

O MONUMENTO ENQUANTO ELEMENTO DE QUALIFICAÇÃO DO LUGAR EXPECTANTE
ENTRE A CIDADE E O RIO

O MONUMENTO ENQUANTO ELEMENTO DE QUALIFICAÇÃO DO LUGAR EXPECTANTE
ENTRE A CIDADE E O RIO

Dissertação de Mestrado em Arquitectura
Universidade Autónoma de Lisboa
Departamento de Arquitectura

Candidato: Diogo Picciochi Goes Ferreira
Orientadores: Arq.º Francisco Aires Mateus, Arq.º Manuel Aires Mateus, Arq.º Joaquim Moreno
Lisboa, 2013

AGRADECIMENTOS

aos meus pais,
aos meus avós,
aos meus amigos,
aos meus colegas,

RESUMO

A cidade é como que um organismo vivo em constante mudança. Nela todos os dias se produzem transformações significativas, resultantes de fenómenos de naturezas diversas, eventos de carácter económico, social, estrutural, etc, que se repercutem directamente na sua estrutura física e consequentemente nas dinâmicas e nas vivências de quem a habita. Muitas destas mutações traduzem-se na ocorrência de vazios/espacos desocupados no seio do tecido urbano, que se constituem como espacos em branco, onde não existe vínculo nem pontos de diálogo com a cidade consolidada. Estes vazios abandonados, destituídos de referências, e desvinculados das cidades que os comportam, promovem a indiferença, a rejeição e muitas vezes tornam-se palco de actividades clandestinas que geram a insegurança nas cidades. Por estas razões tornaram-se alvo de estudo levando à criação de estratégias que os devolvam às suas cidades. Muitas destas estratégias baseiam-se na introdução de núcleos geradores de centralidades aptas a criar nestes espacos em branco, relações de continuidade com o todo envolvente. Tendo como base de estudo os territórios “Vagos mas potenciais” da zona ribeirinha, a presente dissertação pretende apresentar o Monumento como instrumento válido e legítimo da regeneração do vazio expectante, enquanto elemento singular que marca irreversivelmente o território dotando-o de sentido.

PALAVRAS CHAVE: Terrenos Vagos, Terrenos Contaminados, Terrenos Potenciais, Terrenos Artificiais, Monumento, Regeneração Urbana

ABSTRACT

The city is like a living organism in constant change. In it every day are produced significant changes as a result of phenomena of various kinds: economic events, social, structural, etc, which have a direct impact on their physical structure and consequently the dynamics and the experiences of its inhabitants. Many of these mutations translate into the occurrence of empty / unoccupied spaces within the urban fabric, to act as white spaces where there is no bond or dialogue with the consolidated city. These abandoned voids, devoid of references, and disconnected from the cities that suport them, promotes indifference, rejection and often become scene of clandestine activities generating insecurity in the cities. For these reasons have become the target of study leading to the creation of strategies that give back to their cities. Many of these strategies are based on the introduction of a centrality core generator able to create on these white spaces relations of continuity with the entire surroundings. Based upon the study of this vague but potential territories of the waterfront, this thesis aims to present the Monument as valid and legitimate instrument of regeneration to the empty expectant while irreversible singular element that marks the territory giving it meaning.

KEYWORDS: Urban Voids, Brownfields, Potential Ground, Artificial Land, Monument, Urban Regeneration

ÍNDICE

007 RESUMO

009 ÍNDICE

010 ÍNDICE DE IMAGENS

021 INTRODUÇÃO

025 DE ESPAÇOS ESPECTANTES A ESPAÇOS DE OPORTUNIDADES

027 TERRENOS VAGOS

031 TERRENOS CONTAMINADOS

037 TERRENOS POTENCIAIS

041 ENTRE A CIDADE E O RIO

043 TERRITÓRIOS ARTIFICIAIS

051 RELAÇÃO CIDADE/RIO

059 MONUMENTO

061 SIMBOLOGIA

071 VALORIZAÇÃO E RECONVERSÃO URBANA

081 ÓPERA DO TEJO

083 IMPLANTAÇÃO

095 PROPOSTA

102 PLANTAS

118 CORTES

128 CORTE CONSTRUCTIVO

130 RENDERS

140 BIBLIOGRAFIA

ÍNDICE DE IMAGENS	
001 VISTA RIO DO CAIS SODRÉ	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	19
002 PANORÂMICA DE LISBOA, TIRADA DO ALTO DE SANTA CATARINA, 1865	
FONTE: ESTUDO DE INTENÇÕES PARA O PORTO DE LISBOA, NA ÁREA ENTRE BELÉM E MAT-INHA, APL, 1ª FASE, PÁG. 38	20
003 ORTOFOMAPA DE LISBOA	
FONTE: GOOGLE MAPS, 2013	22
004 TERRENO VAGO, SANTOS	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	24
005 TERRENO VAGO, SANTOS	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	26
006 TERRENO VAGO, SANTOS	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	28
007 RUINAS DE DERSEN, 1945	
FONTE: HTTP://I.IMGUR.COM/J2P3XUE.JPG	28
008 TERRENO VAGO, SANTOS	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	28
009 HORTAS URBANAS DE CHELAS, LISBOA	
FONTE:HTTP://1.BP.BLOGSPOT.COM/-EAOQBOKZEOE/T1FOX5LFRDI/AAAAAAAAABU/OEE-JUA3QCVI/S640/DSC02524.JPG	29
010 TERRENO VAGO, SANTOS	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	29
011 ARMAZÉM DEVOLUTO, SANTOS	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	30
012 ARMAZÉM DEVOLUTO, SANTOS	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	32
013 ARMAZÉM DEVOLUTO, SANTOS	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	32
014 TERRENO CONTAMINADO, SANTOS	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	33
015 REUTILIZAÇÃO DE UM TERRENO CONTAMINADO NA ALEMANHA	
FONTE: HTTP://WWW.RUHR-UNI-BOCHUM.DE/NETSFIELD/IMAGES/COURSES/ZECHESOL.JPG	34
016 REFINARIA DA PETROGAL ANTES DA RECONVERSÃO URBANA FEITA PARA A EXPO 98, LISBOA	
FONTE: DESCONHECIDA	34
017 VESTÍGIO DE EDIFÍCIO FABRIL PERTENCENTE AO PORTO DE LISBOA, SANTOS	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	34
018 TERMINAL CONTENTORES DE ALCÂNTRA, LISBOA	
FONTE: ESTUDO DE INTENÇÕES PARA O PORTO DE LISBOA, NA ÁREA ENTRE BELÉM E MAT-INHA, APL, 1ª FASE, PÁG. 156	35

019 FOTOGRAFIA AÉREA DO PARQUE DAS NAÇÕES, LISBOA	
FONTE: HTTPS://ENCRYPTED-TBN1.GSTATIC.COM/IMAGES?Q=TBN:AND9GCREA6SNK_DTQPEXGT1QV1ZG51NIWDOO3TEQLZYIEGSWQN-FK6XDWR4IIQ	35
020 ALMADA VISTA DE LISBOA, SANTOS	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	36
021 CENTRO DE ARTES MATADERO, MADRID	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	38
022 PORT VELL DEPOIS DA RECONVERSÃO, BARCELONA	
FONTE: HTTP://1.BP.BLOGSPOT.COM/-ZSL8BE5KMMS/T9MJ6X1IMFI/AAAAAAAAXRA/YN8K-V7ZQETM/S320/BARCELONA%252C%2BPORT%2BVELL%2B-%2BSEATEAM.JPG	39
023 GRUA DESACTIVADA PERTENCENTE À ANTIGA CENTRAL TEJO, LISBOA	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	40
024 PRAIA DE SANTOS VISTA DOS JARDINS DO PALÁCIO DO MARQUÊS DE ABRANTES, LISBOA	
FONTE: ESTUDO DE INTENÇÕES PARA O PORTO DE LISBOA, NA ÁREA ENTRE BELÉM E MAT-INHA, APL, 1ª FASE, PÁG. 39	42
025 FRAGMENTO DA PLANTA DE LISBOA ANTES DA CONQUISTA CRISTÃ EM 1147	
FONTE: DESCONHECIDA	43
026 PANORÂMICA SOBRE BELÉM TIRADA A PARTIR DA TORRE DE BELÉM, 1881	
FONTE: HTTP://IMG397.IMAGESHACK.US/IMG397/5295/A23028XG8.JPG	43
027 AVENIDA 24 DE JULHO, 1860, LISBOA	
FONTE: HTTP://3.BP.BLOGSPOT.COM/_VMZXJELUIJQ/TEFW3TXAKRI/AAAAAAAADWY/R1FSD-WRZ2PS/S400/6-AV.+24+DE+JULHO+016.JPG	44
028 CONSTRUÇÃO DA AV. RIBEIRA DAS NAUS, 1939, LISBOA	
FONTE: HTTP://CANTHECANLISBOA.COM/WP-CONTENT/UPLOADS/2013/03/A21570.JPG	44
029 AVENIDA 24 DE JULHO, 1900, LISBOA	
FONTE: HTTP://3.BP.BLOGSPOT.COM/_VMZXJELUIJQ/TEFWC3BGFTI/AAAAAAAADWQ/ZDFG-CAEZOMM/S400/5-AV.+24+DE+JULHO+020.JPG	44
030 ATERRO DA BOA VISTA, 1900, LISBOA	
FONTE: HTTP://FOTOS.SAPO.PT/BICLARANJA/PIC/000AFK1D/S500X500	45
031 COMPARAÇÃO MORFOLÓGICA DA EVOLUÇÃO DA FRENTE RIBEIRINHA DE LISBOA, 1856-2013	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	46
032 ESTALEIRO DA ROCHA CONDE DE ÓBIDOS, 1917, LISBOA	
FONTE: ESTUDO DE INTENÇÕES PARA O PORTO DE LISBOA, NA ÁREA ENTRE BELÉM E MAT-INHA, APL, 1ª FASE, PÁG. 138	47
033 AVENIDA 24 DE JULHO E MERCADO DA RIBEIRA, 1873, LISBOA	
FONTE: HTTP://I237.PHOTOBUCKET.COM/ALBUMS/FF84/PELHA/AV24DEJULHO.JPG	47
034 GRAVURA DA ESTAÇÃO DE SANTA APOLÓNIA, 1866	
FONTE: HTTP://PURL.PT/271/1/ICONOGRAFIA/IMAGENS/J156B/J156_9_1866_P1_2.JPG	47
035 CARTA HISTÓRICA DE LISBOA ENTRE O CAIS DO SODRÉ E O LARGO DO CALVÁRIO, LEVANTAMENTO DE FILIPE FOLQUE, 1854-56	
FONTE: ESTUDO DE INTENÇÕES PARA O PORTO DE LISBOA, NA ÁREA ENTRE BELÉM E MAT-INHA, APL, 1ª FASE, PÁG. 144	48

036 CARTA HISTÓRICA DE LISBOA ENTRE O CAIS DO SODRÉ E ALCÂNTARA, LEVANTAMENTO DE SERPA PINTO, 1911	
FONTE: ESTUDO DE INTENÇÕES PARA O PORTO DE LISBOA, NA ÁREA ENTRE BELÉM E MAT-INHA, APL, 1ª FASE, PÁG. 145	49
037 FOTOGRAFIA AÉREA DO CAIS DO CONDE DE ÓBIDOS, 1968, LISBOA	
FONTE: ESTUDO DE INTENÇÕES PARA O PORTO DE LISBOA, NA ÁREA ENTRE BELÉM E MAT-INHA, APL, 1ª FASE, PÁG. 46	49
038 PANORÂMICA DO RIO TEJO	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	50
039 PASSAGEM DE NÍVEL EM SANTOS, LISBOA	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	51
041 FOTOGRAFIA AÉREA DO ATERRO DA BOA VISTA, LISBOA	
FONTE: ESTUDO DE INTENÇÕES PARA O PORTO DE LISBOA, NA ÁREA ENTRE BELÉM E MAT-INHA, APL, 1ª FASE, PÁG. 156	51
040 AV. 24 DE JULHO, LISBOA	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	51
042 TERMINAL DE CONTENTORES DE ALCÂNTRA, LISBOA	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	52
043 CAREGUEIRO NO TERMINAL DE CONTENTORES DE ALCÂNTRA, LISBOA	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	52
044 PRAÇA DO COMÉRCIO VISTA DO RIO, LISBOA	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	52
045 TERMINAL DE CONTENTORES DE SANTA APOLÓNIA, LISBOA	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	53
046 VARINAS DE LISBOA, 1920, CAIS DO SODRÉ	
FONTE: HTTP://3.BP.BLOGSPOT.COM/-ZQDK4AKKTN8/UJELSK2BPSI/AAAAAAAH5U/MFUT-JGFUNLM/S640/USADAD+1920+VENDEDORAS+AMBULANTES+DE+PEIXE+(VARINAS).JPG	54
047 BANHISTAS NAS DOCA DO POÇO DO BISPO	
FONTE: ESTUDO DE INTENÇÕES PARA O PORTO DE LISBOA, NA ÁREA ENTRE BELÉM E MAT-INHA, APL, 1ª FASE, PÁG. 198	54
048 PANORÂMICA DE BELÉM TIRADA DO PADRÃO DOS DESCOBRIMENTOS	
FONTE: HTTP://IMAGENES3.MUCHOSOL.ES/LISBOA-CIUDAD-PORTUGAL/APARTAMEN-TO-45358/APARTAMENTO-LISBOA-CIUDAD-CON-PISCINA-CON-GARAJE-CON-PARK-ING-664534-BIG.JPG	54
049 TERMINAL DE CONTENTORES DE ALCÂNTRA, LISBOA	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	55
050 FOTOMONTAGEM DA INTERVENÇÃO PAISAGÍSTICA NA RIBEIRA DAS NAUS, LISBOA	
FONTE: HTTP://WWW.GAP.PT/RIBEIRA3.JPG	55
051 NOVO TERMINAL DE CRUZEIROS DE LISBOA, CARRILHO DA GRAÇA	
FONTE: HTTP://T1.GSTATIC.COM/IMAGES?Q=TCBN:AND9GCQI9RQTX3N3GA_OO_EBR0KDME-Q9FGIFKXLRVTLMAUQP0GT3PO3E	55
052 PADRÃO DOS DESCOBRIMENTOS, LISBOA	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	57

053 GRAVURA HISTÓRICA DO TEATRO D. MARIA II, 1850, LISBOA	
FONTE: DESCONHECIDA	58
054 DUOMO, MILÃO	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	60
055 VISTA DO CASTELO DE S. JORGE, LISBOA	
FONTE: HTTP://FARM4.STATICFLICKR.COM/3103/2650343220_49125CED8F_Z.JPG	62
056 SÉ DE LISBOA	
FONTE: HTTP://FARM3.STATIC.FLICKR.COM/2081/2943391629_2D05FCFCAF.JPG	62
057 PANTEÃO, ROMA	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	63
058 MOSTEIRO DOS JERÓNIMOS, LISBOA	
FONTE: HTTP://WWW.DEZINTERESSANTE.COM/WP-CONTENT/UPLOADS/2012/07/MG_1258-300X200.JPG	63
059 MUSEU BONNEFANTEN, ALDO ROSSI, HOLANDA	
FONTE: HTTP://UPLOAD.WIKIMEDIA.ORG/WIKIPEDIA/COMMONS/0/0F/BONNEFANTENMUSE-UM.JPG	64
060 PALÁCIO DO CONGRESSO NACIONAL, 1960, BRASÍLIA	
FONTE: HTTP://T3.GSTATIC.COM/IMAGES?Q=TCBN:AND9GCQRQHODX4RAIXK-CVZFJK5QUAI--V4VPD6WCZFXMLN7VU9SZLLI2PW	64
061 ARCO DO TRIUNFO, 1846, PARIS	
FONTE: HTTP://T0.GSTATIC.COM/IMAGES?Q=TCBN:AND9GCTOZCZYQXUIZCIC2VW513-EH8M-MQGZST9NC_FCHBOMJ3AOBAZEL	64
062 TORRE EIFFEL, PARIS	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	65
063 PALÁCIO DUCALE E PRAÇA DE S. MARCO, VENEZA	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	66
064 BASÍLICA DE SÃO JORGE MAIOR, VENEZA	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	67
065 PALÁCIO DA CIVILIZAÇÃO ITALIANA, ROMA	
FONTE: HTTP://MEDIA-CACHE-AK0.PINIMG.COM/736X/87/31/B1/8731B17F8534BD0D73AB-3CE2878FADBA.JPG	67
066 PLANO URBANÍSTICO DE ALDO ROSSI, 1980, MILÃO	
FONTE: HTTP://THONILITSZ.ARQ.BR/WP-CONTENT/UPLOADS/2011/08/1980-ALDO_ROSSI-ARCHITECTURE_DAUJOURDHUI-207-APR-18-WEB_905.JPG	68
067 PALÁCIO DA RAZÃO, PÁDOVA	
AUTOR: STUART ROBERTSON	68
068 ALDO ROSSI, ERALDO CONSOLASCIO, BRUNO REICHLIN, FABIO REINHART, LA CITTÀ ANALOGA, 1976	
FONTE: HTTP://WWW.VG-HORTUS.IT/IMAGES/STORIES/SCRITTI/ROSSI_OLIVA/ROSSI_OLIVA_07.JPG	69
069 CEMITÉRIO DE SAN CATALDO, ALDO ROSSI	
FONTE: HTTP://CLASSCONNECTION.S3.AMAZONAWS.COM/24/FLASHCARDS/2361024/JPG/TUMBLR_M9UCFGKDEI1R24M5OO1_12801366142864602.JPG	69

070 GALERIAS VICTOR EMANUEL, MILÃO	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	70
071 BASÍLICA DE SANTA MARIA DEL FIORE, FLORENÇA	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	72
072 PAVILHÃO DE PORTUGAL, ÁLVARO SIZA VIEIRA, LISBOA	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	72
073 ÓPERA DE SYDNEY	
FONTE: HTTP://3.BP.BLOGSPOT.COM/-Q5J7NJA_T4A/UJ-QAY0SFZI/AAAAAAAAANVK/O2SX-L38IAYQ/S400/SYDNEY-OPERA-HOUSE-SYDNEY-OPERA-HOUSE-1920X1200.JPG	72
074 PORTO DE BILBAU, 1900	
FONTE: HTTP://WWW.HISTORYTODAY.COM/SITES/DEFAULT/FILES/BILBAO_MAIN.JPG	73
075 ABANDOIBARRA ANTES E DEPOIS DAS OBRAS DE BILBAO RIA 2000, BILBAU	
FONTE: HTTP://ESTATICOS01.CACHE.EL-MUNDO.NET/ELMUNDO/IMAGENES/2012/11/18/PAISVASCO/1353239932_0.JPG	73
076 MUSEU GUGGENHEIM, BILBAU	
FONTE: HTTP://WWW.PLACERATING.COM/DATA/GALERIE/338/THUMB/3799_1024X1024_2013-06-28-10-59-50.JPG	73
077 FOTOGRAFIA AÉREA DE BILBAU	
FONTE: HTTP://AD009CDNB.ARCHDAILY.NET/WP-CONTENT/UPLOADS/2013/08/521FA-07FE8E44E56B500006B_AD-CLASSICS-THE-GUGGENHEIM-MUSEUM-BILBAO-FRANK-GEHRY_FLICK_USER_IKER_MERODIO-528X353.JPG	74
078 MUSEU GUGGENHEIM, BILBAU	
FONTE: HTTP://2.BP.BLOGSPOT.COM/-QJUZDG96ZUI/UFFMZSVCOTI/AAAAAAA3LY/5UJUUP-GUDPO/S1600/MUSEU-GUGGENHEIM-BILBAO-ESPANHA.JPG	74
079 MUSEU GUGGENHEIM, FRANK GEHRY, BILBAU	
FONTE: HTTP://AD009CDNB.ARCHDAILY.NET/WP-CONTENT/UPLOADS/2013/08/521FA097E8E44EB94A000038_AD-CLASSICS-THE-GUGGENHEIM-MUSEUM-BILBAO-FRANK-GEHRY_FLICKR_USER_DBARON-125X125.JPG	74
080 MUSEU GUGGENHEIM, BILBAU	
FONTE: HTTP://ECX.IMAGES-AMAZON.COM/IMAGES/I/51QVXX3CBRL.JPG	75
081 CENTRO CULTURAL DE BELÉM, LISBOA	
FONTE: HTTP://YOUROFFICEANYWHERE.EU/WP-CONTENT/UPLOADS/2011/08/CCB6.JPG	75
082 VISTA DE UM TERRAÇO DO CCB, LISBOA	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	76
083 JARDIM DAS OLIVEIRAS NO CCB, LISBOA	
FONTE: HTTP://T2.GSTATIC.COM/IMAGES?Q=TBN:AND9GCRRFS03SBMUS5QXJVLAIAMRZX-CRIG018UYSGNM6VY7AFTC9TK1Q	76
084 MAQUETE DOS MODULOS 4 E 5 DO CENTRO CULTURAL DE BELÉM, GREGOTTI	
FONTE:HTTP://4.BP.BLOGSPOT.COM/_KQNAXLTXODQ/SWGMX_HEZZI/AAAAAAAUM/MJE-1BER8LRQ/S400/CCB_MODULOS+4+E+5.JPG	76
085 CENTRO CULTURAL DE BELÉM	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	77

086 IGREJA MATRIZ DE MÉRTOLA	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	79
087 GRAVURA DAS RUINAS DA ÓPERA DO TEJO APÓS O TERRAMOTO DE 1755	
FONTE: HTTP://3.BP.BLOGSPOT.COM/_E2HGUMFMZFY/TMW1XCEKLDI/AAAAAAAUI/GKVZ-ZO_2SN4/S400/A9166.JPG	80
088 EVOLUÇÃO DO EDIFICADO NA ZONA DE SANTOS, 1807-1901	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	82
089 EVOLUÇÃO DOS ESPAÇOS VERDES NA ZONA DE SANTOS, 1807-1901	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	82
090 CARTOGRAFIA HISTÓRICA DO ATERRO DA BOA VISTA, 1807	
FONTE: DIOGO PICCIOCHI	83
091 CARTOGRAFIA HISTÓRICA DO ATERRO DA BOA VISTA, 1871	
FONTE: DIOGO PICCIOCHI	83
092 CARTOGRAFIA HISTÓRICA DO ATERRO DA BOA VISTA, 1911	
FONTE: DIOGO PICCIOCHI	83
093 FOTOGRAFIA AÉREA DO ATERRO DA BOA VISTA, SÉC. XX, LISBOA	
FONTE: HTTP://FARM5.STATICFLICKR.COM/4066/5160980903_F7245E29F2_Z.JPG	84
094 PANORÂMICA DO RIO TEJO, TIRADA DO CAIS DO SODRÉ, LISBOA	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	84
095 FOTOGRAFIAS PANORÂMICAS DA ÁREA DE INTERVENÇÃO, SANTOS	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	85
096 ORTOFOTOMAPA DE LISBOA COM IMPLANTAÇÃO (PRETO)	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	87
097 ORTOFOTOMAPA DE LISBOA COM IMPLANTAÇÃO (PRETO)	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	89
098 ORTOFOTOMAPA DE LISBOA COM IMPLANTAÇÃO (PRETO) E DEMOLIÇÕES (CINZENTO)	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	91
099 ORTOFOTOMAPA DE LISBOA COM IMPLANTAÇÃO	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	93
100 CORTE TOPOGRÁFICO	
AUTOR:DIOGO PICCIOCHI	95
101 ELEVACÃO DO CEMITÉRIO EM <i>THE IDEAL CITY OF CHAUX</i> , CLAUDE NICHOLAS LEDOUX, 1775	
FONTE: HTTP://25.MEDIA.TUMBLR.COM/TUMBLR_M1AXT3IK4T1QDZPN2O1_1280.JPG	96
102 FOTOGRAFIA 360 DA ÁREA DE INTERVENÇÃO	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	97
103 IMAGEM CONCEITO DA RAMPA, DOUBLE NEGATIVE, 1969, MICHAEL HEIZER	
FONTE: HTTP://FARM9.STATICFLICKR.COM/8306/7841453560_7BF3EBEFC6_K.JPG	97
104 PADRÕES GEOMETRICOS FORMADOS POR FREQUÊNCIAS SONORAS, CIMÁTICA	
FONTE: HTTP://4.BP.BLOGSPOT.COM/-IY0ADYKRVTM/UQTZG1PBBLI/AAAAAAAABSE/DAMDP-KITW9U/S640/HANS_JENNYSHAPES.JPG	97
105 ESPELHO ACÚSTICO ANTI-AÉREO EM DENGÉ, INGLATERRA	
FONTE: HTTPS://ENCRYPTED-TBN3.GSTATIC.COM/IMAGES?Q=TBN:AND9GCTG-UH-9GAUZY0Y1TUS_NJSKLLVCJRCRT7HN17BGP8GJL4NQ0BM3W96M	98

106 PLANTA DA VILLA ROTONDA DE ANDREA PALLADIO, VICENZA	
FONTE: HTTP://3.BP.BLOGSPOT.COM/-LUIGOW-ELIQ/T-KCZHIDYVI/AAAAAAAAAMU/5LTP91Z-KHWQ/S1600/PALLADIO_ROTONDA_PLANTA_SCAMOZZI_1778.JPG	98
107 ESQUEMA DE PROPAGAÇÃO E REFLEXÃO SONORA NO INTERIOR DE UMA ESFERA	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	98
108 AXOMETRIA COM AFECTAÇÃO PROGRAMÁTICA	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	99
109 ESQUEMA DE PROPAGAÇÃO DE ONDAS SONORAS	
FONTE: HTTP://IMPORTANCEOFINTERACTION.FILES.WORDPRESS.COM/2011/01/ELECTRONS-PASSING-THROUGH-A-CRYSTAL.JPG?W=255&H=320	100
110 ILUSTRAÇÃO ALUSIVA À TEORIA DA HARMONIA DAS ESFERAS	
FONTE: HTTP://BP0.BLOGGER.COM/_QTDAEASFLTU/RQPRHY7U5LI/AAAAAADKA/NVZ4QSA5LQU/S1600/KIRCHER+-+2+-+417+MUSURGIA+UNIVERSALIS.JPG	100
111 CENOTÁFIO PARA ISAAC NEWTON, ÉTIENNE-LOUIS BOULLÉE	
FONTE: HTTP://WWW.LABOITEVERTE.FR/WP-CONTENT/UPLOADS/2013/05/CENO-TAPHE-BOULLE-03-720X430.JPG	100
112 ESQUEMA CIRCULAÇÃO PÚBLICO (CINZENTO), PISO 0	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	101
113 ESQUEMA CIRCULAÇÃO PRIVADO (PRETO), PISO 3	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	102
114 TILTED SPHERES, RICHARD SERRA	
FONTE: HTTP://2.BP.BLOGSPOT.COM/-STS_ADCFMVU/TFPPK3N5U6I/AAAAAAAEEQ/EACE2C1GTRO/S320/AA.SERRA.UK.WHALE.JPG	103
115 TECTO NOS BANHOS DE ALHAMBRA, GRANADA	
FONTE: HTTP://2.BP.BLOGSPOT.COM/-FPB945FXLIO/UQ_IJCDZEBI/AAAAAALUQ/FXC-MP7HIHRS/S1600/12-BATHS_CEILING.JPG	103
116 PLANTA PISO -1 (1/250)	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	105
117 PLANTA PISO 0 (1/250)	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	107
118 PLANTA PISO 1 (1/250)	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	109
119 PLANTA PISO 2 (1/250)	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	111
120 PLANTA PISO 3 (1/250)	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	113
121 PLANTA PISO 4 (1/250)	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	115
122 PLANTA COBERTURA (1/250)	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	117
123 ALÇADO SUL	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	119
124 CORTE A (1/200)	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	121

125 CORTE B (1/200)	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	123
126 CORTE C (1/200)	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	125
127 CORTE D (1/200)	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	127
128 CORTE CONSTRUTIVO 1/20	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	128
129 RENDER EXTERIOR DO ALÇADO NASCENTE	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	130
130 RENDER EXTERIOR DO ALÇADO NASCENTE	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	131
131 RENDER DA ESPLANADA DA CAFETARIA	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	132
132 RENDER DO FOYER EXTERIOR SUL	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	133
133 RENDER DO INTERIOR DO AUDITÓRIO, PISO 0	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	134
134 RENDER DA CIRCULAÇÃO DAS SALAS DE ENSAIO, PISO 3	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	135
135 RENDER DA BLACK BOX NASCENTE, PISO 0	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	136
136 RENDER DA SALA DE ENSAIO POENTE, PISO 3	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	137
137 RENDER DO INTERIOR DO AUDITÓRIO	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	138
138 RENDER NOCTURNO DO INTERIOR DO AUDITÓRIO	
AUTOR: DIOGO PICCIOCHI	139



001 VISTA RIO DO CAIS SODRE

Aqui e além em Lisboa - quando vamos
Com pressa ou distraídos pelas ruas
Ao virar da esquina de súbito avistamos
Irisado o Tejo:
Então se tornam
Leve o nosso corpo e a alma alada.

