U LISBOA | UNIVERSIDADE DE LISBOA
FACULDADE DE ARQUITETURA
UNIVERSIDADE DE LISBOA



(RE) HABITAR O RIO

TRANSFORMAÇÃO DO TECIDO EDIFICADO AO LONGO DA RUA DIREITA OCIEDENTAL DE LISBOA

Marta Maria Semedo de Figueiredo Moreira Frade
20111048

Projeto Final de Mestrado para a obtenção de grau de Mestre em Arquitectura com especialização em Urbanismo

Júri:
Presidente | Professor Doutror Carlos Dias Coelho
Vogal | Professor Doutor Sérgio Padrão Fernandes
Orientador | Professor Doutor Sérgio Proença

Faculdade de Arquitectura da Universidade de Lisboa
Lisboa, Dezembro.2017

U LISBOA | UNIVERSIDADE DE LISBOA
FACULDADE DE ARQUITETURA
UNIVERSIDADE DE LISBOA



(RE) HABITAR A MARGEM

TRANSFORMAÇÃO DA ÁREA PORTUÁRIA DO ATERRO DA BOAVISTA

Marta Maria Semedo de Figueiredo Moreira Frade
20111048

Projeto Final de Mestrado para a obtenção de grau de Mestre em Arquitectura com especialização em Urbanismo

Júri:
Presidente | Professor Doutror Carlos Dias Coelho
Vogal | Professor Doutor Sérgio Padrão Fernandes
Orientador | Professor Doutor Sérgio Proença

Faculdade de Arquitectura da Universidade de Lisboa
Lisboa, Dezembro.2017

RESUMO

O Projeto de Final de Mestrado "Rehabitar a Margem – Transformação da Área Portuária do Aterro da Boavista" parte do estudo da evolução da frente ribeirinha de Lisboa, mais especificamente dos sucessivos aterros que foram sendo construídos ao longo dos anos na zona da Boavista em Lisboa.

Explora as formas possíveis de devolver a vida, que se foi perdendo, a este troço da margem lisboeta do Tejo. Retoma de vida que procurará ter em conta a memória do lugar.

Para tal começa-se por abordar o tema das frentes ribeirinhas e das suas barreiras urbanas, para entender a evolução das mesmas, os motivos pelos quais muitas das frentes de água foram abandonadas e as razões pelas quais as devemos valorizar e reabilitar.

Tendo em conta que as frentes ribeirinhas foram muitas vezes palco para a indústria, aborda-se o tema da Memória e Património Industrial, na procura de se entender o papel de testemunho que a arquitetura tem na memória das nossas cidades.

O último conceito tratado é o rehabitar, pelo qual nos são dadas sugestões para as diferentes utilizações de um mesmo espaço, consoante as necessidades. Aprendemos que a utilização de um lugar não se extingue na função para a qual foi inicialmente pensado e a forma tem maior longevidade que o uso que se faz da mesma.

Utilizando os conhecimentos adquiridos no enquadramento temático e na leitura do lugar, desenvolve-se um projeto integrado, composto pela reabilitação de um antigo armazém de contentores a que será dada a nova função de espaço de co-work. Esse inser-se num parque urbano ribeirinho em que o desenho dos espaços parte da memória física. Parque este que se articula com a cidade através de uma ponte pedonal que ajuda a ultrapassar a barreira viária e ferroviária que separa a cidade e a sua zona ribeirinha.

ABSTRACT

The Master Final Project "Rehabiting at the Margin - Transformation of the Port Area of Boavista Landfill" is part of the study of the evolution of the riverside front of Lisbon, more specifically of the successive landfills that were built over the years in the Boavista area of Lisbon.

It explores the possible ways of giving back life to this part of Lisbon, this segment of the Tagus margin, which has been lost over the years. A take up of life that will seek to take into account the memory of it's site.

To do so, the project starts by addressing the topic of riverside fronts and their urban barriers, in order to understand their evolution, the reasons why many of the water fronts have been abandoned and the motives that ground the need to value and rehabilitate them.

Taking into account that the riverside fronts have often been the stage for industry, the subject of Memory and Industrial Heritage is addressed, in an attempt to sense the role that architecture plays in the memory of our cities.

The last concept adressed is rehabitation, by which we are given suggestions for the different uses of the same space, according to the needs. We have learned that the use of a place is not extinguished in the function for which it was initially thought and the form has a greater longevity than the use made of it.

Using the knowledge acquired in the thematic framework and the reading of the place, an integrated project is developed, consisting of the rehabilitation of an old containers warehouse to which will be given the new co-work space function. This space is inserted in a riverside urban park in which the design of the spaces starts from physical memory. This park articulates with the city through a pedestrian bridge that helps to overcome the road and railroad barrier that separates the city and its riverside zone.

AGRADECIMENTOS

Ao professor Sérgio pela dedicação, motivação e paciência.
Ao Centro de Documentação e Informação da Administração do Porto de Lisboa pela simpatia e disponibilidade.
Ao meu pai pela dedicação.
À minha mãe pelo entusiasmo.
A toda a família pela confiança.
Aos meus amigos de sempre.
E às que embarcaram comigo nesta aventura.

Resumo | Abstract

Índice

Índice de Figuras

Bibliografia

Anexos

ÍNDICE

Pág. 1

CAPITULO 1 | introdução

Questão de partida

Objectivos

Metodologia

Pág. 10

CAPITULO 2 | enquadramento temático

2.1 ZONAS RIBEIRINHAS E BARREIRAS URBANAS
projetos de referência

2.2 MEMÓRIA E PATRIMÓNIO INDUSTRIAL
projetos de referência

2.3 REHABITAR
projetos de referência

Pág. 48

CAPITULO 3 | aterro da boa vista

3.1 Evolução Urbana

3.2 Leitura e interpretação do lugar

3.3 PP Aterro da Boa Vista

Pág. 78

CAPITULO 4 | estratégia e proposta urbana

Pág. 94

CAPITULO 5 | proposta arquitectónica

Pág. 115

CAPITULO 6 | considerações finais

ÍNDICE DE FIGURAS

CAPITULO 2.1

Fig.01_Vista aérea de Minato Mirai 21
fonte: www.keywordsuggest.org
(consultado a 4.Setembro.2017)

Fig.02_Vista aérea de Baltimore
fonte: www.city-data.com
(consultado a 3.Setembro.2017)

Fig.03_Vista aérea de Boston
fonte: www.100resilientecities.com
(consultado a 3.Setembro.2017)

Fig.04_Vista aérea de Port Vecchi em Génova
fonte: www.rivieradivina.it
(consultado a 3.Setembro.2017)

Fig.05_Plataforma Petrolífera da Unocal nos anos 70
fonte: www.historylink.org
(consultado a 3.Setembro.2017)

Fig.06_Um dos braços do Z que ajuda a vencer o desnível e a barreira infraestrutural existente
fonte: www.orarchitects.com
(consultado a 3.Setembro.2017)

Fig.07 e 08_Antes e Depois da construção do parque
fonte: www.weissmanfredi.com
(consultado a 4.Setembro.2017)

Fig.09_Vista aérea do Aterro do Flamengo
fonte: bingmaps
(consultado a 4.Setembro.2017)

Fig.10 e 11_Antes (1950) e Depois da construção do Aterro do Flamengo
fonte: www.modulacao.wordpress.com
(consultado a 4.Setembro.2017)

Fig.12_Vista aérea do Aterro do Flamengo onde é possível ver algumas passagens pedonais sobre as vias rodoviárias, que existem ao longo do parque
fonte:www.portugalresident.com
(consultado a 12.Outubro.2017)

Fig.13_Ribeira das Naus no inicio do século XX
fonte: www.am-lisboa.pt
(consultado a 4.Setembro.2017)

Fig.14_Ribeira das Naus antes do inicio das obras de reabilitação
fonte: bingmaps
(consultado a 4.Setembro.2017)

Fig.15_Vista aérea da Ribeira das Naus na atualidade
fonte: www.skyscrapercity.com
(consultado a 4.Setembro.2017)

Fig.16_Ribeira das Naus atualmente
fonte: www.lmclisboa.blogspot.pt
(consultado a 4.Setembro.2017)

CAPITULO 2.2

Fig.17_Cental Tejo em 1941 fotografada por Kurt Pinto
fonte: Centro de Documentação EDP em www.maat.pt
(consultado a 10.Agosto.2017)

Fig.18_Uma das salas do interior da antiga Central Tejo
fonte: www.restosdecoleccao.blogspot.pt
(consultado a 13.Outubro.2017)

Fig.19_Uma das salas do interior do atual Museus da Electricidade
fonte: wikidpedia.pt
(consultado a 13.Outubro.2017)

Fig.20_Atual Museu da Eletricidade
fonte: www.lisboa.convida.pt
(consultado a 10.Agosto.2017)

Fig.21_Matadero de Madrid em funcionamento fotografado por Ramón Masats
fonte: www.mataderomadrid.org
(consultado a 10.Agosto.2017)

Fig.22_Vista aérea do Matadero
www.memoriademadrid.es
(consultado a 10.Agosto.2017)

Fig.23_Vista aérea do Matadero em 2015
fonte: www.esmadrid.com
(consultado a 10.Agosto.2017)

Fig.24_Teatro no interior de um dos pavilhões
www.mataderomadrid.org
(consultado a 13.Outubro.2017)

Fig.25_Interior de um dos pavilhões utilizado como espaço de exposições
www.mataderomadrid.org
(consultado a 13.Outubro.2017)

CAPITULO 2.3

Fig.26_Planta de um apartamento num bloco habitacional dos anos 70 em Barcelona
fonte: Autora sobre imagem retirada de AA.VV.(2010) . Rehabitar en nueve episódios (ep.6 p.8) . Barcelona

Fig.27_Pintura de Joseph Roca Sastre
fonte: AA.VV.(2010) . Rehabitar en nueve episódios (ep.6 p.8) . Barcelona

Fig.28_Centro Nacional de Arte reina Sofía em Madrid
fonte: www.complex.com
(consultado a 23.Abril.2017)

Fig.29_Planta de um dos pisos do conjunto habitacional remodelado por Lacaton & Vassal
fonte: www.archidaily.mx
(consultado a 13.Outubro.2017)

Fig.30_Pittsburg Square em Portland
fonte: www.bikeportland.org
(consultado a 24.Abril.2017)

Fig.31_Pittsburg Square Market em Portland
fonte: www.marketsquarepgh.plogspot.pt
(consultado a 24.Abril.2017)

Fig.32_Primeira intervenção do projeto Park(ing) Day na cidade de São Francisco, em 2005, pelo atelier Rebar
fonte: www.parkingday.org
(consultado a 11.Maio.2017)

Fig.33_Intevenção do projeto Park(ing) Day onde o lugar de estacionamento foi utilizado para a prática de Yoga
fonte: www.parkingday.org
(consultado a 11.Maio.2017)

Fig.34_Intervenção projeto Park(ing) Day em Seattle no ano de 2009
fonte: www.parkingday.org
(consultado a 11.Maio.2017)

Fig.35_Intervenção do projeto Park(ing) Day, onde o lugar de estacionamento foi utilizado para uma demostração de piano
fonte: www.parkingday.org
(consultado a 11.Maio.2017)

Fig.36_Intervenção do projeto Parklet na Rua do Poço dos Negros em Lisboa
fonte: www.palcoparklet.fa.ulisboa.pt
(consultado a 9.Agosto.2017)

Fig.37_Mercado de Maeklong na Tailândia
fonte: Fabio Achilli in Flicker
(consultado a 11.Maio.2017)

Fig.38_Mercado de Maeklong na Tailândia
fonte: Fabio Achilli in Flicker
(consultado a 11.Maio.2017)

Fig.39_Crianças a brincar num dos Playgroudns da cidade de Amsterdão
fonte: EYCK, Aldo Van (2008) . The child, the city and the artista: an essay on architecture . Ed. Sun

Fig.40_Vazio urbano em Bertelmanplein depois da segunda guerra mundial
fonte: www.piseagram.org
(consultado a 12.Maio.2017)

Fig.41_Primeiro Playground projetado pelo Arquiteto Aldo Van Eyck na cidade de Bertelmanplein na Holanda
fonte: www.piseagram.org
(consultado a 12.Maio.2017)

Fig.42_Grande espaço circular, Vandalpark
fonte: www.dmau.com
(consultado a 9.Agosto.2017)

CAPITULO 3.1

Fig.43_Barcos de Pesca na Ribeira Nova nos anos 40
fonte: Centro de Documentação e Informação da APL – Administração do Porto de Lisboa, AS

Fig.44_Vista aérea do Aterro da Boavista em 1868 fonte: Centro de Documentação e Informação da APL – Administração do Porto de Lisboa, AS

Fig.45_Vista a partir do rio em Fevereiro de 2003 fonte: Centro de Documentação e Informação da APL – Administração do Porto de Lisboa, AS

CAPITULO 3.2

Fig.46_Vista aérea do Aterro da Boavista em 2008
fonte: Centro de Documentação e Informação da APL – Administração do Porto de Lisboa, AS

Fig.47_Rua de São Paulo
fonte: www.commons.wikimedia.org
(consultado a 9.Setembro.2017)

Fig.48_ Armazém A (antigo armazém de contentores)
fonte: fotografia da autora

Fig.49_Um dos grandes parques de estacionamento do Aterro
fonte: fotografia da autora

Fig.50_Ciclovia paralela ao rio
fonte: fotografia da autora

CAPITULO 3.3

Fig.51_Planta com a área de Intervenção do PP de 1994
fonte: desenho da autora sobre planta de localização do plano de pormenor cedida pelo Centro de Documentação e Informação da APL – Administração do Porto de Lisboa, AS

Fig.52_Planta da proposta do PP de 1994
fonte: Dossier de Apresentação aos proprietários dos prédios urbanos localizados no Sector em Transformação dos estudos do Plano de Pormenor e Gestão Urbana do Aterro da Boavista cedido pelo Centro de Documentação e Informação da APL – Administração do Porto de Lisboa, AS

Fig.53_ Perspetiva da Proposta
fonte: Dossier de Apresentação aos proprietários dos prédios urbanos localizados no Sector em Transformação dos estudos do Plano de Pormenor e Gestão Urbana do Aterro da Boavista cedido pelo Centro de Documentação e Informação da APL – Administração do Porto de Lisboa, AS

Fig.54_Desenho da Vista da Colina de Santa Catarina sobre o Rio Tejo
fonte: Dossier de Apresentação aos proprietários dos prédios urbanos localizados no Sector em Transformação dos estudos do Plano de Pormenor e Gestão Urbana do Aterro da Boavista cedido pelo Centro de Documentação e Informação da APL – Administração do Porto de Lisboa, AS

Fig.55_Planta da Proposta do Arquiteto Vasco Costa
fonte: www.augustovascocosta.blogspot.pt
(consultado a 27.Abril.2017)

Fig.56_Vista aérea do PP
fonte: Dossier de Apresentação aos proprietários dos prédios urbanos localizados no Sector em Transformação dos estudos do Plano de Pormenor e Gestão Urbana do Aterro da Boavista cedido pelo Centro de Documentação e Informação da APL – Administração do Porto de Lisboa, AS

Fig57_Área de Intervenção d PP de 2006
fonte: autora sobre GoogleMaps

Fig.58_Planta da Proposta de quarteirão pela Foster and Partners
fonte: www.fosterandpartners.com
(consultado a 27.Abril.2017)

Fig.59_Corte da torre proposta
fonte: www.fosterandpartners.com
(consultado a 27.Abril.2017)

Fig.60_Axonometria do quarteirão proposto
fonte: www.fosterandpartners.com
(consultado a 27.Abril.2017)

Fig.61_Render da Praça Central
fonte: www.fosterandpartners.com
(consultado a 27.Abril.2017)

Fig.62_Maquete da Porposta
fonte: www.fosterandpartners.com
(consultado a 27.Abril.2017)

CAPITULO 4

Fig.63_Fotografia aérea do entreposto em 1968, com volumes identificados
fonte: Centro de Documentação e Informação da APL – Administração do Porto de Lisboa, AS

Fig.64_Diagrama com o tecido urbano edificado em 1968
fonte: autora

Fig.65_Diagrama de operações a realizar no edificado
fonte: autora

Fig.66_Diagrama de funções propostas para o espaço público
fonte: autora

Fig.67_Desenho do skate parque proposto
fonte: autora

Fig.68_Desenho do parque infantil proposto
fonte: autora

Fig.69_Costes esquemáticos do parque de estacionamento
fonte: autora

CAPITULO 5

Fig.70_Diagrama de localização do Armazém A
Fonte: autora

Fig.71_Fotografia aérea do Armazém A
fonte: Centro de Documentação e Informação da APL – Administração do Porto de Lisboa, AS

Fig.72_Fotografia da maquete com identificação dos volumes
fonte:autora

Fig.73_Esquemas axonometricos que mostram o antes e o depois
fonte: autora

Fig.74_Diagrama do alçado sul
fonte: autora

Fig.75_Diagrama da volumetria das "caixas"
fonte: autora

Fig.76_Esboço do interior da biblioteca
fonte: autora

Fig.77_Render do interior do auditório
fonte: autora

Fig.78_Render da zona do bar
fonte: autora

Fig.79_Render de um dos espaços de trabalho
fonte: autora

Fig.80_Esboço de um dos espaços de trabalho
fonte: autora

Fig.81_Render de um dos pátios
fonte: autora

Fig.82_Diagrama de circulação e acessos
fonte: autora

Fig.83_Diagrama de espaços e áreas
fonte: autora

Fig.84_Diagrama de espaços de trabalho
fonte: autora

capitulo 1

INTRODUÇÃO

O tema que nos propomos abordar neste Projeto Final de Mestrado enquadra-se no conceito de Rehabitação Urbana da cidade de Lisboa. Mais concretamente na transformação do tecido edificado portuário no Aterro da Boavista, com vista a uma ligação entre a cidade e o rio.

