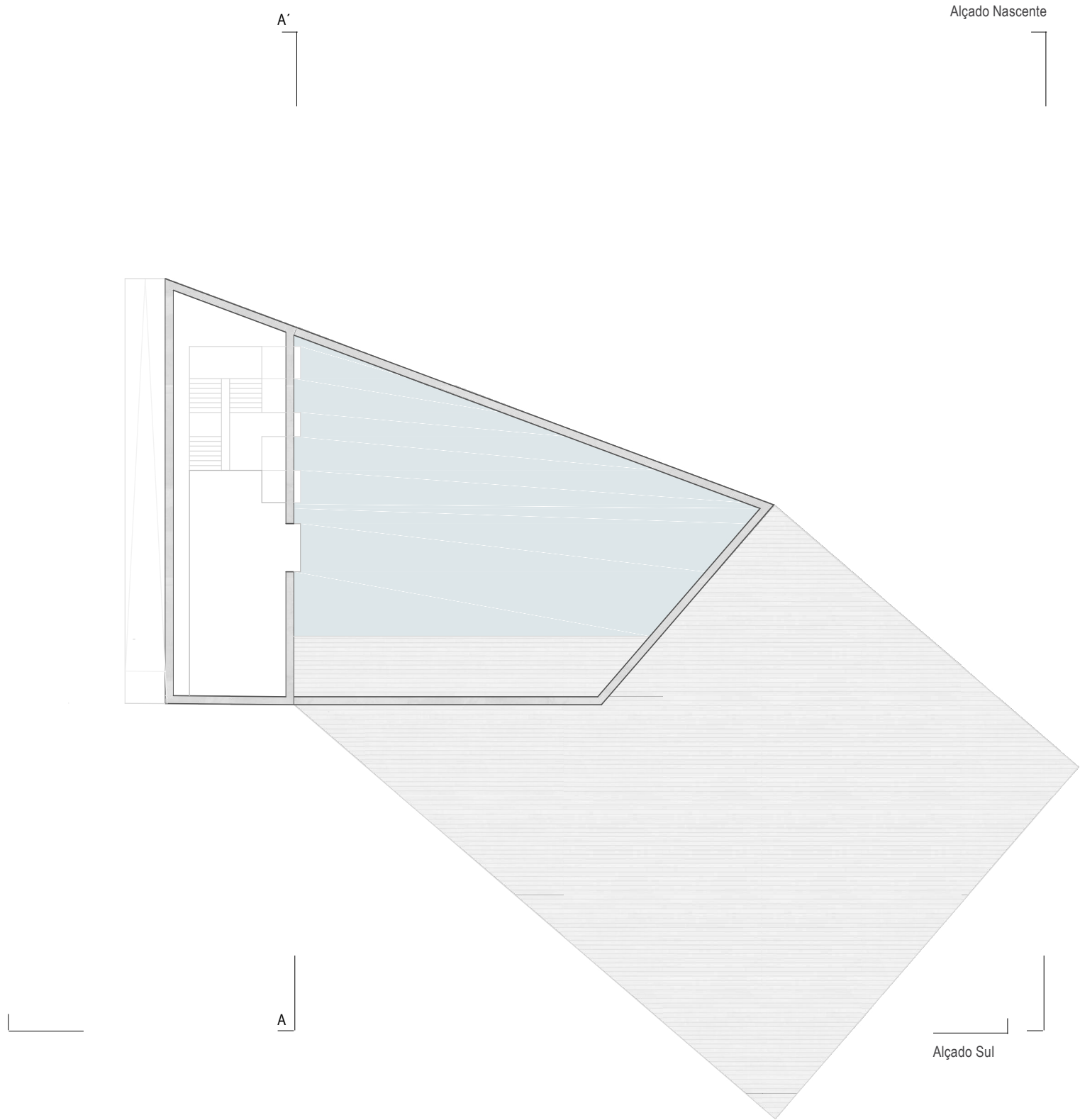


PLANTA DA PRANCHA DE 10 M



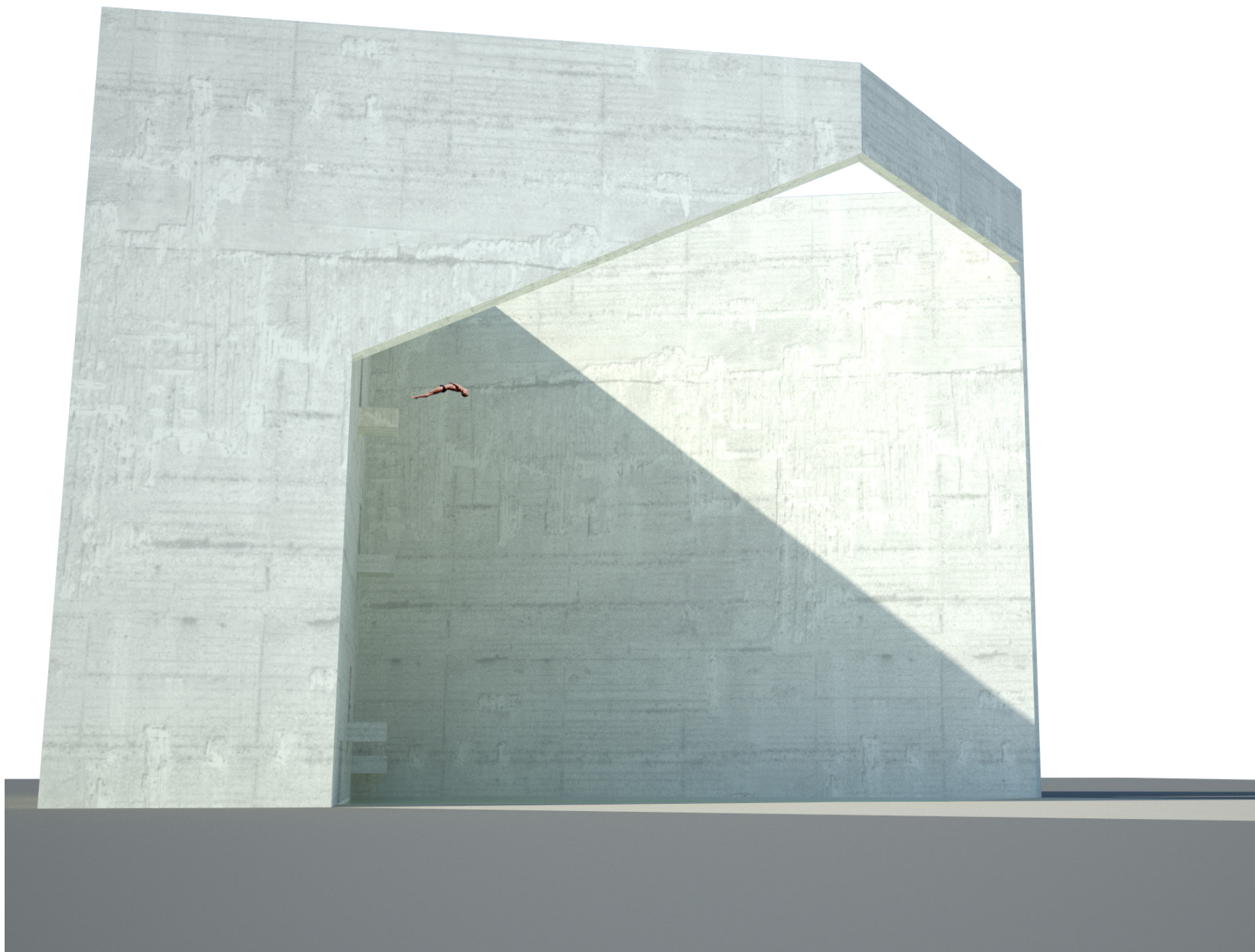


PLANTA DA PRANCHA DE 15 M





FOTOMONTAGEM. Entrada para o Edifício de Saltos



FOTOMONTAGEM. Vista de Sul.

Paralelamente à conclusão de um ciclo que culmina com esta dissertação, inicia-se agora uma nova fase, provavelmente com ainda mais incertezas que as até agora vividas, mas com a certeza de que o conhecimento é o caminho a percorrer.

Um agradecimento muito sincero e especial para aquelas pessoas que, de forma consciente ou inconsciente, se tornaram as minhas referências e que passo a referir sem enumerar as suas qualidades.