Sophia de Mello Breyner Andresen, "Musa"



002 PANORÂMICA DE LISBOA, TIRADA DO ALTO DE SANTA CATARINA, 1865

INTRODUÇÃO

Lisboa, cidade peculiar pela sua localização geográfica privilegiada, construída sobre colinas e recostada nos vales sobre uma curva do Rio mais longo da Península Ibérica, o Tejo. Lisboa deve, em parte, a sua singularidade por existir junto à foz do rio, paradoxalmente a cidade é impedida de usufruir em pleno desta riqueza natural que é o Tejo, com a existência de barreiras físicas que a limitam, afrouxam e impedem a autonomia de movimento das pessoas, bem como a sua livre circulação junto à zona ribeirinha.

Na época moderna, Lisboa a cidade com maior força de Portugal, representando um ponto de encontro e troca entre Europa e outros continentes, até ao século XX, viu a sua área territorial aumentar pelas necessidades crescentes da indústria portuária. Cresceu em território, pela construção de aterros, que se povoaram de grandes armazéns, contentores e silos que se constituíram como barreiras físicas e visuais, revelando um carácter autista face à cidade. Estas barreiras, perturbam e destroem a paisagem consolidada frente ao rio, de ressaltar a presença da linha ferroviária, que vem agravar esta situação produzindo uma separação radical entre a cidade e o rio.

Com o passar do tempo parte deste território conquistado ao Tejo tornou-se obsoleto, face às novas necessidades da indústria portuária. Muitas destas infraestruturas construídas foram abandonadas, esquecidas e desaproveitadas, no entanto constituem-se para nós no âmbito da presente dissertação, como lugares de oportunidade, pontos estratégicos que poderão devolver o rio a Lisboa.

Esta situação têm ocorrido em inúmeras cidades espalhadas por todo o mundo, sendo a consequência da forte dependência das cidades à sua estrutura económica e industrial. A consciência destas circunstâncias e a necessidade de devolver estes espaços às suas cidades tem levado nas últimas décadas, a uma série de intervenções e projetos de requalificação. Algumas destas estratégias baseiam-se na criação de centralidades pela introdução de grandes infraestruturas arquitetónicas no coração dos terrenos vagos, que se revelaram peças essenciais na requalificação destes lugares desafectos às cidades.



003 ORTOFOMAPA DE LISBOA

A presente dissertação reflecte sobre os vazios urbanos, enquanto espaços expectantes e simultaneamente de oportunidade, presentes em muitas cidades. Analisaremos o seu contexto urbano, a forma de ocupação e uso do território, bem como as causas do crescente surgimento de espaços em estado de abandono e obsolescência desta zona portuária, procurando um maior entendimento de como podem servir de “nós” de encontro e união da cidade e dos seu habitantes como espaço social que traz nova vida á cidade. Tentando compreender de que forma estes lugares despojados de sentido, podem ser reápectaculo de novas infraestruturas significantes e úteis para a cidade.

É neste sentido que importa clarificar os conceitos de Vazio urbano, o seu significado para a sociedade, como se originam e desenvolvem, bem como as suas repercussões em termos da paisagem urbana. Debruçar-nos-emos sobretudo sobre a problemática dos territórios conquistados ao Tejo que foram esquecidos, consequência duma era industrial agora decadente e presente na zona Ribeirinha de Lisboa.

Neste contexto pretende-se com este estudo lançar uma olhar sobre os lugares vagos como hipótese de qualificação e objecto de revitalização urbanas por meio de estratégias projectuais que se suportam de edifícios marcantes, para introduzir uma semente de urbanidade, que seja capaz de contaminar positivamente, estes lugares integrando-os na vida das cidades que os sustentam. Procurando alcançar um maior entendimento sobre de que forma o Monumento enquanto arquitectura singular carregada de valor simbólico, quer pela vocação lúdica, ritualista ou contemplativa que comporta, poderá representar a oportunidade para redesenhar requalificar e acrescentar valor a estas áreas desconexas e deficitárias, produzindo a eliminação de barreiras físicas e psicológicas, valorizando a qualidade paisagística. Bem como poderá esta infraestrutura arquitectónica enquanto lugar de encontro contribuir para transformar este território num espaço público acessível e inclusivo.



004 TERRENO VAGO, SANTOS

DE ESPAÇOS ESPECTANTES A ESPAÇOS DE OPORTUNIDADES

As cidades consolidadas são pontuadas por espaços aparentemente esquecidos onde nada acontece, lugares ambíguos algo imprecisos, muitos deles povoados por detritos de outras utilizações provocando a repulsa de quem passa e que no entanto apresentam um conjunto de oportunidades de intervenção. Estes espaços encontram-se subutilizados, alguns abandonados e outros em que se prevê, num futuro próximo, a extinção das actividades que actualmente acolhem. Representam papéis díspares nas cidades onde resistem consoante a sua génese, bem como o lugar que ocupam nas cidades.

São Terrenos Vagos, Lugares Contaminados, Lugares Potenciais.



005 TERRENO VAGO, SANTOS

TERRENOS VAGOS

A cidade como espelho dos factos sociais é sujeita a constantes transformações físicas e estruturais, muitas delas provocadas por más estratégias políticas cúmplices com preponderância para o factor económico. Muitos destes fenómenos terão levado a mutações nocivas no seu interior, tais como o desordenamento territorial, a dispersão urbana e o consequente declínio dos centros urbanos.

As cidades são actualmente caracterizadas pela predominância de espaços abandonados no seu interior. Normalmente grandes áreas desprezadas que pontuam o tecido das cidades consolidadas, estes “não lugares” marcados pela degradação provocada pelo abandono, pela decadência e obsolescência, constituem-se como interrupções espaciais, vazios que descontinuum as dinâmicas próprias das cidades, não estabelecendo com ela qualquer tipo de relação.

Solá-Morales¹ lançou um novo olhar sobre estes espaços em branco presentes no interior das cidades, denominando-os como “Terrain Vague”², Palavras que definem os vazios urbanos como espaços ambíguos, incertos, que geram indeterminação nas cidades. São ausências espaciais, pois não participam de qualquer atividade profícua nas sociedades, estando totalmente desintegrados das suas cidades. Inúmeros espaços desta natureza foram destituídos dos vínculos que outrora possuíam dentro do seu território, muitos destes “esquecimentos térreos”³ convertem-se em áreas de atividade clandestina, difundindo uma imagem de desconfiança e insegurança que afasta as populações do seu redor.

No entanto o arquitecto salienta que o termo Vague também representa a noção de espaço “... vazio, desocupado mas igualmente livre, disponível, descomprometido. [...] Vazio, [...],como ausência, mas também como promessa, como encontro, como espaço do possível, expectativa”⁴. Solá-Morales vem assim defender a oportunidade, que estes espaços residuais e intersticiais possuem, já que por serem livres, se encontram desimpedidos, logo disponíveis para novas ocupações aptas a criar relações dinâmicas dentro das cidades que os comportam.

¹ Ignasi Solá Morales , (1942 -2001) Arquitecto catalão, historiador e filósofo, definiu o conceito de “Terreno Vago”.
² SOLA-MORALES, Ignasi-de; (1996). Territórios. São Paulo. Gustavo Gili. (2003), p:50
³ SOLA-MORALES, Ignasi-de; (1996). Territórios. São Paulo. Gustavo Gili. (2003), p:50
⁴ Idem



006 TERRENO VAGO, SANTOS

São espaços em branco, desprezados, que no entanto exercem influências extremamente disparees consoante a sua génese, podendo também ser entendidos como terrenos potenciais, na medida em que encerram em si uma oportunidade para a revitalização das cidades. São áreas despojadas, ausentes e silenciosas, que surgem como interrupções espaciais no interior da cidade, algumas possuem um elevado grau de contaminação, legado de um passado que se impõe ao presente parecendo comprometer o futuro.

Estes grandes e indefinidos espaços que subsistem nas cidades encerram variadas particularidades morfológicas, consoante a sua génese. A forma como surgem marca indelevelmente o carácter e singularidades destes lugares, as quais coexistem com os diversos vazios tipologicamente distintos. Estes podem variar consoante a sua génese e o lugar que ocupam dentro das cidades, mas possuem algo em comum, ambos “protagonizam a incerteza nas cidades”⁵



007 RUINAS DE DERSEN, 1945

Os vazios que mais marcam as cidades são os que resultam de acidentes, catástrofes ou cataclismos naturais ou provocados pelo homem, como é o caso daqueles que a II Guerra Mundial causou em imensas cidades europeias, que viram os seus centros históricos esventrados pela imensa destruição bélica. Esta grande guerra deixou grandes cicatrizes térreas que ainda hoje influem nos seus territórios. Alguns destes vazios apesar de reabilitados ainda carregam em si significado e memória deste brutal acontecimento, embora que muitos deles tenham servido para a regeneração das suas cidades. Como é o caso de Berlim, que apesar da destruição, conseguiu renascer a partir dos seus “buracos”, modificando a sua matriz original, assente numa nuclearização do centro, para uma morfologia policêntrica. Isto acontece porque o restabelecimento dos vazios destruídos deu origem a várias centralidades que agora dinamizam a toda cidade. ⁶



008 TERRENO VAGO, SANTOS

É de destacar também os espaços que surgem nas periferias das malhas urbanas consolidadas os quais resultam de um desenvolvimento desordenado dos territórios urbanos. Estes definem-se pela imprecisão das suas fronteiras, encontram-se retalhados por uma construção dispersa e disseminada ou pela assentamento de infraestruturas rodoviárias, que mutilam estes territórios, gerando espaços em branco, com as sobras destes processos. Muitas destas áreas possuem uma forte vocação agrária mas as quais já não podem ser consideradas como tal, devido à presença ainda que difusa de edificações urbanas.

⁵ DAVID, Ana, ed. lit.: MONTOYA, Alberto, trad.: MOLINA, Diego, trad.: DÓRIA, Ana, trad. Vazios Urbanos, Trienal de Arquitectura de Lisboa. Lisboa: Caleidoscópio, 2007. 2 DAVID, Ana, ed. lit.: MONTOYA, Alberto, trad.: MOLINA, Diego, trad.: DÓRIA, Ana, trad. Vazios Urbanos, Trienal de Arquitectura de Lisboa. Lisboa: Caleidoscópio, 2007. P:38

⁶ BENEVOLO, Leonardo, (2006). História da Cidade, São Paulo; Perspectiva, 2006, p:76.

Estes terrenos sem identidade, fruto duma não urbanização, surgem aleatoriamente entre cidades ou entre a cidade e o campo, tendo sido destituídos da sua função primordial, são agora espaços híbridos pois apesar de neles perdurar sinais de uma certa ruralidade, encontram-se inseridos num contexto urbano. Possuem uma utilidade de cariz urbana na medida em que contêm algumas infraestruturas mas que no entanto também não podem ser considerados espaços urbanos.

Esta tipologia de vazio veio criar uma nova forma de limite entre o urbano e o rural, caracterizada por uma uma mescla híbrida de pré-existências rurais com características urbanas, resultando num dos maiores problemas de que as cidades enfrentam actualmente. Estes espaços imprecisos, desqualificam os territórios pois não ajudam à formação de um processo de identidade da cidade em que se encontram. São terrenos Vagos resultantes de uma urbanização completamente descontínua, desregrada que nasce inteiramente desadequada ao lugar onde se insere.

Existem também os vazios urbanos que brotam dentro do núcleo urbano consolidado, como que buracos destituídos de sentido e que outrora tiveram uma participação activa nas dinâmicas da cidade. Muitos deles impregnados de história, ligados a atividades culturais ou lúdicas entre outras, que com o anúncio de retirada destas actividades os votou ao abandono e à indiferença de quem passa. Muitos destes espaços encontram-se reclusos, estando interditos a uma apropriação útil na medida em que se encontram murados, estando assim impedidos de participar no desenvolvimento da cidade, que não os vê, esquece-os como se dela não fizessem parte, quando na verdade são terrenos potenciais para a regeneração da cidade.

Outro tipo de Terreno Vago que subsiste no interior das cidades, e que nos interessa particularmente no âmbito deste estudo, é o vazio que aparece devido à implantação de grandes indústrias nomeadamente nos territórios de antigos portos fixados no interior das cidades pela necessidade de proximidade das indústrias marítimas à cidade e simultaneamente à água.



009 HORTAS URBANAS DE CHELAS, LISBOA



010 TERRENO VAGO, SANTOS



011 ARMAZÉM DEVOLUTO, SANTOS

TERRENOS CONTAMINADOS

Terrenos Contaminados são grandes áreas abandonadas, no interior das cidades, que decorrem de um passado marcado pela presença de estruturas industriais diversas. Podem ser contaminados por antigas indústrias de natureza distinta como portos, aeroportos, barragens, centrais termoeletricas, empresas comerciais desativadas, antigas minas, lixeiras, depósitos de resíduos, em suma, todo tipo de infra-estruturas normalmente de grande envergadura, cujos seus usos são interrompidos ou suspensos.¹

São grandes áreas territoriais, fixadas em zonas excepcionais das cidades, normalmente situadas junto ao rio ou mar. Na sua grande maioria contém grandiosas infraestruturas industriais, como armazéns, garagens máquinas, silos em suma despojos arruinados da passagem de uma qualquer economia industrial ou comercial. O surgimento destes espaços dentro das cidades que participam activamente dos processos económicos das sociedades, justificam-se pela grande dependência que detém relativamente às conjunturas económicas e ao desenvolvimento dos sistemas industriais. A transferência das dinâmicas económicas para as economias pós-industriais caracterizadas pela “desindustrialização” vem desta forma marcar profundamente os lugares. Este fenómeno arremeteu extensos territórios, localizados nas melhores áreas que qualquer cidade pode possuir, a sua frente de rio, situada dentro do seu tecido urbano, para a condição de terreno vago cuja contaminação repercute-se negativamente nestas paisagens, rompendo a relação destas cidades com a água.

São espaços que participaram profundamente da estrutura económica da cidade, no entanto o declínio das suas actividades ou as transformações sociais a que foram sujeitos os fez procurar outras áreas, convertendo-os em grandes superfícies residuárias, abandonadas, nos quais sobrevivem detritos contaminantes das atividades que receberam no passado. Prevalece nelas a memória da presença marcante das suas actividades, que apesar de já não se encontrarem activas, fazem subsistir os despojos físicos de um passado distante.

Ascher, destaca as transformações económicas, tecnológicas e sociais que provocam readaptações dentro da estrutura de utilização de espaços como sendo um dos factores principais para o surgimento deste tipo de vazio urbano. Causas mais específicas podem colaborar para o êxodo fabril, como por exemplo, o declínio industrial e consequente encerramento das indústrias como a obsolescência das estruturas, ou a fraca procura local, os preços elevados dos terrenos dentro dos antigos bairros, bem como a o surgimento de localizações mais favoráveis ou rentáveis para o estabelecimento industrial.²

¹ GRIMSKI, D.; Ferber, U. (2001) “Urban Brownfields in Europe”. Land Contamination & Reclamation. Volume 9, nº 1, Germany, p 143-148.

² ASCHER, François; (1995) Metapolis, Acerca do futuro da cidade. Trad. Alvaro Domingues. Oeiras: Celta Editora, p.66



012 ARMAZÉM DEVOLUTO, SANTOS

O fenómeno acima descrito vem gerar consequências prejudiciais para as cidades para além do desemprego, os terrenos e edifícios que comportam estas atividades esvaziam-se e deterioram-se com o tempo, muitos convertem-se em abrigos clandestinos, zonas de actividades ilegais onde reina a insegurança. Consequentemente os espaços outrora produtivos tornam-se espaços de rejeição, convertendo-os numa paisagem urbana marginal.

Para caracterizar esta tipologia de vazio surgiu o termo “Brownfield”, nos USA durante uma investigação de campo conduzida pela Northeast Midwest Congressional Coalition, o qual se refere a áreas industriais abandonadas, degradadas e obsoletas, que ninguém usa, mas que podem ser recuperadas de novo para a cidade.³

Hoje em dia, há muitas cidades que possuem terrenos contaminados em frentes ribeirinhas, fizeram planos de recuperação para estas áreas, de modo a aproximarem-se do rio e a devolverem estes espaços à população. Estes projetos de requalificação são parte integrante de estratégias que tentam a recuperar estes Territórios Vagos a partir da diversidade de usos, evitando os erros que decorrem da preponderância de uma função. No entanto, há diversas cidades que ainda se deparam com imensos destes espaços abandonados, sem saber bem como neles intervir, como os recuperar de volta para a cidade, esquecendo que a cidade e os seus vazios devem ser analisados em conjunto, para assim despertam um forte efeito de mudança.



013 ARMAZÉM DEVOLUTO, SANTOS

Podem-se conhecer os exemplos de reconversão de antigos espaços industriais, cujos resultados alcançados podem indicar caminhos alternativos para contornar os desafios relativos aos Terrenos Contaminados. As antigas regiões Europeias industrializadas foram as primeiras a deparar-se com a necessidade de reabilitar os seus terrenos contaminados. Países de industrialização clássica, como o Reino Unido, França, Alemanha e Bélgica, que manifestam “brownfields” ou terrenos contaminados como consequência do declínio das indústrias tradicionais, mas que no entanto apresentam estratégias locais diferentes para a recuperação destas áreas.

Enquanto no nordeste da França a prioridade era remover terrenos degradados em vez de restaurá-los, na área alemã do Ruhr a reabilitação ecológica teve prioridade, verificando-se uma coexistência de alguma actividade industrial compatível com o meio ambiente. No Reino Unido apostou-se numa reabilitação urbana baseada em investimentos diversificados geradores de emprego, como a criação de parques industriais e residências.⁴

³ GRIMSKI, D.; Ferber, U. (2001) “Urban Brownfields in Europe”. Land Contamination & Reclamation. Volume 9, nº 1, Germany, p 143-148

⁴ GRIMSKI, D.; Ferber, U. (2001) “Urban Brownfields in Europe”. Land Contamination & Reclamation. Volume 9, nº 1, Germany, p 143-148



014 TERRENO CONTAMINADO, SANTOS



015 REUTILIZAÇÃO DE UM TERRENO CONTAMINADO NA ALEMANHA



016 REFINARIA DA PETROGAL ANTES DA RECONVERSÃO URBANA FEITA PARA A EXPO 98, LISBOA



017 VESTÍGIO DE EDIFÍCIO FABRIL PERTENCENTE AO PORTO DE LISBOA, SANTOS

Os autores Vant & Thomas analisam os eixos prioritários da política urbana de municípios franceses e colocam como objetivo triplo: frear a expansão periférica, parar a especulação imobiliária e promover na população residente a melhoria da qualidade de vida, entendendo que este conceito engloba a melhoria de equipamentos sócio-culturais. Nesta perspectiva, reinvestiria-se em comunidades já existentes e incentivando-as a organizarem-se para decidir os novos usos para as velhas fábricas abandonadas.⁵

Contudo, alguns impedimentos acabam por suplantar as tentativas de refuncionalização destas áreas, fazendo com que haja subutilização dos imóveis para usos marginais, quando não a indiferença e o abandono.

A presença de contaminação e os altos custos para a despoluição dos terrenos constituem-se um obstáculo à sua reutilização. Outros problemas para a reconversão de terrenos e edifícios industriais são citados: "problemas... de ordem económica (o mercado não é bastante dinâmico para absorver a oferta, condição bastante presente em regiões de desindustrialização acelerada) ou legal (o zoneamento não permite usos não-industriais, de modo que as leis ou regulamentos que estabelecem esse zoneamento devem ser modificados para permitir novos usos; as regulamentações sobre segurança contra incêndios impõem condições que dificultam a manutenção das estruturas). Razões de ordem ambiental também podem dificultar a reciclagem de edifícios".⁶

Em muitas cidades e em a particular na cidade de Lisboa permanecem imensos espaços que pertencem a esta natureza tipológica, referimo-nos aos territórios ocupados pelo porto de Lisboa, na sua frente ribeirinha. Praticamente toda esta zona do centro da cidade ainda ocupada pelo porto de Lisboa, donde se prevê uma futura saída, e ainda algumas áreas já desocupadas pelo porto, nas quais ainda subsistem detritos das atividades portuárias.

Destacamos o terminal de contentores de Alcântara, ou o terminal de contentores de Santa Apolónia ainda em actividade. Os terrenos da Fábrica Braço de Prata, toda a região entre estes e o Parque das Nações, onde subsistem também numerosos edifícios fabris e grandes armazéns em estado de abandono; a área da Matinha, e o aterro da Boavista, no centro de Lisboa em frente à avenida D. Carlos I, e todos, lugares marcados pelo abandono da intensa atividade e vida marítima que durante séculos caracterizou a cidade.

⁵ Vant & Thomas, In: GRIMSKI, D.; Ferber, U. (2001) "Urban Brownfields in Europe". Land Contamination & Reclamation. Volume 9, nº 1, Germany, p 143-148

⁶ Vant & Thomas, In: GRIMSKI, D.; Ferber, U. (2001) "Urban Brownfields in Europe". Land Contamination & Reclamation. Volume 9, nº 1, Germany, p 143-148

Muitos destes terrenos são artificiais, e foram construídos para a cidade desenvolver-se em direcção ao rio e consequentemente as suas indústrias poderem crescer nestes novos espaços. A obsolescência das suas funções bem como o declínio das suas actividades deu origem a grandes áreas em estado de abandono e degradação que se contrapõe à oportunidade que as mesmas encerram para a regeneração urbana da cidade. Estes representam agora terrenos de contaminação, mas constituem-se simultaneamente como lugares potenciais para a reabilitação da frente ribeirinha da cidade.

Existe uma enorme dificuldade em resgatar os territórios acima referidos por variadas razões. As principais causas prendem-se com o facto destes terrenos normalmente pertencerem a privados que apesar de já não os utilizarem, não os querem perder. Por outro lado, os grandes níveis de contaminação a que estão sujeitos, bem como a grande extensão e complexidade que um projecto de reabilitação desta envergadura envolve e que pressupõe um avultado investimento por parte das entidades públicas, para o qual parece não haver disponibilidade.

A reconversão do Parque das Nações com a Exposição Internacional de Lisboa de 1998, localizada num antigo brownfield do lado oriental da cidade, foi a maior transformação envolvendo a cidade e o porto ocorrida em Portugal. No entanto, apesar da eficácia desta regeneração, e de se encontrar uma nova área urbana consolidada, aglutinadora de atividades diversas e multifuncionais, com espaços públicos, bastante bem equipados, este novo espaço manifesta uma autonomia própria não se estabelecendo qualquer continuidade urbana ou relação com os bairros que lhe são contíguos. Esta experiência teve um impacto importante, tornando-se uma referência internacional. Embora a tentativa para relacionar activamente a cidade com o rio fosse em parte bem-sucedida, todas as existências prévias do território foram apagadas, já que esta reconversão eliminou praticamente todos os vestígios do passado que deram ao local a sua identidade.