O **Aterro da Boavista**, outrora de grande importância industrial e, também, comercial na cidade de Lisboa encontra-se hoje degradado e com parte substancial das suas antigas funções portuárias desatualizadas, para além de ser palco de uma separação evidente entre o tecido urbano e o rio resultante das infraestruturas viárias e ferroviárias.

Ao longo do trabalho são explorados, sequencialmente, os conceitos de **zonas ribeirinhas e barreiras urbanas**, **memória e património** e o de **rehabitar** , fundamentais para o desenvolvimento do projeto urbano e arquitetónico.

capitulo 1.1

QUESTÃO DE PARTIDA

Tomando em consideração o estado atual do espaço urbano objeto deste projeto de fim de mestrado, colocamos como questões de partida, de que modo é possível levar a cabo a **reconstituição de uma das zonas ribeirinhas da cidade, com vista à sua rehabitação**, bem como a **transformação de um lugar mantendo as suas memórias.**

Estas questões de partida têm em consideração a ideia de que *Mientras rehabilitar hace refencia al objeto, rehabitar hacer referencia a la acción, al sujeto que la produce.* (AA.VV (2010) ep.1 p.15)

E como "o sujeito" é o ponto fulcral desta rehabitação é necessária a sua permanência, para tal, e tendo em conta o isolamento do local escolhido devido aos seus limites – linha férrea e rio tejo – é importante perceber como se pode **ultrapassar a barreira infraestrutural facilitando a ligação desta zona ribeirinha ao resto da cidade.**

As frentes de água sobre as quais se debruçam as cidades constituem cada vez mais uma fronteira logística tão vital para as funções económicas quanto reservadas ao comum dos cidadão. (CARNEIRO, Ana, VASCONCELOS, Ricardo (1998), p.4)

capitulo 1.2

OBJETIVOS

O principal objetivo deste projeto é propor a **transformação do troço entre a linha férrea e o rio no Aterro da Boa Vista**, visando sua rehabitação, ou seja, com o fim de atrair novos "habitantes", desenvolver novas funções e usos e, consequentemente, despertar esta zona adormecida da cidade.

Esta transformação não se circunscreve ao tecido edificado, este projeto integrado pretende também envolver os espaços públicos existentes para que deixem de ser meios e passem a ser fins e possam vir a ser utilizados por quem aí trabalha e passa, **aproximando esta zona ribeirinha do resto da cidade**.

capitulo 1.3

METODOLOGIA

O presente trabalho desdobrar-se-á, grosso modo, por seis grandes fases.

A primeira concluiu-se com a elaboração da proposta de projeto final de mestrado, onde se definem os objetivos e as linhas práticas e teóricas do trabalho a desenvolver.

As fases subsequentes propõem-se conjugar o desenvolvimento conceptual/teórico com a componente prática projetual.

Na segunda fase, em paralelo com a pesquisa bibliográfica e leitura das obras constantes das referências bibliográficas que permitem a elaboração do enquadramento teórico, proceder-se-á à análise de casos de estudo que constituem um quadro de referências em aberto para a parte prática e apoiam a fundamentação teórica e conceptual do trabalho.

A importância destes projetos de referência prende-se com o facto de poderem permitir perceber como é que problemas semelhantes já foram resolvidos anteriormente e de que modo se podem aplicar e ajustar os diversos conceitos relacionados com a matéria.

A terceira fase da investigação consiste no estudo do local, através da análise de cartografia e da documentação histórica, bem como da exploração dos documentos do PDM de Lisboa e do PP da Boa Vista, que nos forneçam informação útil nesta fase. Este estudo e análise documental permitirá conhecer melhor, ou de forma mais adequada, o Aterro da Boa Vista e clarificar as problemáticas existentes para posteriormente, se proceder de forma mais conciênte na intervenção a realizar.

Com o local analisado, as problemáticas e necessidades identificadas e com o conhecimento teórico e os casos de estudo ainda presentes iniciamos o desenvolvimento do projeto urbano e arquitetónico. Estas duas fases serão apresentadas através de elementos bidimensionais, como desenhos, e tridimensionais, como maquetas, assim como, de um pequeno relatório escrito onde se definem as principais linhas e opões de projeto.

Por fim, este projeto final de mestrado concluir-se-á naturalmente com as considerações finais onde se encontram as conclusões a que chegámos com a elaboração do trabalho.

capitulo 2

ENQUADRAMENTO TEMÁTICO

capitulo 2.1

ZONAS RIBEIRINHAS E BARREIRAS E URBANAS

projetos de referência:
_olympic sculpture park
_aterro do flamengo
_ribeira das naus

Neste subcapítulo iremos falar da evolução das frentes ribeirinhas e do papel que a industria foi tento nestes espaços ao longo dos tempos. No surgimento das barreiras urbanas e da maneira como podem ser ultrapassadas.

ZONAS RIBEIRINHAS E BARREIRAS URBANAS

As cidades com frentes de água têm, inevitavelmente, particularidades que as fazem destacar-se de todas as outras cidades do interior. Este contacto com a água, para além de ser uma mais valia para a paisagem, ajuda à dinamização destas cidades.

O arquiteto e urbanista Gordon Cullen refere mesmo que *Para a cidade do litoral, o mar é a sua razão de ser, e mesmo quando os seus habitantes vivem em casinhas aconchegadas, com o seu aparelho de rádio, como qualquer família do interior, nunca é uma cidade do interior; encontra-se à beira do abismo, face a um horizonte constante, mas enigmático.* (CULLEN (1971) p.192)

Cullen defende, igualmente, que as *Cidades à beira-mar deveriam viver sobre o mar, no sentido em que a presença visível do oceano deve-ria ser apreensível do maior número possível de locais na cidade (o que não significa horizonte permanente coberto de água, mas talvez o bri-lho da reminiscência, ou a indicação do abismo, ao fundo de uma rua).* (CULLEN (1971) p.192)

No livro "Água – Cidades e Frentes de Água" as frentes ribeirinhas são definidas, por Nuno Portas, como ***lugares privilegiados de encontros urbanos e suburbanos, de mistura de idades, nacionalidades e motivações culturais.*** (PORTAS, Nuno (1998), pp.5)

Mas o que aconteceu ao logo da história foi que, como refere João Ferreira de Sousa na Revisa Mediterrâneo, algumas cidades acabaram por *virar costas ao rio ou mar* que tantas potencialidades lhes poderia trazer. (SOUSA, João Ferreira de (1997), p.5)

Na mesma publicação, Luís Viegas, Miguel Branco e Nuno Grande contam que nas ancestrais cidades portuárias as suas frentes de água, apesar de isolados da vida urbana, eram locais de grande atividade, com caís, armazéns e ferrovias para transporte de mercadoria e materiais. (VIEGAS, Luís, BRANCO, Miguel, GRANDE, Nuno (1997), pp.10)

No entanto, depois da Segunda Guerra Mundial e da entrada na Era Industrial, com as novas políticas de gestão urbana houve alterações no funcionamento dos portos, tornou-se então inevitável afastar dos centos das cidades estas novas áreas industriais e portuárias. Como refere o Urbanista Han Meyer ***The port was no longer laid out the city, but next to the city.*** (MEYER,Hans (1999), p.24.)

Os antigos espaços portuários tornaram-se enormes plataformas inutilizadas, espaços adormecidos, em consequência da deslocação destes terminais para novas áreas portuárias mais favoráveis aos requisitos requeridos pelo tráfego marítimo internacional. Estas "plataformas logísticas" abandonaram o congestionamento dos centros urbanos e passaram a localizar-se perto dos novos nós intermodais das novas redes de transportes que suportavam a globalização da economia. (VIEGAS, Luís, BRANCO, Miguel, GRANDE, Nuno (1997), pp.10)

Devido ao desajuste funcional anteriormente referido, algumas destas antigas áreas portuárias acabaram por não ter nenhuma função, convertendo-se, nos dias de hoje, em espaços vazios que criam barreiras entre o núcleo urbano e o mar ou o rio que banha as cidades.

Na revista "Mediterrâneo", o diretor da publicação explica que a **reconversão de antigos portos e zonas industriais próximas da água se justifica pela importância que esta tem como elemento de estruturação e de valorização urbana.** (SOUSA, João Ferreira de (1997), p.5)

A água, que começou por ser vista como uma fonte de abastecimento comercial e industrial das cidades, passou a ser associada ao lazer e, hoje em dia, é também associada à qualidade ambiental e à natureza. (SOUSA, João Ferreira de (1997), p.5)

Esta perceção sobre os papéis paisagísticos e ecológicos da água foi determinante para a regeneração destes locais privilegiados das cidades, como escreveu Nuno Portas ***Reanimando-se ou deslocando-se as faixas portuárias e as suas redes de transporte, substituindo-se a velha industria pelos novos serviços, ampliando-se o tempo livre e diversificando-se as formas de consumo, educação ou ócio, criavam-se condições para que os vazios urbanos mais ou menos deixados se pudessem alargar e se pudessem revalorizar, tornando-se alvo das estratégias da cidade ou mesmo das aglome-rações, quer enquanto áreas de negócio, quer enquanto vantagens ambientais e de vida coletiva.*** (PORTAS, Nuno (1998), pp.4)

As reconversões das frentes ribeirinhas são umdesafio maior do que se pensa, uma vez que não se trata de transformar solo rural em solo urbano, mas sim na transformação de solo urbano, num solo igualmente urbano mas com uma ocupação totalmente diferente em que se cose a malha urbana com uma frente de água, superando as barreiras que foram surgindo.

Falando destas barreiras, Joan Busquets afirma que ***"la reciente relación Puerto-Ciudad ha quedado rota en gran medida de los grandes elementos de infraestructura moderna, sobre todo de las autovias y del ferrocarril."*** (BUSQUETS, Joan (1997), p.36)

Este é provavelmente um dos grandes problemas da cidade de Lisboa em relação à sua frente ribeirinha. A dificuldade de acessos entre o centro urbano e a sua frente de água podem penalizar, logo à partida, os espaços públicos presentes nestas áreas.

Efetivamente, a mobilidade e a acessibilidade são pontos determinantes na qualidade de um espaço público e a falha destas condições pode mesmo condenar um espaço ao insucesso. Lisboa tem a separá-la da sua zona ribeirinha, funcionando quase como uma longa barreira, a linha ferroviária e as passagens que existem ao longo desta são insuficientes para permitir uma fácil e frequente travessia.

Este troço de linha férrea que separa a cidade da sua zona ribeirinha é atravessado apenas três vezes nos 2,5 km que então entre Doca de Pedrouços e Belém. O mesmo número de passagem pedonais acontece entre os 1,5 km que vão do Centro Cultural de Belém ao Cen-

tro Cultural de Belém ao Centro de Congressos. Já na zona de Alcântara existem apenas duas que distam cerca de 600 metros entre elas.

Nos últimos quilómetros desta barreira – local escolhido para a elaboração do projeto – existe apenas uma passagem pedonal superior que se encontra a mais ou menos 1 km da estação do Cais do Sodré, onde termina a linha ferroviária.

Busquets revela que em algumas cidades, como San Francisco, Boston, Barcelona e Marsella, estas novas infraestruturas representam uma barreira tão grande que se começaram a gerar debates urbanístico que, em alguns casos, impuseram que se avançasse mesmo para a demolição de algumas delas. (BUSQUETS, Joan (1997), p.36)

O mesmo autor explica que, hoje em dia, os projetos para a frentes de água não têm por objetivo projetar um elemento autónomo que se destaque do lugar em que se insere, *(...) tienen en la mayoría de casos la característica de plan-tearse como una mejora o restructuracíon de una situación existente.* (BUSQUETS, Joan (1997), p.36)

Explica também que é importante que no projeto exista uma articulação de diferentes peças que se constituam num conteúdo programático diversificado e que respeite os critérios de projeto urbano da área em questão. (BUSQUETS, Joan (1997), p.37)

Na mesma publicação apresenta-nos os três grandes modelos de renovação de frentes de água.

O modelo asiático, onde *puede decirse que la creación de nuevo suelo es quizás más importante que la renovación del existente.* (BUSQUETS, Joan (1997), p.39), como se pode ver no projeto de Yokohama, nos anos 90, em que a zona ribeirinha intervencionada, Minato Mirai 21, reflete esta abordagem asiática, destacando-se do tecido urbano pré-existente.



Fig.01_Vista aérea de Minato Mirai 21

O modelo norte-americano em que a maior dificuldade *(...) radica en la incapacidad de estabelecer sistemas de referencia más generales* (BUSQUETS, Joan (1997), p.39) e em que o mais importante é *La creación de imágenes para el turismo de masas (...)* (BUSQUETS, Joan (1997), p.39). Exemplo disto foram as intervenções feitas em Baltimore ou em Boston, que assentam em estratégias comercias e culturais muito viradas para o lazer e para o turismo.



Fig.02_Vista aérea de Baltimore



Fig.03_Vista aérea de Boston

E por fim, mas não menos importante, o modelo europeu, em que, quase sempre, é garantido *El matenimiento del ambiente singular del puerto y del litoral (...)* (BUSQUETS, Joan (1997), p.39).

Deste modelo temos como exemplo o Port Vecchio em Génova, que a sua recuperação permitiu também dar uma nova vida ao centro histórico, tornando-se numa só unidade de reconversão.



Fig.04_Vista aérea de Port Vecchi em Génova

OLYMPIC SCULPTURE PARK

Nos anos 70, a companhia petrolífera Unocal abandonou as suas instalações na frente costeira de Seattle, deixando para trás, segundo o site Archdaily, um terreno com uma grande pegada de contaminação industrial. Anos mais tarde, por volta dos anos 90, o Museu de Arte de Seattle teve uma ideia para a utilização deste último troço de frente de água esquecido da cidade.



Fig.05_Plataforma Petrolífera da Unocal nos anos 70

A ideia, que assentava num grande jardim que funcionasse como um museu a céu aberto, foi entregue, em 2001, ao Atelier Weiss Manfredi. Atelier este que, segundo a mesma publicação, se deparou com grandes desafios como seja, por exemplo, o de criar continuidade entre a cidade e a costa, ultrapassando a barreira imposta pelas três linhas de comboio e uma avenida que separavam ate então estes dois espaços.