O professor Manuel Graça Dias, o professor Carlos Nogueira, o professor Ricardo Carvalho, o professor José Ignacio Linazasoro e a professora Inês Lobo. Às minhas colegas e amigas, Filipa Rebelo de Andrade e Joana Amaral Craveiro. Noutro contexto, a Joana, os meus irmãos, Diogo e Ricardo, o meu pai, Luiz, que é a minha grande referência e os meus amigos, que me acompanharam em tantos e importantes momentos: Nuno Potes, Martim Condeixa, Diogo Caldeira, José Maria Gilman, Ricardo Lima, Daniel Canete, António Amaral, Nuno Remanga, José Miguel Avelar, João Avelar, André Calado, António Pinto de Sousa, José Pepe Duque, Stefano Santamato e Emanuel Bonzini.

Aproveito para homenagear, com imensa saudade, o nosso colega João Duarte Cabaço Martins, que juntamente com toda a sua juventude e irreverência, me ensinou a tentar ser sempre melhor e perfeccionista.

À amizade, respeito e dignidade.

ÍNDICE DE IMAGENS

PAG. 12
img. 01: Plano utbano de 1928 para Liubliana
KRECIC, Peter. PLECNIK: THE COMPLETE WORKS (1993, p. 112)

PAG.14
img. 02: Monumento a Napoleão
Statue of Napoleon
http://www.plecnik.net/index.php?mod=item&id=2486&lan=en&pg=&sc=

img. 03: Monumento com busto do poeta Simon Gregoricic
Vegova Street
http://www.plecnik.net/index.php?mod=item&id=2471&lan=en&pg=&sc=

img. 04: Quiosque
Kiosk
http://www.plecnik.net/index.php?mod=item&id=2484&lan=en&pg=&sc=

img. 05: Pavilhão Meteorológico
Weather House
http://www.plecnik.net/index.php?mod=item&id=2888&lan=en&pg=0&sc=

img. 06: Poste de Iluminação
Candelabrum
http://www.plecnik.net/index.php?mod=item&id=2466&lan=en&pg=&sc=

img. 07: Congresse Square e Zvezda Park
Congresse Square, 1940s
http://www.plecnik.net/index.php?mod=item&id=2428&lan=en&pg=0&sc=

img. 08: Congresse Square
Congresse Square, 1940s
http://www.plecnik.net/index.php?mod=item&id=2427&lan=en&pg=0&sc=

PAG. 16
img. 09: Shoemaker’s Bridge
Shoemaker’s Bridge (Cevljarski Most), Ljubljana, Slovenia.
http://www.panoramio.com/photo/44401007

img. 10: Bridge of Dragons
Dragon Bridge
http://www.flickr.com/photos/9026279@N08/5986084495/in/photostream/

PAG. 18
img. 11: Triple Bridge
Triple Bridge
http://www.flickr.com/photos/natasa10/3827047228/sizes/l/in/photostream/

PAG. 19
img. 12: Triple Bridge
EDTNA/ERCA
http://www.edtna-erca-ljubljana2011.com/

img. 13: Mercado Central
08 Market
http://www.plecnik.net/index.php?mod=item&id=1543&lan=en&pg=&sc=

img. 14: Mercado Central
View of Market and Triple Bridge
http://www.plecnik.net/index.php?mod=item&id=3610&lan=en&pg=20&sc=

PAG. 20
img. 15: Mercado Central
Plecnik’s Market
http://www.flickr.com/photos/abaz_beganovic/4938716444/

img. 16: Comporta
Watergate – photo 2
http://www.plecnik.net/index.php?mod=item&id=1400&lan=en&sc=

PAG. 21
img. 17: Comporta
Watergate – photo 8
http://www.plecnik.net/index.php?mod=item&id=1406&lan=en&pg=&sc=

img. 18: Comporta
Watergate – photo 9
http://www.plecnik.net/index.php?mod=item&id=1408&lan=en&pg=&sc=

