AMZ A

RECONVERSÃO ARMAZÉM A | PORTO LISBOA

Maria Inês Gomes Tiago
(Mestrado Integrado em Arquitectura)

Júri:
Presidente: Professora Auxiliar Doutora Maria Manuela da Fonte
Vogal: Professor Auxiliar Doutor Arquitecto Jorge Mealha
Orientação: Doutor Professor Auxiliar António Lobato Santos
Doutor Professor Associado Doutor José Manuel Aguiar Portela da Costa

Lisboa,Janeiro 2017

Faculdade de Arquitectura
Universidade de Lisboa

* Texto segundo o novo acordo ortográfico

Maria Inês Gomes Tiago
(Mestrado Integrado em Arquitectura)

Júri:
Presidente: Professora Auxiliar Doutora Maria Manuela da Fonte
Vogal: Professor Auxiliar Doutor Arquitecto Jorge Mealha
Orientação: Doutor Professor Auxiliar António Lobato Santos
Doutor Professor Associado Doutor José Manuel Aguiar Portela da Costa

Lisboa,Janeiro 2017

RESUMO

O abandono, de diversos locais da frente Ribeirinha de Lisboa por parte de actividades industriais centenárias provocou transformações radicais na dinâmica da cidade. Atualmente, os “vazios urbanos” provocados por este fenómeno, são encarados como e como oportunidades de reatar a relação poética perdida ao longo dos anos entre a cidade de Lisboa e o Tejo.

Este Projecto final de Mestrado nasce de uma vontade de contribuir para reabilitar o Aterro da Boavista, que, ao longo dos anos foi sendo cada vez mais isolado e rejeitado do tecido urbano. Para essa reabilitação é preciso reconhecer as qualidades desta tábua rasa de oportunidades, incluindo a cidade de Lisboa, a evolução da linha de costa e o desenvolvimento e do Porto-Lisboa.

AMZ A, surge, mas principalmente pela vontade de preservar um elemento de cariz industrial com características singulares no terreno (fazendo lembrar um barco de grande porte atracado em terra). A reconversão deste elemento toma como ponto de partida, para além da análise histórica, o dialogo entre os conceitos de Regeneração Urbana, Vazio (Terrain Vague), Património, Cultura.

Em suma pretende-se reactivar este “não lugar” através da reabilitação de uma pré-existência de exceção que, mantendo a sua identidade formal, renasce através da cultura e da preservação de memória tornando-se num catalisador social e da promoção de actividades culturais, fortalecendo desta forma a união entre o rio e cidade.

Palavras-Chave: Lisboa. Frente Ribeirinha. Terrain Vague. Património Industrial.

ABSTRACT

The abandonment of the industry, from various locations on the Riverfront of Lisbon causes radical changes in the city dynamic. Currently these “urban voids” caused by this phenomenon, are seen as expectant voids and as opportunities to restart the poetic relationship, lost over the years between the city of Lisbon and the Tagus river.

This Master final project starts with a desire to rehabilitate the Boavista Landfill which, through the years has been isolated and rejected from the urban tissue. In order for this to happen it is necessary to recognize the qualities of this clean slate of opportunities, having a domain of knowledge about the city of Lisbon, the evolution of the shoreline and the development of the Porto-Lisbon.

AMZ A appears beyond the intention of preserving the site identity, but mainly from the desire to preserve an element of industrial nature with unique features on the field (reminding a large boat anchored onshore). The reconvertion of this element takes as starting point, not only the historical analysis, but the dialogue among concepts of: Urban Regeneration, Void (Terrain Vague), Heritage, Culture.

To sum up it is intended to redesign this “non-place” through the rehabilitation of an exception pre-existence maintaining its formal identity, reborns throughout culture and preservation memory becoming a social catalyser and a generator of life, strengthening this way the union between the river and the city.

Palavras-Chave: Lisbon. waterfront. Terrain Vague. Industrial heritage.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente aos meus pais, irmã, família e André pelo apoio, paciência e incentivo incansável durante todo este período.

A todos os meus colegas, que para além de amigos são companheiros. Obrigada pelos momentos de partilha e por me inspirarem a dar sempre o melhor de mim.

Por fim, não poderia deixar de agradecer, aos Professores António Lobato Santos e José Aguiar, pela disponibilidade e conhecimentos transmitidos ao longo da elaboração deste Projecto Final de Mestrado.

ÍNDICE

01 INTRODUÇÃO 01 IX

02 LOCAL

2.1. Território
2.1.1. Enquadramento histórico 09
2.1.2. Análise cartográfica de Lisboa 29

2.2. Lugar 39
2.2.1. Aterro da Boavista: desafios e oportunidades 47
2.2.2. Vazio 53

03 ESTRATÉGIA

3.1. Regeneração de Frentes de água 61
3.2. O lúdico e cultural 69
3.3. Património Industrial 75
3.4. Construir no construído 79
3.5. Casos de estudo 85
3.5.1. Fábrica de Pompeia; SESC Pompeia 87
3.5.2. Frac Nord-Pas de Calais 89
3.5.3. Guggenheim Helsinkia 91
3.5.4. Hard Club Porto

04 PROPOSTA 93

4.1. Proposta urbana e proposta Arquitetónica
4.2. Memória descritiva 99
4.3. Materialidade 105
123

05 CONCLUSÃO
127

06 BIBLIOGRAFIA
131

ANEXOS

ÍNDICE DE IMAGENS

01. Lisboa, Década de 60 e 70, Autor Artur Pastor 06
http://arturpastor.tumblr.com

02. Vista do Terreiro do Paço, Lisboa, Século XX, Autor Horacio Novais 08
In Biblioteca de Arte - Fundação Calouste Gulbenkian https://www.flickr.com/photos/biblarte/9963991833/

03. Xilogravura sobre Lisboa e o Rio Tejo, Sec. XVI, Ilustração de HOGENBERG, Franz Braun Georg 11
In Civitates orbis terrarum,volume I, 1572, http://historic-cities.huji.ac.il/portugal/lisbon/maps/braun_hogenberg_I_1_1_b.jpg

04. Lisbona per praeclara Portugalliae metropolis, gravura de Rombout Van Den Hoeye, século XVI 11
in MERIAN, Matthäus, I, 1593-1650, Olisippo = Lisabona / [Mattheus Merian]. - [Escala não determinada]. - Biblioteca Nacional de Portugal- Biblioteca Nacional Digital, http://purl.pt/1420

05. Mapa Lisboa Sec. XV 13
Elaborado pela o Autor

06. Sobreposição da malha urbana de Lisboa antes do terramoto com a novo plano de Lisboa proposto por Eugénio dos Santos, completada por Carlos Mardel, 1756 15
Autor Carlos Mardel
In Museu de Lisboa http://www.museudelisboa.pt/fileadmin/museu_lisboa/user_upload/6_ca.jpg

07. Vista do Terreiro do Paço, visita da rainha Isabel II, 1957, Autor Artur Pastor 16
http://arturpastor.tumblr.com

08. Vista aérea Ribeira das Naus 17
Autor desconhecido

09. Montagem Planta de Filipe Folque, 1856 19
Autor: Maria Morais

10. Planta de Silva Pinto,1911 19
Autor: Maria Morais
11. Mapas da evolução das Freguesias de Lisboa 22
AAVV Autor Turma Miarq 5aB 2014/2015 - FAUTL
12. Mapas da evolução da linha de costa de Lisboa 22
Análise do Autor
13. Panorâmica no alto de Santa Catarina. Vista para o Rio. 1905, Fotografo não identificado 24
In Museu da Cidade
14. Panorâmica no castelo de Almada. Vista para Lisboa, 1905, Fotografo não identificado 24
In Museu da Cidade
15. Panorâmica, Vista para Lisboa 26
Fotomontagem do Autor
16. Panorâmica, Vista para Lisboa 26
Fotomontagem do Autor
17. Ortofotomapa de Lisboa, no enquadramento do território Portugues, Edição do Autor 28
https://www.google.com/earth/
18. Ortofotomapa de Lisboa e do Estuário do Tejo, Edição do Autor 30
https://www.google.com/earth/
19. Planta de divisão do Estuário do Tejo 32
AAVV Turma Miarq 5aB 2014/2015 - FAUL
20. Planta de batimetria do Estuário do Tejo 34
AAVV Turma Miarq 5aB 2014/2015 - FAUL
21. Planta da morfologia e bacia hidrográfica de Lisboa 36
AAVV Turma Miarq 5aB 2014/2015 - FAUL
22. Planta do Edificado de Lisboa em 2016 37
Elaborado pelo Autor

23. Lisboa década de 60-70, Porto Lisboa,Autor Artur pastor 38
http://arturpastor.tumblr.com
24. Gravura do Palácio dos Duques de Aveiro, Sec. XVII 40
In http://www.cml.pt/cml.nsf/artigos/6FA26D7536994EDA-80257D8D005F36BC#!prettyPhoto
25. Lisboa,Vista sobre a Avenida 24 de Julho em 1900, Autor Judah Beniliel 41
In Arquivo Municipal de Lisboa - Arquivo Fotográfico
26. Lisboa, construção do Cais de Alcântara, Autor Mário Novais 41
https://www.flickr.com/photos/biblarte/collections/72157606056616635/
27. Lisboa década de 60-70 descarga de peixe, Aterro da Boavista, Autor Artur pastor 42
http://arturpastor.tumblr.com
28. Plataforma do adeus, Autor Desconhecido 43
In Centro de Documentação e Informação da APL- Administrção do Porto de Lisboa, SA
29. Perfis da Evolução da Linha de Costa. Zona da Boavista. 44
In DELGADO, David (2015), Forma e Quotidiano - Uma Proposta de Reabilitação dos Terraços das Tercenas, Tese de Mestrado. Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa
30. Análise Diacrónica da Evolução da Margem na Zona da Boavista. 45
In CAVALEIRO, Miguel (2015), Água sobre água - Intervenção na frente ribeirinha de Santos, Tese de Mestrado. Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa

31. Lisboa, Aterro da Boavista, Autor Desconhecido 46
In Centro de Documentação e Informação da APL- Administrção do Porto de Lisboa, SA

32. Plano de melhoramentos do Porto de Lisboa, 1946 48
In NABAIS, José António; RAMOS, Paulo – 100 Anos do Porto de Lisboa, APL Publicações, Lisboa (1987)

33. Docas Secas, Aterro da Boavista, Autor Desconhecido 49
Centro de Documentação e Informação do Porto de Lisboa

34. Lisboa decada de 60-70, docas secas-Aterro da Boavista, Autor Mario Novais 49
https://www.flickr.com/photos/biblarte/collections/72157606056616635/

35. Construção do Aterro da Boavista, Autor desconhecido 51
Centro de Documentação e Informação do Porto de Lisboa

36. Construção do Aterro da Boavista, Autor desconhecido 51
Centro de Documentação e Informação do Porto de Lisboa

37. Vista aérea do Aterro da Boavista, Montagem do Autor 52
http://www.bing.com

38. Vista do rio sobre o Aterro 58
Autor Duarte Seabra

39. Vazio Expectante, Aterro de Santos, 2015 60
Fotografo Tomas Villar

40. Praia da Ribeira das Naus, 2014 64
Fotografo Miguel Manso

41. Proposta Terminal dos Cruzeiros, Carrilho da Graça, 2010 64
In http://jlcg.pt

42. Plano geral de intervenções da frente Ribeirinha de Lisboa 2013, Santos In Câmara Municipal de Lisboa 67
In http://www.cmlisboa.pt/fileadmin/VIVER/Urbanismo/urbanismo/planeamento/prospectivos/ribeirinha/documento_enquadramento_resumo.pdf

43. Vazio Expectante, Aterro de Santos, 2015 68
Fotografo Duarte Alves

44. Percurso Cultural pela Frente Ribeirinha da Fundação Champalimaud até ao MUDE 72
Elaborado pela Autora

45. Cais da Rocha de Conde de Óbidos e Entreposto de Santos, Lisboa, 1952. 74
In Restos de Colecção

46. Armazém A, Porto Lisboa 78
Fotografia da Autora

47. Sesc Pompeia, São Paulo, Arq. Lina Bo Bardi, 1982 84
Fotografo Hugo Azevedo

48. Exterior Sesc Pompeia, São Paulo, Arq. Lina Bo Bardi, 1982 86
Fotografo Hugo Azevedo

49. Interior Sesc Pompeia, São Paulo, Arq. Lina Bo Bardi, 1982 86
Fotografo Hugo Azevedo

50. Exterior FRAC Nord-PAs de Calais 88
In Archdaily (http://www.archdaily.com/475507/frac-of-the-north-region-lacaton-and-vassal)

51. Interior FRAC Nord-PAs de Calais 88
In Archdaily (http://www.archdaily.com/475507/frac-of-the-north-region-lacaton-and-vassal)

52. Axonometria, Gugganheim de Helsinkia 90
In http://designguggenheimhelsinki.org/finalists/GH-5059206475

53. Render exterior Gugganheim de Helsinkia 90
In http://designguggenheimhelsinki.org/finalists/GH-5059206475

54. Nave central do Hard Club Porto 92
Fotografo: Tomás Villar

55. Interior do Hard Club Porto 92
Fotografo: Tomás Villar

56. Esquema dos diferentes programas e as suas respectivas áreas nos diferentes casos de estudo 94
Elaborado pela Autora

57. Lista e Resumo dos diferentes usos dos casos de estudo 95
Elaborada pela Autora

58. Vista do Rio sobre o local de projecto 96
Fotógrafo Duarte Seabra

59. Armazém A e plataforma vista do Porto Lisboa 98
Fotógrafo Duarte Seabra

60. Planta da intervenção 103
Elaborado pela Autora

61. Alçado Oeste do Armazém A 104
Fotografia da Autora

62. Esquiço da proposta urbana 108
Elaborado pela Autora

63. Esquiço da proposta urbana 111
Elaborado pela Autora

64. Esquiço da rampa de Entrada 112
Elaborado pela Autora

65. Esquiço dos Ateliers 114
Elaborado pela Autora
66. Imagem ilustrativa do interior dos Ateliers 115
Elaborado pela Autora
67. Imagem ilustrativa do interior dos Ateliers 115
Elaborado pela Autora
68. Imagem ilustrativa do interior da Nave 117
Elaborado pela Autora
69. Esquiços da praça exterior 121
Elaborado pela Autora
70. Foto dos materiais exteriores 122
Fotografia da Autora
71. Corte para o estudo de Materialidades 124
Elaborado pela Autora
72. Alçado para o estudo de Materialidades 125
Elaborado pela Autora

01 INTRODUÇÃO

O presente Projeto Final de Mestrado foi elaborado no seguimento do Projeto iniciado no quinto ano de Mestrado, Integrado em Arquitectura do ano lectivo de 2014/2015 o qual abordou o tema “Construir no (e com o Construído | A Cidade e o Rio: Regresso à margem / Novas Centralidades”, e que correspondeu a uma investigação sobre a relação que se estabelece nos dias de hoje entre a cidade e rio e sobre a relevância que a frente ribeirinha, tem como mediador entre as duas partes. A relação direta com o Tejo torna esse território ribeirinho importante para o desenvolvimento económico e social da cidade, tanto pelo o seu potencial lúdico, como pelo facto de serem porta de entrada da cidade de Lisboa.

A análise e posterior reflexão sobre estas diversas “portas de chegada”, ao longo da frente ribeirinha, levou a que esta investigação incidisse na necessidade de requalificação e reabilitação urbana do Aterro Portuário de Lisboa do Cais do Sodré, até Alcântara. Este trabalho tem assim como objetivo, um maior entendimento deste território, bem como das relações que este estabelece com a cidade de Lisboa e com o rio, pela sua localização quer pelas constantes mudanças sociais e morfológicas ao longo do tempo, surgindo como um espaço de mediação. Neste território ribeirinho destaca-se o Aterro da Boavista, quer pertencendo duplamente a dois mundos (à cidade e ao rio).

O Aterro da Boavista foi perdendo ao longo dos anos tanto o seu carácter industrial, como os seus edifícios. Este fragmento da cidade, aguarda agora, pela sua localização geográfica e simbolismo, uma nova e proficua relação com a cidade e com os seus habitantes, ambicionando, novos usos, percursos e experiencias.

De forma a estudar e propor uma solução para este “não lugar” é seguida uma linha de pensamento que se concentra, essencialmente, em três grandes capítulos: local; estratégia; proposta.

O capítulo 02 (Local), apresenta duas escalas de trabalho: a global e a local. A “global” debruça-se sobre a cidade de Lisboa, fazendo uma abordagem gráfica e teórica de toda a sua morfologia e evolução, focando-se principalmente ao nível do desenvolvimento da linha de costa, do crescimento da frente ribeirinha e a consecutiva construção de aterros. A “local” faz uma aproximação e investigação mais profunda ao lugar onde é proposto intervir (Aterro da Boavista), avalia e estuda a sua evolução e a sua importância no desenvolvimento e crescimento da cidade de Lisboa.

Com o desenvolvimento deste capítulo de investigação (na realidade, o segundo do documendo) primeiro capítulo são identificadas e debatidas diversas problemáticas, principalmente relacionadas com as adversidades originadas pela construção sucessiva de aterros, do crescimento da entidade “Porto Lisboa” na, e do desenvolvimento da linha ferroviária.

No capítulo 03 (Estratégia), aprofundam-se temas, conceitos e programas que surgem com base de uma análise e reflexão do local, explorando as suas potencialidades morfológicas, identificando os valores e as qualidades das pré-existências, percebendo não só a capacidade de regeneração e reabilitação dequela área portuária de Lisboa mas tmabém as suas carências urbanas e sociais. Para esse efeito, feita uma aproximação apenas ao aterro da Boavista, elaborando um levantamento da sua arquitetura industrial e do seu legado para a cidade, relevando a importância de manter a memória do lugar através da arquitetura. Nesta pesquisa, são enfatizados os conceitos de Património industrial; Reabilitação; Revitalização.
Investiga-se, desta forma, a possibilidade de reconversão destes complexos, tendo em vista uma reabilitação destes elementos e vestígios industriais, bem como a sua reintegração na vida contemporânea.

Como complemento, e de forma a promover uma ponte entre o trabalho teórico e prático,foram analisados, (ainda no mesmo capítulo), quatro casos de estudo que contribuíram para a organização do pensamento arquitectónico, formalizando e tornando as temáticas e intenções relativamente ao projeto do PFM mais claras. Foram analisados os seguintes trablahos: O SESC Pompeia; Frac Nord--Pas de Calaisl; Proposta para o concurso Guggenheim Helsínquia; Hard Club Porto.

04 O capitulo 04 está diretamente relacionado com a proposta de intervenção, num ex-edificio industrial de referência na zona de intervenção (o chamado “Armazém A”) uma estratégia formal e funcional do projeto, tendo em conta um conjunto de temas e intenções projetais que demonstram a pertinência tanto da investigação que foi feita ao longo deste documento como a relevância dos casos de estudo escolhidos. Ainda neste capitulo, são apresentados, de forma a ajudar a leitura do projeto, desenhos do diário de bordo, modelos (tanto 3D como físicos) bem como estudos de materialidade, que foram executados ao longo do processo de trabalho.

Para finalizar são apresentadas as considerações finais e uma análise critica sobre todo o trabalho desenvolvido até a conclusão do projeto, fazendo um balanço entre o que foi tido como premissa e o seu produto final.



01. Lisboa, Década de 60 e 70
Autor Artur Pastor

02 LOCAL



02. Vista do Terreiro do Paço, Lisboa, Século XX
Autor Gabinete de Arquitetectura João Luís Carrilho da Graça

2.1.1. Enquadramento Histórico

"Esta grande cidade está construída sobre sete colinas, na margem do Tejo, três léguas distante do oceano (...) A montante, o rio alarga-se e encontra-se marginando, a espaços, por diversos fortes até aos arredores da cidade e ao primeiro local destinado a ancoradouro de navios. Daí se vê Lisboa, que, erguendo-se como um soberbo anfiteatro, pela sua elevação. Pela sua extensão e por uma aparente simetria natural, oferece um dos mais belos panoramas do mundo.." [1]

Situada junto à foz do Rio Tejo, Lisboa nasce num dos pontos mais altos do seu território, sendo o porto mais a ocidente da Europa. Devido à sua localização geográfica estratégica e sendo detentora de ouro, prata e solos férteis rapidamente Lisboa se tornaria um dos maiores pontos de comercio do mundo, guarnecendo uma grande parte da Europa e de Africa. Este fator faz com que, ao longo da história sejam inúmeras as tentativas de ocupação da cidade.

Durante o domino Muçulmano, Lisboa desenvolve-se e expande-se geograficamente. A zona do castelo define-se como centro politico e administrativo, enquanto o resto da cidade se desenvolve e cresce em direção ao Tejo pela encosta meridional do mesmo.
Foi a ocupação muçulmana do território Lisboeta que acabaria por determinar e desenvolver a cidade, tendo também um grande impacto na evolução e utilização do Rio, tornando-o, num dos pontos mais afamados e utilizados de troca e venda de produtos da Europa.

1. Descrição da Cidade de Lisboa, 1730, publicado em O Portugal de D.João V visto por três forasteiros, Lisboa: Biblioteca Nacional, 1983, p.37-38, citado em MURTEIRA , 1999, p.26.

Como está descrito no livro *Muralha da Ribeira de Lisboa* [2], no Sec. XII a Cerca Moura desenvolvia-se em duas grandes estradas: uma do lado oriental, onde o declive era mais suave, e outra do lado ocidental do castelo. Foi precisamente nesta ultima que Lisboa crescem e se desenvolvem com maior rapidez. Ainda no mesmo livro[3] é mencionado que, em 1222, o estuário do Tejo já tinha uma grande afluência, movimento e população, devido às diversas igrejas (S. Julião e mais 4 igrejas paroquiais) e ermidas que se erguiam no local. Embora a cidade tenha nascido num dos planos mais altos do território, o seu crescimento rapidamente se faz em direção ao rio. O facto de Lisboa se ter "aberto ao mar" faz com que haja uma nova dinâmica no que toca ao mercado e à sua relação com a europa do norte e o mundo a oeste.

Em meados do Sec. XIV, devido ao crescimento populacional, os limites de Lisboa alargaram-se consideravelmente, levando à extenção da cerca Moura. Construída em 1373, por D.Fernando, a cerca Fernandina (entre o castelo, o monte de S.Francisco e a praça de D.Pedro, o nosso atual Rossio), limita uma cidade caracterizada pela presença de ruas estreitas e tortuosas e sem qualquer planeamento urbano.

2. SILVA, Augusto Viera da - Muralha da Ribeira de Lisboa, vol 1, CML Publicações, Lisboa (1940), p.11
3. Idem, p.13

"as muralhas que (...) se construíram no sitio do terreiro do paço, desde o canto sub-oeste das muralhas da cêrca moura, seguindo para o ocidente pela base do escarpado do monte s.francisco, até ao sitio do actual largo do corpo santo." [4]



03. Xilogravura sobre Lisboa e o Rio Tejo, Sec. XVI, Ilustração de HOGENBERG, Franz Braun Georg, *1º Edição, Civitates Orbis Terrarum*, 1772



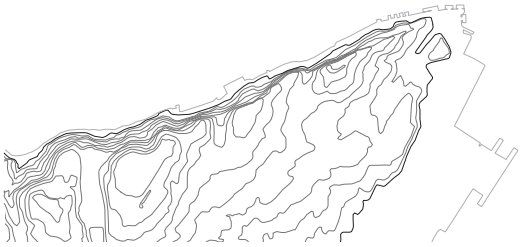
04. Lisboa e o Rio Tejo, Sec. XVI, Ilustração de HOGENBERG, Franz Braun Georg, *1º Edição, Civitates Orbis Terrarum*, 1772

No Sec. XVI, Lisboa volta a crescer, dando-se a ampliação do Salgado. Esta consecutiva construção de aterros e avanços sobre o rio fizeram com que este Bairro, (denominado como Ribeira de Lisboa), fosse proclamado um dos bairros mais cobiçados e apelativos na altura.

Mais tarde com a construção do palácio de D. Manuel, mais conhecido por Paço da Ribeira, em 1498, a ribeira foi-se assim tornando cada vez mais importante. Na sequência desta construção, foi realizado o conjunto do Terreiro do Trigo tendo como objetivo demonstrar que, aquele local, era domínio da camara e alçado régio.

Adjacente ao palácio de D.Manuel (actual Terreiro do Paço) desemvolvem-se duas praças de grande relevância: Do lado do Terreiro do Trigo, a *Ribeira das portas do mar* (atual Campo das cebolas), que em meados do Séc. XVI, se destinava, maioritariamente, ao mercado de peixe e vegetais sendo, ocasionalemente local de cargas, descargas e armazenamento de Madeira; Do lado oposto encontra-se a *Ribeira das Naus*, onde é possível encontrar os armazéns do reino, a Casa da Índia e a Casa da Moeda. Mandadas construir por D. Afonso V tinham como função o armazenamento, reparação/ construção de navios, tal como a elaboração de cartas marítimas e pilotagem.





05. Mapa Lisboa Sec. XV
Elaborado pela o Autor

Lisboa passou por um grande crescimento entre o Sec. XV e o Sec. XVI, sofrendo grandes alterações urbanísticas algumas delas já mencionadas.De realçar, o facto de em meados sec. XVI o sistema de esgotos já ter sido instituído em algumas zonas de Lisboa.

A 1 de Novembro de 1755, dá-se o terramoto de Lisboa que provoca a destruição de grande parte da cidade, em especial da zona da baixa, provocando a maior reviravolta, tanto politica como socioeconómica, na história de Lisboa. O Marquês de Pombal, então primeiro ministro de D.José, viu este fenómeno como a oportunidade ideal para a transformação e a criação de uma nova Lisboa. Como é mencionado no livro *Cidade Portuária, o Porto e as suas Constantes Mutações* o seu objetivo era a criação de uma cidade *"(...)cosmopolita, livre da opressão religiosa feudal, do medo e das ruas escuras.".* [5]

No seguimento deste evento, houve assim grandes restruturações principalmente na organização urbana da cidade. O novo plano surge em oposição à Lisboa antiga e as muralhas, até então visíveis, deixam de ser uma presença depois do terramoto, permitindo uma maior liberdade no plano de restruturação da baixa de Lisboa.
Na visão de *Eugénio dos Santos Carvalho* [6], engenheiro responsável pelos planos de reconstrução da baixa pombalina após o terramoto, Lisboa seria muito diferente daquilo que era no passado. As ruas tortuosas e sem um planeamento teriam fim, dando lugar a um nova "baixa", que representava modernidade não só na execução dos planos, como na arquitetura e tecnologia usada.

---

5. GUIMARÃES, F, João - Cidade Portuária, o Porto e as suas Constantes Mutações, Núcleo de Comunicação e de Assessoria Mediática, Lisboa, Parque EXPO 98, p.26.

6. Eugénio dos Santos Carvalho (1711-1760) - Arquiteto e engenheiro militar, que ficou reconhecido pelo plano de reabilitação de Lisboa depois do terramoto de 1755, juntamente com o Engenheiro Carlos Mardel e Manuel da Maia.

As ruas são reformuladas com um único destino, abrirem-se ao rio, sendo as ruas da baixa planeadas com o objetivo de irem todas "desaguar" no Terreiro do Paço. O objetivo era que a sociedade mudasse o seu dinamismo, fazendo com que este novo plano fosse tomado como um passo em direção à modernidade e favorecendo *"uma classe minoritária de mercadores e os seus interesses comerciais transformando drasticamente a identidade portuguesa. O Pais, conhecido pelo seu feudalismo e pelo poder clerical, passa a ser mais aberto ao novo mundo com mais espirito comercial."* [7]

A baixa (como se pode observar na imagem 06) foi desenhada tendo em conta alguns valores da cidade antes do terramoto. Foi traçado um plano urbano com uma malha regular que ligava o Rossio e o Terreiro do paço, respeitando a localização das igrejas que tinham sobrevivido ao desastre natural. Este desenho ortogonal era definido por ruas de diferentes dimensões, o que rompia com a monotonia eventual deste traçado, originando casas e quarteirões de diferentes dimensões.



06. Sobreposição da malha urbana de Lisboa antes do terramoto com a novo plano de Lisboa proposto por Eugénio dos Santos, completada por Carlos Mardel, 1756
Autor Carlos Mardel

7. F. João Guimarães, Cidade Portuária, o Porto e as suas Constantes Mutações, Nucleo de Comunicação e de Assessoria Mediática Parque EXPO'98, p.26.

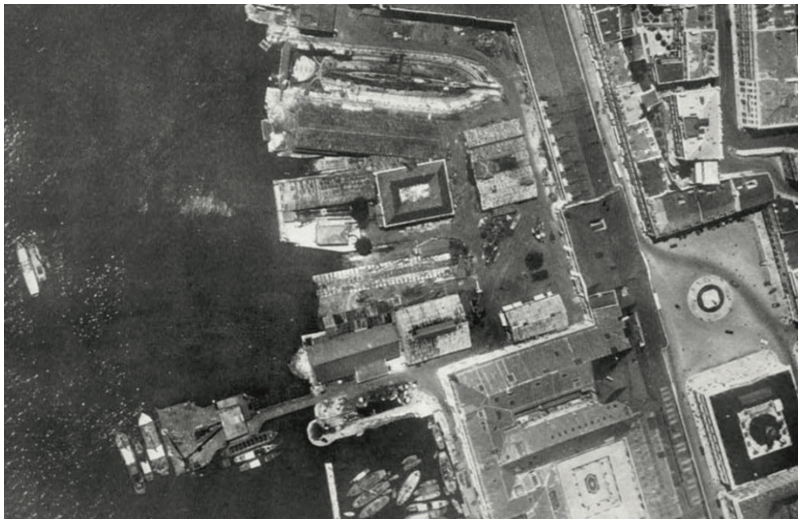
Existe uma uniformização dos edifícios, principalmente ao nível do desenho das fachadas e da cércea dos mesmo. Estas novas edificações, comportam quarto pisos, sendo que o rés-do-chão de um modo geral é destinado ao comercio, o primeiro piso composto por janelas de sacada, o segundo e terceiro com janelas de peitoril e o quarto constituído por águas furtadas. Estas construções não se distinguiam apenas pela sua composição única e uniforme, mas também pela sua construção anti-sismica, que recorria à construção em "gaiola". A "gaiola" baseada nos métodos de construção naval, era constituída por uma estrutura em madeira, tanto na cobertura, como nas paredes e no pavimento que, posteriormente, era revestida por alvenaria.



07. Vista do Terreiro do Paço, visita da rainha Isabel II, 1957.
Autor Artur Pastor

O terreiro do paço, na altura considerado as “portas da cidade”, era a maior e mais ilustre praça da cidade. Desenhados igualmente pelo Arquiteto e Engenheiro Eugénio dos Santos, as fachadas , como se pode verificar na imagem numero 7, tinham um *alçado-tipo*, com arcadas que formam galerias e com dois tipos de janelas, umas de grandes dimensões e outras de uma dimensão mais controlada junto aos telhados. O alçado Norte é o único que difere de todos os outros possuindo a meio, um arco de triunfo.

Uma das primeiras alterações da época ocorreu na Ribeira das Naus o que *“(...) mostra a importância da Ribeira das Naus, a qualidade das suas estruturas mas também o seu valor simbólico e permitiu, por outro lado, que chegassem quase até aos nossos dias algumas das principais estruturas das séculos XVII e XVIII (...)”* [8]. Depois do terramoto, devido à qualidade das suas estruturas (em que algumas delas prevalecem até aos dias de hoje), foi possível a reabilitação das mesmas mantendo a sua função, transferindo apenas as docas secas de reparação e construção de navios para a zona de Alcântara.



08. Vista aérea Ribeira das Naus
Autor desconhecido

8. CAETANO, Carlos - A Ribeira de Lisboa na Época da Expansão Portuguesa Séc. XV a XVIII, 1ª Ed.Pandora, 1º Edição, Lisboa (2004)

Nos finais do século XVIII, inicio do Sec XIX, Lisboa é uma cidade que nada tem a haver com a cidade do Sec XV / XVI.
A sua área metropolitana deixa de se cingir à zona da baixa (considerada como o centro de Lisboa) para passar a ter um crescimento considerável ao longo da margem do rio Tejo. Surgem novas freguesias que, por volta do Sec. XIX ganham grande visibilidade, distinguindo-se pelas suas dimensões.

O aparecimento da máquina a vapor (em meados do Séc. XIX) foi um grande passo para o desenvolvimento e crescimento do Porto de Lisboa alterando, significativamente, tanto a industria como a dinâmica de Lisboa e a sua própria linha de costa.
À medida que a actividade industrial cresce, em igual proporção crescem novos bairros, sobretudo em Alcântara e Belém.

"A relação cidade-porto foi transformada em algo estático e distante, devido à implementação de elementos complementares da função portuária, linhas férreas, terminais de carga, auto-estradas, formando barreiras físicas e movimentos transversais"[9]

Estas "barreiras Físicas", são as grandes responsáveis pelas drásticas transformações funcionais que Lisboa sofreu a partir do sec. XIX. Principalmente a construção, em 1895, da ligação ferroviária entre o cais do Sodré e Alcântara, deu o inicio a uma época em que o predomínio das instalações fabris ganha cada vez mais presença, tanto física como visual, na frente ribeirinha da cidade (como é visível nas fotografias panorâmicas de de 1905 na pg. 26).

9. GUIMARÃES, F, João - Cidade Portuária, o Porto e as suas Constantes Mutações, Núcleo de Comunicação e de Assessoria Mediática, Lisboa, Parque EXPO 98, p.65.

A industrialização, como em muitas cidades, fez com que a distância entre o Rio e a cidade fosse crescendo. No caso da cidade de Lisboa, "(...) de 1911 a 1946, construíram-se novas docas e novos cais, tais como: As Estações Marítimas de Alcântara e da Rocha do Conde de Óbidos e da Estação Fluvial de Belém; o Frigorífico do Bacalhau e grandes armazéns na zona norte da doca de Alcântara. Abriram-se novos arruamentos, assentaram-se novas linhas de caminho de ferro e aumentou-se o equipamento do porto (...)"

Todas estas alterações, provocam a alienação da vida da metrópole relativamente ao Tejo. Mas o rio por outro lado, ganha cada vez mais imponência e importância interferindo na dinâmica da cidade, através do turismo e do desporto náutico.



09. Montagem Planta de Filipe Folque, 1856
Autor: Maria Morais



10. Planta de Silva Pinto,1911
Autor: Maria Morais

Sendo o Porto de Lisboa um ponto económico emergente, é necessária uma contínua construção de armazéns, com cada vez mais área e capacidade, para lidar com a mercadoria.

Um dos maiores investimentos, realizados na altura, foi na doca de Alcântara pois encontrava-se no local onde o rio Tejo tem as águas mais profundas. Seguiu-se um investimento, nessa zona, de inúmeras construções e sucessivas alterações e avanços sobre o rio.

Em consequência das alterações inerentes ao crescimento da industria, as atividades piscatórias da frente ribeirinha tomam cada vez menos presença nas margens do Tejo. Para contrariar esse efeito foi criado a Doca de Pesca de Pedrouços.

Na década de 70, a maior parte dos portos da cidade já tinham sido completamente equipados para corresponder às necessidades dos navios de carga e às crescentes movimentações da industria. A maior parte dos terminais, já existentes, foram alargados e fortemente equipados com gruas, porta contentores, empilhadores, atrelados e tratores, de forma a facilitar e promover a eficiência e rapidez do desembarque do maior número de contentores de grandes dimensões. A partir desta época, o Porto Lisboa foi sendo cada vez mais a representação de zonas de alienação da cidade, que têm uma dinâmica própria, distanciando ao longo do seu crescimento a cidade do rio (como é possível verificar através da análise feita sobre o território de Lisboa e da linha de costa nas paginas 24 e 25.



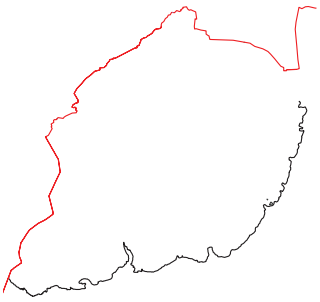
SÉCULO XIV/XV



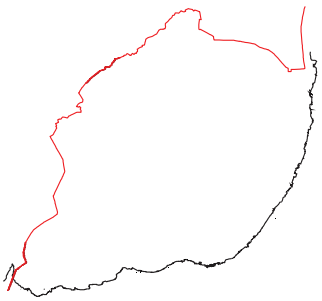
SÉCULO XVI



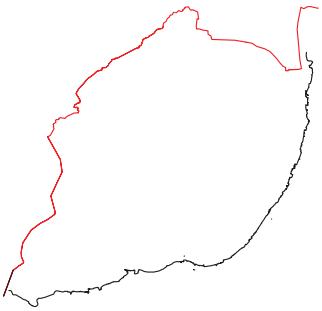
SÉCULO XVIII



Linha de costa original

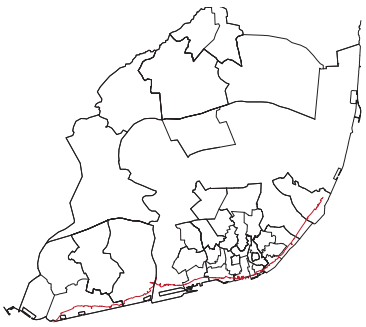


João Nunes Tinoco 1650



Engº Duarte José Fava 1807

11. Mapas da evolução das Freguesias de Lisboa
AAVV Autor Turma Miarq 5aB 2014/2015 - FAUT
12. Mapas da evolução da linha de costa de Lisboa
Análise do Autor



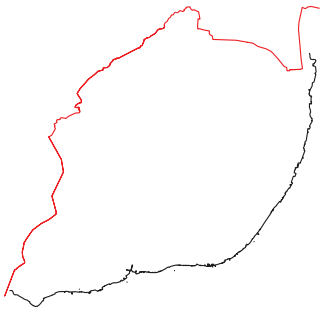
SÉCULO XIX



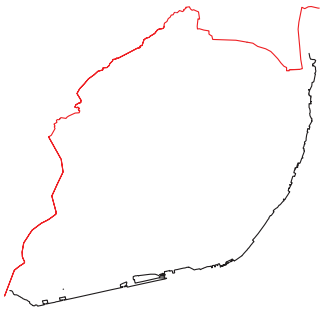
SÉCULO XX



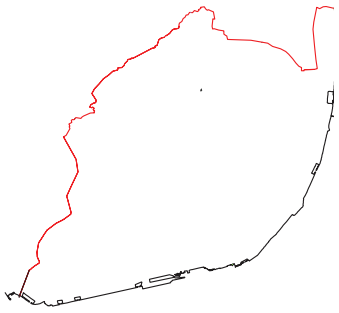
ACTUALIDADE



Filipe Folque 1858



Silva Pinto 1911



Linha de costa actual 2016





13. Panorâmica no alto de Santa Catarina. Vista para o Rio. 1905
Fotografo não identificado
14. Panorâmica no castelo de Almada. Vista para Lisboa, 1905
Fotografo não identificado



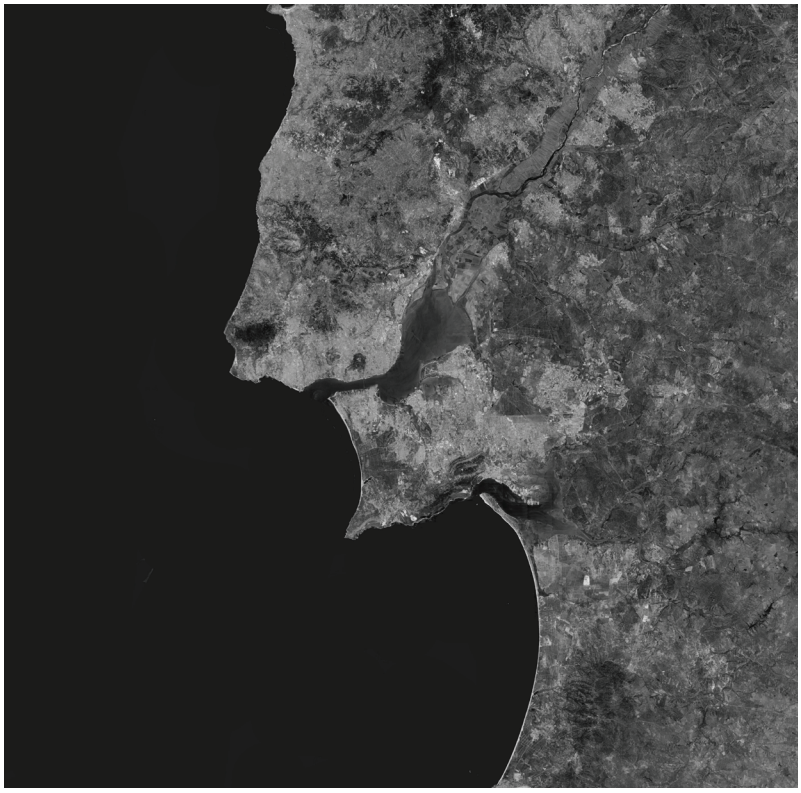




15. Panorâmica de Lisboa, Vista rio
Fotomontagem do Autor
16. Panorâmica no castelo de Almada. Vista para Lisboa, 1905
Fotomontagem do Autor





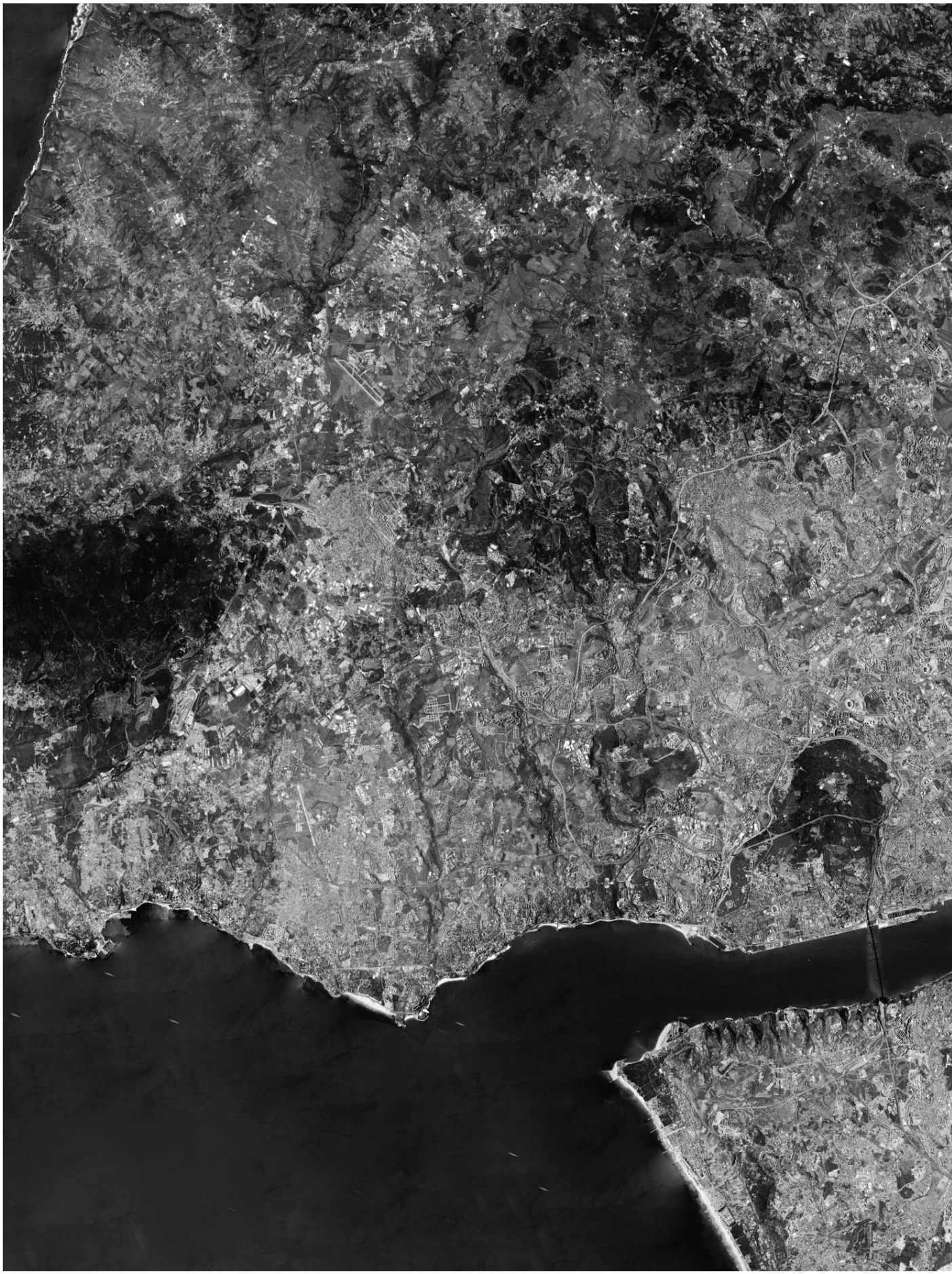


17. Ortofotomapa de Lisboa, no enquadramento do território Portugues
Autor Tomas Villar

2.1.2. Análise cartográfica de Lisboa

O estuário do tejo, sofreu ao longo do tempo, diversas alterações que retratam a evolução dos hábitos da população. Embora Lisboa tenha tomado a sua localização na zona mais alta do território, rapidamente e de uma forma natural, se abriu para o rio. A história da cidade desde os seus primórdios até aos dias de hoje pode ser contada pelo desenho da linha de costa, conseguindo-se perceber o crescimento de Lisboa sobre o rio observando as sucessivas construções de aterros, cais e docas.

Para um entendimento mais profundo e como complemento da parte teórica, foi desenvolvido um conjunto de elementos gráficos, que transpõem de uma forma mais clara, aquilo que foi exposto nos capítulos anteriores. Através dos mapas, apresentados pode ver-se a evolução da morfologia e o desenvolvimento da cidade de Lisboa, tal como do estuário do Tejo.



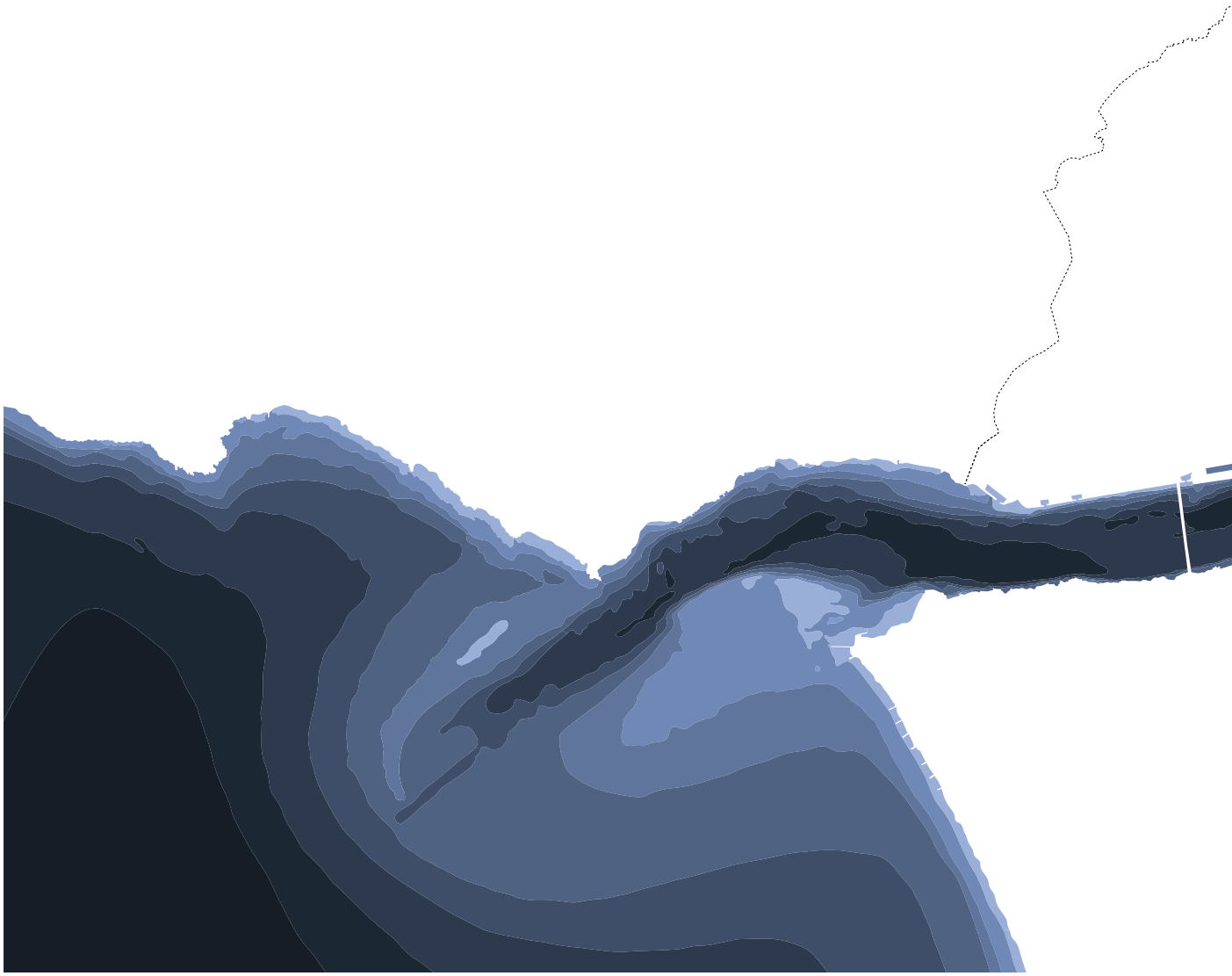
18. Ortofotomapa de Lisboa e do Estuário do Tejo Autor Tomás Villar



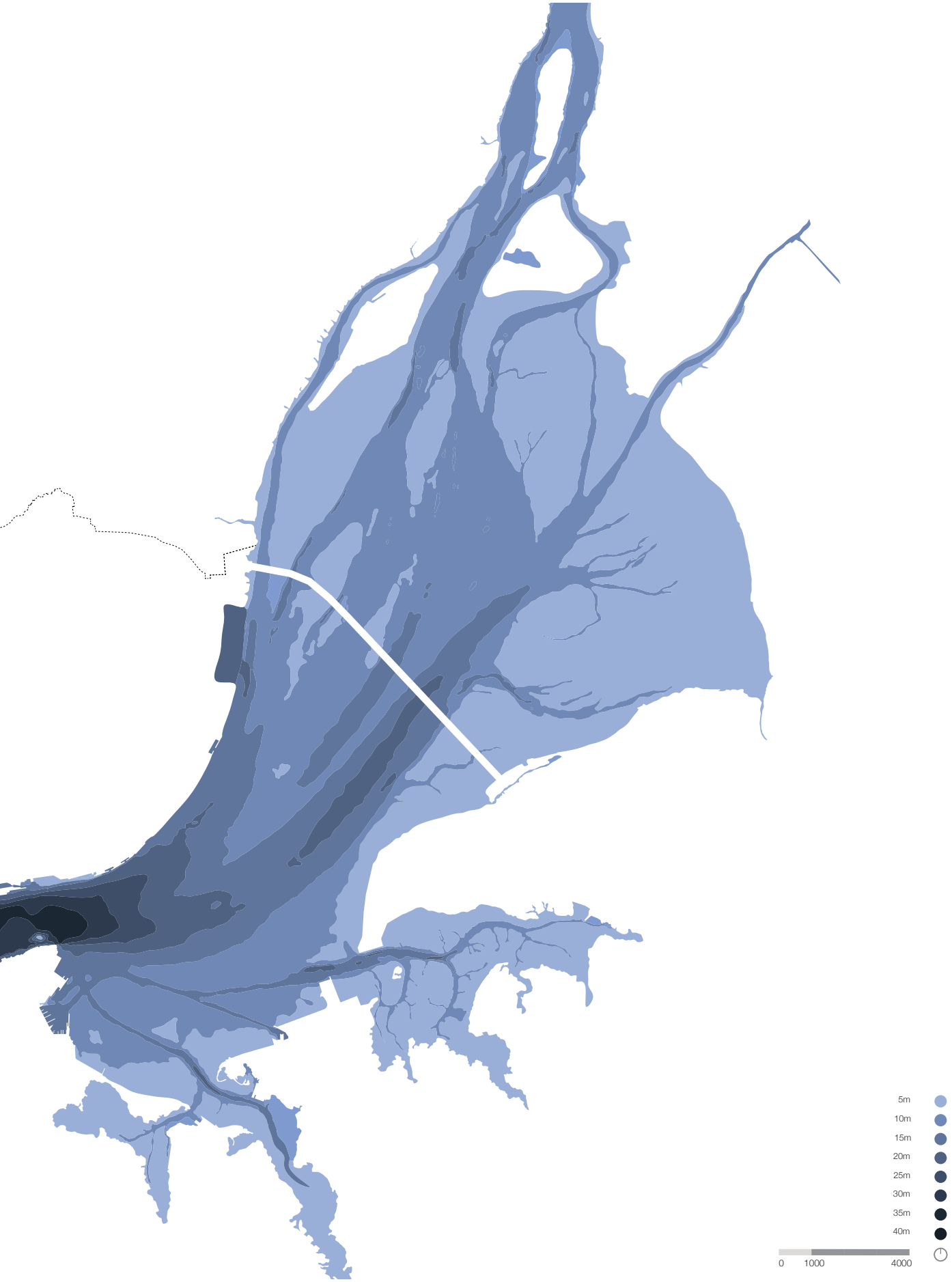


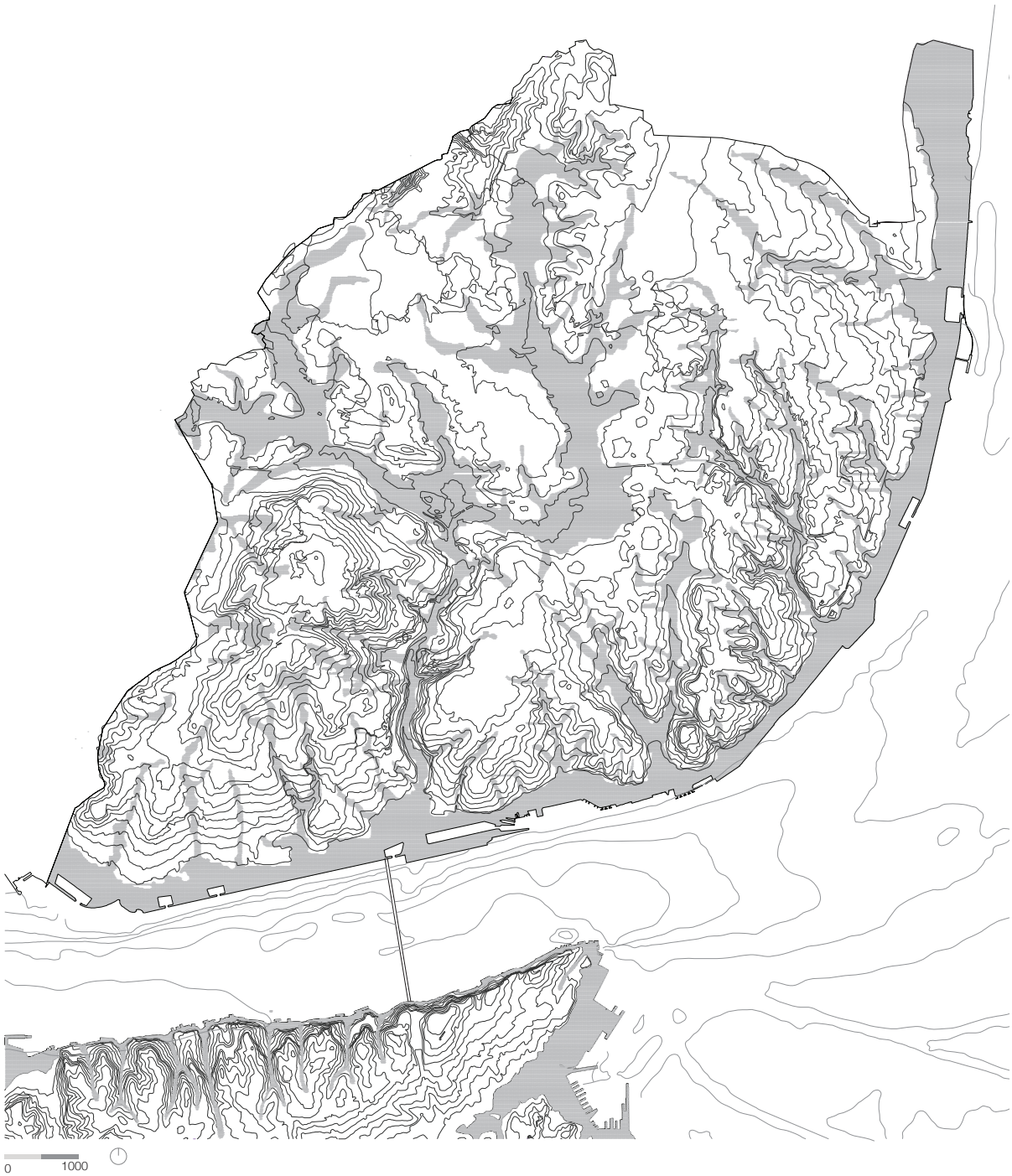
19. Planta de divisão do Estuário do Tejo AAVV Turma Miarq 5aB 2014/2015 - FAUL


Embocadura do Tejo
Cachopo Norte ou bico de pato
Cachopo Sul
Canal ou corredor do Tejo
Estuário médio ou mar da Palha
Estuário superior
0
1000
4000

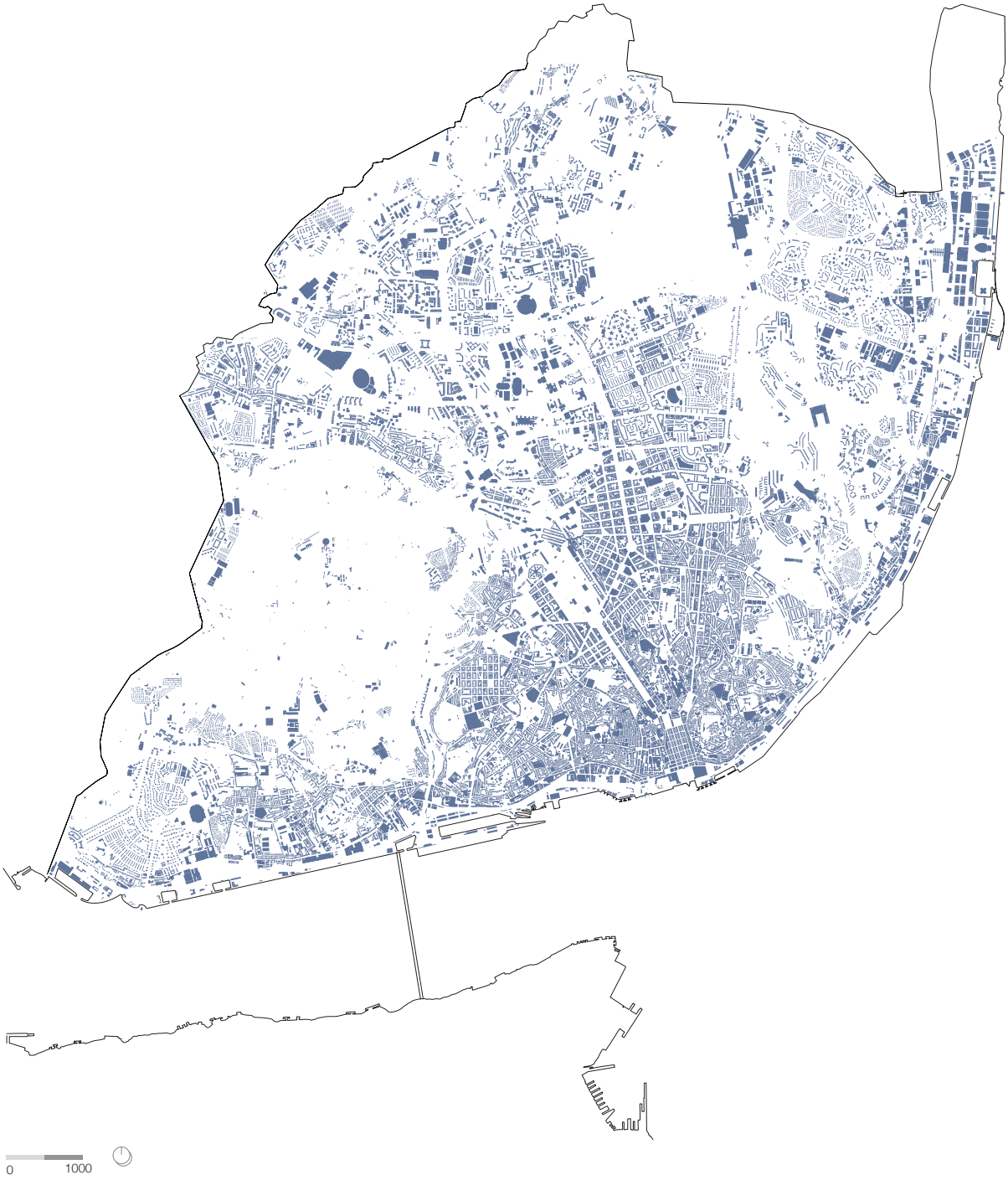


20. Planta de batimetria do Estuário do Tejo AAVV Turma Miarq 5aB 2014/2015 - FAUL


5m
10m
15m
20m
25m
30m
35m
40m
0
1000
4000



21. Planta da morfologia e bacia hidrográfica de Lisboa AAVV Turma Miarq 5aB 2014/2015 - FAUL



22. Planta do Edificado de Lisboa em 2016 Elaborado pelo Autor



23. Lisboa decada de 60-70, Porto Lisboa
Autor Artur pastor

2.2. Lugar Santos-o-Velho

De acordo com o livro de Sérgio Infantes e Maria Alves[10], a origem de Santos-o-Velho, remonta a 307 anos d.C., ligado a um episódio relacionado com os Santos Mártires de Lisboa (Veríssimo, Máximo e Júlia), julgados e atirados ao Tejo por difundirem a fé cristã durante o império Romano. No local onde posteriormente os seus corpos deram à costa (santos) foi mandado construir por D. Afonso Henriques, em 1147, uma Ermida, que se tornou num ponto de atracão para diversas comunidades religiosas.