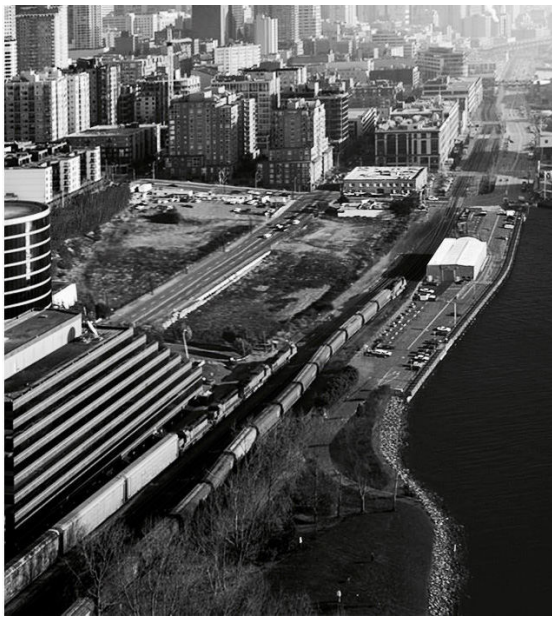
Para subir um pouco mais a fasquia tinham ainda que vencer o desnível de 12 metros que existe entre a rua principal onde começaria o parque e a costa onde este viria a terminar.



Fig.06_Um dos braços do Z que ajuda a vencer o desnível e a barreira infraestrutural existente

Durante os seis anos de trabalho que decorreram até à inauguração em 2007, os arquitetos e urbanistas responsáveis encararam estas dificuldades como oportunidades para criar uma morfologia *suave e continua*, como se pode ler no artigo acima referido, *O projeto cria uma paisagem construída contínua para a arte, forma uma plataforma verde ininterrupta em forma de Z, descendo 12 metros desde a*

cidade até a água, aproveitando as vistas do skyline e de Elliot Bay e alçando-se sobre a infraestrutura existente para reconectar a área urbana com a orla revitalizada.(www.archdaily.com.br)



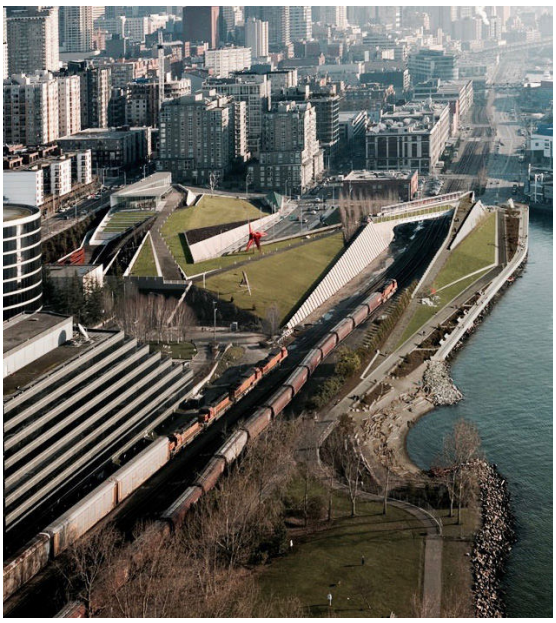


Fig.07 e 08_Antes e Depois da construção do parque

ATERRO DO FLAMENGO

O Aterro do Flamengo foi o primeiro parque urbano do Brasil e, com aproximadamente 120 hectares, é até hoje o maior do mundo localizado à beira mar. Construído entre o aeroporto de Santos Dumont e da Praia do Botafogo, tinha como objetivo, segundo o website do parque, ser o Central Park Tropical, que cumprisse a função de pulmão natural da cidade.

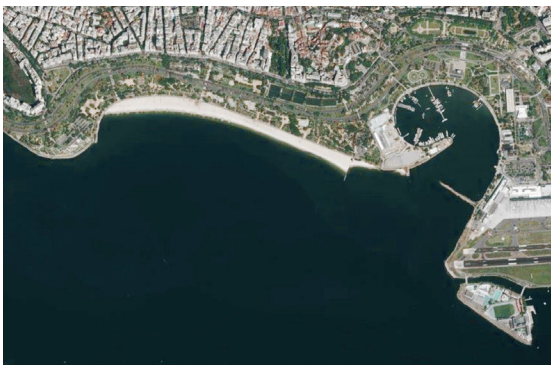


Fig.09_Vista aérea do Aterro do Flamengo

Foi idealizado em 1961 por Lotta de Macedo Soares com a ajuda de outros arquitetos e urbanistas brasileiros como é o caso de Affonso Eduardo Reidy. Todo o projeto paisagístico foi entregue a Burle Marx. Os trabalhos foram-se arrastando ao longo dos anos e ainda hoje há equipamentos que foram projetados, mas que não saíram do papel. Apesar de incompleto, foi entregue à população em 1965.

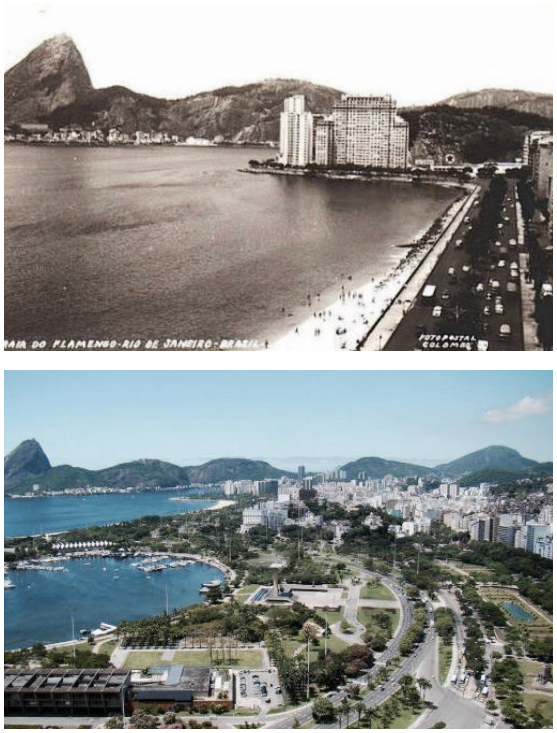


Fig.10 e 11_Antes (1950) e depois da construção do Aterro do Flamengo

Este enorme parque tem um papel fulcral na articulação entre a cidade e a água, absorvendo o impacto das vias rodoviárias através de tuneis, decks e passagens pedonais ao longo de toda a sua extensão.



Fig.012_Vista aérea do Aterro do Flamengo onde é possível ver algumas passagens pedonais sobre as vias rodoviárias, que existem ao longo do parque

O Aterro do Flamingo é hoje composto por grandes zonas verdes e por uma estrutura de percursos e espaços de estar associados aos inúmeros equipamentos – desportivos e culturais - e monumentos que também compõem o parque.

Lotta de Macedo Soares, a arquiteta responsável pelo projeto descreve o processo ambicioso *Nobre ambição, ato de amor, tentar melhorar as condições de habitabilidade de uma cidade, criando um parque novo, organismo vivo, feito para o homem e na medida dele.* (www.parquedoflamengo.com.br) que é, desde 2012 considerado pela UNESCO Património Mundial da Humanidade na Categoria de Paisagem Cultural Urbana.

RIBEIRA DAS NAUS

O espaço da Ribeira das Naus entre o Cais do Sodré e o Terreiro do Paço, outrora local de atividades navais, nomeadamente a construção e reparação de navios, é hoje em dia um lugar de 5,2 hectares que liga a cidade de Lisboa ao Rio Tejo preservando a história do lugar em que se insere.



Fig.13_Ribeira das Naus no inicio do século XX

O projeto foi entregue em 2009 a João Nunes, Carlos Ribas e João Gomes da Silva que, segundo o vereador do Urbanismo da Câmara de Lisboa, Manuel Salgado, tiveram que trabalhar em conjunto com a Direção Geral do Património Cultural e *a relação (...) nem sempre foi fácil. Houve muitas paragens, avanços e recuos.* (Jornal o Público de 13 de Julho de 2014, in www.publico.pt), facto que provavelmente justifica a inauguração só ter ocorrido em 2013, quatro anos mais tarde.

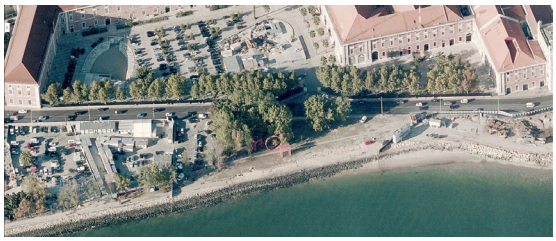


Fig.14_Ribeira das Naus antes do incio das obras de reabilitação

O atelier PROAP descreve a Ribeira das Naus como um espaço mítico produzido pelo imaginário coletivo e pela cultura oficial. Mito este ligado à fabrica naval no Arsenal que em tempo exerceu funções naquele lugar e à possibilidade de essas mesmas naus terem partido para os descobrimentos. (www.proap.pt)



Fig.15_Vista aérea da Ribeira das Naus na atualidade

Pode dizer-se que é um local onde o rio Tejo se volta a encontrar com a cidade e com a sua história.

A ideia foi *retomar as geometrias e os espaços que antes existiam* (Jornal o Público de 13 de Julho de 2014, in www.publico.pt), a Doca Seca onde desde o século XVII eram recuperadas as embarcações, está agora a descoberto e a Doca da Caldeirinha, datada do ano 1500, encontra-se hoje em dia coberta de água e atravessável através

de um passadiço que faz a ligação ao Terreiro do Paço. As rampas utilizadas antigamente pelas embarcações foram reinterpretadas como grandes relvados que atraem Lisboetas e Turistas, que podem estar em contacto com o rio na escadaria de pedra que se encontra no fim das já referidas rampas.



Fig.16_Ribeira das Naus atualmente

Neste local encontramos também um percurso pedonal e ciclável que liga o Cais do Sodré ao Terreiro do Paço e se estende desde o Parque das Nações até Belém, ao longo de toda a margem lisboeta do rio Tejo.

capitulo 2.2

MEMÓRIA E PATRIMÓNIO INDUSTRIAL

projetos de referência:
_central tejo
_matadero de madrid

O subcapítulo que se segue explora os conceitos de memória e de património industrial.

Mostra-nos a importância que a cidade tem como legado da história e explica-nos porque devemos preservar o que nos é deixado, apresentando algumas maneiras de como o podemos fazer.

MEMÓRIA E PATRIMÓNIO INDUSTRIAL

Os gregos divinizaram a memória como conhecimento de imutabilidade da ordem cósmica, como um poder de destruição do tempo, sendo importante a referência à organização cíclica, contraposta com a noção linear, onde a cultura ocidental posteriormente assentou, e que acabou por dar à memória o estatuto de consciência, assegurando ao indivíduo a sua história e o conhecimento de si próprio. (LOURO, Margarida (2016), p.22)

De acordo com a mesma autora a **memória é a capacidade que nos permite registar momentos e assimilar experiências do passado fazendo com que conheçamos a nossa história e, como consequência nós mesmo.** (LOURO, Margarida (2016), p.23)

O professor, de história e arquitetura, Stanford Anderson, nos seus textos, refere-se à arquitetura como *(...) o principal marco de memória na sociedade.* (ANDERSON, Stanford (1995), p.22-37) uma vez que esta é reflexo dos tempos, das necessidades e das pessoas da época em questão.

E se falamos de arquitetura, falamos naturalmente de cidade e do seu papel de testemunho nas memórias de um lugar. Conforme refere Manuel Teixeira *A cidade pode ser vista metaforicamente como um texto, um texto coletivo escrito por sucessivas gerações de habitantes e construtores, que está continuamente a ser reescrito e novos capítulos a serem-lhe acrescentados.* (TEIXEIRA, Manuel C. (1996), p.75)

Andrés Corboz, no seu livro Territorio como Palimpsesto compara a cidade a um palimpsesto, uma espécie de papiro ou pergaminho onde se escrevia e voltava a escrever depois do anterior texto ser raspado e assim apagado. Mas deixando sempre vestígios do anterior, tal como acontece nas cidades *Los habitantes de un território nunca dejan de borrar y de volver a escribir en el viejo libro de los suelos.* (CORBOZ, Andrés (2005), pp.27)

As cidades são construídas de maneira a responderem às necessidades de quem nelas habita. Os tempos vão mudando, as pessoas também e as suas necessidades mudam com elas, mas sem nunca esquecer o que lá existiu. Adaptam-se aos dias que vão correndo sobre o que nela já existe *com o tempo a cidade cresce sobre si mesma, adquirindo consciência e memória de si própria.* (ROSSI, Aldo (1977), p.24)

No livro Construir no Tempo, encontramos uma citação onde Nicola Di Battista explica que o passado serve de referência para o futuro a vários níveis. *Do ponto de vista do nosso trabalho consideramos o passado, antes de mais, como um conjunto de eventos, histórias, materiais, que contêm tudo o que concorre para imaginar o nosso futuro.* (CANNATÀ, Michele, FERNANDES, Fátima (1999), p.11)

Existem edifícios, conjuntos edificados e pequenos elementos que se impõem pela

sua arquitetura, pela sua construção ou função numa sociedade e que se tornam testemunhas de um tempo passado, transmitindo-nos informações sobre as vivências e pensamentos da sua época, que são fundamentais para as gerações seguintes.

Por isso é importante preservar a memória das nossas cidades, para que continuem a servir de base para as gerações futuras. Na mesmo publicação, o arquiteto explica que ser contemporâneo e responder às necessidades atuais não é suficiente, há que compreender sempre as lições que o passado nos ensina. (CANNATÀ, Michele, FERNANDES, Fátima (1999), p.11)

Quando pensamos em memória e arquitetura pensamos automaticamente em património, uma vez que são praticamente indissociáveis. Ao preservamos o património preservamos também a memória de um ponto de vista mais físico. *(...) toma de conciencia patrimonial en el que se integran la necesidad de conservación de sus testimonios materiales y la transmisión de la memoria asociada a cada actividad en un entorno territorial concreto.* (AA.VV. (2011), p.3)

Conforme afirma José Gonçalves *Património está entre as palavras que usamos com mais frequência no quotidiano. Falamos de patrimónios económicos e financeiros, dos patrimónios imobiliários (...), usamos também a noção de patrimónios culturais, arquitetónicos, históricos, artísticos, etnográficos, ecológicos, genéticos (...) parece não haver limite para o processo de qualificação desta palavra.* (AA. VV. (2003), p.25). Neste capítulo vamos, pois, debruçar-nos sobre património cultural, histórico e arquitetónico, com um enfoque especial no património industrial.

Segundo o arquiteto catalão Oriol Bohigas *nunca como en estos últimos cincuenta años se había defendido con tanta convicción lo que se llama "património histórico".* (BOHIGAS, Oriol (2004), p.97). Mas há que ter cuidado no que toca à conservação do mesmo, *La concervación del património hay que controlarla desde los proyectos urbanos y no desde la visión unidirecional de un solo especialista.* (BOHIGAS, Oriol (2004) p.104)

Como se pode ler no Plano Nacional de Património Industrial espanhol, ***La conservación y activación del patrimonio cultural nunca han sido ajenas a las condiciones de su entorno económico y social, así como a los cambios de paradigmas relacionados con la intervención patrimonial.*** (AA.VV. (2011), p.3)

Esta conservação do património não significa, necessariamente, que um determinado edifício se mantenha inalterado e que as suas funções não possam mudar, *(...) é essencial ter sempre presente que o património não é um objeto morto, não é um momento passado é um momento de todos os tempos: é algo de vivo, que continua a interagir.* (MASCARENHAS, Fernando (2003)

A "sobrevivência" de um certo edifício ou de um conjunto edificado depende das pessoas e do reconhecimento e importância que lhe dão tendo em conta a sua memória e importância nos tempos passados, do seu valor patrimonial e da resposta que pode dar às necessidades do presente.

No caderno técnico "Reabilitação e Conservação do Património Arquitetónico" chamam-nos à atenção para o facto de que *Intervir em património construído implica utilizar uma metodologia específica que difere em muitos aspetos da que usualmente se aplica à construção nova (...) Cada projeto de reabilitação é um caso único, com valor distinto, sujeito a processos distintos.* (FAGULHA, João (2016), p.5-6)

É aceitando este pressuposto que se entende Choay quando afirma que *A prática da reutilização deveria ser objeto de uma pedagogia particular. Ela depende do bom senso, mas também de uma sensibilidade inscrita na longa duração das tradições urbanas e dos comportamentos patrimoniais.* (CHOAY, François (2010, p.236)

A conservação passa igualmente por atualizar o edifício e fazer com que este vá ao encontro e se adapte às necessidades do presente. (LNEC e INH (2006)) Como se pode ler no livro Construir no Tempo *A história das cidades dá-nos conta de quanto hoje é atual construir no construído (...)* (CANNATÀ, Michele, FERNANDES, Fátima (1999), p.7)

As mesmas autoras afirmam que é necessário contrariar as culturas conservadoras que não reconhecem a evolução das civilizações e que, consequentemente, levam ao *embalsamamento do património* acentuando a desertificação dos lugares. (CANNATÀ, Michele, FERNANDES, Fátima (1999), p.7)

É, pois, essencial que as *novas funções em arquiteturas que continuem o dialogo com a história da cidade e ainda sejam capazes de estabelecer relações válidas com os seus habitantes.* (CANNATÀ, Michele, FERNANDES, Fátima (1999), p.8)

Debrucemo-nos agora sobre o património industrial. Como já foi referido anteriormente, este é o tema essencial deste capitulo. Tema este que até há pouco tempo não era praticamente falado.