PAG. 22
img. 19: Trnovo Bridge
Gradascica Channel
http://www.flickr.com/photos/natasa10/3884477923/

img. 20: Desembocamento para o rio Liubljânica
Adaptation of the Bank
http://www.plecnik.net/index.php?mod=item&id=2927&lan=en&pg=&sc=

img. 21: Muralha romana
View of the roman wall
http://www.plecnik.net/index.php?mod=item&id=3245&lan=en&pg=&sc=

img. 22: Pirâmide
Passage in Murnikova street marked with a pyramid
http://www.plecnik.net/index.php?mod=item&id=3254&lan=en&pg=&sc=

img. 23: Lapidário
Park with a lapidary
http://www.plecnik.net/index.php?mod=item&id=3248&lan=en&pg=&sc=

PAG. 24
img. 24: Zoisova Street
Zois Street
http://www.plecnik.net/index.php?mod=item&id=2643&lan=en&pg=0&sc=

img. 25: Estátua de St. Mary
View of the square
http://www.plecnik.net/index.php?mod=item&id=3231&lan=en&pg=&sc=

img. 26: Subida para o castelo
Arrangement of an access to Ljubljana Castle
http://www.plecnik.net/index.php?mod=item&id=3241&lan=en&sc=

PAG. 26
img. 27: Promenade Central
Promenade
http://www.plecnik.net/index.php?mod=item&id=3182&lan=en&pg=&sc=

img. 28: Candeeiro
Detail of a lamp
http://www.plecnik.net/index.php?mod=item&id=3177&lan=en&pg=&sc=

img. 29: Parque infantil
Infant Garden
http://www.plecnik.net/index.php?mod=item&id=3179&lan=en&pg=&sc=

PAG. 28
img. 30: Castelo
Sance
http://www.plecnik.net/index.php?mod=item&id=3221&lan=en&pg=&sc=

img. 31: Castelo
Path through the Castle walls
http://www.plecnik.net/index.php?mod=item&id=3223&lan=en&pg=&sc=

img. 32: Castelo
Arch in the castle walls
http://www.plecnik.net/index.php?mod=item&id=3229&lan=en&pg=&sc=

img. 33: Castelo
Path through the castle walls
http://www.plecnik.net/index.php?mod=item&id=3227&lan=en&pg=&sc=

PAG. 32
img. 34: Vista da Acrópoole desde o miradouro
L’Acropoli dal belvedere costruito da Pikionis sul colle delle Muse.
FERLENGA, Alberto. Pikionis 1887-1968, Electa (1999, p. 227)

img. 35: Percurso e pavimento
Veduta del Partenone del colle delle Muse.
FERLENGA, Alberto. Pikionis 1887-1968, Electa (1999, p. 239)

PAG. 34
img. 36: Detalhe de pavimento
FERLENGA, Alberto. Pikionis 1887-1968, Electa (1999, p. 242)

PAG. 36
img. 37: Desenho de estudo
Studio per un tratto di lastricato
FERLENGA, Alberto. Pikionis 1887-1968, Electa (1999, p. 251)

img. 38: Detalhes do pavimento
Path to the Filoppapou Monument
http://www.flickr.com/photos/timothyfhart/5024216462/

PAG. 38
img. 39: Planta do percurso
FERLENGA, Alberto. Pikionis 1887-1968, Electa (1999, p. 238)

img. 40: Percurso com pavimento
FERLENGA, Alberto. Pikionis 1887-1968, Electa (1999, p. 238)

img. 41: Main Road and Side Roads of the Nile, Paul Klee
Main Road and Side Roads of the Nile, 1929, oil on canvas.
http://www.museenkoeln.de/museum-ludwig/default.asp?s=1834

PAG. 42
img. 42: Vista de Córdoba antes da intervenção
El Croquis: Juan Navarro Baldeweg: 1997-2006.
Richard C. Levene, Fernando Márquez Cecilia. (2007, p. 68)

PAG. 44
img. 43: Intervenção
El Croquis: Juan Navarro Baldeweg: 1997-2006.
Richard C. Levene, Fernando Márquez Cecilia. (2007, p. 92)

img. 44: Intervenção
El Croquis: Juan Navarro Baldeweg: 1997-2006.
Richard C. Levene, Fernando Márquez Cecilia. (2007, p. 69)

img. 45: Intervenção
El Croquis: Juan Navarro Baldeweg: 1997-2006.
Richard C. Levene, Fernando Márquez Cecilia. (2007, p. 64)

img. 46: Intervenção
El Croquis: Juan Navarro Baldeweg: 1997-2006.
Richard C. Levene, Fernando Márquez Cecilia. (2007, p. 75)