Devido à popularidade da zona e à sua capacidade de atrair comunidades religiosas, em 1192, foi mandado edificar, ao lado da Ermida, um Convento para os frades da Ordem de Santiago. Posteriormente o convento viria a ser ocupado pelas Comedeiras da mesma Ordem.Seguiram-se, as Trinas, Isabéis, Brígidas, as Bernardas, ordens exclusivamente femininas. D. João II manda então construir um novo convento em Madre Deus, que viria a ter o nome de Santos-o-Novo. Mais tarde e aproveitando as antigas estruturas do convento que tinham sido desocupadas, em 1490, Fernão Lourenço (responsável pela construção da Casa da Índia e das Casas da Mina) instala-se no edifício. A ocupação durou durante pouco tempo, pois viu-se obrigado a ceder a sua habitação para que aí fosse instalado o Paço Real no reinado de D.Manuel em 1501.

10. ALVES, Maria Paula; INFANTE, Sérgio – Lisboa: Freguesia de Santos-o-Velho, Editora Contexto, Lisboa (1992), p.22

Este palácio pouco tempo esteve em funcionamento, sofrendo um incendio que destruiu totalmente as instalações do antigo paço. Mais tarde, em meados do seculo XVI, esta zona Ribeirinha de Lisboa voltaria a recuperar a sua grandeza, dando lugar ao Palácio dos Duques de Aveiro. A cidade viria a ganhar estrutura e dimensão até ao Tejo, começando pelas portas de Santa Catarina e lançando-se depois para poente. Estabelecendo-se, assim, a maior e fundamental ligação entre aquilo que é considerado o centro e a frente ribeirinha, estruturando-se , desta forma, as primeiras ocupações, em conformidade com este eixo.

No seguimento do terramoto de 1755, esta área sofre grandes alterações, surgindo novas urbanizações, como a Lapa e a Estrela. Estas novas construções têm um planeamento urbano semelhante ao da Baixa, com uma reticula ortogonal orientada a norte-sul - nascente-poente, mas não sendo tão rigorosas ao nível das dimensões e do desenho das fachadas.



24. Gravura do Palácio dos Duques de Aveiro, Sec. XVII
In Câmara Municipal de Lisboa

Com a Revolução Industrial o desenvolvimento e crescimento dos meios de transportes provoca uma mudança, relativamente rapida nesta zona de Lisboa, sobretudo na frente Ribeirinha.

"... a zona ribeirinha de santos/ janelas Verdes, que passa a ser ocupada por industrias, fabricas de cerâmica, pregos e tintas, carpintarias e serralharias, armazéns e habitação operaria." [11]



25. Lisboa,Vista sobre a Avenida 24 de Julho em 1900
Autor Judah Beniliel



26. Lisboa, construção do Cais de Alcântara
Autor Mário Novais

11. ALVES, Maria Paula; INFANTE, Sérgio – Lisboa: Freguesia de Santos-o-Velho, Editora Contexto, Lisboa (1992), p.24.

A expansão dos meios de transportes viria a ser uma mudança decisiva, tanto na morfologia do território, como na maneira como se ocupa e vive as margens do Tejo. A construção em 1856 da linha de caminho de ferro de Lisboa ao Carregado e a construção do aterro em 1912, foi acentuando a distancia da cidade e do rio deixando de haver relação direta entre eles. Mesmo assim, grande parte da população continuava a viver das atividades relacionadas com o Tejo, *"Para além da pesca que ocupava os homens, as mulheres trabalhavam na descarga do pescado, do carvão e do sal, elementos fundamentais da economia urbana (...)"*[12](imagem nº27)



27. Lisboa decada de 60-70 descarga de peixe, Aterro da Boavista,
Fotografo Artur pastor

12. ALVES, Maria Paula; INFANTE, Sérgio, Lisboa - Freguesia de Santos-o-Velho, Lisboa: Editora Contexto,1992

Embora o afastamento fosse cada vez mais evidente foi com a inauguração da Estação Marítima da Rocha Conde de Óbidos (edifício datado de 1945 do Arquitecto Pardal Monteiro) e com a construção dos armazéns Frigoríficos do Bacalhau (obra de 1943 de autoria do arquiteto João Simões Antunes), que esta separação se tornou mais definitiva. Também a construção da Doca de Pedrouços deu um grande contributo para este afastamento.

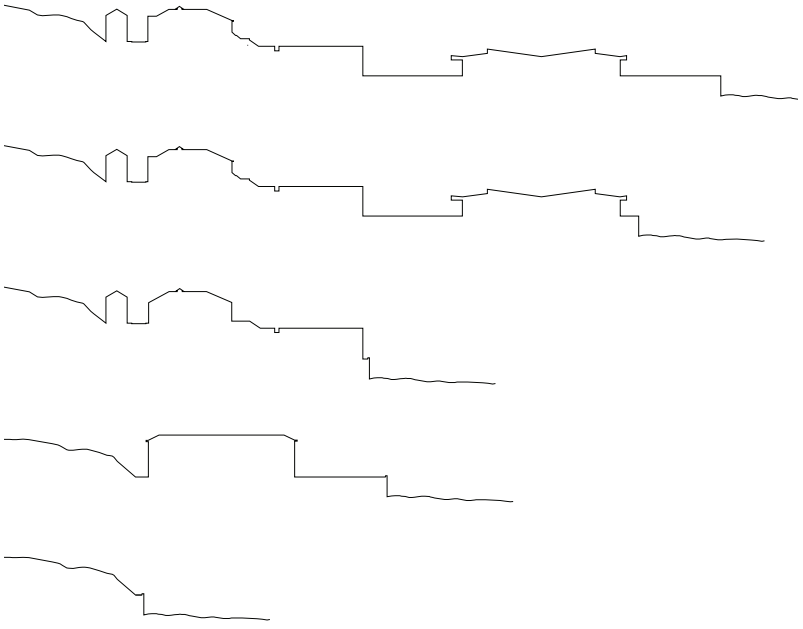
Santos é marcado por um conjunto de edifícios que são marcos da arquitetura e que fazem parte de uma narrativa de diferentes épocas até aos dias de hoje. Ao fazer um levantamento dos edifícios históricos e da arquitetura da freguesia encontra-se, um dos mais importantes e marcantes edifícios de Santos, a estação fluvial da Rocha Conde de Óbidos. Esta estrutura moderna de betão armado com grande envidraçados na fachada e murais decorativos de Almada Negreiros é um projeto de autoria do Arquiteto Pardal Monteiro. Este edifício é carregado de simbolismo, devido à presença da "plataforma do adeus", local que serviu de palco a inúmeras despedidas e onde incontáveis pessoas viam partir os seus familiares para a guerra nas colonias, ou à chegada de emigrantes que buscavam uma vida melhor.



28. Plataforma do adeus, Fotografo desconhecido

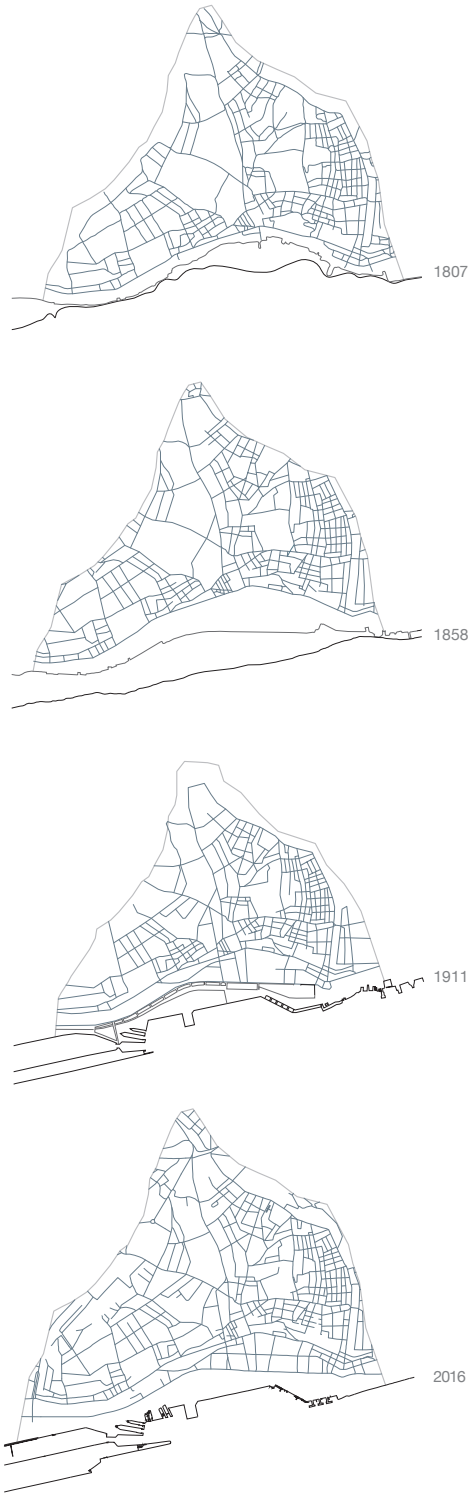
A história desta freguesia, como já foi enunciada referido anteriormente, distingue-se muito pelas marcas deixadas no território ao longo dos anos. Tanto pelo facto de ser um território muito marcado pela religião mas também, pela exaustiva exploração e os sucessivos avanços do território sobre o rio.

A construção de aterro e da linha de comboio Lisboa – Belém em 1886, levou ao afastamento definitivo desta zona da cidade relativamente ao rio.



29. Perfis da Evolução da Linha de Costa. Zona da Boavista.

O diagrama a cima, representa a evolução da frente ribeirinha de Lisboa ao longo dos anos, na zona do aterro da Boavista. A imagem à direita representa igualmente, mas em planta, a construção dos sucessivos avanços sobre o Tejo como ja foi referido anteriormente.



30. Análise Diacrónica da Evolução da Margem na Zona da Boavista.



31. Lisboa, Aterro da Boavista
Autor Desconhecido

2.2.1. Aterro da Boavista: desafios e oportunidades

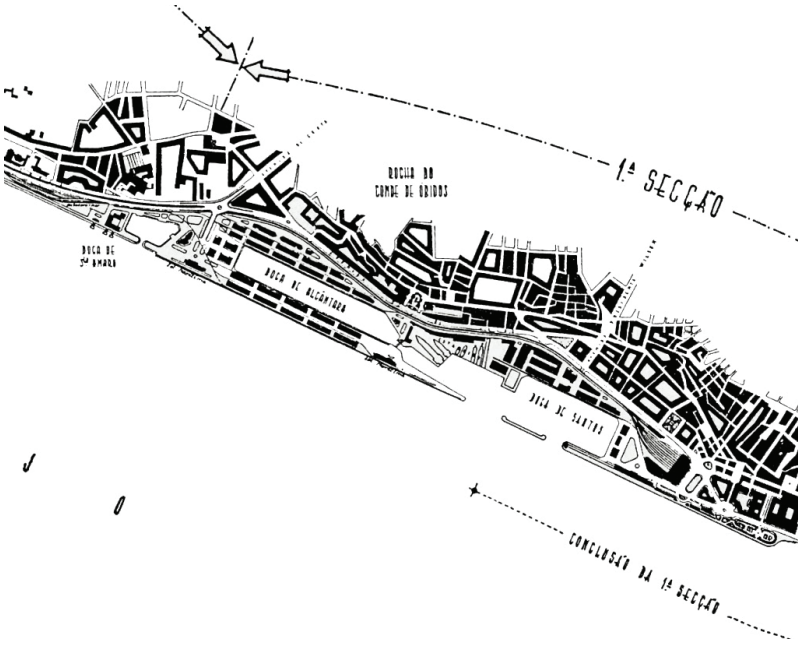
"A praia de Santos, transformada, retalhada, toda ela expropriações e carroçadas de terriça e entulho, pasmava de si própria! Já lá iam os seus bons tempos; já lá iam os abarracamentos de lona branca para banhos na estação calmosa; as construções de iates e brigues a popular ao longo do areal; as cordilheiras de motano que de vez em quando se abrasavam como troia, iluminavam a cidade. O Aterro, que vinha a caminhar para poente com toda a força, ia engolindo o areal e as suas tradições. É cruel ordem do mundo." [13]

A Doca de Alcântara de Lisboa é uma das docas com maior extensão e águas mais profundas, mas nem sempre foi assim. Antes das alterações de 1912, a Doca de Alcântara, não tinha grande utilidade. Apenas com a construção de aterros e com a instalação das estruturas adequadas, foram criadas as condições para que fosse permitido o embarque e desembarque de carvão, adubos, cereais e minérios, aumentando, desta forma a afluência e trafego desta doca. Foi primeiramente, em 1907 que se notaram as primeiras alterações na arquitetura das estruturas portuárias. Os armazéns deixam o seu aspeto tosco para passar a ter uma arquitetura mais duradoura e consistente, com madeira e tijolo. Por sua vez as linhas férreas sofrem um grande incremento, tendo como consequência o aumento do transporte de mercadorias, e um grande fornecimento de diversos equipamentos.

Em 1911, abriu concurso para a transformação da maior doca do Porto de Lisboa a de Alcântara. Ali, se procedeu à construção das estações marítimas de Alcântara e da estação Rocha Conde de Óbidos, bem como a Construção do Frigorifico do Bacalhau (atual Museu do Oriente).

13. CASTILHO, Júlio – Descrição Histórica da Margem do Tejo desde a Madre-De-Deus até Santos-o-Velho, Imprensa Nacional, Lisboa (1893), p.117

Nas alterações propostas em 1911, foram consideradas a construção de duas docas de reparação destinadas a grandes embarcações, e a expansão das oficinas reservadas para a construção e reparação dos navios.



32. Plano de melhoramentos do Porto Lisboa, 1946

A reparação e desenvolvimento tecnológico teve repercussões visíveis principalmente nos estaleiros navais e na zona das docas secas que tinham como objetivo a reparação das embarcações.



33. Docas secas, aterro da boavista.
Centro de Documentação e Informação do Porto de Lisboa
Autor desconhecido



34. Lisboa decada de 60-70, docas secas-Aterro da Boavista
Autor Mario Novais

Tanto o Terminal de contentores de Santa Apolónia como o de Alcântara foram os que mais sofreram alterações com este crescimento. Embora o ultimo tenha tido mais problemas e menos afluência que o primeiro, a sua importância, tanto ao nível da sua localização propícia à navegação, como pelo facto de ser o aterro com maior presença, levou, em 1965, à execução obras de reabilitação do porto.

"Assim numa extensão de 1100 metros procedeu-se a novo avanço sobre o rio, agora de 80 metros, por forma a assegurar aos navios maiores profundidades de água e a aumentar o terrapleno com áreas na ordem de nove Hectares". [14]

A freguesia Santos o velho passou de *"subúrbios muito campestres"*[15] , para um dos portos mais importantes e lucrativos de Lisboa. Nos dias de hoje num área ociosa, num vazio urbano com uma vista singular sobre o Tejo. Apenas é habitado pelas memorias e elementos representativos de um época em que o cenário obsoleto de hoje era substituído pelo som, e movimento das maquinas do porto e dos navios.

" (...) Comboios deslizando como sombrinhas entre elle [o Lisboeta] e o seu querido Tejo, impossibilitando-lhe com concellas quezilentíssimas o transito livre, e manchando-lhe com fumo, rumor, e perigos , a melhor coisa que elle tem: o passeio marginal."[16]

14. GUIMARÃES, F, João - Cidade Portuária, o Porto e as suas Constantes Mutações, Núcleo de Comunicação e de Assessoria Mediática, Lisboa, Parque EXPO 98, p.163

15. CASTILHO, Júlio – Descrição Histórica da Margem do Tejo desde a Madre-De-Deus até Santos-o-Velho, Imprensa Nacional, Lisboa (1893), p.6

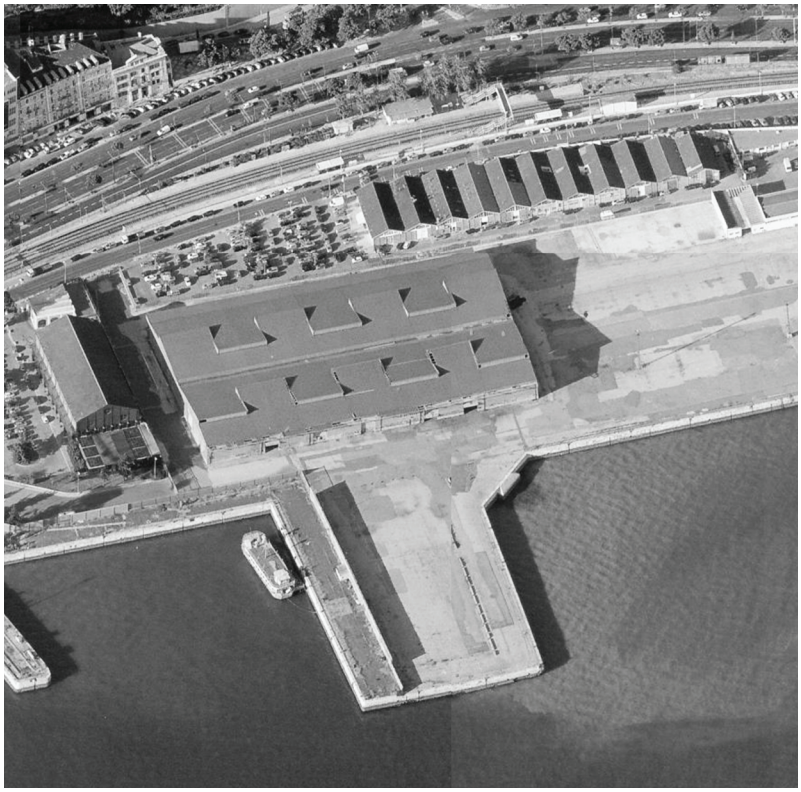
16. CASTILHO, Júlio – Descrição Histórica da Margem do Tejo desde a Madre-De-Deus até Santos-o-Velho, Imprensa Nacional, Lisboa (1893), p.696



35. Construção do aterro da boavista
Centro de Documentação e Informação do Porto de Lisboa
Autor desconhecido



36. Construção do aterro da boavista
Centro de Documentação e Informação do Porto de Lisboa
Autor desconhecido



37. Vista aérea do Aterro da Boavista,
Montagem do Autor

2.2.2 Vazio

" la relación entre la ausencia de uso de actividad y el sentido de libertad, de expectativa es fundamental para entender toda la potencia evocativa que los terrain vague de la ciudades tienen en la percepción de la misma en los últimos años. vacío, por tanto, como ausencia, pero también como promessa, como envuntro, como espacio de lo posible, expectación."[17]

É na busca de um maior entendimento destes *"terrain vague"* que surge este subcapítulo. Como foi mencionado no livro *Vazios Urbanos*[18] *" (...)os vazios urbanos são vocábulos em falta que, temporariamente, parecem desajustados do texto global."*, e considerando esta analogia faz sentido que estes vazios, tal como numa frase ou num texto, sejam entendidos em torno do seu contexto, de forma a que o seu todo, tenha uma leitura mais clara e que ganhe um novo sentido e perceção.

No contexto da cidade, estes palcos expectantes são fragmentos estagnados que restam de espaços e eras e que atualmente são apenas habitados pelas memorias e pelos vestígios arquitetónicos, *"son lugares aparentemente olvidados donde parece predominar la memoria del passado sobre el presente."*[19]

17. SOLÀ-MORALES, Ignasi de – Territórios, Ed. Gustavo Gili, Barcelona (2002). p.187

18. MONTEYS,Xavier;FUERTES,Pere,ReHABITAR Grupo de investigación – ReHabitar en Nueve Episodios, Episodio 8: Abandono y Oportunidad, Ed. Lampreave, Departamento de Proyectis Arquitectónicos: Universidad Politécnica de Cataluña (2012), p.13

19. SOLÀ-MORALES, Ignasi de – Territórios, Ed. Gustavo Gili, Barcelona (2002), p.188

São locais como portos, áreas industriais e zonas ferroviárias que dão lugar a estes terrenos. Contudo é preciso entender que estas áreas têm em comum a particularidade de serem palco de atividades que não pertencem à dinâmica e funcionamento da cidade. Este fator leva a que estes locais, mesmo estando inseridos no tecido urbano da cidade, não sejam utilizados, tornando-se em zonas desabitadas e inseguras.

Quando estes locais, geralmente apenas ocupados por uma determinada atividade durante, um certo período de tempo, são abandonados, ficam desprovidos de qualquer tipo de movimento. O que, com o passar do tempo, resulte na criação de espaços desertos.
De uma forma quase antagónica, estes são locais que geralmente se encontram em lugares privilegiados relativamente à cidade, sendo considerados como *"(...)lugares de exceção, que incorporam, em simultâneo, a condição de periferia e de centro."* [20]

Tendo em conta esta condição de lugar de exceção e expectante, da cidade, é importante a reflexão sobre o vazio, de forma a não olhar para esta condição como algo que precisa de ser preenchido, mas como uma oportunidade da criação de um elemento que permitirá à cidade ganhar uma outra dimensão.

"Hay un Segundo significado que se superpone al de vague en francés como vacant. Éste es el del término vague procendent del latino vagus, vague también en inglés, en el sentido de indeterminate, imprecise, blurred, uncertain." [21]

20. MONTEYS,Xavier;FUERTES,Pere,ReHABITAR Grupo de investigación – ReHabitar en Nueve Episodios, Episodio 8: Abandono y Oportunidad, Ed. Lampreave, Departamento de Proyectis Arquitectónicos: Universidad Politécnica de Cataluña (2012), p.151
21. *SOLÀ-MORALES, Ignasi de – Territórios, Ed. Gustavo Gili, Barcelona (2002). p.187*

"Pero la palabra terrain francesa se refiere también a extensiones mayores, tal vez menos precisas; está ligada a la idea física de una porción de tierra en su condición expectante, potencialmente aprovechable pero ya con algún tipo de definición en su propiedad a la cual nosotros somos ajenos"

Como *Sola Morales* refere no livro *Ignasi de, Territórios*, o facto de haver um terreno que na sua condição de lugar expectante, tenha premissas e elementos que incitem à regeneração do mesmo, existem muitas questões que se colocam ao observar estes locais mais atentamente. Será que a própria arquitetura dos locais promove este abandono?

"son lugares obsoletos en los que sólo ciertos valores residuales perecen mantenerse a pesar de su completa desafección de la actividd de la ciudad."[22] *187*

A arquitetura destes locais, por si só, é notoriamente distinta da arquitetura da cidade. Esta evidência provoca estranheza e expectativa perante o individuo que habita a metrópole. Por outro lado, o facto de existir em espaços e estruturas que possam ser palco de acontecimentos diferentes e exteriores à cidade, são temáticas que despertam igual atenção. A construção e a reabilitação destes vazios urbanos têm a potencialidade de uma regeneração ao nível global da cidade concedendo-lhe uma nova perspetiva. A questão que tem de ser posta nesta altura é: *em que medida, é que se pode reabilitar estes terrenos que parecem ter sido, a certa altura, rejeitados do tecido urbano?*

22. SOLÀ-MORALES, Ignasi de – Territórios, Ed. Gustavo Gili, Barcelona (2002) p.187

Esta é uma questão que ira ser desenvolvida e fundamentada no capitulo seguinte, o estudo do vazio em frentes de água, que se refere a um *terrain vague* especifico com características, especificas. O envolvimento com um corpo de água confere a este território caraterísticas que outros vazios urbanos da cidade não têm. A regeneração destas zonas está diretamente relacionada com seu valor, no quanto estes espaços contribuem para o crescimento da cidade e, neste caso, o valor e a beleza enquanto "espacio de lo posible, expectación" é indiscutível.

"(...)pertence a la esencia misma de la arquitectura su condición de instrumentos de organización, de racionalización, eficacia productiva capaz y de transformar lo inculto en cultivado, lo baldio en productivo, lo vacío en edificado." [23]

23. SOLÀ-MORALES, Ignasi de – Territórios, Ed. Gustavo Gili, Barcelona (2002). p.191



38. Vista do rio sobre o Aterro
Fotógrafo Duarte Seabra

03 ESTRATÉGIA



39. Vazio Expectante, Aterro de Santos, 2015
Fotógrafo Tomas Villar

3.1. Regeneração de Frentes de água

"O pensamento sobre o território leva a ser reavaliado em função da cultura e identidade da cidade, tendo sempre presente o interesse publico enquanto interesse de todos os constituintes das sociedades urbanas" [1]

Em que medida é que se pode reabilitar estes terrenos que parecem ter sido, a certa altura, rejeitados do tecido urbano?

Para ter uma resposta fundamentada a esta pergunta, é preciso perceber de que forma se foi aproveitando e dando uso aos portos que por diversos factores, ao longo do tempo foram perdendo o seu uso. No livro Lisboa, a Metrópole e o Rio [2] são enunciadas cinco fases que explicam de uma forma clara essa mudança e tranformação:

a) Porto primitivo (Antigo e medieval até ao Sec. XIX) – estreita integração espacial e funcional porto-cidade;

b) Expansão da cidade portuária (séc. XIX – inicio do sec. XX) O crescimento industrial e comercial acelerado forçam o porto a entender-se até aos confins da cidade, com cais lineares e indústrias;

c) Cidade portuária industrial e moderna (meados do séc. XX) – crescimento industrial (especialmente industrias petrolíferas) e introdução dos terminais de contentores, que requerem separação e mais espaço;

d) Separação da frente ribeirinha (anos 60-80) - Mudança na tecnologia marítima induzem crescimento e separação das áreas de desenvolvimento portuário;

e) Reconversão da frente ribeirinha (anos70-90) – Os grandes portos modernos consomem grandes superfícies de terra e água: Reconversão das áreas originais

---

1.

2. FERREIRA, Vítor Matias - Lisboa, a Metrópole e o Rio, Editorial Bizâncio, 1º Edição (1997) p.76.

A clarificação destas fases é importante para entender de que forma se chega aos "vazios urbanos" actuais. Claramente existe uma fase que conduz drasticamente a este fim. A fase b), além de marcar a aceleração e crescimento da industria, inclui a construção da linha ferroviária e a construção de aterros, marcando, de uma forma física e definitiva, a separação da cidade relativamente ao rio. A reconversão da frente ribeirinha, enunciada no livro referido, inicia-se em 1997, momento em que se dá uma restruturação portuária e o abandono de certos locais da cidade para a industria se deslocar para terrenos com melhores acessibilidades e dimensões. A partir deste momento aparece de uma forma mais intensa a discussão de temas como: "Reencontro da cidade com a água"; "Devolver o Tejo a cidade"; "Requalificação das frentes ribeirinhas". Temas estes que continuam a ser debatidos nos dias de hoje.

No caso do Aterro da Boavista, é notório o abandono da indústria, sendo um vazio expectante que se caracteriza pela sua posição central e por um certo afastamento do tecido urbano. Cada vez mais estes lugares são objetos de discussão de forma a aproveitar a sua vista singular e igualmente, devido ao afastamento à sua metrópole, a noção de retiro que outros lugares na cidade não nos conseguem transmitir.

"a relação cidade porto foi transformada em algo estático e distante, devido à implementação de elementos complementares da função portuária, linhas férreas, terminais de carga, autoestradas, formando barreiras físicas e movimentos transversais." [3]

3. GUIMARÃES, F, João - Cidade Portuária, o Porto e as suas Constantes Mutações, Núcleo de Comunicação e de Assessoria Mediática, Lisboa, Parque EXPO 98, p.65.

Este afastamento embora gradual, foi-se consolidando ao longo dos anos, não apenas pela construção cada vez mais acentuada destas barreiras físicas, mas também pela falta de usos e elementos que fixem a população, são agora, apenas locais de passagem ou para a pratica de exercício físico.

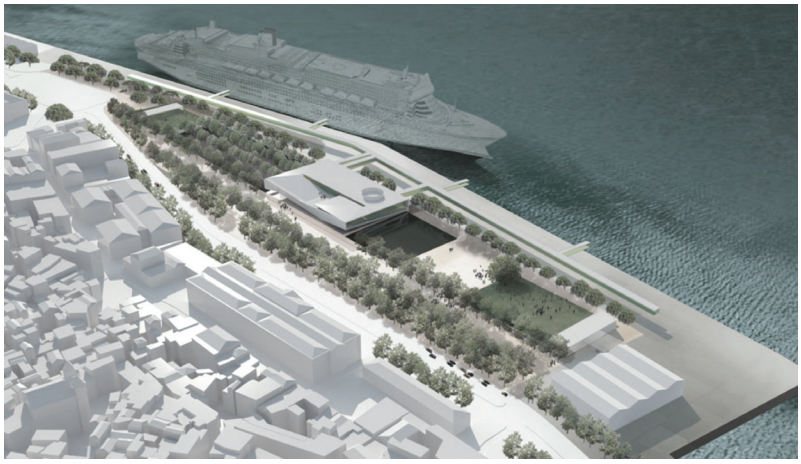
O plano geral de intervenções da frente ribeirinha, elaborado pela Câmara de Lisboa em Junho de 2008 faz uma avaliação da linha de costa, criando diversas propostas tendo em vista o melhoramento e a reaproximação do Tejo com a cidade. Como se pode verificar, as alterações mais visíveis que surgem no seguimento deste planeamento, são o terreiro do paço (obra finalizada em 2010), a Ribeira das Naus (obra em 2014), o Cais do Sodré (que está a ser desenvolvido na data presente), e ainda as obras no Campo das Cebolas, também em curso. Com a implantação do novo Terminal de cruzeiros perto de Santa Apolónia, a Câmara de Lisboa apresentou propostas de forma a promover a reaproximação do rio com a cidade, promovendo a construção de espaços verdes ao longo da frente ribeirinha até à zona de Braço de Prata.

As intervenções mencionadas surgem com o objetivo de melhorar esta zona *"na vertente socio cultural, económica, ambiental, urbanística e da comunidade"* [4]. Para tal foi efetuado pela Câmara Municipal de Lisboa uma recolha de informação relativamente aos problemas e as possíveis soluções para os mesmos.

4. In plano geral de intervenções da frente ribeirinha, 11 de junho de 2008, [disponívelonline],http://www.cmlisboa.pt/fileadmin/VIVER/Urbanismo/urbanismo/planeamento/prospectivos/ribeirinha/documento_enquadramento_resumo.pdf, p.4. (?)



40. Praia da ribeira das naus, 2014.
Fotógrafo: Miguel Manso



41. Proposta Terminal dos Cruzeiros, Carrilho da Graça, 2010

De uma forma geral, os principais problemas encontrados na frente ribeirinha são de acordo com o plano geral de intervenções: *"Pouca permeabilidade da faixa marginal em relação às áreas urbanas adjacentes"; Grande percentagem de espaços públicos desqualificados; "Desarticulação entre os equipamentos existente na frente ribeirinha e entre estes e os equipamentos na malha urbana consolidada"; "Dificuldade de mobilidade na margem, ao longo dela e no acesso aos equipamentos"* [5]

5. In plano geral de intervenções da frente ribeirinha, 11 de junho de 2008, [disponívelon-line],http://www.cmlisboa.pt/fileadmin/VIVER/Urbanismo/urbanismo/planeamento/prospectivos/ribeirinha/documento_enquadramento_resumo.pdf, p.4.

Face aos problemas equacionados, a Câmara Municipal Lisboa definiu uma estratégia de intervenção que passa por:

- "Preservar o património histórico com qualidade, implicando por vezes, mudança de usos e requalificação das antigas infraestruturas portuárias";
- "Localização na faixa marginal de novas atividades culturais, desportivas, lúdicas, recreativas, comerciais e de restauração";
- "Redução do impacto da barreira constituída pelos grandes sistemas rodoferroviários que tanto na área da jurisdição portuária como na cidade, impedem o fácil acesso ao rio";
-"Criação e promoção de enfiamentos visuais a partir de pontos na encosta no interior da malha urbana" e "Criação de um percurso pedonal e ciclável(...)"; "Reestruturação e qualificação dos espaços públicos" ;[6]

De uma forma mais pormenorizada este documento contém, também, os principais problemas e as respetivas soluções encontradas para as diferentes zonas Ribeirinhas: Pedrouços; Zona Monumental de Belém; Alcântara; Santos; Cais do Sodré até Santa Apolónia; Santa Apolónia até Madredeus; Madredeus até ao Beato; Beato até Poço do Bispo; Braço de Prata até à Matinha.

No que se refere ao lugar desta intervenção Santos/ Aterro da Boavista, as problemáticas que mais se destacam na perspetiva da Câmara de Lisboa, são: *"Subaproveitamento do espaço público face à densidade de comércio e serviços presentes na zona e Perfil insuficiente da R. da Cintura do Porto de Lisboa"* [7]

6. Idem, p.4
7. Idem, p.12

Para a resolução destas questões, a CML (Câmara Municipal de Lisboa) [8] propõe:

- “Reforço das Ligações pedonais e viárias perpendiculares ao Rio através do prolongamento da Avenida D.Carlos I, ligação ao Largo de Santos e da Rua Boqueirão do Douro”;
- “Criação de duas praças desniveladas de ligação entre a cidade e o rio”;
- “Valorização de eixos visuais da Rua do Instituto Industrial e Boqueirão dos Ferreiros, assim como da valorização do miradouro do Alto de Santa Catarina; Instalação da Marina de Lisboa”;
- “Consolidação da Malha urbana existente criando um espaço de Enquadramento deste Equipamento;
- “Alargamento da plataforma junto ao rio através da criação de uma zona de deck para a instalação de esplanadas, enquadrando os edifícios existentes e desafogando o espaço publico;
- “Possibilidade de instalação de uma piscina móvel”;

Com base no documento elaborado, tem vindo a ser desenvolvido um plano de pormenor, tendo a última proposta sido publicada em Julho 2013.(FIG.) Este plano é a resposta a diversas intenções enunciadas anteriormente: Aposta na requalificação do aterro promovendo: diversas passagens tanto pedonais como viárias, de forma a reduzir o afastamento que existe atualmente da cidade consolidada; Desenvolvimento de edifícios de apoio a atividades aquáticas; Criação de um pontão junto da estação do cais do Sodré de forma a incentivar as atividades de recreio; Edificação de edifícios que têm por objetivo gerar um espaço qualificado de lazer e instalação de equipamentos que promovam atividades culturais junto ao rio.

8. Idem, p.12


Lg Vitorino Damásio
Avenida de Brasília
Avenida 24 de Julho
Avenida Infante D. Henrique
Avenida da Ribeira das Naus
Cais do Sodré
Praça do Comércio
Rua Alfândega
Rua da Prata
Rua de São Julião
Rua Augusta
Rua dos Sapateiros
Largo do Corpo Santo
Largo Jean Monnet
Caminho dos Cabaços
Rua Nova do Carvalho
Rua Cais de Santarém
Rua Cais de Sodré
Rua Cais de Gaivotas
Rua Cais de Pedra
Rua Cais de Lenha
Rua Cais de Lisboa
Rua Cais de Lavadores
Rua Cais de Lavadores
Rua Cais de Lavadores



43. Vazio Expectante, Aterro de Santos, 2015
Fotografo Duarte Alves

3.2. O lúdico e o cultural

"A palavra cultura referenciada em bastantes planos para frentes portuárias, encerra um novo conceito de intervenção. Diferentes planos para a frente portuária enfatizam o significado e a importância cultural destes locais, entendida como identidade cultural, valor cultural, qualidade cultural, relegando um pouco os princípios funcionais que regem o desenho urbano das cidades." [9]

Desde o século XIX que a palavra "cultura" tem sido uma das palavras mais recorrentes nas intenções de reabilitação destes territórios, temas como, identidade cultural e valor cultural, são comuns nas visões pós-modernas para a regeneração das frentes de água.

Um pouco por toda a Europa, os planos de regeneração urbana, apoiam-se sobretudona reabilitação através da instalação de elementos desportivos, culturais e recreativos. É incontornável o alojamento destes programas num local que tem como objetivo ser um local que pertence à cidade, mas que é distinto da malha urbana corrente. É importante que estes espaços singulares e de exceção se mantenham dessa forma. A potencialidade destes locais, como lugares de oportunidade e de grande espacialidade, permite a criação de pontos de referência.

9. GUIMARÃES, F, João - Cidade Portuária, o Porto e as suas Constantes Mutações, Núcleo de Comunicação e de Assessoria Mediática, Lisboa, Parque EXPO 98, p.67.

Nas duas décadas anteriores, muitos dos portos da Europa *"viram chegar as frentes ribeirinha muitos usos novos que definem uma cultura de costumes do passado e do presente, viram chegar geradores de cultura como museus, teatros, parques temáticos, aquários, capazes de aumentar os conhecimentos e proporcionar catividades de lazer."* [10] A maioria das cidades usa este modelo como polo de atração turística e também, como forma de seduzir os habitantes locais para estes, lugares de uma forma mais fixa, criando novas centralidades.

O modelo referido destina-se a, contrariar a aversão latente a estes lugares estranhos à cidade, transformando-nos em locais que não só pertencem à metrópole, como são de paragem obrigatória.

A Expo 98' em Lisboa é um exemplo próximo no espaço e no tempo que ilustra, de forma clara a importância da "cultura" na regeneração das frentes de água. Esta zona de Lisboa surgiu no seguimento de um evento cultural, conhecido como EXPO'98, que levou à reorganização da frente ribeirinha da zona Oriental de Lisboa. Hoje é um território que, para além de ser uma referência arquitetónica internacional, é um dos maiores centros económicos de Lisboa. A reabilitação incluiu a construção de grandes edifícios novos com zonas comerciais mas também, zonas culturais, como museus, centros de interpretação e aquários, tendo ainda sido dada igual importância à criação de espaços verdes.

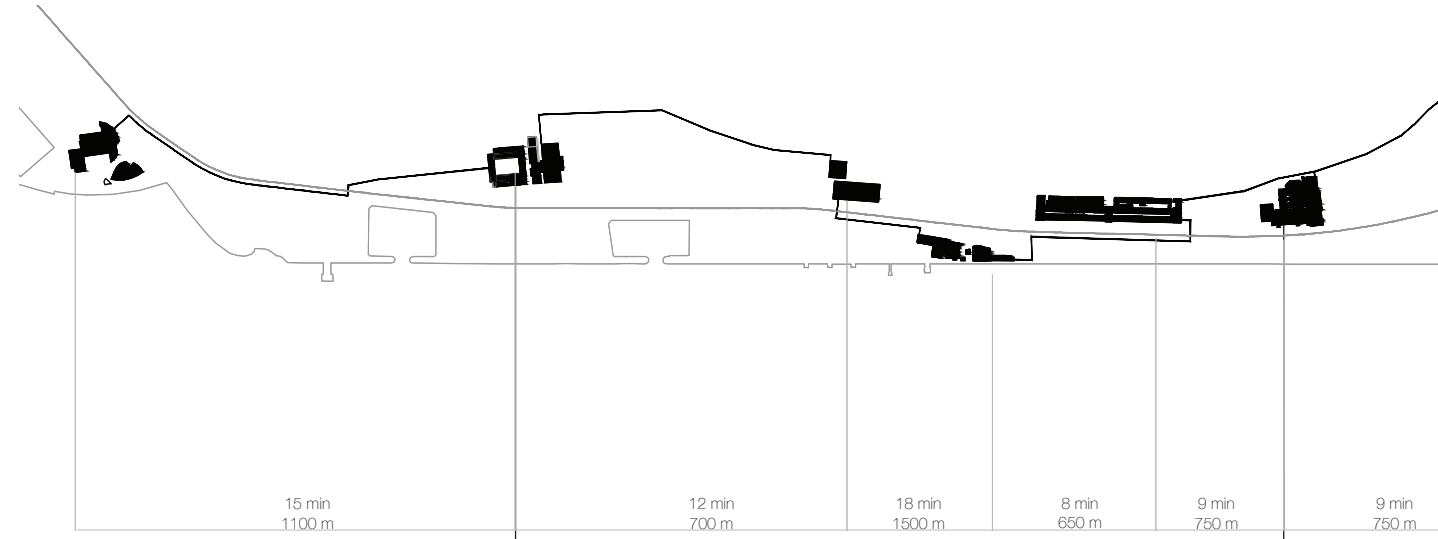
10. GUIMARÃES, F, João - Cidade Portuária, o Porto e as suas Constantes Mutações, Núcleo de Comunicação e de Assessoria Mediática, Lisboa, Parque EXPO 98, p.80.

"Os processos de transformação da cidade existente, desencadeados nomeadamente, pela reconversão das áreas devolutas, deixam de se destinar apenas aos habitantes de um determinado bairro ou cidade, participando, igualmente, num projeto mais alargado de promoção urbana e de novos estilos de vida, onde se evidencia a cidade como objeto estético, lugar memória e de dimensão internacional" [11]

Em Lisboa, entre o Sec. XIX e o Sec. XX, a frente ribeirinha da cidade sofreu grandes alterações, dando lugar a novos equipamentos e a algumas reformas culturais como "símbolo de prosperidade e modernidade". Estas alterações que promoveram uma leitura e uma vida diferente à cidade acompanhando, desta forma, o crescimento e desenvolvimento das sociedades modernas.

Como parte dos estudos preparatórios para este projeto, e como forma de compreender a presença do "lúdico" e "cultural" na frente ribeirinha do Cais do Sodré e Pedrouços, foi feito um levantamento dos edifícios de cariz cultural e social existentes. Levou-se em consideração as distâncias compreendidas entre cada um e o tempo dispendido se o mesmo percurso fosse feito a pé. Assim, se demonstra nos gráficos, em anexo, que o investimento feito na frente ribeirinha de Lisboa, nos últimos anos, foi maioritariamente cultural.

11. FERREIRA, Vítor Matias - Lisboa, a Metrópole e o Rio, Editorial Bizâncio, 1º Edição (1997) p.83.



CCB 1992

Grande Auditório
1700m2
1459 lugares

Pequeno Auditório
600m2
272 lugares plateia + 76 laterais
(tem capacidade para extender
ate 400 lugares)

Salas de médias dimensões
247m2
250 lugares
1.400,00€

Salas de pequenas dimensões
59m2
45 lugares

Restaurante e Bar
Garagem-Sul
2.206m2
exposições ; oficinas - projectos sociais; oficinas para crianças; workshops

CCL 1957

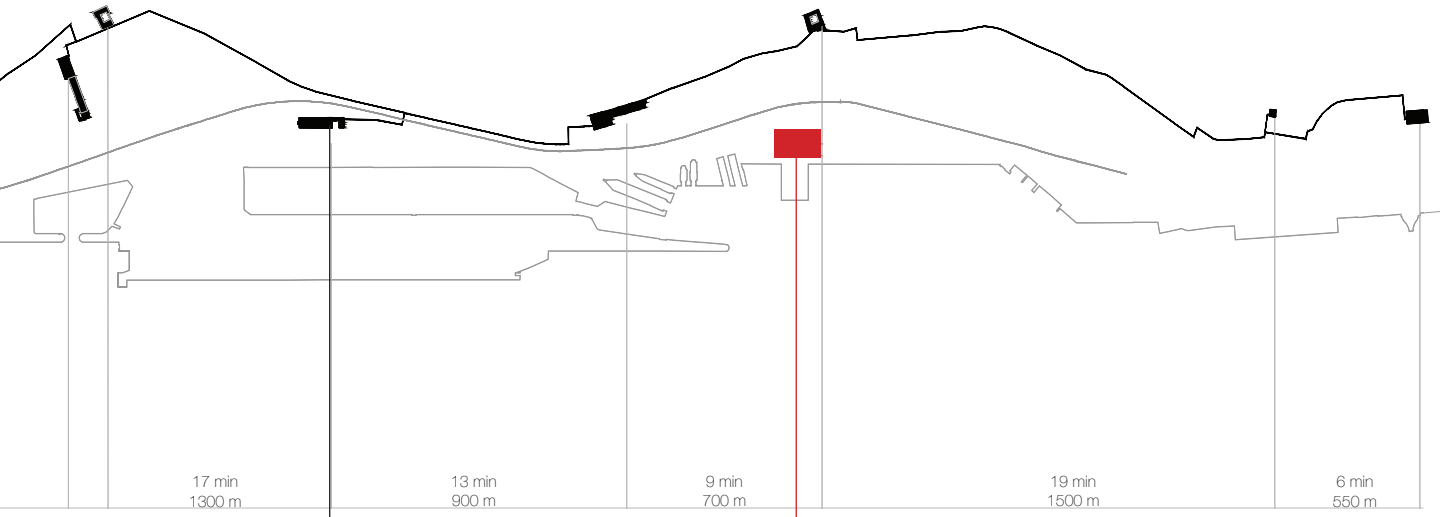
Centro de Congressos de Lisboa, um espaço onde se realiza congressos, conferências, reuniões empresariais, festas, feiras, exposições e outros eventos.

6 Auditórios
1700m^2 |120m^2
1500 | 120 pessoas max

13 Salas
65m^2 | 30m^2
60 | 20 pessoas max

5 Pavilhões
3800m^2|1000m^2
3500 pessoas max

44. Percurso Cultural pela Frente Ribeirinha da Fundação Champalimaud até ao MUDE, Elaborado pela Autora



LX FACTORY

Uma ilha criativa composta por espaços de co-working e eventos sendo maioritariamente ocupada por empresas e profissionais da indústria, abrangendo areas como:
Arquitectura;
Design;
Publicidade;
Musica;
Artes Performativas;
Artes plásticas;
Moda;
Fotografia;

Espaços de eventos para:
Exposições;
Teatro;
Cinema;
conferências

Neste momento, este espaço encontra-se com a maior parte dos espaços à disposição ocupados.

MUSEU DO ORIENTE 2008

Antigo frigorífico de bacalhau de Lisboa, que foi reabilitado para dar lugar a um Museu dedicado ao Oriente.

Auditorio
355 pessoas
540m^2

Espaços para reuniões:

ARMAZÉM A

Edifício que pretende ser hibrido, onde comporta diversos programas e oportunidades no mesmo espaço.



45. Cais da Rocha de Conde de Óbidos e Entreposto de Santos, Lisboa, 1952.
In Restos de Colecção

3.3. Património Industrial

"A defesa do património implica a salvaguarda de alguns imóveis emblemáticos e de interesse, quer pela sua estética quer pela sua monumentalidade, aos quais são dados novos usos capazes de seduzir os cidadãos. Os usos escolhidos são diversos: restaurantes, cafés, bares, artigos náuticos, vestiário, recordações e pequena industria. noutros casos, os edifícios são restauros para fins culturais, tais como museus, galerias para exposições, centros de investigação e centros administrativos e financeiros, públicos e privados" [12]

No seguimento dos sub-capítulos anteriores, são levantadas questões e temas relacionados com a regeneração do território, nomeadamente "terrain vague" locais expectantes pela saída dos seus usos exigir mais, que aguardam novas atividades.

A restruturação e as mudanças sociais que Portugal tem sofrido ao longo dos anos, permitiu existir uma maior mobilidade social, promovendo o aparecimento de *"novos grupos sociais e à criação, por estes grupos, de novos quadros culturais de compreensão e vivência da cidade".*[13] Tal como a sociedade, também a maneira de intervir na cidade se modificou, fazendo com que haja um novo olhar sobre o edificado devoluto, havendo uma maior reflexão sobre o que fazer com estes objetos. A reabilitação destes espaços, que possuem características e configurações que fazem parte de um imaginário, são vistos como uma oportunidade lucrativa de aproveitamento para novas atividades.

12. GUIMARÃES, F, João - Cidade Portuária, o Porto e as suas Constantes Mutações, Núcleo de Comunicação e de Assessoria Mediática, Lisboa, Parque EXPO 98, p.142

13. FERREIRA, Vítor Matias - Lisboa, a Metrópole e o Rio, Editorial Bizâncio, 1º Edição (1997) p.76.

A reabilitação destes elementos, ainda assim, levanta questões complexas que, não sendo lineares nem transversais a todos os edifícios, têm de ser avaliadas pelo o seu valor enquanto património industrial, pelo seu valor enquanto preservador da memória e, se tal interesse se verificar, refletir se o investimento que será feito compensa a sua reabilitação.
Como tal, é importante abordar temas como o do "património industrial", normalmente associados à revolução industrial, mas que abrange também, o Sec. XX.

Com o crescente aumento de interesse nesta temática surgiram associações como a TICCIH (The International Comittee for Conservation of the Industrial Heritage), que vêm redefinir e introduzir discussões a cerca do património industrial. Segundo a carta de Nizhny Tagil de 2003, *"O património industrial compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetónico ou cientifico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, englobam edifícios e maquinaria, oficinasfabricas, minas e locais de processamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as suas estruturas e infraestruturas, assim como os locais onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas com a industria, tais como habitações, locais de culto ou de educação."* [14]

Estes objetos, considerados importantes elementos para consolidar o passado, funcionam como uma referência, remetendo para valor afetivo e da memória, reavivando as atividades e usos de outrora. Fortalecem assim as marcas do passado, consolidando-as de forma a "alcançar um valor documento ou valor de vestígio", em 2005.

14. in Carta de Nizhny Tagil sobre o Património Industrial, 2003, TICCIH (The International Comittee for Conservation of the Industrial Heritage),

"De um modo lato o património industrial tem de ser analisado à luz da sua importância arquitetónica, técnica/tecnológica, Urbana-Paisagista-territorial, histórica, social e imaterial e será dentro deste Universo de referências que se poderão reconhecer os bens do património industrial" [15]

Ainda na carta de Nizhny são aprofundados valores intrínsecos a estas estruturas tais como ás razões que justificam a sua preservação. Estes elementos são avaliados não pela sua singularidade, mas pela sua pluralidade, isto é, o seu contexto e o sítio onde se inserem tomam um peso tão importante nesta avaliação como o objeto em si. *"Estes Valores são intrínsecos aos próprios sítios industriais, às estruturas, aos elementos constitutivos, à maquinaria, à sua paisagem industrial, à sua documentação e também aos registos intangíveis contidos na memória dos homens e das duas tradições."* [16]

Ainda numa perspetiva mais singular, as estruturas são avaliadas pela *"(...) raridade, em termos de sobrevivência de processos específicos de produção, de tipologias de sítios ou de paisagens"* [17], tal como pela antiguidade, que lhe confere mais valor e importância.

Um inventário exaustivo, através de desenhos, registos fotográficos, investigação histórica e testemunhos de pessoas que outrora habitaram o local, permite um correto estudo do património industrial possibilitando, a proteção e preservação destes elementos para as gerações futuras.