018 TERMINAL CONTENTORES DE ALCÂNTARA, LISBOA



019 FOTOGRAFIA AÉREA DO PARQUE DAS NAÇÕES, LISBOA



020 ALMADA VISTA DE LISBOA, SANTOS

TERRENOS POTENCIAIS

Como já referimos anteriormente, os vazios urbanos são lugares que surgem por revelarem uma incapacidade de desenvolvimento e expansão ou que pelo envelhecimento das suas infraestruturas que foram esvaziados das suas actividades primitivas, acusando um actual estado de abandono que produz aversão nas populações. No entanto podemos perspectivá-los como espaços potenciais para a regeneração da cidade, quer pelas suas características de vazios que são, quer pela localização geográfica privilegiada que muitos destes vazios possuem, pois ocupam grandes áreas no coração das cidades e estando bem munidos a nível de infra-estruturas de acesso.

Estes terrenos que aparentemente não possuem sentido ou significado, protagonizam a incerteza das cidades, o carácter expectante dos mesmos, representam uma desordem na cidade, a deterioração socioeconómica e abandono, simbolizando a letargia das sociedades e muitas vezes a sua decadência, não correspondendo de todo ao ideal da cidade, e por isso permanecem livres apesar das diversas potencialidades que apresentam. Estes espaços, apesar de indefinidos, não nos transmitem uma mensagem apenas negativa, contêm em si uma mensagem de mobilidade e de liberdade numa cidade standardizada, regularizada, capitalista, podendo-nos oferecer lugar para uma apropriação criativa e criadora de vínculos benéficos à cidade.

Durante a Trienal de Arquitectura de Lisboa, em 2007, cujo o tema eram os Vazios Urbanos, clarificou-se esta noção de vazio, como espaço de oportunidade, debatendo-se a sua utilidade para futuras intervenções e estratégias que visem a resolução de conflitos e barreira territoriais, entre espaço e serviços públicos, habitação ou como usá-los oportunamente para ajudar a coser e a cicatrizar estas “feridas” das diversas partes da área metropolitana, como são os territórios industrializados da frente ribeirinha de Lisboa.

Numa das conferências da Trienal de Arquitectura de Lisboa, José Mateus, Comissário Geral deste evento, caracterizou os Vazios Urbanos como um dos maiores recursos para a cidade actual. Definindo estes espaços como lugares degradados, obsoletos, que se encontram espalhados desde o tecido urbano consolidado às periferias. O arquitecto defendeu a avaliação e intervenção em conjuntos nestes espaços, para que possam “...produzir um profundo impulso reformador da cidade” Sustentando ainda a ideia de que as cidades deveriam possuir planos estratégicos para os Vazios Urbanos.



021 CENTRO DE ARTES MATADERO, MADRID

Fundamentado os seus argumentos na definição de Terrain Vague apresentada anteriormente por Solá-Morales, José Mateus referiu ainda a importância da memória destes espaços e do valor dos mesmos, não só como um território para a transformação ou da sua localização estratégica na cidade, mas também pelas circunstâncias que marcaram estes lugares. Considerando fundamental a memória presente nalguns destes Vazios, no imaginário colectivo, que os converte em lugares únicos e irrepetíveis.

Por sua vez, o arquitecto Neozelandês Mark Wigley abordou o tema dos Vazios Urbanos como possíveis instrumentos numa estratégia para a arquitetura da cidade. Sublinhando a ideia de vazio, como matéria fundamental da atividade da arquitetura, uma vez que é através desta actividade que se produz e constrói o vazio. Para ele, o vazio é a substância da ausência, uma interrogação, um convite à experiência. Mark Wigley questionou ainda forma como o problema dos terrenos vagos é abordado numa realidade urbana cada vez mais densa e intensificada, defendendo a necessidade de preencher o vazio por uma nova centralidade.

Luís Pedro Sá e Melo também no âmbito dos eventos da Trienal de Arquitectura de 2007 considera os Vazios Urbanos importantes enquanto espaços de contemplação da cidade. Entendendo estes como lugares de retiro, que permitem que se possa sair por instantes da ordem presente na cidade e assim contemplar a mesma a partir do seu interior, como se a vissemos de fora para dentro. Para Luís Melo o Vazio Urbano “estes espaços representam a fuga e uma oportunidade de alternância, de distância para a contemplação, [...], tem de ser, parte integrante da cidade”¹

Estes Vazios são entendidos como espaços disfuncionais das cidades produtivas em crescimento, pois estão como que parados no tempo, existindo neles uma verdadeira ausência não pela falta de cheio, mas porque representam, uma falha na lógica do tecido urbano em que se inserem, que pode ser colmatada pelo estabelecimento de estratégias, que façam gerar uma continuidade dentro do tecido urbano por oposição à ruptura que estes vazios instauram. A qualificação e transformação destes espaços, adequando-os aos interesses da cidade e dos cidadãos, de forma a transformá-los em lugares úteis e activos na vida das cidades, deve ser uma prioridade.

¹ DAVID, Ana, ed. lit.; MONTOYA, Alberto, trad.; MOLINA, Diego, trad.; DÓRIA, Ana, trad. Vazios Urbanos, Trienal de Arquitectura de Lisboa. Lisboa: Caleidoscópio, 2007. p.30

Neste sentido consideramos possível habitar o vazio, atribuindo-lhe o valor através da sua regeneração e requalificação, potenciando centralidades que estabeleçam diálogo e continuidade com a cidade que os envolve. Porém a necessidade que existe de reintegrar estes espaços, tem sido normalmente realizada por uma ocupação maciça, em que são apagadas as marcas do passado e consequentemente a sua memória signficante, a qual entendemos que deve ser preservada.

É preciso requalificar estes terrenos por meio de estratégias que os devolvam às cidade, através da criação de algo novo, uma nova centralidade útil, polarizadora do tecido urbano envolvente. Criadora e dialogante na vida das cidades, que exista em complementaridade à cidade e que possa simultaneamente conviver com as reminiscências ainda vivas nestes vazios urbanos.



022 PORT VELL DEPOIS DA RECONVERSÃO, BARCELONA



023 GRUA DESACTIVADA PERTENCENTE À ANTIGA CENTRAL TEJO, LISBOA

ENTRE A CIDADE E O RIO

A cidade de Lisboa, pela sua excepcional localização geográfica desde cedo que se afirmou com um ponto estratégico de atividades portuárias, este facto relegou os terrenos ribeirinhos para uma utilização exclusivista, baseada na exploração destas actividades por parte de uma única entidade, o porto de Lisboa, que até bem pouco tempo geria todos os terrenos desta zona ribeirinha.

A intensa atividade portuária exigiu, à cidade uma série de transformações territoriais, que permitiam o seu bom funcionamento. Até ao século XX, viu o seu território aumentar, em detrimento do aumento populacional e industrial, inicialmente cresceu paralela ao rio, tendo virado a sua expansão para norte, com a industrialização da cidade e a construção da linha ferroviária junto ao rio, a cidade passou de um crescimento linear para uma estrutura radio concêntrica a partir do final do século XIX. A criação de determinados eixos de transporte coléctivos influenciou desde cedo a estrutura da expansão da cidade e as suas relações com a envolvente.

Devido à crise da década de 70; à decadência que ditou a saída da indústria e a re-estruturação do seu porto, Lisboa é hoje uma cidade com imensos espaços em branco sobretudo numa das suas regiões mais privilegiadas, as margens do rio Tejo, que esperam uma intervenção, demonstrando assim elevado potencial enquanto oportunidades que representam para a revitalização da cidade.



024 PRAIA DE SANTOS VISTA DOS JARDINS DO PALÁCIO DO MARQUÊS DE ABRANTES, LISBOA

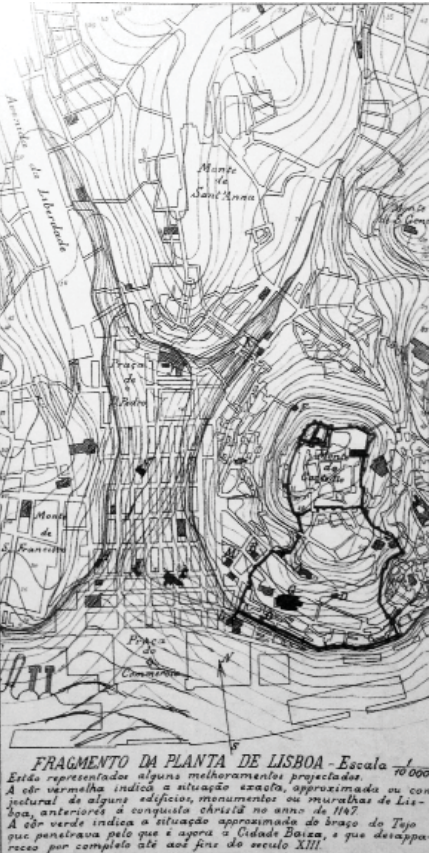
TERRENOS ARTIFICIAIS

O território onde Lisboa foi gradualmente crescendo até se tornar cidade, era morfologicamente muito diferente do actual. As modificações de carácter natural, como o assoreamento do próprio rio, tiveram importância na modificação do território primitivo, no entanto foi a criação, pelo homem, de espaços planos (aterros) nos terrenos baixos e lodosos onde chegavam ribeiras ao Tejo e sobre as praias e margens do rio que propiciou tão grande e significativa transformação que se iniciou há mais de dois milénios.¹

Desde muito cedo que se foram conquistando vastas superfícies horizontais frente ao estuário do Tejo, através de aterros que se realizaram nos terrenos ribeirinhos. A Baixa de Lisboa, constitui-se como um dos primeiros territórios artificiais a surgir pela mão expedita do Homem, numa das principais artérias do rio que entrava pela cidade. Mais tarde com o crescente desenvolvimento da cidade, foram também ocupados por esta via imensos territórios das margens do Tejo.

Esta transformação do território teve preponderância significativa na identidade de Lisboa que já nos séculos XIV-XV se consolidou como assentamento portuário e de comércio marítimo, para o que muito contribuiu a formação ao longo do rio, destes aterros, caracterizados por serem amplos espaços planos aptos as utilizações portuárias, mas que tiveram uma efectiva influência sobre a forma urbana bem como a sua morfologia original. Estes vastos territórios artificiais, que se fizeram paralelamente ao rio, no âmbito das atividades portuárias, correspondem a toda a frente Ribeirinha de Lisboa, são lugares de mediação que vivem entre a cidade e o rio, estabelecem relações híbridas, “que ora tendem mais para a cidade ou para o rio conforme os usos, mas que no entanto tiveram uma grande importância sobre a morfologia urbana ao modificar a forma do próprio suporte, em suma, sua identidade”²

O território que em vez de enseadas e pequenas praias, foi sendo transformado numa plataforma que relegou a cidade para o interior com pouco contacto com o rio, apesar de possibilitar muitos e diversificados usos que facilitaram por sua vez a contínua readaptação da cidade enquanto se afirmava economicamente ao nível nacional e internacional. Através do estudo de levantamentos arqueológicos na cidade de Lisboa, bem como da análise das principais plantas, cartas, gravuras e Mapas, Durão, realizou no âmbito da sua tese o Mapeamento dos Aterros como se indica na figura abaixo, onde os classifica pelos locais onde se realizaram, época em que foram construídos, que corresponde a momentos diferentes de crescimento do território da cidade. O arquitecto faz divisão tipológica, separando-os em três grupos:



025 FRAGMENTO DA PLANTA DE LISBOA ANTES DA CONQUISTA CRISTÁ EM 1147



026 PANORÁMICA SOBRE BELÉM TIRADA A PARTIR DA TORRE DE BELÉM, 1881

¹ DURÃO, Vitor C.M. (2011) – Análisis Urbano del frente de Alfama, en Lisboa. Formación y transformación. 291p., Editorial Académica Española, Saarbrücken, Alemanha. ISBN: 9783844336184

² Idem



027 AVENIDA 24 DE JULHO, 1860, LISBOA



028 CONSTRUÇÃO DA AV. RIBEIRA DAS NAUS, 1939, LISBOA



029 AVENIDA 24 DE JULHO, 1900, LISBOA

Os primeiros aterros realizados sobre o esteiro da Baixa - iniciando-se há cerca de dois milénios e são o resultado da sobreposição de construções das diferentes culturas que dominaram a cidade.

Os aterros das praias e de terrenos das margens do rio - iniciados no século XIV, ou anteriormente, criaram a frente ribeirinha de Lisboa, entre as Tercenas da Porta da Cruz (actual Museu Militar) e o Largo de Santos, incluindo a frente do esteiro da Baixa, onde se formou o Terreiro do Paço. Realizaram-se também importantes aterros no séc. XV-XVI para a construção do Paço Real de D. Manuel I e no pós-terramoto com a reordenação Pombalina.

Os grandes aterros na passagem do século XIX para o XX - foram os de maior dimensão e complexidade e criaram a frente ribeirinha actual que ultrapassou definitivamente os limites anteriores para formar toda a frente rio da cidade.³

Este tipo de ocupação pressupõe um elevado conhecimento técnico e capacidade de execução de grandes obras de infraestruturas, produziu profundas modificações na morfologia e na matriz da cidade, definindo radicalmente a sua rede viária. Pois os antigos trajectos que envolviam as colinas, perdem importância em favor dos novos caminhos que se constituem nas partes baixas das cidades, criadas por aterros. Mais tarde foram realizados percursos viários de conexão entre os trajetos primitivos das partes altas da cidade com os mais recentes. Estes vieram relacionar os territórios das colinas com os terrenos baixos de origem artificial⁴

A rede viária principal da cidade assentou, a partir de determinado momento do desenvolvimento urbano, sobre esses terrenos planos, criando os principais trajectos matrizes que ainda hoje são eixos estruturantes da cidade, quer na penetração para o interior do território, a norte, quer sobretudo na realização do eixo ribeirinho que se prolonga para oriente até Chelas e Sacavém, como para ocidente até Alcântara e Belém. Com o aparecimento da máquina a vapor, surgiram os grandes barcos de ferro (e a vapor) e a construção de linhas férreas. Em 1856, é inaugurada a primeira linha férrea em Portugal, entre Sta. Apolónia, em Lisboa, e o Carregado. Em 1873 é inaugurada a primeira linha de Caminho de Ferro Americano, de tracção animal e tranvias sobre carris, que fazia a ligação do Rossio a Belém. Isto permitiu uma maior ligação da cidade com a sua parte ocidental, sendo usada principalmente para viagens lúdicas aos domingos e no Verão, assim como tinha uma componente turística pelo seu percurso junto ao rio.



030 ATERRO DA BOA VISTA, 1900, LISBOA

³ DURÃO, V. C. (2012). Análise Urbana de Territórios Construídos, Os aterros na Baixa e na frente Ribeirinha de Lisboa. Revista da gestão costeira integrada, 20-30

⁴ Caniggia, In. DURÃO, Vitor C.M. (2011) – Análisis Urbano del frente de Alfama, en Lisboa. Formación y transformación. 291p., Editorial Académica Española, Saarbrücken, Alemanha. ISBN: 9783844336184.



031 COMPARAÇÃO MORFOLÓGICA DA EVOLUÇÃO DA FRENTE RIBEIRINHA DE LISBOA, 1856-2013

Deste modo, o porto de Lisboa tem a necessidade de uma grande expansão e desenvolvimento da sua estrutura, com nova organização do espaço, procedendo às obras requeridas para a sua industrialização a partir de 1887. Surge como porto especializado, com grandes armazéns e capacidade de carga/descarga; desaparece entretanto o porto-cidade, que se misturavam.

Para a industrialização do porto, procede-se à construção de vários cais e docas, à regularização das margens e são criados aterros, de forma a arranjar espaços planos necessários ao porto e às suas indústrias, ao mesmo tempo que se melhorava as condições de higiene e salubridade de Lisboa, onde as praias eram lixeiras e vazadouros a céu aberto. O porto de Lisboa tornou-se a partir daqui algo completamente distinto do resto da cidade, com autonomia própria e separando fisicamente a cidade do rio. Efeito este que perdurou até ao final do século XX.

Em 1890, a abertura do troço de caminhos-de-ferro entre Alcântara e Pedrouços veio fomentar o aparecimento de mais fábricas e indústrias na zona de Alcântara, muitas delas relacionadas com o porto de Lisboa, que ao se industrializar e se reorganizar, se começava a expandir por toda a frente ribeirinha de Lisboa. Esta zona já desde o século XVIII apresentava condições para a instalação de fábricas, como por exemplo a ribeira que passava por aqui e a facilidade de importação e exportação das matérias-primas e produtos, através da proximidade ao porto. ⁵

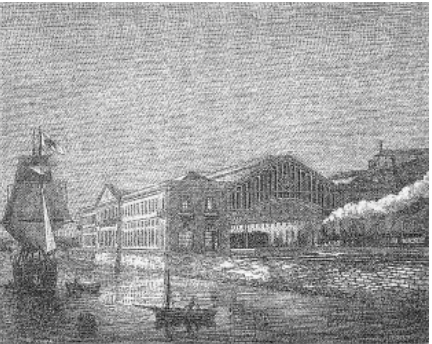
Com a conclusão da linha de Cascais ao Cais do Sodré em 1895, após os aterros do porto e do Aterro da Boavista, a industrialização do porto, a abertura da Av. 24 de Julho e Av. Brasília, ambas paralelas à linha de comboio e a modificação da linha de costa, Lisboa vê-se assim afastada abruptamente do rio e da sua frente ribeirinha, que se encontrava agora completamente fechada é controlada unicamente pela Autoridade Portuária de Lisboa.⁶



032 ESTALEIRO DA ROCHA CONDE DE ÓBIDOS, 1917, LISBOA



033 AVENIDA 24 DE JULHO E MERCADO DA RIBEIRA, 1873, LISBOA



034 GRAVURA DA ESTAÇÃO DE SANTA APOLÓNIA, 1866

⁵ SALGUEIRO, Teresa Barata. Lisboa, Periferia e Centralidades. Oeiras: Celta Editora, 2001. P:45

⁶ SALGUEIRO, Teresa Barata. Lisboa, Periferia e Centralidades. Oeiras: Celta Editora, 2001. P:45



035 CARTA HISTÓRICA DE LISBOA ENTRE O CAIS DO SODRÉ E O LARGO DO CALVÁRIO, LEVANTAMENTO DE FILIPE FOLQUE, 1854-56

Na época moderna, estes territórios artificiais povoaram-se de armazéns, contentores, guindastes e silos, enfim grandes infraestruturas industriais, que com as mutações económicas e sociais que se deram no país e que originaram a decadência e abandono da indústria, entram em obsolescência. Com o passar do tempo parte deste território artificial junto ao Tejo entra em declínio, face à nova realidade da indústria portuária, muitas destas infraestruturas construídas foram abandonadas, esquecidas e desaproveitadas. Hoje são lugares contaminados mas com elevadas potencialidades, carregados de valor arquitetónico, que justificam uma valorização da sua qualidade paisagística, que crie condições para um equilíbrio racional entre a utilização dos recursos pre-existent, sejam eles naturais ou artificiais, que venha contribuir para transformar este vasto território num espaço público acessível, inclusivo e que sirva de “nós” de encontro e união da cidade e dos seu habitantes como espaço social que traz nova vida á cidade.



037 FOTOGRAFIA AÉREA DO CAIS DO CONDE DE ÓBIDOS, 1968, LISBOA



036 CARTA HISTÓRICA DE LISBOA ENTRE O CAIS DO SODRÉ E ALCÂNTARA, LEVANTAMENTO DE SERPA PINTO, 1911



038 PANORÂMICA DO RIO TEJO

RELAÇÃO CIDADE/RIO

Os aterros de Lisboa que consubstanciam a sua Zona Ribeirinha, sendo contíguos a dois universos distintos – a terra e água - não pertencem a nenhum deles, são territórios ora autónomos, ora de mediação que aparentemente não estabelecem relações de continuidade entre a cidade e o rio. Este vasto território, construído pelo homem, espaço portuário é um espaço ambíguo e complexo, com uma autonomia própria que não dialoga com cidade, nem permite à cidade relacionar-se com o rio.

Eles configuram-se sobretudo como espaços de fronteira entre dois mundos muito diferentes, mesmo antagónicos. O mundo do homem, a cidade – o lugar, e o mundo do desconhecido, o mar – o outro. Usa-se economicamente, funcionalmente, mesmo para lazer, entende-se a sua existência mas não se vive nele. É o sítio fora da muralha como o foi quando Lisboa tinha as suas cercas.¹

É um território construído extra muros, fora das muralhas, não tendo sido envolvido nem abrangido pela cidade, lamentavelmente ao fim de séculos de construção continuou fora da urbe. Não obstante o levantamento da cerca Fernandina que não abrangia os terrenos ribeirinhos, actualmente, este espaço continua fora da cerca, uma cerca invisível, mas muito presente e que foi criada ao longo de séculos entre a cidade e o seu rio, uma infra-estrutura de tal modo imponente que relegou a cidade para o seu interior.²

Esta característica agravou-se muito mais com o considerável aumento da largura dos aterros dos finais do século XIX e início do século XX, que afastou fisicamente a cidade dos bairros, do rio, e devido à construção de uma das mais importantes vias estruturantes de tráfego rodoviário, das estações de caminho-de-ferro do Cais-do-Sodré e de Santa Apolónia e respectivas linhas férreas que cortam todo o acesso entre a cidade e o rio tanto do lado ocidental como do oriental.

É de facto uma impossibilidade o relacionamento entre cidade e rio enquanto essas infraestruturas se mantiverem porque comprometem a continuidade urbana. Todas as acções que se têm realizado não resolvem esta questão porque não vão à essência do problema que é de transformar o tráfego rodoviário intenso em tráfego local e retirar as ligações ferroviárias deste local, ou pelo menos da sua superfície.



039 PASSAGEM DE NÍVEL EM SANTOS, LISBOA



041 FOTOGRAFIA AÉREA DO ATERRO DA BOA VISTA, LISBOA



040 AV. 24 DE JULHO, LISBOA

¹ LAMAS, José M. Ressano Garcia (1992). Morfologia Urbana e Desenho da Cidade. 2ª Ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian e Fundação para a Ciência e a Tecnologia, 2000. p.55

² DURÃO, Vitor C.M. (2011) – Análisis Urbano del frente de Alfama, en Lisboa. Formación y transformación. 291p., Editorial Académica Española, Saarbrücken, Alemanha. ISBN: 9783844336184.



042 TERMINAL DE CONTENTORES DE ALCÂNTRA, LISBOA

A zona Ribeirinha surge assim como um espaço lateral à cidade ou aos seus habitantes, porque não é um lugar onde se viva, mas relegado para a actividade portuária, em declínio, e de suporte de grandes infra-estruturas viárias e ferroviárias. Grande parte deste território possui usos que a actual cidade prescinde, (pelo menos nesta parte do seu território). Há muitos outros lugares na cidade que têm essas características como as vias rodoviárias estruturantes, as linhas ferroviárias, os viadutos, o aeroporto, interstícios urbanos que entre outros espaços do género são exemplos de locais onde não se vive, apesar de serem indispensáveis ao funcionamento da cidade actual mas são dispensáveis como espaços de vivência urbana, no entanto todos eles são pertença da cidade.



043 CAREGUEIRO NO TERMINAL DE CONTENTORES DE ALCÂNTRA, LISBOA

A actividade portuária foi e é uma actividade da cidade, goste-se ou não. Foi das mais decisivas, e em certos momentos a mais decisiva, na afirmação de Lisboa no mundo. A retracção do porto de Lisboa resultou num excedente de espaços junto ao rio que possibilitou criar novas actividades económicas que gradualmente tem substituído as portuárias evitando o abandono e a degradação destes locais. Essa substituição que tem tido diversos êxitos pode consolidar junto ao rio actividades lúdicas, de lazer, desportivas ou culturais mas isso não altera o carácter ambíguo deste espaço de fronteira nem resolve na essência a relação cidade/rio pois não modificou os elementos que os separam.



044 PRAÇA DO COMÉRCIO VISTA DO RIO, LISBOA

A frente ribeirinha é um grande “Terrain Vague”, que possui diversas compreensões, é incerto, ambíguo e indeterminado, estando subjugado pela presença esmagadora do porto de Lisboa. Havendo áreas em que esta instituição não opera, onde subsistem os despojos contaminantes duma indústria portuária agora obsoleta, pontuadas por pequenos núcleos que utilização lúdica, como é o espaço das Docas de Lisboa, com actividades de restauração e vida noturna, bem como as zonas de Belém, e da 24 de Julho.

Aparentemente os terrenos ribeirinhos parecem lugares exteriores nos quais só certos valores residuais parecem manter-se, apesar do seu total desprezo à actividade da cidade, são caracterizados por uma falta de integração útil na cidade, no entanto constituem-se como uma promessa na cidade de Lisboa pela localização privilegiada que ocupam. Não são lugares esquecidos, são espaços pretendidos pela população, que persiste em aproximar-se das águas do Tejo.



045 TERMINAL DE CONTENTORES DE SANTA APOLÓNIA, LISBOA



046 VARINAS DE LISBOA, 1920, CAIS DO SODRÉ



047 BANHISTAS NAS DOCA DO POÇO DO BISPO



048 PANORÂMICA DE BELÉM TIRADA DO PADRÃO DOS DESCOBRIMENTOS

A identidade urbana de Lisboa está muito relacionada com a frente ribeirinha e com o rio porque nasceu com este e cresceu com ele. O rio é um dos principais, se não o principal, símbolo da própria cidade. A cidade nunca se dissociou do rio porque em grande medida lhe pertence. A estrutura urbana, a lógica formal e funcional, a história, pese todas as variações, foi marcada no território por essa relação de ambiguidade – crescer afastando-se do rio e estar sempre próximo do rio.