PAG. 50
img. 47: Aterro da Boavista, Lisboa
Ortofotomapa
Google Earth

PAG. 54
img. 48: Projecto de Carlos Mardel de um Porto para Lisboa
MAIS NABAIS, António J. C.; O. RAMOS, Paula. 100 ANOS DO PORTO DE LISBOA.
Tipografia Antunes & Amilcar, Lda. (1987, p. 48)

PAG. 56
img. 49: Planta que acompanhava o estudo de Thomé de Gamond
http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-296/sn-296-4.htm

PAG. 57
img. 48: Projecto do Engenheiro H. Hersent
MAIS NABAIS, António J. C.; O. RAMOS, Paula. 100 ANOS DO PORTO DE LISBOA.
Tipografia Antunes & Amilcar, Lda. (1987, p. 87)

PAG. 58
img. 51: Estaleiros Navais
MAIS NABAIS, António J. C.; O. RAMOS, Paula. 100 ANOS DO PORTO DE LISBOA.
Tipografia Antunes & Amilcar, Lda. (1987, p. 145)

PAG. 59
img. 52: A margem direita do Porto de Lisboa, segundo o Plano de Melhoramentos de 1946.
MAIS NABAIS, António J. C.; O. RAMOS, Paula. 100 ANOS DO PORTO DE LISBOA.
Tipografia Antunes & Amilcar, Lda. (1987, p. 138)

PAG. 62
img. 53: Fotografia do aterro da Boavista.
Cláudio Gonçalves

PAG. 66
img. 54: Fotografia do aterro da Boavista.
Cláudio Gonçalves

PAG. 70
img. 55: Fotografia do aterro da Boavista.
Cláudio Gonçalves

PAG. 68
img. 56: Fotografias de pavimento.
Vasco Pata

PAG. 72
img. 57: Aterro da Boavista, Lisboa
Ortofotomapa
Google Earth

PAG. 80
img. 58: Fotomontagem
Vasco Pata

PAG. 81
img. 59: Fotomontagem
Vasco Pata

PAG. 82
img. 60: Fotomontagem
Vasco Pata

PAG. 84
img. 61: Fotografias no aterro da Boavista
Vasco Pata

PAG. 90
img. 62: Fotomontagem
Vasco Pata

PAG. 116
img. 64: Fotomontagem
Vasco Pata

PAG. 117
img. 65: Fotomontagem
Vasco Pata

PAG. 118
img. 66: Fotomontagem
Vasco Pata

PAG. 124
img. 67: Fotomontagem
Vasco Pata

PAG. 125
img. 68: Fotomontagem
Vasco Pata

PROFESSORES
PROJECTO
UAL

Projecto I, Projecto II
MANUEL GRAÇA DIAS
FLÁVIO BARBINI
PEDRO REIS

Desenho I, Desenho II
CARLOS NOGUEIRA

Projecto III
RICARDO CARVALHO
NUNO MATEUS
FERNANDO S. SALVADOR

Projecto IV
MANUEL AIRES MATEUS
FRANCISCO AIRES MATEUS

Projecto V
RICARDO CARVALHO
JOSÉ ADRIÃO

Projecto VI
RICARDO CARAVALHO
MARGARIDA G. NUNES

Projecto VI, Projecto X
INÊS LOBO

ETSAMadríd
Projecto VIII
JOSÉ IGNACIO LINAZASORO

BIBLIOGRAFIA

BENEVOLO, Leonardo. **Historia de la Arquitectura Moderna**. 7ª Edição, Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 1994.

BROWN, Keith S., HAMILAKIS, Yannis. **The usable past: Greek metahistories**. Lexington Books, 2003.

CALVINO, Italo – **As cidades invisíveis**. Lisboa: Editorial Teorema, 1993.

FERLENGA, Alberto. **Pikionis 1887-1968**. Electa, 1999.

FERNANDES, José Manuel – **Cidades e arquiteturas**. Lisboa: Livros Horizonte, 1999.

FRAMPTON, Kenneth – **Modern Architecture: A critical history**. 3ª edição. Londres: Thames and Hudson Ltd, 1992.