A Direção Geral do Património Cultural justifica o facto da proteção e estudo do património industrial ser uma preocupação muito recente, com o argumento de que *(...) todo o património datado de períodos cronológicos mais próximos e com cunho marcadamente funcional e menos prestigiante, tem uma menor aceitação, a não ser que constitua um exemplar arquitetónico excecional.* (www.patrimoniocultural.gov.pt) Este argumento resulta do facto de ser mais difícil distanciar-nos do passado e das memórias recentes. Não é efetivamente fácil conseguirmos olhar para um edifício dos princípios do século XXI que, até há relativamente pouco tempo, estava ativo e atribuir-lhe a importância suficiente para ser considerado um legado.

Esta mentalidade começou a mudar na década de 50, durante da segunda Guerra Mundial, quando os Ingleses viram muitas das suas fábricas serem destruídas. Todavia, o nosso país só começou a haver sensibilidade por esta problemática três décadas mais tarde. Pode situar-se este interesse nos anos 80, com o surgimento de exposições e estudos científicos sobre património industrial.

A Direção Geral do Património Cultural, explica-nos, no seu sitio na Internet, que relativa-

diversas áreas de produção – têxtil, vidreira, cerâmica, metalúrgica, química, papeleira, alimentar e extrativa, assim como infraestruturas comerciais e portuárias, entre outras -, os processos de produção e maquinaria utilizada. Não esquecendo as suas soluções construtivas e os materiais utilizados.

De uma forma muito sintética, pode então dizer-se que o património industrial trata dos vestígios técnico-industriais, dos equipamentos técnicos, dos edifícios, dos produtos, dos documentos de arquivo e da própria organização industrial (www.patrimoniocultural.gov.pt) que são analisados por historiadores, patrimonialistas e arqueológos, mas também por arquitetos e engenheiros.

O Património Industrial, vem assim, ganhando importância e *se convierte así en memoria histórica que se manifiesta diferencialmente según la época, la fase de su desarrollo, los sectores de actividad y las áreas geoculturales en que se llevó a cabo el proceso de la industrialización.* (AA.VV. (2011), p.4) Chegando mesmo, em alguns casos a ser convertido em *(...) nuevos bienes culturales y en un recurso activo para fomentar programas de desarrollo sostenible a escala local y regional.* (AA.VV. (2011), p.4)

A área ribeirinha de Lisboa, em quase toda a sua extensão, é marcada pela presença de diversos elementos relacionados com atividades portuárias e industriais, tanto ativos como descativos e obsoletos, inclusivamente alguns deles considerados património. Estes espaços, como explicado ao longo deste capitulo, podem constituir oportunidades para a criação de novas centralidades que sirvam e sejam servidas pela cidade.

CENTRAL TEJO

A Central Tejo, atual Museu da Eletricidade, foi construída entre 1914 e 1919 na margem norte do rio Tejo, junto a Belém. Este projeto do Engenheiro F. Touzet foi edificado com o propósito de fornecer energia elétrica e gás de iluminação pública à cidade de Lisboa, utilizando o carvão como fonte de alimentação.



Fig.17_Central Tejo em 1941 fotografada por Kurt Pinto

Considerado pela Direção Geral do Património Cultural, no portal relativo ao Património Industrial, como *um dos expoentes da arquitetura industrial do princípio do século XX em Portugal* é valorizada a sua volumetria poligonal e a utilização plástica dos seus materiais – tijolo, ferro e vidro – que tiveram um grande impacto urbano aquando da sua construção. Nas suas fachadas destacam-se os grandes vãos de vidro que percorrem os vários pisos e conferem uma certa leveza ao edifício. (www.patrimoniocultural.gov.p)

No mesmo texto pode-se ler que a central esteve ativa até 1972, e o seu equipamento técnico foi sendo alterado à medida dos anos e das exigências técnicas que obrigavam a uma maior produtividade.

Em 1976 foi comprado pela EDP, desempenhando apenas funções de reserva. Foi também nesta altura que surgiram as primeiras ideias para a criação de um museu na antiga central. (FREIRIA, Maria Luísa Mendes Moller, AMADOR, Maria Odete da Silva (1999)).

Em 1985 teve lugar a sua primeira exposição onde era visitável toda a estrutura e maquinaria ainda em bom estado, intitulada "Um mundo a descobrir, um mundo a defender" e em que o tema era a arqueologia industrial. (FREIRIA, Maria Luísa Mendes Moller, AMADOR, Maria Odete da Silva (1999)).

Um ano depois iniciaram-se as leves intervenções para o futuro museu que veio a ser inaugurado em 1990.

Em 2001 retomaram-se as obras de restauro, onde as suas fachadas e interiores foram limpas e alguns tijolos substituídos. Os equipamentos e mecanismos industriais, tão importantes nas antigas funções do edifício, foram mantidos, formando parte, ainda hoje,

do museu e deixando que o nosso imaginário nos leve aos tempos em que a central estava em funcionamento. (FREIRIA, Maria Luísa Mendes Moller, AMADOR, Maria Odete da Silva (1999)).

Apenas na antiga Sala das Caldeiras de Baixa Pressão foi retirado todo o material industrial. É hoje um amplo espaço vazio, palco de inúmeras exposições temporárias. (FREIRIA, Maria Luísa Mendes Moller, AMADOR, Maria Odete da Silva (1999)).



Fig.18_Uma das salas do interior da antiga Central Tejo ainda em funcionamento

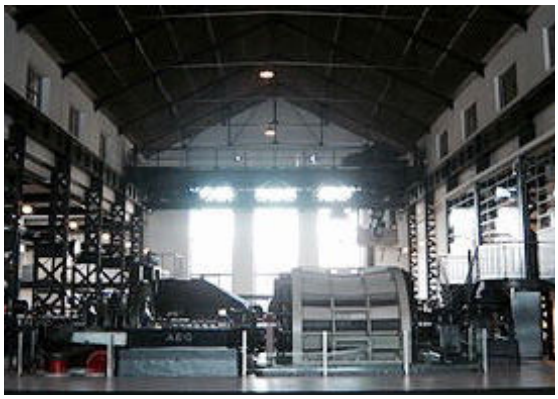


Fig.19_Uma das salas do interior no atual Museu da Electricidade

Hoje é um dos locais mais visitados e considerado um *(...) Símbolo de meio século de transformações económicas e sociais rumo à modernidade a que a cidade aspira.* (FARIA, Fernando, CRUZ, Luís da, BARBOSA, Pires (2007)

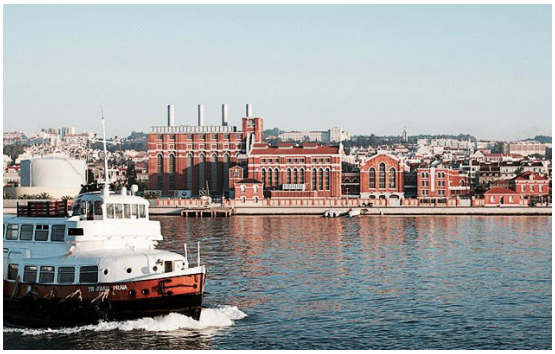


Fig.20_Atual Museu da Eletricidade visto do rio

MATADERO DE MADRID

O Matadero e Mercado Municipal de Gado de Madrid foi um conjunto edificado composto por 48 edifícios construído na margem do Rio Mazanares, entre 1911 e 1924 pelo arquiteto Luís Bellido como resposta aos problemas de higiene resultantes do crescimento da cidade.



Fig.21_Matadero de Madrid em funcionamento fotografado por Ramón Masats

No website do Matadero podemos ler uma descrição deste complexo industrial, onde nos explicam que os edifícios foram dispostos em cinco sectores que seguiam o sistema alemão de pavilhões separados, um sistema de circulação com carris para ajudar à deslocação dos produtos e um edifício administrativo no eixo principal da composição. (www.matadero.org)



Fig.22_Vista aérea do Matadero

Ao longo dos anos foi sofrendo algumas alterações e na altura da guerra civil espanhola, alguns dos espaços serviram mesmo para armazenar munições.

No texto acima referido é-nos dito que em 1996 o Matadero deixou de ter as funções para que foi concebido e, um ano mais tarde, foi considerado como Bem Catalogado segundo o Plano General de Ordenação.

Em 2006 o espaço do antigo matadouro começou a ser utilizado para atividades culturais, e com o passar dos anos sofreu algumas obras de adaptação às novas funções, mas sem nunca alterar a estrutura inicial deste complexo edificado de estilo neomudéjar, *las nuevas aciones arquitectónicas que tienen como premisa fundamental la preservación con lo anterior.* (www.mataderomadrid.org)

A principal intenção era manter *todas las huellas del pasado para reforzar el carácter experimental de las nuevas instituciones que alojan.* (www.mataderomadrid.org)



Fig.23_Vista aérea do Matadero em 2015

Hoje em dia o Matadero de Madrid, matém o nome, mas no seu interior podemos encontrar galerias de arte, cafés, restaurantes, ateliers e até mesmo uma cinemateca e um teatro. E o seu exterior também utilizado para diversos eventos culturais ao longo do ano.

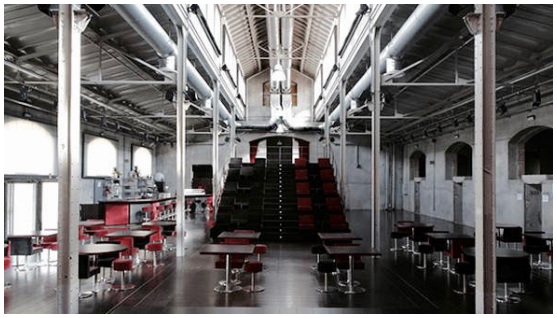


Fig.24_Teatro no Interior de um dos pavilhões



Fig.25_Interior de um dos pavilhões utilizado como espaço de exposição

capitulo 2.3

REHABITAR

projetos de referência:
_parking day & parklet
_mercado de Maeklong
_ playgrounds

O seguinte subcapítulo aborda o conceito de rehabitar, explica-nos no que consiste e qual a sua importância para o projeto. Apresenta também diversas maneiras de o aplicar na arquitetura.

REHABITAR

O conceito *Rehabitar* deixa pouco espaço para equívocos, significa voltar a habitar, mas num sentido amplo e projetado para as vivências e para a devolução da vida a um determinado espaço que, a dado passo do presente, está esquecido ou adormecido.

A perspetiva concetual é a de ***Habitar de nuevo, volver a habitar, volver a usar de la manera más simple, desinhibida y verdadeira, con la seguridad de que los espacios que habitamos, más que sumeterse a reformas, deben reformar el modo de usarse. Considerar habitar como un gesto amplio que contiene todos los usos de la arquitectura.*** (AA. VV (2010), ep.1 p.1)

Ou seja, de acordo com os mesmos autores *Rehabitar supone reconsiderar nuestro punto de vista sobre lo viejo o sobre lo que ya existe, habitualmente contemplados de forma negativa.* (AA.VV (2010), ep.1 p.9)

Este devolver da vida aos espaços não supõe a reposição do passado, mas sim o chamamento das memórias ao presente, como forma de conservar a identidade dos lugares. Pretende-se *(...) devolver al espacio urbano su caráter de lugar público, alentando las relaciones sociales através de una reflexión sobre las características de la própria calle y sobre los usos que pueden desarrollarse en él recuperando, en algún casos, otros que se han proscrito.* (AA.VV (2010), ep.3 p.3)

Rehabitar representa, sobre todo, la voluntad de volver a utilizar, de dar um nuevo uso; implica la curiosidad de probar otros usos en un edifício. Pensar cómo podría usarse de otro modo. AA.VV (2010), ep.1 p.31)

O distanciamento anteriormente referido resulta do facto dos tempos e das necessidades serem mutáveis e das transformações a introduzir deverem responder às exigências que o quotidiano vai colocando. Como refere o arquiteto José Aguiar *(...) a satisfação das atuais exigências e modos de vida, para que esse pedaço de cidade antiga possa de novo ser habitado, em todo o sentido lato da palavra.* (AGUIAR, José (1998), p.5)

Rehabitar pressupõe um casamento perfeito entre o antigo e o novo, ou seja, entre a história e a memória dos sítios e as necessidades atuais e futuras. *Restaurar, recuperar ou reutilizar é, assim e sempre, para Távora a busca de uma síntese que recolhe o fluir do tempo e possa acolher serenamente o futuro.* (COSTA, Alexandre Alves (2008))

Para alcançar tal desiderato é obrigatório o conhecimento da história do sítio, do seu património, da sua cultura e das suas pessoas e tradições. Para depois as conjugar com carências ou necessidades do presente.

Como expressava Françoise Choay *A prática da reutilização deveria ser objeto de uma pedagogia particular. Ela depende do bom senso, mas também de uma sensibilidade inscrita na longa duração das tradições urbanas e dos comportamentos patrimoniais.* (CHOAY, Françoise (2010), p.236)

Refletindo sobre o tema, o arquiteto António Baptista Coelho, mas Jornadas LNEC de 2012, estabeleceu quatro pontos importantes para uma adequada *rehabitação* urbana. Sendo eles: privilegiar a humanização do espaço público, desenvolver e aplicar localmente uma nova política habitacional, repensar a cidade como um estimulante jogo de sequências urbanas e aproveitar todas as sinergias entre intervenções no espaço público e no edificado.

Ou seja, ao pensar em *rehabitação* devemos estar obrigados a pensar nas pessoas que habitam ou que vão passar a habitar os espaços que nos propomos alterar e fazer com que estas mudanças lhes sejam benéficas, utilizando as oportunidades e os espaços que as cidades nos oferecem. Ao respondermos às carências, quer dos espaços físicos, quer das populações, estaremos, em princípio, a procurar fazer um trabalho de qualidade, suscetível de colher a aceitação por parte dos habitantes, o que nem sempre é fácil.

(...) Hay que preguntar, ante todo, por qué la arquitectura moderna solo resbala sobre la sensibilidad popular y no la transforma (...) este público acaba aceptando el salto creativo cuando de él se deducen unos modelos que se aplican a sus necesidades reales. (BOHIGAS, Oriol (2004), p.100)

Na publicação espanhola *Rehabitar En Nueve Episódios* os autores lançam uma questão na qual vale a pena refletir ***¿No sería más sensato reciclar – es decir, reabitar – las vivendas ya hechas em lugar de construir nuevas vivendas a partir de materiales reciclados?*** (AA. VV (2010), ep.1 p.7)

Para além disso assumem que *rehabitar supone de las cosas más atractivas desde el punto de vista de la arquitectura: conseguir un cambio radical en un espacio con la simple alteración de su uso, sin intervenciones estructurales; por decirlo de forma radical sólo con nuestra presencia.* (AA. VV (2010), ep.1 p.13-15)

Em relação a um edifício é necessário conhecer bem a sua história, mas também a sua estrutura e os seus materiais uma vez que o seu reaproveitamento terá *(...) repercusiones muy importantes en el edifício sobre el que operamos y, por extensión, en la ciudad.* (AA.VV (2010), ep.1 p.13)

Como podemos perceber, na publicação anteriormente referida o conceito de *rehabitar* pode ser aplicado a vários níveis. *Rehabitar* uma casa onde por exemplo damos uma nova função a uma divisão ou abrimos um vão onde anteriormente não existia, mas que muda radicalmente a dinâmica. *Es possible introducir un cambio en el uso de la casa prestando atención a los espacios que hasta ahora hemos ignorado.* (AA.VV (2010), ep.6 p.7).