---

15. FOLGADO, Deolinda - Conservar para quê? 8º Mesa redonda de Primavera - Trabalho Académico apresentado na Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Porto (2005); p.362
16. in Carta de Nizhny Tagil sobre o Património Industrial, 2003, TICCIH (The International Comittee for Conservation of the Industrial Heritage),
17. Idem



46. Armazém A, Porto Lisboa
Fotografia do Autor

3.4. Construir no|com o Construido

"Intervenir equivale a actuar conscientemente en el proceso dinámico de la ciudad; debiendo añadirse que, en todo caso, habría de garantizarse la mínima estabilidad necesaria para que la forma urbana, en sus partes y en el todo, prolongue una identidad que ha sido conseguida lenta y trabajosamente. Con se ha dicho en otro pasaje, la ciudad es un patrimonio del pasado a transferir hacia el futuro y, si es posible, mejorando por el presente." [18]

Intervir num objeto abandonado de cariz industrial é a procura de uma simbiose, através da memória, entre a manutenção de uma identidade, e a introdução de novos elementos e novos usos, procedendo de forma a reabitá-lo.

Para que este exercício seja feito, é necessário refletir sobre os limites que, à partida, são impostos numa operação deste género. Toda a estratégia de intervenção deverá ser fundamentada, para que exista uma correta preservação do edificado e da sua memória.

Sabendo que a cidade é uma complexa criação da sociedade através de processos de transformação da mesma, a configuração física do edificado será, hoje, um espelho destes processos. Assim numa sociedade moderna é cada vez mais necessário conceber um edifício que tenha capacidade de conter no seu interior as diferentes atividades do dia-adia (lazer, habitar, trabalhar), isto é, um edifício hibrido que seja capaz de reunir e gerir as diferentes atividades no espaço, criando diferentes vivências que atribuam e estimulam um determinado dinamismo num local.

18. GARCIA, Francisco de - Construir en lo Construído: La Arquitectura como Modificacíon, Editorial NEREA S.A, Madrid (1992), p.179

Conferir novas valências a um objeto é um exercício que deve ser feito respeitando as marcas do tempo, (a sua temporalidade e a sua configuração original), permitindo no entando a introdução do "novo" não de uma forma impositora mas sim homogênea, isto é, deixando-se contaminar pela sua arquitetura original, sem destruir a sua autenticidade. Para que isto aconteça, é necessário compreender os limites numa intervenção deste tipo, tendo a noção concreta de património e da forma de intervir no mesmo. Para tal impõe-se da leitura e compreensão de documentos como a Carta de Veneza (1964), carta da Burra (1999), Carta de Cracovia (2000)/Carta de Nighzt. Estes documentos de pesquisa fornecem um leque de conceitos que permitem elaborar uma estratégia fundamentada, sobre as condicionantes que existem, quando se opera sobre uma pré-existência.

A elaboração de um plano de ação sobre estes tipos de edifícios passa por ter em atenção a um conjunto de subtilezas, enunciadas nos documentos enunciados acima referidos. Tendo como base o documento mais recente (Carta de Nighzt), é necessário para além de, um profundo conhecimento do edifício e das suas mudanças ao longo do tempo, ter em atenção outro conjunto de premissas e conceitos.

"A conservação do património industrial depende da preservação da sua integridade funcional, (...). O valor e a autenticidade de um sitio industrial podem ser fortemente reduzidos se a maquinaria ou componentes essências forem retirados, ou se os elementos secundários que fazem parte do conjunto forem destruídos."

"A adaptação de um sitio industrial a uma nova utilização como forma de se assegurar a sua conservação é em geral aceitável salvo no caso de sítio com uma particular importância histórica. As novas utilizações devem respeitar o material especifico e os esquemas originais de circulação e de produção, sendo tanto quanto possível compatíveis com a sua anterior utilização"

"Adaptar e continuar a utilizar edifícios industriais evita o desperdício de energia e contribui para o desenvolvimento económico sustentado.(...) A continuidade que esta reutilização implica pode proporcionar um equilíbrio psicológico às comunidades confrontadas com perda súbita de uma fonte de trabalho de muitos anos."

"As intervenções realizadas nos sítios industriais devem ser reversíveis e provocar um impacto mínimo." [19]

Construir, com e no contruído, constitui, pois, um desafio cujos constrangimentos, são comparáveis às suas potencialidades. A necessidade de preservar estes elementos provém tanto do seu valor cultural e formal como da vontade de restruturação urbana do território onde está inserido. É importante, como está sugerido na carta de Nightz, a compatibilização e reflexão dos usos a propor na intervenção.

A clareza formal e tipológica, que são caraterísticas muito vincadas neste tipo de edifícios, por si só sugerem, de uma forma natural, o tipo de apropriação mais adaptada. Se a introdução da nova "função" no edifício for compatível e pensada, a apropriação e a sua interação com a sociedade será muito mais natural e homogénea.

19. In Carta de Nizhny Tagil sobre o Património Industrial, 2003, TICCIH (The International Comittee for Conservation of the Industrial Heritage),

O investimento em complexos industriais é uma ideia cada vez mais utilizada na regeneração urbana destas áreas devolutas. Centra-se na sociedade moderna e na forma como culturalmente esta se comporta e apropria o espaço. Assim, as intervenções propostas para reabitar estes espaços de caracter industrial passam por explorar as suas capacidades enquanto espaço que possa criar uma nova vivência numa área que, atualmente, não é habitada. Devem tornar-se no "motor" público, comunitário, flexível, multifuncional e híbrido, tal como é proposto e apresentado no caso prático da Arq. Lina Bo Bardi (SESC Pompeia). Um espaço que possa ser adaptável e que possa responder às constantes transformações da sociedade, criando novas formas de habitar o espaço e aumentando a versatilidade programática. A introdução de diversas atividades que se complementam umas às outras constituem uma vantagem, pois cria um conjunto de ambientes que permitem a fixação de diversas comunidades.



47. Sesc Pompeia, São Paulo, Arq. Lina Bo Bardi
Fotografo, Hugo Azevedo

3.5. Casos de Estudo

Os conceitos e temáticas desemvolvidos nos subcapítulos anteriores, levaram em consideração os casos de estudo onde se fundamentem os conceitos teóricos, e que fazem ponte e dão corpo à componente pratica.

Os projetos em análise servem assim como base e referência para a intervenção final deste PFM. Este subcapítulo surge da busca de um entendimento (ao nível programático, espacial e formal) um pouco por toda a europa de como intervir/significar numa estrutura industrial pré-existente.

A análise dos casos de estudo inclui tanto um enquadramento de cada caso, como também um quadro compartido, em que os edifícios são coloridos à mesma escala e é usado um código constante aos diferentes usos para comparar o seu índice programático e funcional.



48. Exterior do SESC Pompeia
Fotografo: Hugo Azevedo



49. Interior do SESC Pompeia
Fotografo: Hugo Azevedo

3.5.1. Fábrica da Pompeia; Sesc Pompeia | Lina Bo Bardi, 1982

11034 m^2

O SESC Pompeia, é uma obra que tem premissas muito próximas dos objetivos que se propõe cumprir neste Projeto Final de Mestrado. É um projeto que nasce também numa zona industrial (fabrica de tambores) no bairro de Pompeia em São Paulo no Brasil. Este projeto cresce por decisão de uma instituição ”SESC”(Serviço Social do Comércio), uma instituição privada, sem fins lucrativos voltada prioritariamente para o bem-estar social, aberta à comunidade em geral e atuando nas áreas da Educação, Saúde, Lazer, Cultura, Assistência Médica e Desporto. O desafio apresentado à arquiteta Lina Bo Bardi, na década de 70, tinha como objetivo a recuperação da antiga fábrica de tambores, composta por um conjunto de armazéns, com estruturas de betão e uma área superior a 16 500 m2.

A estratégia de intervenção passou pela implementação de dois grandes edifícios de caracter distinto tanto pelo seu uso, como pela sua forma. Primeiramente a arquiteta interviu no interior dos armazéns, preservando a sua estrutura inicial e propondo um espaço multifuncional para a comunidade oferecendo diversos locais para as práticas do dia-a-dia e os hábitos da população. Existem, assim, vários polos: O primeiro, completamente público, em que se dá uma apropriação rápida do espaço por diversos usos. Esta flexibilidade potencia a investigação de temas como a capacidade humana para a criação dos núcleos de trabalho (que estão ilustrados na imagem 49), e que delimitam o espaço nunca comprometendo a leitura da espacialidade do edifício original.
O segundo edifício é, na sua forma, bastante distinto do primeiro, pela sua presença vertical. Este é um edifício construído em betão, que foi destinado á prática de desportos tanto coletivos com individuais e que acaba por ser considerado um marco urbano região.

Importante referir que as áreas mais flexíveis usam as qualidades espaciais da antiga fábrica, enquanto que o programa mais especializado (zonas e salas para as mais diversas práticas desportivas, ginásios e Piscina) é enquadrado numa construção nova.



50. Exterior FRAC Nord-PAs de Calais
Fotógrafo desconhecido



51. Interior do FRAC Nord-PAs de Calais
Fotógrafo desconhecido

3.5.2. Frac Nord-Pas de Calais | Lacaton & Vassal, 2013

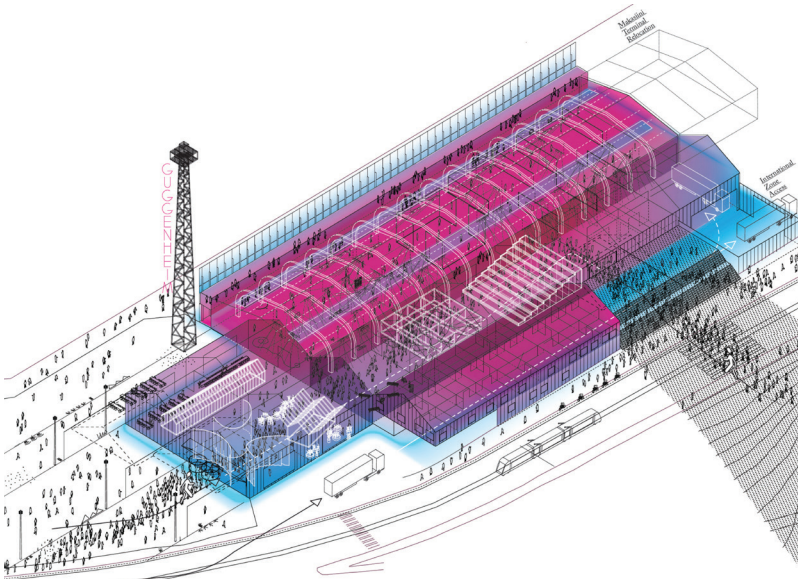
3927m^2

Este edifício está inserido no programa da reabilitação e regeneração do Porto de Dunkerque, em França, tendo aproveitado um programa pré-existente para, um antigo armazém de barcos. Os arquitetos tomaram como opção de projeto a reabilitação do património industrial do porto, em vez de decidiram pela sua demolição, devido não só á sua singularidade como também, pelo seu simbolismo, elementos essenciais à narrativa do local.

Tendo como base estas premissas promoveu-se a preservação da forma, da espacialidade singular e a grande escala do objeto, com o intuito de lhe conservar a identidade.

Para levar á prática este conceito foi criado uma duplicação do armazém original, de forma a conter todo o contexto programático proposto pela associação FRAC, sendo o armazém original deixado intacto e exatamente com o seu aspecto original.

O edifíco original, pela sua espacialidade e a sua não compartimentação, potencia atividades excecionais que podem, ou não, estar relacionadas com a Associação (exibições temporárias e criações de grande escala; feiras; mercados; concertos; circo; desporto). Esta característica associada ao edifício gémeo, compartimentado pelo programa proposto, faz com que este complexo tenha a capacidade e a flexibilidade de permitir eventos e trabalhos de diferentes escalas de artistas quer Regionais, Nacionais ou Internacionais.



52. Axonometria, Gugganheim de Helsinkia
Fotógrafo desconhecido



53. Render exterior Gugganheim de Helsinkia
Fotógrafo desconhecido

3.5.3. Guggenheim Helsínquia|, Fake Industries Architectural Agonism, 2014

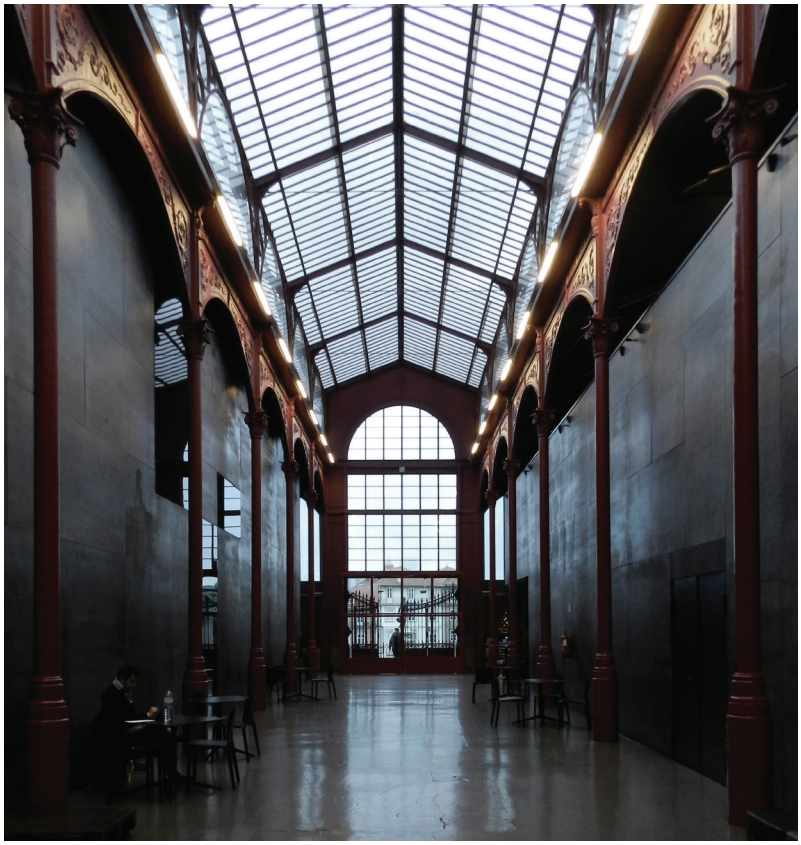
9600 m^2

O projeto apresentado corresponde a uma proposta para um concurso destinado a reabilitar uma zona portuária de Helsínquia, e que incluía a localização de um Polo do Museu Guggenheim.

O concurso tinha premissas muito claras: o edifício que se pretendia não passava pela implementação de mais um "museu", mas sim por uma solução multifuncional que promovesse e criasse novas vivências na frente ribeirinha da cidade.

A estratégia desta proposta, que ficou entre os seis projetos finais acabando por não ganhar, tinha como objecto de desemvolvimento de programas que façam daquele local um meeting point, para a comunidade. Isto é: criação de um espaço amplo para exposições e eventos de grande escala; lojas; escritórios e restauração. Tratam-se de programas que permitem que as pessoas se fixem, naquele local, de forma mais permanente. A proposta aqui descrita, apropria-se do território de uma forma natural. A reabilitação do terminal (sendo opcional ou não), é feita, não pela introdução de uma estrutura nova, mas pela manutenção da atual.

O projeto parte da estrutura existente como memória e matriz para uma operação de "reprogramação" daquele pedaço de "waterfront".



54. Nave central do Hard Club Porto
Fotógrafo Tomás Villar



55. Interior do Hard Club Porto
Fotógrafo Tomás Villar

3.5.4. Hard Club | Aires Mateus e Associados , 2010

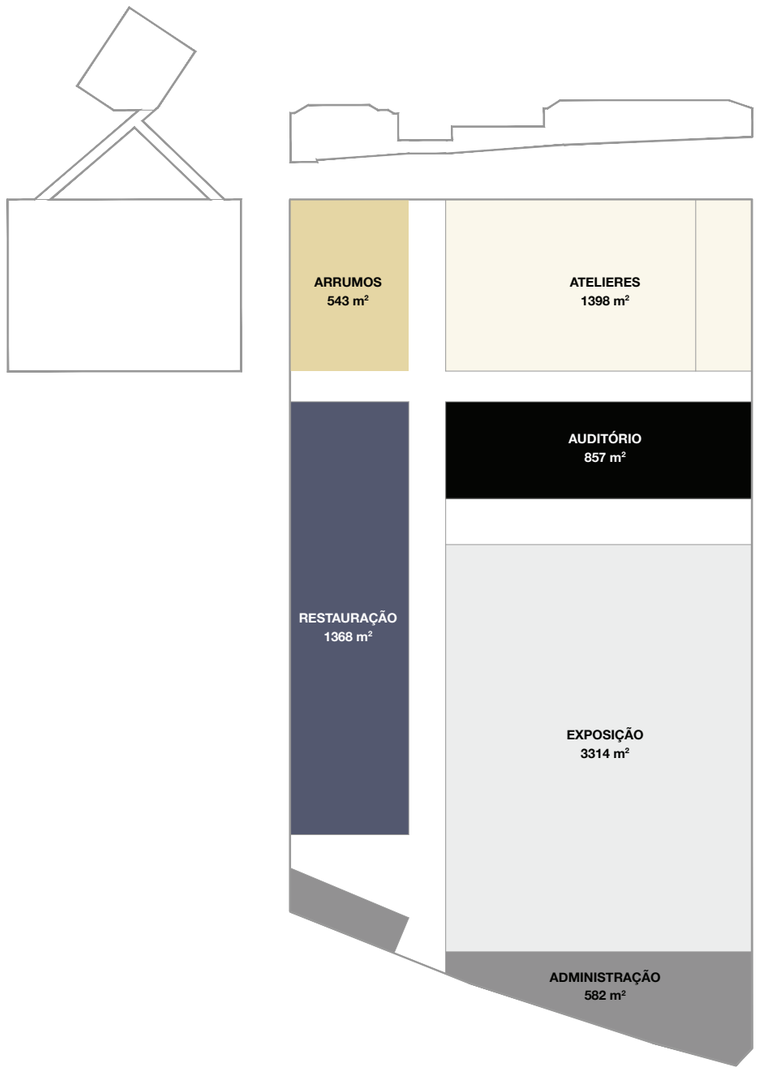
1750m^2

O Hard Club no Porto é uma intervenção no antigo mercado Ferreira Borges, edifício datado de 1885.

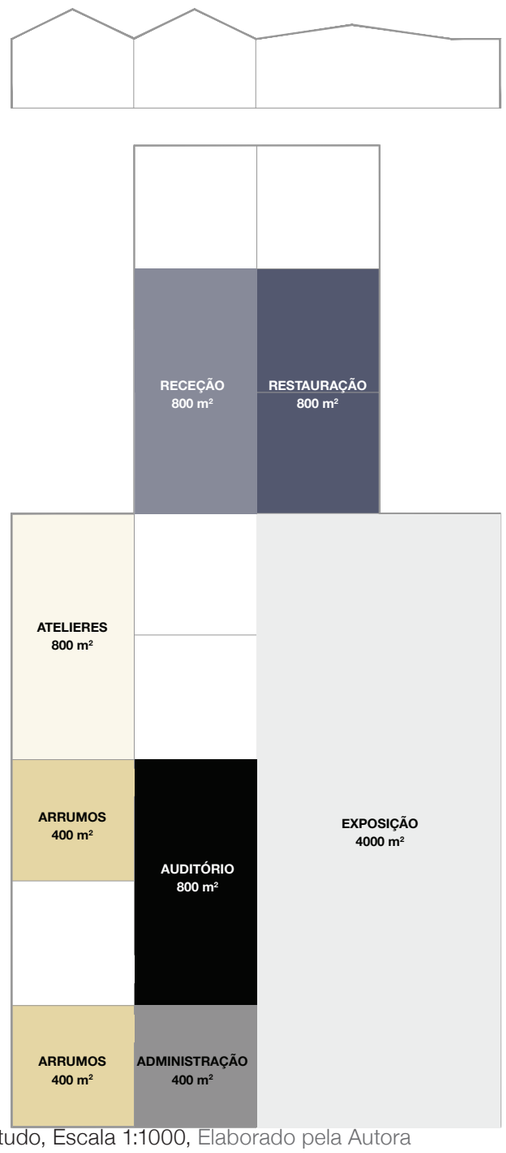
A reconversão desta pré-existência, passa pelo restauro da estrutura introduzindo dois grandes volumes autónomos, volumes esses que nunca tocam na estrutura assim permitindo a preservação da memória e da espacialidade do edifício. É ainda importante referir que as coberturas destes volumes são usadas como lençóis interiores que criam lugares para ver e ser visto, sendo por sua vês o telhado da antiga estrutura a cobertura destes espaços que possibilita outra perspetiva e aproximação da cobertura.

Os dois corpos criados dentro do mercado têm fins e dimensões diferentes. Estas salas são destinadas tanto a conferências, workshops, como exposições e eventos de diferentes escalas são complementados por estúdios de gravação, cafés e zonas de lazer.

LINA BO BARDI
SESC POMPEIA SÃO PAULO, 1982
11 034 m2



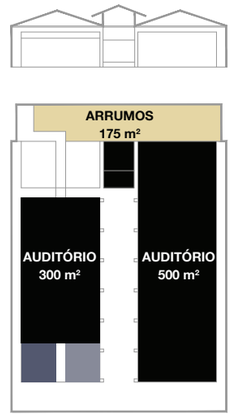
FAKE INDUSTRIES ARCHITECTURAL AGONISM
GUGGENHEIM HELSINKIA, 2014
9 600 m2



FRAC NORD- PAS DE CALAIS
LACATON & VASSAL, 2013
3 927 m2



HARD CLUB PORTO
AIRES MATEUS E ASSOCIADOS
2009
1750m2



56. Esquema dos diferentes programas e as suas respectivas áreas nos diferentes casos de estudo, Escala 1:1000, Elaborado pela Autora

LINA BO BARDI
SESC POMPEIA SÃO PAULO, 1982
11 034 m2



RECEPÇÃO E ENTRADA
Centro de atendimento; onde se pode fazer inscrições e cartões de sócio e compra de bilhetes associado a loja.

EXPOSIÇÃO | EVENTOS 3314 m^2
Consiste este espaço de esposição; grande área de estudo ; biblioteca para tempo livre;

AUDITÓRIO 857m^2
Teatro; Musica; circo;

ATELIERES 1398m^2
Artes manuais - Estudios de cerâmica; pintura; carpintaria;
Artes visuais - estudios de fotografia; video; projecção de imagem; musica (zonas que requerem zonas mais fechadas, com qualidade acustica e escuras).

RESTAURAÇÃO 1368
restaurante, bar; cozinha industrial

ZONA ADMINISTRATIVAS 582m^2
balnearios trabalhadores - 118m^2

ARRUMOS 543m^2

FAKE INDUSTRIES ARCHITECTURAL AGONISM
GUGGENHEIM HELSINKIA, 2014
9 600 m2



RECEPÇÃO E ENTRADA 800m^2
400m^2
bengaleiro (casacos malas)
aluguer de cacifos
zona de informação

400m^2
zona de vendas
museu e loja

EXPOSIÇÃO | EVENTOS 4000m^2

AUDITÓRIO 800m^2
Programas e eventos
flexível perfomance e centro de conferencias
sala de controlo e de projecção
plataforma amovivel -
camarins

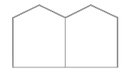
ATELIERES 800m^2
sala reuniões e conferencias
zona partilhada (zona descargas copias e zona de arquivos)
co-working

RESTAURAÇÃO 800m^2
zona de comidas - 400m^2
cafe/bar
Restaurante formal
cozinha
area de recepçao
armazem

ZONA ADMINISTRATIVAS 400m^2
equipamento para staff; sala de controlo
zona de comidas staff
zona de balneario

ARRUMOS 800m^2
armazém das coleções - 400m^2
estudio de conservação

FRAC NORD- PAS DE CALAIS
LACATON & VASSA, 2013
3 927 m2



RECEPÇÃO E ENTRADA
Zona de informação
Café | bar a

EXPOSIÇÃO | EVENTOS 1964m^2
(exibições temporárias e criações de grande escala; feiras; mercados; concertos; circo; desporto).

sala de exposição 1 - 545m^2
sala de exposição 2 - 180m^2
sala de exposição 3 - 545m^2
sala escura - 82m^2

AUDITÓRIO -

ATELIERES 315m^2 + 290m^2
kitchenett

RESTAURAÇÃO 800m^2

ZONA ADMINISTRATIVA 315m^2
kitchenett

ARRUMOS 600m^2
zona de cargas e descargas (piso 0) 600 m^2
zona de armazenamento - 600 + 600 + 600m^2

(Edificio com 30m de altura e com 7 pisos)

HARD CLUB PORTO
AIRES MATEUS E ASSOCIADOS, 2009
1750m2



RECEPÇÃO E ENTRADA 60m2
Zona de informação - 30m^2
Loja - 30m^2

EXPOSIÇÃO | EVENTOS 240 m^2
Palco informal para pequenos concertos, acompanhado de um corredor multiusos, servindo também para exposições

AUDITÓRIO 600 m^2
sala de esperaculos grande - 400m^2
sala de espetaculos pequena - 200m^2

ATELIERES 130m^2

RESTAURAÇÃO 380m2
Piso1- 380 m^2

ZONA ADMINISTRATIVA 315m^2

ARRUMOS 70m^2

57. Lista e Resumo dos diferentes usos dos casos de estudo, Elaborada pela Autora



58. Vista do Rio sobre o local de projecto
Fotógrafo Duarte Seabra

04 PROPOSTA



59. Armazém A e plataforma vista do Porto Lisboa
Fotógrafo Duarte Seabra

4.1 Proposta urbana e proposta arquitectónica

A zona de intervenção deste PFM é circunscrita, a norte, pela linha de caminhos-de-ferro e pela Avenida 24 de Julho, e a Sul, pelo rio Tejo. Existem, contudo, formas distintas de pensar e intervir neste território: - Olhar a zona de intervenção como um vazio urbano,fazendo tábua rasa da sua histórias e, portanto, disponível para acolher as propostas mais interventivas e destacadas no tecido urbano; -Pensá-la como um espaço de mediação entre a cidade e o rio, unificado através da arquitetura, procurando este projeto redesenhar o lugar, integrando-o nos contextos pré-existentes de forma a nunca perder a sua identidade.

Escolhendo a segunda abordagem, este projeto surge a partir de uma vontade da regeneração urbana deste espaço de excepção da cidade. Como premissa inicial, este trabalho centra-se mais do que tudo, na procura de fazer renascer uma frente ribeirinha que, em muitos dos seus pontos, acabou por ficar esquecida e fragmentada, cedendo ao crescimento repentino da indústria. Por forma a garantir a revitalização desejada do território, torna-se imperativo o seu uso e apropriação de diferentes formas e em horários diversificados quer do dia, quer da semana. Reinventar novos usos e ligações de forma a que, gradualmente, este espaço passe a ter uma relação, não só de maior proximidade com a cidade, mas também de maior dependência e reciprocidade,

A nossa proposta urbana assenta, não só num olhar critico sobre o plano da Câmara Municipal de Lisboa para este local, mas também na investigação e análise realizadas ao longo deste último ano no contexto de projecto. Verifica-se que a diversidade de conteúdos programáticos num local aumenta a permanência e a utilização contínua de um dado espaço, assumindo-se assim, como forma de chegar a todos os tipos de utilizador, dinamizando, por conseguinte toda a área de intervenção. É neste sentido e na reflexão acerca do património industrial (de forte memória e identidade colectiva existente no lugar), que se baseia a minha intervenção. A vantagem de ter o rio como cenário torna este local muito mais atrativo quer no seu sentido lírico como também no seu sentido prático.

O plano urbano proposto, em linha com o plano aprovado pela Câmara Municipal, organiza-se em três diferentes núcleos programáticos, que se desemrolam, no sentido Este-Oeste:

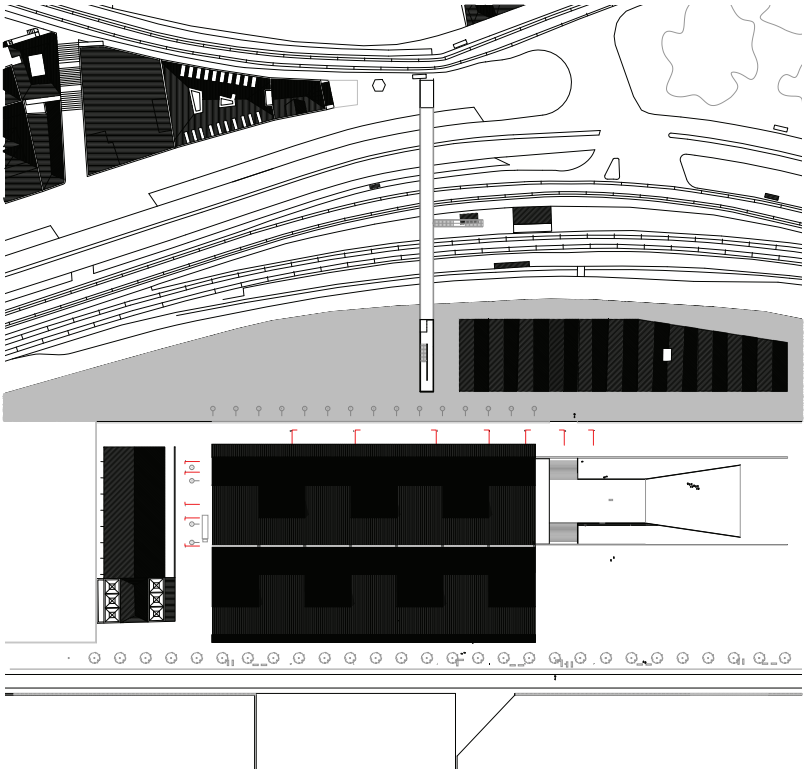
A zona mais a Este é redesenhada tendo em conta a forte presença de uma comunidade naval neste local, potenciada pela presença do Clube de Remo de Lisboa, o Clube Naval e a existência de uma oficina artesanal de barcos em madeira a remo. A ideia é explorar e aumentar este potencial naval e de recreio, propondo a construção de um Pontão com uma extensão de 250 metros, de forma a atenuar as correntes existentes no local, para que a prática de desporto seja exercida com maior qualidade e estabilidade. Prevê também a reabilitação e restruturação dos armazéns adjacentes, com a criação de uma escola, espaços administrativos, balneários e camaratas, espaços de armazenamento e arrumos, no sentido de requalificar as instalações das entidades desportivas e recreativas anteriormente referidas.

Caminhando para Oeste, encontramos o segundo núcleo do plano urbano proposto. Este consiste, tal como é sugerido pelo plano da Câmara de Lisboa (página 73 do documento), e à semelhança do que acontece em Viana do Castelo (com a construção de Centro Cultural do Arquitecto Eduardo Souto de Moura), numa zona para a prática desportiva, que não se limita apenas aos desportos aquáticos.

A terceira e ultima parte desta proposta é ocupada pela a intervenção referente a este PFM. No mesmo plano da CML é referido um conjunto de vontades e projetos que vão dinamizar a frente ribeirinha, deixando, no entanto em aberto o destino deste espaço privilegiado, com cerca de 8000 metros quadrados de implantação. Não são dadas quaisquer pistas, quer para a sua demolição quer para a sua reabilitação, não lhe sendo atribuido qualquer de nova função.
Neste enquadramento, propomos então a sua regeneração e transformação, enquanto espaço híbrido, num grande centro cultural e de realização de eventos capaz de funcionar e acolher diferentes escalas e programas.

O antigo Armazém A, é assim, rematado pela inserção de uma praça rebaixada, que prolonga e anuncia o programa interior estendendo-o ao exterior e à cidade. Esta praça permite a realização de eventos, espectáculos, mercados e exposições, fazendo a ponte entre a pré-existência e a zona verde adjacente ao edifício de uma forma natural e gradual. A zona verde proposta afirma-se como um complemento da praça criada, à semelhança do que acontece ao longo de alguns pontos na frente ribeirinha lisboeta (exemplo disso são os jardins da Torre de Belém em Belém e o Jardim do Passeio dos Heróis do Mar, no Parque das Nações). Esta zona possibilita, não só a permanência num espaço verde qualificado à beira-rio, mas também a possibilidade da prática desportiva ao ar livre.

Como referido, sistemáticamente, nos estudos anteriores, um dos maiores problemas da frente ribeirinha de Lisboa, é a separação, tanto física como visual entre o rio, a cidade e a sua população. Assim, um dos grandes desafios deste exercício é precisamente atenuar estas barreiras. Para esse efeito são propostas ao longo da área de intervenção, diversas ligações pedonais que permitem a passagem e comunicação entre a cidade consolidada e o “seu” Tejo.



60. Planta da intervenção
Elaborado pela Autora



61. Alçado Oeste do Armazém A
Fotografia da Autora

4.2 mémoria descritiva

A intervenção deste Projecto Final de Mestrado foca-se, prioritáriamente, na terceira e última parte do plano urbano. Partindo de um interesse sobre uma estrutura pré-existente que se distingue sobretudo ao nível formal e volumétrico, a estratégia, para intervir num objeto tão singular como este, assenta num principio de reutilização. Pretende-se que a reutilização deste complexo industrial funcione como catalisador social, aplicando a mesma premissa de acção para um vazio expectante à beira rio, no centro da cidade de Lisboa.

Trata-se de reabilitar um edifício singular na cidade de Lisboa, que se apresenta quase como um barco atracado à costa e que nasce nos anos 60 como resposta a um crescimento exponencial do Porto Lisboa. Como consequência de um grande desenvolvimento e rápido crescimento do porto, a dada altura, é abandonada a ideia da construção replicada de armazéns que, cada um com cerca de 300 metros quadrados, se afiguravam de dimensões reduzidas para as necessidades da industria naval e portuária da altura.

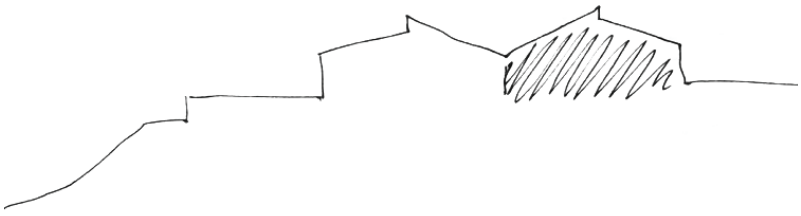
O Armazém A como resposta ao crescimento exponencial do Porto Lisboa é um edifício com cerca de 8000 metros quadrados, que em nada se assemelha a nível formal às outras estruturas presentes na área trabalhada, sendo constituído por duas naves simétricas lado a lado. Para a reabilitação de um complexo desta dimensão foi necessária a compreensão e interiorização de tudo o que foi enunciado nesta investigação até agora. A busca de um programa para a ocupação deste edifício não foi, desde o início, uma vontade, mas sim uma sugestão através das qualidades espaciais do edifício. À semelhança do que acontece no caso de estudo FRAC Nord Pas de Calais dos Lacaton & Vassal, a reabilitação foi pensada, não no sentido de introduzir um conjunto de programas numa estrutura, mas sim através do estudo de uma infraestrutura e das suas características espaciais, captar e formalizar um conjunto de possibilidades que edifícios com outra escala e desenho não permitem.

Tanto a escolha do programa como as decisões ao nível de projeto, foram sempre tomadas em direção à preservação formal e espacial do objeto, de forma a conseguir aproveitar, da melhor forma, a sua grande escala e preservar a sua identidade.

Como tal uma das maiores dificuldades e questões levantadas neste trabalho, foi a de que forma e até que ponto se pode intervir numa pré-existência sem lhe retirar a sua identidade. A característica que se torna mais visível quando se observa o edifício é a sua grande dimensão. O seu interior é dominado por uma estrutura, que consegue criar um pavilhão de 66m por 120m com apenas um apoio e que confirma toda a grande força do progresso técnico e industrial sentido na altura.

Esta característica foi uma das grandes impulsionadoras para a escolha do programa, uma vez que a sua grande escala leva a que a escolha do programa seja feita de forma a beneficiar deste traço distintivo. A possibilidade deste espaço servir para eventos de grande escala é clara e directa. Outra das marcas estéticas perceptíveis é a sua fachada simétrica, que subdivide a grande volumetria do edifício de 8000 m2. As duas naves simétricas criadas com 4000m2 cada uma, geram outras e diferentes leituras, entendimentos e possibilidades no edifício.

A estratégia de intervenção, de forma semelhante e ao que acontece no FRAC, foi alicerçada na existência de dois volumes, com as mesmas caraterísticas e agregados um ao outro. Esta matriz, permite uma igual divisão de espaços, tendo dois lados complementares, (um cheio e um vazio), em que um não vive sem um outro, sendo apenas de carácter diferente. Um é uma preservação da memória (vazio) e o outro é a introdução do programa que sustenta este vazio (cheio), tal como acontece no caso do FRAC e na proposta do Gugganheim de Helsinkia.



Programa – Subdivisão dos programas:

Ligação entre a cidade (Largo de Santos) e o Rio

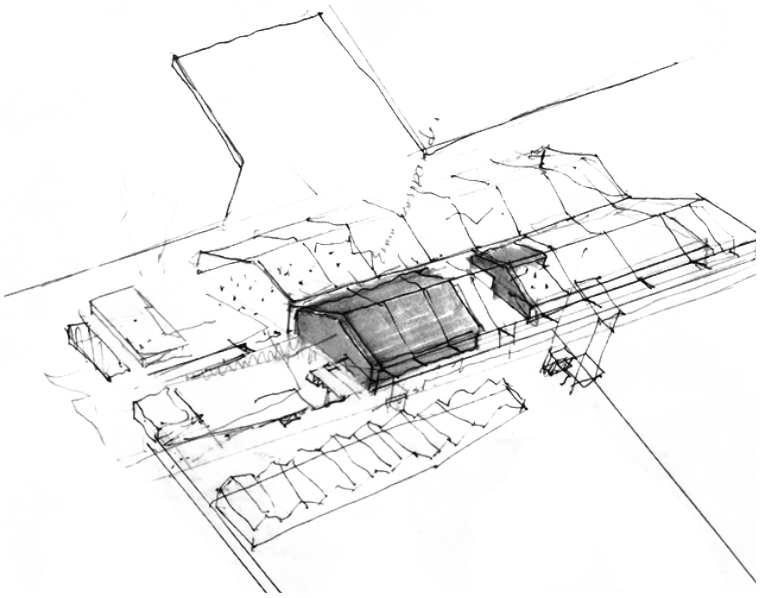
- Passagem pedonal
- Miradouro

Armazém A

- Zona técnica e cargas e descargas
- Ateliers
- Zona de entrada
- Zona de eventos com palco reversível para o exterior

Praça semi-enterrada para eventos ao ar livre

Para uma melhor compreensão de todos os programas existentes e seguindo a ordem no esquema apresentado na pagina anterior. A intervenção desta PFM, está compreendida entre três partes: a ponte pedonal, a intervenção no interior do edifício e a praça adjacente ao edifício.



62. Esquiço da proposta urbana
Elaborado pela Autora

PONTE PEDONAL

A ponte pedonal foi concebida como uma resposta directa às necessidades enunciadas anteriormente e detectadas pela Câmara de Lisboa. Como tal, é proposto uma ponte aérea que faz a ligação entre o Largo de Santos e o Aterro da Boavista. Na chegada ao Aterro, e aproveitado a altura a que esta se encontra, foi criado um miradouro que proporciona uma leitura inagualável da cidade e do e que permite, a uma altura de 20m, ter uma perspetiva da cidade e do rio inexistente, até á data, na frente ribeirinha. É um elemento, que apesar de não estar dentro da malha urbana, aparece de forma a dialogar com todos os objetos que têm vindo a aparecer e a mudar de forma drástica, a skyline, da cidade de lisboa. (Iade; torres da edp – Aires Mateus)

O miradouro surge como resposta a uma pesquisa feita através de visitas a diferentes pontos altos da cidade, como, por exemplo, o miradouro do Adamastor e os jardins junto ao Museu de História Nacional. Este pontos da cidade, sendo distantes um do outro, têm uma coisa em comum, é o facto de as estruturas existentes do Porto de Lisboa, dali avistadas, apesar de terem grandes dimensões, são edifícios de alturas reduzidas (a maior parte das pré-existências presentes no Aterro da Boavista, são elementos com não mais de 10 metros de altura destacando-se apenas com dezassete metros, o armazém adjacente ao Armazém A). Como forma deste local tomar alguma presença relativamente à cidade, idealizou-se o mirante que, numa fase inicial do projeto, foi pensado para a penetrar no interior do edifício, rompendo a sua cobertura. Este mirante dentro do edifico, acaba posteriormente, por passar para o exterior tornando-se num elemento que existe como marco urbano e componente singular.

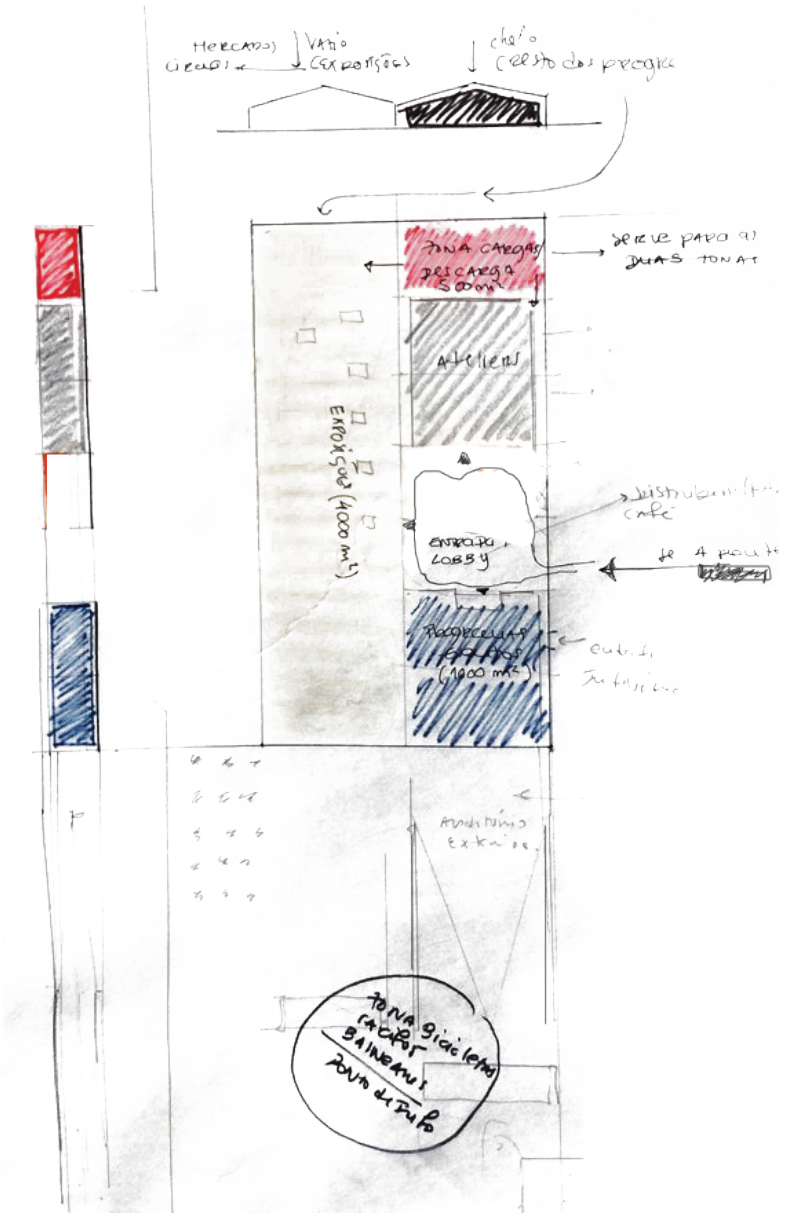
ARMAZÉM A

Na estratégia de reconversão deste complexo industrial, e tendo em conta todas a premissas que foram enunciadas anteriormente, o programa escolhido tem como objetivo a versatilidade e flexibilidade, permitindo desta forma atrair e fixar neste local, os mais variados grupos e comunidades. O propósito é a criação de um novo paradigma de polo cultural na cidade de Lisboa, que permita a execução de diferentes tipos de eventos (grande, média e pequena escala), e que convide os visitantes, através da arte e da arquitetura, a estabelecer um outro contacto e vivência com este lugar em tempos foi rejeitado pela cidade.

O Armazém A, surge com o objetivo de articular diferentes atividades com diversos espaços e dimensões, permitindo refletir as diferentes escalas da arte contemporânea e moderna. Como premissa projectual e gesto inicial existe a vontade de respeitar e exaltar a beleza e a claridade da estrutura, de tal modo que o projeto é desenhado de forma, a que a nova intervenção, nunca toque na pré-existência. Os diferentes programas e volumes, cuidadosamente dispostos, provocam a sensação da construção de um edifício dentro de outro, mas com características matéricas e estruturais totalmente diferentes.

Estes conjuntos de volumes são organizados e gerados pela disposição dos veios da cobertura pré-existente, composta por grandes asnas de 0.80m de altura e pela estrutura portante do armazém, delimitando assim os diferentes espaços que compõem a “nova” construção, tanto no sentido longitudinal como no sentido transversal. O único ponto de excepção, que rompe com a lógica descrita e com a métrica adoptada, é o local de entrada no edifício. Os restantes espaços são arranjados entre si de forma a haver uma articulação e um acesso flexível às diferentes escalas e níveis presentes no edifício, criando praças interiores e ruas que vão dispondo e organizando a circulação de uma grande escada para uma escala mais doméstica.

1) Entrada
2) Ateliers
3) Zona técnica e cargas e descargas
4) Zona para eventos de grande escala
5) zona de eventos com palco reversível para o exterior

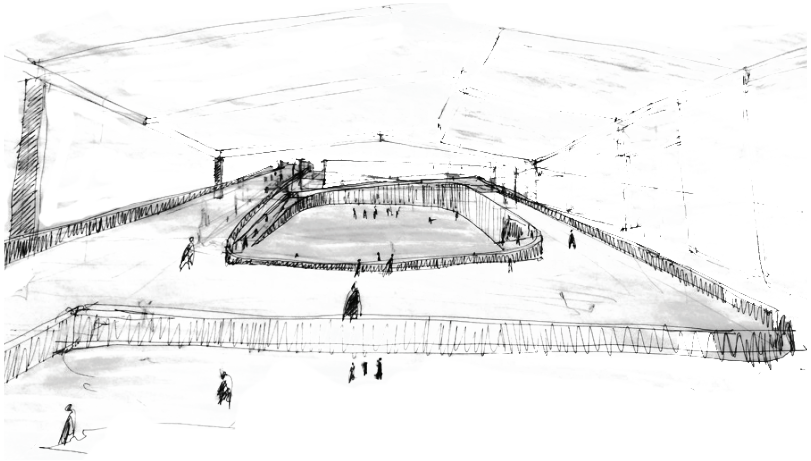


63. Esquiço da proposta urbana
Elaborado pela Autora

1) Entrada | Praça interior

Para o utilizador do edifício, o percurso e vivência do mesmo começa pela entrada, sendo o local que recebe e acolhe os visitantes. Como tal, o portão de entrada está directamente situado em frente à descida da ponte pedonal, sugerindo a visita ao edifício. A entrada é desenhada com o objetivo de ser um lugar mediador e de distribuição, composto por uma rampa que acede ao nível superior e que, pela sua grande dimensão e forma, cria um espaço ambíguo podendo ser considerado, à semelhança do que acontece no Museu MAAT em Lisboa, uma zona para eventos/ exposições/ intervenções artísticas.

A rampa encerra a área da recepção que inclui um bengaleiro e arrumos, com uma zona de cacifos embutidos na sua face exterior. Pela sua localização central e presença orgânica, a rampa é um elemento claramente distinto de tudo o resto, não pretendendo ser apenas uma passagem, mas sim uma grande praça central que recebe e distribui os visitantes de uma forma natural para os diferentes elementos e volumes que compõem a intervenção.



64. Esquiço da rampa de Entrada
Elaborado pela Autora

2) Ateliers

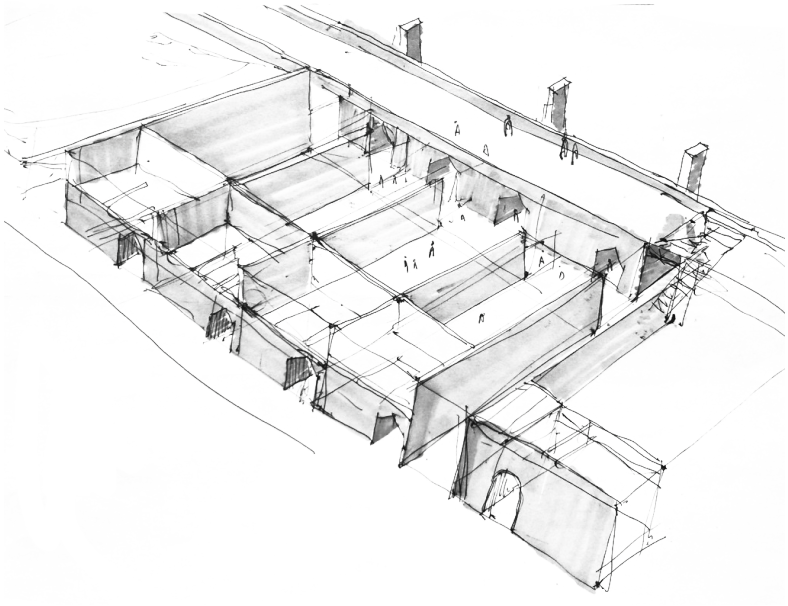
Os grandes ateliers nascem da necessidade da criação destes espaços na cidade permitindo, assim, a existência de locais que funcionem para a produção de arte em grande escala. Pela sua disposição no espaço em sentido longitudinal, são lugares não apenas de criação, mas também de exposição, podendo ser completamente abertos ao público, fazendo parte da circulação geral do edifício, e onde os visitantes possam participar, ver e presenciar as diferentes fases do processo criativo.

De conformidade com a organização de todo o edifício, também os ateliers funcionam com dois núcleos, um público e um privado, tendo a possibilidade de serem atravessáveis longitudinalmente e de serem comunicantes com os ateliers adjacentes no seu sentido transversal. Isto permite que, no caso de haver uma exposição, ou mesmo dos atelieres serem alugados para outro efeito (workshops, feiras, exposições) estes espaços possam ser atravessáveis e comunicáveis na sua totalidade.

Como foi dito no parágrafo anterior, os ateliers funcionam em dois núcleos: de um lado a zona mais doméstica e do outro a zona mais funcional. A zona mais doméstica é composta por dois pisos sendo a disposição do atelier determinada pela posição central das escadas que fazem o acesso ao piso de cima. O nível de inferior é composto por: Uma instalação sanitária com um duche em separado; uma zona de bancada com zona de lavados (sendo também apoio para refeições)e uma zona de arrumos. O piso superior está naturalmente dividido pela posição da escada em dois lados. (cada um destes espaços permite a utilização que o usuário pretender, existindo uma cortina que facilita a criação de um espaço com maior privacidade) oferecendo a possibilidade de dormida no espaço do atelier.

A segunda zona do atelier, tem um maior contacto com a zona pública. É um espaço ambíguo que tanto pode ser interpretado como um grande arrumo, como pode facilmente ser um escritório ou uma zona de reuniões. As portas desta divisão são divididas em duas partes uma de dois metros e outra de três. A parte maior permite que os ateliers sejam comunicantes entre si visto que se estiver aberta, consente a comunicação e se estiver fechada garante o encerrando do compartimento por completo.

Os atravessamentos dos ateliers foram projetados como pórticos e não como portas. Estes pórticos são compostos por arcos de volta perfeita, para que se distingam claramente de todo o resto do edifício, conseguindo–se facilmente determinar rapidamente o que é atelier de todo o resto. Foi também pensado, de forma a quebrar a monotonia do material escolhido, pintar o teto dos pórticos com diferentes cores de forma a que, cada atelier, tenha identidade marcada e especifica.



65. Esquiço dos Ateliers
Elaborado pela Autora



66. Imagem ilustrativa do interior do Ateliers
Elaborado pela Autora



67. Imagem ilustrativa do interior do Ateliers
Elaborado pela Autora

3) Zona Técnica e Cargas e Descargas

A zona de cargas e descargas situa-se na zona mais a Oeste da intervenção, aproveitando um dos portões da pré-existência. Mantendo a premissa original do projecto, existe uma separação de espaços e, à semelhança do que acontece na disposição dos ateliers, mantêm-se dois núcleos, um com maior privacidade do que outro. O de maior privacidade é destinado a áreas específicas para os funcionários que trabalham no edifício, com zonas de balneários no piso inferior e no piso superior uma zona de copa. Do lado oposto, localizam-se escritórios e acessos ás escadas e elevadores de serviço. O espaço entre estes dois elementos é concebido para o armazenamento e montagem de coleções permanentes ou temporárias.

4) Zona para Eventos de Grande Escala

Esta área de 4000m2 surge como um dispositivo preservador da memória colectiva e industrial intrínseca ao Armazém. Mantendo uma das naves intacta, à semelhança do que acontece na proposta do Guggenheim de Helsínquia e no FRAC em França, é pensado um espaço que permite estender as escalas de utilização e viabilizar a versatilidade do edifício. A sua grande extensão e amplitude permite os mais diversos usos, tais como exibições temporárias; aluguer para a criação de trabalhos de grande escala; festivais; concertos; feiras; mercados; eventos desportivos; e como complemento das atividades e eventos que vão surgindo no AMZ A. A grande mezzanine que corre o edifício de um lado ao outro confere ainda mais qualidade a este espaço, permitindo uma outra perspetiva sobre este lugar, podendo servir de zonas de contemplação ou de permanência, dependo do evento.



68. Imagem ilustrativa do interior da Nave
Elaborado pela Autora

5) Zona de Eventos com Palco Reversível para o exterior

O volume em questão localiza-se junto ao lado esquerdo da entrada. Este espaço, pensado à semelhança do acontece no Hard Club do Porto, pretende ser um local mais formal e qualificado para a realização de espetáculos e concertos. Com sensivelmente 800m2, foi idealizado para ser um elemento que tivesse a possibilidade de funcionar autonomamente e , para tal, toda a sua distribuição foi projectada nesse sentido. Este espaço é composto por duas faixas programáticas com dois pisos cada uma. Continuando a existir o distanciamento de três metros da estrutura pré-existente, a entrada independente vem desembocar neste corredor, sendo proposta, neste mesmo lado, a implantação de um bar e instalações sanitárias acedidas pelo público, garantindo, assim, o funcionamento completamente independente deste volume.

No lado oposto do edifício estão presentes as zonas mais privadas, como os camarins (que são compostos por uma zona de apoio e convívio comum), o acesso privado ao palco e arrumos de apoio à sala. Os pisos acima dos dois motores funcionais laterais referidos são compostos por bancadas simétricas, que conferem tanto uma maior versatilidade como uma maior ocupação do espaço.

Este volume é o único que goza de alguma presença no exterior no edifício pré-existente. Como contraponto ao que acontece na nave "preservada" e de modo a que esta intenção fique clarificada graficamente, foi proposto o rompimento completo da fachada. Este gesto de projecto permitiu o remate do edifício de maneira a expandir a sua polivalência. O palco que funciona a um metro de altura para o interior torna-se, assim, reversível, podendo ser utilizado da mesma forma para o exterior, avançando para a praça adjacente com uma altura de 3.80m. Destina-se à realização de eventos de grande escala ao ar livre (concerto; festivais; bailados), suportando a ideia de funcionalidade adicional do edifício.