“Mesmo nos momentos em que o porto mais isolou a cidade do rio como no séc. XX, em que o contacto da população excepto dos que nela trabalhavam quase não se fazia, o rio continuou a ser Lisboa. Continuou a ser da sua génese porque não é só da vivência em si que se vive e que se valoriza os elementos é em muito do valor de uso que se lhes atribui. Estão, em parte, neste plano os castelos e muitos dos edifícios que a chamamos de monumentos”³

As pessoas deixaram de ter as praias que permitiam tomar banho de rio, de ter proximidade física com a água do Tejo. Deixaram há muito de lhe tocar, de a sentir. O rio como meio de transporte de mercadorias foi sendo gradualmente abandonado conforme se foi incrementando a camionagem (Salgueiro, 1992). Lisboa, já não tem pescadores e a faina marítima própria, que durante muito tempo lhe foi peculiar. Não tem botes atracados nas praias mas continua a existir a presença determinante do rio.

Nas últimas duas décadas, a cidade de Lisboa tem procurado refazer a ligação com o rio. Desde os finais do século XX, que a cidade começa a reclamar estes terrenos ribeirinhos como espaço possível de vivência urbana na qual a influência das actividades lúdicas e do turismo em crescimento, que apesar do seu carácter mono funcionalista foram e são fundamentais às modificações que então se iniciaram.

No entanto, apenas se recuperaram duas áreas em extremos opostos da cidade, não havendo ainda uma dinâmica diária para os lisboetas destes espaços. Começou-se por recuperar a zona de Belém, que integrava o Porto de Lisboa, mas não existem grandes equipamentos de apoio à vida no quotidiano nesta zona.

³ DURÃO, V. C. (2012). Análise Urbana de Territórios Construídos, Os aterros na Baixa e na frente Ribeirinha de Lisboa. Revista da gestão costeira integrada, 20-30.

O outro espaço objecto de intervenção, é a área referente ao Parque das Nações, tendo sido aproveitado o evento da Expo 98’ para recuperar a zona. É uma grande área, que se encontrava abandonada, bastante degradada e contaminada pela indústria que aí esteve instalada. Actualmente é um pólo dinâmico, que abrange diversas actividades desde habitação, serviços, escritórios, comércio, actividades lúdicas e culturais. É um espaço muito bem recuperado, a nível de ordenamento do território e inclusivamente a nível de espaço público, oferecendo sempre espaço disponível junto ao rio para o cidadão. Oferece diferentes tipos de espaço público, de espaço verde. No entanto a sua conexão com a cidade não foi totalmente conseguida. É um espaço que funciona quase como uma ilha em relação à cidade onde se insere.

Se a relação de Lisboa com o rio começou por ser de base económica, hoje em dia, esta é vista como algo lúdico, com uma forte identidade e de alto valor paisagístico. Deste modo potencia uma mais-valia fundiária, justificando assim a preferência pela localização perto do rio, originando novos estilos de vida e padrões de consumo. Actualmente está-se a recuperar a zona ribeirinha central, desde o Cais do Sodré, passando pela Ribeira das Naus e Terreiro do Paço, até Santa Apolónia. Havia um espaço expectante na zona da Ribeira das Naus, que servia como estacionamento. Entretanto parte desse espaço já foi recuperado, através de algum edificado e uma praça “branca”, estando em recuperação o resto da área da Ribeira das Naus, como jardim e espaço público, fazendo alusão às memórias deste local, à sua história de relação com o rio.

Na zona de Santa Apolónia, junto ao rio, está previsto a construção do Terminal de Cruzeiros num espaço que actualmente tem alguns armazéns a funcionarem como terminal de cruzeiros, mas pouco ou nada qualificados, assim como a sua envolvente. O novo terminal situar-se-á em parte sobre a actual doca, oferecendo espaços verdes em torno, melhorando o enquadramento paisagístico.



049 TERMINAL DE CONTENTORES DE ALCÁNTARA, LISBOA



050 FOTOMONTAGEM DA INTERVENÇÃO PAISAGÍSTICA NA RIBEIRA DAS NAUS, LISBOA



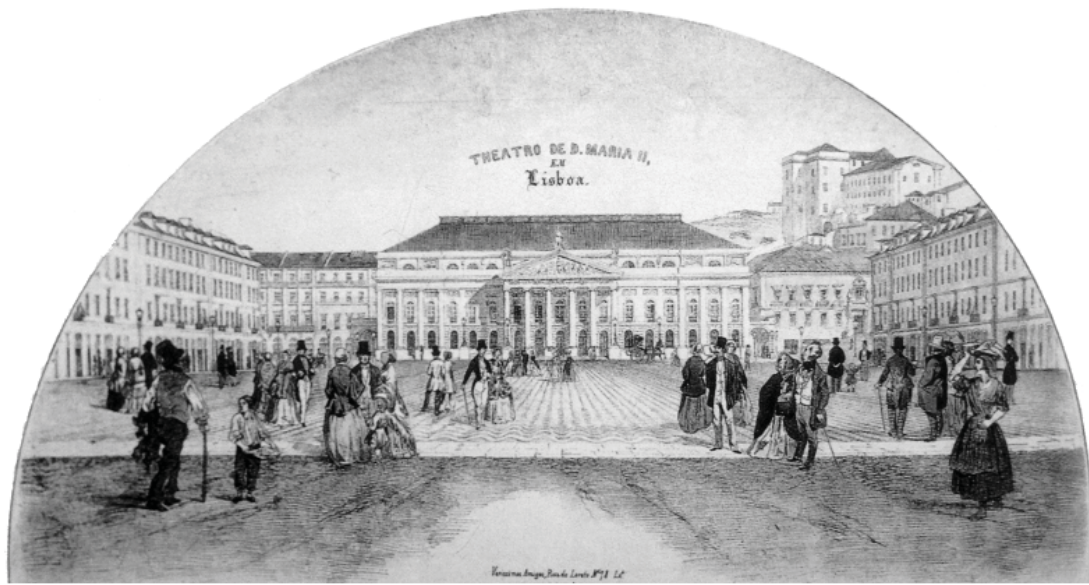
051 NOVO TERMINAL DE CRUZEIROS DE LISBOA, CARRILHO DA GRAÇA



052 PADRÃO DOS DESCOBRIMENTOS, LISBOA

“Spirit in will to express
can make the great sun seem small
The sun is
Thus the Universe
Did we need Bach
Bach is
Thus music is
Did we need Boullée
Did we need Ledoux
Boullée is
Ledoux is
Thus Architecture is.”

- Louis I. Kahn



053 GRAVURA HISTÓRICA DO TEATRO D. MARIA II, 1850, LISBOA

O MONUMENTO

“O Monumento é um facto urbano singular, elemento morfológico singular e individualizado pela sua presença, configuração e posicionamento na cidade e pelo seu significado. O monumento desempenha um papel essencial no desenho urbano, caracteriza a área ou bairro e torna-se polo estruturante da Cidade” - José Lamas, em *Morfologia Urbana E Desenho Da Cidade*.

Neste capítulo abordaremos a temática do monumento enquanto elemento arquitectónico destacado que sinaliza o espaço urbano, dotando-o de significado, não só por se constituir como elemento de visitação, pelas atividades humanas que ali se desenvolvem, mas sobretudo por ser estrutura construída portadora duma identidade colectiva, que o torna marca estruturante indelével dos lugares onde se insere. Os monumentos têm pois um papel fundamental na criação e permanência de determinadas paisagens urbanas, impregnando lugares de valor estético e simbólico. As paisagens e os lugares são parte da espacialidade dos monumentos. É nesta perspectiva geográfica que a análise deste estudo será feita.



054 DUOMO, MILÃO

SIMBOLOGIA

Os monumentos são edifícios ou estruturas funcionais que se tornaram notáveis pela sua arquitectura, presença ou significado histórico, geralmente construídos com o propósito de acolher funções programáticas de cariz cultural, ou de comemorar acontecimentos importantes, ou homenagear figuras notáveis. São intencionalmente dotados de significações, associadas à celebração, contestação ou à memorialização, que nos faz visitar o presente e o futuro, havendo neles uma uma qualidade emocional que “acende as sensibilidades e de qualquer angulo, vivê-lo, e habitá-lo, esteticamente”¹. Em suma são representações materiais da identidade colectiva, que compõem e estruturam a paisagem de certos espaços públicos da cidade.

A datação da palavra Monumento remonta ao século XIII, informa o dicionário Houaiss (2001). Em conformidade com a mesma obra de referência, a etimologia desse vocábulo provém do latim “monumentum, monimentum e molimentum”² – significando: ‘o que traz à memória, lembrança e penhor de amor, o que faz lembrar um morto, túmulo, estátua’. Convém sempre lembrar essa origem para que jamais se perca de vista sua vinculação a um propósito eminentemente afectivo. Mais ainda, por ser o monumento um conceito fundamental para o desenvolvimento do processo que engendrou o que hoje é nomeado e compreendido por património urbano.

Fernando Goitia na sua obra “Breve História do Urbanismo” destaca o papel dos primeiros monumentos, no desenvolvimento das cidades: “Foi extraordinariamente relevante papel na fundação de grandes infra-estruturas arquitectónicas no povoamento do fragmentado território europeu... Estas cidades dispunham de uma igreja, catedral, ou mosteiro ou seja estruturas religiosas de grande envergadura que geralmente promoviam uma nuclearização urbana. Esta situação deve-se não só ao facto destes estruturas, serem as mais altas e caras da cidade, mas fundamentalmente por serem, portadoras de grande valor ascético.”³

¹ ARGAN, Guiulio Carlo, (1983).História de Arte como História da Cidade. Lisboa, Martins Fontes, 2005. p:50
² HOUAISS, Dicionário da Língua Portuguesa, Rio de Janeiro, Objetiva, 2001, p:1066.
³ GOITIA, Chueca, Fernando. (1968). Breve História do Urbanismo. Lisboa, Presença, 1982. p:23



055 VISTA DO CASTELO DE S. JORGE, LISBOA



056 SÉ DE LISBOA

Os primeiros Monumentos, como o castelo, o forte, as abadias o mosteiro, pelo sentimento de protecção que inspiravam com sua grande escala, quer pelo prestígio religioso que emanavam, eram edifícios de grande valor estético, que se constituíram como elementos fundamentais enquanto pólos de atracção, para a constituição, estrutura e organização urbana. Sendo inúmeras as cidades que evoluíram a partir edifícios marcantes como os mosteiros, igrejas, ou castelos, seja pela sua adaptação à natureza topográfica do terreno, seja pelo fenómeno de nuclearização que estes edifícios marcantes promoviam em torno de si. Também em Portugal, os monumentos, foram instituições promotoras do fenómeno urbano, gerando à sua volta aglomerados habitacionais que dependiam da protecção que as atividades destas infra-estruturas promoviam, impulsionando tanto o desenvolvimento urbano como as instituições que referenciam a vida pública.

“Por todas estas razões, os Monumentos têm um papel relevante, na sociedade do tempo e na sua sedimentação e um lugar primacial na encomenda e usufruição da Arquitectura, e fundamentalmente no desenvolvimento das cidades, onde se fundaram”⁴

O teórico austríaco Alois Riegl ocupou-se, em 1903, de modo prístino, do conceito de Monumento gerando uma discussão teórica em seu torno que durou décadas, definindo-o como segue: Por monumento, no sentido mais antigo e verdadeiramente original do termo, entende-se uma obra criada pela mão do homem e edificada com o propósito preciso de conservar sempre presente e vivo na consciência das gerações futuras a lembrança de uma ação ou destinação (ou as combinações de uma e da outra) ⁵

O filósofo revela que sua concepção de monumento é bastante moderna, ao afirmar: “Não é a destinação original que confere a essas obras a significação de monumentos; somos nós, sujeitos modernos, que as atribuímos a eles” ⁶ Consoante tal afirmativa, o teórico austríaco pondera que, sendo intencionais ou não, os monumentos apresentam um valor de rememoração. Por ora, o que se quer evidenciar é que os significados etimológicos que associam um desígnio afectivo ao monumento estão subsumidos naquela primeira definição dada por Riegl.

⁴ ARGAN, Guiulio Carlo, (1983).História de Arte como História da Cidade. Lisboa, Martins Fontes, 2005. p:50

⁵ Riegl, In: CHOAY,Françoise (1992). A Alegoria do Património. Tradução Luciano Vieira Machado. São Paulo, Estação Liberdade / Ed. Unesp, 2001. p: 16-20.

⁶ Idem

O propósito afectivo do monumento é igualmente ressaltado pela historiadora francesa Françoise Choay, para quem o desígnio do monumento não é o de dar uma informação neutra, mas sim, o “de tocar, pela emoção, uma memória viva”⁷. Compreendendo-o nesse primeiro sentido, Choay designa por monumento a “tudo o que for edificado por uma comunidade de indivíduos para rememorar ou fazer que outras gerações de pessoas rememorem ou contemplem acontecimentos, obras, sacrifícios, ritos ou crenças”⁸.

A historiadora francesa credita a especificidade do monumento precisamente ao seu modo de actuar sobre a memória: Não apenas ele a trabalha e a mobiliza pela mediação da afectividade, de forma que lembre o passado fazendo-o vibrar como se fosse presente. Mas esse passado invocado, convocado, de certa forma encantado, não é um passado qualquer: ele é localizado e selecionado para fins vitais, na medida em que pode, de forma directa, contribuir para manter e preservar a identidade de uma comunidade étnica ou religiosa, nacional, tribal, ou familiar. Mais ainda, Choay entende que, tanto para os que o construíram quanto para aqueles a quem se endereçam às lembranças por ele transmitidas, o monumento é “um dispositivo de segurança”⁹.



057 PANTEÃO, ROMA

O monumento assegura, acalma, tranquiliza, conjurando o ser do tempo. Ele constitui uma garantia das origens e dissipa a inquietação gerada pela incerteza dos começos. Desafio à entropia, à ação dissolvente que o tempo exerce sobre todas as coisas naturais e artificiais, ele tenta combater a angústia da morte e do aniquilamento. Para a autora citada, a essência do monumento é a sua função antropológica: “sua relação com o tempo vivido e com a memória”¹⁰. Ela adverte que, nas sociedades ocidentais, o papel do monumento, tomado em seu sentido original, foi perdendo importância, tendendo a desdourar-se, enquanto outros significados eram atribuídos ao termo. A historiadora conclui pela irreversibilidade da evolução depreendida dos dicionários do século XVII. A partir de então, afirma ela, o termo monumento passa a denotar o poder, a grandeza, a beleza, cabendo-lhe afirmar os grandes desígnios públicos, promover estilos e falar à sensibilidade estética.



058 MOSTEIRO DOS JERÓNIMOS, LISBOA

⁷ CHOAY,Françoise (1992). A Alegoria do Património. Tradução Luciano Vieira Machado. São Paulo, Estação Liberdade / Ed. Unesp, 2001. p: 16-20.

⁸ CHOAY,Françoise (1992). A Alegoria do Património. Tradução Luciano Vieira Machado. São Paulo, Estação Liberdade / Ed. Unesp, 2001. p: 18-19.

⁹ CHOAY,Françoise (1992). A Alegoria do Património. Tradução Luciano Vieira Machado. São Paulo, Estação Liberdade / Ed. Unesp, 2001. p: 18-19.

¹⁰ Idem



059 MUSEU BONNEFANTEN, ALDO ROSSI, HOLANDA



060 PALÁCIO DO CONGRESSO NACIONAL, 1960, BRASÍLIA



061 ARCO DO TRIUNFO, 1846, PARIS

Huyssen, à sua maneira, também reforça o caráter afectivo, tranquilizante, do monumento. Eis o que patenteia na passagem abaixo: “o monumento veio a garantir a origem e a estabilidade bem como a largueza do tempo e do espaço de um mundo que se transformava rapidamente e era vivido como transitório, desenraizador e instável. E o monumento por excelência para a admiração oitocentista pela antigüidade clássica e ‘pré-histórica’ era a arquitetura. Portanto, não foi por mera coincidência que Hegel situou a arquitetura bem precisamente nos começos da arte. Especialmente a arquitetura monumental – pense-se no culto de obeliscos, pirâmides, templos, memoriais e torres funerárias – parecia garantir a permanência e oferecer um baluarte contra a aceleração do tempo, as bases moveiças do espaço urbano e a transitoriedade da vida moderna”¹¹

Ainda Riegl, a importância do Monumento reside precisamente na busca da origem, daí que o século XIX tenha-se sagrado como o século histórico. Pois ele teve o prazer de descobrir através das inúmeras escavações arqueológicas “observar com amor o facto individual, quer dizer, o acto humano singular na pureza de seu surgimento original. Ele visava antes toda reconstituição viva do facto histórico.”¹²

É também nos oitocentos que toma corpo a história cultural, relembra Riegl, o que, mais uma vez, reforça a importância desse século para a concepção moderna de monumento, e também de património. Por fim, para Choay, na atualidade o sentido de monumento evoluiu um pouco mais: ao prazer movido pela beleza do edifício, seguiu-se “o encantamento ou o espanto provocados pela proeza técnica e arquitectónicas modernas”¹³.

Mas monumentos não são apenas objetos estéticos. São intencionalmente dotados de sentido político, capazes de “condensar complexos significados”¹⁴ em torno de valores e práticas e, ao mesmo tempo, actuar como “mecanismos regulatórios de informações que controlam significados. Neste sentido os monumentos podem ser vistos como textos, impregnados de figuras de linguagem como metáforas, metonímias, sinédoques e alegorias, que comunicam mensagens em forma simbólica associadas a temas como poder, identidade e conflitos gerados por ambos”¹⁵.

¹¹ HUYSEN, Andréas. (2000). Seduzidos pela Memória. Rio de Janeiro: Aeroplano, 2000.p: 21.

¹² RIEGL, In: CHOAY,Françoise (1992). A Alegoria do Património. Tradução Luciano Vieira Machado. São Paulo, Estação Liberdade / Ed. Unesp, 2001. p: 16-20.

¹³ Idem

¹⁴ DUNCAN, N. e SHARP, J. P. (1993). Confronting Representations. Society and Space, 11, 1993, p: 473-486.

¹⁵ Idem



062 TORRE EIFFEL, PARIS



063 PALÁCIO DUCALE E PRAÇA DE S. MARCO, VENEZA

Duncan, refere os textos, rituais e símbolos materiais como os monumentos são meios pelos quais afirmação e contestação podem se manifestar. Os monumentos, contudo, são mais acessíveis à maioria da população. Fixos, comunicam permanentemente as mensagens que deles se espera comunicar, de salientar o carácter sensorial, mental, transcendental do monumento como o suporte o agente, o meio privilegiado, como extensão da identidade cultural humana.

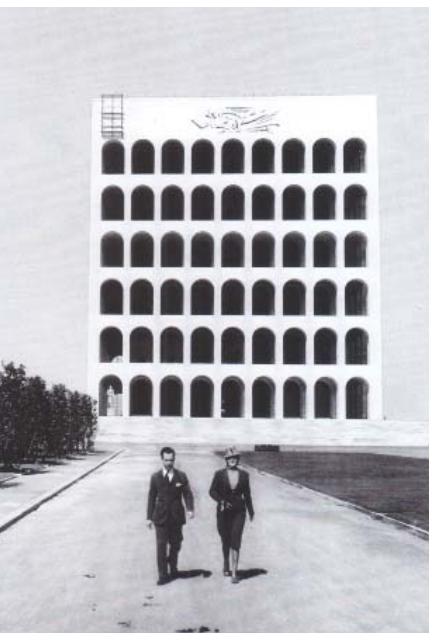
Os monumentos expressaram os sentimentos estéticos das sociedades ao mesmo tempo, constituem representações materiais dos profundos processos económicos, sociais e políticos das épocas em que são edificadas. Não foi por acaso que no final do século XIX e início do século XX as principais cidades europeias e americanas ganharam inúmeros e por vezes grandiosos monumentos: Museus, Bibliotecas, Memoriais entre outros espaços e estruturas contemplativos, foram construídos, como parte integrante do processo de requalificar e embelezar o espaço urbano dessas cidades, mas também, como forma expressivas da identidade, e cultura dos lugares e nomeadamente da sociedade em que estão inseridos.

Foram usados abusivamente pelos dos Estados nacionalistas, que desde cedo compreenderam o poder afectivo que os monumentos emanavam, nomeadamente enquanto matéria significativa da identidade e poder, que os edificava como bastião político e ideológico, representativo do poder instituído. Também as instituições religiosas construíram e constroem os seus monumentos, templos ou outras formas simbólicas, materializam o local do culto, como também exibem o poder da instituição ao comunicar a mensagem religiosa proclamada, que une e identifica a comunidade de seus fiéis.

Construídos pelo Estado os monumentos objectivavam o fortalecimento de identidades nacionais. Os monumentos permitiam aos poderes instituídos estabelecer a continuidade ao passado, torná-lo presente, pela celebração e glorificação do passado nacional, das histórias heroicas, pelo recurso de "signos portadores de mensagens ideológicas, que contribuem para cumprir a tarefa de modelar o imaginário social, gerando a formação de imagens do passado e do futuro, criando e alterando padrões de significados que articulariam e legitimariam circunstâncias políticas do momento e aspirações futuras"¹⁶

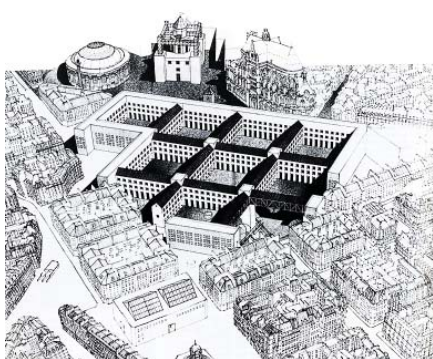


064 BASÍLICA DE SÃO JORGE MAIOR, VENEZA



065 PALÁCIO DA CIVILIZAÇÃO ITALIANA, ROMA

¹⁶ FRAMPTON, Kenneth. (1980). História Crítica da Arquitectura Moderna, São Paulo; Martins Fontes, 2000. P.50-60



066 PLANO URBANÍSTICO DE ALDO ROSSI, 1980, MILÃO



067 PALÁCIO DA RAZÃO, PÁDOVA

Jonh Ruskin viu na cidade o papel memorial do monumento, no entanto defendeu a sua importância para a identidade cultural dos lugares no espaço e no tempo, opondo esta noção à conceção do monumento, como Brasão do culto religioso, da transcendência áulica, ou da excelência senhorial.¹⁷

Aldo Rossi na sua Obra manifesto L'Architettura della Città, define os monumentos como “factos urbanos com carácter de permanência”¹⁸. Os monumentos são para Rossi, sinais da vontade colectiva expressos mediante os princípios da arquitetura, estes parecem colocar-se como elementos primários, quais pontos fixos da estrutura urbana. A obra de Rossi oferece importantes contributos para a clarificação da temática do monumento, colocando a questão no seu próprio campo: o espaço urbano

Em contraponto com as teorias modernistas, que defendiam o primado do funcionalismo, Aldo Rossi, defende o Monumento como facto urbano permanente, que constitui um dos pilares fundamentais que refuta a teoria funcionalista, quando afirma: “ Quando se visita um monumento deste tipo (referindo-se ao Pallazo Della Ragione, em Pádua), fica-se surpreendido com uma série de questões, que com ele estão intimamente ligadas, fica-se sobretudo impressionado pela pluralidade de funções que um palácio deste tipo pode conter, e por essas funções, por assim dizer serem, totalmente independentes da sua forma, e no entanto é exatamente essa forma que nos fica gravada, que vivemos e percorremos, aquela que por sua vez estrutura a cidade.”¹⁹

Tudo se passa como se a individualidade daquele palácio, mais do que depender da sua matéria ou da sua forma “ depende também do facto de a sua forma ser organizada e tornada complexa no espaço e no tempo”²⁰. Os monumentos são elementos permanentes porque o são, porque adquirem esse status, independentemente da função ou da intenção iniciais. São elementos presentes necessários à estrutura urbana. Eles qualificam e sinalizam o espaço urbano, eles aportam a memória e a identidade à colectividade. Sendo quase sempre a imagem emblemática de determinada cidade, constituem a excelência estética da cidade como obra de arte.

¹⁷ Jonh Ruskin In: FRAMPTON, Kenneth. (1980). História Crítica da Arquitectura Moderna, São Paulo; Martins Fontes, 2000. p:80.

¹⁸ ROSSI, Aldo; (1966) “La Arquitectura de la Ciudad” Barcelona; Editora Gustavo Gili, 1999, p.32.40

¹⁹ Idem

²⁰ ROSSI, Aldo; (1966) “La Arquitectura de la Ciudad” Barcelona; Editora Gustavo Gili, 1999, p.32.40

Ao analisar as mutações e as dinâmicas transformadoras de algumas cidades Rossi observa a qualidade que é o carácter de permanência que certos elementos encerram, esta vem assegurar a unidade de expressão urbana e sua continuidade no espaço e no tempo. A cidade é um facto material sendo também o Locus da memória colectiva sendo os Monumentos os elementos primários, e particulares, estes possuem o poder de referenciar a paisagem, pois encerram significados importantes. O Monumento constitui-se nos lugares como um bastião da memória que se cria da própria cidade, proporcionando aquela relação singular mas universal com o espaço.