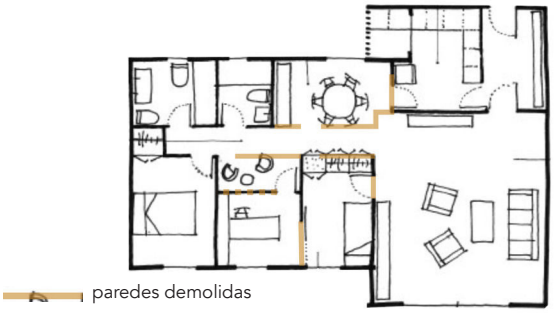


Fig.26_Planta de um apartamento num bloco habitacional dos anos 70 em Barcelona, onde é possivel ver as alterações que a sua planta sufreu de maneira a reutilizar o seu espaço. Algumas paredes foram demolidas e outras recuadas, formando novas passagens e tornando os espaços mais amplos. Como se pode ver na imagem, anteriormente o corredor era simplemesnte um distribuidor, local de acesso às varias divisões, actualmente, com as pequenas alterações que foram feitas, tem espaços de estar e zonas de arrumação, zonas estas que chegam a servir duas divisões diferentes.

Colocar simplesmente uma cadeira e um candeeiro num sitio que anteriormente era de passagem, como sendo um corredor, torna-o num possível local de permanecia para leitura, por exemplo. *El pasillo puede ser colonizado como uma pieza más de la casa, si su trazado oferece las condiciones necesarias.* (AA.VV (2010), ep.6 p.9)



Fig.27_Pintura de Joseph Roca Sastre que mostra uma mesa de pequeno almoço colocada num corredor, local priveligiado para um bom control visual do que se passa no resto da casa. Mostra como num corredor, neste caso, um pouco mais largo que o habitual, é possivel ter uma função diferente da que estamos haituado a ver. Este corredor pode ser utilizado para uma pequena refeição ou um momento de leitura, assegurando da mesma maneira o espaço de passagem para o qual foi projetado.

Rehabitar um edifício que em tempos foi importante para servir as necessidades do meio em que estava, necessidades essas que mudaram com os tempos, fazendo com que este edifício deixe de ter importância e, acabando muitas vezes, por ser deixado ao abandono. Sem o demolir e contruir outro novo que o substitua, podemos simplesmente adapta-lo aos tempos correntes e dar-lhe novas funções, mudar o modo de o usar.

Para além de várias operações de fundo, suscetíveis de permitir mudar a funcionalidade de um edifico, no conceito rehabitar cabem também outras de menor dimensão. A título de exemplo podemos pensar num edifício sem elevador que, com aberturas estratégicas na fachada e com o acrescento do ascensor, passa a poder receber diferentes tipos de atividades e a ser acessível a todo o tipo de pessoas. *Es necesario observar que, al margen de la mejora que implica colocar el ascensor, la casa modifica su organización y la forma de habitar sus distintas piezas.* (AA.VV (2010), ep.7 p.27)

Em Madrid, no Centro Nacional de Arte Reina Sofía, foi feita exatamente esta intervenção, onde há mais de 20 anos foram colocadas duas torres de vidro com elevadores, que são hoje em dia muito marcantes e também muito utilizadas. Os arquitetos espanhóis que escreveram o livro *Rehabitar en nueve episódios* consideram esta intervenção um caso pioneiro na aérea.



Fig.28_Centro Nacional de Arte Reina Sofía em Madrid

Quem fala em elevadores fala em varandas, por exemplo, que muitas vezes surgem a par da interversão anteriormente referida, mas com o objetivo de oferecer um novo espaço aos utilizadores.

Foi o que pensou a dupla de arquitetos Lacaton & Vassal aquando da remodelação de um edifício habitacional em Paris nos anos 60. Acrescentaram uma espécie de segunda pele no exterior do edifício que prolongo o espaço interior, oferecendo varandas e marquises aos habitantes.

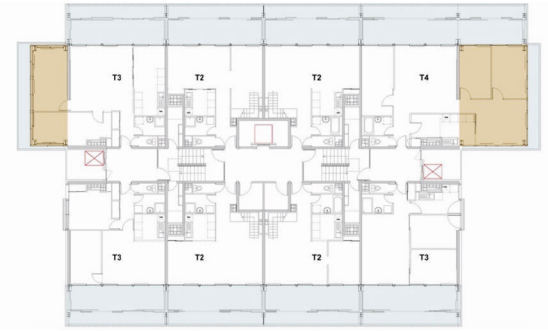


Fig.29_Planta de um dos pisos do conjunto habitacional remodelado por Lacaton & Vassal, onde é possivel ver a verde e azul os novos espaços que envolvem o edificio.

A rehabitação de uma rua ou uma zona da cidade é igualmente muito importante para manter uma cidade atualizada e organizada e com as medidas certas para servir os seus habitantes. Esta rehabitação pode basear-se simplesmente numa mudança de funções dos pisos térreos ou mesmo de pavimentos que qualifiquem o espaço ou redefinam a partição do mesmo.

Neste tipo de intervenção também é comum a criação de diferentes dinâmicas na rua, por exemplo através de espaços que possam ser partilhados por variados tipos de utilizadores – peões, ciclistas ou mesmo automobilistas – e com mudança de funções consoante a hora ou o dia. O que durante a semana é um parque de estacionamento onde deixamos o carro para ir trabalhar, durante o fim de semana facilmente se converte num mercado onde vamos com a família.



Fig.30_Pittsburg Square em Portland



Fig.31_Pittsburg Square Market em Portland

As pessoas são quem tem a capacidade de moldar um espaço, por isso são essenciais para o transformar. As pessoas são, pois, a motivação e o principal meio de rehabitação.

PARK(ING) DAY & PARKLET

O Park(ing) Day foi um movimento que surgiu no ano de 2005 na Califórnia, mais precisamente na parte baixa de São Francisco, quando o atelier de arte e design Rebar teve a ideia de transformar um lugar de estacionamento num espaço público temporário.

A ideia deste grupo de artistas foi chamar a atenção para a falta de espaços públicos abertos nesta cidade e gerar um debate sobre a importância destes na melhoria da qualidade de vida em centros urbanos. Uma vez que no centro de São Francisco os espaços abertos livres são utilizados maioritariamente para o estacionamento de veículos particulares, a intenção é mostrar o leque de atividades que podem ser desenvolvidas nestes espaços.

Como é referido na pagina web do projeto (www.parkingday.org), começaram por alugar um lugar de estacionamento, apenas por duas horas, ocupando-o com um pequeno jardim. Ao fim deste tempo enrolaram o tapete de relva, empacotaram o banco e a árvore e tudo voltou ao que era, um simples lugar de estacionamento no meio de tantos outros.

Uma fotografia desta intervenção começou a circular na internet e o atelier Rebar começou a receber pedidos para recriar o projeto Park(ing) noutras cidades. Acedendo ao pedido começaram a promover o projeto criando um manual de instruções, mas deixando que outras pessoas criassem diferentes espaços, respeitando sempre as regras previamente estabelecidas.

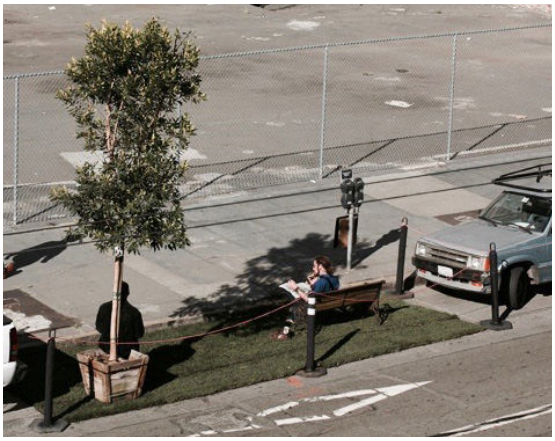


Fig.32_Primeira Interveção do projeto Park(ing) Day na cidade de São Francisco, em 2005, pelo atelier Rebar

Assim, esta manifestação artística foi-se expandindo e ganhando importância ao logo dos anos, despertado a curiosidade e a criatividade de mais artistas, passando a realizar-se uma vez por ano em vários países um pouco por todo o mundo.

Estes pequenos espaços deixaram de ser ocupados somente pela trilogia utilizada inicialmente, "tree-bench-sod", ou seja, árvore-banco-relva, e passaram a adaptar-se a realidade de cada cidade.

Nos últimos anos o espaço 2.5mx5m foi

ocupado, por exemplo, por clínicas de saúde gratuitas, locais para seminários políticos, instalações de arte, pequenos locais de venda e até mesmo cerimónias de casamento.



Fig.33_Interveção do projeto Park(ing) Day onde o lugar de estacionamento foi utilizado para a prática de yoga



Fig.34_Intervenção do projeto Park(ing) Day em Seattle no ano de 2009, onde o lugar de estacionamento foi utilizado para um jogo de xadrez gigante



Fig.35_Interveção do projeto Park(ing) Day, onde o lugar de estacionamento foi utilizado para uma demonstração de piano

Em 2011, o Park(ing) Day ocupou novecentos e setenta e cinco lugares, em cento e sessenta cidades de trinta e cinco países um pouco por todos os continentes.

Como podemos ler no já referido site o objetivo primordial deste projeto é ***desafiar as noções existentes de espaço urbano público e capacitar as pessoas para ajudar a redefinir o espaço de acordo com as necessidades específicas da comunidade.*** (tradução da autora a partir de www.parkingday.org)

No nosso país, a associação Rés-do-Chão tomando o projeto anterior como exemplo e aptando-o à realidade de Lisboa, criou o Parklet.

Muitos bairros de Lisboa foram consolidados anteriormente à existência do automóvel. Muitas ruas possuem por isso uma dimensão que não possibilita a existência de vias para carros, estacionamento e passeios com dimensão suficiente para permitir que as pessoas se apropriem destes espaços enquanto lugares de encontro, lugares de estadia. (http://palcoparklet.fa.ulisboa.pt/os-parklet-em-lisboa/)

O local escolhido para testar a estratégia Parklet foi a Rua do Poço dos Negros em Lisboa, onde, com o apoio da Câmara Municipal de Lisboa e do programa Bipzip, foi criado um espaço de estar utilizando os desperdícios das obras que estavam a decorrer perto do local.



Fig.36_Interveção do projeto Parklet na Rua do Poço dos Negros em Lisboa

Os responsáveis pelo projeto descrevem-no como uma experiência enriquecedora, apesar de reconhecerem que os 15 dias utilizados não foram suficiente para tirar grandes conclusões. *Numa experiência futura pretende-se, durante um período de tempo mais alargado, trabalhar com materiais mais resistentes e duradouros e com mobiliário urbano que não apresente uma escala e materialidade doméstica, para que seja inequívoco o sentido público deste equipamento.* (www.palcoparklet.fa.ulisboa.pt)

MERCADO DE MAEKLONG

O Mercado de Maeklong, situado na província de Samut Songkharm, a mais ou menos 60 quilómetros de Bangkok, é, segundo o jornal espanhol Guadapress, uma das atrações turísticas mais visitadas no Golfo da Tailândia.

Este é um típico mercado asiático que (de acordo com um artigo publicado no site www.theculturetrop.com) surgiu em 1905 com o propósito de comercializar maioritariamente peixe, uma vez que a pesca sempre foi um dos maiores meios de subsistência dos habitantes desta região.



Fig.37_Mercado de Maekonlog na Tailândia

A dada altura, e com o objetivo de ajudar à distribuição destes produtos foi construída uma linha férrea no local. Apesar da infraestrutura passar mesmo no meio dos postos de venda, o mercado permaneceu no mesmo sitio de sempre, tornando-o assim único e despertando muita curiosidade dada esta perigosa singularidade.

Os postos de venda encontram-se dispostos ao longo da linha ferroviária, o que obriga os comerciantes a recolhê-los cada vez que o comboio se aproxima. Estas movimentações rápidas chegam a acontecer cerca de oito vezes ao dia, como se pode ler na já referida publicação espanhola.



Fig.38_Mercado de Maekonlog na Tailândia

O comércio tem um papel fulcral na vitalidade e monitorização do espaço público, e a acessibilidade potencia este uso comercial. Desde o período medieval que o comércio é promotor do uso dos espaços públicos e da circulação nos mesmo, *o caráter social da atividade de troca está nela implícito, pois para a troca se realizar existe a necessidade do encontro: encontro de pessoas com bens e serviços para serem trocados.* (VARGAS, Helena (2001), p.19)

Se não fosse o mercado, este local só seria

utilizado nos escassos minutos em que passa o comboio, mas ao explorarem as potencialidades deste local os comerciantes fazem com que seja rentabilizado e utilizado durante todo o dia e por muito mais pessoas.

Assim, este conhecido mercado tailandês é um exemplo de **apropriação espontânea e da polivalência de um espaço**, mostrando, talvez de forma um pouco extrema e inesperada, um modo de maximização do aproveitamento funcional de determinadas áreas urbanas.

PLAYGROUNDS

O projeto dos *Playgrounds* do arquiteto holandês Aldo Van Eyck surgiu no ano de 1947 em Bertelmanplein, na Holanda, como resposta aos espaços abandonados resultantes da segunda guerra mundial.

Como se pode ler no livro *Aldo Van Eyck - Seventeen Playgrounds*, naquela altura as cidades holandesas sofriam uma escassez acentuada de oferta habitacional e de infraestruturas, desafiada por um aumento de natalidade que surgiu com o pós-guerra.

As crianças não tinham espaços públicos onde brincar e, de maneira a solucionar este problema utilizando os vazios urbanos presentes nas cidades, o já referido arquiteto iniciou o seu projeto de criação de parques infantis.

Mas estes parques infantis tinham uma particularidade, o seu objetivo era criar espaços que estimulassem a imaginação de quem os utilizava. Já que *Los niños son maetros en usar "mal" las cosas más variada para jugar.* (AA.VV (2010), ep.3 p.18) Aldo Van Eyck ocupou estes espaços abandonados com *pequeños accidentes topográficos* (AA.VV (2010), ep.3 p.18), objetos simples que não condicionavam a forma como as crianças os podiam usar. Objetos básicos, como caixas de areia, blocos de betão ou barras de ferro, que podiam ser combinados de infinitas formas e de acordo com cada lugar.

Numa entrevista dada à revista holandesa Forum afirmou que *o funcionalismo matou a criatividade* e que *a arquitetura tem que facilitar a atividade humana e promover a interação social*. Foi de acordo com estas afirmações que projetou os seus mais de setecentos *Playgrounds* entre 1947 e 1978.

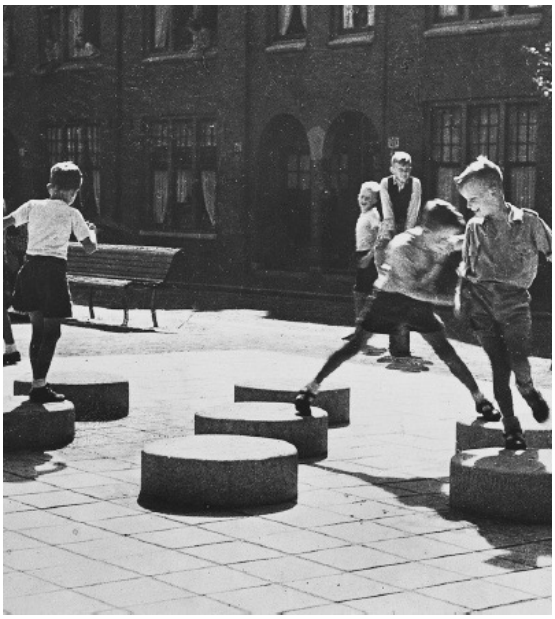


Fig.39_Crianças a brincar num dos *Playgrounds* da cidade de Amsterdão

O primeiro *playground* situava-se numa praça e consistia numa caixa de areia delimitada por um pequeno murete de betão, com quatro pedras redondas no seu interior. Fora deste recinto colocou ainda uma estrutura de barras de ferro. Este primeiro espaço teve uma resposta muito positiva por parte dos habitantes.



Fig.40_Vazio urbano em Bertelmanplein depois da segunda guerra mundial



Fig.41_Primeiro Playground projetado pelo Arquiteto Aldo Van Eyck na cidade de Bertelmanplein na Holânda



Fig.42_Grande espaço circular, em Van del Park, que no verão é transformado num espelho de água em que a sua passagem pode ser feita através dos cilindros de betão que se encontram dispostos em linha no seu interior.