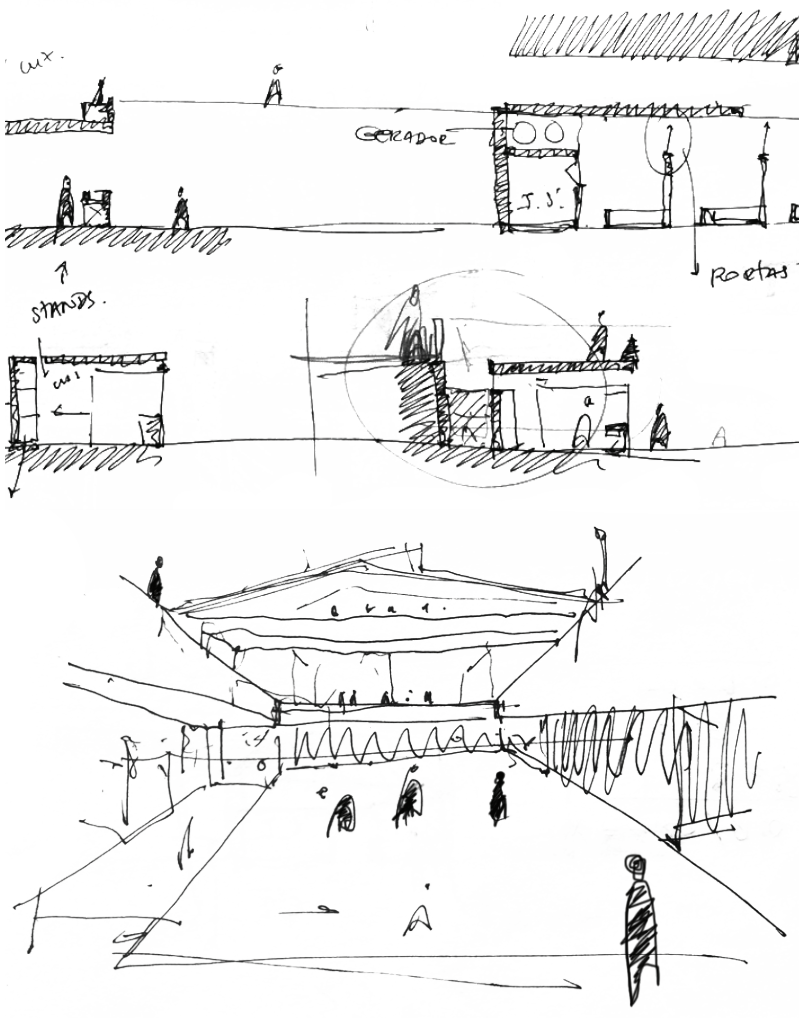
Este grande pórtico lateral surge como um remate do edifício que permite não só uma clarificação estrutural e matérica acerca do que é a nova intervenção e a pré-existência, mas também permite que o edifício seja no seu todo uma estrutura percorrivel trazendo distintas perspetivas e vistas sobre tudo o que possa estar a decorrer. Este pórtico pode ser pontualmente acedido por uma escada que faz a ligação entre o pórtico e todos os pisos do edifício, incluindo a Praça exterior.
É importante referir que este volume consegue ser encerrado, tanto de um lado como do outro, por portadas que fazem o alargamento do espaço desde rampa de entrada até ao pórtico que constrói a fachada do edifício.

PRAÇA EXTERIOR

A Praça exterior, como já referido, pretende ser um apoio para a realização de eventos de grande escala ao ar livre. Como todo o edifício funciona com duas faixas programáticas, de carácter totalmente destinto.

Do lado esquerdo da praça é projetada uma banda funcional que procura responder às necessidades deste tipo de eventos exteriores de grande escala, que geralmente são acompanhados de "stands" destinados à restauração e à venda de merchandising. O propósito deste lugar é precisamente dar um espaço qualificado a este tipo de acções. Nas alturas em que este local não está a ser ocupado por este tipo de actividades, passa a poder ser utilizado como um mercado ao ar livre podendo expandir-se para a praça.

A banda do lado direito é composta por uma zona de aluguer e estacionamento de bicicletas assim como balneários públicos equipados com zonas de cacifos, oferendo um espaço de armazenamento e guarda de bens pessoais, incitando assim à prática de exercício físico na envolvente. Aquando da ocorrência de eventos, estes balneários foram pensados de forma a poderem ser utilizados sem que seja preciso aceder ao interior do armazém. É também deste lado que é feito, através de uma escada, o acesso ao interior, entrando por uma das suas extremidades, visualizando-o assim na sua maior dimensão, o que é possibilitado pelo corredor que é consequência do afastamento de três metros dado entre a pré-existência e o novo elemento.



69. Esquiços da praça exterior
Elaborado pela Autora



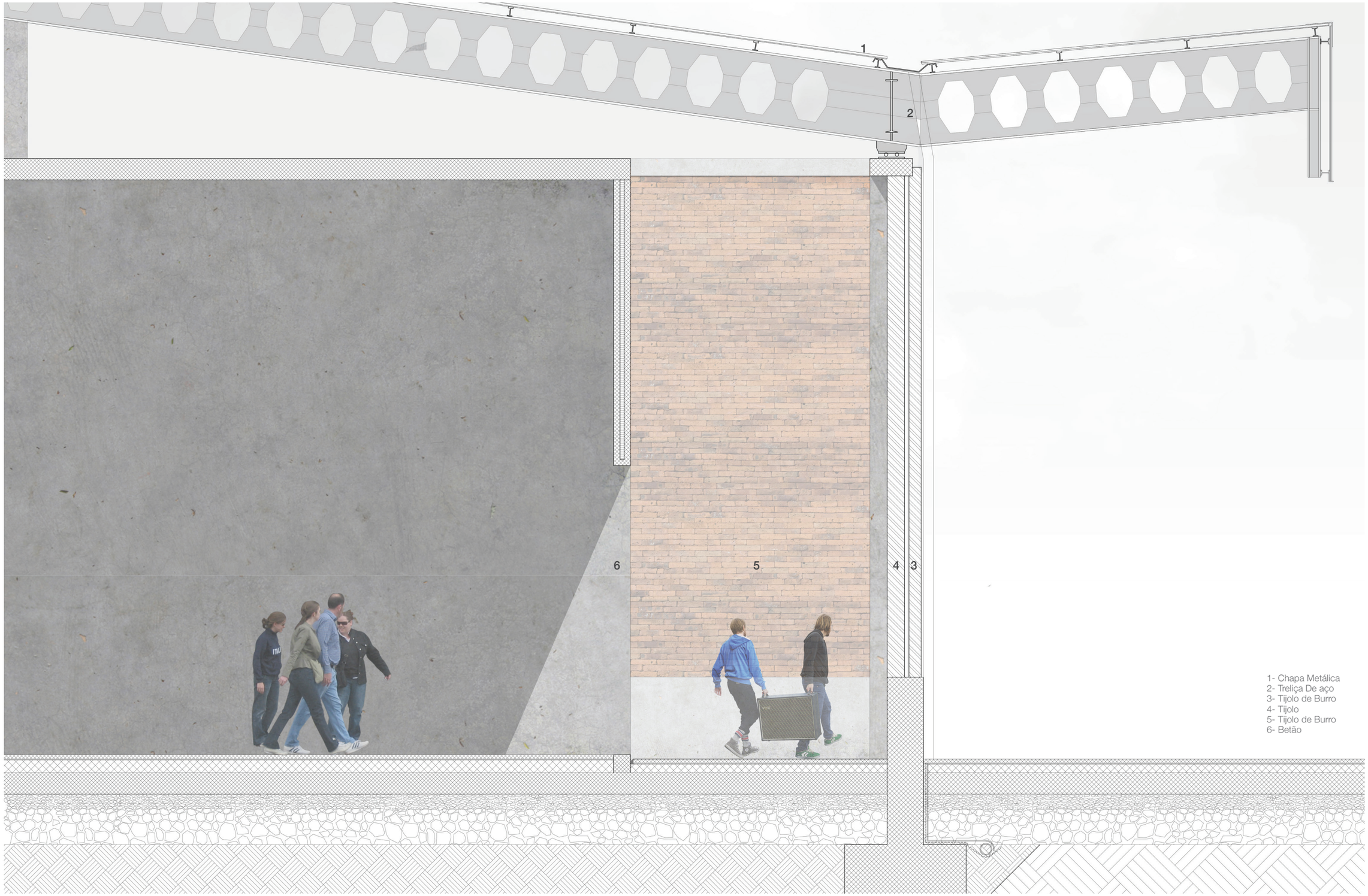
70. Foto dos materiais exteriores
Fotografia da Autora

4.3. Materialidade

A materialidade do edifício original é mantida na sua totalidade, tanto o tijolo de burro, como a chapa metálica da cobertura e as portas, sofrendo apenas manutenção, pintando o tijolo no seu exterior, devido ao facto de maioritariamente a parede estar vandalizada com graffiti, substitui-se a chapa metálica da cobertura e eventualmente reparações que surjam nas treliças.

No interior e no que diz que respeito à nova intervenção, é tido como princípio ser tudo em betão à vista, tendo um aspecto permanente e maciço.

No pavimento interior é igualmente usado betão e no exterior é usado dois materiais: Pedra de Calçada e Lioz.



71. Corte para o estudo de materialidades, Armazém A, Elaborado pela Autora



72. Estudo de materialidades, Alçado Armazém A, Elaborado pela Autora

05 CONCLUSÃO

A interdependência entre a cidade/rio - terra/mar, como se pôde verificar ao longo desta investigação, foi desde os primórdios essencial para a afirmação de práticas e cultura. Em toda a sua dimensão, a água, foi indispensável, no desenvolvimento de Lisboa, tanto como elemento de fixação de populações, gerador de vivências e costumes, como pelo seu valor enquanto palco para práticas do dia-a-dia.

Este trabalho foi o culminar de uma longa investigação sobre a relação poética entre a Terra, o Rio e o Ser humano, tendo a percepção e mantendo sempre presentes as consequências das alterações desta relação desde a presença da indústria nas margens do Tejo, à intensa construção de linhas férreas e aos sucessivos avanços sobre o rio. Por fim, com o abandono da indústria, estas áreas ficam desprovidas de vida, fenómeno que fez com que lugares, como o Aterro da Boavista, se tornassem palcos expectantes, fragmentos de cidade estagnados e que atualmente são somente habitados pela memória colectiva e industrial e pelos vestígios arquitectónicos que deixou.

A investigação prende-se com uma vontade de recuperar um vazio urbano através desses mesmo vestígios arquitectónicos, na ambição de reabilitar uma estrutura portuária e na busca de criar um lugar que faça a ponte entre os valores que se foram perdendo com o passar do tempo, adaptando-os ao contexto contemporâneo e às necessidades da sociedade moderna.

Os componentes fundamentais para o desenvolvimento desta proposta foram, para além de uma extensa análise histórica, a procura de um dialogo entre conceitos como: Regeneração urbana, Vazio (Terrain Vague), Património e Cultura. A proposta revela a reflexão feita sobre o lugar e sobre a sociedade moderna, sendo que os fundamentos programáticos assentam na versatilidade e visam a constante mutação da mesma, criando, deste modo, um lugar que é híbrido e intemporal.

De forma a clarificar, tanto programáticamente como gráficamente, o trabalho teve de passar por um processo de maturação. Através da procura do desenho e da reflexão teórica e que se baseia tanto na recolha de referências, como no pensamento arquitectónico, sobretudo o que debruça sobre as soluções encontradas quando se introduz uma nova estrutura dentro de uma pré-existência. A gestão das tenções criadas entre estes dois elementos que compõem o projeto têm sempre de permitir e sugerir versatilidade e ambiguidade programática. Admitindo que o que num dia é definido como privado se pode tornar público e vice-versa; Há que permitir que a liberdade de usos, movimentos e de apropriações seja possível, tornando o espaço mais rico e adequado a cada tipo de necessidade, e a cada avanço no tempo.

Em suma, a proposta apresentada é um convergir e um amadurecer de constantes possíveis para o “problema”, que foram sendo vistas e revistas no decorrer de uma investigação, não apenas documental, mas também gráfica, de forma a responder, correctamente, ás necessidades e às premissas impostas inicialmente, preservando através da arquitectura e da conservação de uma estrutura portuária a memória de um lugar.

06 BIBLIOGRAFIA

AGUIAR, José - Conservação, Restauro e Reabilitação: Dados objectivos sobre a Conservação, Restauro e Reabilitação, Conceitos essenciais, Aula de Conservação, Restauro e Reabilitação, Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa, Lisboa (2010)

ALEXANDRE, Christopher - The Timeless way of building, New York: Oxford University Press (1979)

ALVES, Maria Paula; INFANTE, Sérgio – Lisboa: Freguesia de Santos-o-Velho, Editora Contexto, Lisboa (1992)

CAETANO, Carlos - A Ribeira de Lisboa na Época da Expansão Portuguesa Séc. XV a XVIII, 1ª Ed.Pandora, 1º Edição, Lisboa (2004)

CASTILHO, Júlio – Descrição Histórica da Margem do Tejo desde a Madre-De-Deus até Santos-o-Velho, Imprensa Nacional, Lisboa (1893)

CASTILHO, Júlio – A Ribeira de Lisboa: Descrição Histórica da Margem do Tejo desde a Madre de Deus até Santos-o-Velho, Vol.V, Oficinas Gráficas da CML, Lisboa (1968)

DÉSIÉE, Pedro - João Mendes Ribeiro, Colecção Arquitectos Portugueses, Vol.7, Quidnovi, Vila do Conde (2011)

FERREIRA, Vítor Matias - Lisboa, a Metrópole e o Rio, Editorial Bizâncio, 1º Edição (1997)

FOLGADO, Deolinda - Conservar para quê? 8º Mesa redonda de Primavera - Trabalho Académico apresentado na Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Porto (2005)

GARCIA, Francisco de - Construir en lo Construído: La Arquitectura como Modificacíon, Editorial NEREA S.A, Madrid (1992)

GARCIA, Pedro Ressano - European Waterfront Urban Design 2010 Workshop, Ed. Edições Universitárias Lusófonas, Lisboa (2011)

GUIMARÃES, F, João - Cidade Portuária, o Porto e as suas Constantes Mutações, Núcleo de Comunicação e de Assessoria Mediática, Lisboa, Parque EXPO 98

JACQUES, Michel; NÈVE, Annette; Arc en rêve centre d'architecture - Steven Holl, Ed. Birkhauser,Basel(1996)

LOZANO, Eduardo - Community design and the culture of cities, Cambridge University Press (1990)

MONTEYS,Xavier;FUERTES,Pere,ReHABITAR Grupo de investigación – ReHabitar en Nueve Episodios, Episodio 8: Abandono y Oportunidad, Ed. Lampreave, Departamento de Proyectis Arquitectónicos: Universidad Politécnica de Cataluña (2012)

NABAIS, José António; RAMOS, Paulo – 100 Anos do Porto de Lisboa, APL Publicações, Lisboa (1987)

PEREIRA, Luz Valente - Reabilitar o Urbano ou Como Restituir a Cidade à Estima Pública, Ed. LNEC, Lisboa (1987)

PORTAS, Nuno - Conservar Renovando ou recuperar revitalizando, Museu Nacional de Machado de Castro, Coimbra (1983)

PORTAS, Nuno - Cidades e Frentes de Água, Lisboa: APL, Administração do Porto de Lisboa, Lisboa (1998)

ROSSI, Aldo - A Arquitectura da Cidade, 2a Ed, Edições Cosmos, Lisboa (2001)

SILVA, Augusto Viera da - Muralha da Ribeira de Lisboa, vol 1, CML Publicações, Lisboa (1940)

SOLÀ-MORALES, Ignasi de – Territórios, Ed. Gustavo Gili, Barcelona (2002)

WILLIAMS, Peter; SMITH Neil - Gentrification of the city, Boston: Allen & Unwin, Londres (1986)

Webgrafia

MARQUES,A,H,de Oliveira – Lisboa, Enquadramento Histórico [Em Linha] Disponível em: http://www.urv.cat/dgeo/media/upload/arxius/Lisboa/02_encuadre_historico.pdf [Consultado em 06-05-2016)

Câmara Municipal de Lisboa - Plano geral de intervenções da frente ribeirinha, Junho de 2008 [Em Linha] Disponível em: www.cmlisboa.pt/fileadmin/VIVER/Urbanismo/urbanismo/planeamento/prospectivos/ribeirinha/documento_enquadramento_resumo.pdf [Consultado em 09-01-2016)

The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH) – Carta de Nizhny Tagil sobre o Património Industrial, 2003 [Em Linha] Disponível em: http://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NtagilPortuguese.pdf [Consultado em 15-04-2016)

ANEXOS

Anexo I | Fotos Armazém A

Anexo II | Referências arquitectónicas como fonte de inspiração

Anexo III | Processo de Trabalho: Esquiços

Anexo IV | Processo de Trabalho: Processo de Trabalho

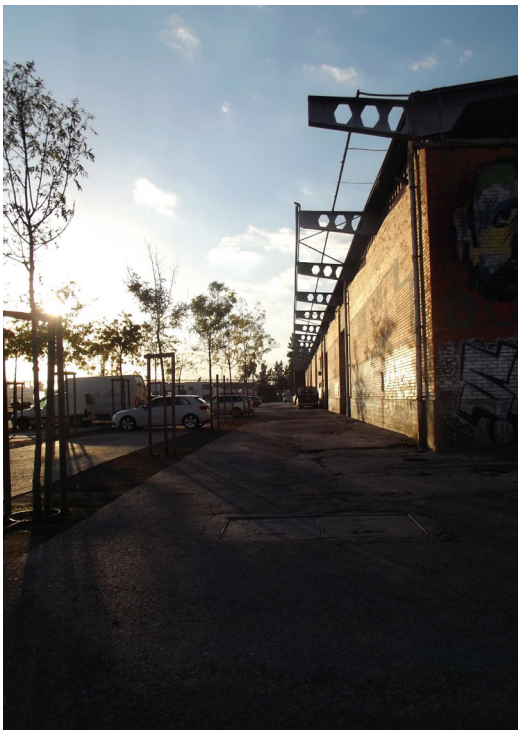
Anexo V | Maquetes de estudo

Anexo VI | Maquetes finais

Anexo VII | Peças desenhadas







Anexo I | Fotos Armazém A | Exteriores










SEGURANÇA
SEGURANÇA

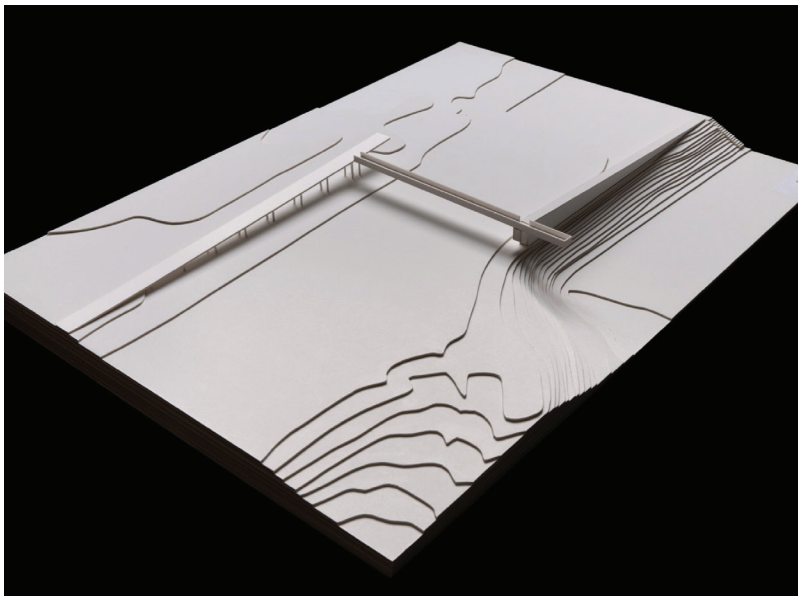
Anexo I | Fotos Armazém A | Interiores







Ponte pedonal “Ribeira da Carpinteira”,
João Luís Carrilho da Graça,
Portugal, Covilhã, 2009



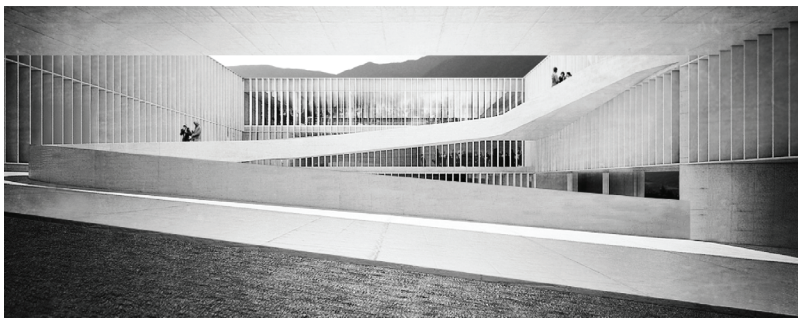
Proposta Ponte Segunda circular,
Brandão Costa
Portugal, Lisboa

Anexo II | Referências arquitectónicas como fonte de inspiração | Ponte



Ponte pedonal "Ribeira da Carpinteira",
João Luís Carrilho da Graça,
Portugal, Covilhã, 2009



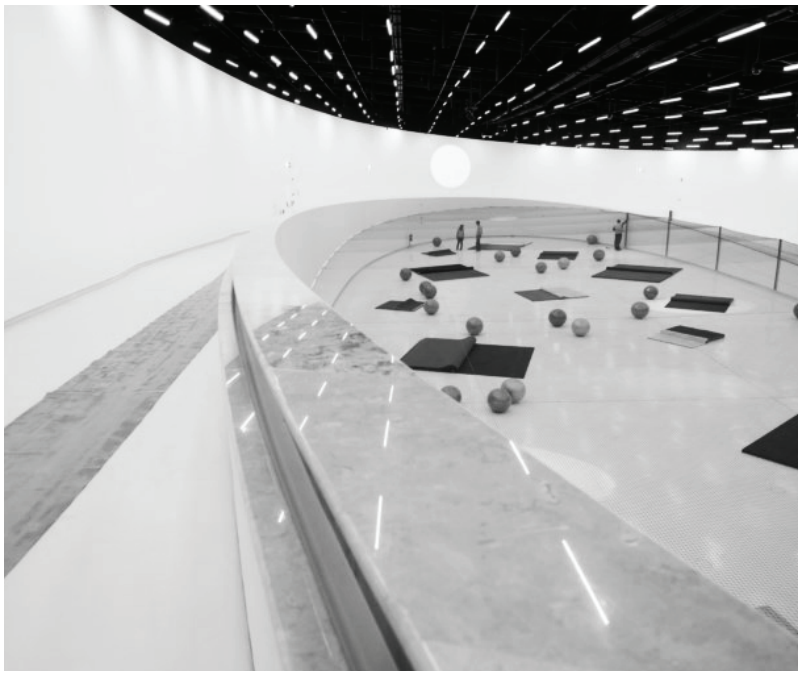


MAAT,
Amanda Levete Arquitectos
Potugal, Lisboa, 2016

Anexo II | Referências arquitectónicas como fonte de inspiração: Entrada



Pavilhão do conhecimento,
João Luís Carrilho da Graça,
Potugal, Lisboa, 2016



MAAT,
Aires Mateus Arquitectos
Potugal, Lisboa, 2016



Tate Modern,
Herzog & De Meuron
Reino Unido, Londres, 2000



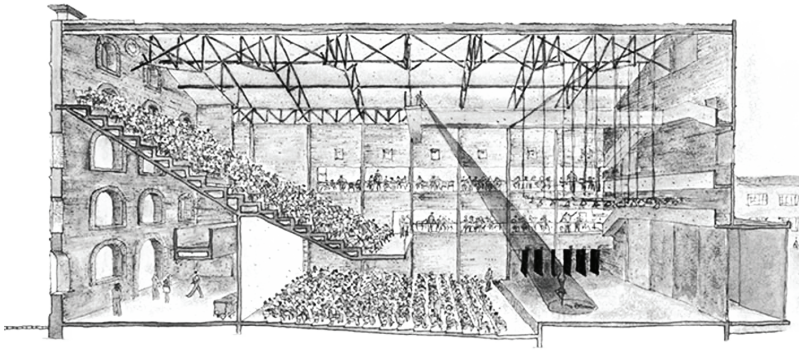
Carreu Du Temple,
Studio Milou Architecture
Paris, France, 2014

Anexo II | Referências arquitectónicas como fonte de inspiração: Nave intacta





N10-II Polo Desportico,
COMOCO Arquitectos
Potugal, Coimbra, 2012





Teatro Piracicaba,
Brasil Arquitectura
Brasil, Piracicaba, 2015

Anexo II | Referências arquitectónicas como fonte de inspiração: Zona de Eventos





Auditório “Io squero”
Fondazione Giorgio Cini Onlus,
Fabrizio Cattaruzza
Itália, Veneza, 2016



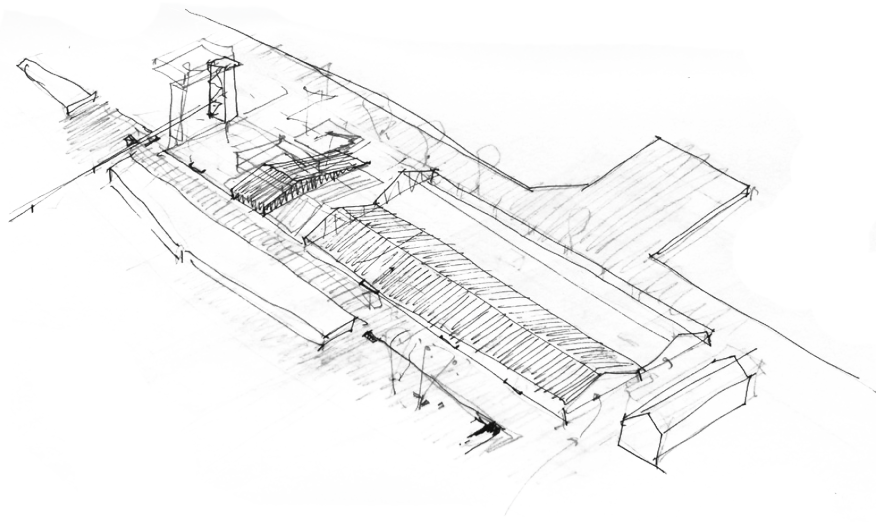


Teatro ao ar Livre,
Roberto collová, Marcella Aprile, Francesco
Itália - Salémi, 1986

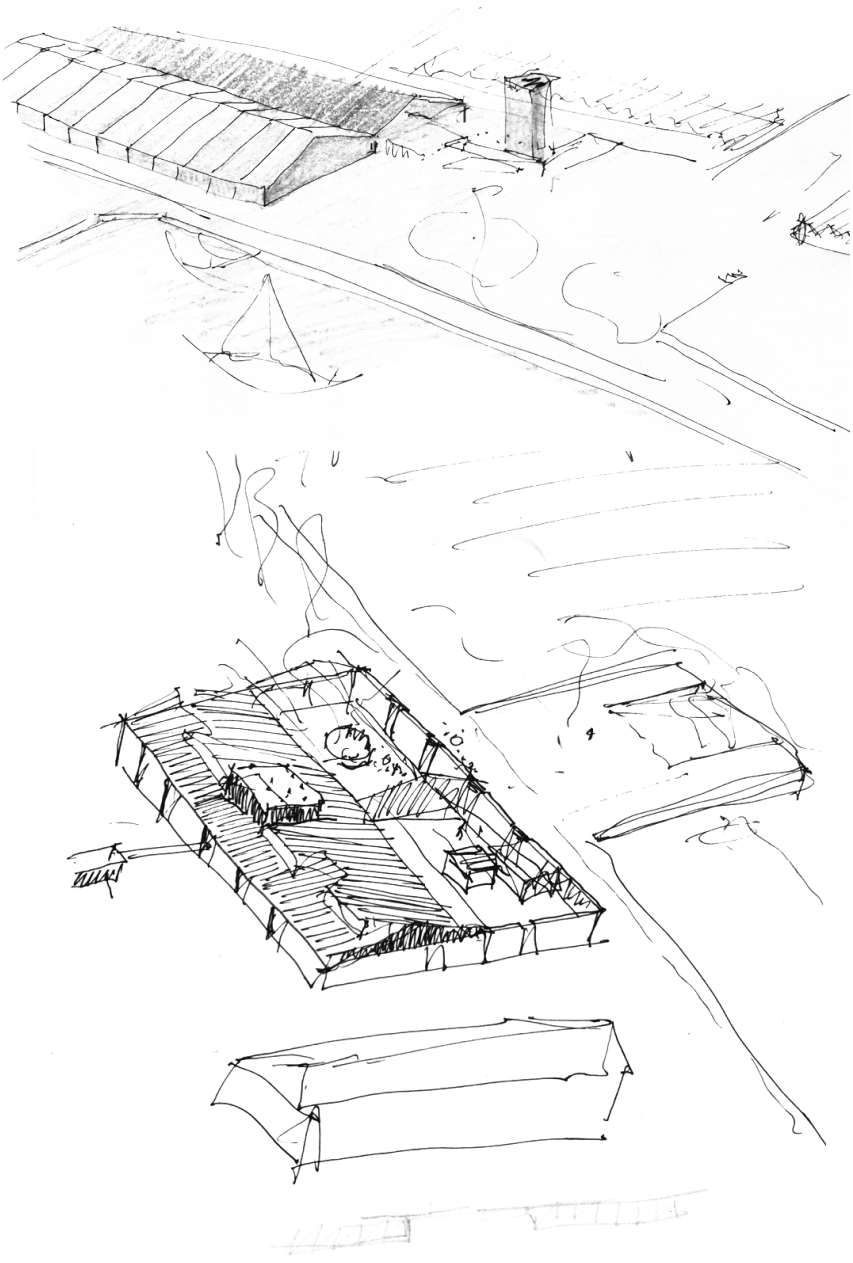
Anexo II | Referências arquitectónicas como fonte de inspiração: Praça



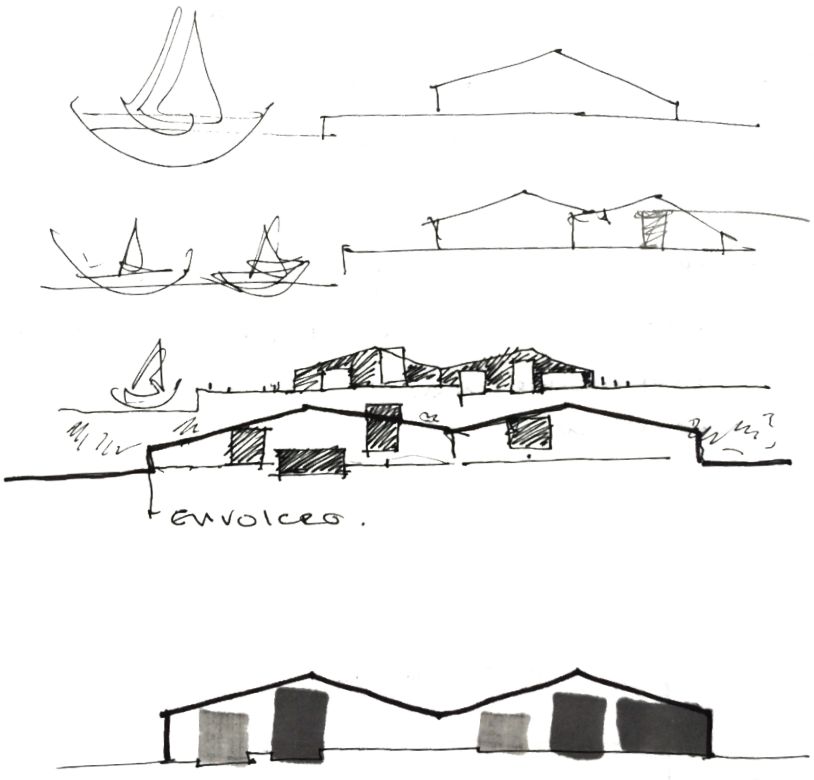
Mercado da Ribeira,
Roberto collová, Marcella Aprile, Francesco
Portugal, Lisboa, 1986

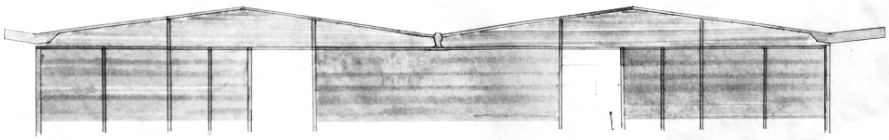


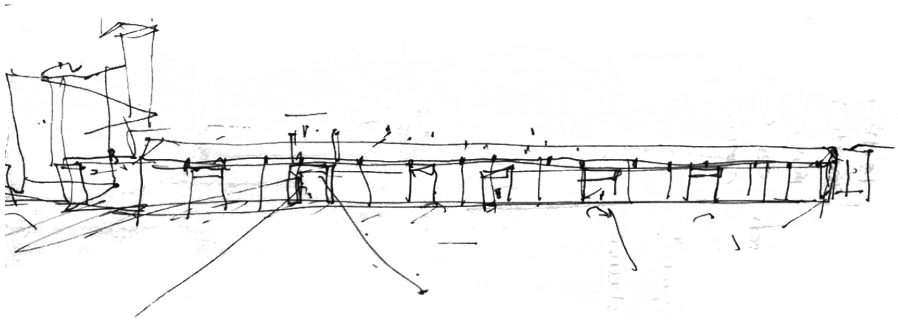
Anexo III | Processo de Trabalho: Esquiços | Proposta Urbana



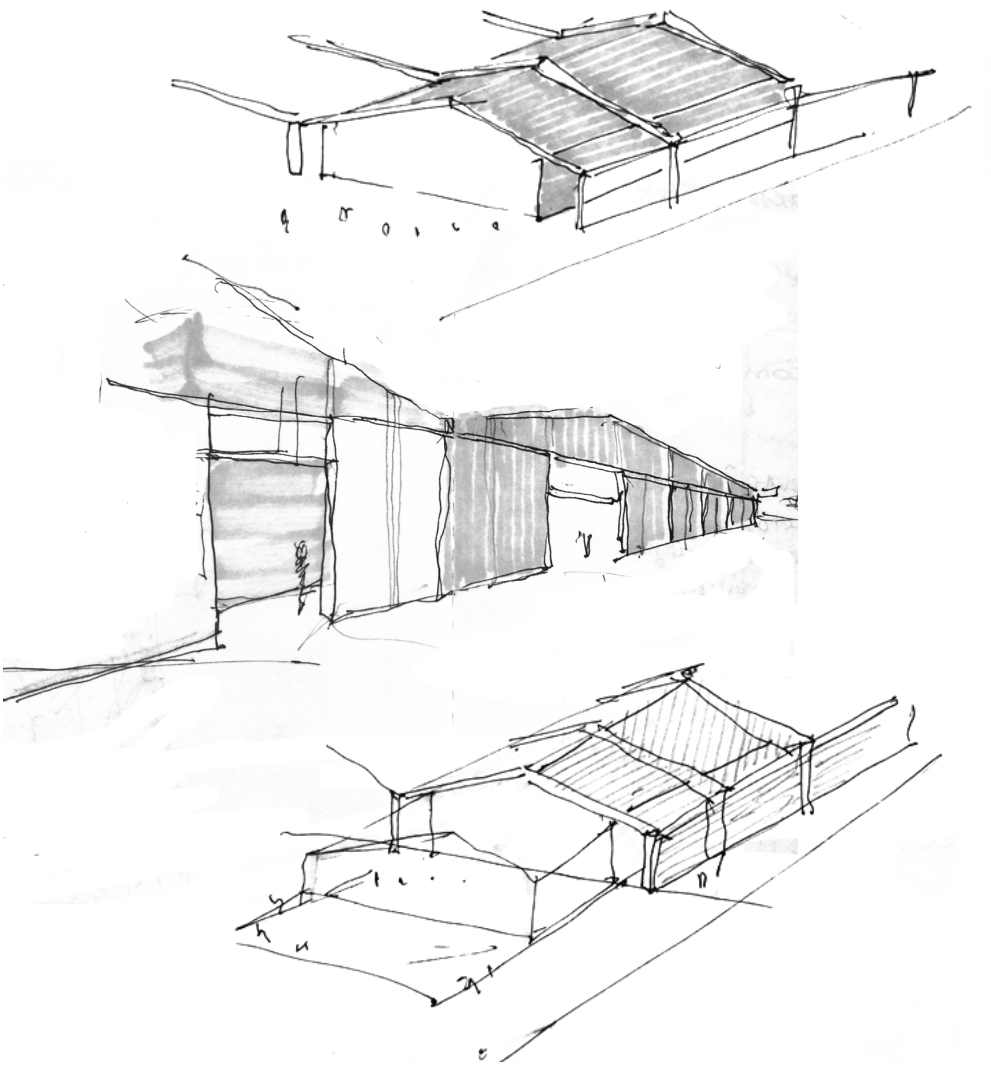
Anexo III | Processo de Trabalho: Esquiços | Armazém A

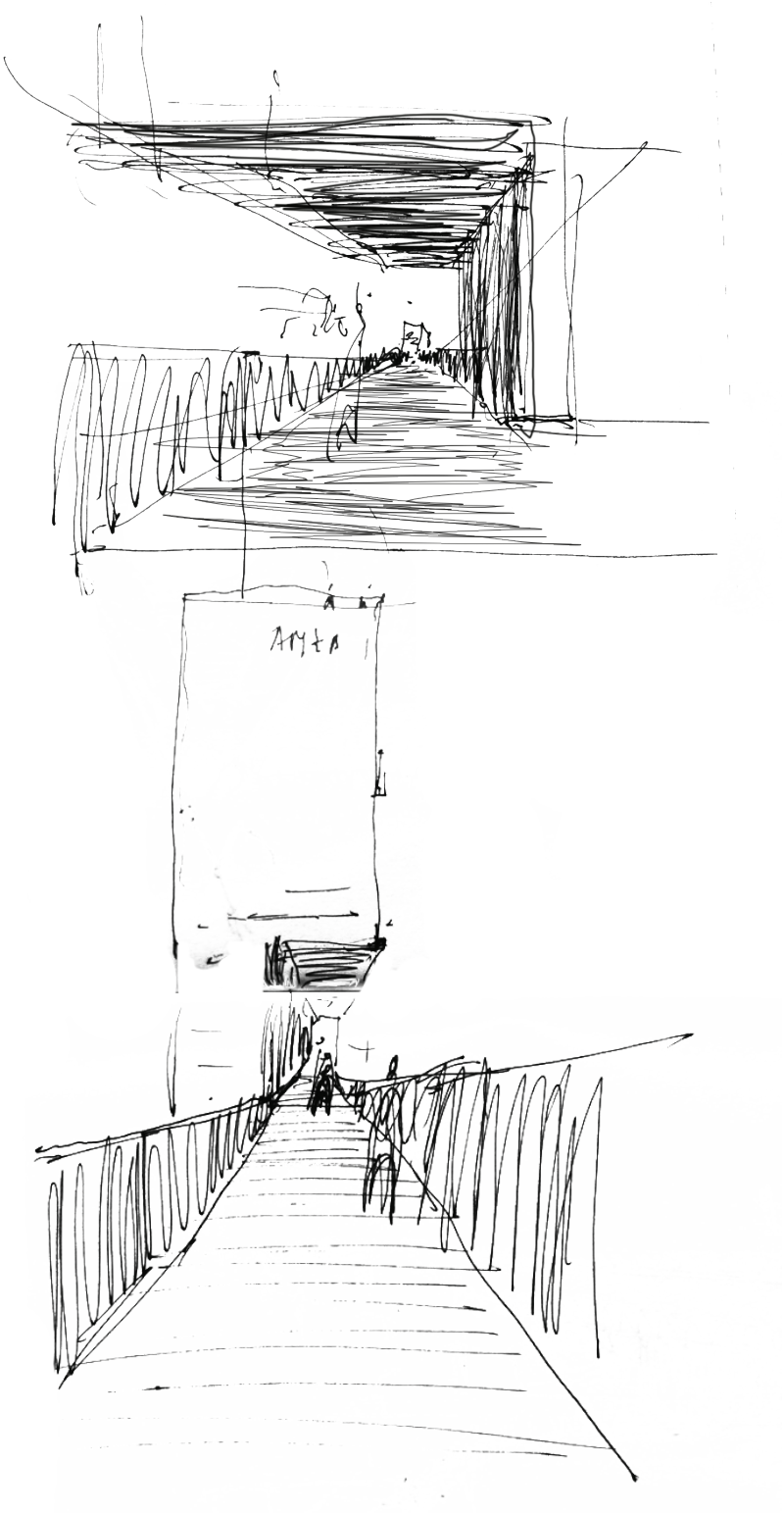




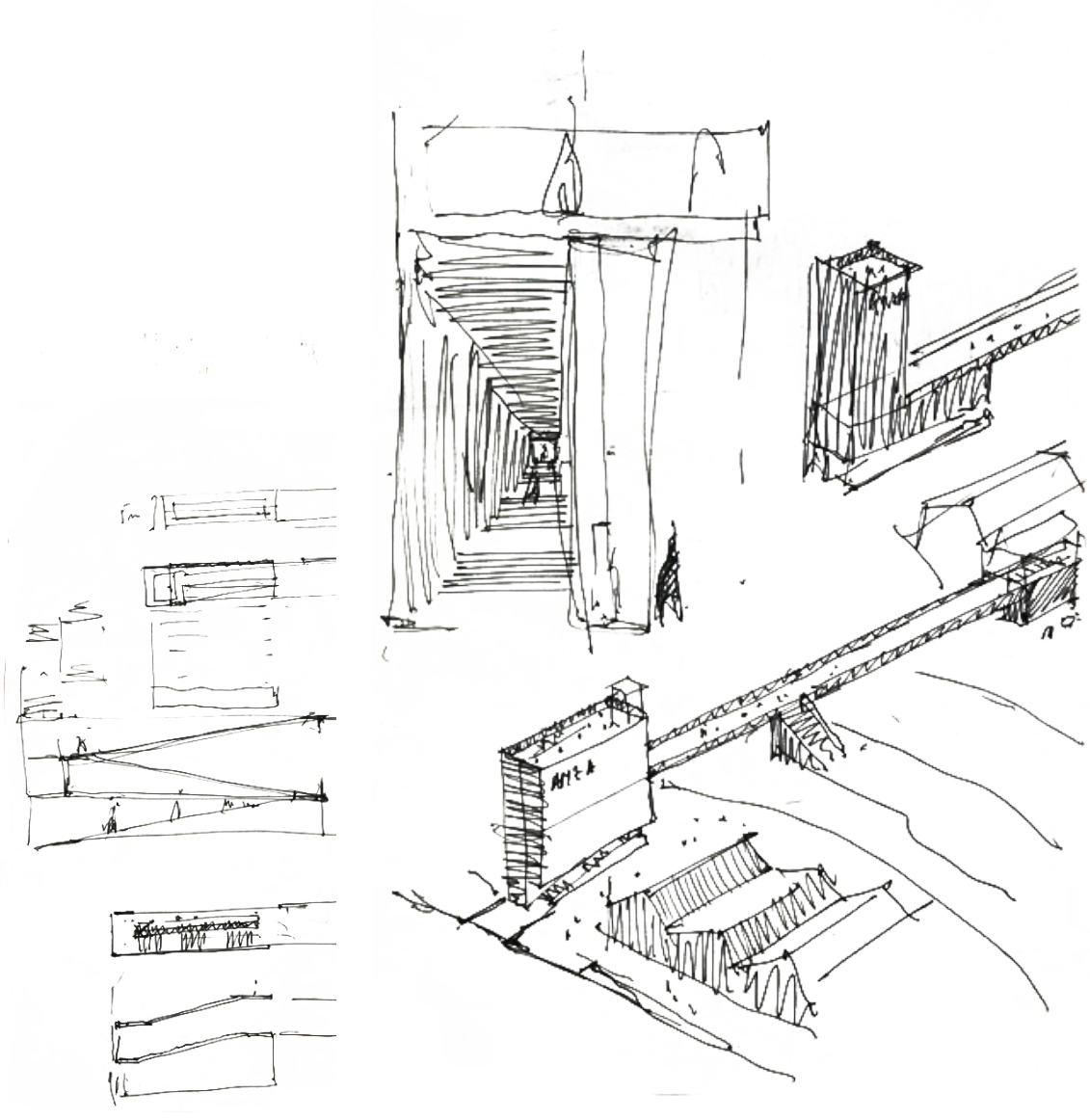


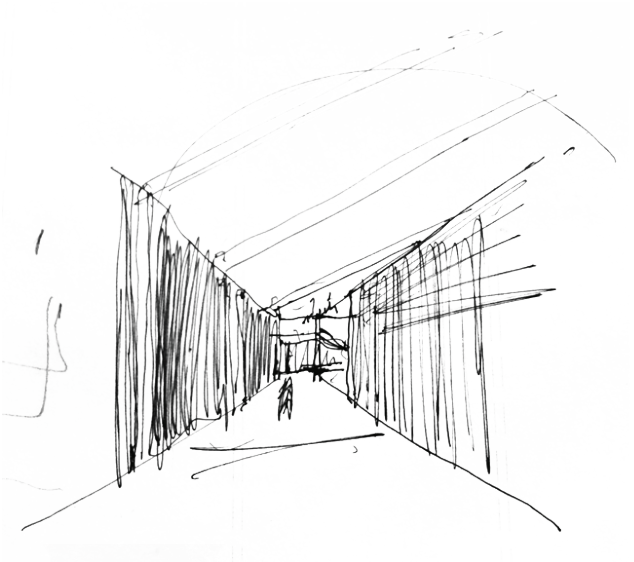
Anexo III | Processo de Trabalho: Esquiços | Armazém A

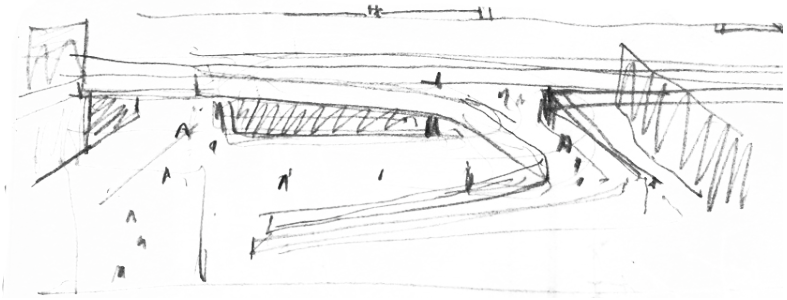


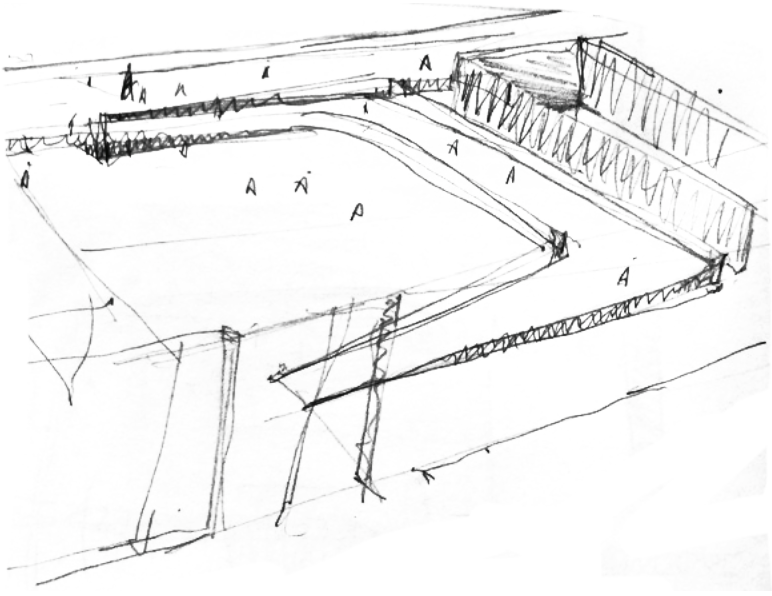

Arita

Anexo III | Processo de Trabalho: Esquiços | Mirante

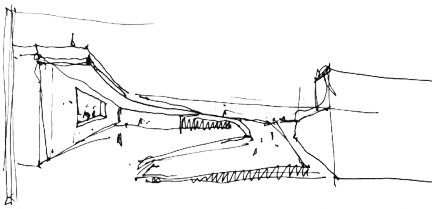


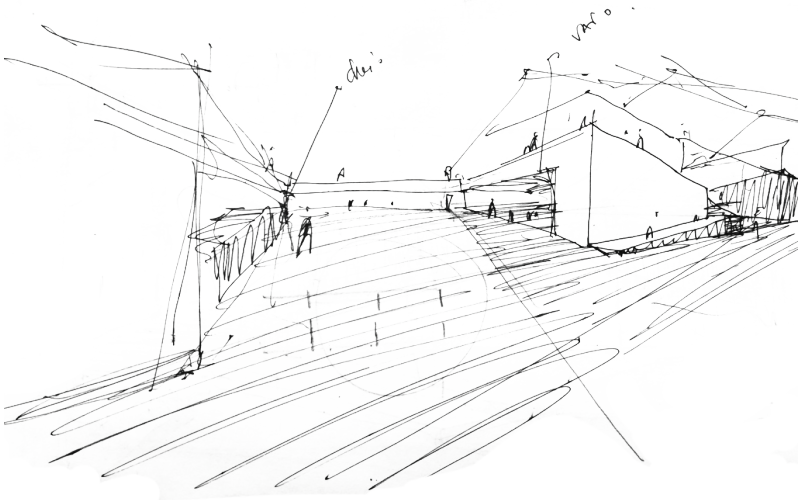


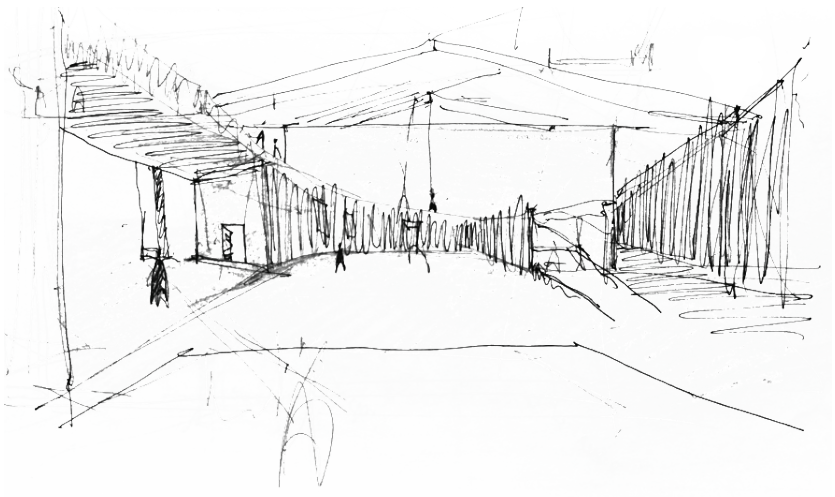


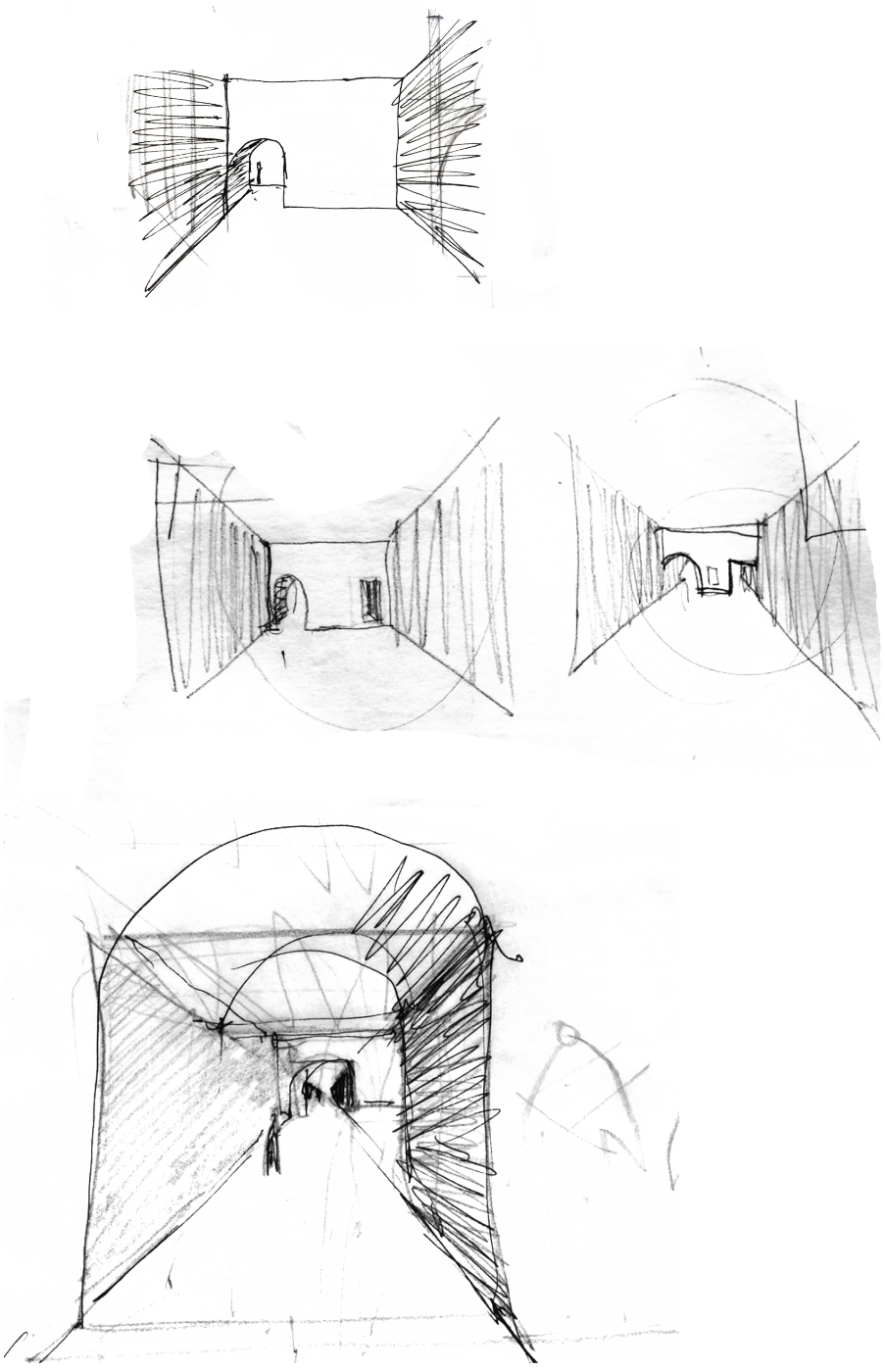


Anexo III | Processo de Trabalho: Esquiços | Entrada

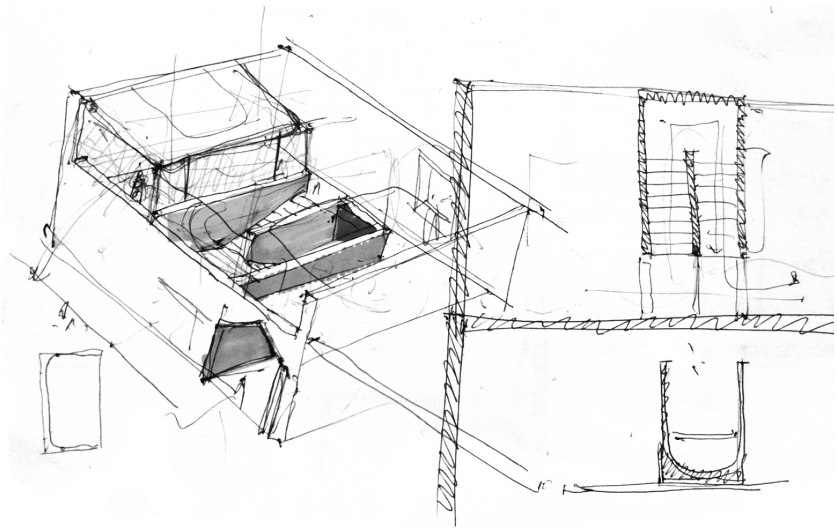


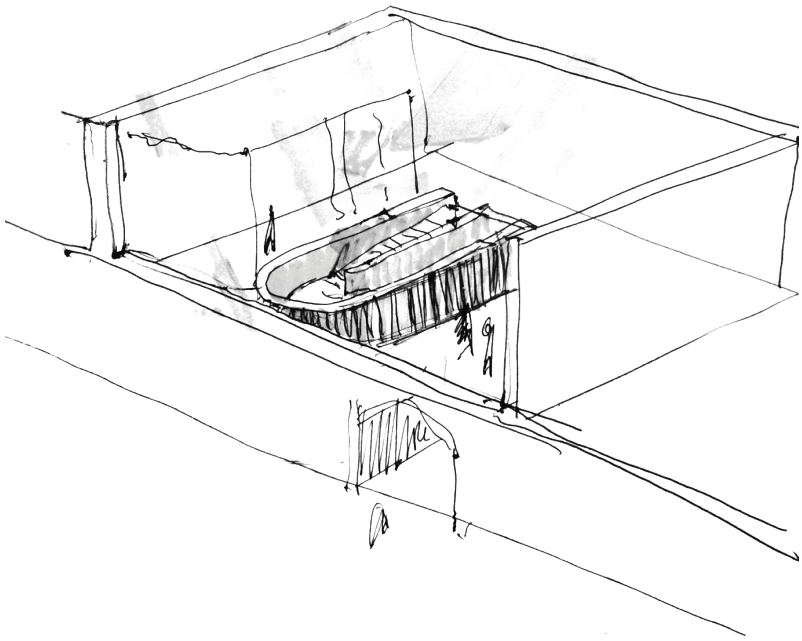


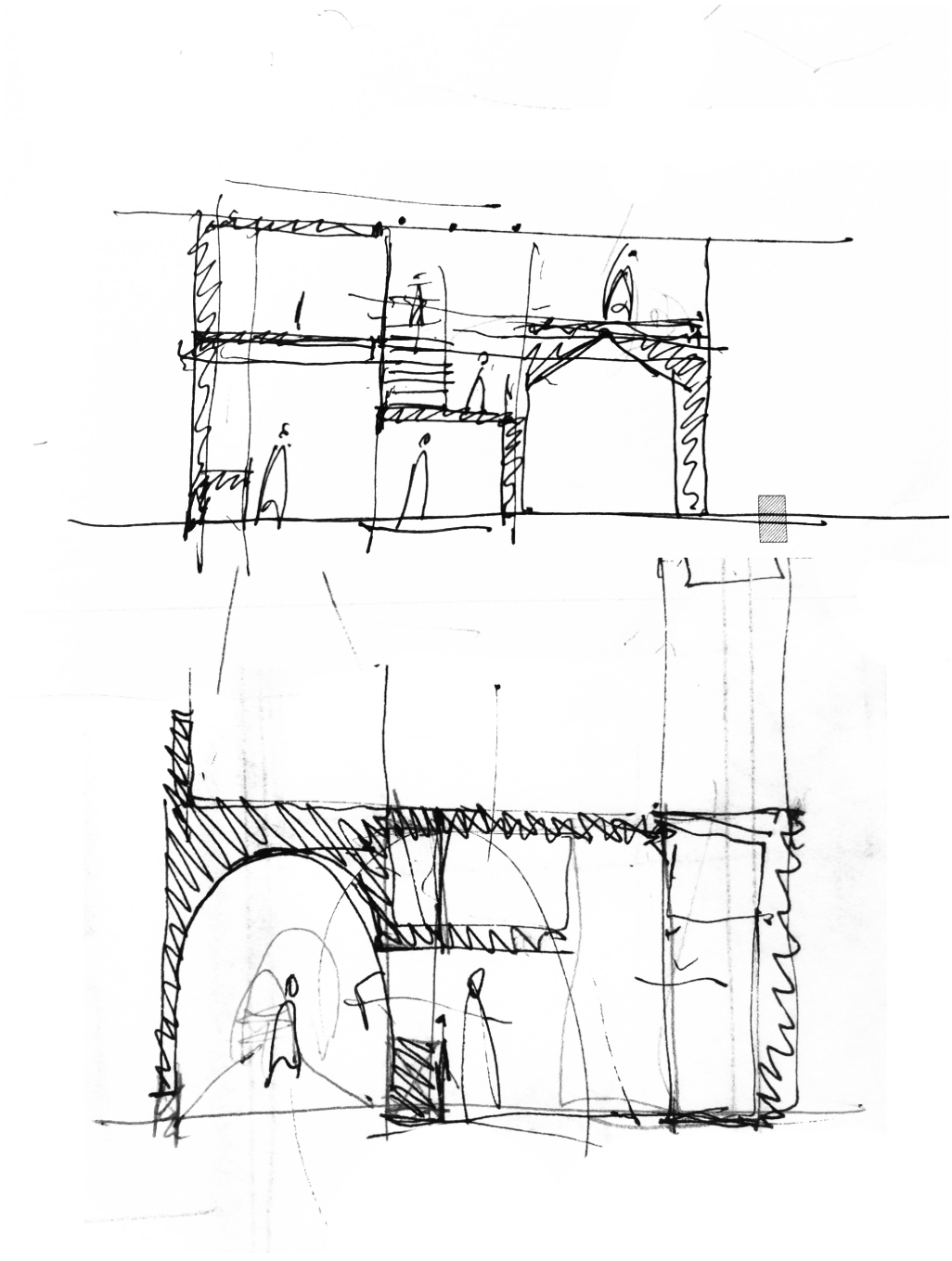




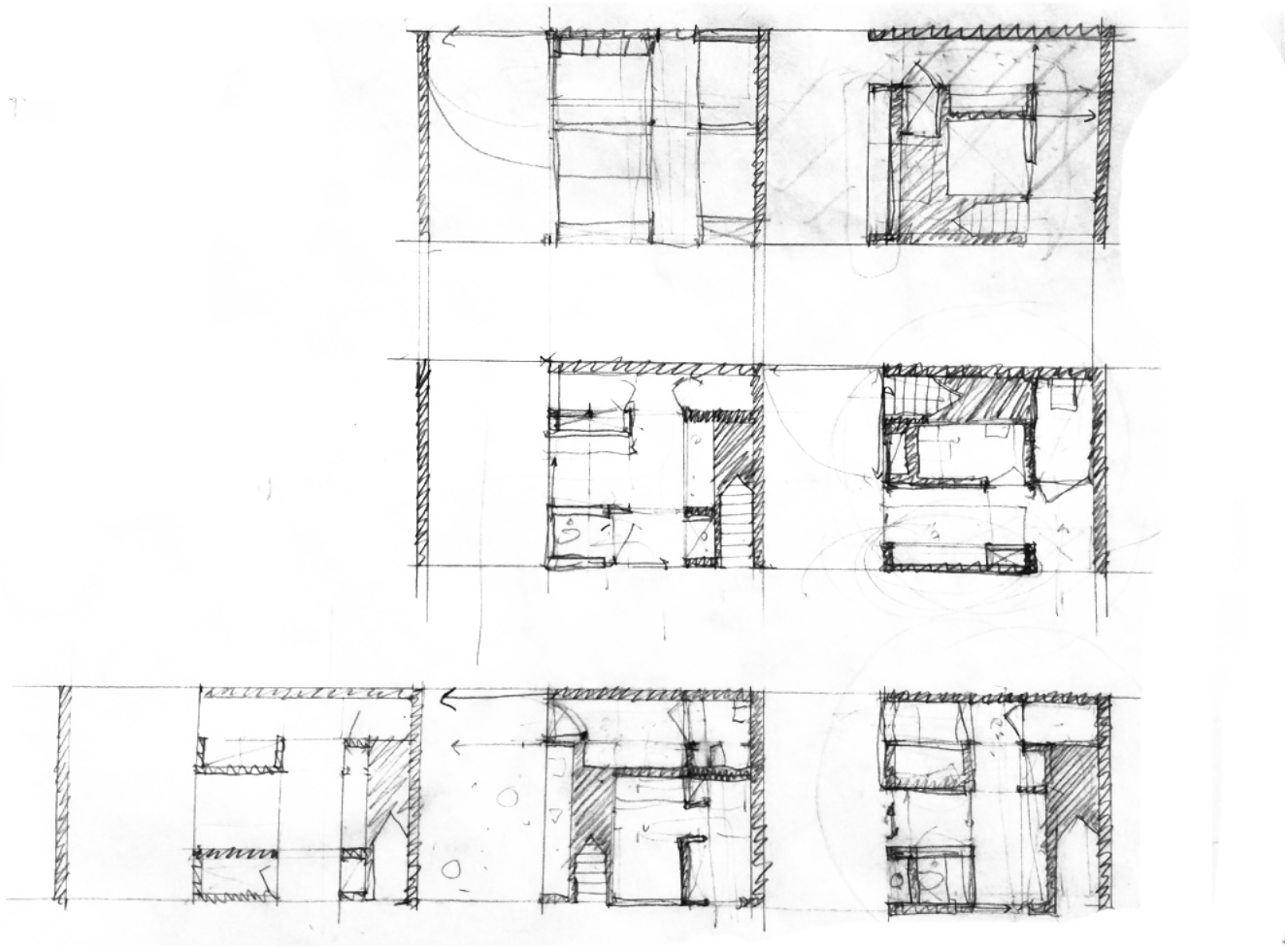
Anexo III | Processo de Trabalho: Esquiços | Ateliers