“Com o tempo a cidade cresce sobre si mesma (...) Na sua construção permanecem os motivos originais mas simultaneamente a cidade torna mais precisos e modifica os motivos do seu desenvolvimento (...) Os lugares são mais importantes que as pessoas, o cenário, mais que o acontecimento. A possibilidade da permanência é o único critério que permite à paisagem ou às coisas construídas sejam superiores às pessoas (...)”²¹

Além do mais são a imagem da continuidade e a individualidade dos factos urbanos. O monumento pode também ser entendido como elemento fenomenológico, que é ao mesmo tempo um monumento-tipo-sinal e um monumento-tipo-mental. Monumento sinal enquanto presença sinalizadora da paisagem arquitectónica. Monumento mental enquanto, chave de todas as proporções, com origem numa aritmética, e geometria simbólicas, onde noções como o número de ouro e retângulo de ouro têm importância capital. ²²



068 ALDO ROSSI, ERALDO CONSOLASCIO, BRUNO REICHLIN, FABIO REINHART, LA CITTÀ ANALOGA, 1976



069 CEMITÉRIO DE SAN CATALDO, ALDO ROSSI

²¹ Idem

²² ROSSI, Aldo; (1966) “La Arquitectura de la Ciudad” Barcelona; Editora Gustavo Gili, 1999, p.40



070 GALERIAS VICTOR EMANUEL, MILÃO

RECONVERSÃO URBANA

Os momentos possuem uma importância inegável no processo de apropriação do espaço urbano, como já foi referido anteriormente, eles são como todo o artefacto para se rememorar ou comemorar eventos ou comportamentos (ritos), fazem parte da vida de todas as sociedades, contribuindo para a salvaguarda da sua identidade. Os monumentos mais do que edifícios de arquitectura singular, ou instalações lúdicas ou oníricas, figurações reais ou impressões reais, construções simbólicas, ou utilitárias, formas puras ou compósitas, são compreendidos como registos de eventos ou marcos na paisagem e são parte determinante na conformação das imagens da cidade.¹

É interessante lembrar que identidade é a propriedade que promove a distinção entre os lugares, sendo os monumentos registos da evolução urbana da cidade. Os monumentos oferecem a possibilidade da referência espacial, através da percepção e temporal pela via da memória, “articulam-se portanto às categorias da psicologia, que lhe garantem uma forma de existência, para além da sua materialidade”². Os monumentos funcionam assim como receptáculos dos conteúdos da memória colectiva.

Lynch na sua obra, *A Imagem da Cidade*, na qual se debruça sobre o aspecto da cidade, bem como os elementos, que condicionam a sua imagem, faz uma análise dos elementos que marcam a paisagem entre os quais os elementos perceptíveis, nomeadamente as formas físicas, classificando cinco tipo de elementos determinantes da paisagem: as vias, os limites, os cruzamentos e os elementos marcantes. Sendo que para ele os monumentos inserem-se nesta ultima terminologia. Lynch entende-os como elementos marcantes, pontos de referência, como indicações absolutamente seguras do caminho a seguir, sustentando que o isolamento, a originalidade e singularidade os torna memoráveis num único contexto, isto intensifica-se quando, contrastam com a envolvente. “ A catedral de Florença é um ótimo elemento marcante distante: visível de perto e de longe, de dia ou de noite, inconfundível dominante pelo seu tamanho e contornos, ligada intimamente às tradições da cidade, centro religioso e de transito, de tal forma que a direcção pode ser sabida a qualquer distância. É difícil pensar na cidade sem que este edifício nos venha à imaginação.”³

¹ ROSSI, Aldo; (1966) “La Arquitectura de la Ciudad” Barcelona; Editora Gustavo Gili, 1999, p:40

² ARGAN, Guiulio Carlo, (1983).História de Arte como História da Cidade. Lisboa, Martins Fontes, 2005. p:50

³ LYNCH, Kevin (1981). A Boa Forma da Cidade . Trad. Jorge Manuel Costa Almeida e Pinto, Lisboa: Edições 70, 1999. p:45



071 BASÍLICA DE SANTA MARIA DEL FIORE, FLORENÇA



072 PAVILHÃO DE PORTUGAL, ÁLVARO SIZA VIEIRA, LISBOA



073 ÓPERA DE SYDNEY

Guiulio Carlo Argan, na sua obra, *História de Arte como História da Cidade*, referindo-se ao verdadeiro significado dos monumentos sustenta: "...Admirando os Mirabiliam urbis, tomava-se consciência dos valores históricos que os monumentos representavam e significavam plasticamente, contudo o seu verdadeiro significado, consistia em que estavam ali na sua realidade física não como memórias ou marcas do passado, e sim, como um passado que permanece presente, uma história feita espaço ou ambiente concreto de vida. Não apenas lembravam ou celebravam as resgetae do passado, mas magnificavam os atos da vida quotidiana, da comunidade urbana, assim como o cenário engrandece e magnifica os gestos do actor"⁴

Como um referencial no tempo, os monumentos funcionam nesta perspectiva, como um elo entre o passado que representam e o futuro para o qual se dirigem. Ligam ainda o “Eu” a todos os outros de uma comunidade ausente. Segundo o urbanista Camillo Sitte, o lugar que ocupavam os monumentos nas cidades antigas era primacial para o entendimento de uma Cidade, pois a partir dos monumentos é que se configuravam os traçados integrados a eles, as cidade cresciam ao seu redor.⁵

Parte integrante do processo de transformação urbana das sociedades foi marcada pelos monumentos que ainda hoje estruturam e recriam paisagens. Fazendo estas infraestruturas, muitas vezes parte integrante de estratégias de requalificação urbana, cujos projectos tentam criar polos de centralidade capazes de fazer estender o efeito urbano a lugares que se encontram expectantes. Sendo os monumentos peças chaves na requalificação destes lugares desafectos às cidades que lhe são contíguas, pelas mais variadas razões, pois introduzem uma semente de urbanidade no coração destes não lugares, capaz de contaminar e configurar positivamente, estas paisagens sem sentido.

De salientar que estas estratégias, deverão ser desenvolvidas de forma integrada, associando-se estreitamente a viabilidade económica dos projetos, os novos usos e sua integração na vida contemporânea, a estes factores deverão juntar-se aspectos como a racionalização das infraestruturas e equipamentos das acessibilidades, estacionamento, e sobretudo garantir uma introdução de outras actividades programáticas uteis às comunidades e que contribuam para uma utilização diversificada, do espaço.

⁴ ARGAN, Guiulio Carlo, (1983).História de Arte como História da Cidade. Lisboa, Martins Fontes, 2005. p:50

⁵ Camillo Sitte. In: BENEVOLO, Leonardo, (2006). História da Cidade, São Paulo; Perspectiva, 2006, p:35

Como exemplo deste tipo de estratégia podemos destacar o Guggenheim de Bilbao, cuja construção do monumental Museu fez parte do projecto de reconversão urbana que se sustentou do Monumento, para animar, valorizar enfim resgatar um dos imensos terrenos ribeirinhos, vagos, à muito contaminados, pelo seu porto. O porto outrora fortaleza linear da industria e crescimento econômico de Bilbao, conheceu um declínio económico e estratégico acentuado que levou nos anos 70 a uma reconversão forçada desta infraestrutura, bem como o encerramento de grande parte do território que este ocupava, deste fenómeno resultam imensos vazios que emergem deste território fortemente contaminado.

A requalificação urbana de uma série de territórios portuários de Bilbao desenvolve-se desde meados da década de 1990 respondendo à grave crise industrial da década anterior. O projecto integral denominado Bilbao Ria 2000, abrange a recuperação de importantes espaços centrais, para além da realocização das principais atividades portuárias para partes exteriores da baía. Em termos gerais o projecto, aposta na criação de um novo tecido urbano, nas novas dinâmicas económicas e especialmente na cultura.

Entre as inúmeras acções de requalificação, destaca-se entre muitos edifícios marcantes a construção do Museu Guggenheim em 1997, que serviu de catalisador urbano da Cidade de Bilbao. Localizado num imenso espaço em ruínas, e abandonado pelo porto, e atravessado por vias rodoviárias de intenso trafego de natureza comercial.

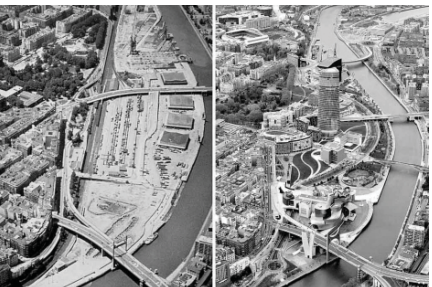
“Um Plano Estratégico foi elaborado, mas parecia patinar, quando, há poucos anos atrás, o diretor da Fundação Guggenheim convenceu o presidente da câmara da cidade a construir um edifício que pudesse identificar a capital basca como, por exemplo, Sidney, pelo edifício da sua Opera. O resultado é bem conhecido, um museu projetado pelo arquitecto Frank Gery, uma extravagante flor metálica, a emergir do rio Nervion, destinado a exponenciar a oferta cultural da cidade”⁶

Mas o Guggenheim de Bilbao é muito mais do que uma complexa forma arquitetónica revestida de titânio ou extravagante “flor metálica”, é também um monumento carregado de valor simbólico, goste-se ou não da sua arquitetura, constituiu-se, como um marco gerador do território que melhorou profundamente o lugar, sendo também um elemento promotor da imagem da cidade de Bilbao e de requalificação do espaço urbano, que terá desempenhando uma função essencial de rearticulação das malhas urbanas reconvertidas com as tradicionais, de destacar a sua sua relação com a envolvente e com a cidade.

⁶ Arantes, Otilia; (2000) A Cultura das Novas Gestões Urbanas; Petrópolis, Vozes: 2000. p:40.



074 PORTO DE BILBAU, 1900



075 ABANDOBARRA ANTES E DEPOIS DAS OBRAS DE BILBAO RIA 2000, BILBAU



076 MUSEU GUGGENHEIM, BILBAU



077 FOTOGRAFIA AÉREA DE BILBAU



078 MUSEU GUGGENHEIM, BILBAU



079 MUSEU GUGGENHEIM, FRANK GEHRY, BILBAU

O Museu Guggenheim está implantado em uma área de 32.500 m², numa zona privilegiada por características naturais que oferecem um interessante cenário, na margem do rio Nervión, defronte de uma extensa montanha verde. O edifício integra-se no lugar que o acolhe, encaixando-se numa ponte de 1972, Puente de La Salve, um dos principais acessos à cidade. A integração é feita de diversas formas, seja através da implantação de alguns volumes do edifício que passam por debaixo da ponte, seja pela escadaria do museu, a qual oferece acesso ao espaço público.

O volume que está sob a ponte abriga espaços de grande relevância para o museu, como a maior galeria de exposição – na qual se encontra a instalação do artista plástico Richard Serra e a cafeteria. A escadaria exterior vem ligar o pátio do edifício à ponte referida, anunciando, do outro lado, a presença do museu. Uma vez sobre a Puente de La Salve, o observador experimenta um momento de contemplação sobre o Guggenheim, na medida em que a ponte integrada passa a ser um miradouro deste audacioso monumento, o percurso pela ponte, no sentido de contornar o museu, possibilita não só um verdadeiro passeio arquitetónico das várias formas e volumes do projeto, bem como a integração do edifício no espaço.

“O projeto de Gehry em Bilbao, ainda que indiferente à ideologia de lugar, desenhou uma arquitetura extremamente entrosada com as circunstâncias locais bastante complicadas, articulando as vias que margeiam o rio e o desnível entre o leito e o bairro onde o museu se insere.”⁷

Ainda em relação aos acessos, a entrada principal do museu está voltada para o eixo de uma das principais vias da cidade, a avenida Iparraguirre, e não para o rio. De acordo com o informativo do museu, “a ideia era trazer a cidade directamente para a entrada do edifício”⁸. A partir de uma análise visual sera possível dizer que a paisagem, vista da avenida Iparraguirre em direção ao Guggenheim, apresenta qualidades espaciais, pois permite identificar dois conjuntos distintos de elementos.

⁷ REGO, Renato Leão. Guggenheim Bilbo Museoa, Frank O. Gehry, 1991-97. Arqutexto, texto especial 081, jul. 2001. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp081.asp>>. Acesso em: 03 junho. 2013.

⁸ Idem

Um deles é o conjunto uniforme de edifícios ao longo da rua; o outro é a paisagem de fundo, composta pelo museu e o monte. Embora distintos, ambos induzem a um ponto focal provocativo e curioso, que advém de suas formas e dos materiais utilizados: a “flor metálica” do Guggenheim. Assim, a cidade realmente é induzida ao encontro do museu. Essa percepção, todavia, transforma-se ao final da avenida, quando o observador se depara com um amplo espaço no qual, além do material e das formas, a escala volumétrica do museu torna-se monumental, já que se encontra implantado no meio à praça da Abandoibarra, promovendo um cenário extravagante na paisagem natural. Em outras palavras, a edificação singular, isolada no espaço, ganha um sentido de obra de arte.

“Em Bilbao o novo museu Guggenheim servirá de âncora para um importante plano de renovação urbana que certamente terá um impacto positivo, na região”⁹

O Guggenheim é, um projecto instigante, motivo pelo qual é o principal edifício-âncora, objecto da requalificação e reconversão de Bilbao. A imagem do museu ainda prevalece no imaginário de quem visita esta cidade. Visto sob este prisma, o projeto deste museu com sua presença audaciosa, grandiloquente e desconcertante no meio da paisagem, digamos, pós-moderna de Bilbao como que renova ou resgata a crença na capacidade potencialmente sublimadora da forma arquitetónica excepcional no espaço da cidade.

Em Portugal o Centro Cultural de Belém, também serviu de pretexto para resgatar um grande terreno vago localizando numa zona de aterro baldio que enquadra o Mosteiro dos Jerónimos. Cujo monumento da autoria do arquitecto italiano Vittorio Gregotti em associação com Manuel Salgado, construído entre 1989 e 1992, com uma área de 140.000m². Embora periférico o terreno é simultaneamente privilegiado, graças à sua localização nas margens do rio Tejo. Estando previsto que a construção impulsionasse o futuro desenvolvimento de Belém, outrora numa zona autónoma da cidade e constituísse um complemento atrativo ao centro histórico da baixa Lisboaeta.

Os espaços envolventes que fazem fronteira com o local de construção do edifício, estando estruturados são no entanto interceptados, por uma artéria de saída da cidade com imenso tráfego e pela linha férrea, não obstante se encontrar fisicamente separado da frente ribeirinha, o Monumento possui uma forte ligação visual com o rio.

⁹ Juan Ignacio Vidarte, Director do Museu Guggenheim de Bilbao REGO, In Guggenheim Bilbo Museoa, Frank O. Gehry, 1991-97. Arqutexto, texto especial 081, jul. 2001. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp081.asp>>. Acessoem: 03 junho. 2013.



080 MUSEU GUGGENHEIM, BILBAU



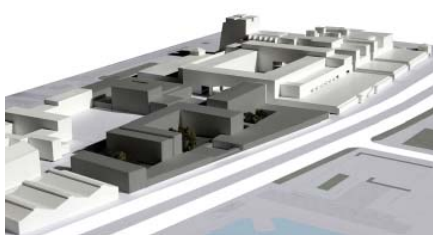
081 CENTRO CULTURAL DE BELÉM, LISBOA



082 VISTA DE UM TERRAÇO DO CCB, LISBOA



083 JARDIM DAS OLIVEIRAS NO CCB, LISBOA



084 MAQUETE DOS MÓDULOS 4 E 5 DO CENTRO CULTURAL DE BELÉM, GREGOTTI

O que distingue o CCB de outras construções de carácter cultural é sem duvida a sua proposta multi-usos, suficiente diversificada, para encher a vida de uma pequena parte da cidade. Já que reúne diversas ofertas, exposições, auditórios, comércio, salas de exposições, espaço público, bares e restaurantes. A construção sólida e aparentemente encerrada é na realidade um imenso espaço público, aberto a todos, e acessível por meio de inúmeras entradas que irrompem o edifício.

A decisão de conceber o piso térreo como uma base, que contem no seu interior garagens e as áreas de serviços, com um numero reduzido de vãos, contribuiu para a leitura de encerramento e solidez que se pretendia. O remate superior da base constitui a superfície de suporte para os espaços públicos do complexo, a partir do qual são definidas as estruturas principais. Já no exterior da construção, os grandes jardins como que suspensos e os inúmeros terraços formam o elo de ligação entre os volumes, e a frente de rio, permitindo a sua contemplação. Também o terraço a norte, que oferece uma vista rara do Planetário e os Jerónimos. Os terraços principais são acessíveis directamente a partir da rua.

De salientar que apesar de não haver uma ligação física entre o Monumento e a frente de rio, os grandes terraços do complexo possibilitam uma ligação visual extraordinariamente forte com a frente ribeirinha, pois ao encontrarem-se elevados em relação às artérias viárias e à linha férrea, minimizam desta forma a ruptura que estas infraestruturas provocam no tecido desta área. Lamentavelmente parte do projecto de Gregotti, um pequeno hotel a oeste, nunca foi construída. Esta área teria enriquecido a construção com certas vivências urbanas e tê-la-ia integrado melhor no contexto da urbanização habitacional adjacente.



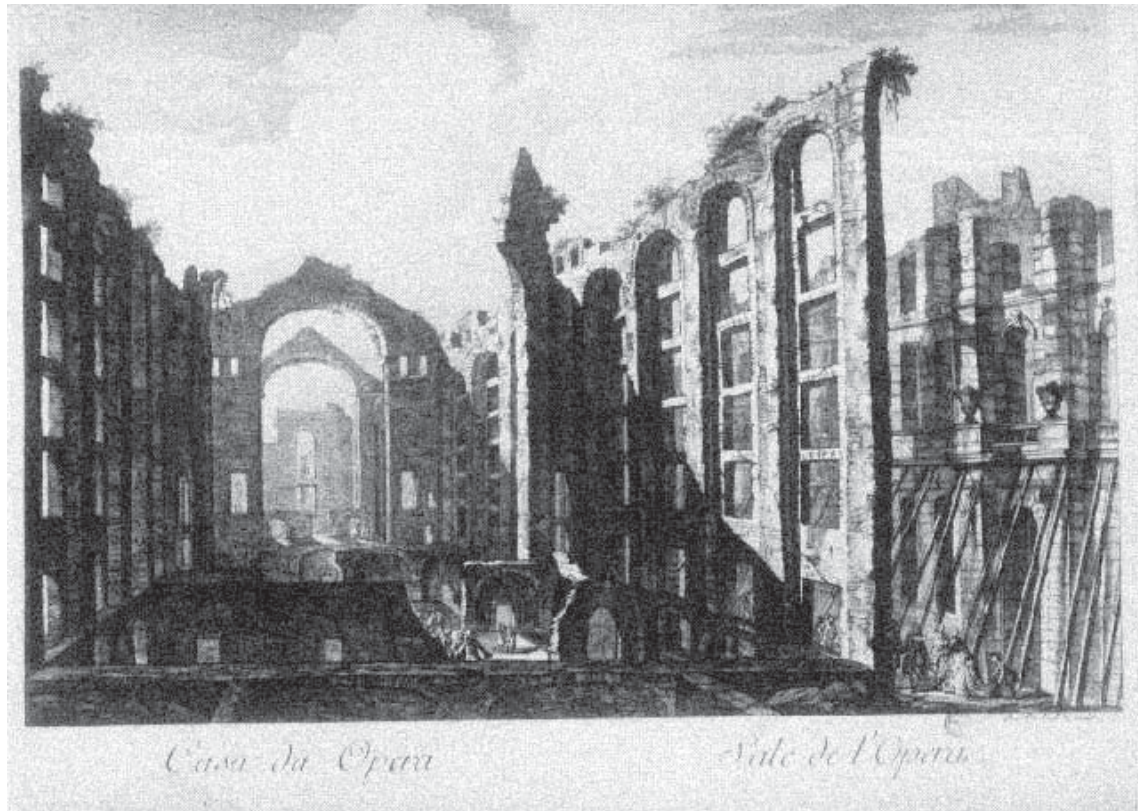
085 CENTRO CULTURAL DE BELÉM



086 IGREJA MATRIZ DE MÉRTOLA

“Architecture is the frozen music ; music is the flowing architecture...”

- Johann Wolfgang von Goethe



087 GRAVURA DAS RUINAS DA ÓPERA DO TEJO APÓS O TERRAMOTO DE 1755

ÓPERA DO TEJO

No âmbito da disciplina de projecto do 5º ano, é proposto um exercício projectual que pretende resgatar de uma forma imagética a memória da Ópera do Tejo. Referido como um dos mais belos, sumptuosos e luxuosos teatros de ópera à italiana do século XVIII, que teve a infelicidade de ser destruído pelo terramoto de 1755.

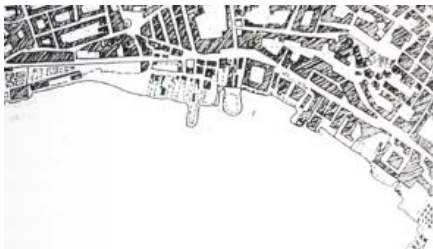
Esta nova ópera será projetada para um lugar único no coração da cidade de Lisboa, situado num território artificial na frente de rio, o aterro da Boa Vista, Terreno Vago, marcado pelo abandono carregado de barreiras físicas e despojos do seu passado ligado ao porto de Lisboa.



088 EVOLUÇÃO DO EDIFICADO NA ZONA DE SANTOS, 1807-1901



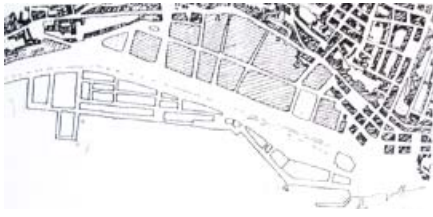
089 EVOLUÇÃO DOS ESPAÇOS VERDES NA ZONA DE SANTOS, 1807-1901



090 CARTOGRAFIA HISTÓRICA DO ATERRO DA BOA VISTA, 1807



091 CARTOGRAFIA HISTÓRICA DO ATERRO DA BOA VISTA, 1871



092 CARTOGRAFIA HISTÓRICA DO ATERRO DA BOA VISTA, 1911

IMPLANTAÇÃO

A zona do aterro da Boavista foi, ao longo dos anos, conquistando área ao rio Tejo, sendo feito o último avanço no séc. XIX, a partir de 1855. Esta intervenção pretendia criar o saneamento básico deste local, que até então era uma área insalubre e lamacenta com grande propagação de epidemias. Até ao século XIX, este espaço consistia numa re-entrância do rio onde se acumulava lixo, tornando esta área insalubre, com acumulação de lodos.

O seu primeiro aterro, em 1857, surgiu por questões de higiene e como tentativa de travar as epidemias que se registavam em Lisboa. O espaço foi prolongado e regularizado até a uma avenida sobre o rio, correspondendo hoje à actual 24 de Julho (inaugurada em 1863). Foi realizado um segundo aterro antes do final do século para a instalação da linha de comboio e do porto de Lisboa. Com os aterros consecutivos, esta área ficou dividida em diversos lotes extremamente estreitos e muito alongados, perpendicularmente ao rio.

No final do século XIX, com o afastamento do rio e pela perda das funções iniciais de apoio portuário, foi proposta uma reorganização do aterro. Esta ideia não foi realizada por completo, tendo-se efectuado apenas o quarteirão de Santos do lado ocidental; o arranque de outro, no lado oriental, sobre a Praça D. Luís; a abertura da avenida D.Carlos I (inaugurada em 1889) e, lentamente, da rua D. Luís I. A estrutura base do aterro, com as suas ruas perpendiculares ao rio, manteve-se, resistindo a uma regularização dos quarteirões e integração na cidade.

No início da década de 90, no âmbito da elaboração do PEL de 92, foi proposto um estudo sobre a reconversão completa de um espaço obsoleto, com limites bem definidos, que ao ser requalificado permitisse a regeneração da área envolvente. Tinha como objetivo encontrar um modelo de exemplo de intervenção em vazios urbanos que se encontram na franja ribeirinha de Lisboa. Pretendia-se extrapolar deste caso as consequências que traria para a zona onde se insere, as fragilidades e deficiências, assim como as vantagens e pontos a manter ou reforçar. Por tal, a zona abordada foi o aterro da Boavista, pois é maior que muitas outras áreas deste carácter presentes em Lisboa e situa-se num ponto nevralgico da cidade.



093 FOTOGRAFIA AÉREA DO ATERRO DA BOA VISTA, SÉC. XX, LISBOA



094 PANORÂMICA DO RIO TEJO, TIRADA DO CAIS DO SODRÉ, LISBOA

A actual imagem deste lugar está marcada pelo abandono da intensa atividade e vida marítima que durante séculos caracterizou a história e identidade de um povo e nação. Depois das sucessivas conquistas de terrenos ao rio, onde se instalaram principalmente unidades industriais, armazéns e entrepostos comerciais, lidamos neste momento com as estruturas vestígias, os esqueletos obsoletos e os vazios devolutos, efeitos do desamparo das actividades portuárias e industriais.

Resulta hoje um ambiente urbano degradado, uma ferida, atravessada e envolvida por tráfego intenso (24 de Julho, Rua do Alecrim e Av. D. Carlos I) preenchida pelos fragmentos insólitos de uma ocupação industrial, espaços expectantes numa cidade viva.