Hoje em dia, muitos destes playgrounds foram esquecidos e até mesmo desmontados, mas não deixaram de fazer parte de uma experiencia espacial que (conforme se pode ler em www.piseagrama.org) marcou de forma positiva, uma geração e representam uma das intervenções arquitetónicas e urbanas mais emblemáticas na **hierarquização do espaço, estimulando a imaginação dos seus utilizadores.**

capitulo 3

ATERRO DA BOAVISTA

capitulo 3.1

EVOLUÇÃO URBANA



EVOLUÇÃO URBANA

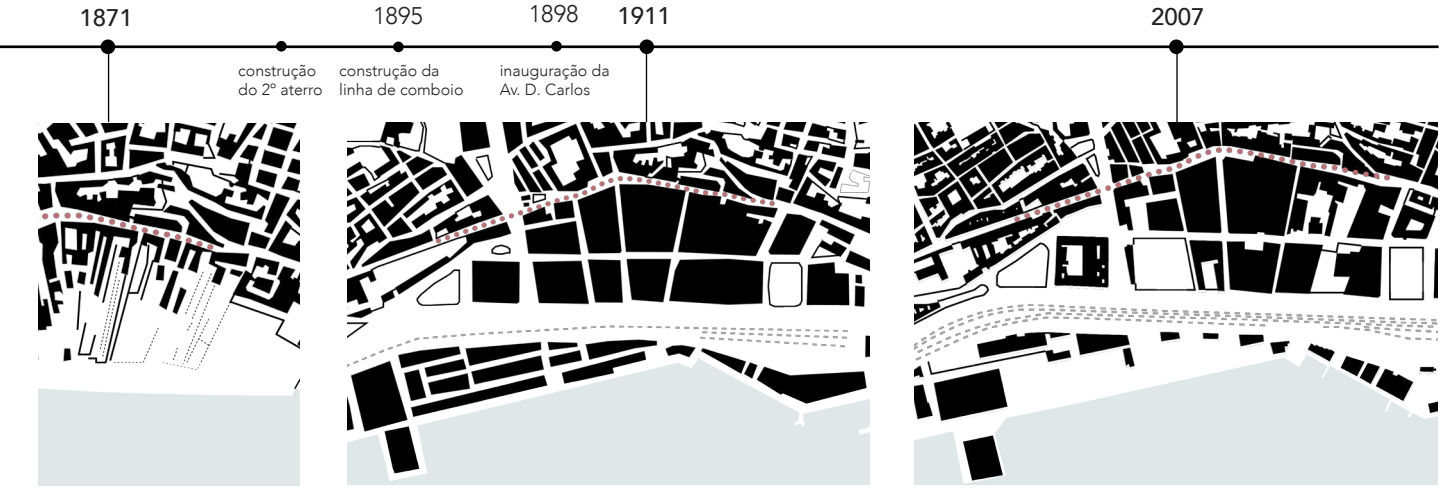
A cidade é representada pelas marcas físicas que os tempos foram deixando, ***A cidade só pode ser verdadeiramente compreendida como um objeto em permanente metamorfose.*** (COELHO, Carlos Dias (2014) p.10), por isso é importante compreender os processos de transformação urbana e é essencial fazer a sua contextualização histórica.

O Aterro da Boavista, caso em estudo neste trabalho, foi objeto de diversas e importantes mudanças que levaram a que fosse considerado **uma das maiores obras púbicas do século XIX**.

O primeiro avanço sobre o rio deu-se em 1855 em consequência de ser necessário eliminar as recorrentes epidemias que existiam na zona *(...) constituída pelas lamacentas praias da Boa Vista, percorrida pelo movimento das marés que alimentavam estreitos e imundos boqueirões onde atracavam embarcações de carga e descarga, dinamizando indústrias muito artesanais que, desde o início do século, aí se implantavam de modo anárquico, através de progressivos avanços sobre o rio.* (Raquel Henriques da Silva, Catálogo Lisboa em Movimento 1850-1920 p.47)

Face a um cenário que constituía um foco de infeção, pelo menos, para os espaços e pessoas circunvizinhas tornou-se, pois, *indispensável a construção de um aterro a margem do Tejo, desde o boqueirão da Moeda até à praia de Santos (...) de forma a tornar esta parte da cidade como a mais asseada da capital, substituindo as estacarias e os charcos que até hoje desfeiaram este primeiro plano do belo anfiteatro da cidade.* (Diário da Câmara dos Deputados, 30.6.1858)

Este avanço prolongou e regularizou a frente ribeirinha até à formação de uma grande



avenida sobre o rio – atual Avenida 24 de Julho. João Pedro Costa descreve esta nova avenida como um *(...)notable paseo público de ribera (paseo fluvial), arborizado (...)* (COSTA, João Pedro (2007) p.56). O arquiteto e urbanista refere também que que esta nova avenida foi importante na estruturação viária, com *(...) nuevas parcelas industriales, com edifícios públicos y edifícios mixtos en la frente edicado posterior a la avenida.* (COSTA, João Pedro (2007) p.56)



Fig.43_Barcos de Pesca na Ribeira Nova nos anos 40

Fruto de uma planificação territorial, a primeira parcela do aterro *(...) correspondió al momento álgido de la integración puerto/ ciudad en la nueva ribera industrial de Lisboa, integrando el Tajo en la vida urbana, estando en el origen del processo de formación que denominamos estrutura de muelle, calle y almacén.* (COSTA, João Pedro (2007) p.56)



Fig.44_Vista aérea do Aterro da Boavista em 1968

Na cronologia, que ilustra este troço da frente ribeirinha em 1871, é possível perceber, não só este contacto imediato entre a cidade e o rio, mas também que os edifícios que constituem a Rua da Boavista se prolongam até ao rio. Assentes nesta nova parcela territorial, forcam uma malha em forma de leque que mais tarde materializa os diferentes lotes.

Na segunda metade do século XIX deu-se (...) ***el gran cambio en la forma de la Ribera de Lisboa (...)*** (COSTA, João Pedro (2007) p.56) com a construção do segundo aterro que permitiu a instalação da linha de comboio – troço entre Alcântara e o Cais do Sodré – assim como a instalação de atividades portuárias e industriais, mas também de redes viárias que persistem até aos dias de hoje.

A construção desta linha férrea vem trazer vantagens nos transportes de mercadorias e de pessoas. Todavia, quase contraditoriamente, acaba por se constituir numa barreira entre a cidade e o rio, uma vez que não foram pensadas nem construídas passagens suficientes que permitam que seja cruzada e se não torne num "entrave" à ligação entre a malha urbana e o rio.

Como se pode ver na planta ilustrativa do Aterro da Boavista em 1911, os sucessivos avanços da cidade para sul resultaram em lotes estreitos e muito alongados perpendiculares ao rio. Para contornar esta situação foi aberta a atual rua D. Luís I que dividiu a anterior estrutura em leque e levou à formação de dois conjuntos de quarteirões, um sobre a Rua da Boavista e outro sobre a Rua D. Luís I. tornou igualmente possível a definição daquela que

hoje é conhecida como avenida 24 de Julho.

Esta larga avenida, depois de afastada do rio pelo aterro portuário e pela linha de comboio, foi concebida como um espaço de passeio e fruição.

No século XX, a parcela mais perto da água, estava totalmente preenchida com armazéns de dimensões diversas e com funções distintas, mas que contemplavam atividades ligadas às embarcações que aí aportavam, como armazenamento de mercadorias e oficinas de reparação e construção de barcos. Certo é que este edificado formava uma malha regular e criava pequenos arruamentos que facilitavam o acesso das gentes e o escoamento dos bens e das mercadorias.

Com o passar dos anos estas atividades foram sendo transferidas de local e a maior parte deste edificado foi demolido. No início do século XXI a zona do aterro entre a linha férrea e o rio era, ainda, utilizada para armazenamento de contentores.

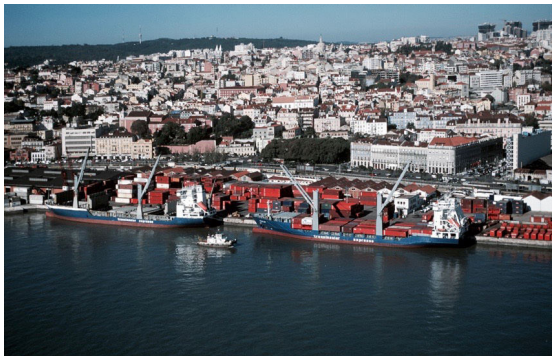


Fig.45_Vista a partir do rio em Fevereiro de 2003

Todavia, como já foi já anteriormente referido no capítulo respeitante às frentes ribeirinhas e suas barreiras, com o avançar das tecnologias e o desenvolvimento das indústrias, esta zona ribeirinha acabou esquecida e praticamente abandonada, entrando numa letargia comum a tantas outras zonas similares no país e, porque não dizê-lo, no mundo.

capitulo 3.2

LEITURA E INTERPRETAÇÃO DO LUGAR

_análise SWOT
_elementos de referência
_estado de conservação e património
_leitura do lugar

Neste subcapítulo é feita uma descrição do estado atual do Aterro da Boavista. Esta é acompanhada por uma análise SWOT e sintetizada em plantas.

LEITURA E INTERPRETAÇÃO DO LUGAR

O Aterro da Boavista, outrora local movimentado graças às atividades portuárias ligadas ao rio e com importância para a cidade, é hoje um local de quebra entre a cidade e o rio. Principalmente a plataforma a sul da linha de caminho de ferro.



Fig.46_Vista aérea do Aterro da Boavista em 2008

Na área correspondente ao primeiro avanço sobre o rio podemos, nos dias de hoje, percorrer passeios estreitos que fazem a ligação entre as ruas e os edifícios. Edifícios estes que, na sua maioria, se encontram devolutos e com os pisos térreos a deixar perceber zonas comercias encerradas. Espaços que, depois de uma reconversão, chamariam mais pessoas a estes locais e que lhes dariam uma nova vida. Os pisos superiores, que por norma não ultrapassam os quatro andares, são usados para espaços habitacionais, encontrando-se muitos deles, tal como os que se encontram ao nível da rua, devolutos e degradados.

A degradação existente, apesar de não exigir, salvo raros casos, a demolição ou grandes obras estruturais, é mais discreta. Faz-se notar, em boa medida, pela repetição nos diversos prédios, com as consequências que acarreta para o conjunto edificado num centro urbano consolidado e com as implicações que tem no afastamento
das pessoas.



Fig.47_Rua de São Paulo

Ao percorrermos ruas como a de São Paulo ou a Dom Luís I, que se encontram tão perto e ao mesmo tempo tão longe do rio, cruzamo-nos com os antigos boqueirões que nos permitem avistar o Tejo, mas que nos mostram também a dificuldade que existe em cruzar a linha de comboio e a movimentada Avenida 24 de Julho para chegar até ele.

A escassez de espaços verdes e de espaços públicos mais amplos também nos salta à vista, não obstante os espaços expectantes que os podiam potenciar.

A outra "margem" do aterro, situada já entre a linha ferroviária e o rio, encontramos maioritariamente edifícios ligados à restauração e a espaços noturnos, mas também ginásios e pequenos ateliers e escritórios.

Percorrendo o local é impossível não nos depararmos com a existência de edifícios de antigo uso industrial que se encontram em mau estado de conservação e sem função definida, sendo que alguns deles são considerados património. Exemplo deste abandono é o Armazém A, objeto principal desde trabalho que visa a sua reabilitação.



Fig.48_Armazém A (antigo armazém de contentores)

Este local, sem zonas verdes ou qualquer tipo de espaço para lazer, tem o aspeto de uma plataforma sobre o rio, na qual sobrevivem pequenos edifícios de um tempo industrial esquecido e em que todo o espaço envolvente se assemelha a um enorme e desorganizado parque de estacionamento.



Fig.49_Um dos grandes parques de estacionamento do Aterro

É manifestamente evidente a diminuta relação existente entre este espaço ladeado pelo rio e a cidade. Esta circunstância limitadora fica a dever-se, como temos vindo a referir, às infraestruturas férrea e viária que, correndo paralelas ao rio Tejo e com poucas e espaçadas passagens pedonais e viárias que permitam atravessá-las, se constituem como barreira.

Esta breve descrição permite perceber que este não é um local que facilite os passeios à beira rio. Acresça-se que, para além de tudo isto, quem persista num passeio ribeirinho nesta zona tê-lo-á que o fazer num eixo estreito e partilhado por uma ciclovia que percorre todo o caminho.

A ciclovia, sendo sem dúvida uma mais valia nesta zona plana da cidade, perde potencialidade em consequência dos condicionamentos já referidos para a ela se aceder e das pontuais fragmentações do seu percurso.



Fig.50_Ciclovia paralela ao rio

Ao percorrermos este sítio é impossível não constatar que são inúmeras as oportunidades e potencialidades que esta frente ribeirinha nos poderia oferecer. Todos os edifícios devolutos, degradados e obsoletos clamam por uma requalificação que lhes permita atribuir funções compatíveis com nos novos tempos e as necessidades da cidade de hoje. Acresce que os espaços, envolventes e abandonados, podem servir de base a um espaço público com áreas verdes de recreio e lazer e de palco para diversas atividades com o rio como pano de fundo.

Em todo este contexto é essencial não esquecer a importante relação entre a cidade e o rio que é conveniente que exista, uma vez que a qualidade dos espaços públicos está diretamente relacionada com a forma como estes se integram numa rede estruturante completa, com uma boa mobilidade e acessibilidade.

Em jeito de síntese descritiva das debilidades e potencialidades do Aterro da Boavista, apresenta-se a seguinte análise SWOT.

S

_ reaproximar a cidade ao rio tendo em conta a memória do lugar;

_ concentração de edificado com grande valor patrimonial e histórico;

_ presença do rio na cidade;

_ existência de uma ciclovia paralela ao rio.

W

_ áreas industriais degradadas;

_ espaços públicos e edificado devoluto;

_ fraca relação entre a cidade e o rio devido à barreira infraestrutural (ferroviária e viária);

_ ausência de espaços públicos nas zonas da frente;

_ ausência de áreas verdes na frente;

_ ausência de ligação pedonal até ao rio;

_ sobredimensionamento dos lugares de estacionamento;

_ reduzida dimensão dos passeios.

O

_ possibilidade de introduzir espaços verdes de recreio e lazer;

_ existência de diversos meios de transportes públicos na frente (comboio, barco, metro, eléctrico e autocarros) que facilitam a mobilidade na cidade, chegada a vários pontos inclusive ao lado sul da área metropolitada de Lisboa;

_ possibilidade de introduzir circulação pedonal;

_ possibilidade de introduzir novas vivências e dinâmicas na frente com a reformulação de diversos espaços;

_ requalificar os edifícios devolutos e obsoletos atribuindo-lhes novas funções de acordo com as necessidades atuais;

_ possibilidade de reconversão dos espaços comerciais nos rés-do-chão devolutos;

_ existência de espaços livres disponiveis e suscetíveis de se converterem em espaços públicos com áreas verdes

T

_ área com grande risco de inundação, levando a perda de diversos edifícios, infraestruturas e espaços públicos;

_fragmentação do espaço devido às infraestruturas;

_existência de funções portuárias ainda em funcionamento é uma limitação à continuidade linear da frente ribeirinha de recreio;

_ zona de atravessamento.