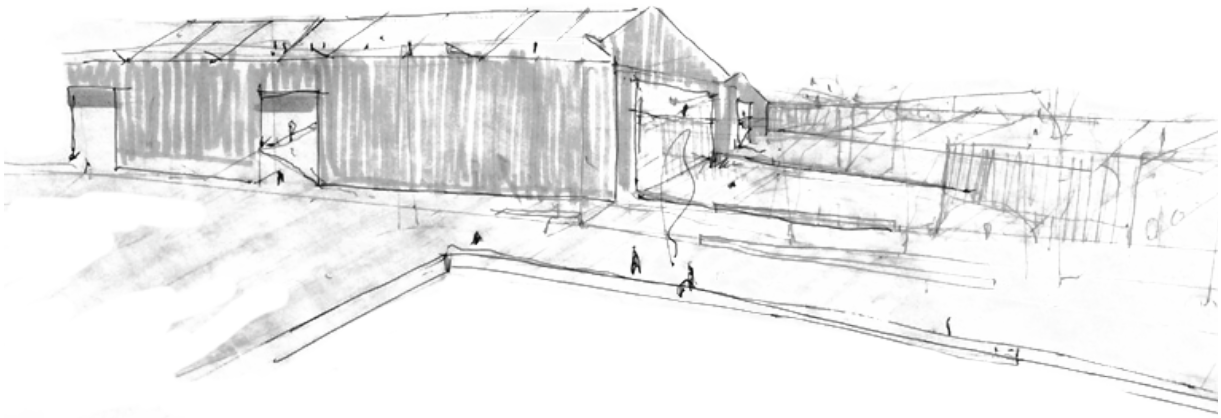


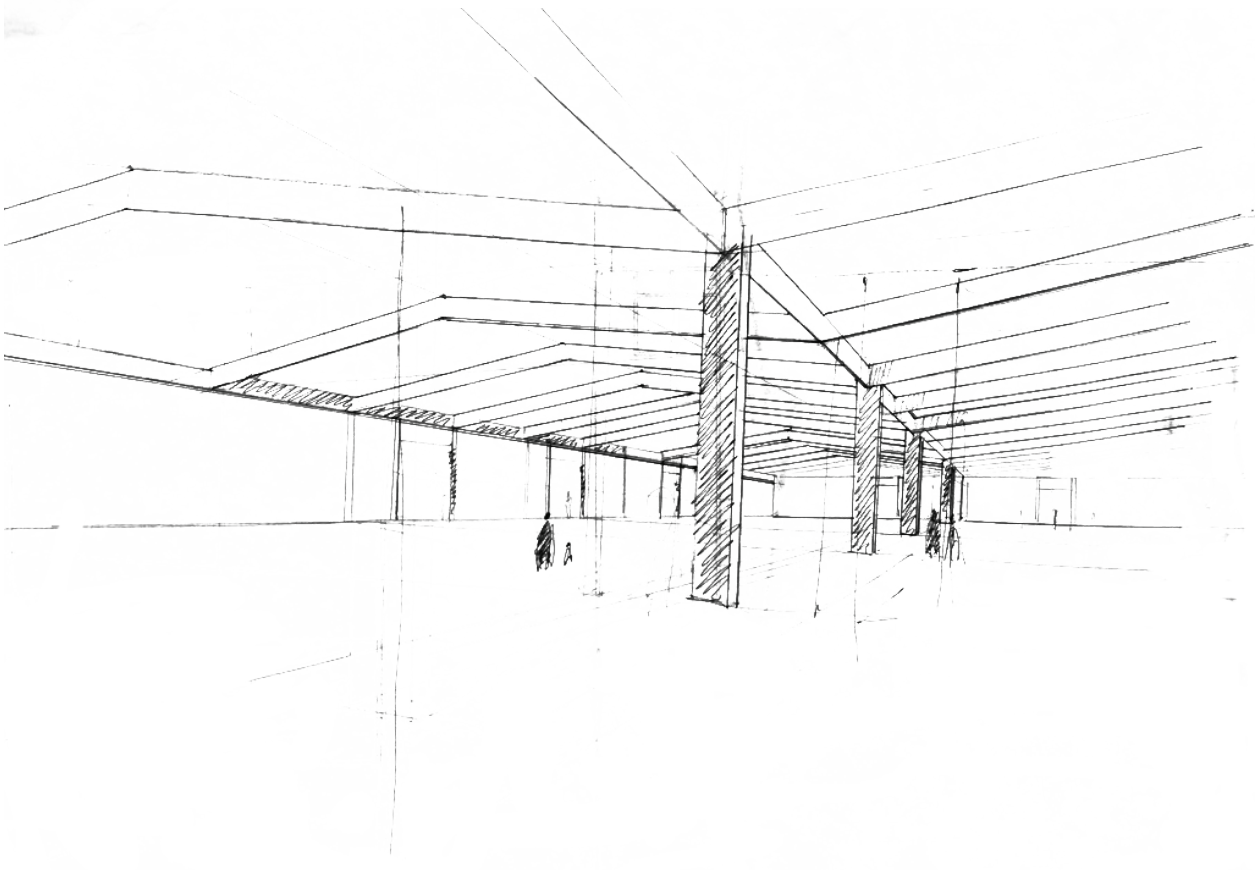




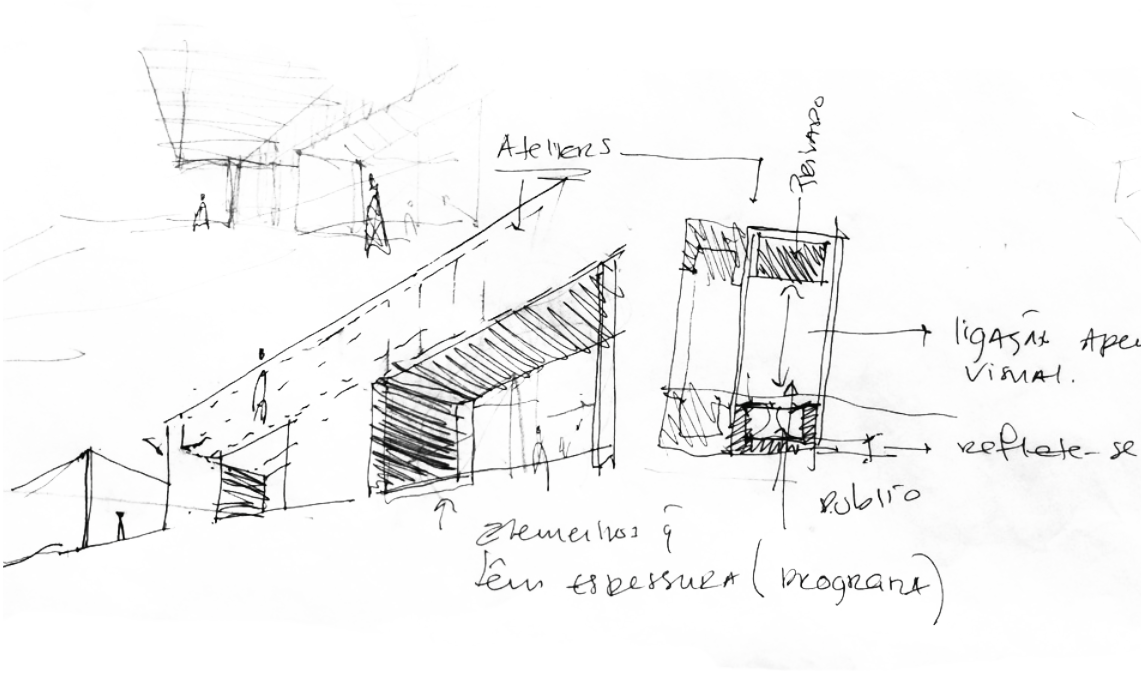
Anexo III | Processo de Trabalho: Esquiços | Ateliers