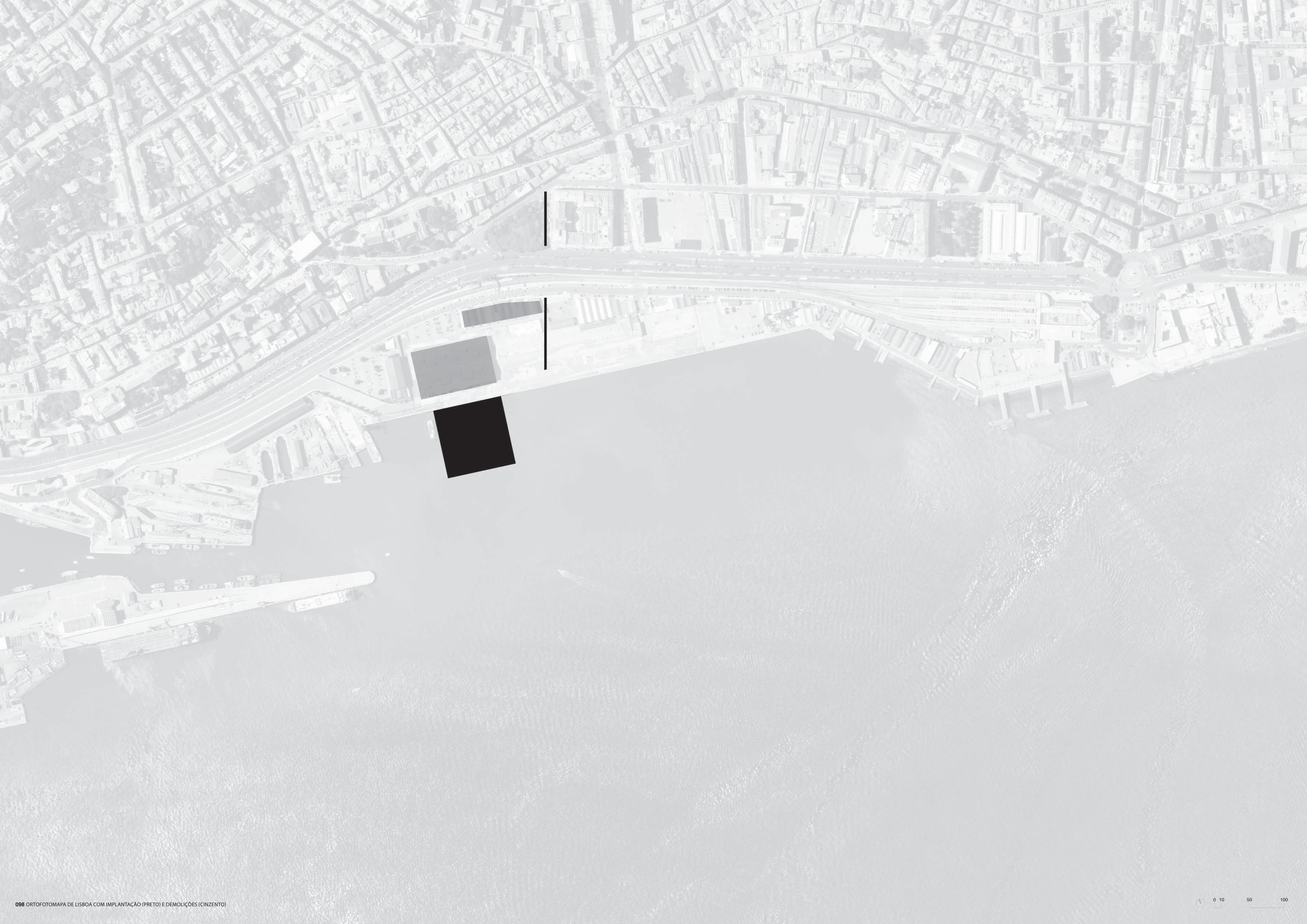
Este pedaço de cidade encontra-se então numa camada congelada de Lisboa, apelando por um projecto que o requalifique. Neste contexto de intervenção perante a cidade ferida, a memória assume-se não por aquilo que é, pelo que resta, mas sim pela memória que esses restos ecoam, a nostalgia daquilo que foi, do tempo passado e da história perdida.



095 FOTOGRAFIAS PANORÂMICAS DA ÁREA DE INTERVENÇÃO, SANTOS

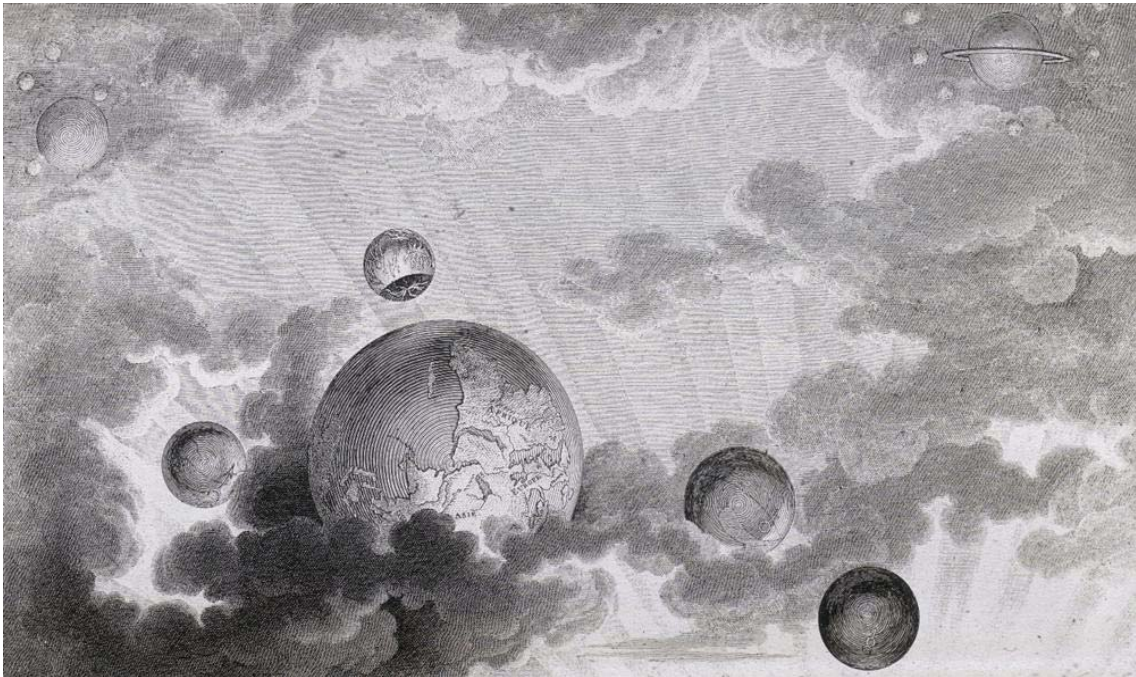












101 ELEVAÇÃO DO CEMITÉRIO EM THE IDEAL CITY OF CHAUX, CLAUDE NICHOLAS LEDOUX, 1775

PROPOSTA

A área de intervenção proposta para o exercício é toda a zona ribeirinha que se estende desde o Cais do Sodré até aos estaleiros do Conde Redondo a qual se caracteriza por um vasto terreno mal limitado e pontuado por algumas infraestruturas industriais devolutas abandonadas e outras ainda em funcionamento ligadas a restauração e lazer. O edifício irá ocupar uma posição limite desse território, construindo-se sobre uma plataforma pré-existente que conquista o rio, assumindo-se como marco de um território mais vasto que vai para além da cidade de Lisboa. Rodeado de água por três lados, este pontão onde o edifício se implanta permite uma ligação fácil e directa com transportes fluviais que transportam e desembarcam espectadores vindos de outras cidades banhadas pelo rio Tejo.

A proposta tem como objetivo a requalificação desse vazio urbano, bem como o estabelecimento duma continuidade espacial entre a cidade e sua frente ribeirinha, por oposição à ruptura actualmente existente, provocada pela via de tráfego intenso da Avenida 24 de Julho e pela via-férrea. A norte proponho a demolição de dois pavilhões industriais devolutos, permitindo o contacto visual entre o largo de Santos e a Ópera do Tejo. Nessa área, contida entre a linha férrea e o edifício, surge um novo parque que tira partido da sua localização privilegiada para oferecer uma zona de lazer que se irá cozer com a cidade através da massa verde que se estende desde o Jardim de Santos. Os acessos são feitos pela Av. Brasília e por meio de um percurso subterrâneo, o qual se iniciará que se iniciará no jardim de Santos e que a dada altura se transforma numa rampa a céu aberto que progressivamente vai revelando a Ópera do Tejo. Este acesso servirá como substituto da actual passagem de nível que permitirá também a sua utilização a pessoas com mobilidade reduzida e ligando a ciclovía ribeirinha a Santos.

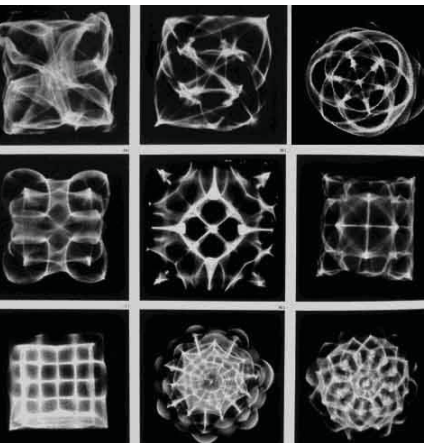
Conceptualmente a proposta para Ópera do Tejo é uma investigação arquitetónica que explora a forma e a proporção espacial gerada pelo som. O conceito surgiu de um estudo introduzido pela primeira vez em 1967 pelo físico e biólogo suíço, Hans Jenny, que através duma técnica que ele próprio desenvolveu, a Címática, conseguiu criar padrões visuais complexos, gerados por diferentes ressonâncias através de vibrações produzidas por uma determinada frequência sonora numa superfície plana coberta por partículas de areia ou líquidos. Actualmente estes conceitos tem vindo a ser empregues na arquitectura com o objectivo de interpretar as proporções perfeitas das ondas, que normalmente experienciamos enquanto som, transformadas em expressões de proporções arquitetónicas formais.



102 FOTOGRAFIA 360 DA ÁREA DE INTERVENÇÃO



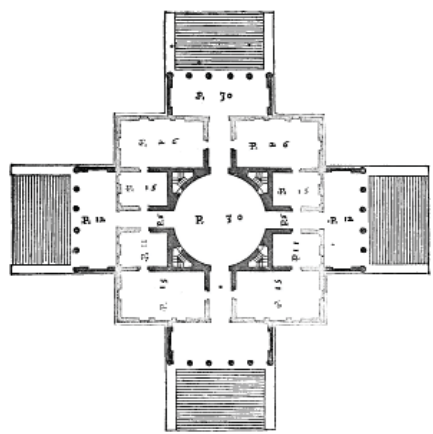
103 IMAGEM CONCEITO DA RAMPA, DOUBLE NEGATIVE, 1969, MICHAEL HEIZER



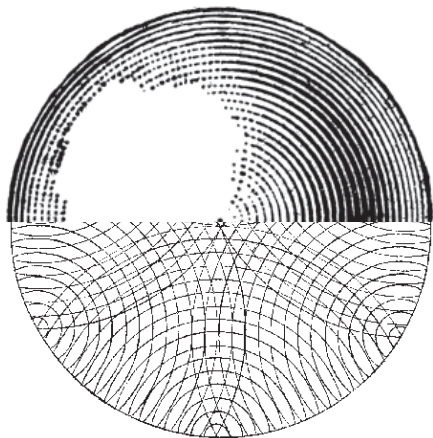
104 PADRÕES GEOMETRICOS FORMADOS POR FREQUÊNCIAS SONORAS, CÍMATICA



105 ESPELHO ACÚSTICO ANTI-AÉREO EM DENG, INGLATERRA



106 PLANTA DA VILLA ROTONDA DE ANDREA PALLADIO, VICENZA



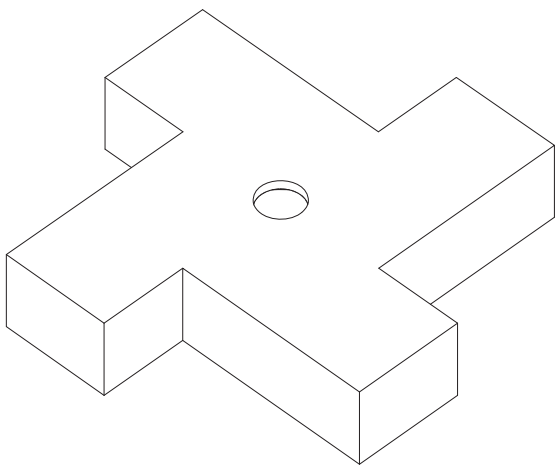
107 ESQUEMA DE PROPAGAÇÃO E REFLEXÃO SONORA NO INTERIOR DE UMA ESFERA

Com este processo procuro traduzir esta linguagem, reinterpretando a transmissão do som através da forma para melhor entender como criar atmosfera e compor espaço arquitetónico capaz de actuar como emissor e receptor de som de modo a potenciar a sua função e simbologia.

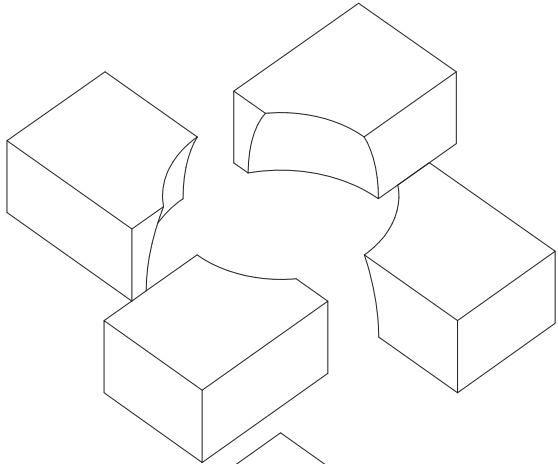
A estratégia de inclusão deste novo equipamento cultural na cidade de Lisboa, passa pela criação de um espaço polivalente de carácter público acessível e inclusivo, com um programa flexível capaz de responder a todo o tipo de artes preformativas e adaptado à realidade dos nossos dias, em que existe cada vez mais a necessidade de infraestruturas capazes de albergar mais espectadores e oferecer mais diversidade de eventos em simultâneo, de forma a tornar estas actividades culturais viáveis do ponto de vista económico.

Formalmente o edifício surge como dois corpos iguais, de planta em cruz, sobrepostos e desalinhados, inscritos num quadrado de 100 por 100 metros, recuados em relação ao limite do perímetro do pontão de modo a que no piso térreo seja criado um espaço de circulação exterior público. Os dois corpos encontram-se sobrepostos e desencontrados para que os braços do piso superior não assentam nos do piso térreo, permitindo que estes volumes suspensos abriguem os espaços exteriores subjacentes que funcionarão como foyers exteriores antecedendo os acessos ao grande auditório. As coberturas dos volumes do piso térreo irão funcionar como terraços que se abrem à cidade e ao rio, acessíveis através das salas de ensaio. Este desalinhamento intencional dos dois corpos, impute uma noção de movimento ao edifício e permite que as suas paredes cegas actuem como superfícies de reflexão do som proveniente do interior de cada um dos espaços de performance.

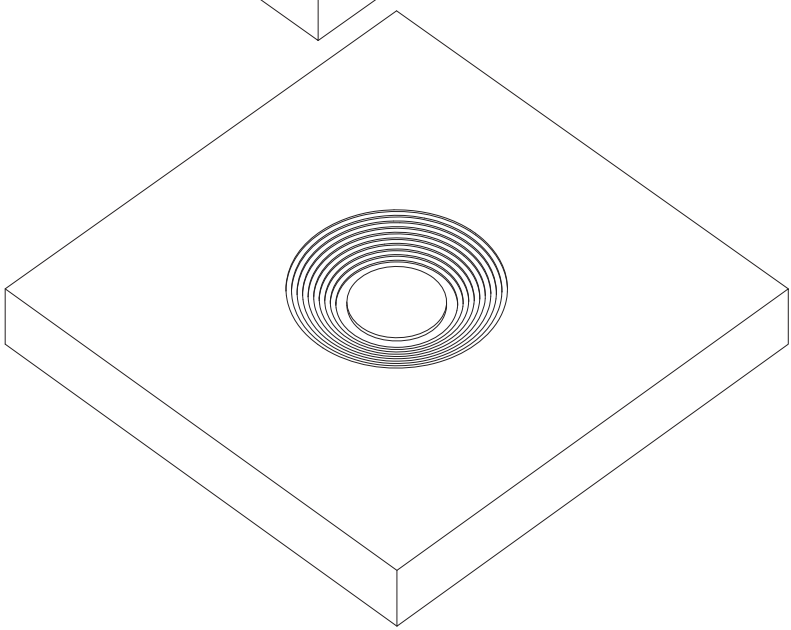
No centro do edifício, onde estes dois volumes se intersectam, surge o momento mais icónico do edifício, o grande auditório: amplo espaço circular com uma plateia tipo arena, caracterizado por uma cobertura semiesférica, prefurada, com um raio igual à altura total do edifício, o qual se abre à cidade nos seus quatro lados, acessível por grande portas de correr embutidas em madeira ou através das Black Boxes. No topo, um óculo permite a entrada de luz zenital, evocando a ligação entre a terra e o céu, o terreno e o divino.



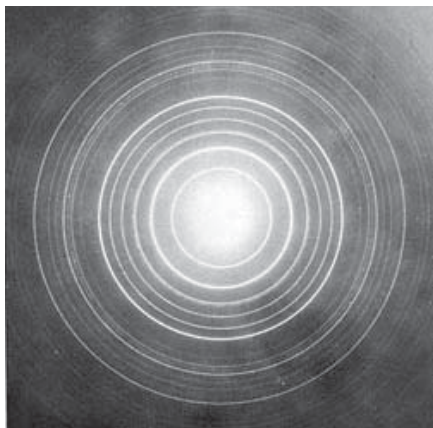
PISO 4
ZONA TÉCNICA - TEIA / ARMAZÉM
PISO 3
SALAS DE ENSAIO



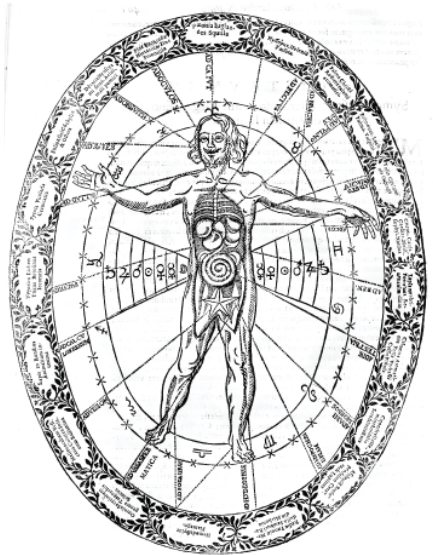
PISO 2
ZONA TÉCNICA - TEIA
PISO 1
SALAS DE PROVA/AULA
RÉGIES
BALCÃO
PISO 0
BLACK BOXES
WORKSHOP'S / FOYER'S INTERIORES
CAFETERIA
BILHETEIRA



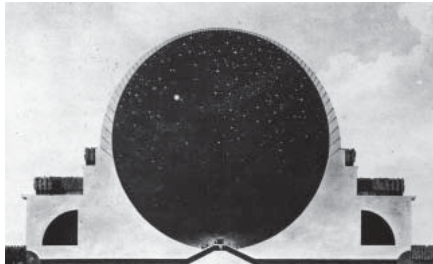
PISO 0
FOYER'S EXTERIORES
AUDITÓRIO
PISO -1
CAMARINS



109 ESQUEMA DE PROPAGAÇÃO DE ONDAS SONORAS



110 ILUSTRAÇÃO ALUSIVA A TEORIA DA HARMONIA DAS ESFERAS



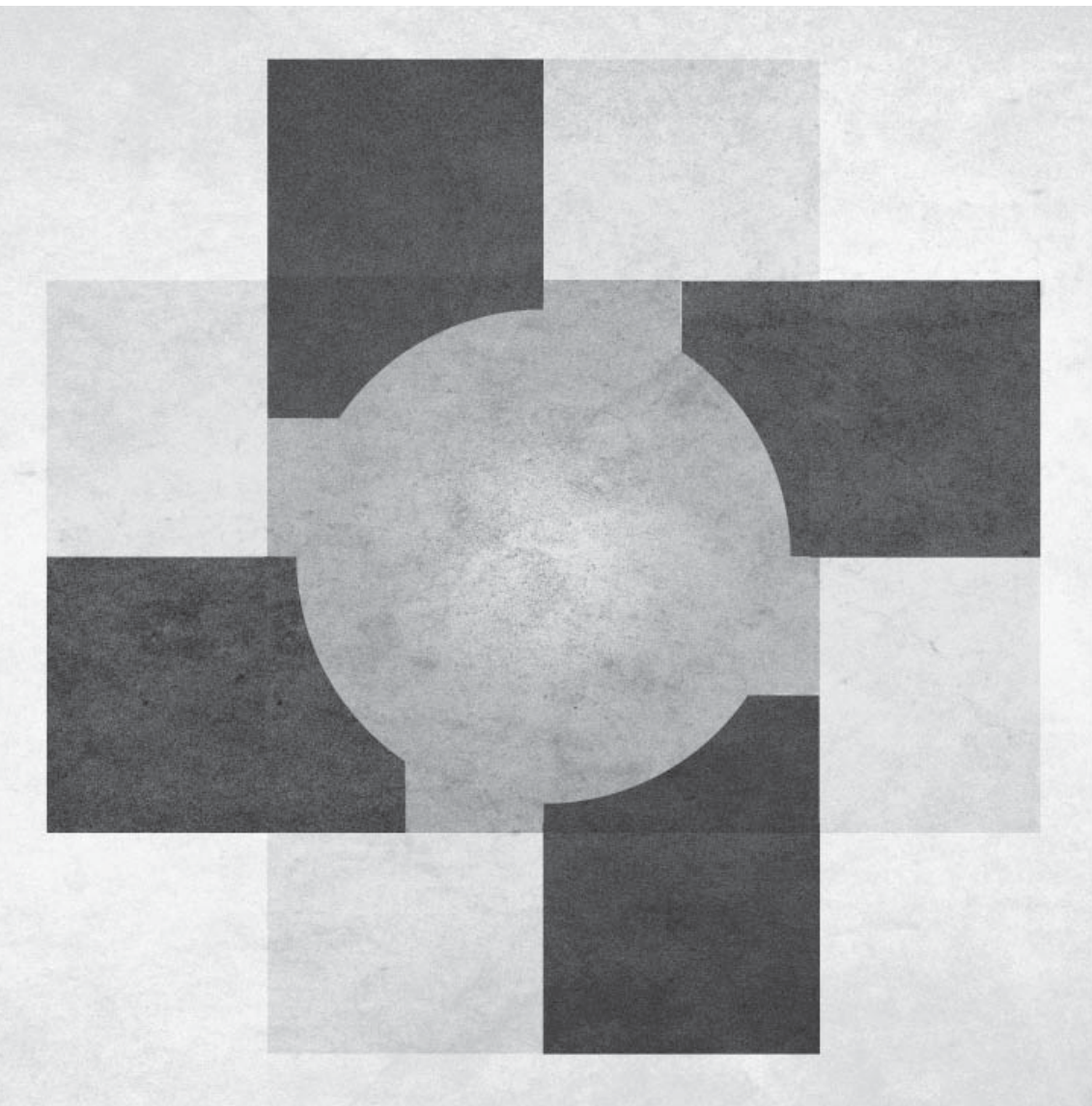
111 CENOTÁFIO PARA ISAAC NEWTON, ÉTIENNE-LOUIS BOULLÉE

Conceptualmente, o Auditório, espaço de exceção que contraria a rigidez imposta pela natureza geométrica de formas simples intercaladas, baseia-se nas Teorias da Gênese das Esferas e das propriedades físicas do som, sustentando que a propagação deste se faz segundo um padrão invisível, que desenhado formaria círculos inseridos uns nos outros. Estas teorias entendem que o som possui propriedades físicas e que os vários níveis de informação sonora reagem mais eficazmente perante as formas esféricas. Por este motivo a esfera representa a música e nomeadamente o universo.

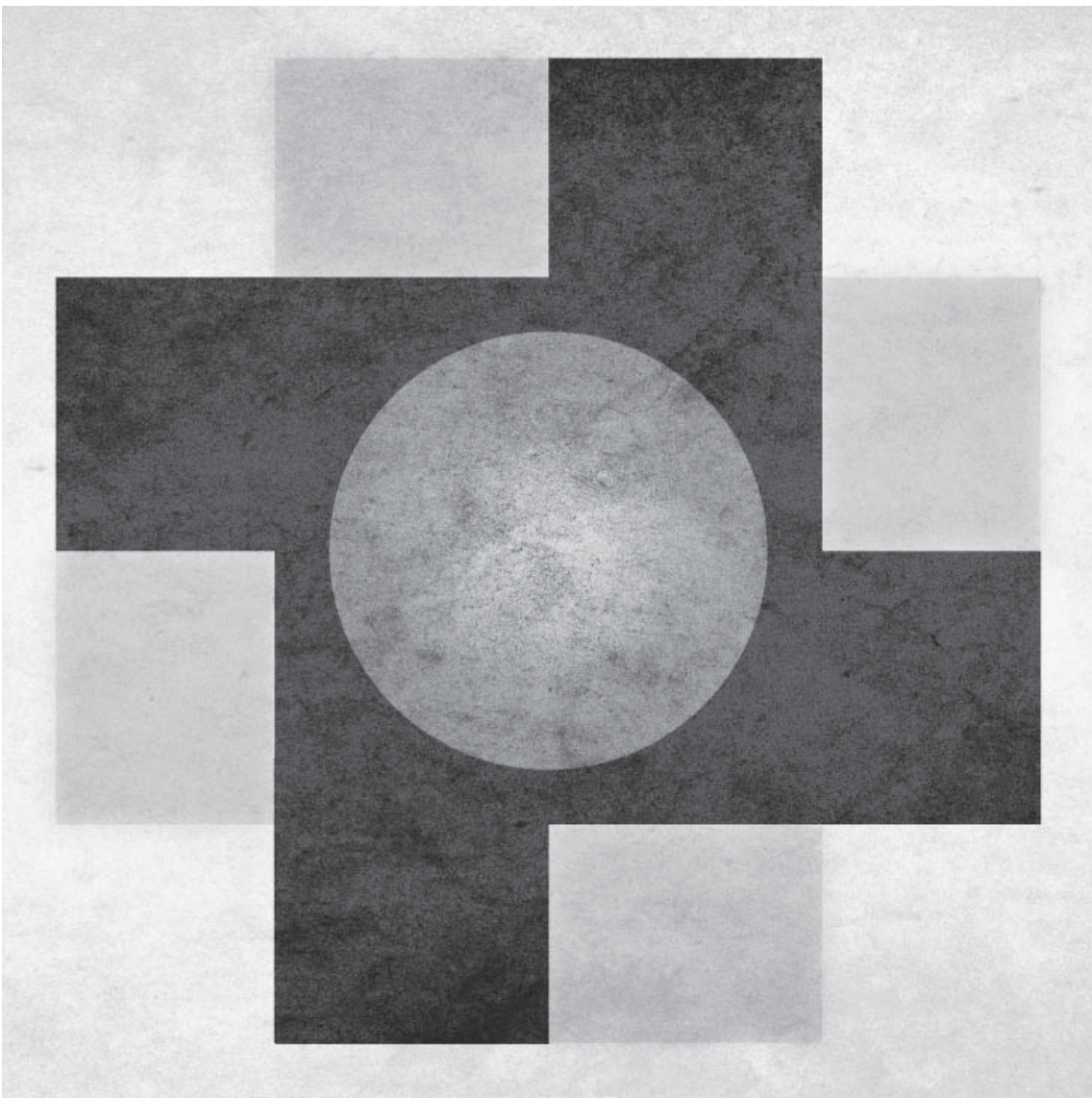
A Música das Esferas, incorpora o princípio metafísico em que as relações matemáticas expressam qualidades ou “tons” de energia, que se manifestam em números, ângulos visuais, formas e sons - todos interligados dentro de um padrão de proporção. Pitágoras terá identificado pela primeira vez que o tom de uma nota musical é proporcional ao comprimento da corda que a produz, e que os intervalos entre as frequências de som harmoniosas formam relações numéricas simples. Na sua teoria conhecida como a Harmonia das Esferas, Pitágoras propôs que o Sol, a Lua e os planetas, emitem o seu próprio som, baseado na sua revolução orbital, e que a qualidade de vida na Terra reflete o tenor de sons celestiais que são fisicamente impercetíveis para o ouvido humano.