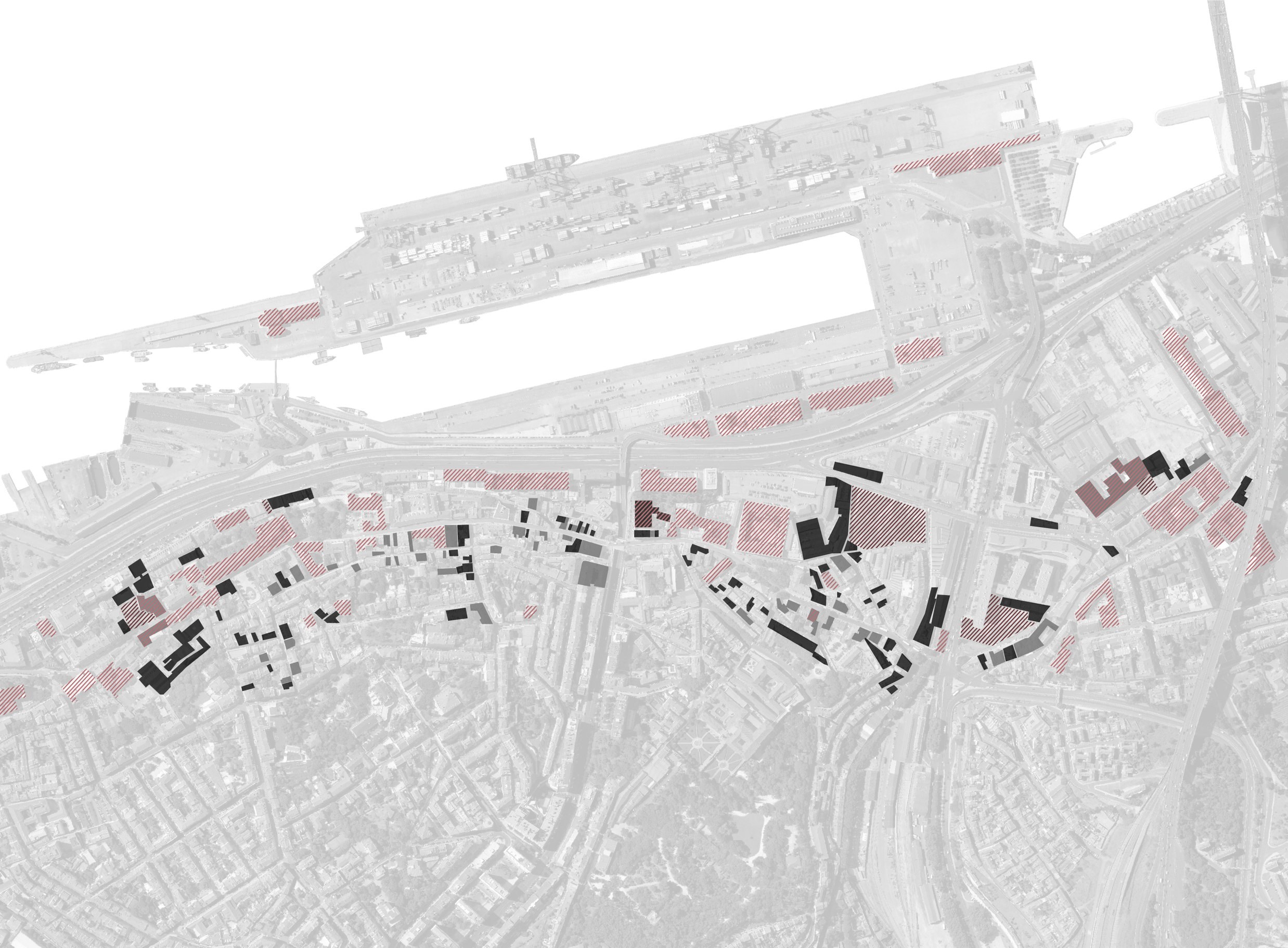

ALI
Lares Nossa
Senhora do Carmo
Ponte 25 de Abril
Museu do Oriente
Palácio das
Necessidade
Hospital CUF
Infante Santo
Tapada das
Necessidade
Hospital Fernando da Fonseca
Cruz Vermelha Portuguesa
Instituição
Centro de Bem Estar Infantil
das Janelas Verdes
Jardim 9 de Abril
Museu Nacional
da Arte Antiga
Jardim Infantil
do Centro Social
Sagrado Coração
de Jesus
Assistência Paroquial de
Santos-o-velho
Escola Consagração das Escra
do Sagrado Coração de Jesus
A.P.R.O.S.



ELEMENTOS DE REFERÊNCIA

- creches
- ensino superior
- escolas
- museus
- hospitais
- teatros
- lares de idosos
- espaços verdes

ORTOFOTOMAPA escala 1:5000

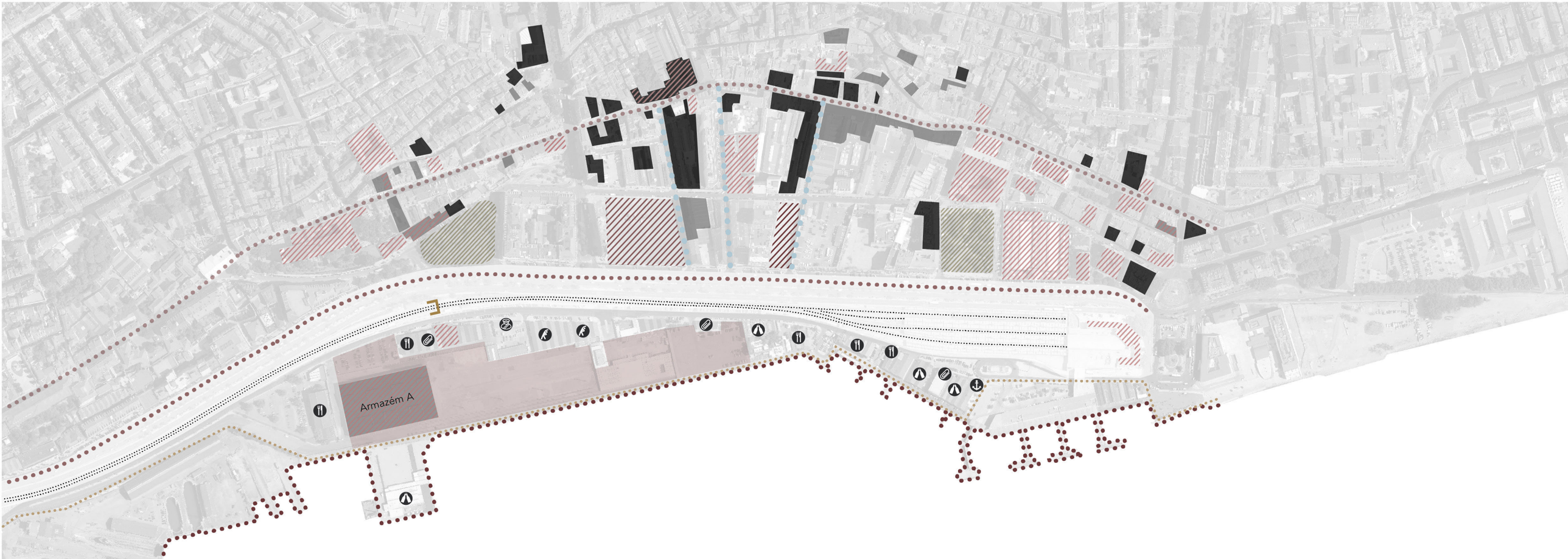




ESTADO DE CONSERVAÇÃO
E PATRIMÓNIO

- espaços espectante
- património
- degradado
- muito degradado

ORTOFOTOMAPA escala 1:5000





ANÁLISE DO LUGAR

- linha de costa_1785
- linha de costa_1871
- linha de costa_actual
- ciclovia
- passagem pedonal
- linha de comboio
- barreira infraestrutural
- antigos boqueirões
- "parque de estacionamento"
- GNR
- ginásio e escola de dança
- escritórios e ateliers
- restaurantes
- bares e discotecas
- clube naval
- espaços espectante
- património
- espaços verdes
- estado de conservação_degradado
- estado de conservação_muito degradado

PLANTA escala 1:5000

capitulo 3.3

PPs ATERRO DA BOA VISTA

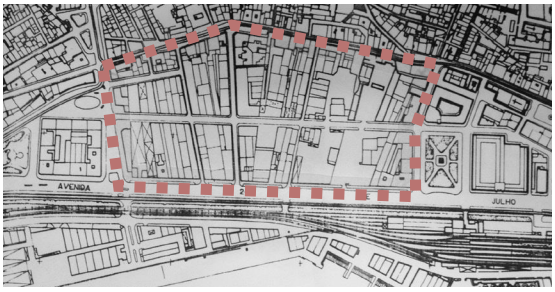
_PP Julho.1994
_PP Outubro.2006

Ao desenvolver um projeto é inevitável procurar outros que tenham sido proposto para o mesmo local, por isso neste subcapítulo que se segue são apresentados dois planos de pormenor elaborados em 1994 e 2006 para o Aterro da Boavista, local em estudo neste trabalho.

As ideias dos planos são descritas em texto e ilustradas por plantas, fotografias e desenhos que compõem as propostas.

PLANO DE PORMENOR
JULHO.1994

O Plano de Pormenor de Junho de 1994, elaborado pelo Instituto Superior Técnico e coordenado por António Ressano Garcia Lamas propôs a requalificação desta zona da cidade, considerada então como degradada e expectante, ultrapassada nas suas funções, mas com qualidades morfológica e arquitetónica reconhecidas, assim como de grande importância devido à sua centralidade e proximidade ao rio.



Limite da área de Intervenção do PP de 1994

Fig.51_Planta com a área de Intervenção do PP de 1994

Foi proposta uma estratégia urbana que certificasse o equilíbrio entre os diversos intervenientes, dividindo a intervenção em zonas a manter e zonas a modificar. As áreas a manter foram classificadas como Sector a Conservar ou Sector de Construções Recentes. Encontram-se neste último todos os edifícios licenciados com base no estudo camarário de 1962. As zonas a modificar subdividem-se em Sector de Transformação e Sector a Remodelar. Neste último encontram-se também as ampliações, respeitando regras especificadas. Nas áreas suscetíveis de modificação encontram-se igualmente os espaços para novas construções ou para espaços públicos.

Estes espaços foram divididos em lotes, uns para os já referidos espaços públicos, lotes destinados a proprietários que realizassem a sua própria construção e lotes que viriam a ser ocupados por equipamentos colectivos.

A proposta apresentada pretende conservar e valorizar a forma urbana enfatizando os antigos boqueirões e a sua estrutura radial, mas também todos os edifícios com interesse tanto individual como para o conjunto edificado.

O aumento significativo de espaços públicos (mais do que normalmente é imposto no centro da cidade) nesta zona era igualmente um ponto importante da proposta.

A ideia seria relacioná-los com o tecido urbano envolvente, através da abertura de uma praça e de uma alameda, assim como da utilização do interior dos antigos e nos novos quarteirões.

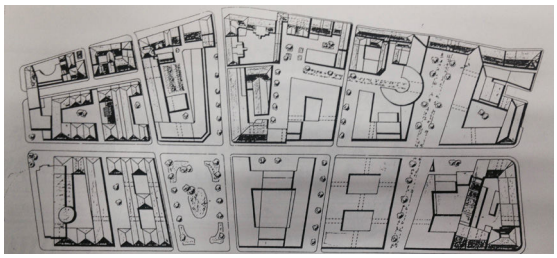


Fig.52_Planta da Proposta aos proprietários dos edificios localizados no Sector em Transformação

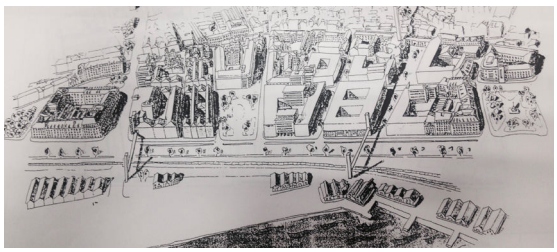


Fig.53_Perspetiva da Proposta

De modo a criar uma relação entre a colina de Santa Catarina e a zona ribeirinha, foram propostas passagens elevadas que atravessassem a Avenida 24 de Julho.

A criação uma rede de circulação interna articulada com a estrutura viária da zona ribeirinha também foi estudada e apresentada neste plano de pormenor.

Esta importante melhoria nos acessos ofereceria estacionamento público e privado, tanto exterior como subterrâneo.

O projeto explora também os pontos de vistas perspéticos sobre o Rio tejo e a Colina de Santa Catarina, tentando manter o seu equilíbrio.



Fig.54_Desenho da Vista da Colina de Santa Catarina Sobre o Rio Tejo

Este plano de pormenor fez correr alguma tinta na imprensa quando foi tornado público. O motivo foi o facto de um dos proprietários pretender uma área de construção que excedia a permitida nos regulamentos em vigor. *Mas, se esta história se resumisse às pretensões de um proprietário, e só a isso, o assunto não teria a importância que de facto tem. Mas, quando o proprietário apresenta o trabalho (...) Sugestões, que é impraticável, o assunto torna-se mais grave porque, candidamente, faz tábua rasa dos regulamentos e adianta soluções técnica e economicamente absurdas.*

(Jornal Público, 9 de Fevereiro de 1994)

O proprietário em questão apresentou soluções, que segundo o arquiteto Alexandre Braz Mimoso escreveu na publicação acima referida, vão contra os valores patrimoniais e a singularidade urbana do aterro, propondo demolições desnecessárias e arruamentos desastrados. Assim como empenas de 15 metros em edifícios de 6 pisos que distam apenas 3 metros uns dos outros.

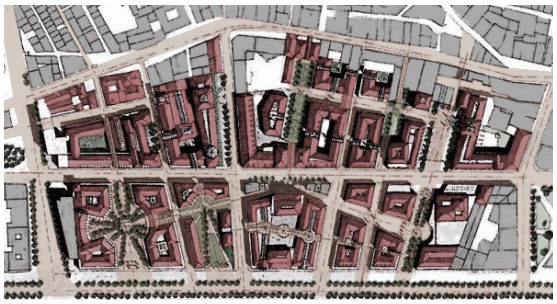


Fig.55_Planta da Proposta do Arquitecto Vasco Costa



Fig.56_Vista aérea da proposta do PP

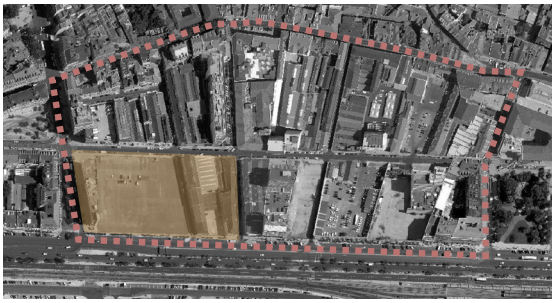
PLANO DE PORMENOR
OUTUBRO.2006

O Plano de Pormenor da Boavista, apresentado em Outubro de 2006 pelo arquiteto britânico Norman Foster e pela sua Foster and Partners, a par com o arquiteto português Miguel Correia propõe um novo espaço para o Design e a Cultura em Lisboa.

Na apresentação da proposta começam por caracterizar Lisboa como *(...) uma das capitais mais interessantes da Europa, com uma história particularmente rica e uma tradição de espaços públicos de qualidade.* (PP Boavista 2006, p.7)

Os arquitetos e urbanista envolvidos no projeto, esperavam que o seu trabalho fosse uma *(...) contribuição para uma rápida regeneração da Boavista, tornando-a uma zona aprazível da cidade para viver, trabalhar e visitar, bem como um símbolo de contemporaneidade, com respeito à tradição* (PP Boavista 2006, p.7) que possa restabelecer a ligação com o rio. Pretendiam uma requalificação urbana e uma reconversão dos seu usos com vista a um bairro mais dinâmico e com vida própria, tomando como referência de intensidade urbana a Greenwich Village em Nova Iorque e o Convent Garden em Londres.

A área de intervenção deste PP encontra-se entre os largos de Santos e o jardim D. Luís I, zona atravessada pelos boqueirões, que são mantidos na proposta uma vez que marcam a posição dos antigos molhes.



Limite da área de Intervenção do PP de 2006

Quarteirão Proposto

Fig.57_Área de Intervenção do PP de 2006

Com um conjunto de seis quarteirões, que formam agora como que um grande quarteirão promotor do mundo do design e das artes, era pretendido rejuvenescer a área e estreitar o relacionamento entre as várias escolas de arte – como por exemplo o IADE (Instituído de Arte, Design e empresa) ou a ETIC (Escola de Tecnologia, Inovação e Criação) – os criadores, as empresas e os potenciais clientes.

É proposto um espaço público circundado por edifícios de altura média e de onde surge uma torre residencial de natureza escultórica. Norman Foster descreve, ao Jornal Público no ano de 2004, a torre como sendo elegante e muito minimal. O ícone adequado a uma área a ser regenerada. A escala e dimensão desta torre e da praça são comparadas, pelos arquitetos, à Praça de S. Marcos e o seu Campanile em Veneza.