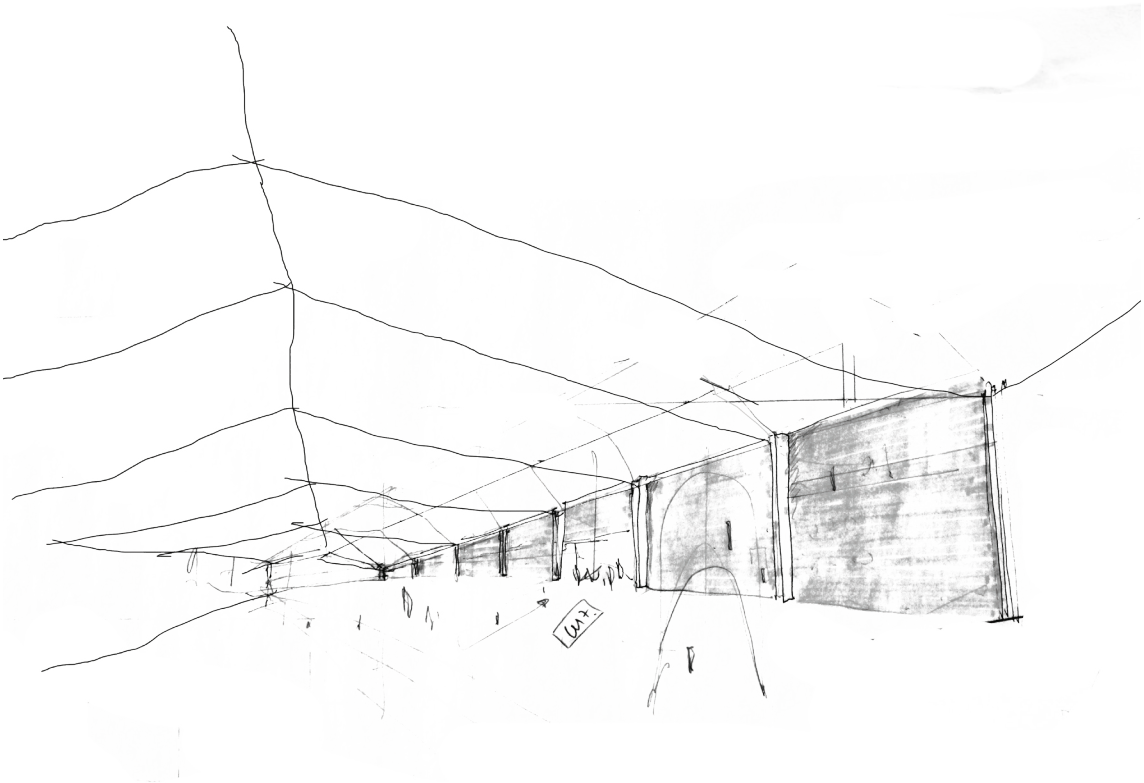


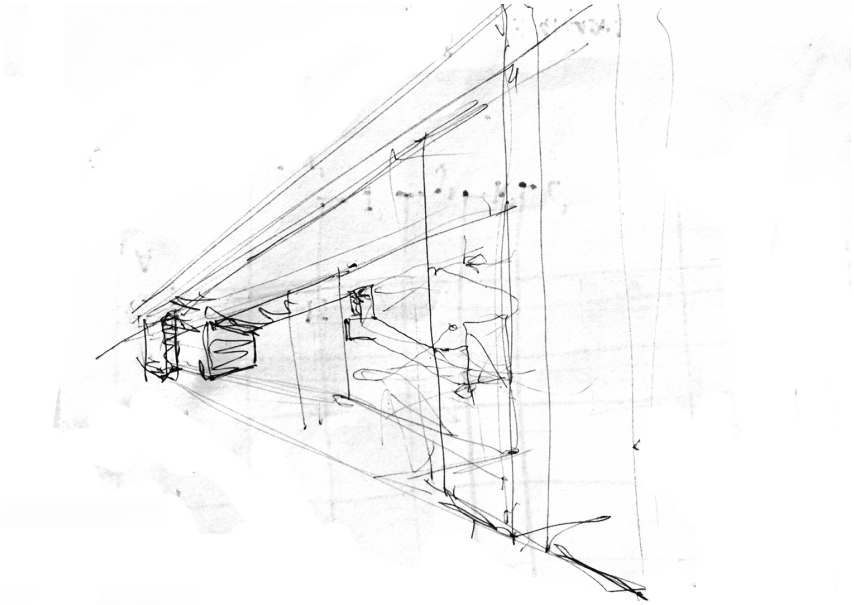


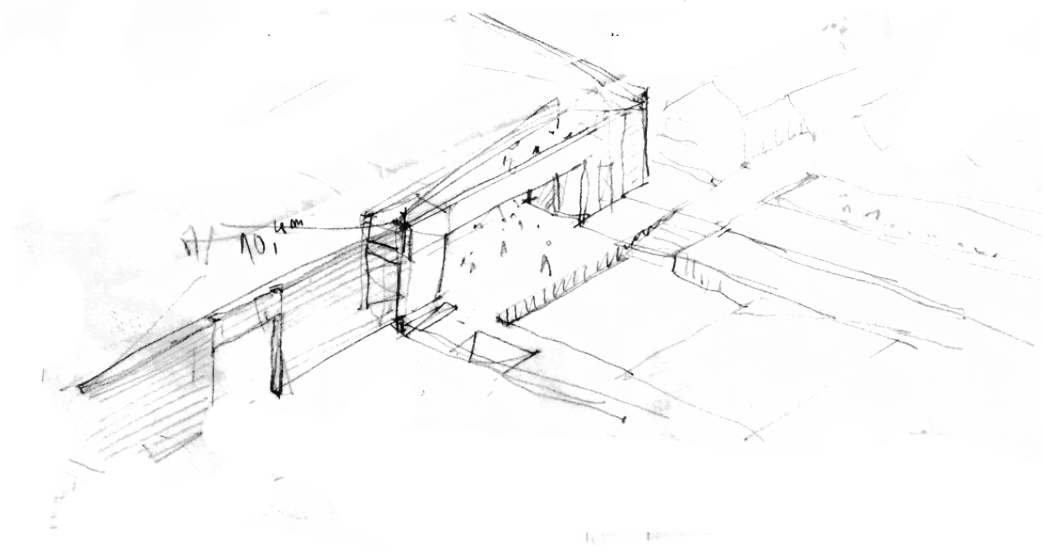


Anexo III | Processo de Trabalho: Esquiços | Prespectivas

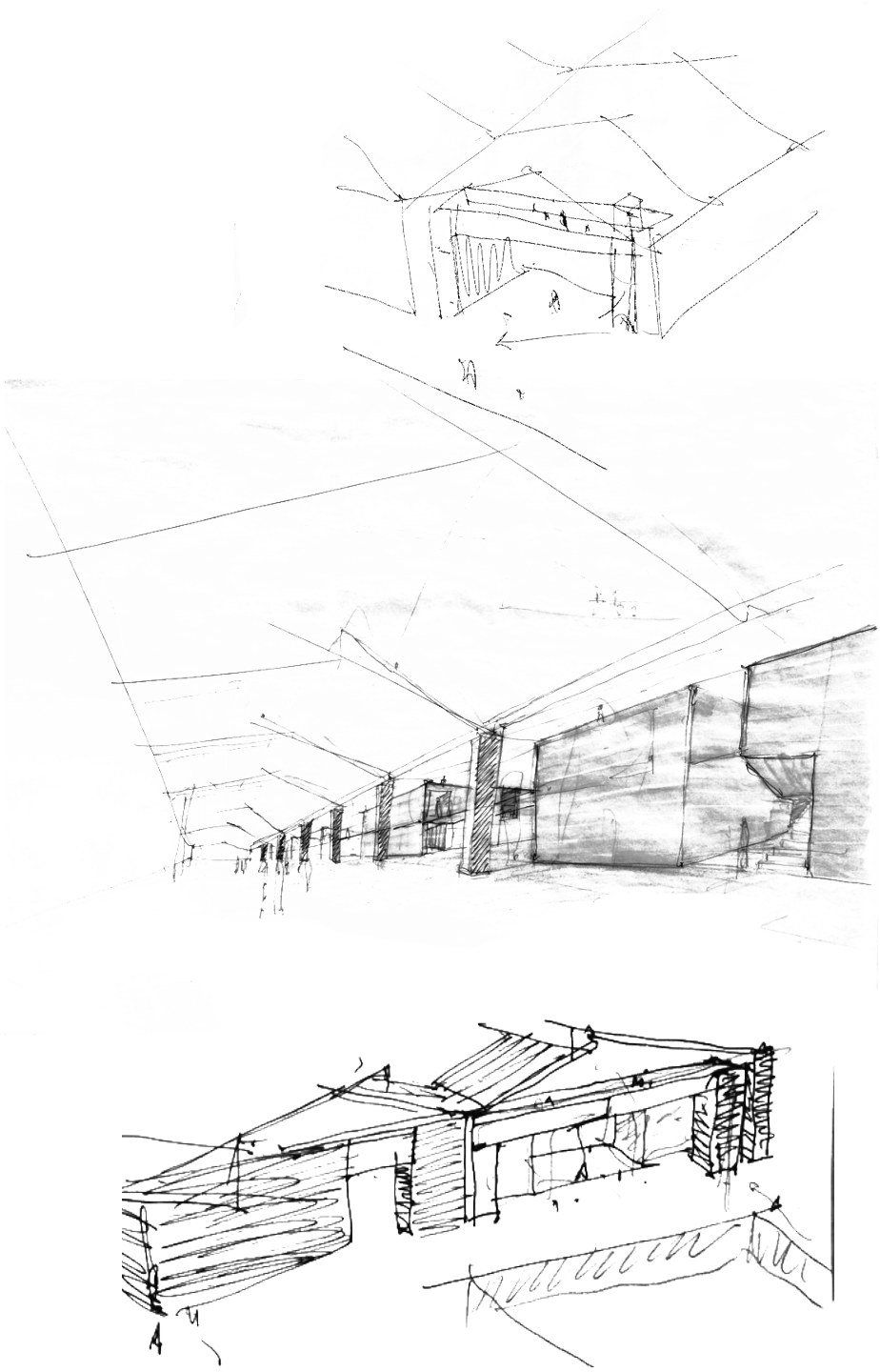








Anexo III | Processo de Trabalho: Esquiços | Praça

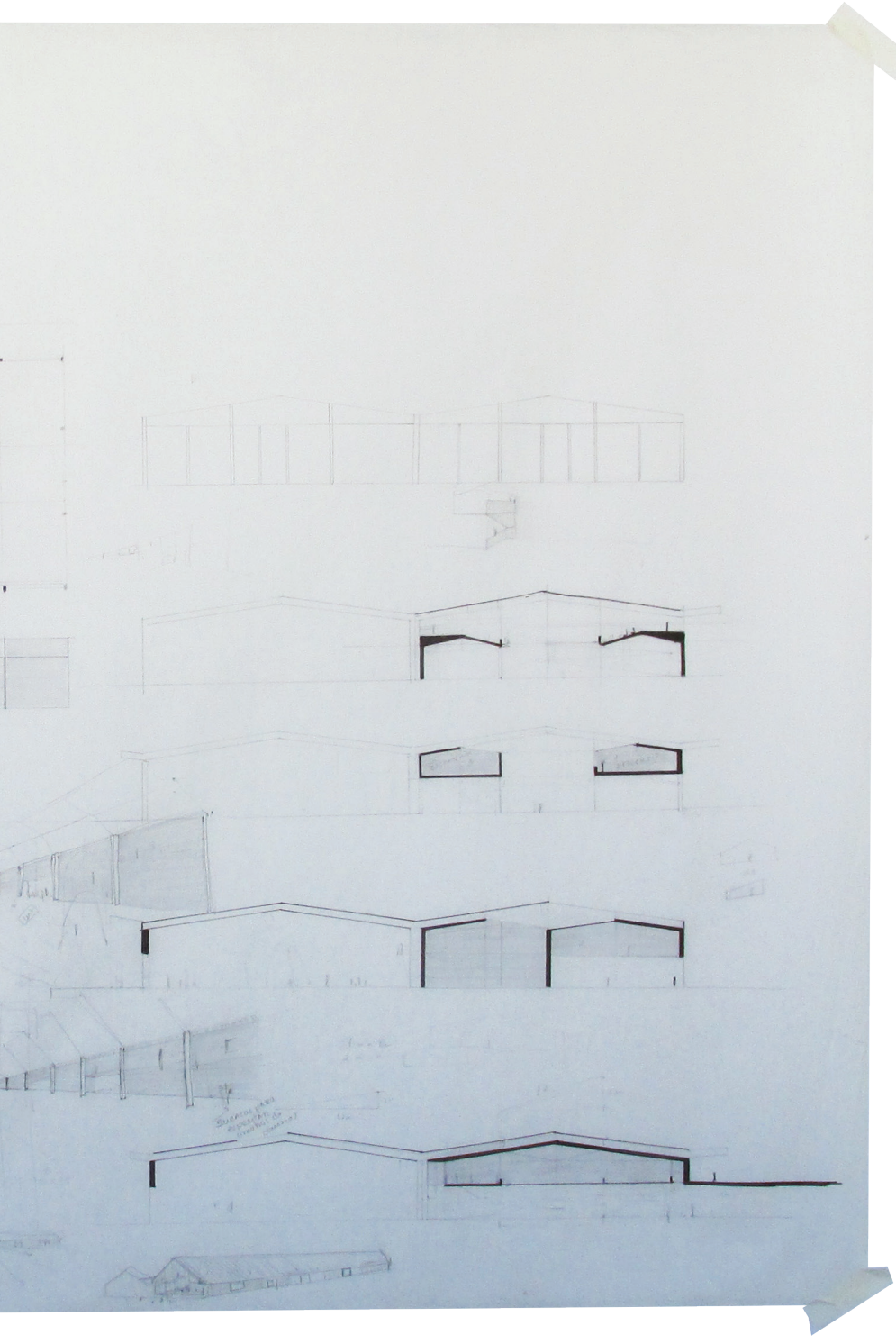


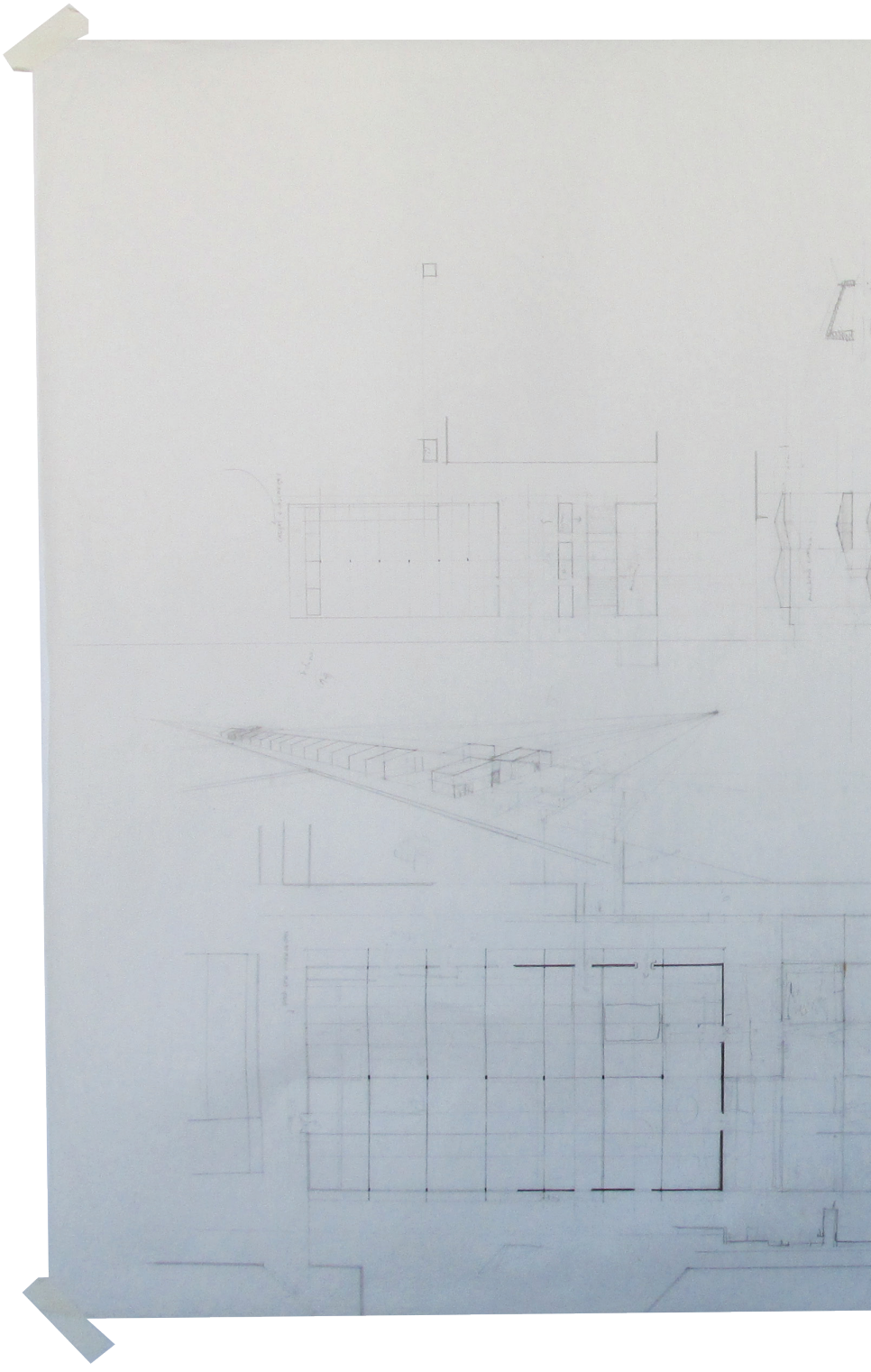


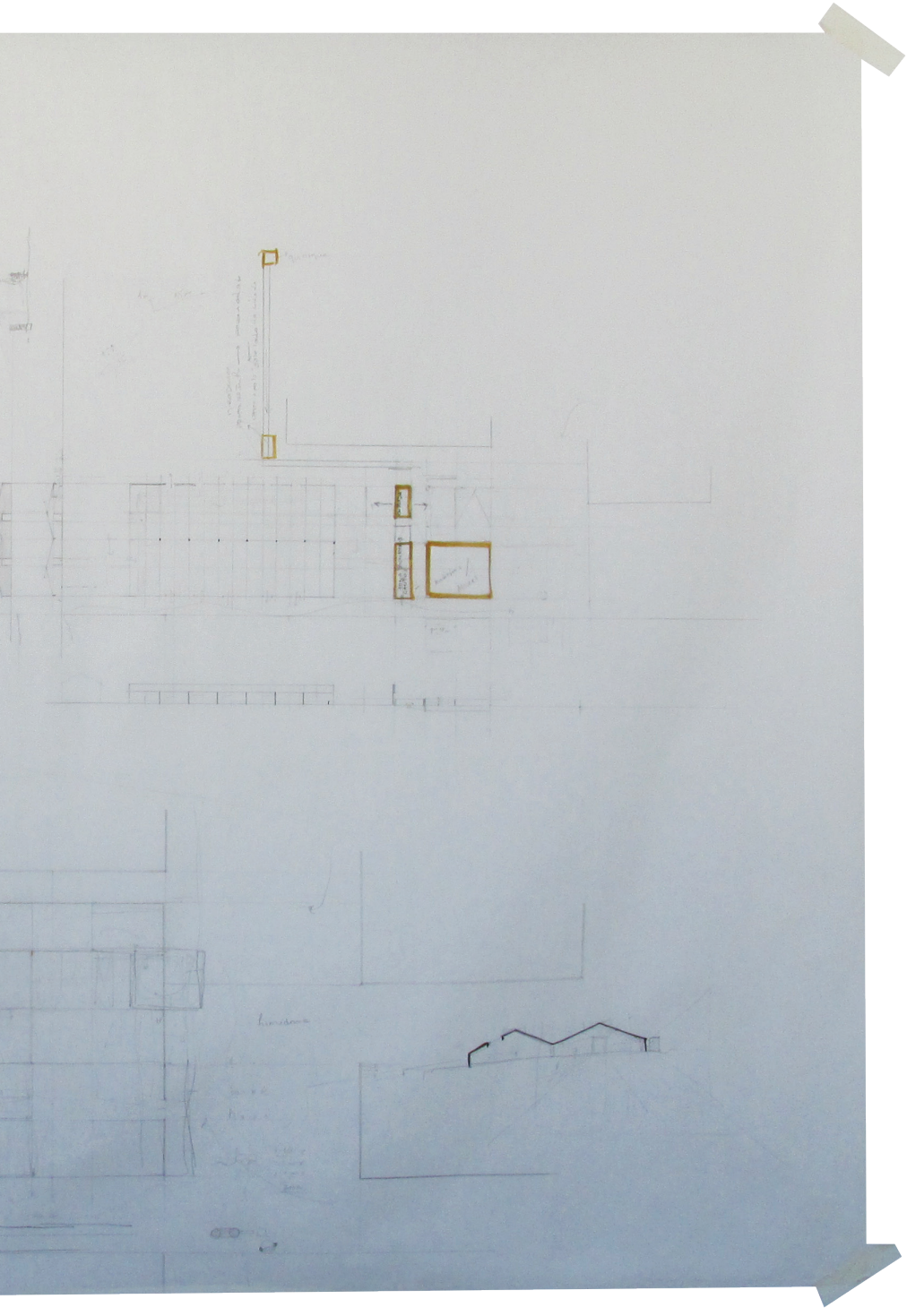
Anexo IV | Processo de Trabalho



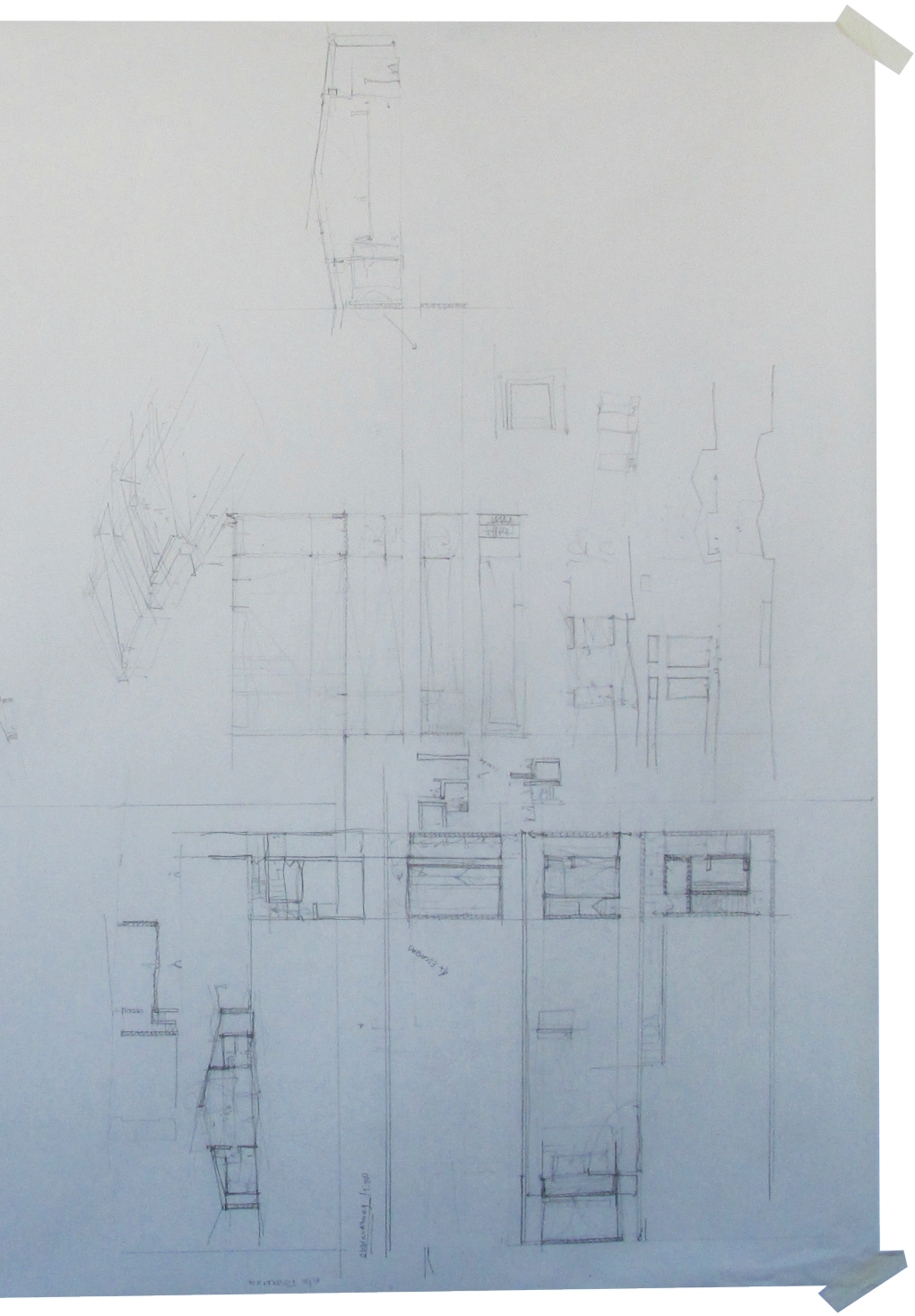


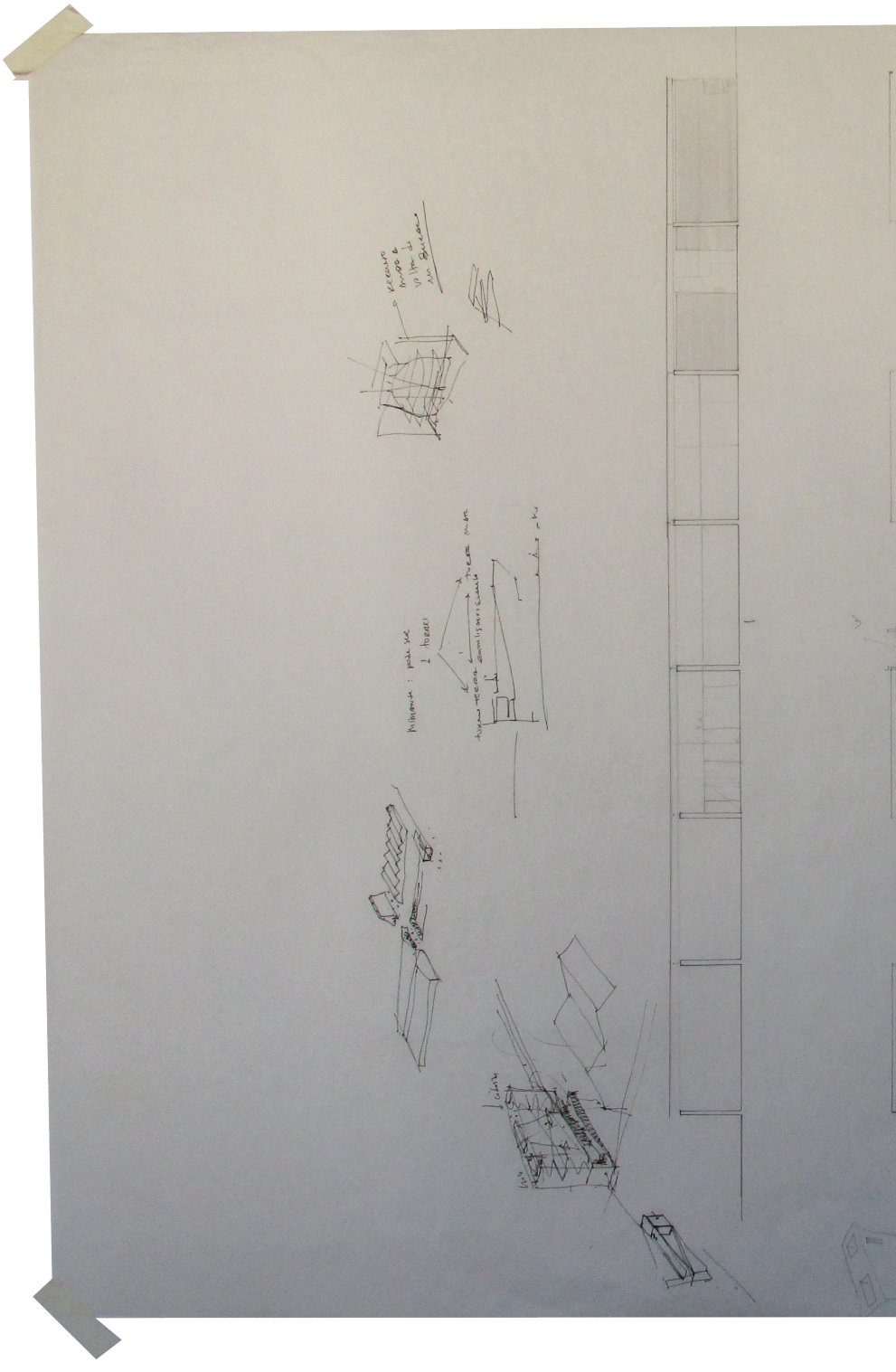


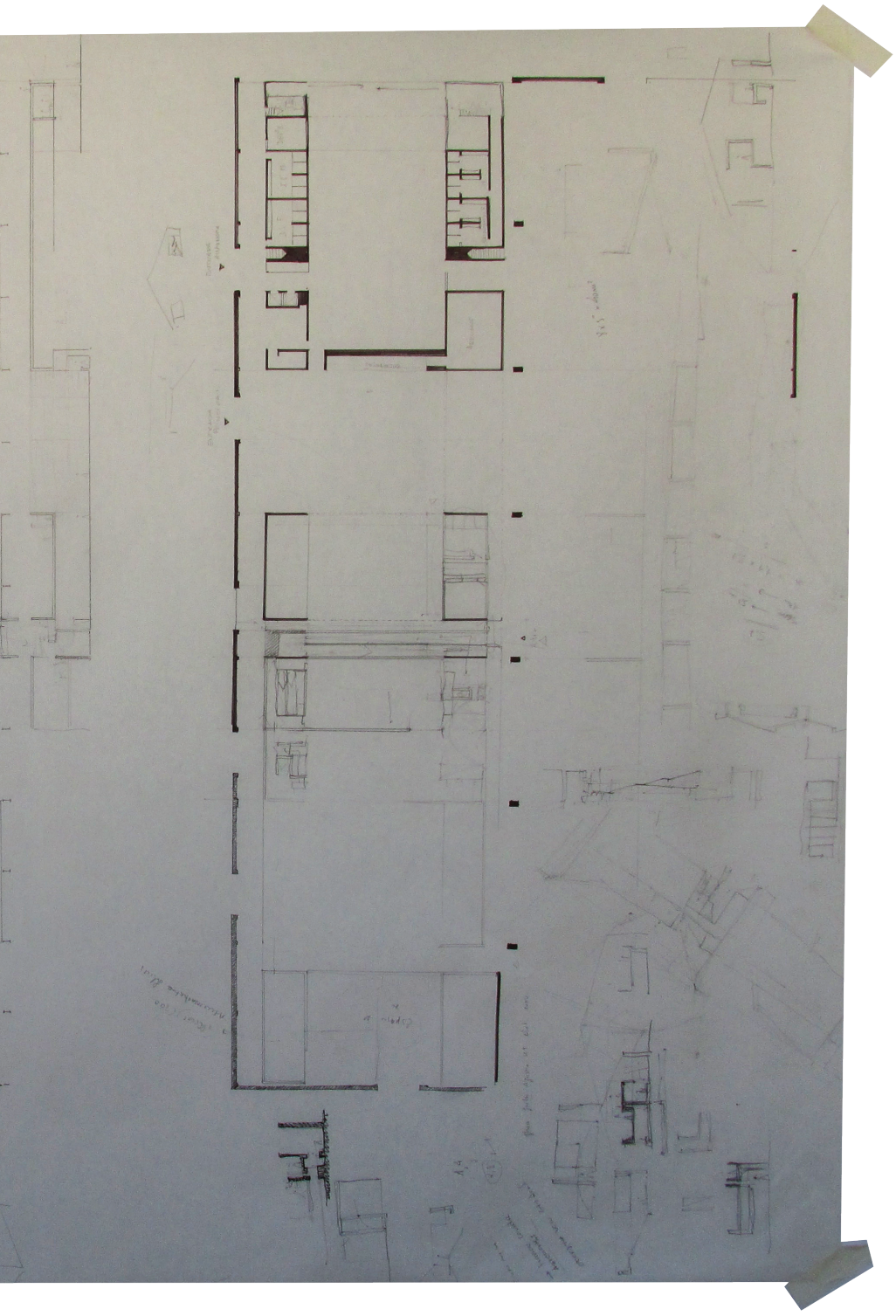


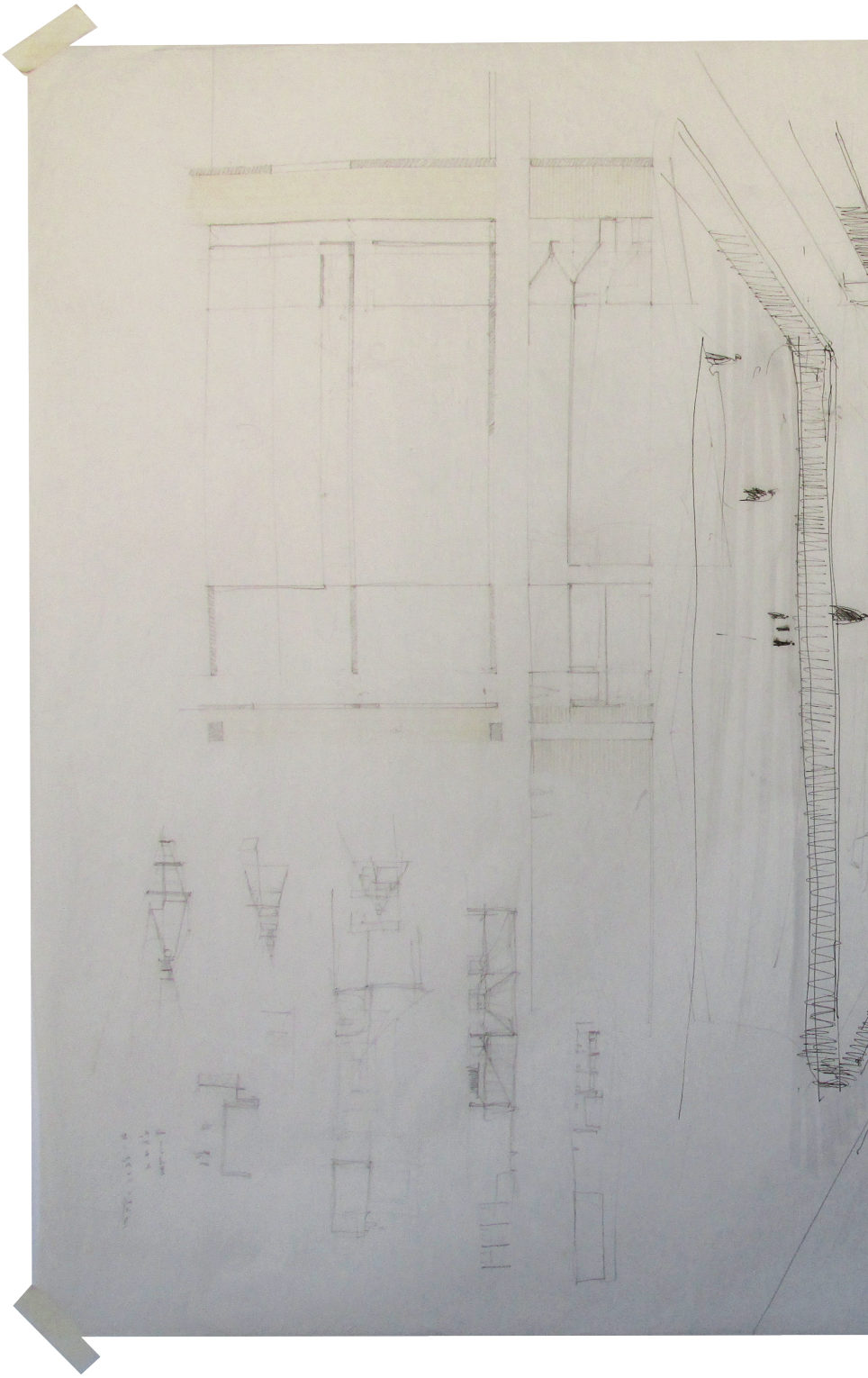


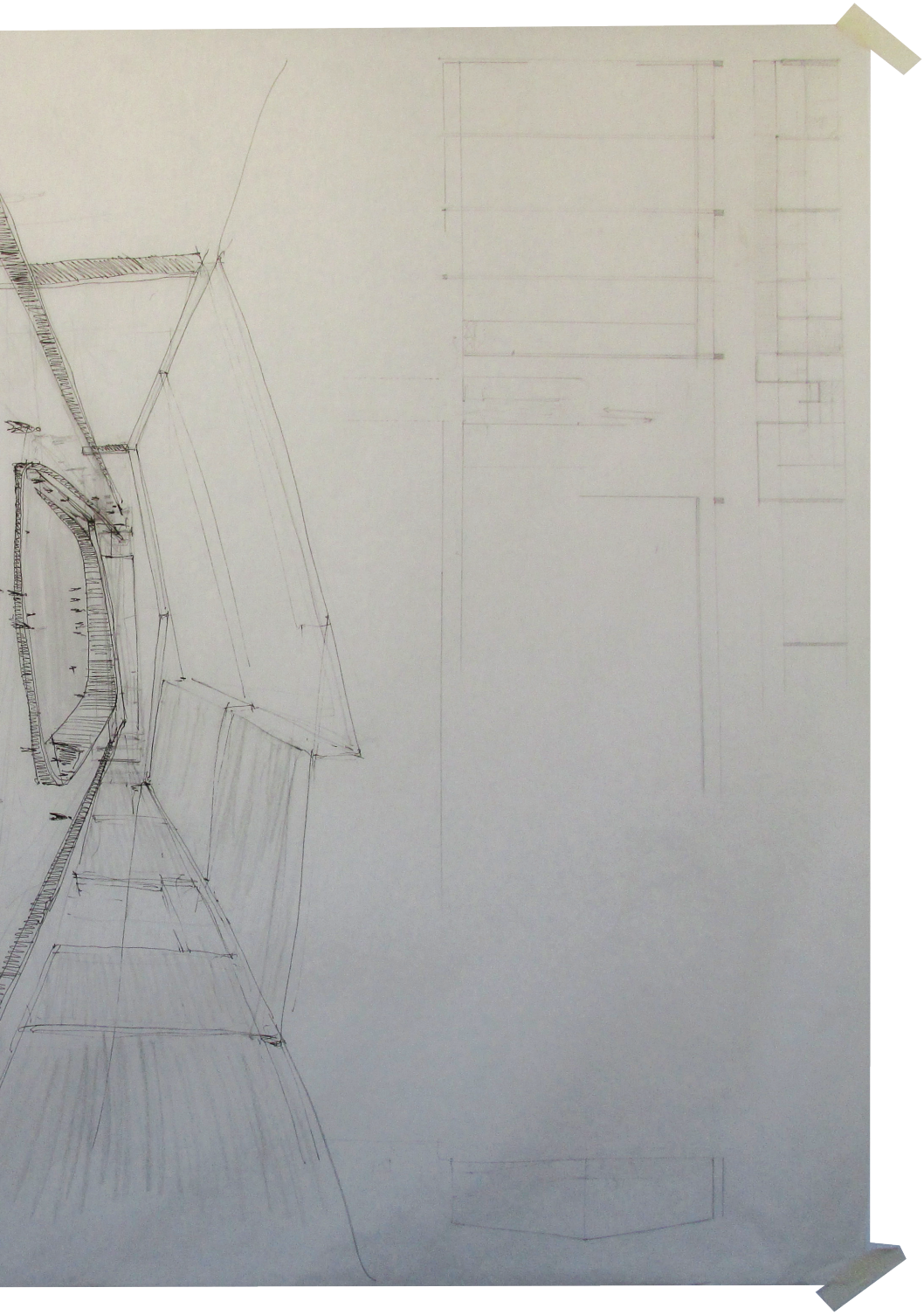


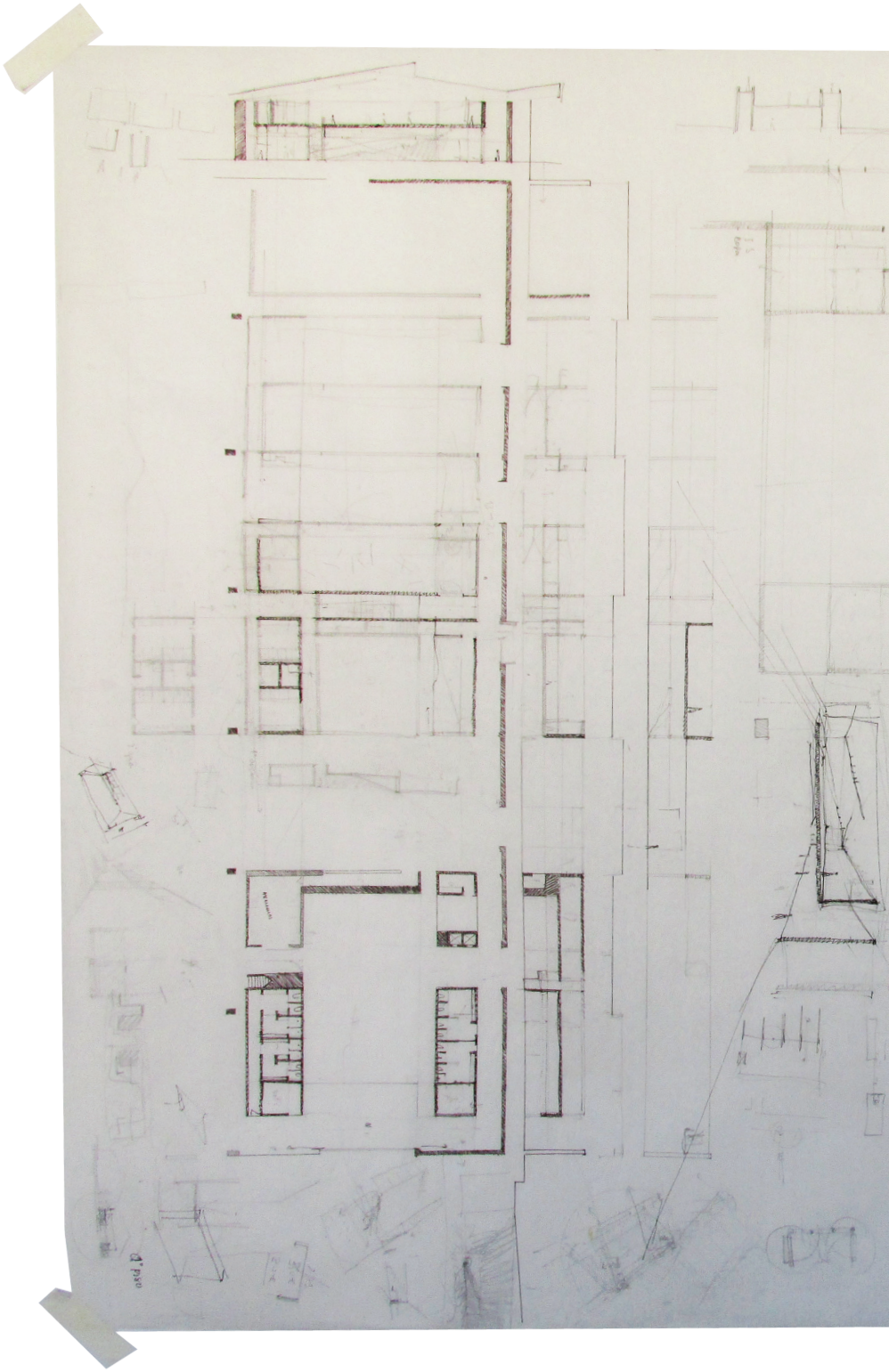


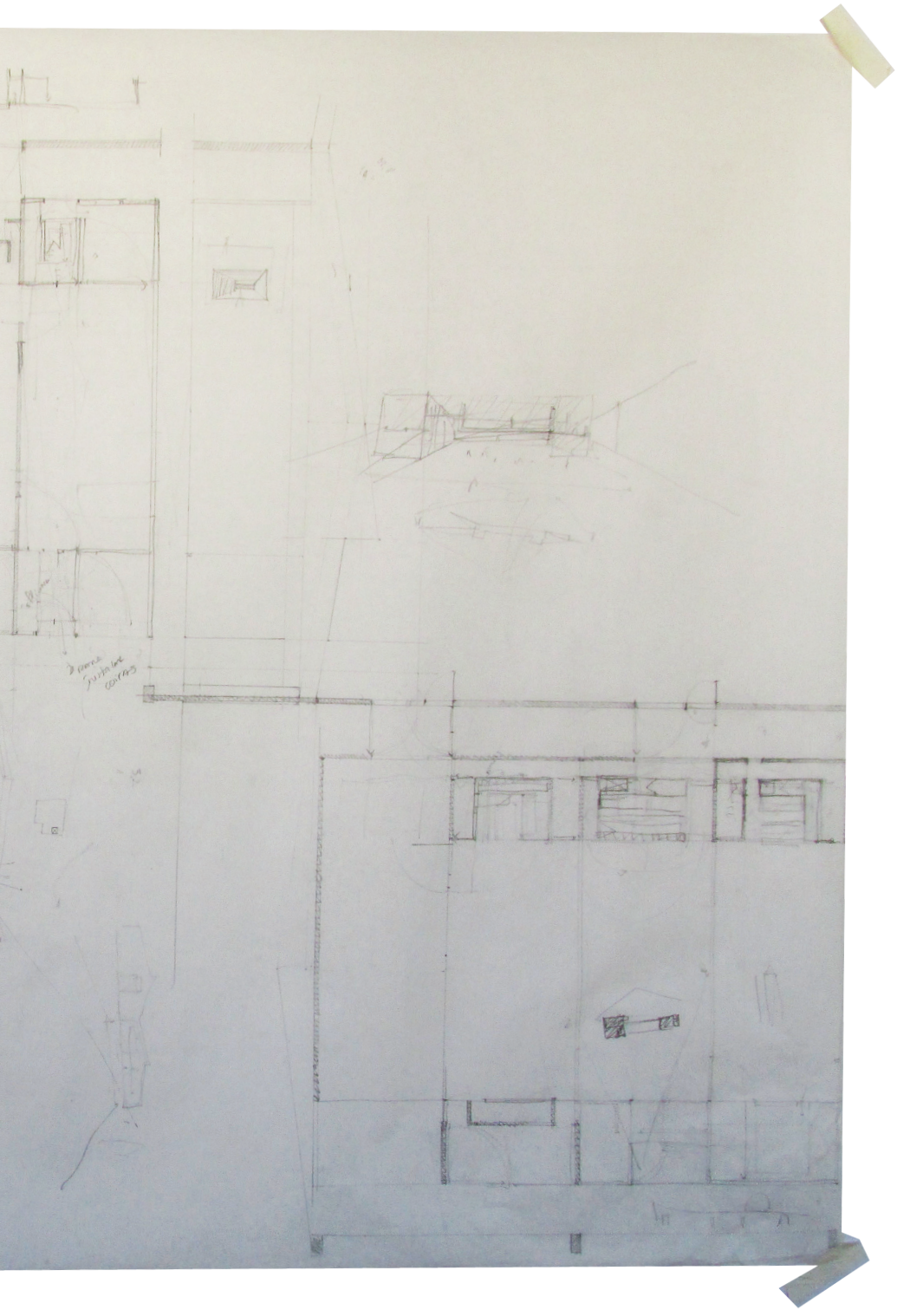




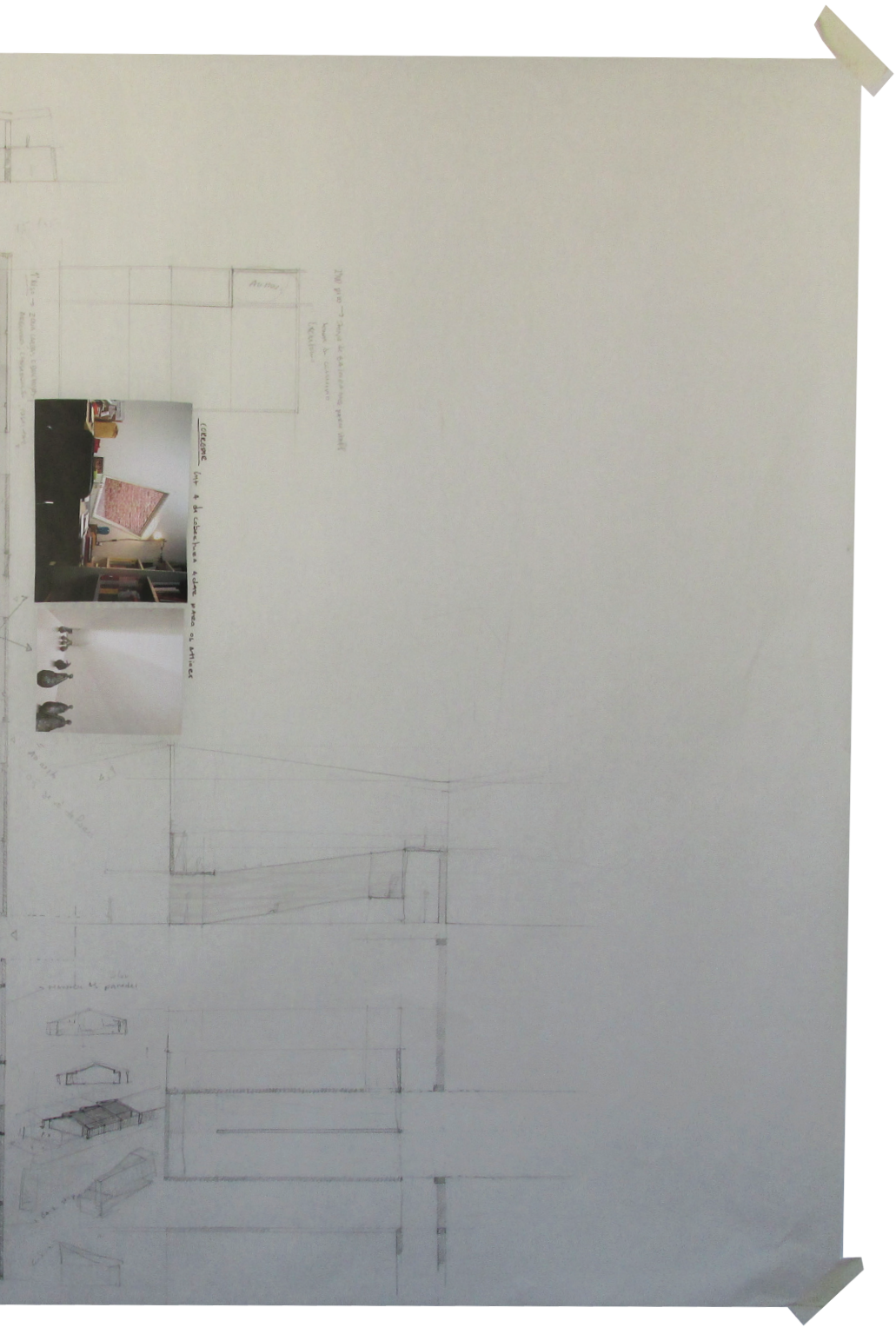


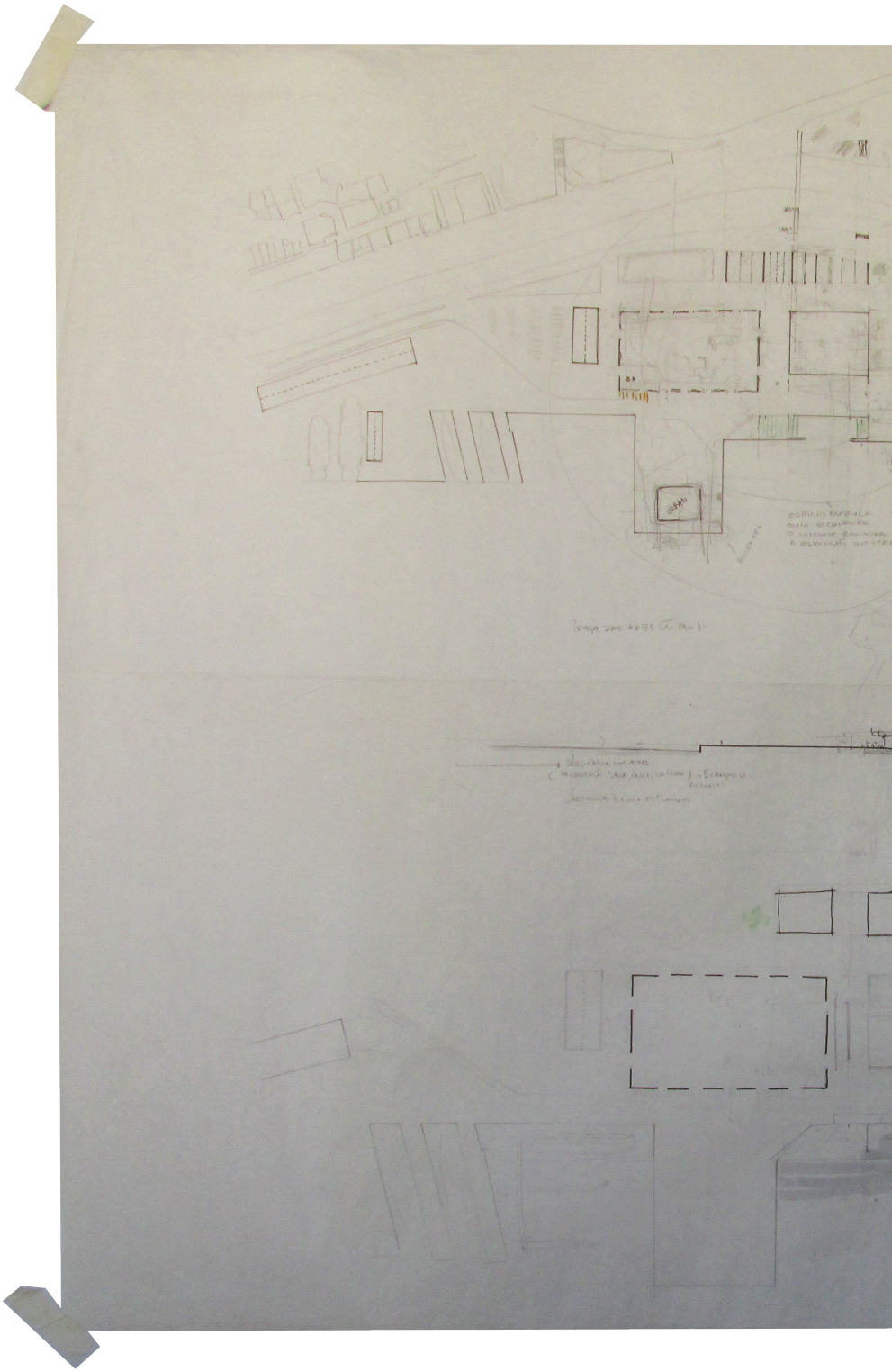


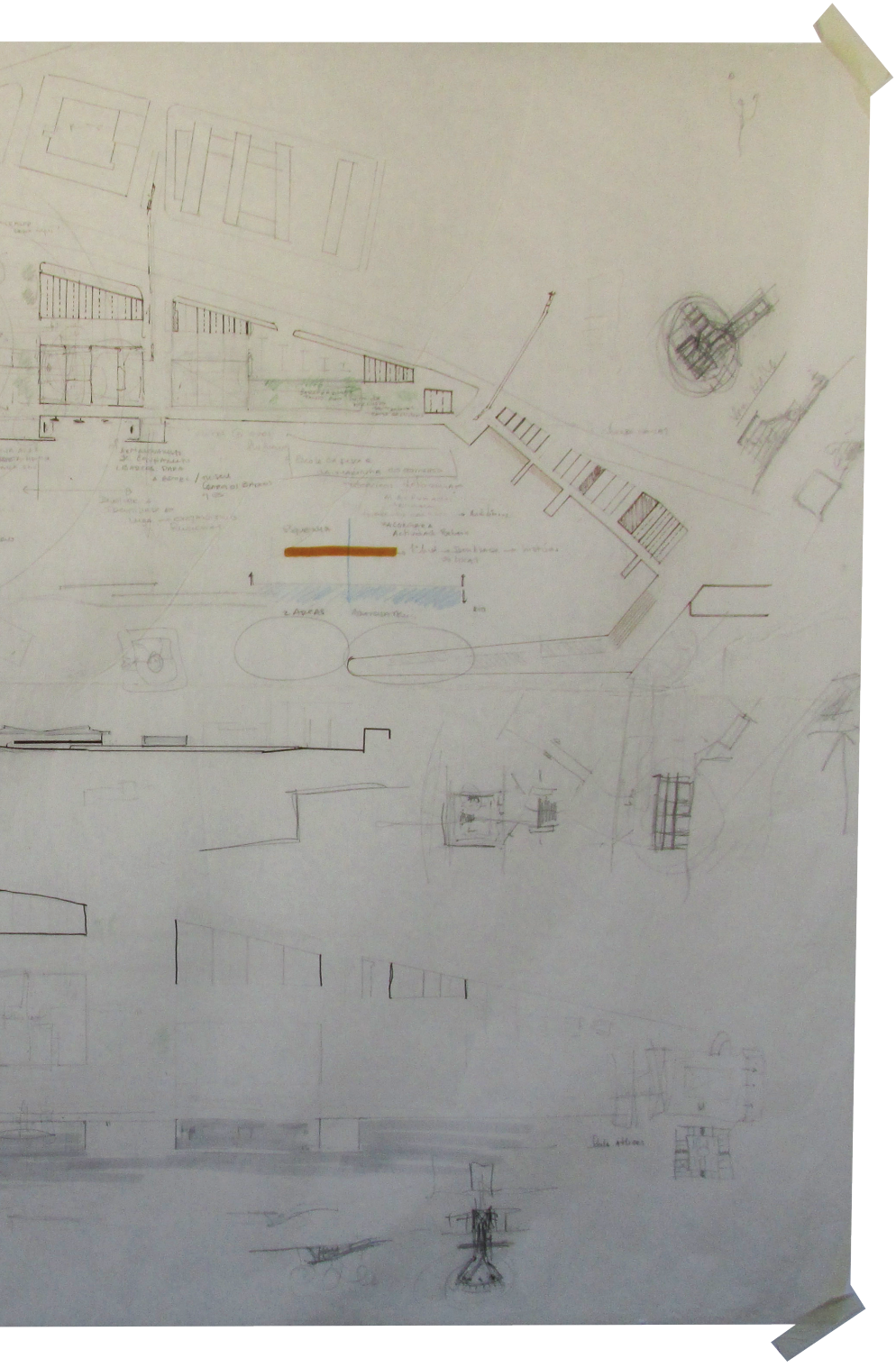

1° Piso

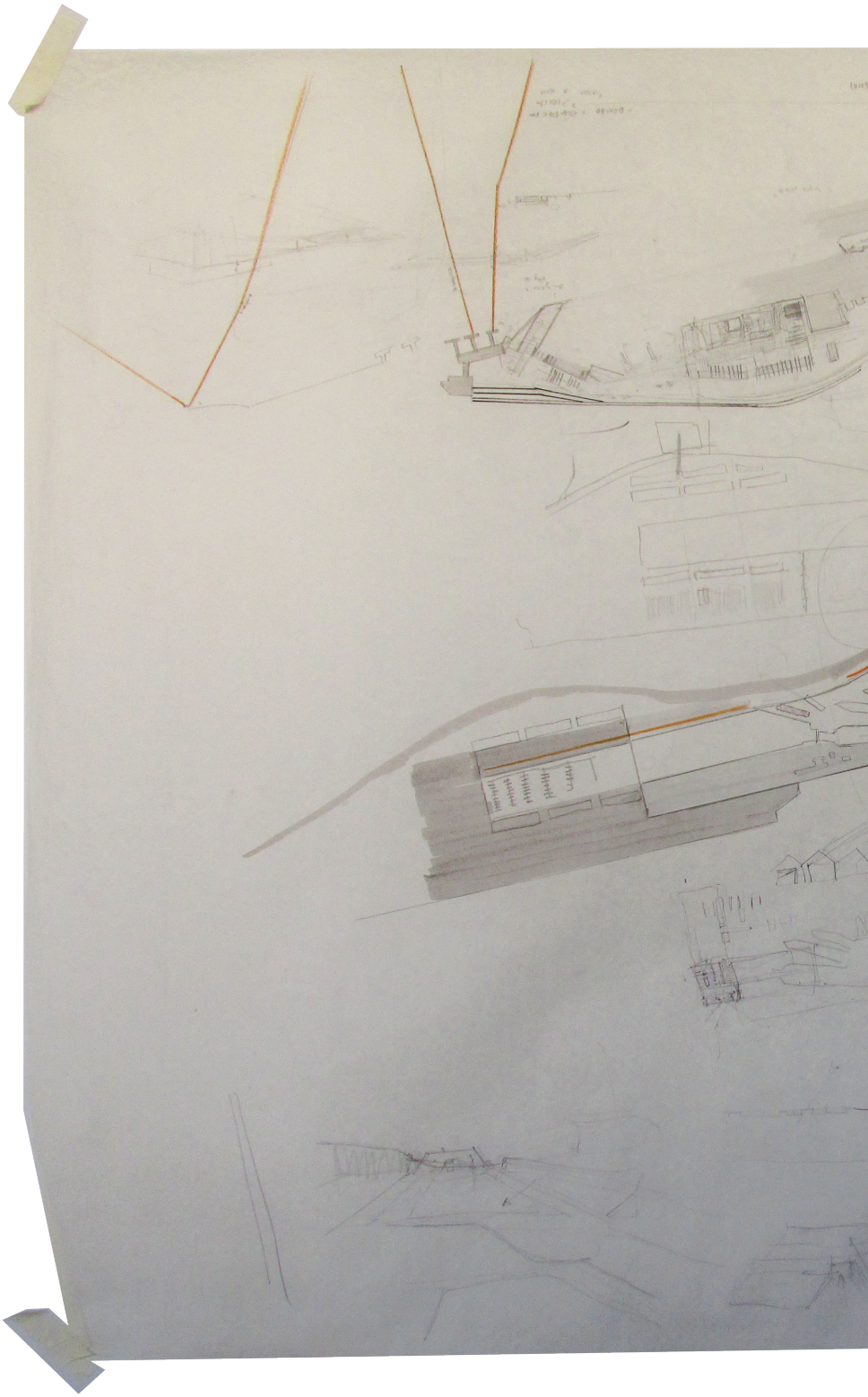




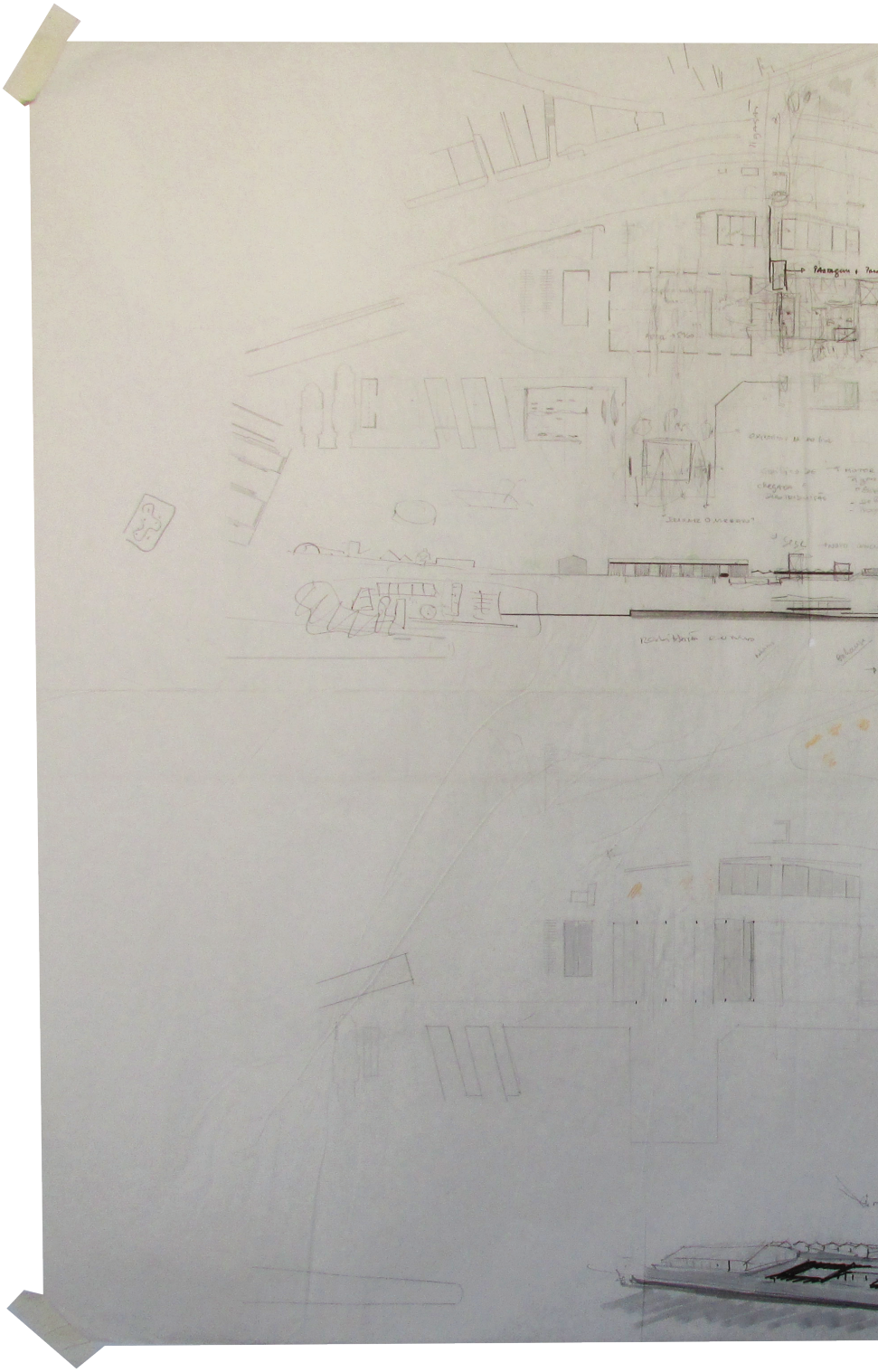