O famoso astrónomo do sec. XVI, Johannes Kepler, influenciado por argumentos de Ptolomeu, compilou sua Harmonices Mundi, onde apresentou a sua própria análise da percepção da música através de formas geométricas, provando haver consonâncias musicais e as formas planetárias. De acordo com Kepler, a conexão entre a geometria e a música traduz-se na música enquanto linguagem universal. Similarmente, numa subtil abordagem ao cenotáfio de Newton, de Etienne-Louis Boullée, o projecto da Opera do Tejo, vai buscar a estas teorias a sua fonte de inspiração.

O piso térreo alberga todas as actividades de carácter público bem como todas infra-estruturas de apoio que se distribuem em quatro módulos idênticos, delimitando o grande auditório. A Norte, por onde é feita a aproximação a pé ao edifício, existe uma área de recepção composta pela bilheteira, o bengaleiro e uma zona de apoio à direção da Ópera. A Sul, o modulo oposto, está equipado com uma cozinha que dá apoio à cafetaria, com uma esplanada que desfruta de uma maior envolveria com o Tejo. Nos restantes dois volumes encontram-se as salas de workshops, que podem funcionar como foyer's interiores em dias de espetáculo, e as instalações sanitárias públicas, acessíveis pelo exterior ou interior. Neste piso todos os volumes, para além do programa já descrito, tem uma Black Box, capazes de receber qualquer tipo de espetáculo: cada uma provida de três salas de provas/aulas no piso superior, acessíveis através do balcão da Black Box. Estas Black Boxes, abrem se ao exterior num dos seus lados por vãos generosos, com o comprimento total da sala e uma altura de 8 metros, que permitem que a paisagem envolvente invada o interior e ela própria possa ser o cenário.



112 ESQUEMA CIRCULAÇÃO PÚBLICO (CINZENTO), PISO 0



113 ESQUEMA CIRCULAÇÃO PRIVADO (PRETO), PISO 3

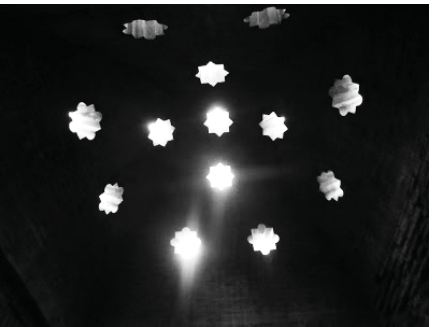
No terceiro piso, cada volume em consola é uma sala de ensaio, acessível por meio de acessos verticais que comunicam com as Black Boxes, o grande auditório, e os camarins, unidas entre si através de uma circulação feita no perímetro da semiesfera, caracterizada pela parede côncava pontuada por pequenas aberturas que permitem ver o interior do grande auditório assim como a passagem de som e luz do interior das salas de ensaio para o grande auditório e vice-versa, quando as portas se encontram abertas. Estes orifícios funcionam também como atenuadores acústicos que anulam ecos gerados no interior do grande auditório, bem como para a insuflação de ar .

O quarto piso, exclusivamente técnico, funciona como ponte de iluminação e armazém, onde esses pequenos orifícios se repetem para ocultar técnicos, instalações luminotécnicas e acústicas necessárias aos espetáculos que ali decorram, potencializando a carga cenográfica deste espaço. O piso subterrado é dedicado aos artistas, onde: os camarins, guarda roupas, balneários e instalações sanitárias se organizam radialmente em torno do palco. Este é acessível por quatro escadas directas ou através do understage por meio de palcos elevatórios. O acesso aos restantes espaços de performance é também feito por quatro escadas em caracol, elevadores e monta-cargas situados nos vértices do volume que contem a semiesfera do grande auditório, maximizando a funcionalidade do edifício.

A estrutura do edifício e os pavimentos exteriores são em betão branco armado á vista. Nos espaços interiores, os pavimentos são em madeira e onde é necessário acondicionamento acústico dentro dos parâmetros regulamentares, as paredes são revestidas com painéis acústicos em tecido preto. Os vãos envidraçados usados nas salas de ensaio, nas Black Boxes, nos workshops/foyer's, na cafetaria e na bilheteira, compoem-se por duas partes, uma fixa e outra movel, parcelados e estruturados por perfis verticais em aço cortene. A ilumanação natural directa, é controlada através de um sistema automatizado de estores de rolo blackout.



114 TILTED SPHERES, RICHARD SERRA



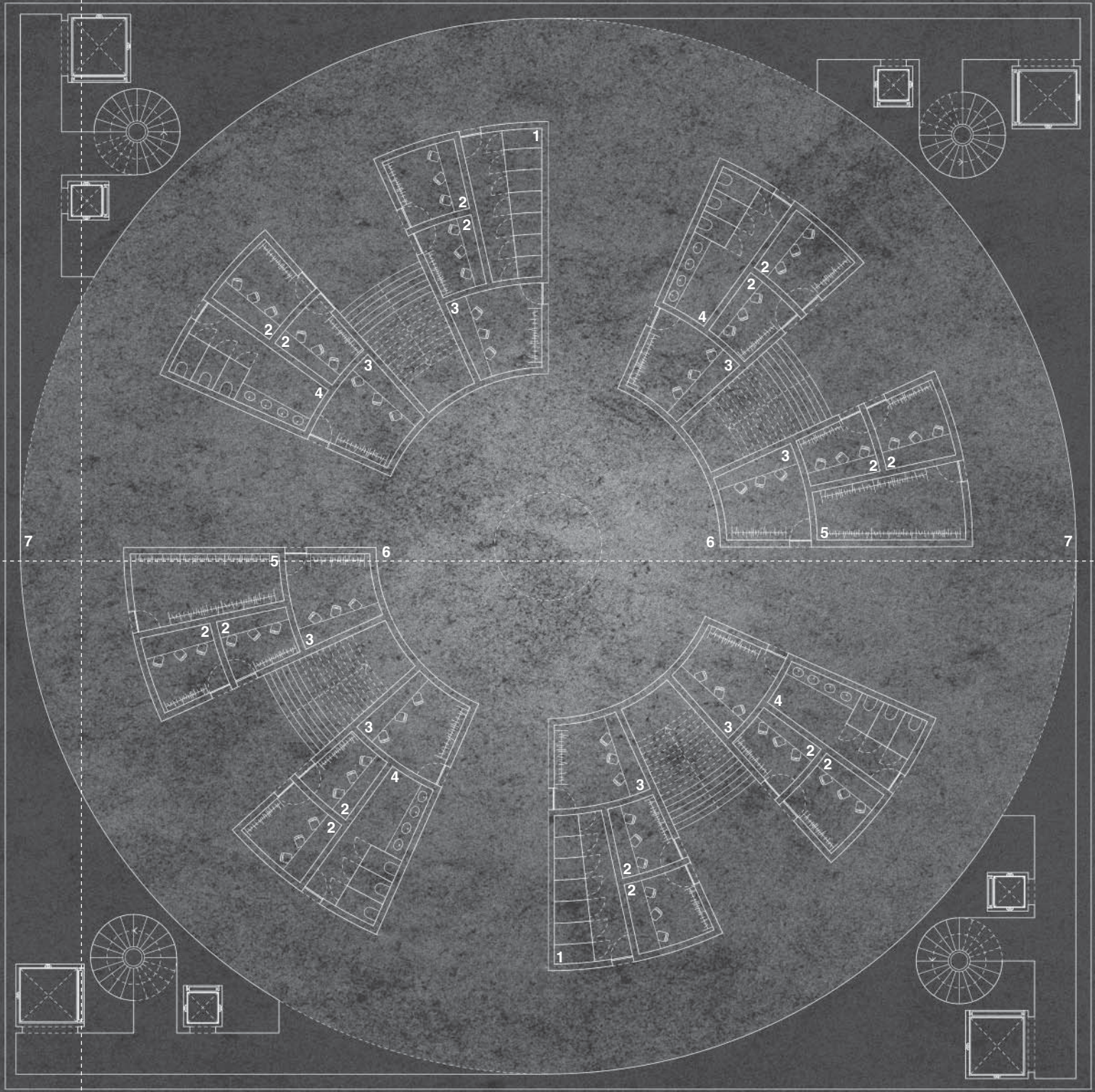
115 TECTO NOS BANHOS DE ALHAMBRA, GRANADA

- 01 BALNEÁRIO
- 02 CAMARIM COLECTIVO
- 03 CAMARIM INDIVIDUAL
- 04 I.S.
- 05 GUARDA-ROUPA
- 06 UNDERSTAGE
- 07 CIRCULAÇÃO CAMARINS

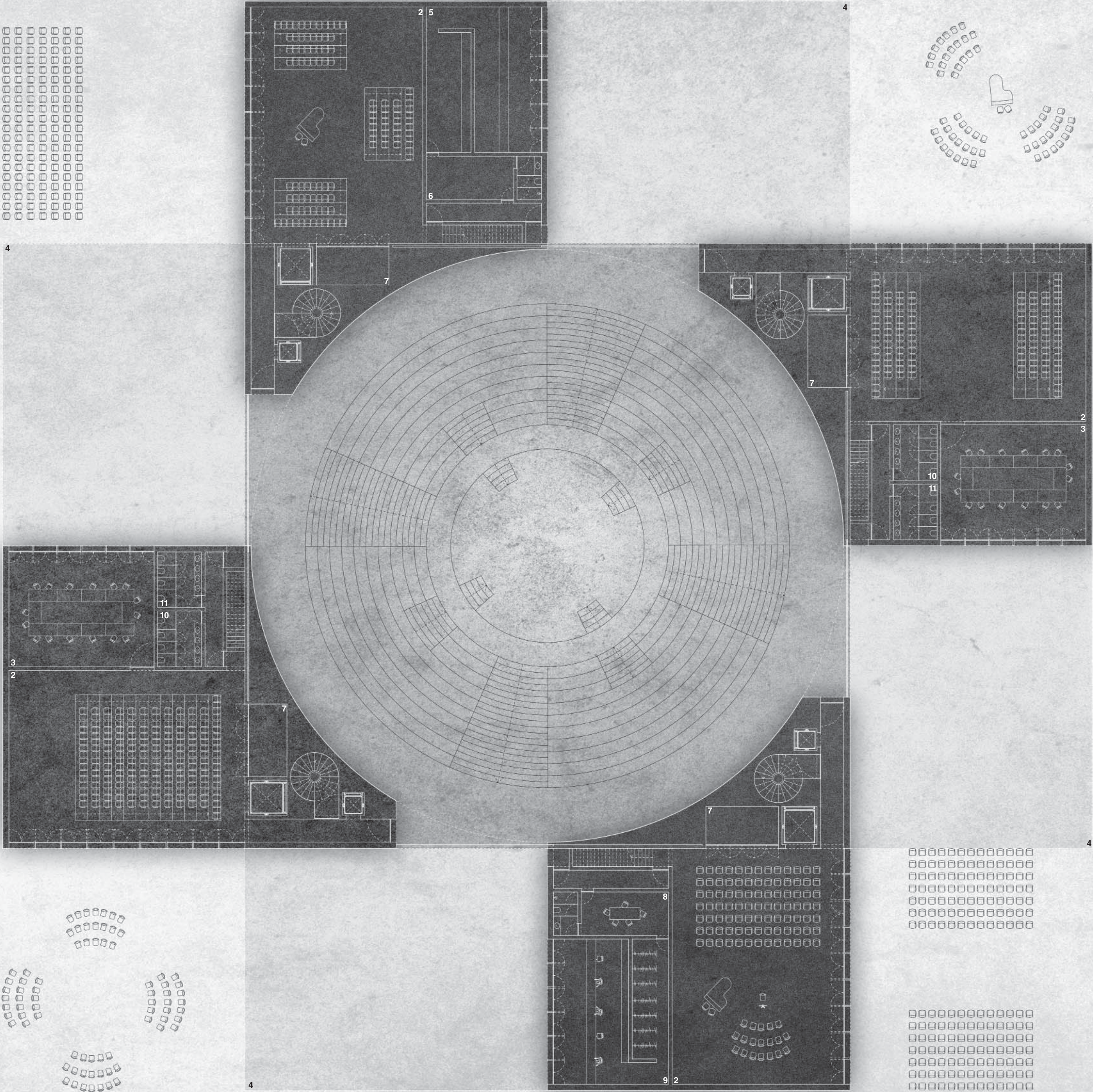
A

B

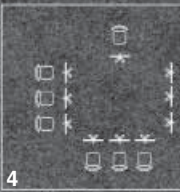
C



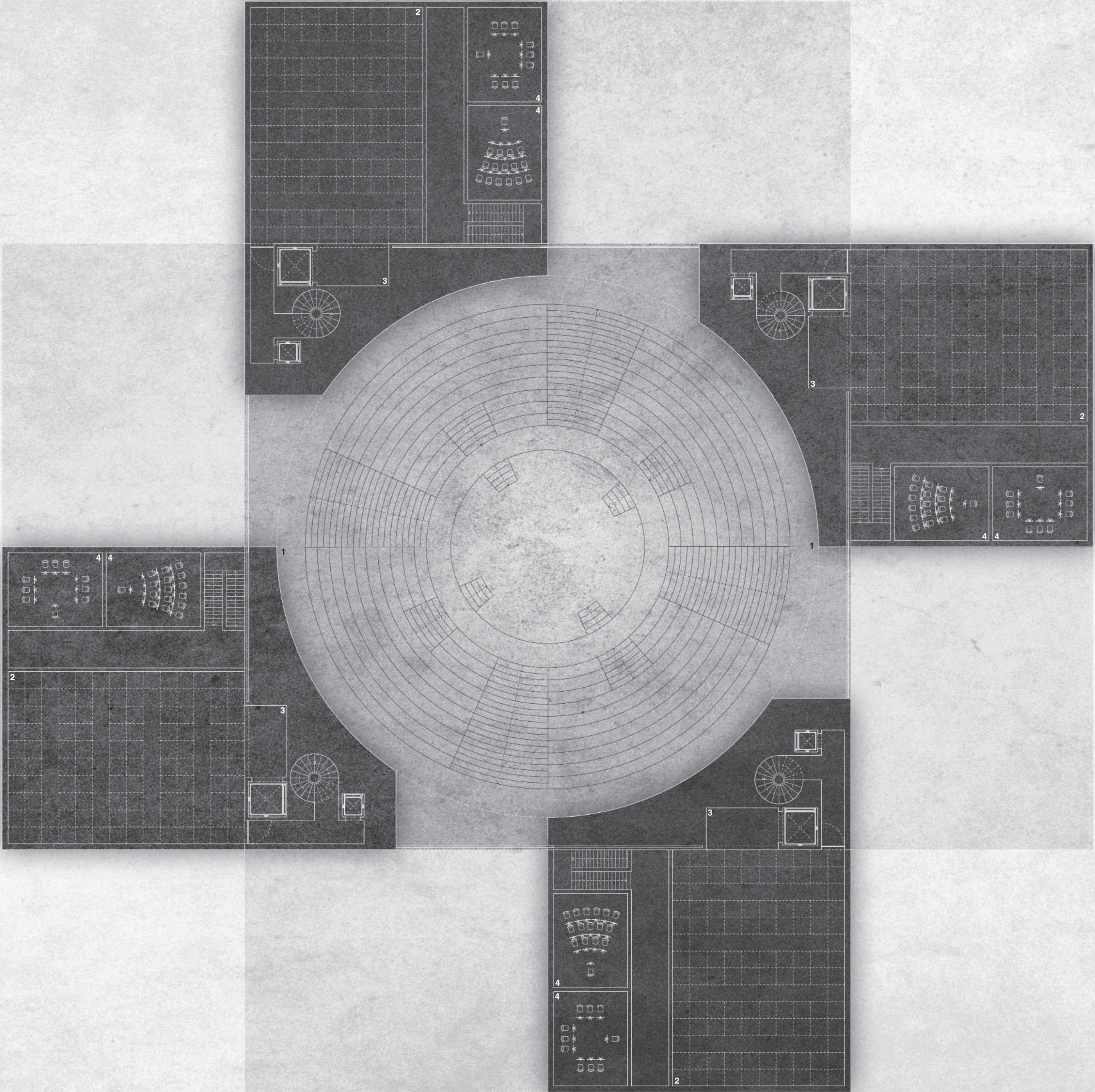
- 01 AUDITÓRIO
- 02 BLACK BOX
- 03 WORKSHOP/FOYER INTERIOR
- 04 FOYER EXTERIOR
- 05 CAFETARIA
- 06 COZINHA
- 07 ARRUMAÇÃO
- 08 SALA DE REUNIÕES
- 09 BILHETEIRA/BENGALEIRO
- 10 I.S. MASCULINA PÚBLICO
- 11 I.S. FEMININA PÚBLICO



- ## 05 RÉGIE

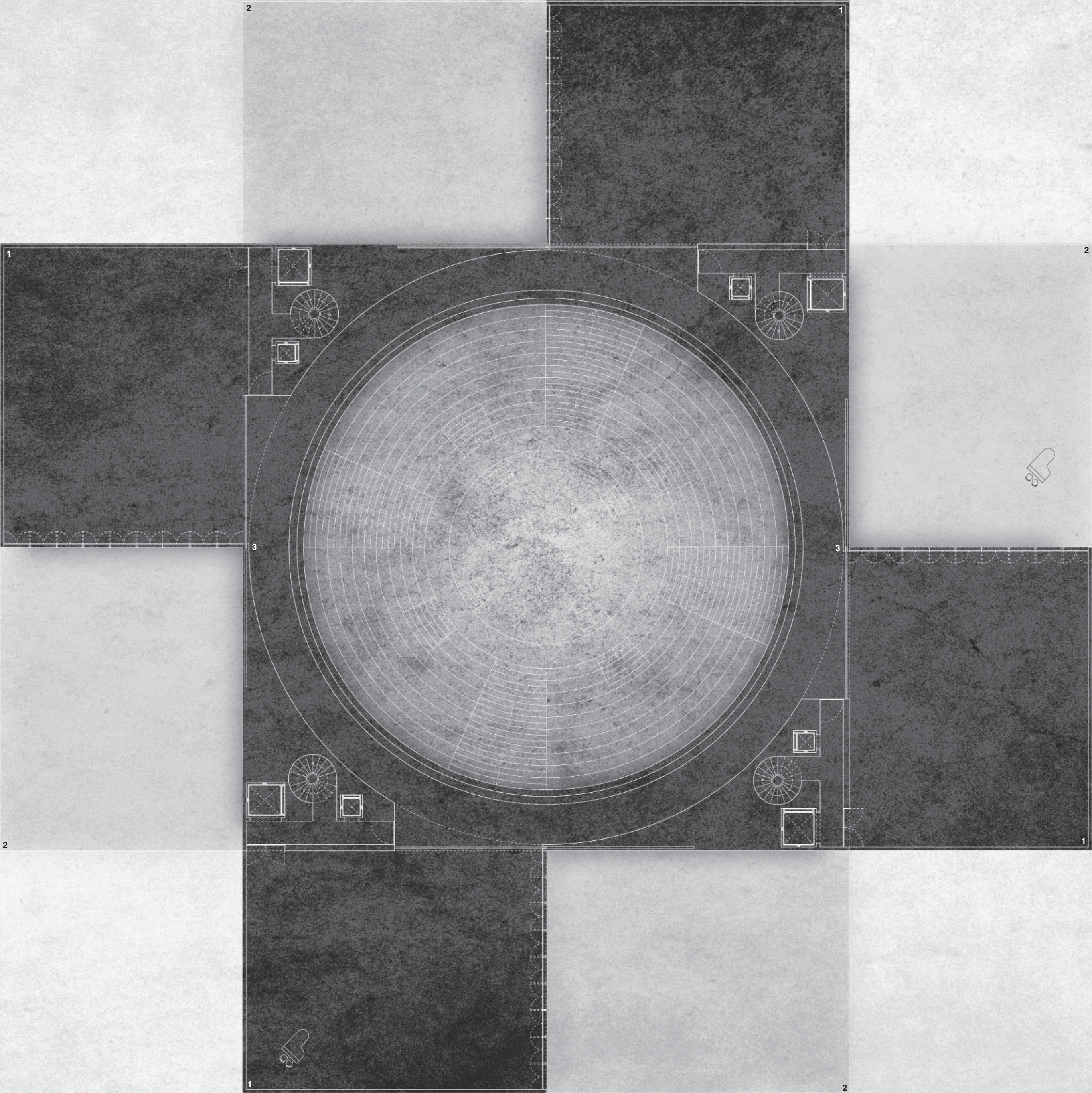


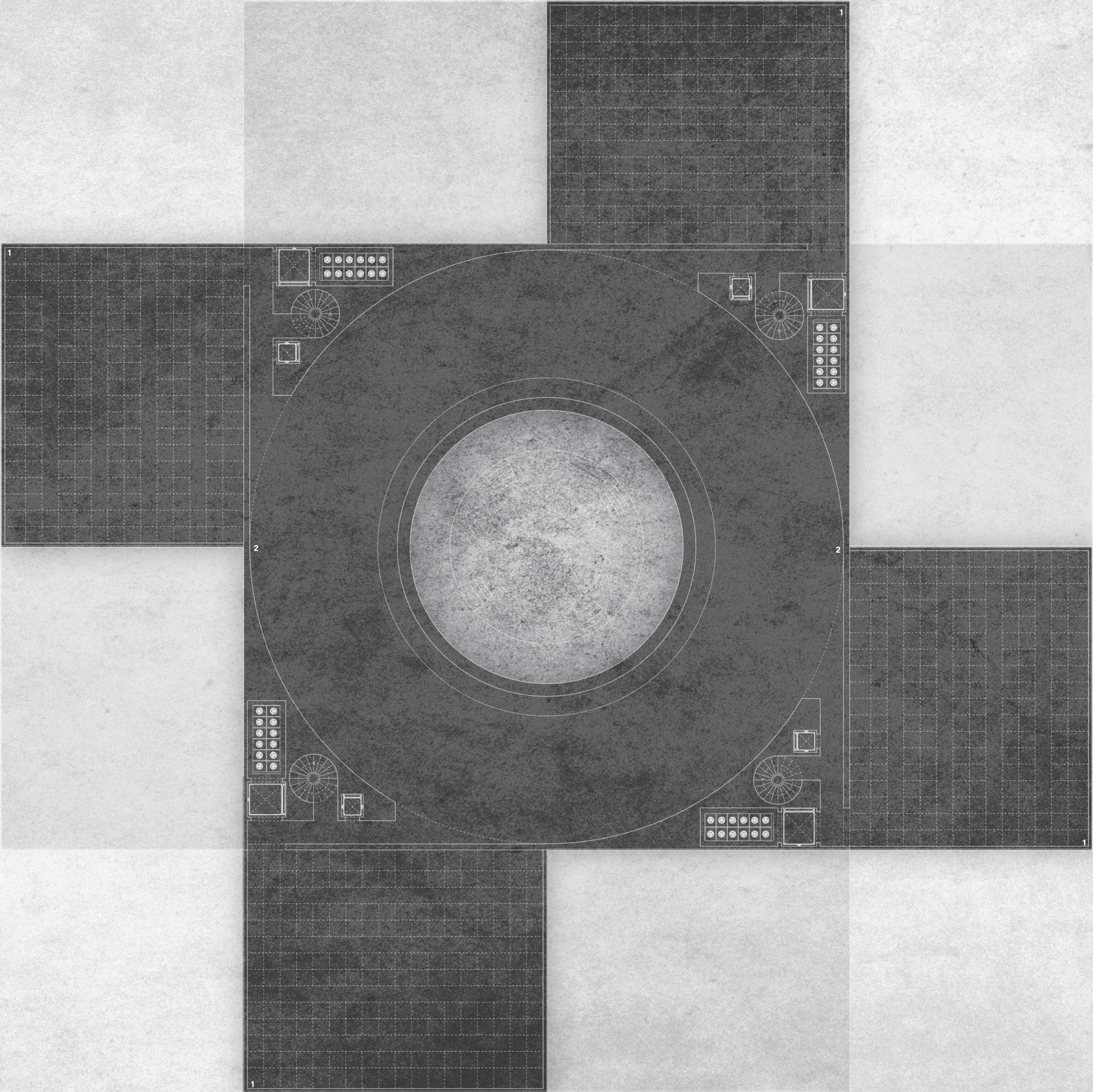
- 01 AUDITÓRIO
- 02 TEIA/GRELHA TÉCNICA BLACK BOX
- 03 ZONA CARGA/DESCARGA
- 04 SALA DE PROVA/AULA