FRAMPTON, Kenneth. **Estudios sobre cultura tectónica**. AKAL, 2000.

KRECIC, Peter. **Plecnik. The Complete Works**. Londres: Academy Editions, 1993.

LOOS, Adolf. **Ornamento e Crime**. Lisboa: Cotovia, 2006.

LOUKAKI, Argyro. **Living ruins, value conflicts**. Hampshire: Ashgate Publishing, Ltd., 2008.

MAIA NABAIS, António J. C.; O. RAMOS, Paula. **100 Anos do Porto de Lisboa**. Tipografia Antunes & Amílcar, Lda, 1987.

NOGUEIRA, Carlos. **Desenhos de construção com casa e céu**. Almada: Casa da Cerca, 2006.

PRELOVSEK, Damjan. **Jose Plecnik: 1872-1957**. Yale University Press, 1997.

ROSSI, Aldo. **A Arquitectura da Cidade**. Lisboa: Edições Cosmos, 2001.

SABATINO, Michelangelo. **Modern Architecture and the Mediterranean**. Reino Unido: T & F Books, 2009.

SOUTO DE MOURA, Eduardo. **Eduardo Souto de Moura 2008**. Casal de Cambra: Caleidoscópio, 2008.

SPELLMAN, Catherine. **Peter Smithson: Conversations with Students**. Princeton Architectural Press, 2005.

VIEIRA DE AGUIAR, Douglas. **Espaço, Corpo e Movimento**. ArqTexto 8.
http://pt.scribd.com/doc/62009904/8-Douglas-Vieira-de-Aguiar

ZEVI, Bruno. **Saber ver a Arquitectura**. São Paulo: Martins Fontes, 2002.

LEVENE, Richard C., FERNANDO, Márquez Cecilia.
El Croquis: Juan Navarro Baldeweg: 1997-2006. 133 – Madrid: El Croquis, cop, 2006.

FONTES

BARATA, Ana Martins. Scripta Nova. A ORDENAÇÃO DO ESPAÇO LITORAL DE LISBOA, 1860-1940.
<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-296/sn-296-4.htm>

FERREIRA, Catarina T. Academia.edu. ELEMENTOS PARA O ESTUDO DO PLANO DE URBANIZAÇÃO DA CIDADE DE LISBOA. (1938)
<http://utl.academia.edu/CatarinaCamarinhas/Papers/92303/Elementos_para_o_estudo_do_Plano_de_Urbanizacao_da_cidade_de_Lisboa_1938_>

Revista de Marinha. A DIFÍCIL HISTÓRIA DA CONSTRUÇÃO DO MODERNO PORTO DE LISBOA.
<http://www.revistademarinha.com/index.php?option=com_content&view=article&id=1446:porto-lx&catid=108:historia-maritima&Itemid=295>

Ruas de Lisboa com alguma história.
<http://aps-ruasdelisboacomhistria.blogspot.com/2010/07/avenida-24-de-julho-iv.html>

Arte Capital. NOVAS MORFOLOGIAS NO PORTO INDUSTRIAL DE LISBOA.
<http://artecapital.net/arq_des.php?ref=6>

Associação dos Portos de Portugal
<http://www.portosdeportugal.pt/sartigo/index.php?x=6821>

Carris. HISTÓRIA.
<http://www.carris.pt/pt/historia/>

Lost on site. CUANDO EL JARDIN SE HICO BALCÓN.
<http://lostonsite.wordpress.com/2009/10/03/cuando-el-jardin-se-hizo-balcon/>

Scielo. BALCÓN DE GUADALQUIVIR Y MOLINO DE MARTOS.
<http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0717-69962009000200005&script=sci_arttext>

Wikipedia. ESTADIO NUEVO ARCANGEL.
<http://pt.wikipedia.org/wiki/Estadio_Nuevo_Arc%C3%A1ngel>

Ljubljana Info
<http://www.ljubljana.info/>

Joze Plecnik.
<http://www.plecnik.net/>

Panoramio
<http://www.panoramio.com/?no_redirect>

EDTNA/ERC
<http://www.edtna-erca-ljubljana2011.com/>

FlickrR
<http://www.flickr.com/>