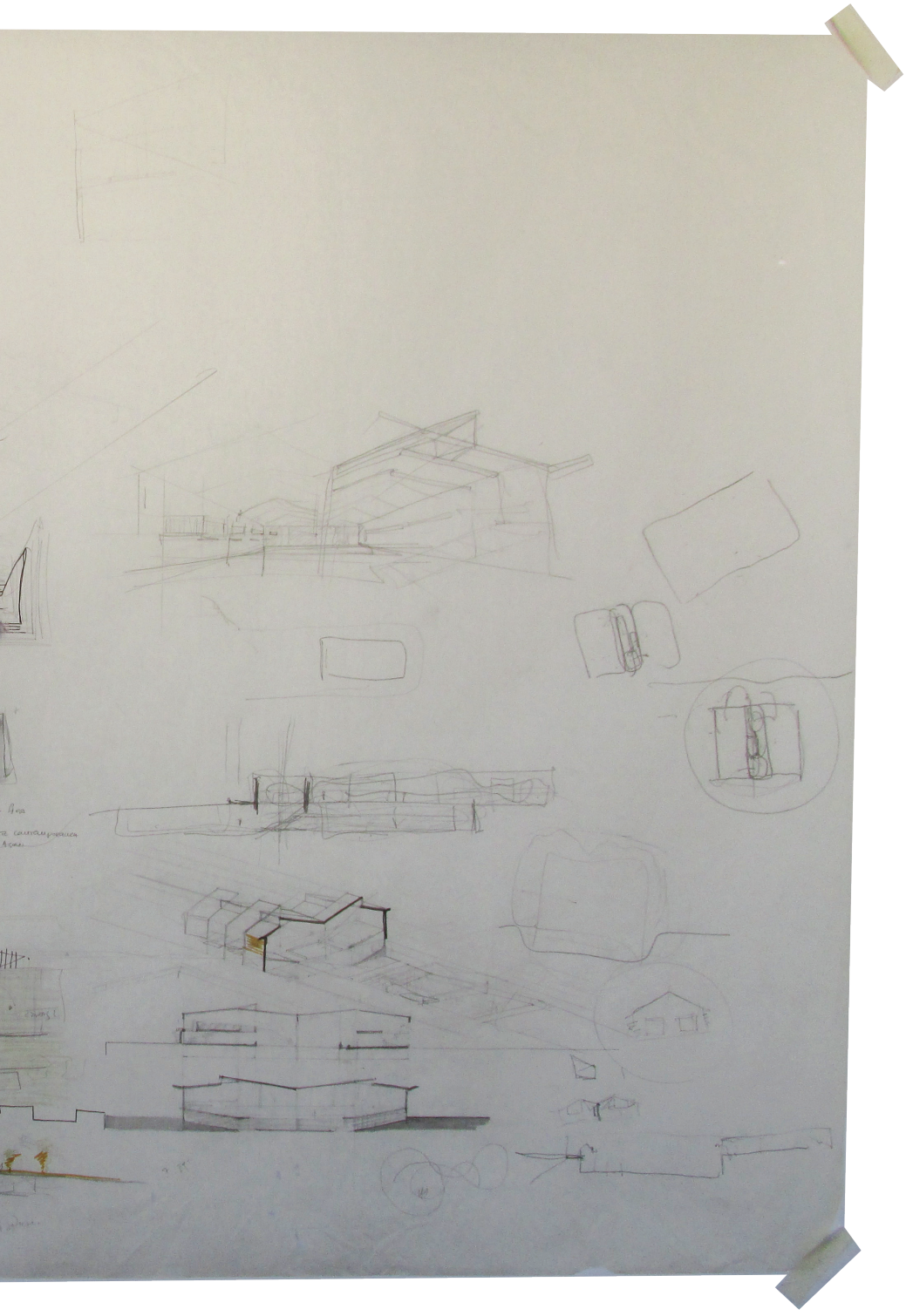


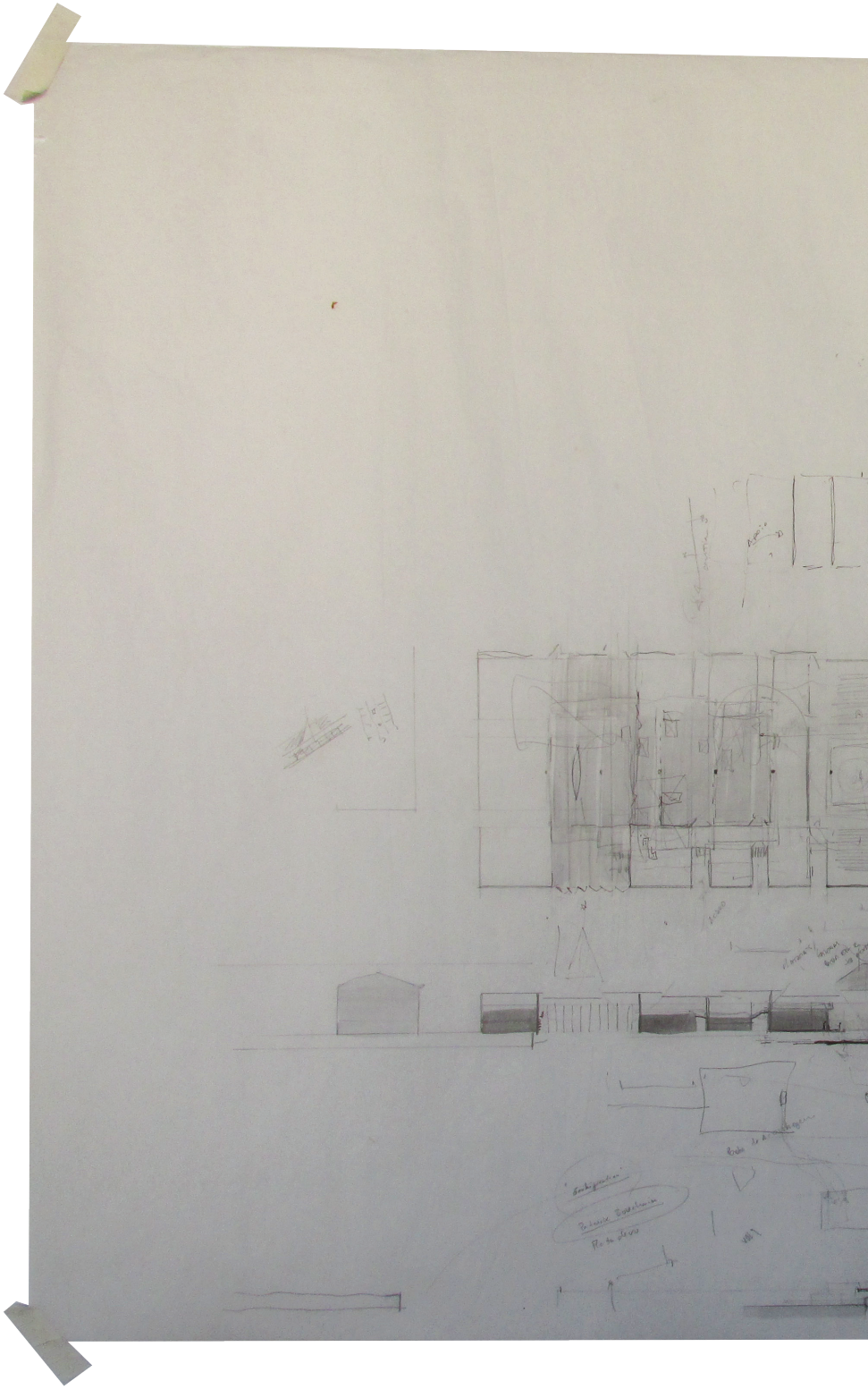


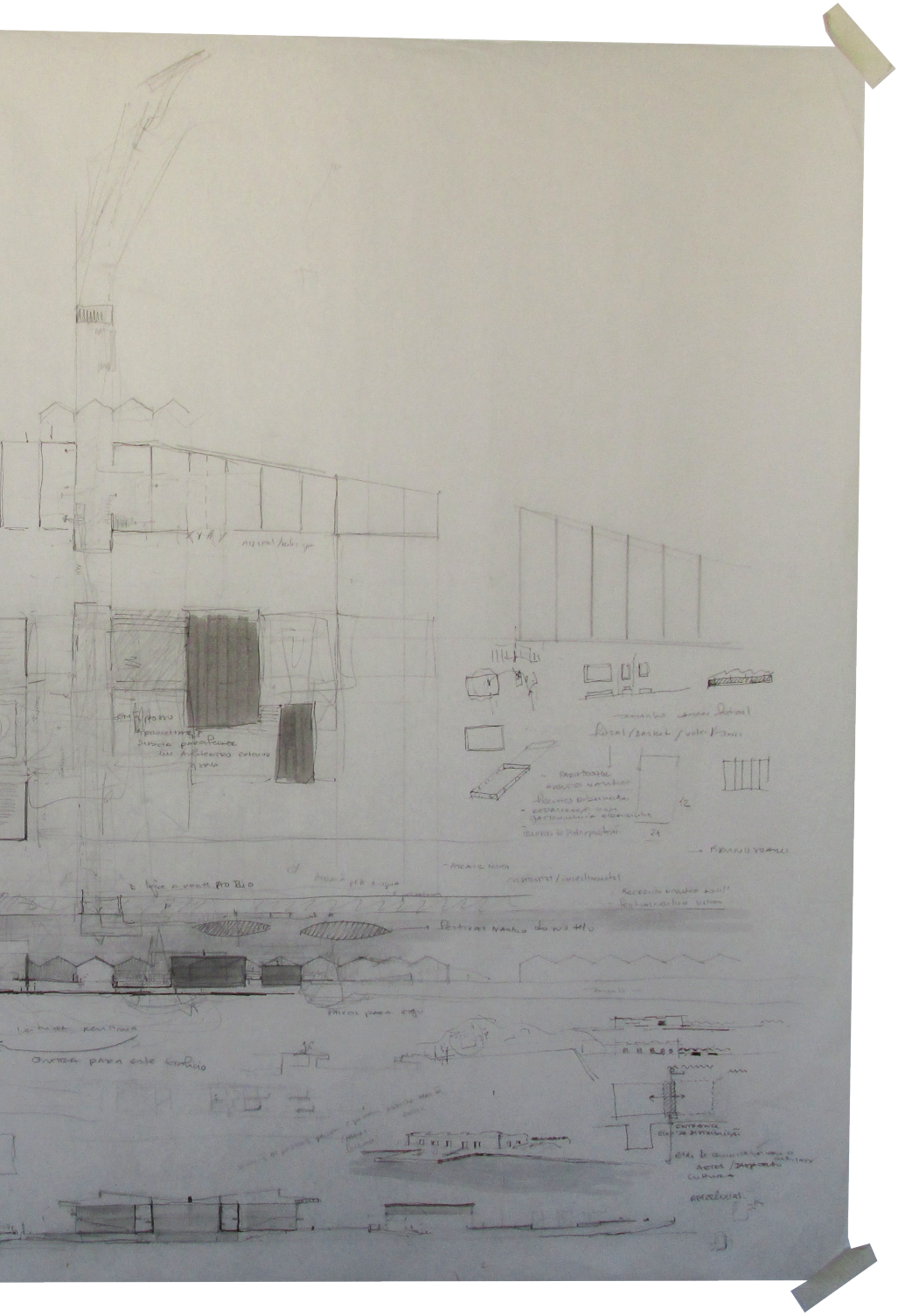


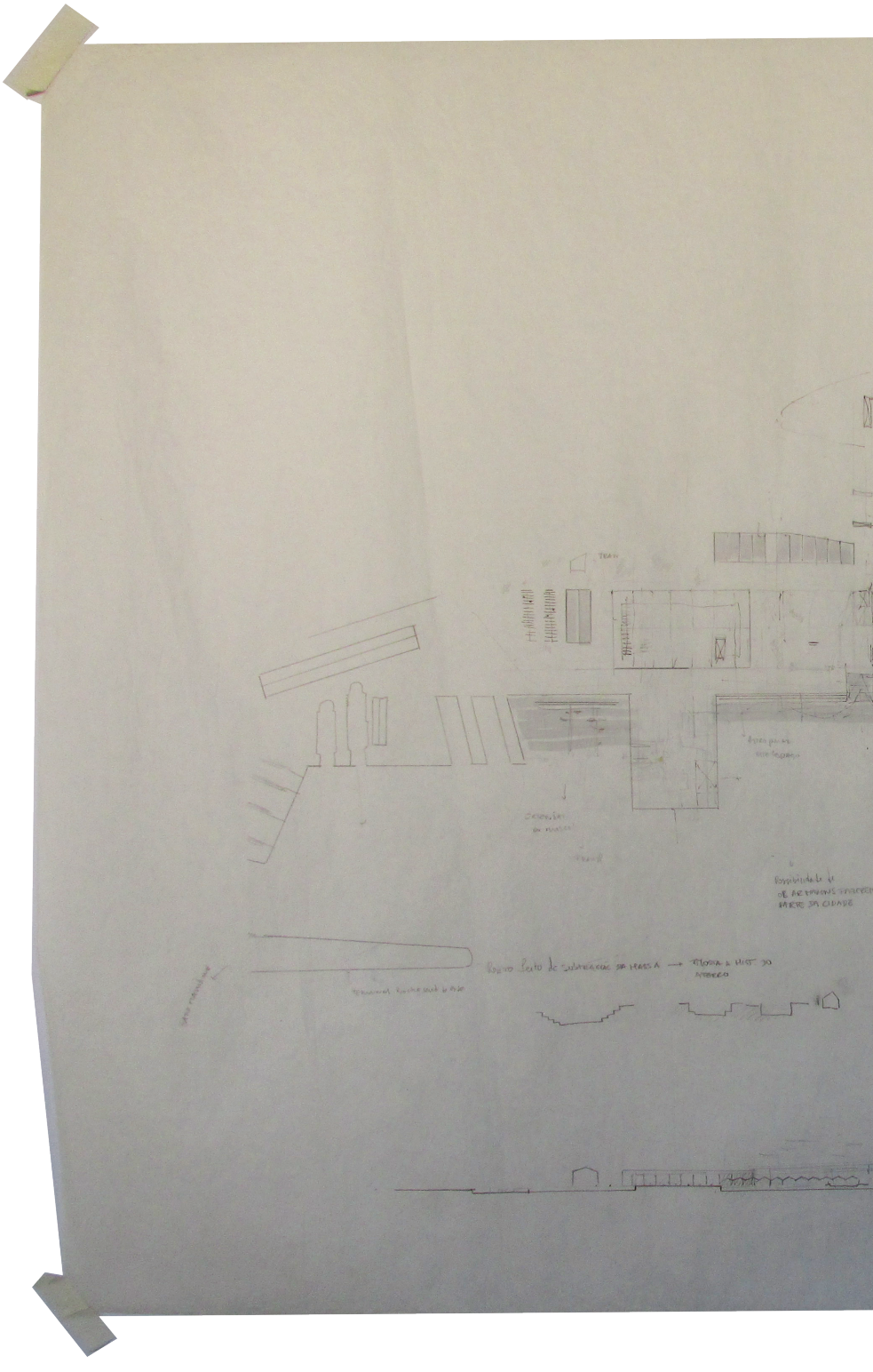


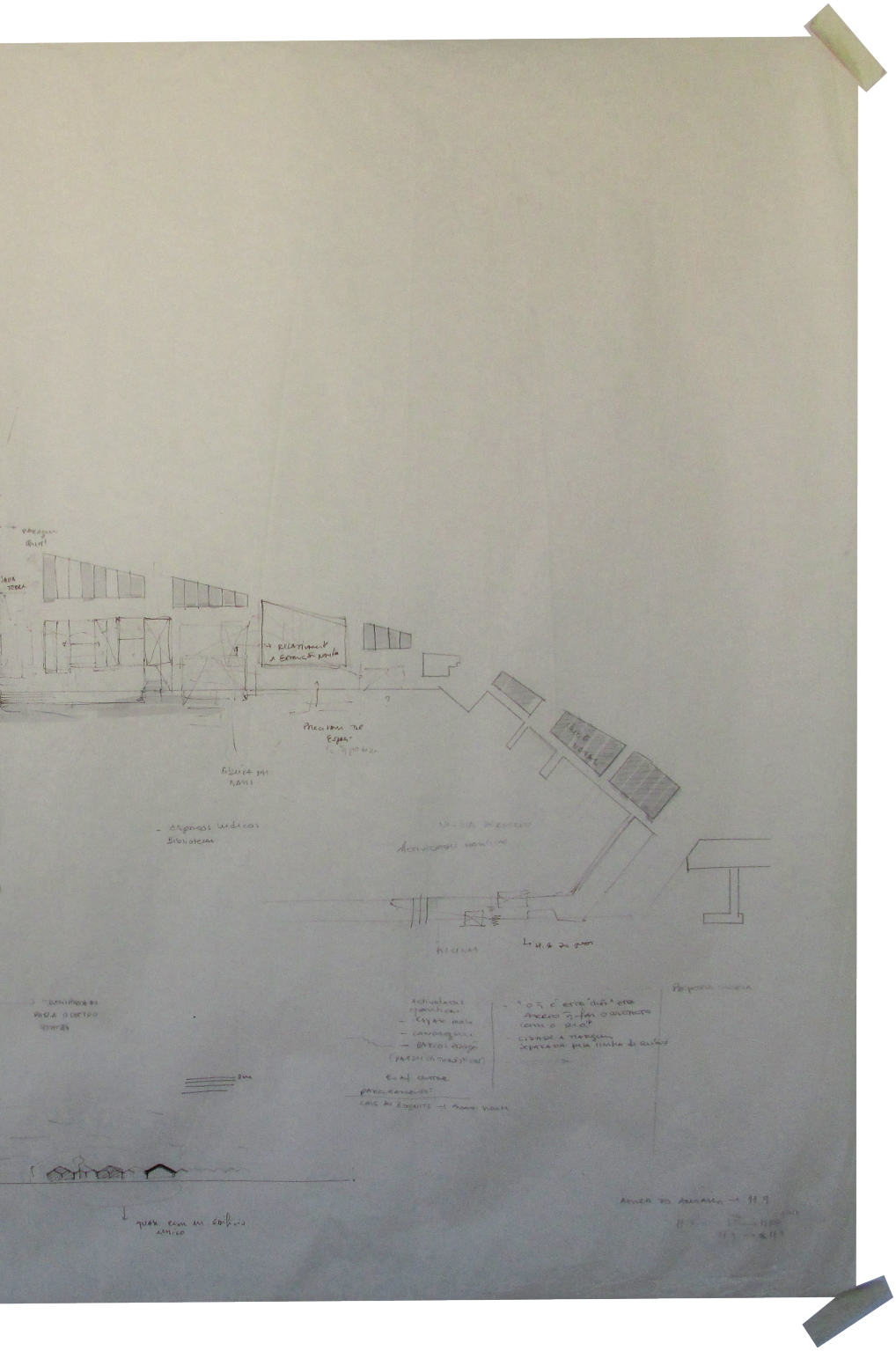


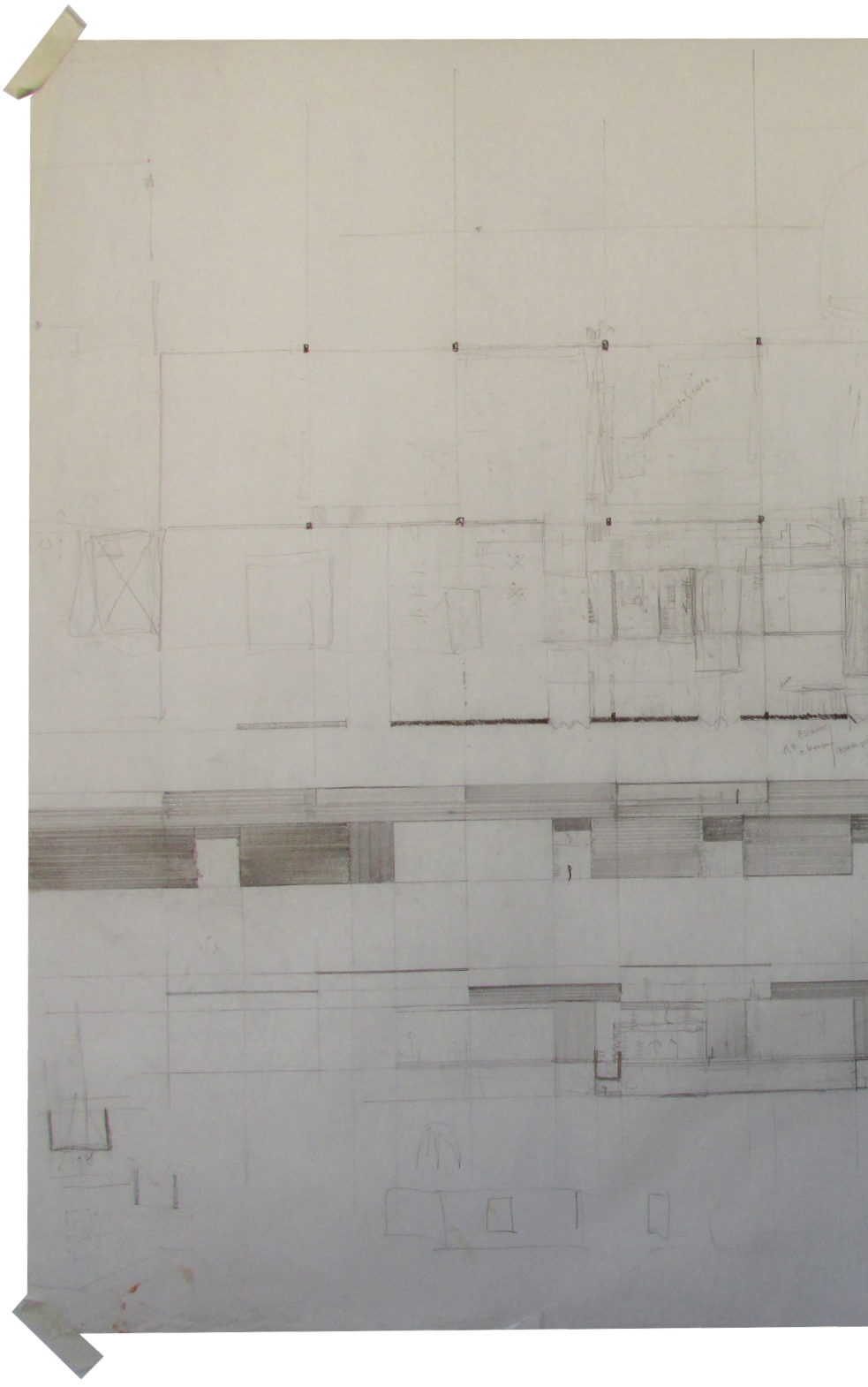


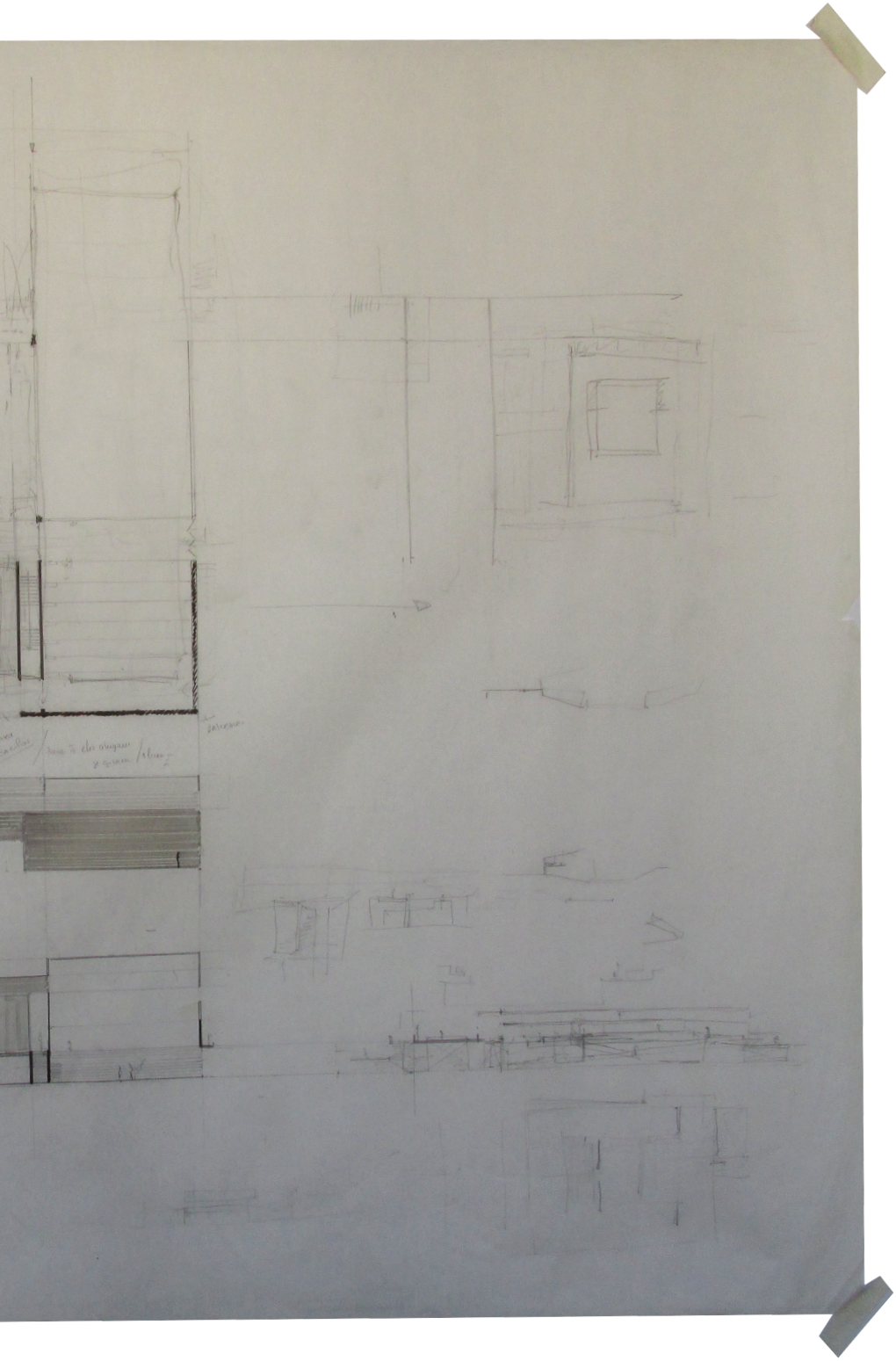




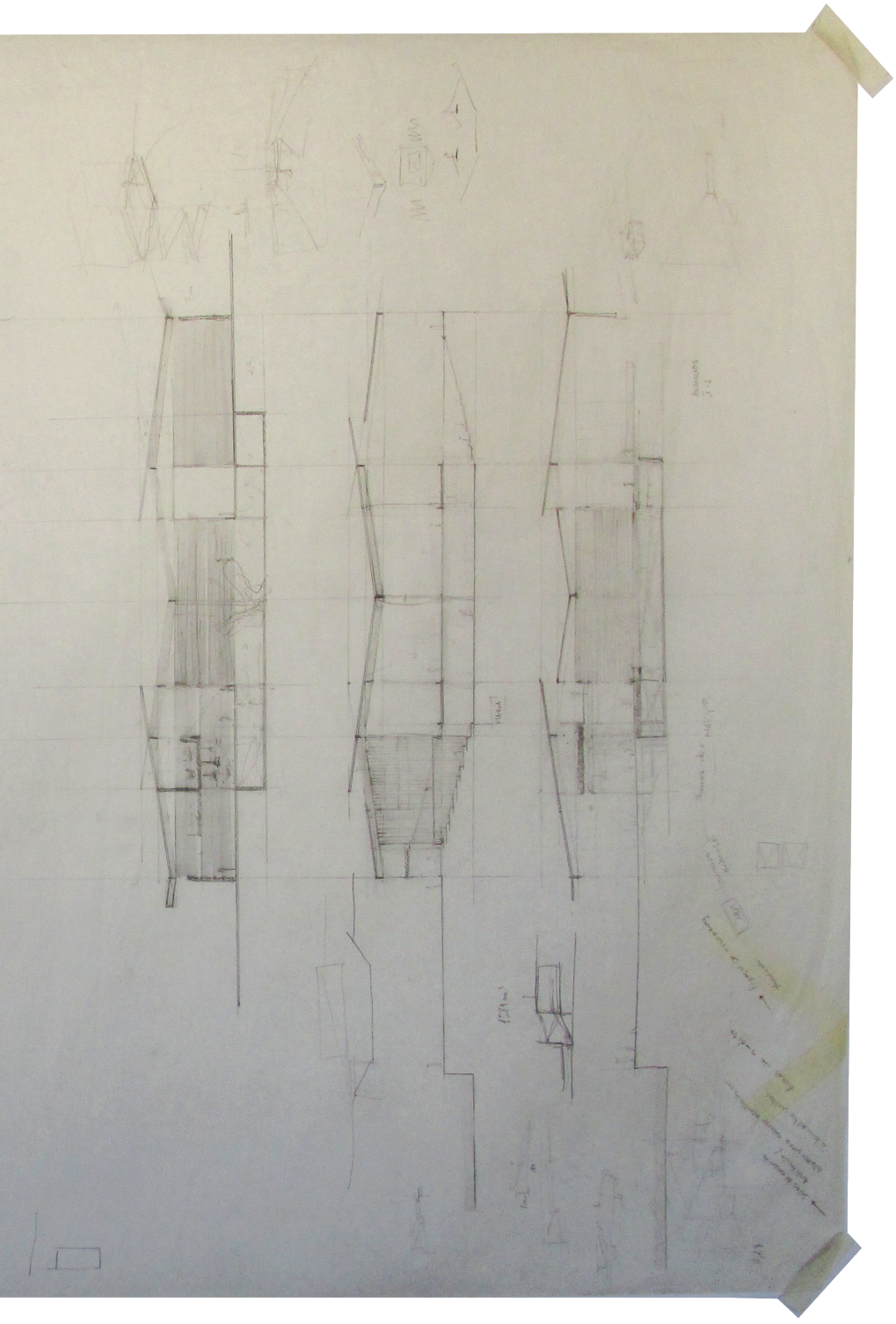


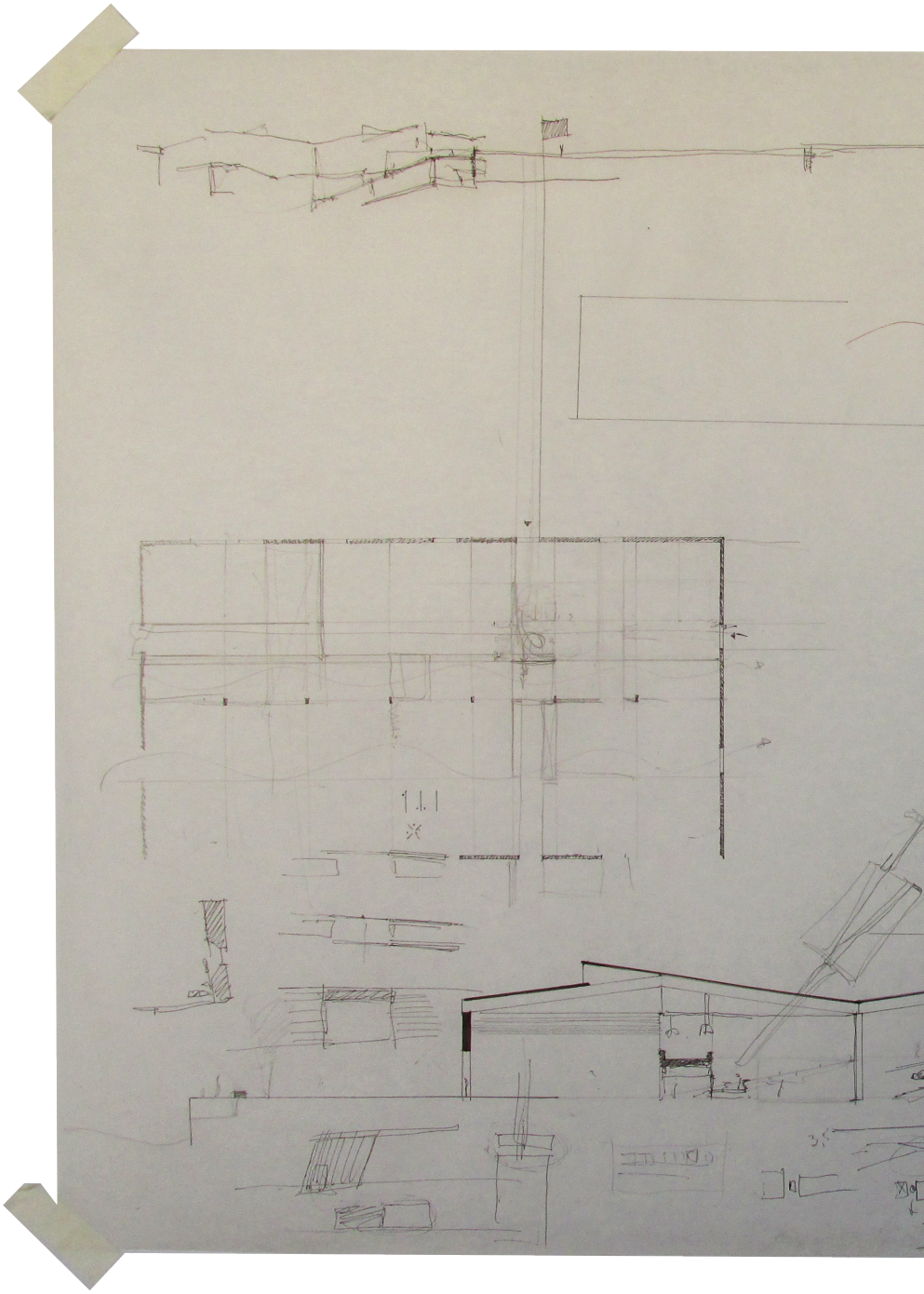


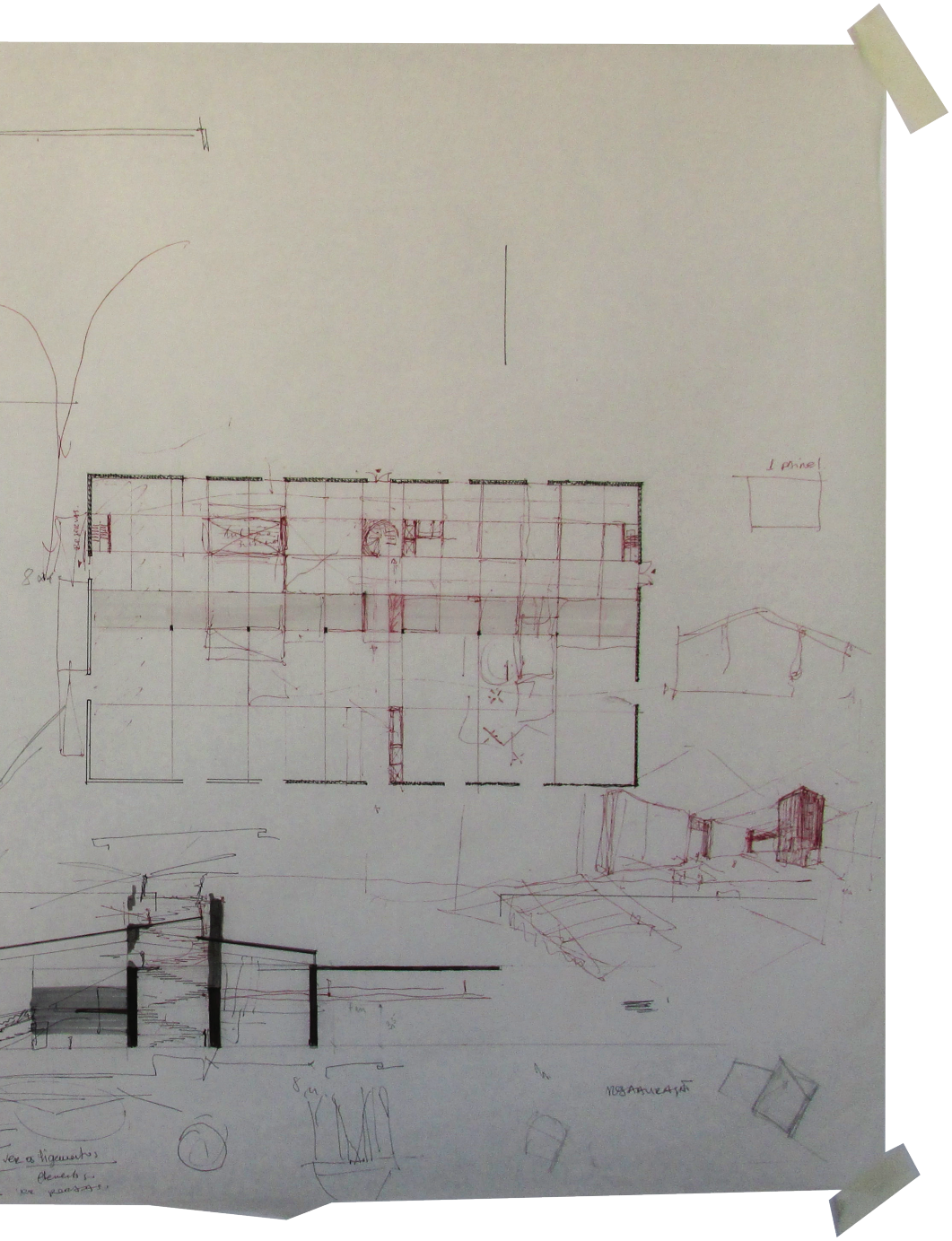


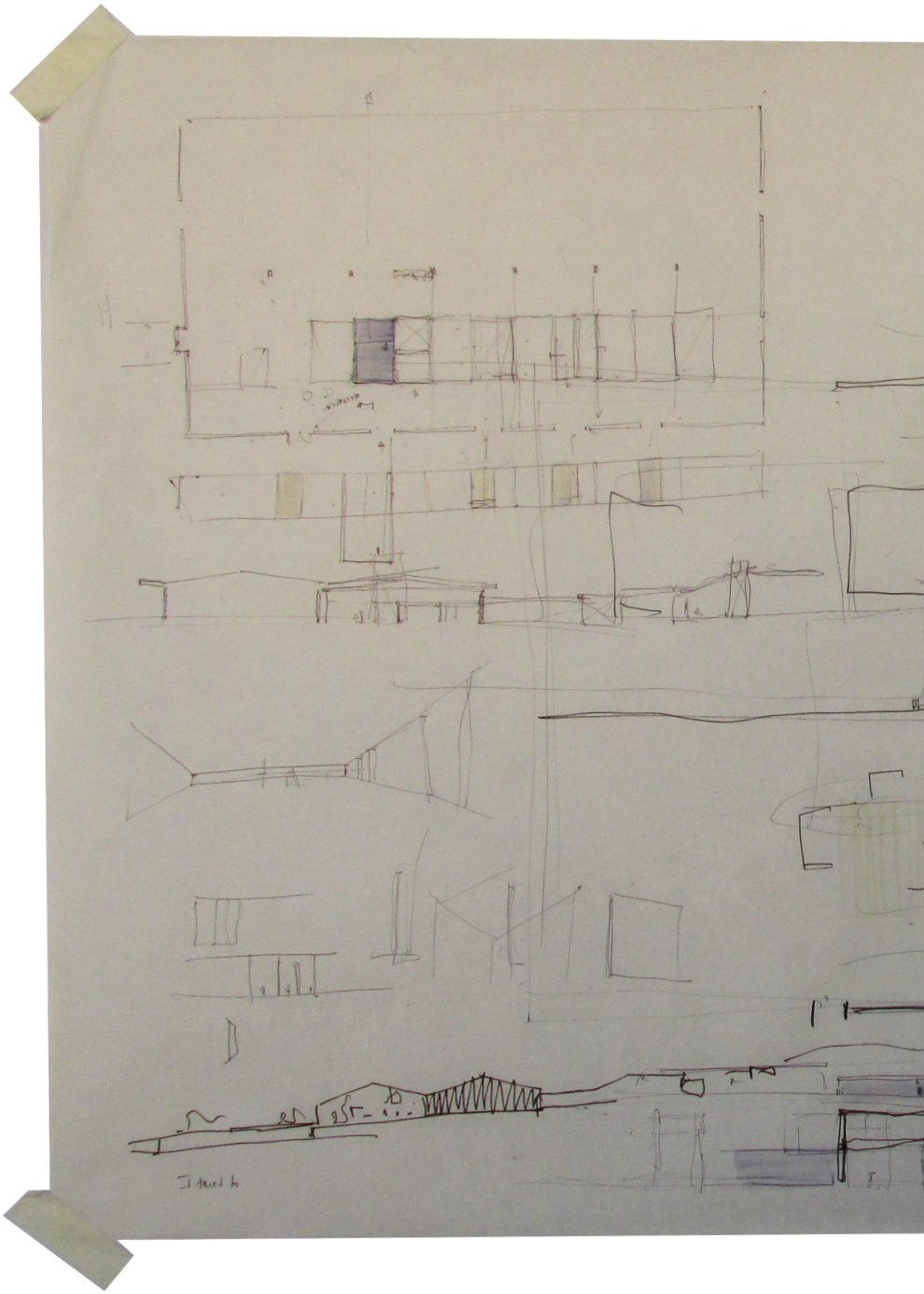


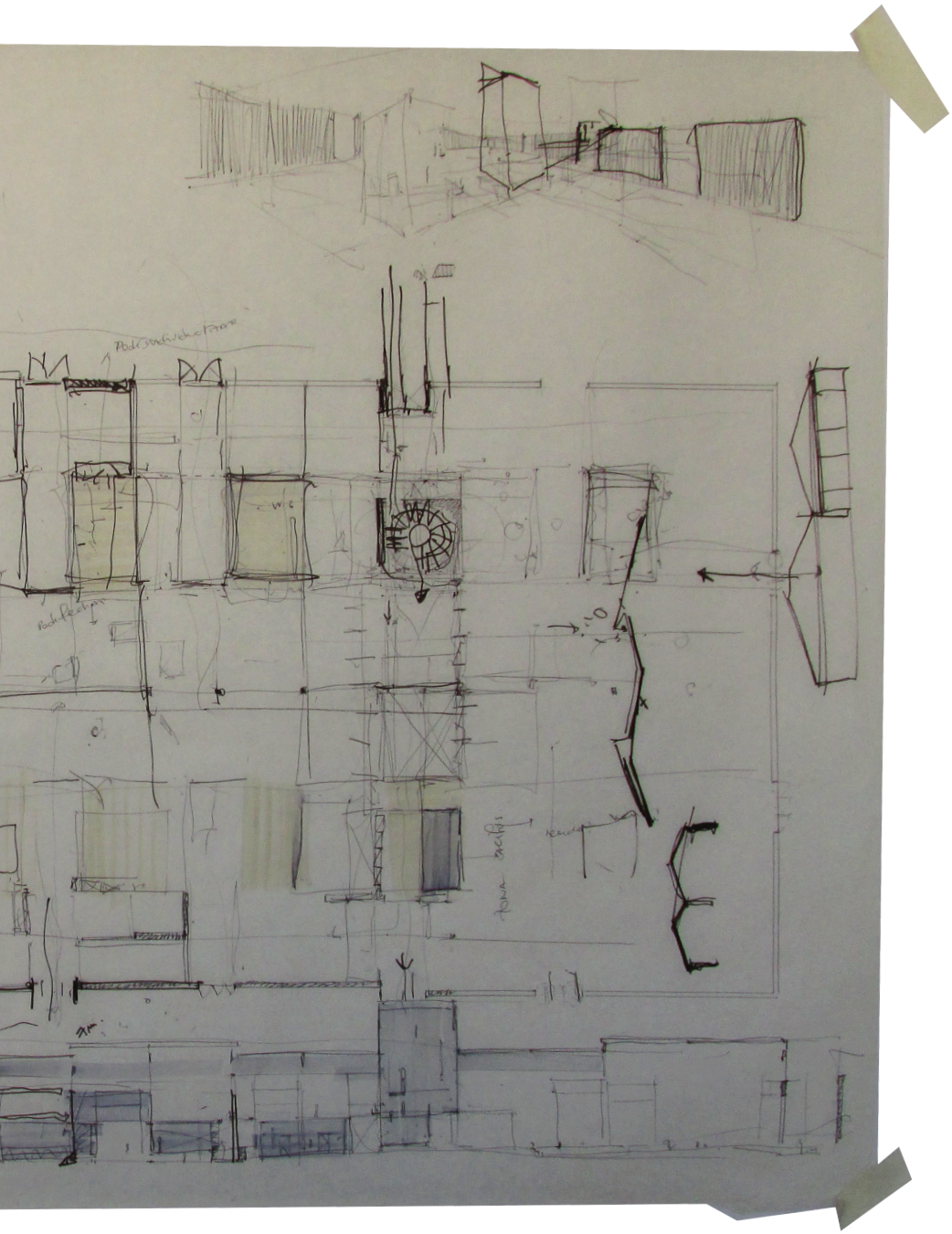


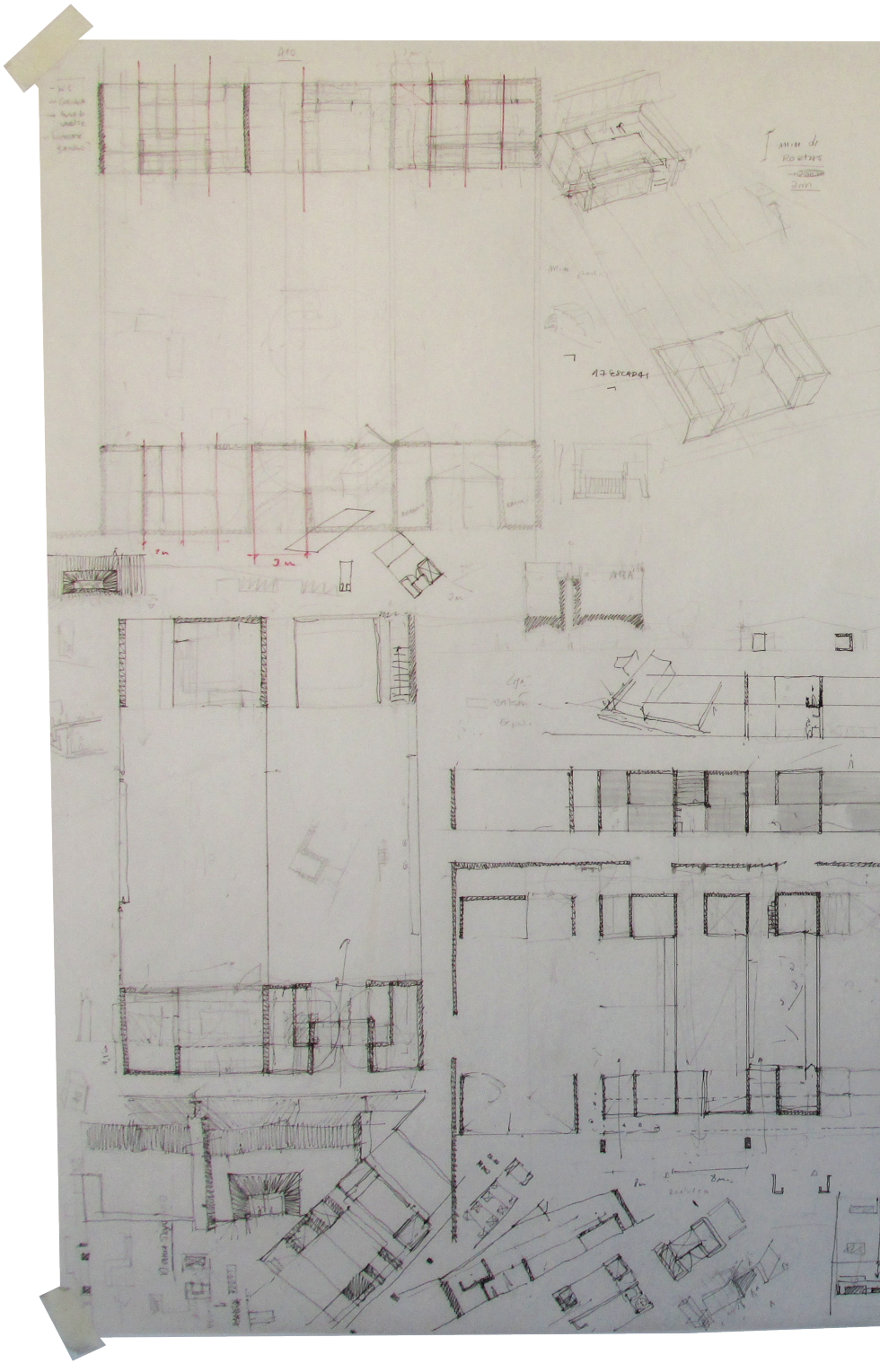


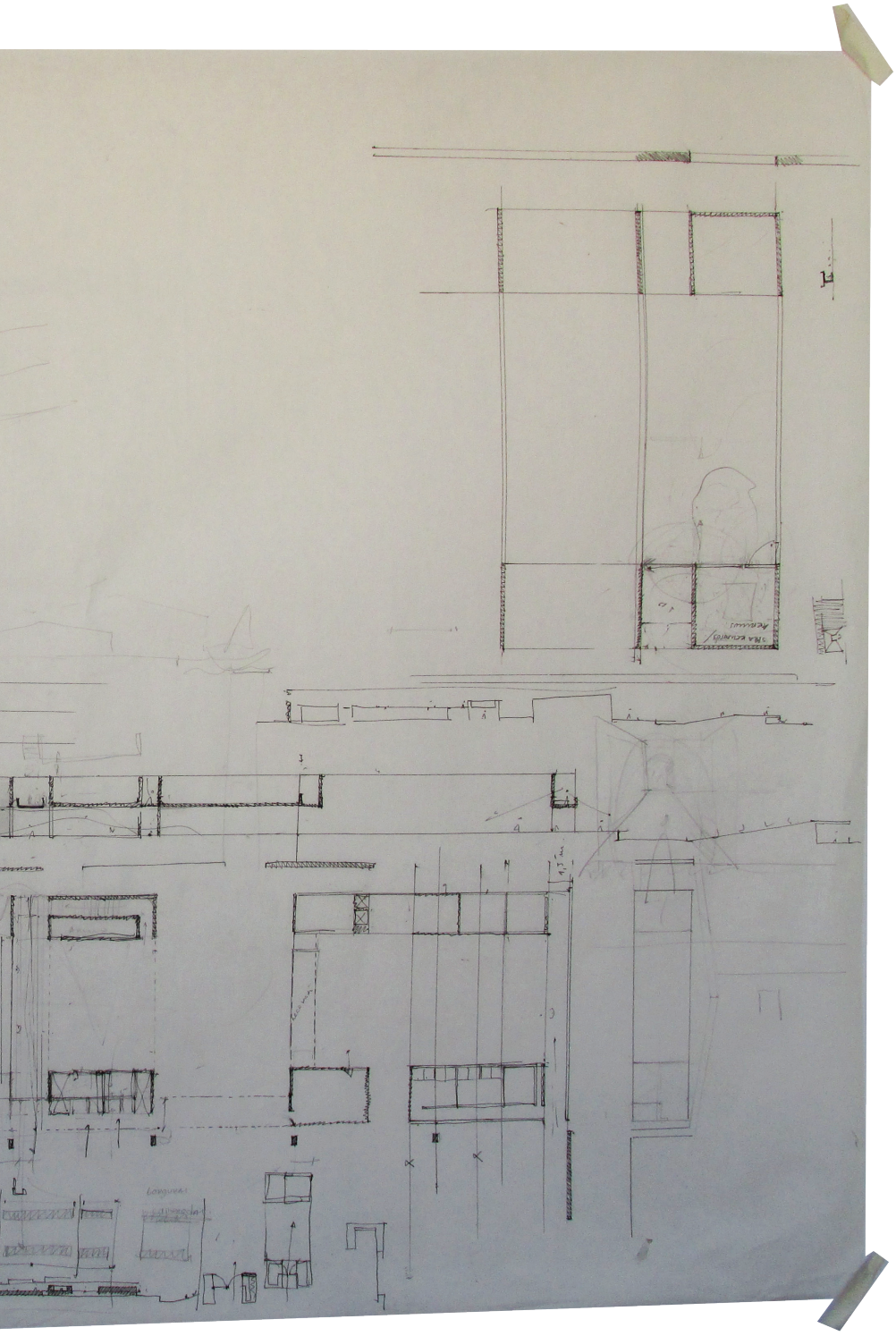



1 Piso

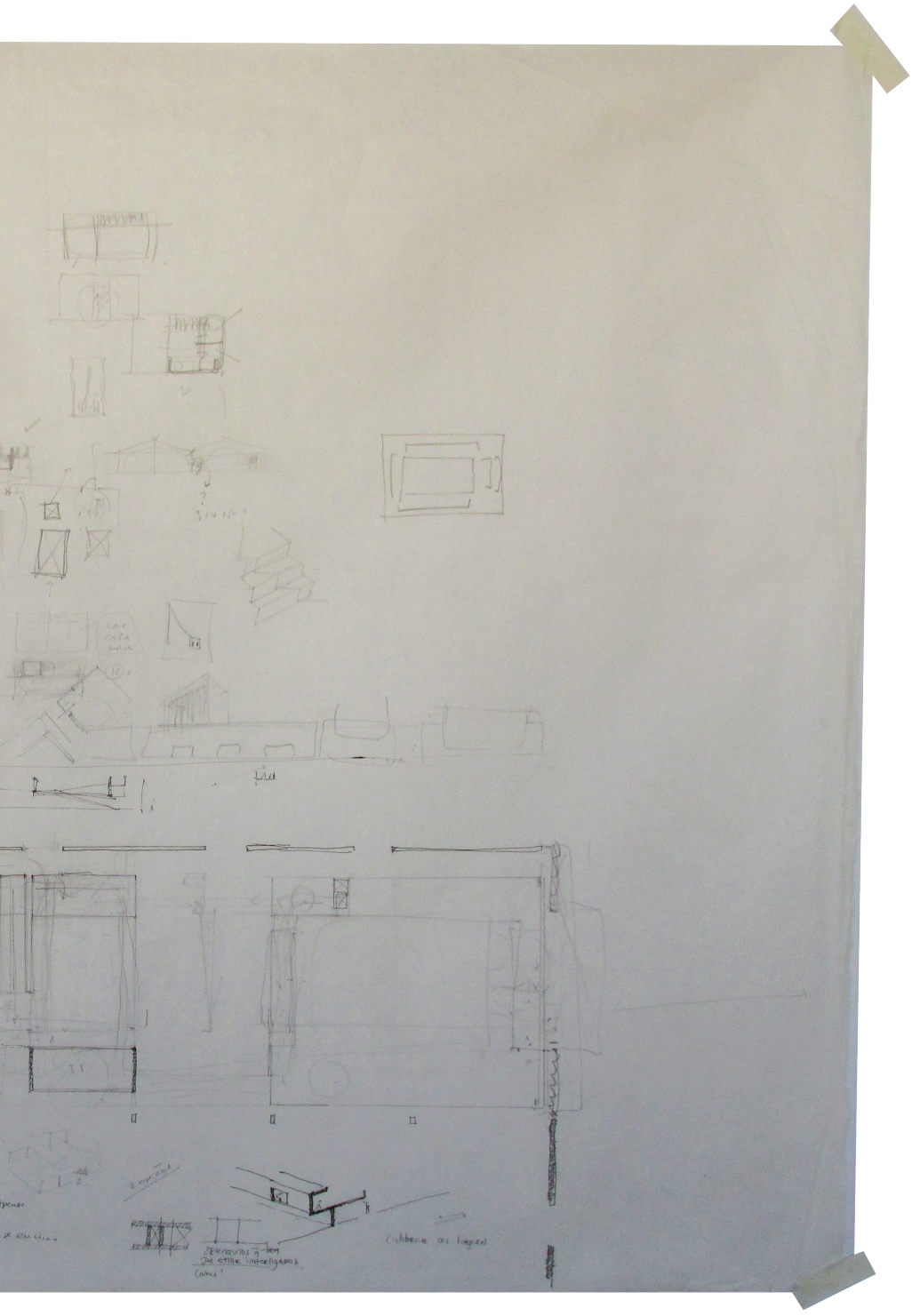




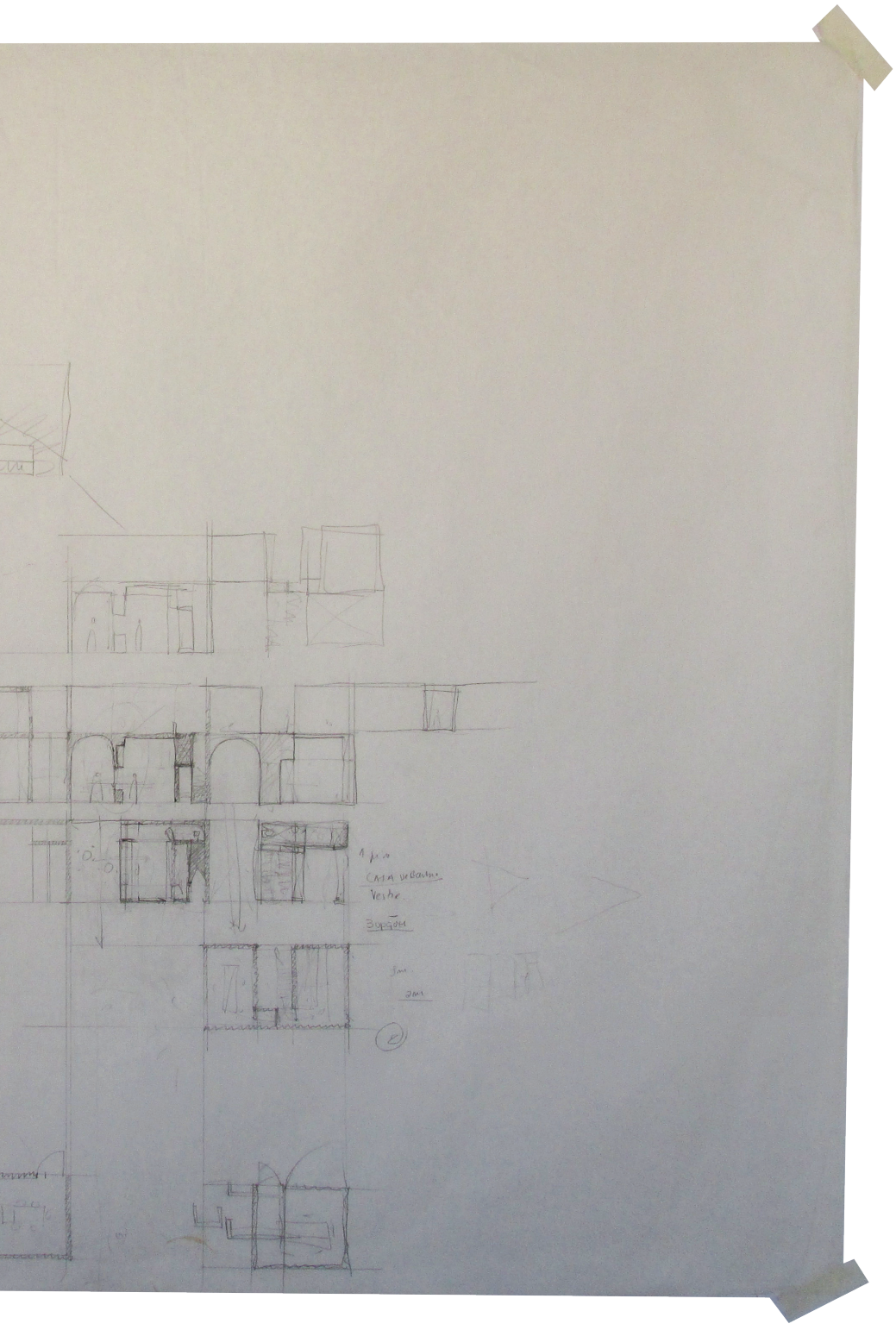




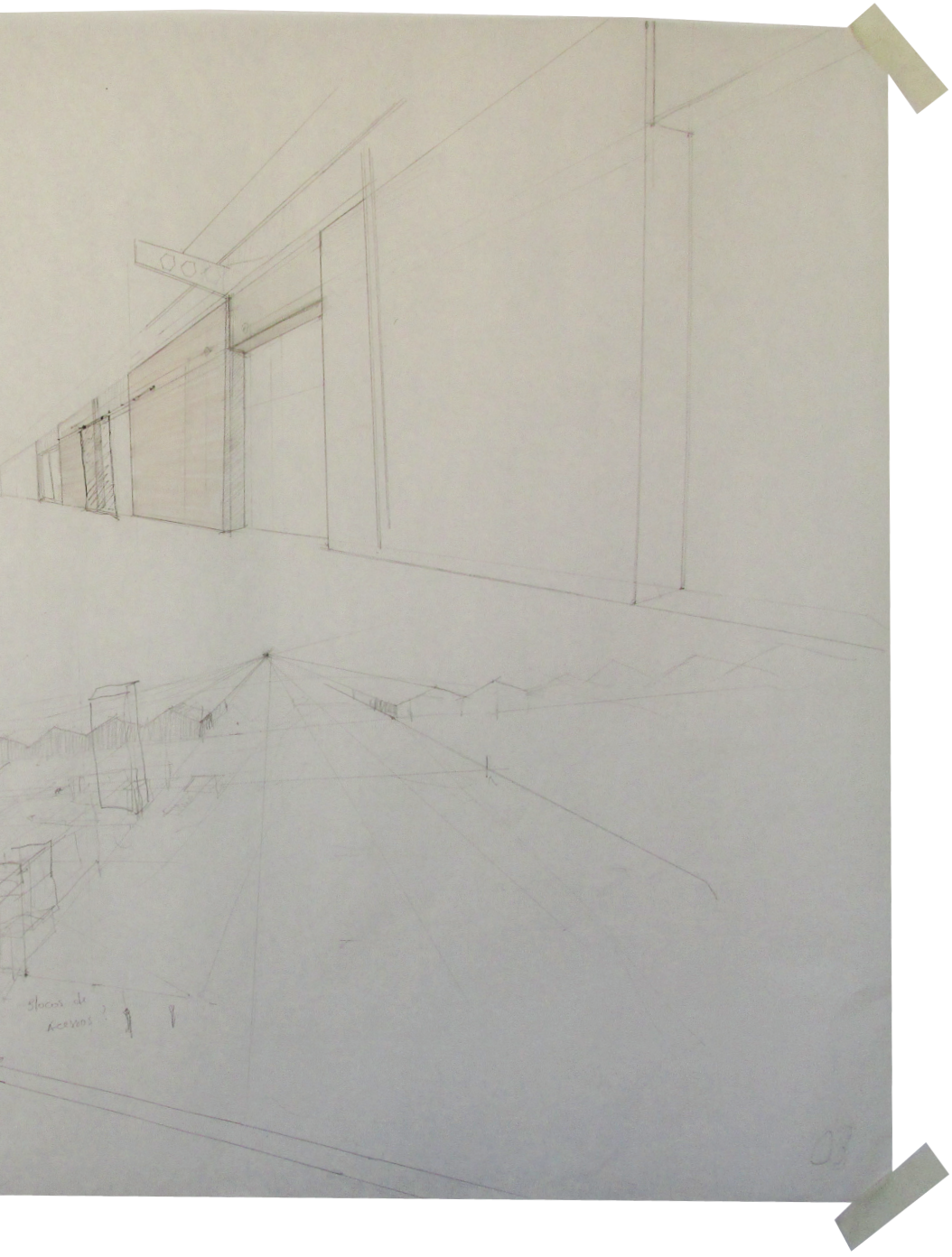

Ateliers 1:100
Ateliers

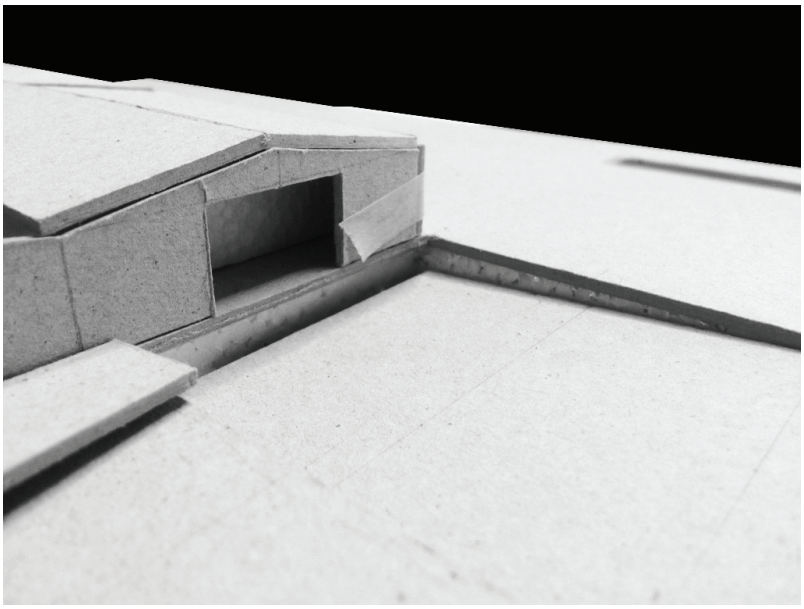


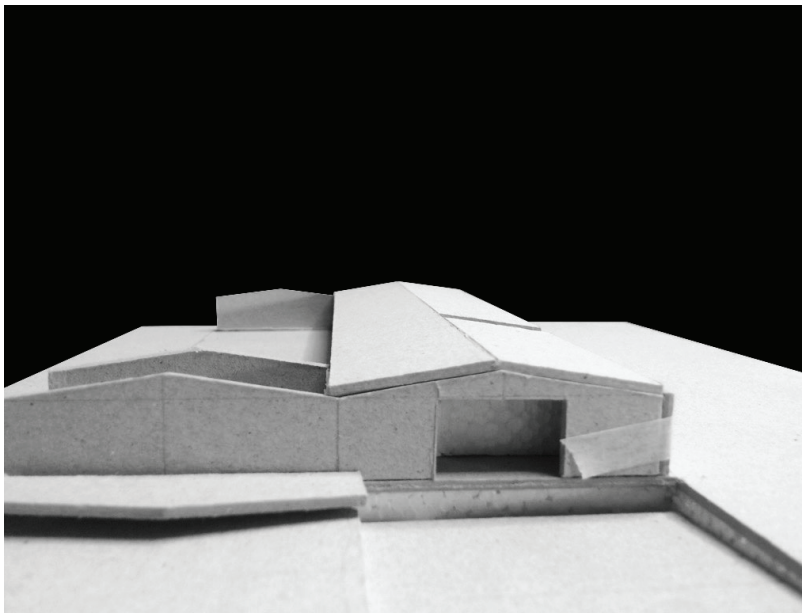

Prioridades
3 cores → ver as cores do Atelier → Brancamp Freire
CVDS
4 Ateliers → Amarelo | vermelho | Azul | verde? Branco
4 cores