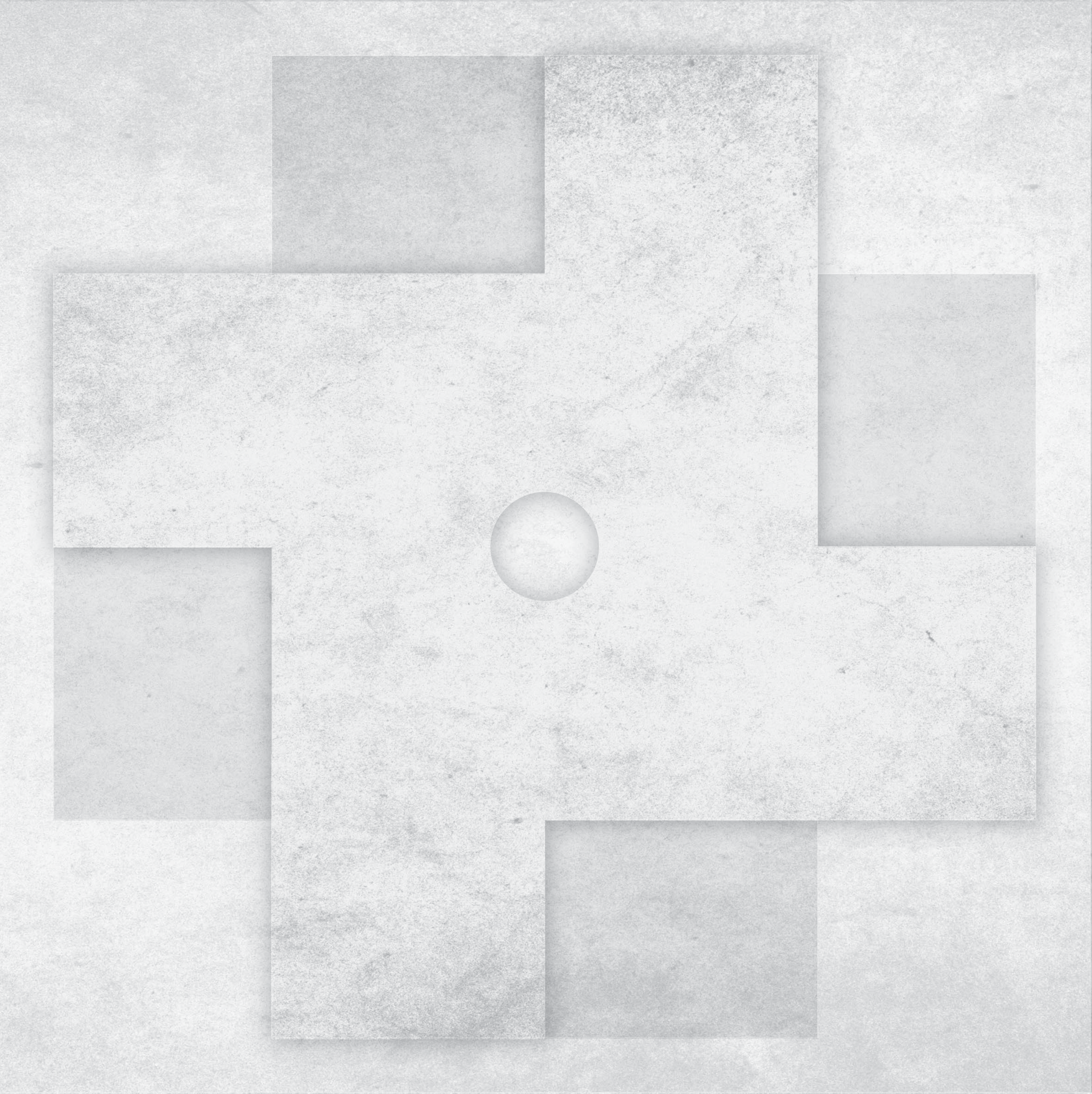


5 20 25 100 25 20 5









5 20 25 25 20 5

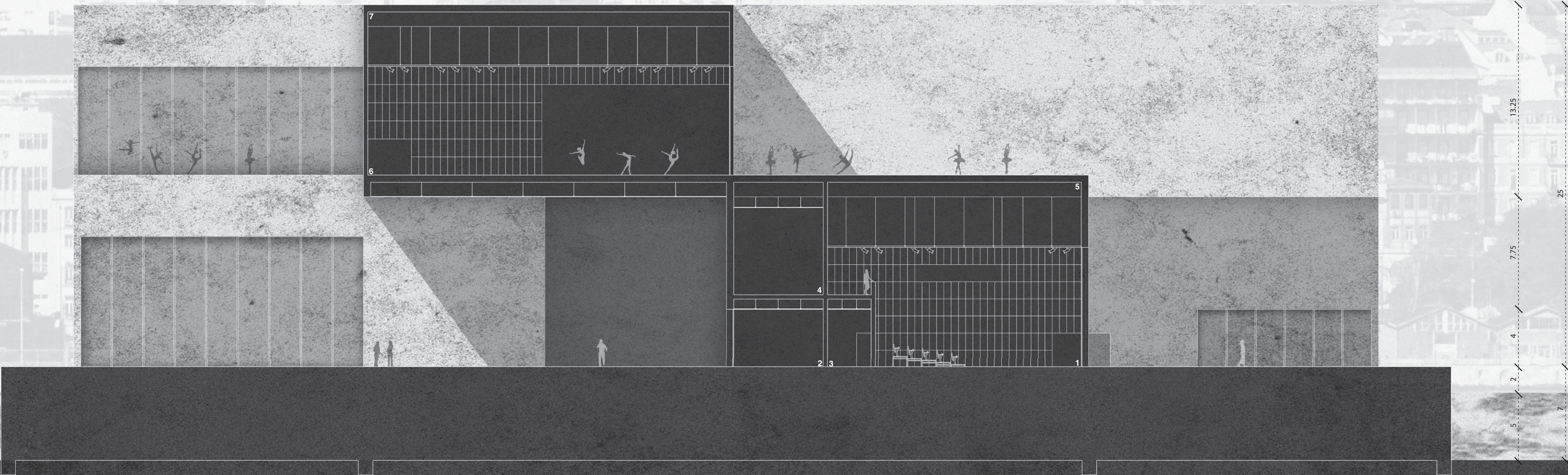
100



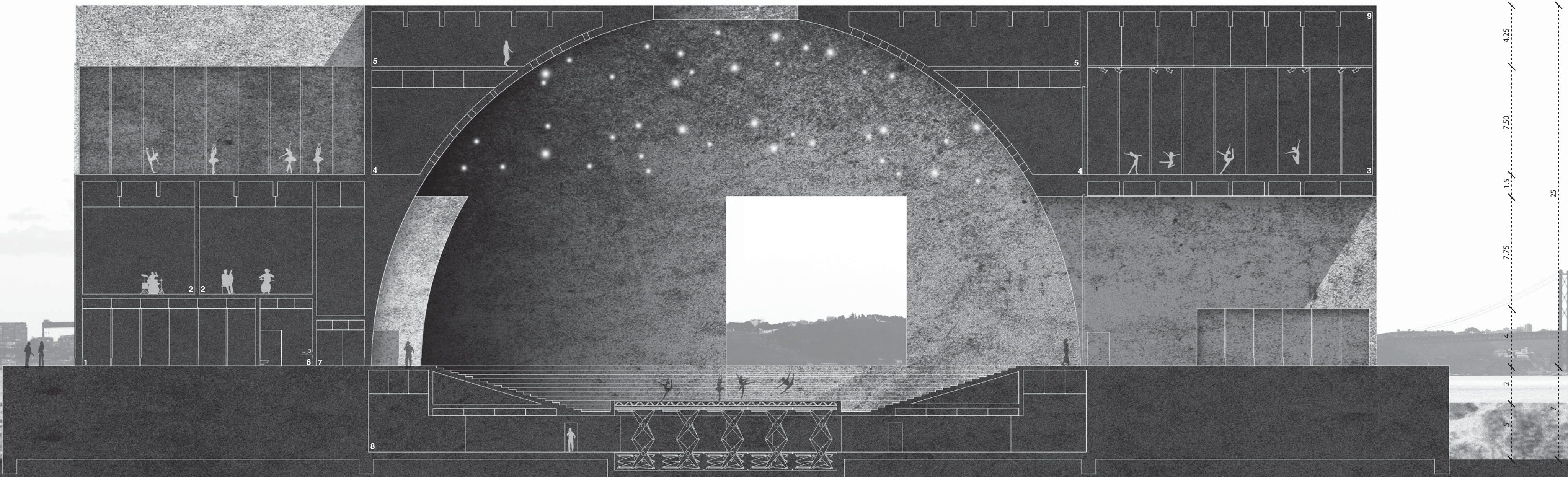


13.25
7.75
4
2
5
25
7

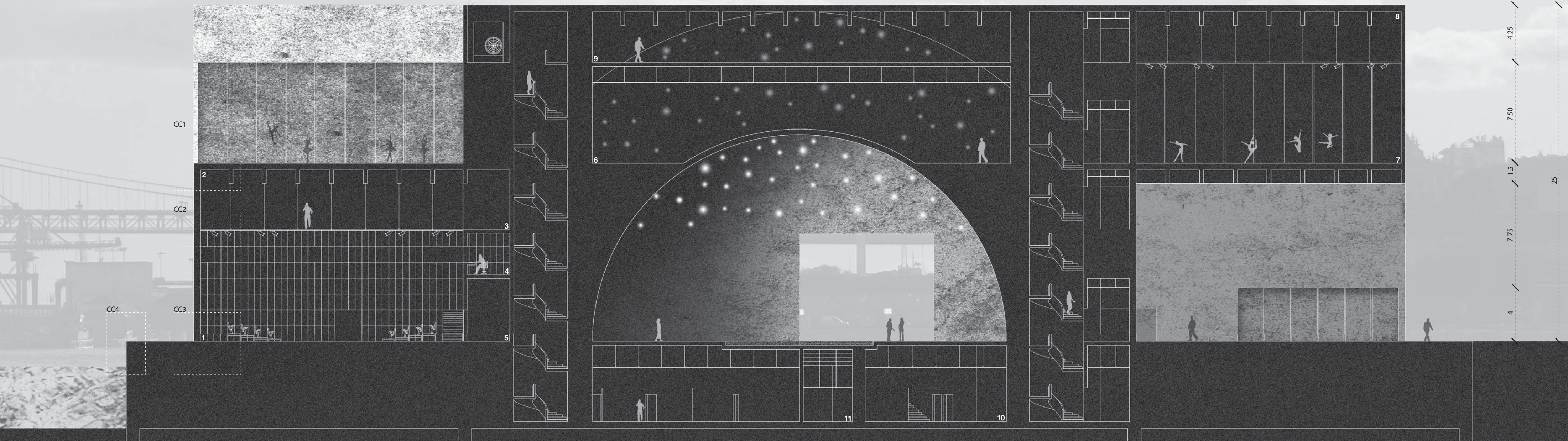
- 01 BLACK BOX
- 02 CAFETARIA
- 03 COPA
- 04 SALA DE PROVA/AULA
- 05 TEIA/GRELHA TÉCNICA BLACK BOX
- 06 SALA DE ENSAIO
- 07 TEIA/GRELHA TÉCNICA SALA DE ENSAIO



- 01 WORKSHOP/FOYER INTERIOR
- 02 SALA DE PROVA/AULA
- 03 SALA DE ENSAIO
- 04 CIRCULAÇÃO SALAS DE ENSAIO
- 05 PONTE DE ILUMINAÇÃO/ARMAZÉM
- 06 I.S. M PÚBLICO
- 07 CIRCULAÇÃO I.S.
- 08 CIRCULAÇÃO CAMARINS
- 09 TEIA/GRELHA TÉCNICA SALA DE ENSAIO



- 01 BLACK BOX
- 02 TEIA/GRELHA TÉCNICA BLACK BOX
- 03 ZONA DE CARGA/DESCARGA
- 04 RÉGIE
- 05 ARRUMAÇÃO
- 06 CIRCULAÇÃO SALAS DE ENSAIO
- 07 SALA DE ENSAIO
- 08 TEIA/GRELHA TÉCNICA SALA DE ENSAIO
- 09 PONTE DE ILUMINAÇÃO/ARMAZÉM
- 10 CIRCULAÇÃO CAMARINS
- 11 GUARDA ROUPA





CC 4

GUARDA EM VIDRO LAMINADO 20 mm

PLACA BETOPLAN LISA BRANCO 50mm
ROOFMATE XPS DOW - SLA LISO 50mm
TELA ASFÁLTICA GLASDAN 30 P 2mm
BETONILHA DE ENCHIMENTO SECIL 3%
BETÃO BRANCO ARMADO SECILTEK 250mm

TUBO DE QUEDA EM PVC 110 mm
TAMPA DE VISITA

GREHA TÉCNICA EM AÇO PRETO 50mm

BETÃO BRANCO ARMADO SECILTEK 50mm
XPS ISOLAMENTO TÉRMICO WALLMATE 30mm
CAIXA DE AR VENTILADA 60mm
ALVENARIA EM BLOCOS DE BETÃO 120mm
RÉGUAS DE APOIO 20mm
PAINEL ACÚSTICO PRETO ROXUL AFB 35mm

PAVIMENTO FLUTUANTE 20mm
RÉGUAS DE APOIO 50mm
XPS ISOLAMENTO TÉRMICO FLOORMAT 20mm
BETONILHA DE REGULARIZAÇÃO SECIL 20mm
BETÃO BRANCO ARMADO SECILTEK 50mm
MANTA DE GEOTÊXTIL 2mm
BRITA 35mm

LAJETA EM BETÃO BRANCO 100mm 1%
GRAVILHA 200mm

CALEIRA EM AÇO CORTENE 2mm
ALVENARIA EM PEDRA CALCÁRIA 500mm

TUBO DRENANTE EM CIMENTO 200mm

100 cm
50 cm
100 cm
450 cm
350 cm
1300 cm
800 cm
118 cm

CC 1

CC 2

CC 3

129 RENDER EXTERIOR DO ALÇADO NASCENTE



130 RENDER EXTERIOR DO ALÇADO NASCENTE



131 RENDER DA ESPLANADA DA CAFETARIA



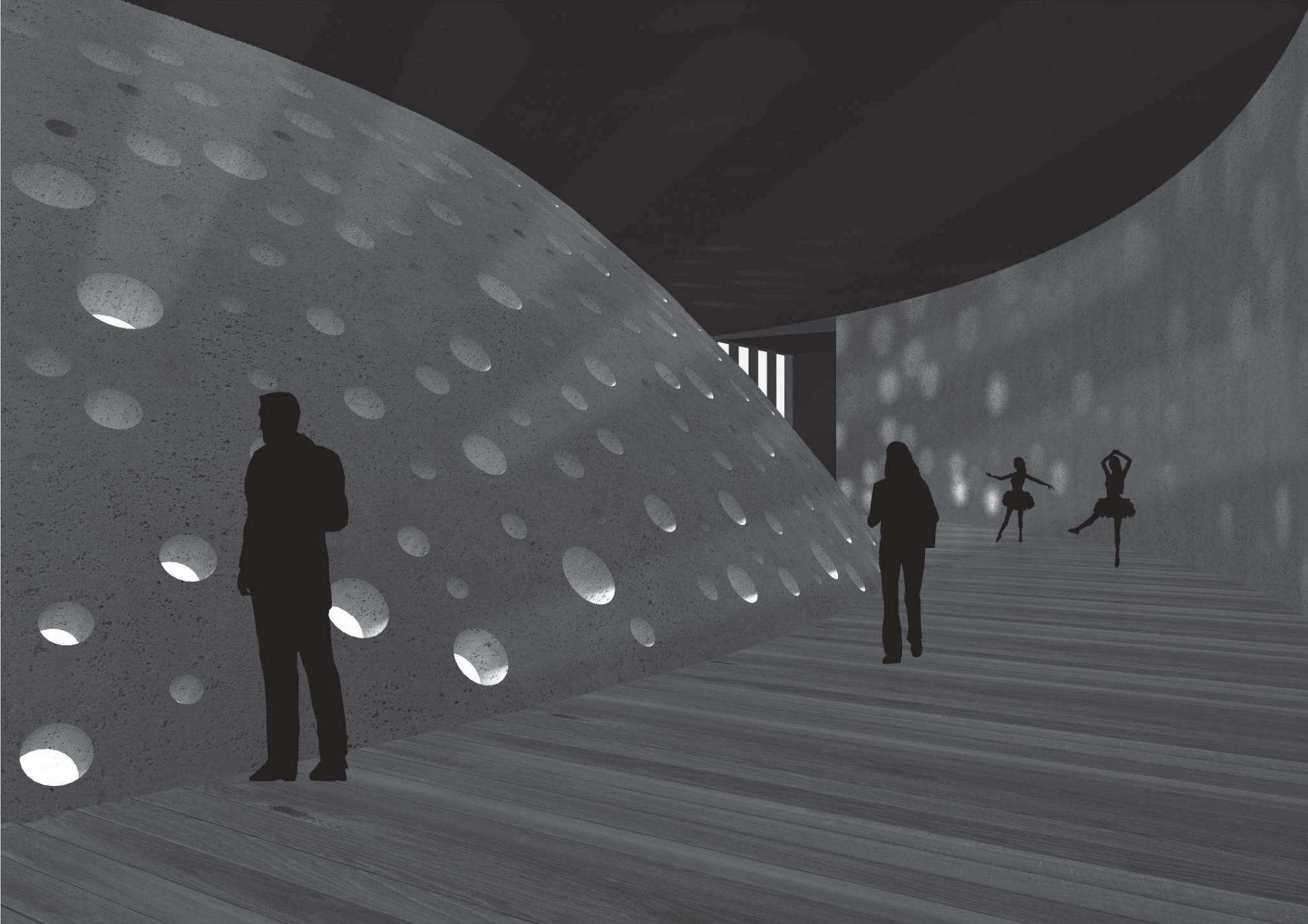
132 RENDER DO FOYER EXTERIOR SUL



133 RENDER DO INTERIOR DO AUDITÓRIO, PISO 0



134 RENDER DA CIRCULAÇÃO DAS SALAS DE ENSAIO, PISO 3



135 RENDER DA BLACK BOX NASCENTE, PISO 0



136 RENDER DA SALA DE ENSAIO POENTE, PISO 3



137 RENDER DO INTERIOR DO AUDITÓRIO



138 RENDER NOCTURNO DO INTERIOR DO AUDITÓRIO



BIBLIOGRAFIA

Livros e Teses:

A.A.V.V. II Colóquio Temático, Lisboa, 1997 – Lisboa Ribeirinha: actas das sessões . Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, Departamento de Património Cultural/Divisão de Arquivos, 1997. 484pp.

AAP. Lisboa, a Cidade e o Rio, Concurso de Ideias para a Renovação da Zona Ribeirinha de Lisboa . Lisboa: Associação dos Arquitectos Portugueses, 1988. 73pp.

ARGAN, Guiulio Carlo, (1983).História de Arte como História da Cidade. Lisboa, Martins Fontes, 2005. 280pp.

ARANTES, Otilia; (2000) A Cultura das Novas Gestões Urbanas; Petropólis, Vozes; 2000. 190pp.

ASCHER, François; (1995) Metapolis, Acerca do futuro da cidade. Trad. Alvaro Domingues. Oeiras: Celta Editora, 1098. 229pp.

AUGÉ, Marc (1992). Não-Lugares. Introdução a uma Antropologia da Sobre modernidade. Trad. Miguel Serras Pereira. Lisboa: 90 Graus Editora, 2005. 100pp.

BRANDÃO, Pedro; JORGE, Filipe. (1996). Lisboa do Tejo, a Ribeirinha. Lisboa: Editora Argumentum, 1996. 60pp.

BENEVOLO, Leonardo, (2006). História da Cidade, São Paulo; Perspectiva, 2006, 160pp.

BORGES, António Silva. A área ribeirinha de Lisboa: ligações entre a cidade e frente de rio . Lisboa: UTL, 2004. Texto policopiado. Tese de Mestrado. 124pp.

CENTRO DE INFORMAÇÃO URBANA DE LISBOA. Lisboa. Conhecer, Pensar, Fazer Cidade. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa – Urbanismo, 2001. 119pp.

CHOAY,Françoise (1992). A Alegoria do Património. Tradução Luciano Vieira Machado. São Paulo, Estação Liberdade / Ed. Unesp, 2001,271pp.

DAVID, Ana, ed. lit.; MONTOYA, Alberto, trad.; MOLINA, Diego, trad.; DÓRIA, Ana, trad. Vazios Urbanos, Trienal de Arquitectura de Lisboa. Lisboa: Caleidoscópio, 2007. 418pp.

DUNCAN, N. e SHARP, J. P. (1993). Confronting Representations. Society and Space, 11, 1993, 495 pp.

DURÃO, Vitor C.M. (2011). Análisis Urbano del frente de Alfama, en Lisboa. Formación y transformación. 291pp. Editorial Académica Española, Saarbrucken, Alemanha. ISBN: 9783844336184.

FERREIRA, Vítor Matias. Lisboa, a Metrópole e o Rio . Lisboa: Bizâncio, 1997. 285pp.

FRAMPTON, Kenneth. (1980). História Crítica da Arquitectura Moderna, São Paulo; Martins Fontes, 2000. 423 pp.

GOITIA, Chueca, Fernando. (1968). Breve História do Urbanismo. Lisboa, Presença, 1982. 224pp.

GRIMSKI, D.; Ferber, U. (2001) “Urban Brownfields in Europe”. Land Contamination & Reclamation. Volume 9, nº 1, Germany, pp. 143-148.

HOUAISS, Dicionário da Língua Portuguesa, Rio de Janeiro, Objetiva, 2001, 4050pp.

HUYSEN, Andréas. (2000). Seduzidos pela Memória. Rio de Janeiro: Aeroplano, 2000.116pp.

LAMAS, José M. Ressano Garcia (1992). Morfologia Urbana e Desenho da Cidade. 2ª Ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian e Fundação para a Ciência e a Tecnologia, 2000. 590pp.

LYNCH, Kevin (1981). A Boa Forma da Cidade . Trad. Jorge Manuel Costa Almeida e Pinto, Lisboa: Edições 70, 1999. 446pp.

MORGADO, Carla Sofia. Protagonismo de la Ausencia – Interpretación Urbanística de la Formación Metropolitana de Lisboa desde lo desocupado . Barcelona: UPC, 2005. 2 vol. Texto policopiado. Tese de doutoramento. 460pp.

PORTAS, Nuno; DOMINGUES, Álvaro; CABRAL, João. Políticas Urbanas – Tendências, estratégias e oportunidades. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2003. 295pp.

ROSSI, Aldo; (1966) “La Arquitectura de la Ciudad” Barcelona; Editora Gustavo Gili, 1999, 312p.p

SALGUEIRO, Teresa Barata. Lisboa, Periferia e Centralidades. Oeiras: Celta Editora, 2001. 230pp.

SOLA-MORALES, Ignasi-de; (1996). Territórios. São Paulo. Gustavo Gili. (2003), 207pp

SILVA, Carlos Nunes. Política Urbana em Lisboa, 1926-1974. Lisboa: Livros Horizonte, 1994. 231pp. Coleção Cidade de Lisboa.

TOUSSAINT, Michel. Afirmação e Crise da Cidade Moderna e Anos 80, Anos 90 in Associação dos Arquitectos Portugueses, Sociedade Lisboa 94 e Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, Guia de Arquitectura, Lisboa 94. Lisboa: Sociedade Lisboa 94, 1994. 306-395pp.

Artigos:

ALVES, F. Brandão; CORTESÃO, João Granadeiro (2009). Dispersão Urbana – Uma oportunidade in Sociedade e Território – Ocupação Dispersa: Problemática, Custos e Benefícios . Ano 25. Nº42. Julho 2009. 67-74pp.

ANTUNES, João Carlos (2009). „Da ruralidade e do disperso urbano na Península de Setúbal” in Sociedade e Território – Ocupação Dispersa: Problemática, Custos e Benefícios . Ano 25. Nº42. Julho 2009. 14-28pp.

BAPTISTA, Luís Santiago (2007). „Desafios do “Terrain Vague” à Arquitectura Contemporânea” in Revista Arquitectura e Arte «Vazios Urbanos» . Ano VIII. Nº47/48. Julho/Agosto 2007. 08-11pp.

BAPTISTA, Luís Santiago (2007). „Desafios do “Terrain Vague” à Arquitectura Contemporânea” in Revista Arquitectura e Arte «Vazios Urbanos» . Ano VIII. Nº47/48. Julho/Agosto 2007. 08-11pp.

BUSQUETS, Joan (2004?). „Presente y perspectivas del urbanismo in Sociedade e Território – 20 Anos de Actualidade . Ano 20. Nº37/38. Junho 2004. 46-60pp.

CHAVES, Mário (2007). „Síntese sobre o livro Não-Lugares de Marc Augé in Revista Arquitectura e Arte, Paisagens Sintéticas”. Ano VIII. Nº50. Outubro 2007. 86pp.

MORGADO, Sofia (2002). „Vazio in Jornal Arquitectos – América: contemplação, lazer, trabalho, cidade . Nº206. Maio/Junho 2002. 125-128pp.

REGO, Renato Leão. Guggenheim Bilbao Museo a, Frank O. Gehry, 1991-97. Arqtexto, texto especial 081, jul. 2001. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp081.asp>>. Acesso em: 03 junho. 2013