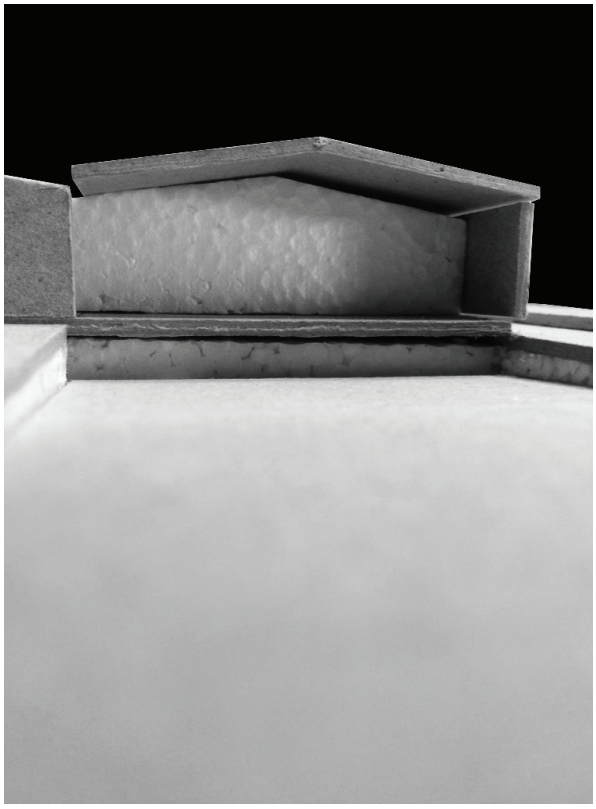


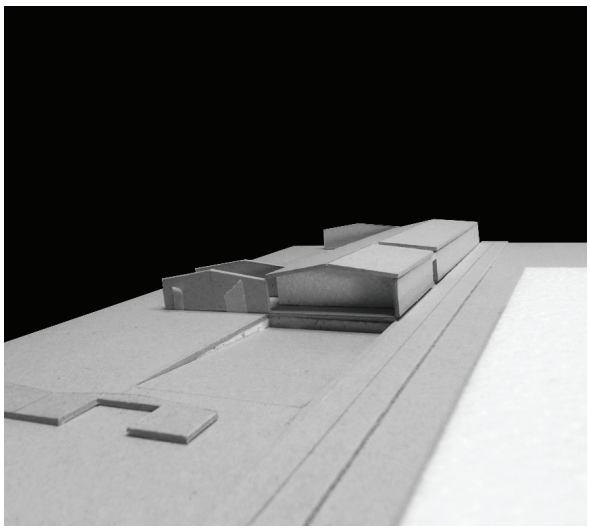

Stocos de
ACESSOS ?
03

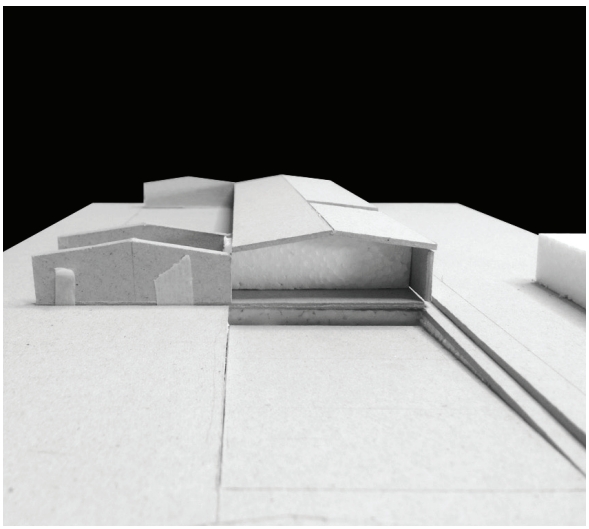


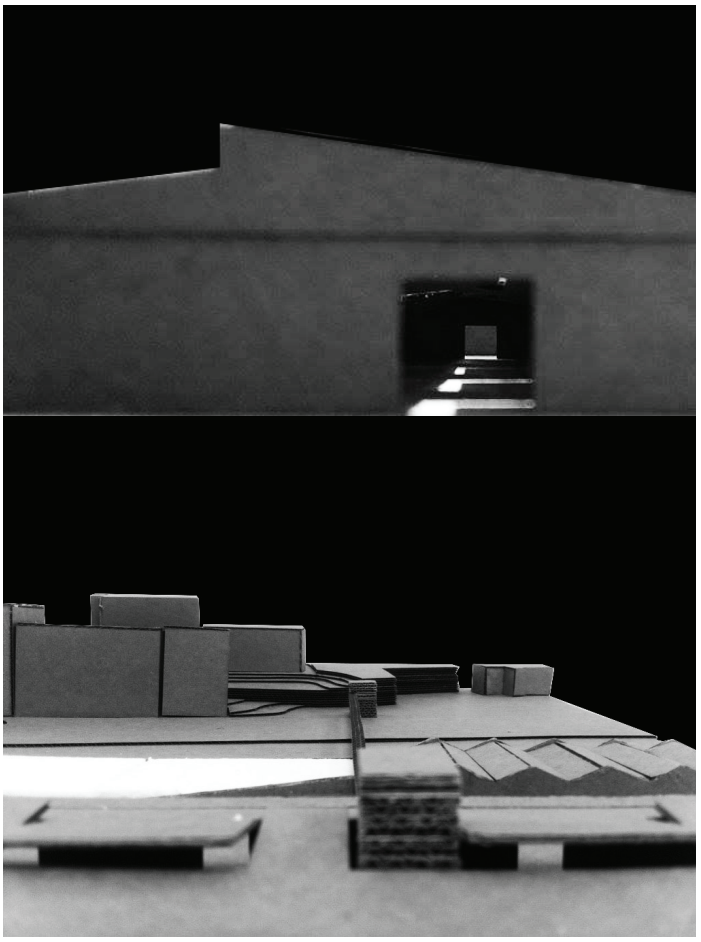


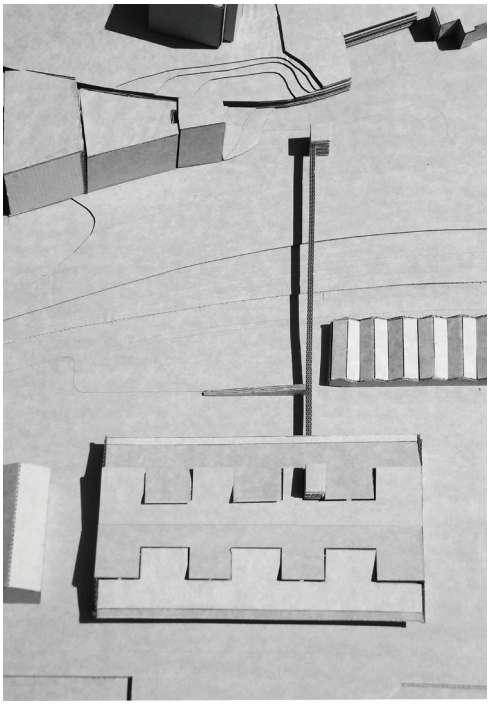
Anexo V| Maquetes de estudo

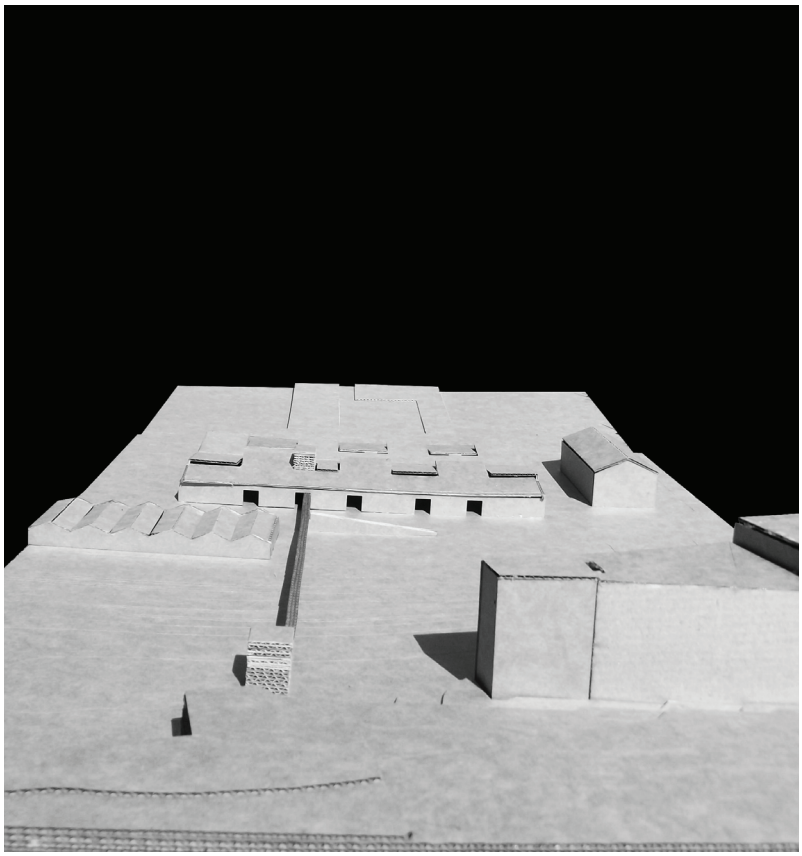


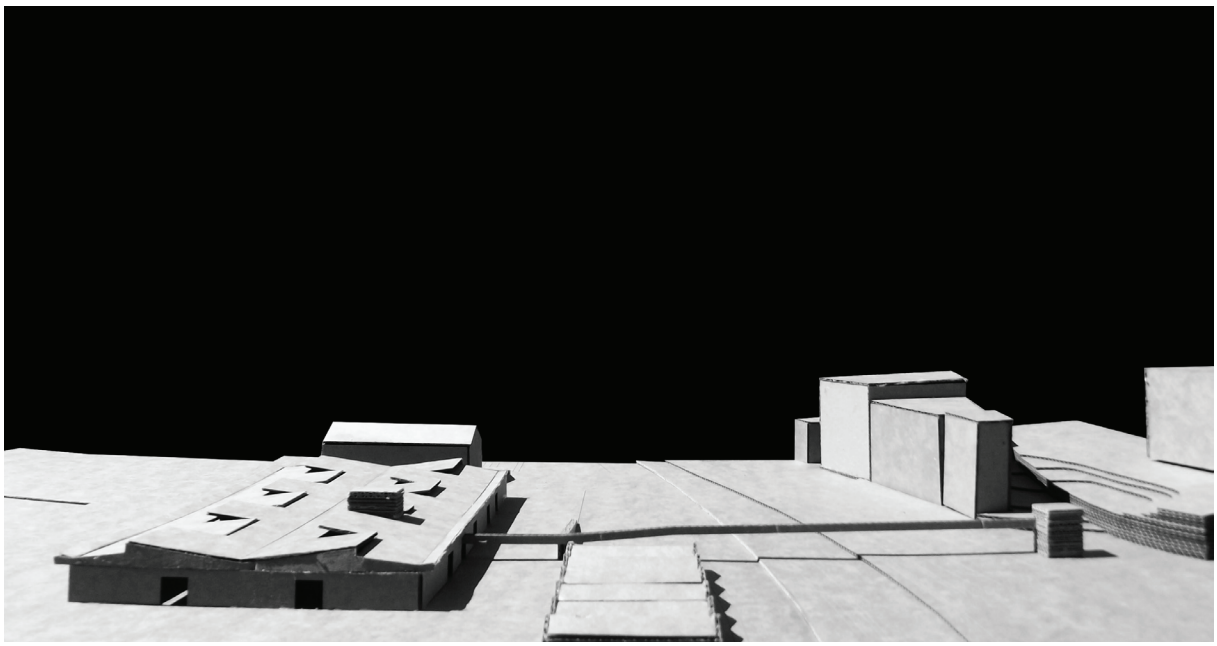








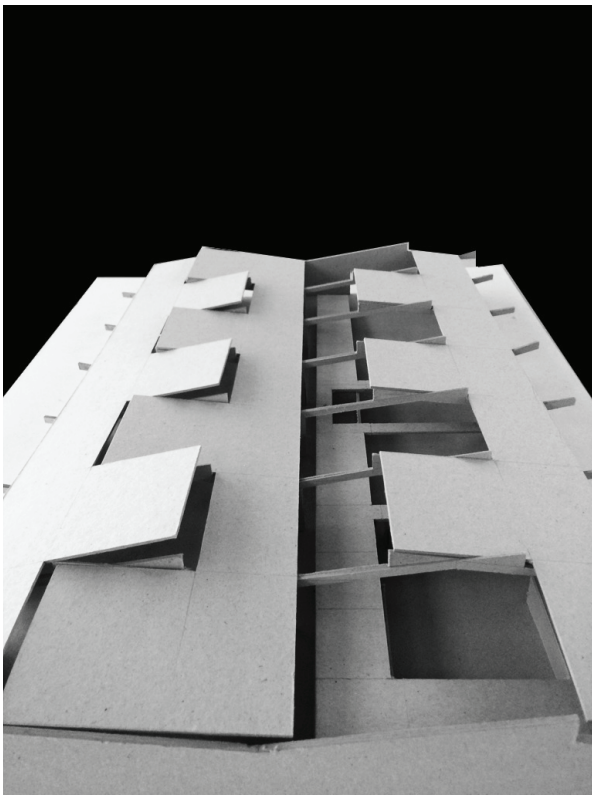


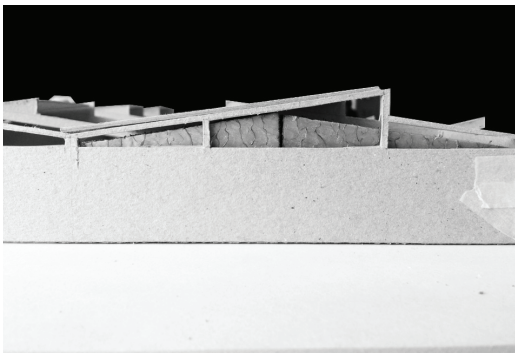






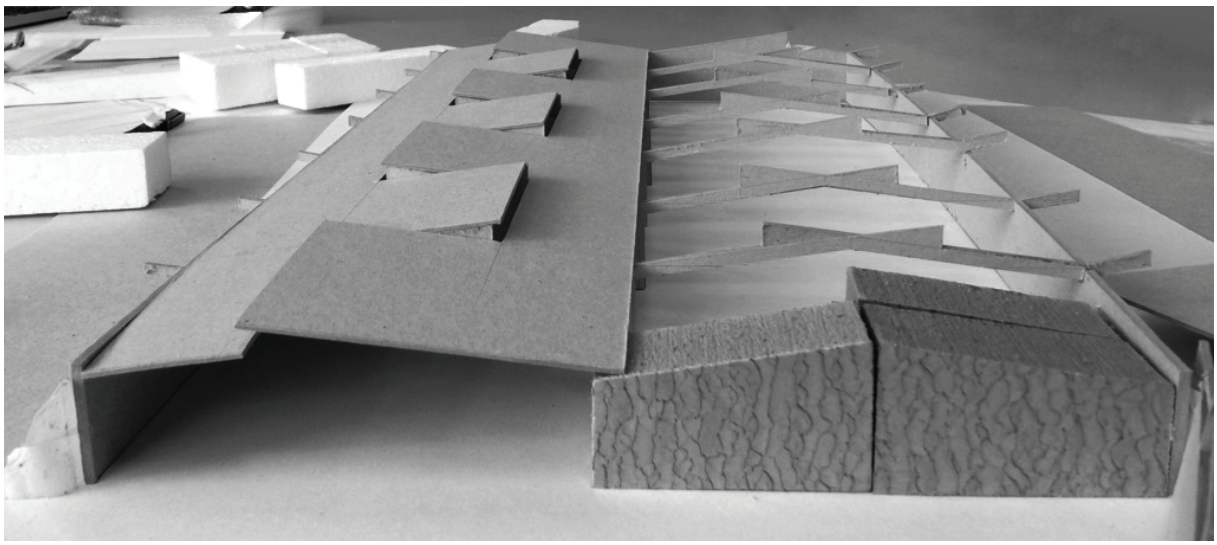


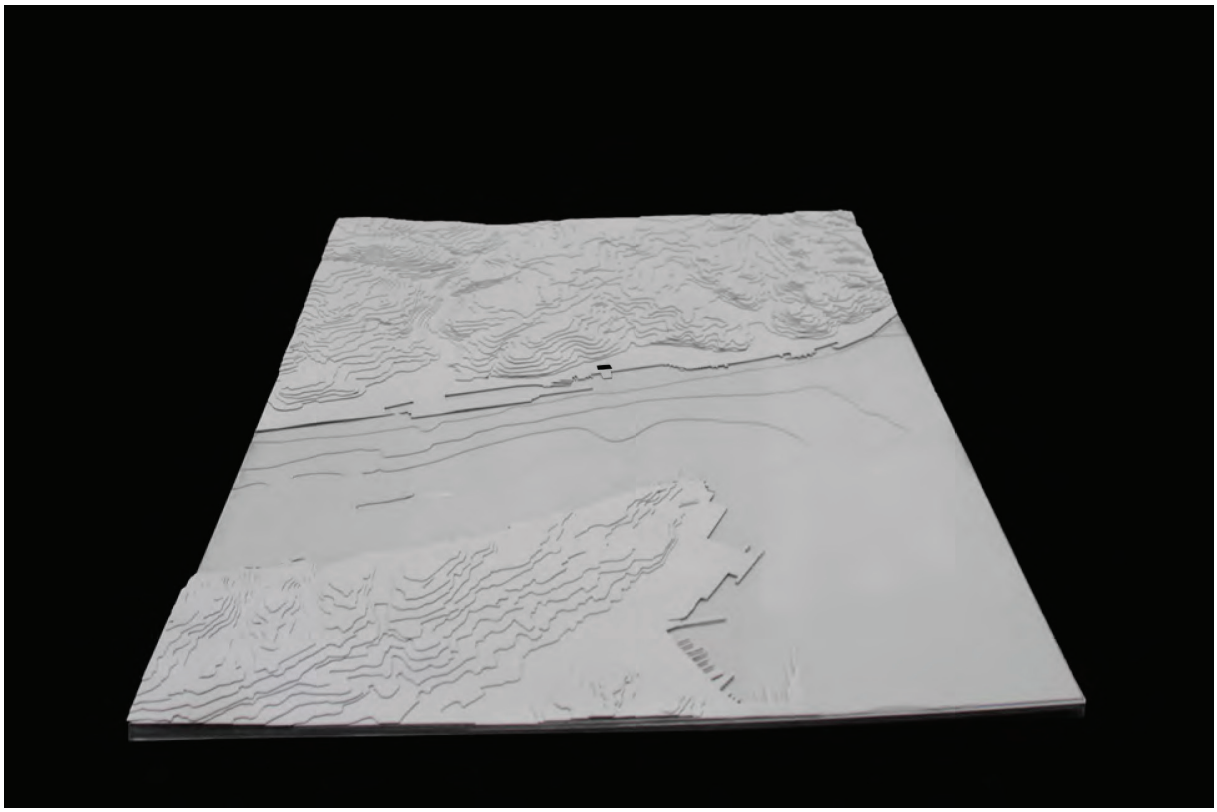






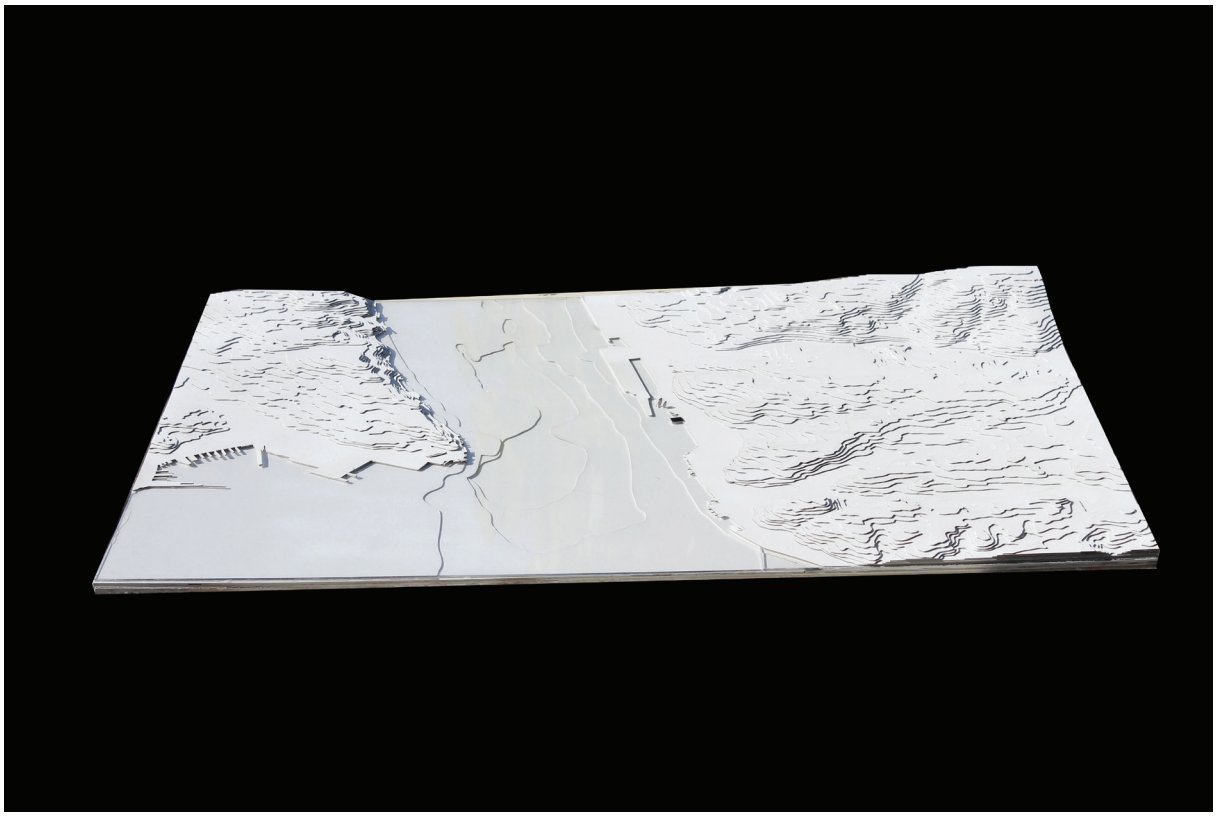






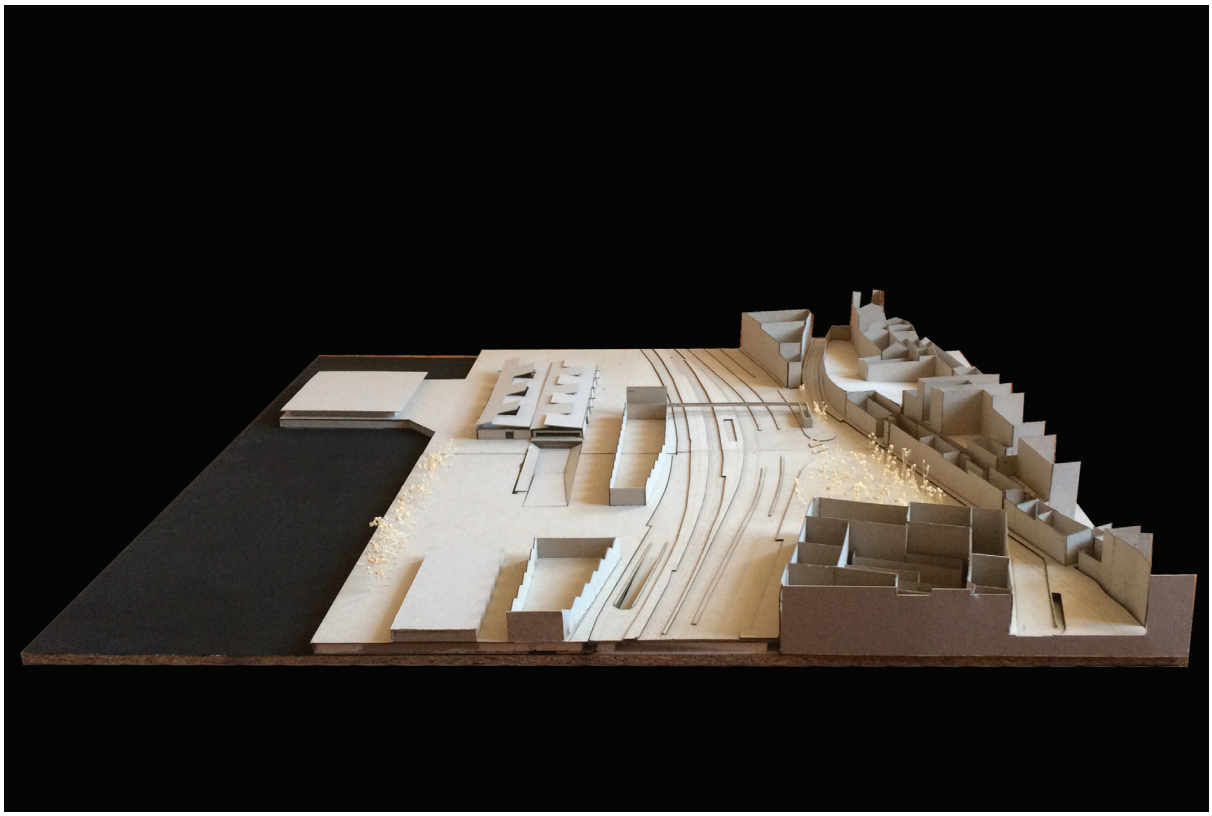
Anexo IV| Processo de Trabalho: Modelos

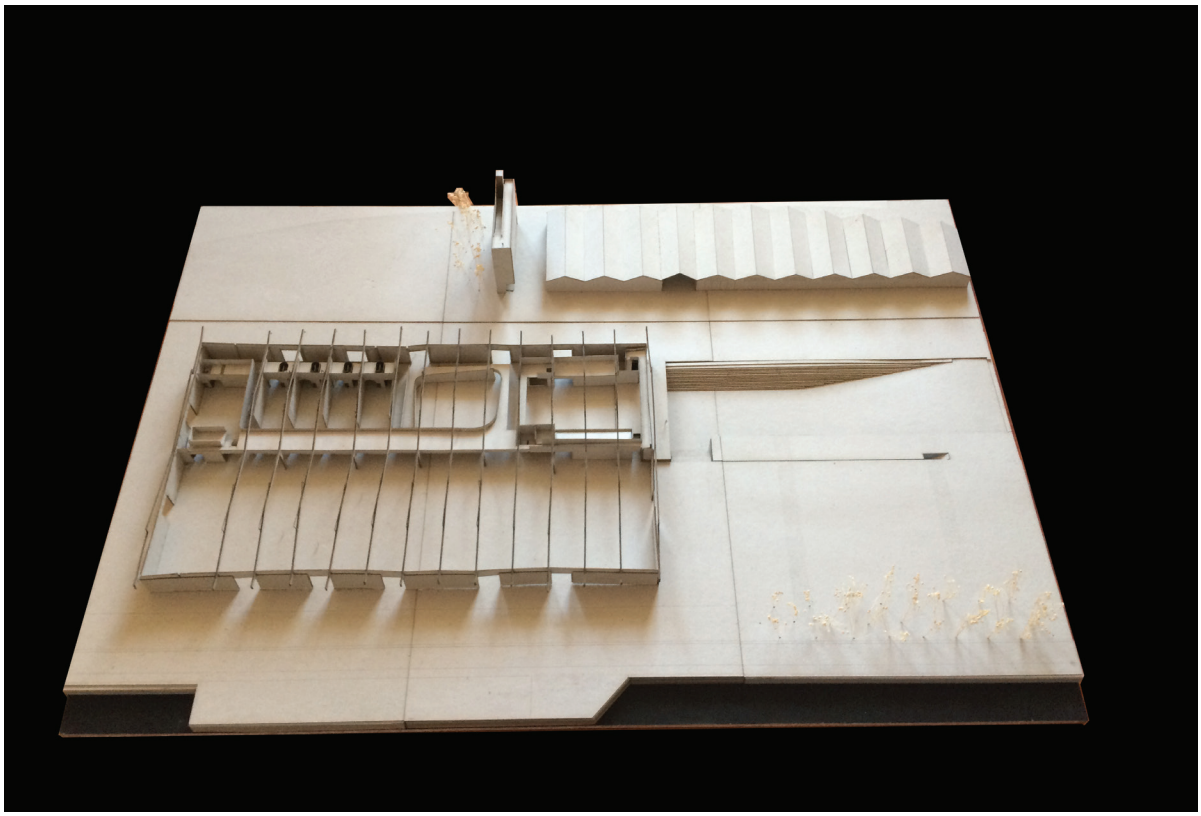
Maquete de Localização/Escala 1:10 000



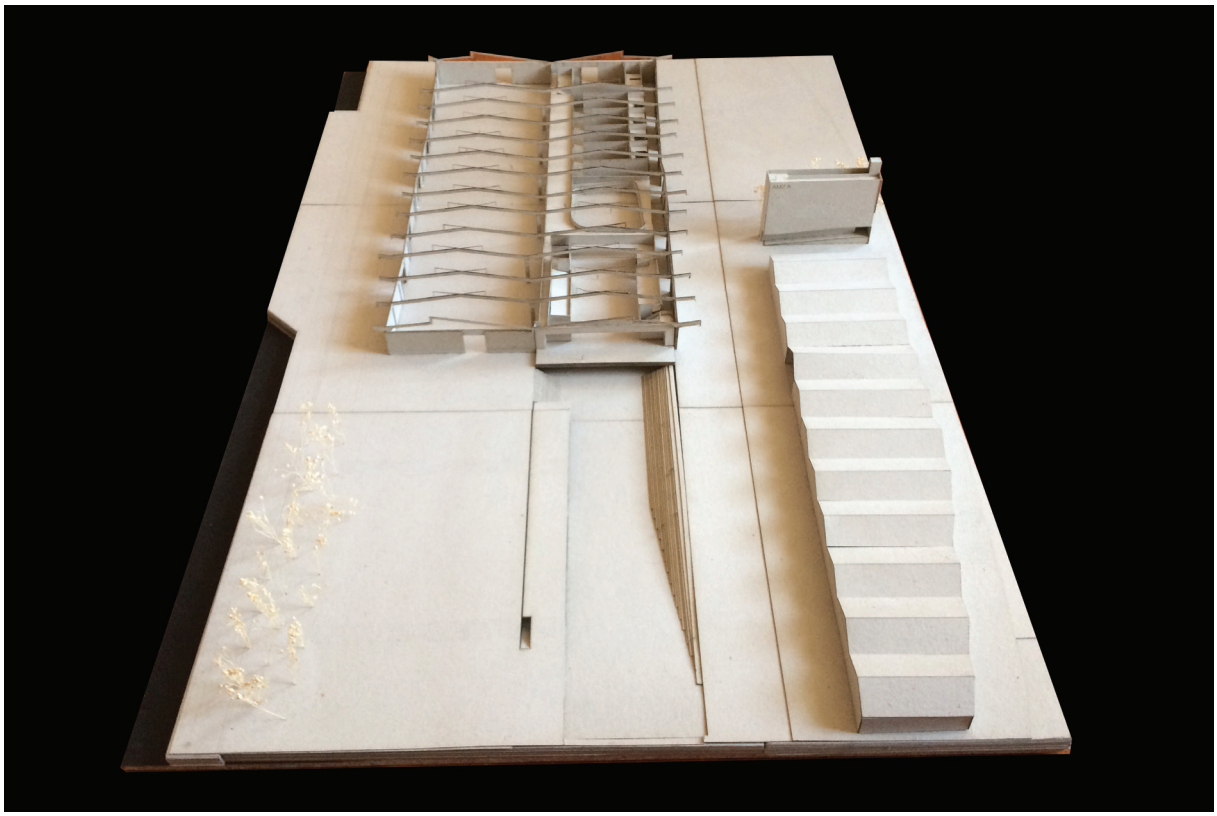


Maquete de Localização/Escala 1:500



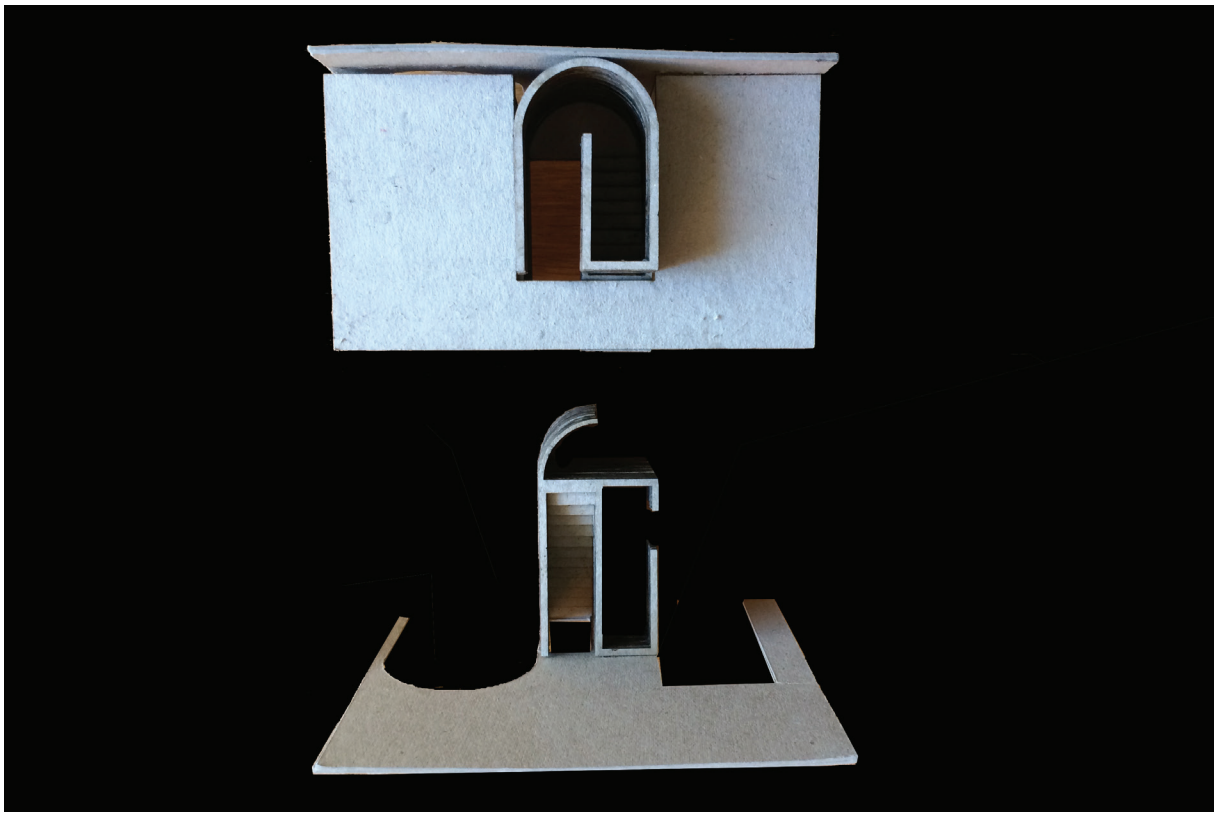


Maquete de Localização/Escala 1:200





Maquete de Localização/Escala 1:50



Anexo VI | Paineis finais



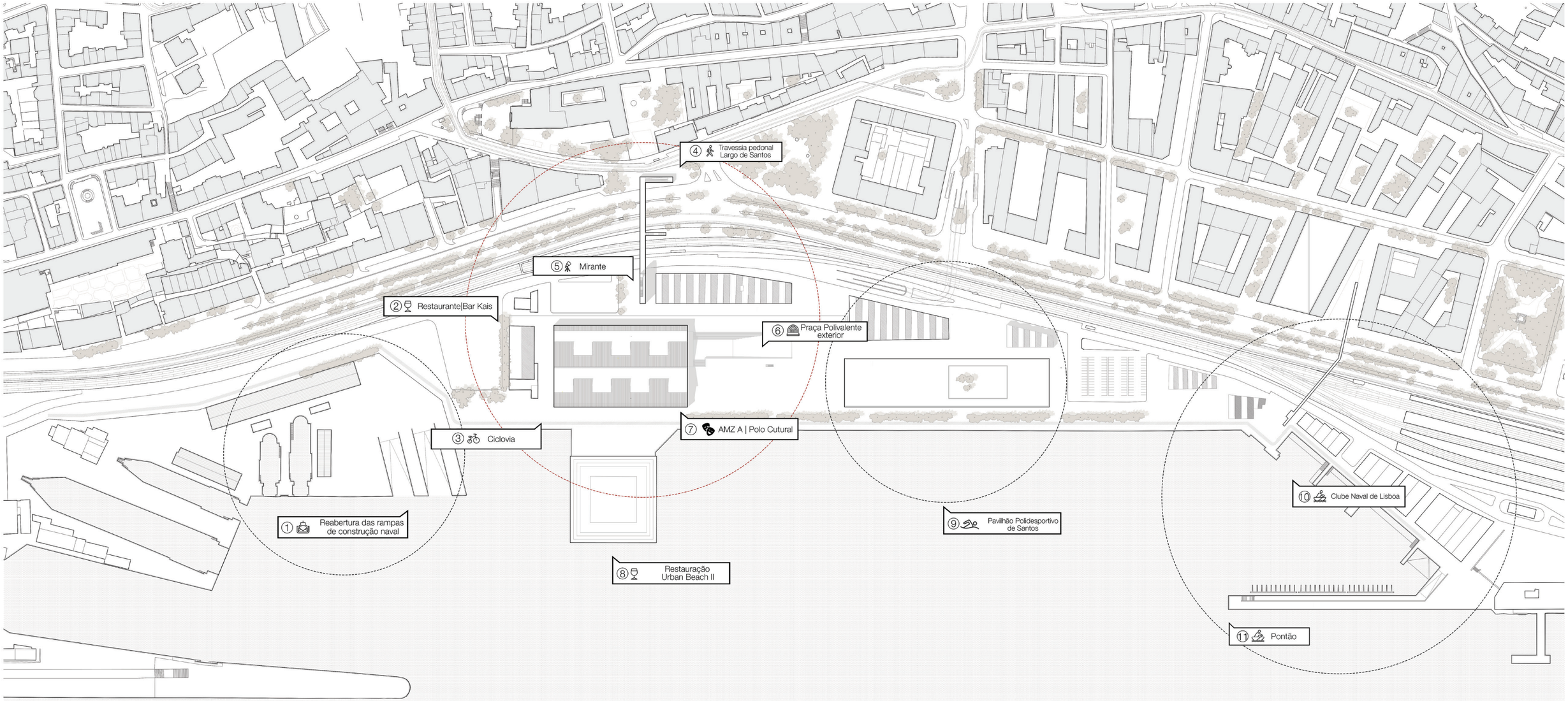
P01

PLANTA DE LOCALIZAÇÃO ESCALA 1:15W000

Projecto final de mestrado para a obtenção do Grau de Mestre em Arquitectura
Maria Inês Gomes Tiago. 20101277.
Equipa de Orientação: Doutor Professor Auxiliar António Lobato Santos; Doutor Professor Associado José Aguiar

AMZ

RECONVERSÃO ARMAZÉM A | PORTO LISBO.

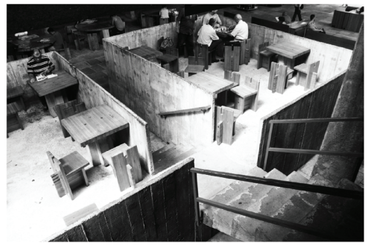


P02

PLANTA DE LOCALIZAÇÃO ESCALA 1:15000

Projecto final de mestrado para a obtenção do Grau de Mestre em Arquitectura
Maria Inês Gomes Tiago. 20101277.
Equipa de Orientação: Doutor Professor Auxiliar António Lobato Santos; Doutor Professor Associado José Aguiar

AMZ A
RECONVERSÃO ARMAZÉM A | PORTO LISBOA



LINA BO BARDI
SESC POMPEIA SÃO PAULO, 1982
11 034 m2



FRAC NORD- PAS DE CALAIS
LACATON & VASSAL, 2013
3 927 m2



FAKE INDUSTRIES ARCHITECTURAL AGONISM
GUGGENHEIM HELSINKIA, 2014
9 600 m2



HARD CLUB PORTO
AIRES MATEUS E ASSOCIADOS
2009
1750m2



















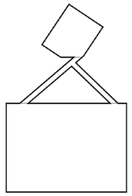






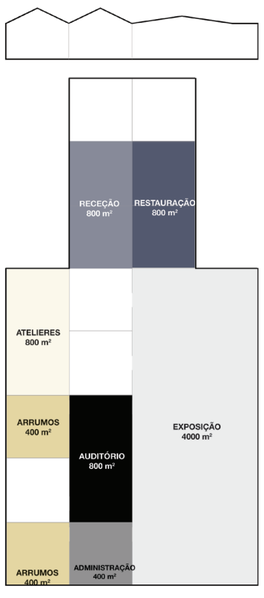


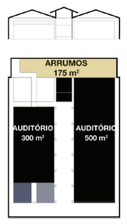


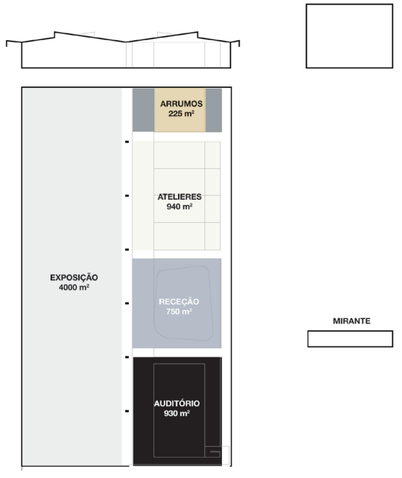














ARMAZÉM A
2016
8000m2

P030

ANÁLISE DOS CASOS DE ESTUDO
Projecto final de mestrado para a obtenção do Grau de Mestre em Arquitectura
Maria Inês Gomes Tiago, 20101277.
Equipa de Orientação: Doutor Professor Auxiliar António Lobato Santos; Doutor Professor Associado José Aguiar

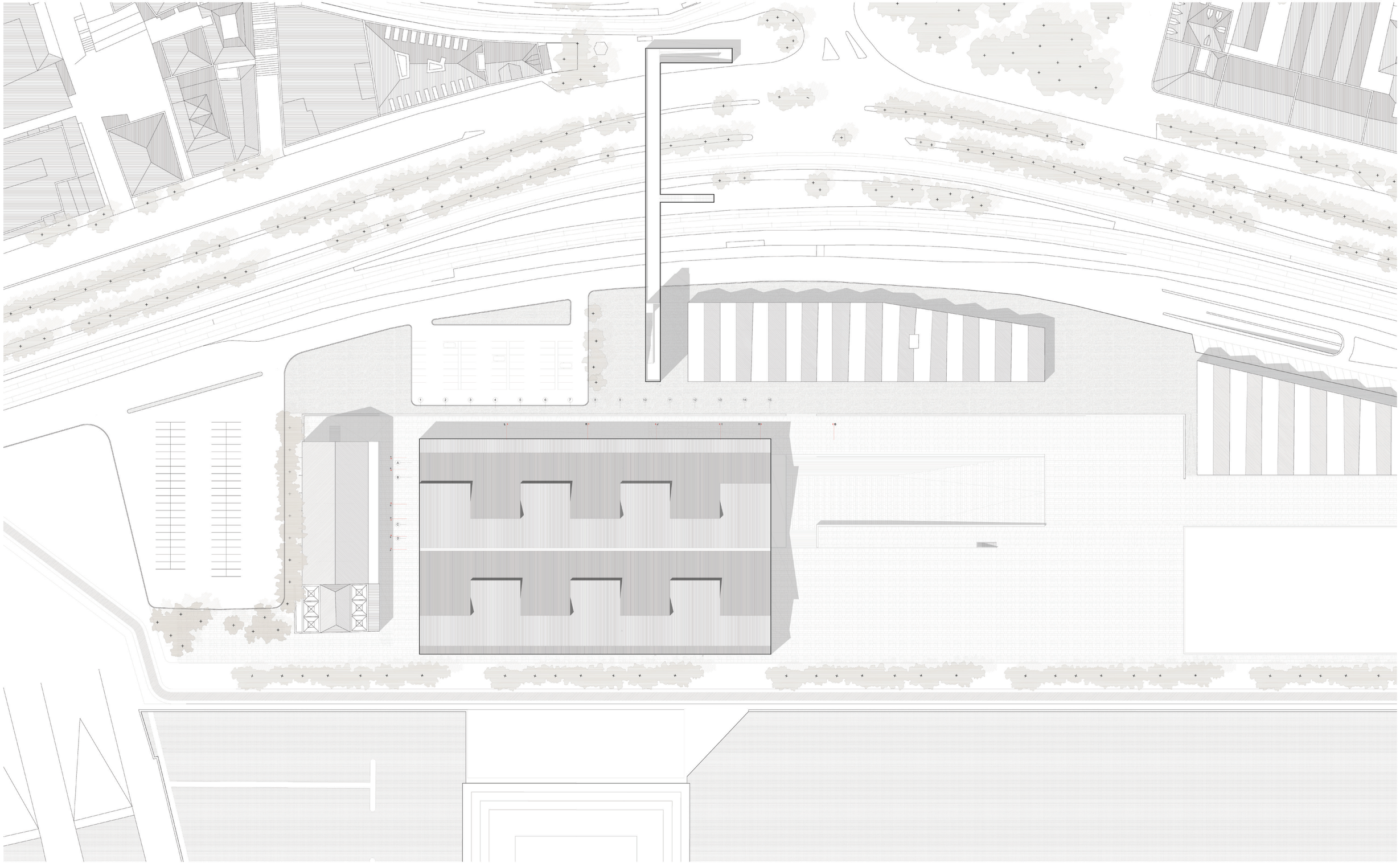
AMZ A
RECONVERSÃO ARMAZÉM A | PORTO LISBOA



P04

PLANTA DE LOCALIZAÇÃO ESCALA 1:15W000

Projecto final de mestrado para a obtenção do Grau de Mestre em Arquitectura
Maria Inês Gomes Tiago, 20101277.
Equipa de Orientação: Doutor Professor Auxiliar António Lobato Santos; Doutor Professor Associado José Aguiar



P05

PLANTA DE COBERTURA ESCALA 1:500

Projecto final de mestrado para a obtenção do Grau de Mestre em Arquitectura
Maria Inês Gomes Tiago. 20101277.
Equipa de Orientação: Doutor Professor Auxiliar António Lobato Santos; Doutor Professor Associado José Aguiar

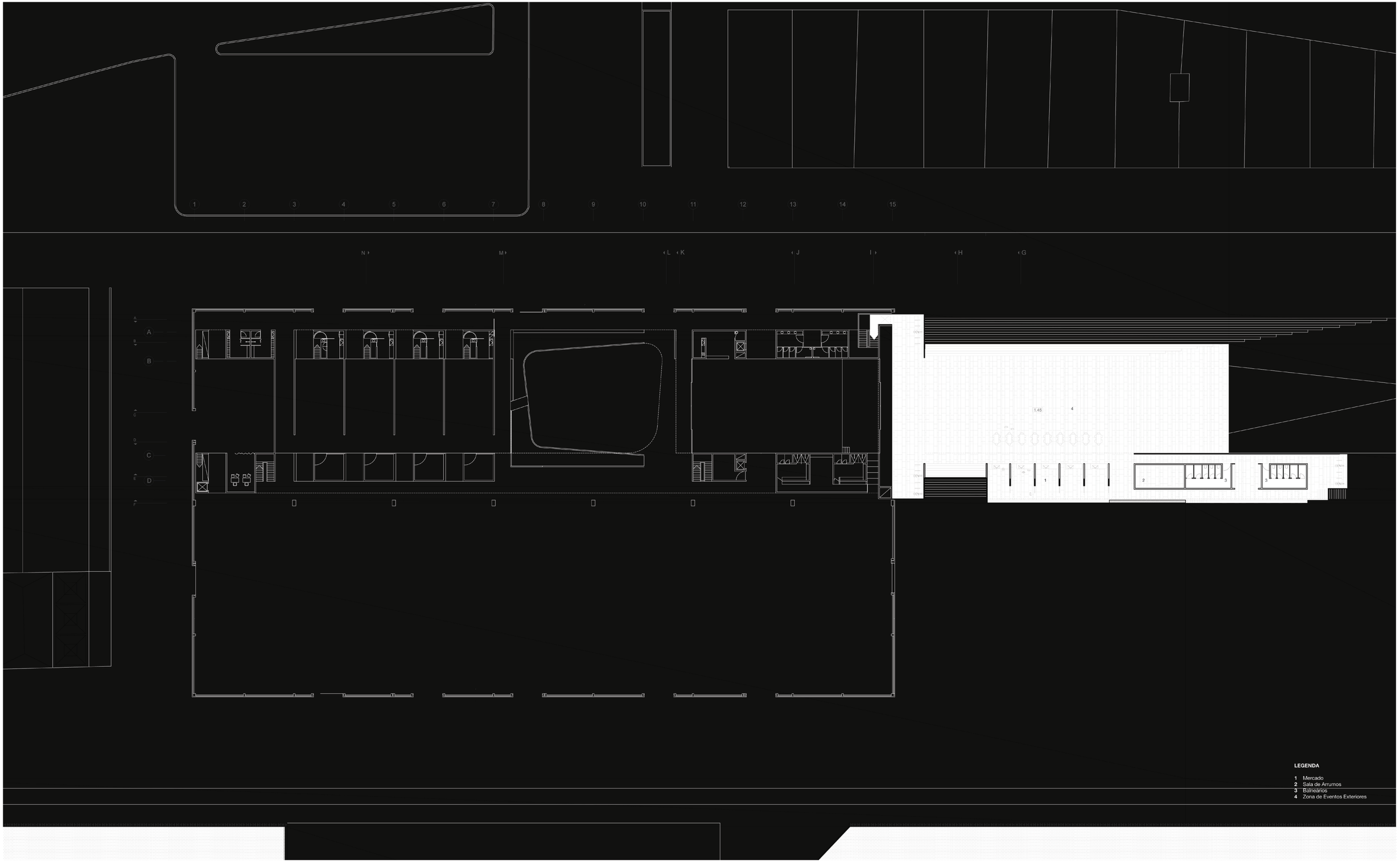
AMZ A
RECONVERSÃO ARMAZÉM A | PORTO LISBOA

P06

CORTES TRANSVERSAIS J; K; L ESCALA 1:250

Projecto final de mestrado para a obtenção do Grau de Mestre em Arquitectura
Maria Inês Gomes Tiago. 20101277.
Equipa de Orientação: Doutor Professor Auxiliar António Lobato Santos; Doutor Professor Associado José Aguiar

AMZ A
RECONVERSÃO ARMAZÉM A | PORTO LISBOA



LEGENDA

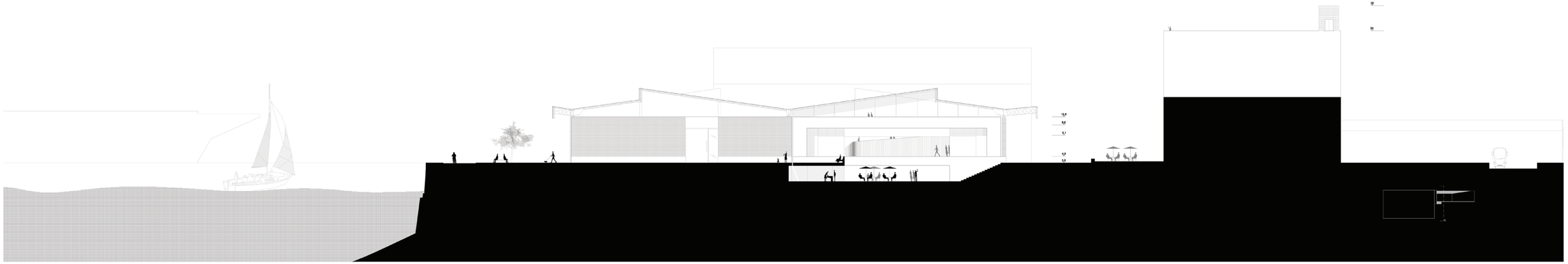
1 Mercado
2 Sala de Arrumos
3 Balneários
4 Zona de Eventos Exteriores

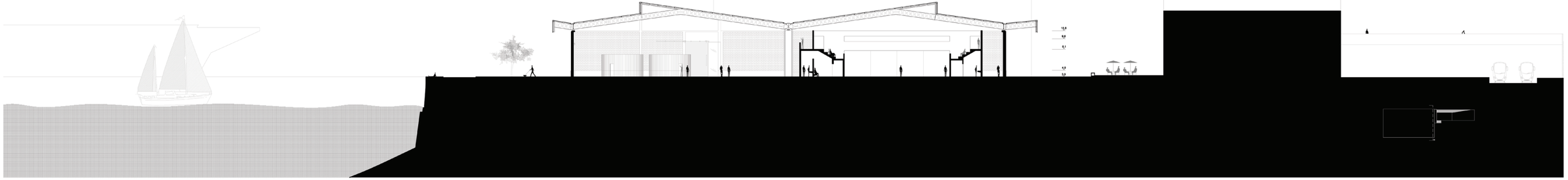
P07

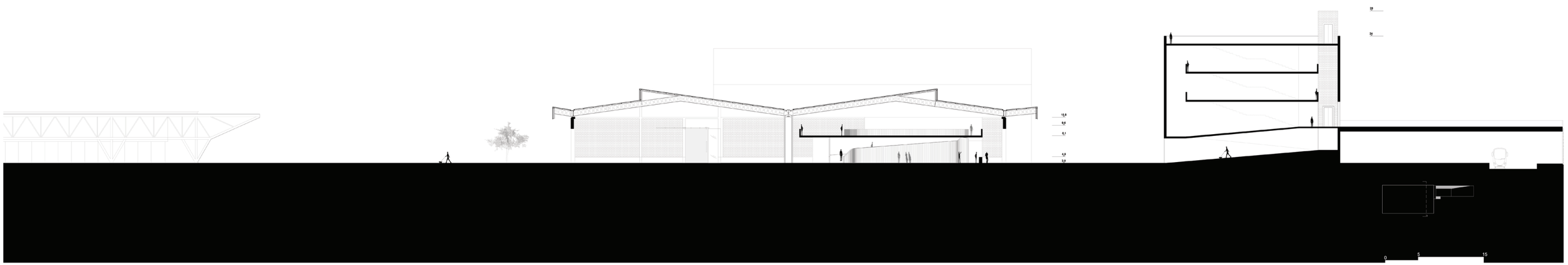
PLANTA PISO -1 ESCALA 1:250

Projecto final de mestrado para a obtenção do Grau de Mestre em Arquitectura
Maria Inês Gomes Tiago, 20101277;
Equipa de Orientação: Doutor Professor Auxiliar António Lobato Santos; Doutor Professor Associado José Aguiar

AMZ A
RECONVERSÃO ARMAZÉM A | PORTO LISBOA





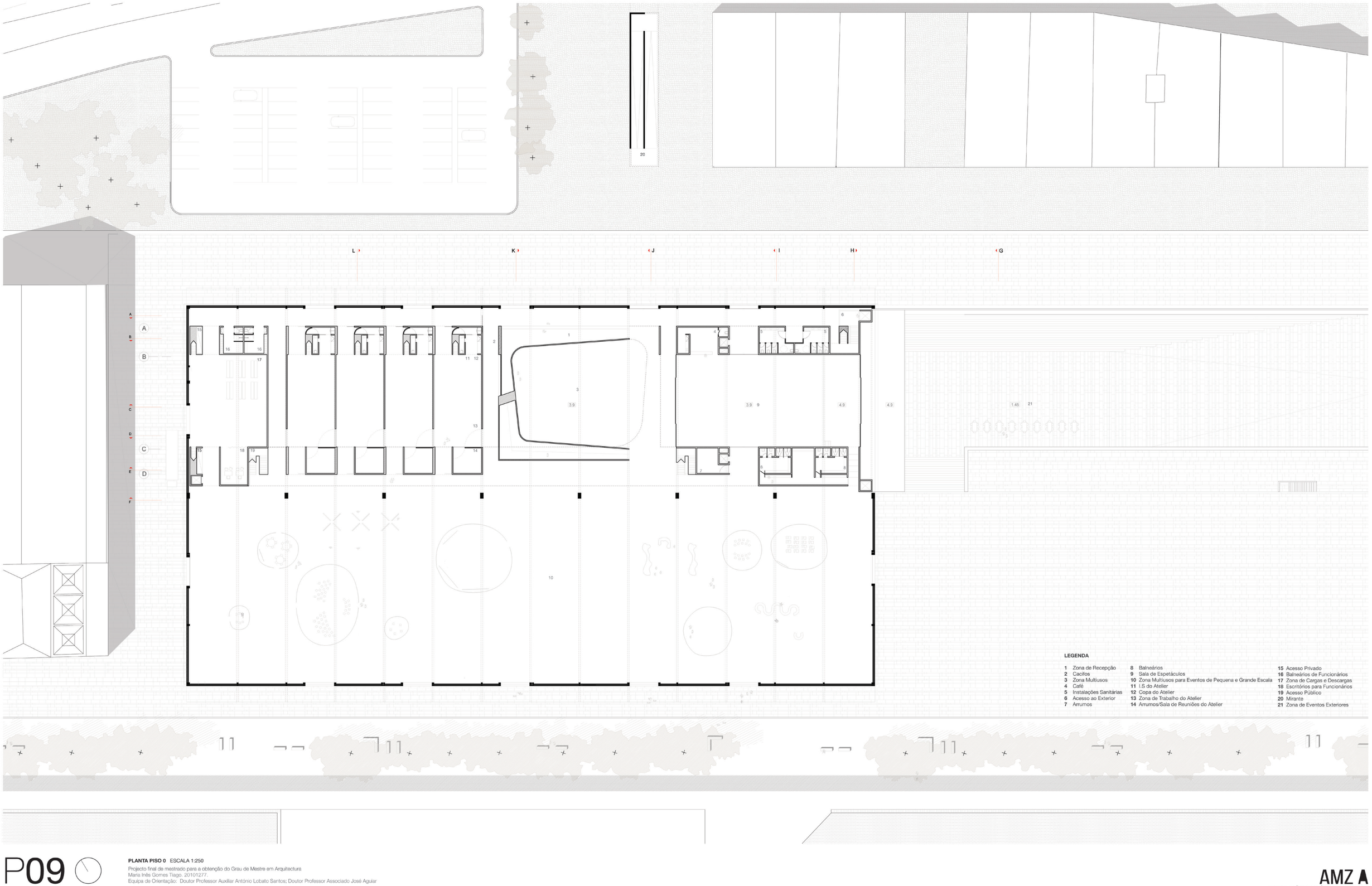


P08

CORTES TRANSVERSAIS G; H; I ESCALA 1:250

Projecto final de mestrado para a obtenção do Grau de Mestre em Arquitectura
Maria Inês Gomes Tiago, 20101277.
Equipa de Orientação: Doutor Professor Auxiliar António Lobato Santos; Doutor Professor Associado José Aguiar

AMZ A
RECONVERSÃO ARMAZÉM A | PORTO LISBOA

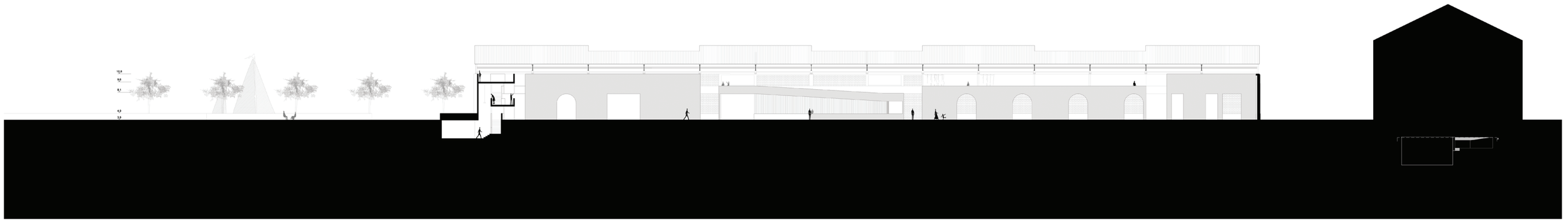


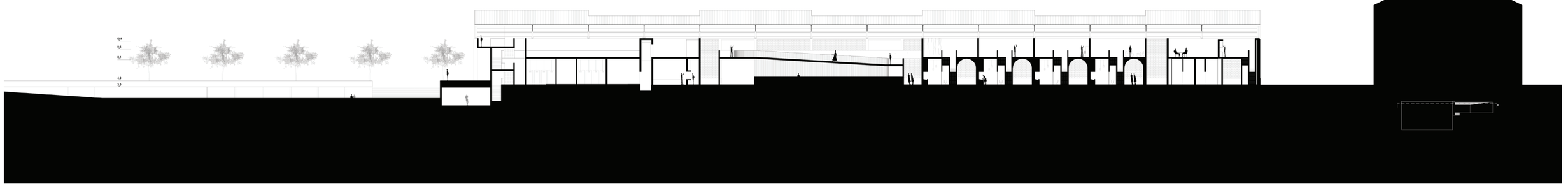
LEGENDA

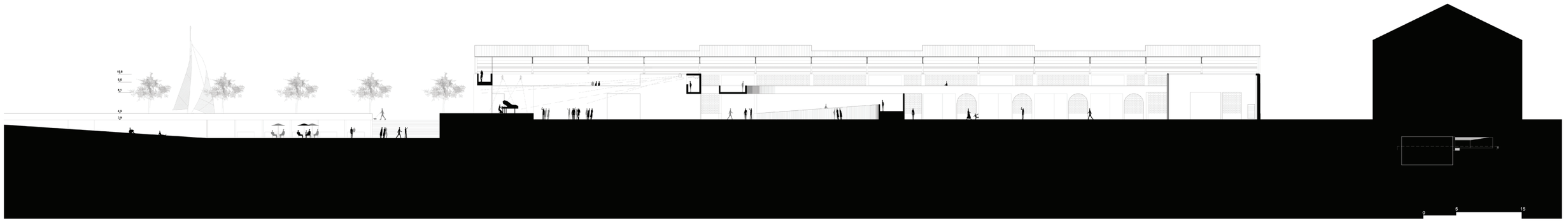
1	Zona de Recepção	**8**	Balneários	**15**	Acesso Privado
2	Cacifos	**9**	Sala de Espetáculos	**16**	Balneários de Funcionários
3	Zona Multiusos	**10**	Zona Multiusos para Eventos de Pequena e Grande Escala	**17**	Zona de Cargas e Descargas
4	Café	**11**	I.S do Atelier	**18**	Escritórios para Funcionários
5	Instalações Sanitárias	**12**	Copa do Atelier	**19**	Acesso Público
6	Acesso ao Exterior	**13**	Zona de Trabalho do Atelier	**20**	Mirante
7	Arrumos	**14**	Arrumos/Sala de Reuniões do Atelier	**21**	Zona de Eventos Exteriores

PLANTA PISO 0 ESCALA 1:250

Projecto final de mestrado para a obtenção do Grau de Mestre em Arquitectura
Maria Inês Gomes Tiago. 20101277.
Equipa de Orientação: Doutor Professor Auxiliar António Lobato Santos; Doutor Professor Associado José Aguiar





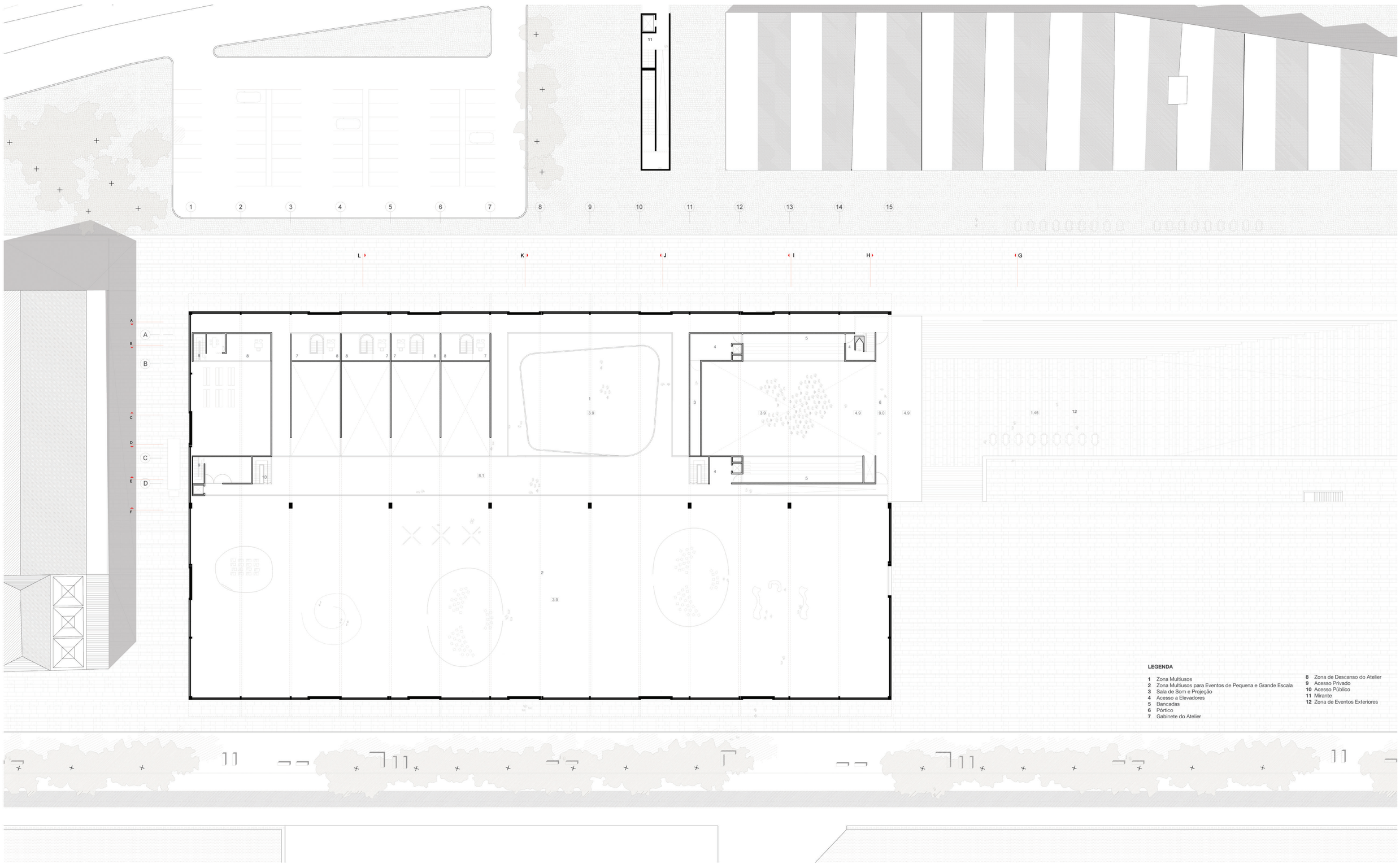


P010

CORTES LONGITUDINAIS ESCALA 1:250

Projecto final de mestrado para a obtenção do Grau de Mestre em Arquitectura
Maria Inês Gomes Tiago. 20101277.
Equipa de Orientação: Doutor Professor Auxiliar António Lobato Santos; Doutor Professor Associado José Aguiar

AMZ A
RECONVERSÃO ARMAZÉM A | PORTO LISBOA



LEGENDA

1 Zona Multiusos
2 Zona Multiusos para Eventos de Pequena e Grande Escala
3 Sala de Som e Projecção
4 Acesso a Elevadores
5 Bancadas
6 Pórtico
7 Gabinete do Atelier
8 Zona de Descanso do Atelier
9 Acesso Privado
10 Acesso Público
11 Mirante
12 Zona de Eventos Exteriores

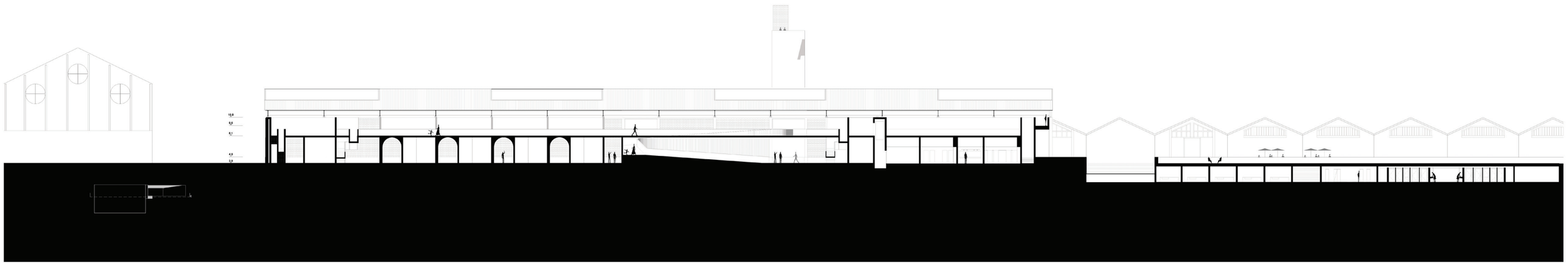
P011

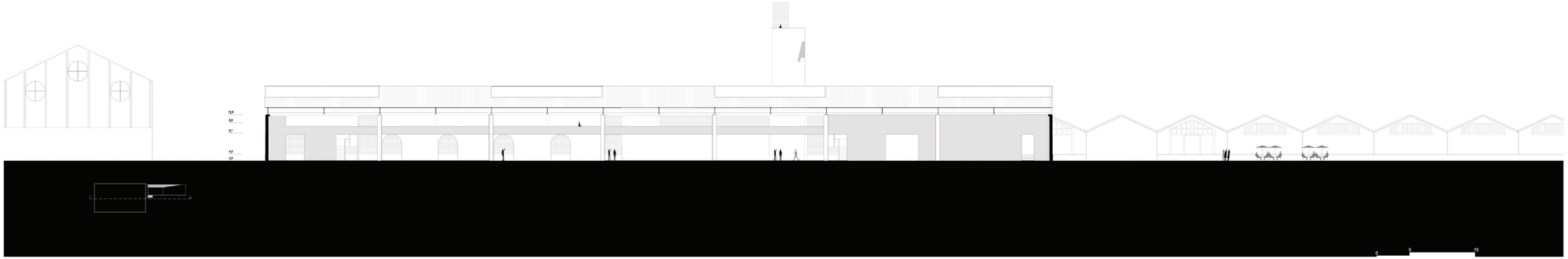
PLANTA PISO 1 ESCALA 1:250

Projecto final de mestrado para a obtenção do Grau de Mestre em Arquitectura
Maria Inês Gomes Tiago, 20101277.
Equipa de Orientação: Doutor Professor Auxiliar António Lobato Santos; Doutor Professor Associado José Aguiar

AMZ A
RECONVERSÃO ARMAZÉM A | PORTO LISBOA







P012

CORTES LONGITUDINAIS C; E; F ESCALA 1:250

Projecto final de mestrado para a obtenção do Grau de Mestre em Arquitectura
Maria Inês Gomes Tiago, 20101277.
Equipa de Orientação: Doutor Professor Auxiliar António Lobato Santos; Doutor Professor Associado José Aguiar

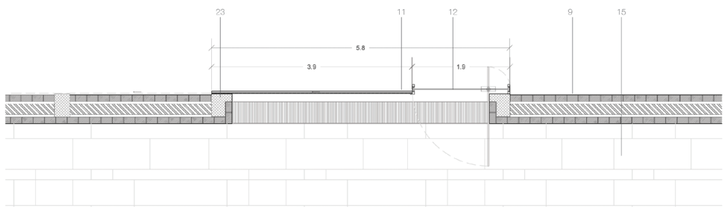
AMZ A
RECONVERSÃO ARMAZÉM A | PORTO LISBOA



1. Betão Afagado, E=10mm | 2. Betonilha de Regularização | 3. Isolamento Roofmate, E= 60mm | 4. Camada Geotêxtil | 5. Laje de Betão Armado | 6. Tout-Venant | 7. Terra Compacta | 8. Terreno | 9. Tubo de Drenagem | 10. Maciço de Encabeçamento | 11. Tijolo de Burro | 12. Grampo de Ancoragem | 13. Tijolo Cerâmico 14. Viga de Aço | 15. Chapa Metálica

ateliers







1. Pavimento Pedra Lioz | 2. Betonilha de Regularização | 3. Isolamento Roofmate, E= 60mm | 4. Camada Geotêxtil | 5. Laje de betão | 6. Tout-Venant | 7. Terra Compacta | 8. Terreno | 9. Tijolo de Burro | 10. Betão Cofrado | 11. Porta de Correr de Ferro Forjado | 12. Porta Pivotante de Vidro Laminado Temperado, E= 16mm com Caixilharia de Aço Inox | 13. Viga de Aço | 14. Chapa metálica | 15. Pavimento Pedra Lioz | 16. Tela Asfáltica | 17. Viga de Betão | 18. Rolamento Metálico | 19. Rolamento Metálico 20. Calha de Guia Metálica | 21. Sistema de Fixação de Chapa Metálica | 22. Tubo de Drenagem | 23. Pilar de Betão

P013

CORTES ESCALA 1:50

Projecto final de mestrado para a obtenção do Grau de Mestre em Arquitectura
Maria Inês Gomes Tiago. 20101277.
Equipa de Orientação: Doutor Professor Auxiliar António Lobato Santos; Doutor Professor Associado José Aguiar

AMZ A
RECONVERSÃO ARMAZÉM A | PORTO LISBOA

F



1. Pavimento Pedra Lioz, E= 25mm | 2. Betonilha de Regularização | 3. Isolamento Roofmate, E= 60mm | 4. Tela Asfáltica de Impermeabilização | 5. Camada Geotêxtil | 6. Laje de Betão Armado | 7. Caleira de Drenagem em Betão 8. Tout-Venant Miúdo | 9. Tout-Venant Graúdo| 10. Terra Compacta | 11. Tubo de Drenagem | 12. Maciço de Encabeçamento | 13. Fundação em Estacas de Betão Armado | 14. Terreno | 15. Peça de Betão Pré-Moldado com Acabamento à Vista



1. Pavimento Pedra Lioz, E= 25mm | 2. Betonilha de Regularização | 3. Isolamento Roofmate, E= 60mm | 4. Tela Asfáltica de Impermeabilização | 5. Camada Geotêxtil | 6. Laje de Betão Armado | 7. Caleira de Drenagem em Betão | 8. Tout-Venant Miúdo | 9. Tout-Venant Graúdo | 10. Terra Compacta | 11. Tubo de Drenagem | 12. Maciço de Encabeçamento | 13. Fundação em Estacas de Betão Armado | 14. Terreno | 15. Peça de Betão Pré-Molda do com Acabamento à Vista | 16. Barreira de Vapor | 17. Lajetas de Betão | 18. Capeamento Metálico | 19. Tijolo de Burro | 20. Parede de Betão com Isolamento | 21. Viga de Aço | 22. Chapa Metálica | 23. Betão Afagado, E=10mm | 24. Vidro Laminado Temperado, E= 16mm | 25. Porta Metálica Basculante

CORTES ESCALA 1:50

Projecto final de mestrado para a obtenção do Grau de Mestre em Arquitectura
Maria Inês Gomes Tiago. 20101277.
Equipa de Orientação: Doutor Professor Auxiliar António Lobato Santos; Doutor Professor Associado José Aguiar



P015

IMAGEM DO INTERIOR DO EDIFÍCIO

Projecto final de mestrado para a obtenção do Grau de Mestre em Arquitectura
Maria Inês Gomes Tiago. 20101277.
Equipa de Orientação: Doutor Professor Auxiliar António Lobato Santos; Doutor Professor Associado José Aguiar

AMZ A
RECONVERSÃO ARMAZÉM A | PORTO LISBOA



P016

IMAGEM DO EXTERIOR DO EDIFÍCIO

Projecto final de mestrado para a obtenção do Grau de Mestre em Arquitectura
Maria Inês Gomes Tiago, 20101277.
Equipa de Orientação: Doutor Professor Auxiliar António Lobato Santos; Doutor Professor Associado José Aguiar

AMZ A
RECONVERSÃO ARMAZÉM A | PORTO LISBOA