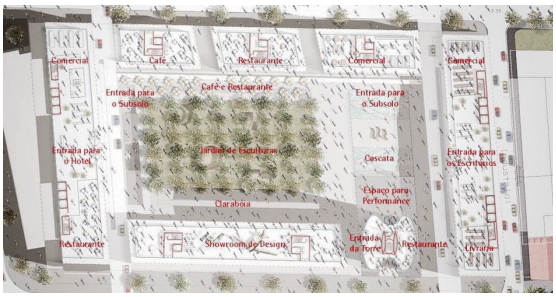


Fig.58_Planta da Proposta de quarteirão pela Foster and Partners

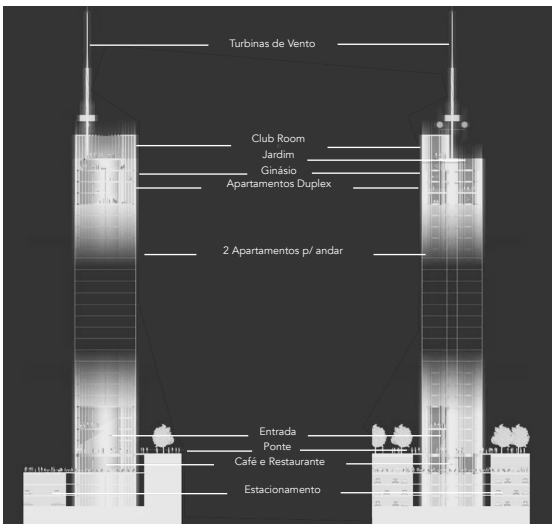


Fig.59_Corte da torre proposta

Esta torre de 27 andares, cuja altura não é permitida pelo Plano Diretor Municipal, foi o elemento mais polémico do projeto e muito defendido pelo arquiteto britânico na entrevista supra referida ao Jornal Público, com o argumento de que *Se não há edifícios de onde podemos olhar, regressamos às cavernas* (in Jornal Público, 14 de Fevereiro de 2004). Na mesma entrevista refere que construir torres é *absolutamente primordial*, as crianças brincam a montar cubos uns por cima dos outros desde muito cedo.

O conjunto edificado contemplava zonas de habitação, trabalho, equipamentos culturais e de lazer, como por exemplo espaços para a criação de galerias, ateliers, salas de exposições, auditórios, cafés, lojas, bares e restaurantes.

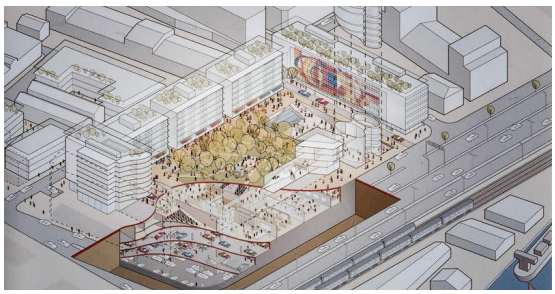


Fig.60_Axonomertria do quarteirão proposto

O espaço público ajardinado integrava um teatro ao ar livre e uma escultura contemporânea.

A praça central – elemento chave da proposta - acrescentava à cidade 6.000m2 de espaço público exclusivamente pedonal, criando dois grandes quarteirões envolvidos por 9.500m2 de construção, confinantes com a Avenida 24 de Julho.



Fig.61_Render da Praça Central

Para os dois quarteirões virados para a Rua D.Luís I era proposta uma requalificação que pretendia tomar em consideração o património edificado e as característica morfológicas em questão.

De maneira a integrar os quarteirões da rua da Boavista na área histórica da cidade, foi proposto o preenchimento dos vazios urbanos e o nivelamento das cérceas.



Fig.62_Maquete da Proposta

Pretendiam espaços mutáveis e evolutivos que escapassem a uma construção convencional,

tanto na arquitetura e no design como nos materiais utilizados. Espaços que privilegiem as circulações e as ligações pedonais.

Esta proposta arquitetónica e urbana foi apresentada como sendo uma solução de equilíbrio ambiental de desenvolvimento sustentável, que promove a eficiência e a poupança energética através técnicas recentes de arrefecimentos natural que recorrem às sombras e ao vento.

Com o objetivo de valorizar o conjunto acima descrito e integrando o espaço na malha urbana, os espaços exteriores da intervenção combinavam percursos pedonais – arborizados sempre que possível - locais de paragem e estacionamento de automóveis e paragem para transportes públicos, reforçando a ligação ao resto da cidade.

Relativamente aos termos luminotécnicos, os arquitetos diziam assegurar uma iluminação equilibrada de modo a garantir a segurança e o conforto dos espaços exteriores sem comprometer a comodidade do interior dos edi-

Ao analisar estes planos de pormenor é interessante verificar que, em 1994, a área de estudo deste projeto já era classificada como degrada e desatualizada nas suas funções.
Nas propostas que foram apresentadas era referida a história e a motivação para preservar a memória da cidade e em particular desta zona.

Ambos os arquitetos responsáveis pelos planos de pormenor relevaram nos seus projetos a importância dos espaços públicos e a ligação do rio à cidade.

A ideia de reforçar a conexão entre o tecido urbano e o rio, respeitando a memória da cidade, contribuiu para informar o projeto integrado que se veio a desenvolver e que é apresentado mais à frente.

capitulo 4

ESTRATÉGIA E PROPOSTA URBANA

ESTRATÉGIA E PROPOSTA URBANA

ATERRO DA BOAVISTA

A área de intervenção deste projeto encontra-se no Aterro da Boavista, entre a Rua Dom Luís I e o rio, centrando-se mais na faixa portuária entre a Avenida 24 de Julho e o Tejo.

A estratégia urbana utilizada neste espaço tem como objetivo a reaproximação da cidade ao rio. Foi construída com base na análise e interpretação elaborada e sintetizada num diagnóstico SWOT, mas também no quadro de referências construído ao longo do trabalho. Assim como num levantamento do estado de conservação do edificado e do património, assim como do espaço público e dos serviços existentes nesta zona da cidade.

Neste sentido, propõem-se uma ligação entre a área portuária do Aterro da Boavista e o resto da cidade, e leva-se em conta a articulação com toda a frente ribeirinha de Lisboa.

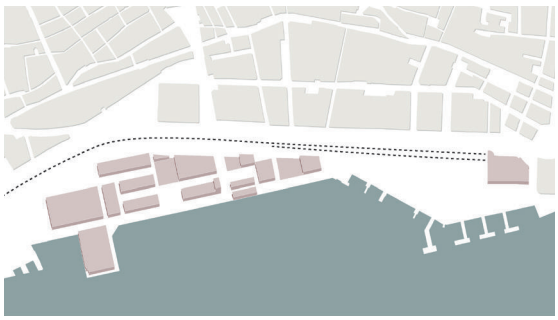
Um dos objetivos é, também, tornar mais apelativa e habitável esta franja da cidade. Para além da questão da acessibilidade promovida pela ligação pedonal que facilita o acesso, propõem-se um programa diversificado dedicado ao trabalho e ao lazer com o propósito de dotar a área de uma utilização permanente. Um espaço de trabalho integrado num parque urbano ribeirinho que se integra nas operações que têm vindo a ser levadas a cabo na reconversão da zona portuária, com áreas verdes, zonas de estar, restauração, locais dedicados às crianças e aos praticantes de desporto que promova apropriações complementares.

Em relação ao seu desenho, a proposta urbana teve como ponto de partida a memória recente do sítio.

Partindo de uma fotografia aérea do Aterro da Boavista, que remonta a 1968, reconstitui-se a malha de implantação dos volumes que constituíam o entreposto que existia à época neste local.



Fig.63_Fotografia aérea do interposto em 1968, com os volumes idenficados



Diagramas com volumes do entreposto de 1968

Fig.64_Diagrama com o tecido urbano edificado em 1968

Sobrepondo esta malha ao tecido que atualmente aí estava implantado, desenharam-se linhas paralelas ao rio, as quais servem de matriz ao parque urbano proposto.

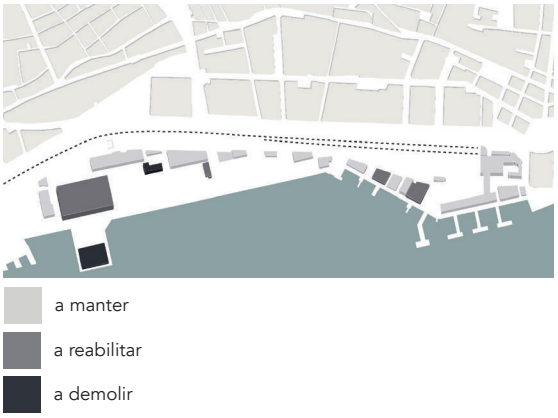


Fig.65_Diagrama de operações a realizar no edificado

Deste modo, a solução urbana apresentada pretende devolver a vida que este local foi perdendo com o passar do tempo e com a descentralização, para outros locais, das funções que acolhia, mas também voltar a ligar a cidade ao rio, ultrapassando as barreiras viárias e ferroviárias que os separaram.



Fig.66_Diagrama de funções propostas para o espaço público

Segundo o arquiteto Oriol Bohigas *una ciudad ha que ser (...) un sistema de vida colectiva y un instrumento de información y comunicación que utilice incluso las ventajes del azar, es necesário que el ciudadano tropiece constatemente con acontecimentos diversos.* (BOHIGAS, Oriol (2004) Espacio Publico, p.116)

Por isso, ao longo deste troço da margem lisboeta do Tejo foi proposto um parque urbano suscetível de poder ser palco de diversas atividades, tendo como ponto central um antigo armazém de contentores para o qual é projetado um espaço de Co-work, proposta esta que será apresentada no capitulo seguinte.

Dos rasgos abertos neste edifício, e respeitando a matriz anteriormente referida, desenvolvem-se espaços verdes que, paralela e perpendicularmente ao rio, se estendem ao longo do parque, ajudando a afirmar a continuidade que se pretende nesta frente ribeirinha.

Dentro da malha existe também lugar para zonas de estar que se cruzam e articulam com as áreas verdes, e zonas de atividades lúdicas que as interrompem. Estas zonas de lazer incluem um skateparque, um parque infantil e um conjunto de campos de jogos.

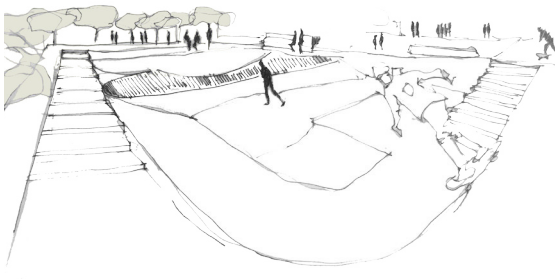


Fig.67_Desenho do skate parque proposto

O parque infantil, a uma cota mais baixa, é informado pelas linhas teóricas propostas por Aldo Van Eyck nos seus Playgrounds, apresentadas anteriormente no capitulo Rehabitar. Neste parque infantil não vamos encontrar o típico escorrega ou baloiço, as crianças são estimuladas a utilizar a sua imaginação para explorar os *pequeños accidentes topográficos* (AA.VV (2010), ep.3 p.18) que existem neste espaço.



Fig.68_Desenho do parque infantil proposto

Complementarmente, o ginásio e a escola de dança existentes no local, é proposto um conjunto de pequenos campos polidesportivos que utilizam um dos volumes pré-existente como apoio às atividades que poderão ser desenvolvidas neste local.

Dois dos parques de estacionamento existentes no local são mantidos, apenas redefinindo os seus limites, e materialidade. O que se encontra em frente ao armazém reabilitado tem como função principal servir exclusivamente como estacionamento o equipamento em questão. Já o que se encontra no centro do parque urbano, tem um propósito mais aberto. A intenção é que este espaço possa ter diferente funções consoante a hora ou o dia da semana. Como nos mostra o projeto "Parking Day" apresentado anteriormente no capitulo Rehabitar, um lugar de estacionamento pode não servir somente para tal, por isso, a ideia é que durante a semana este espaço seja estacionamento para os utilizadores do parque, mas que, por exemplo, aos fins de semana possa ser utilizado para uma pequena feira ou mercado.

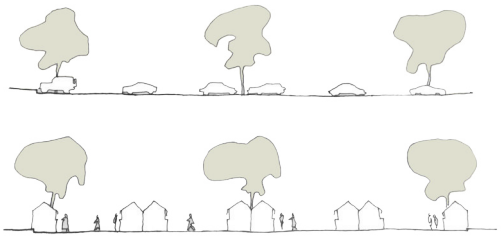


Fig.69_Cortes esquemáticos do parque de estacionamento

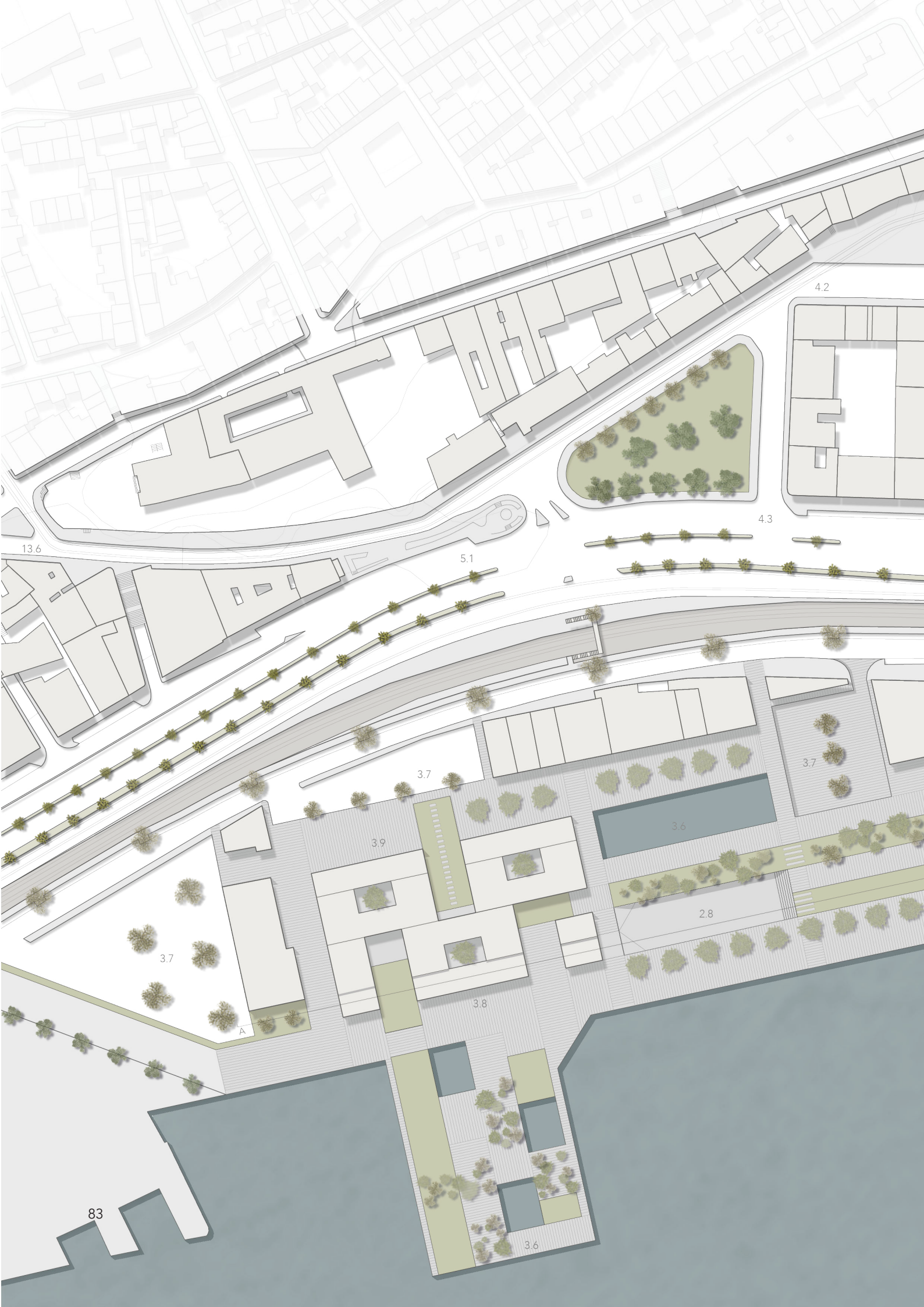
Com o propósito de mostrar que este espaço pode ser uma extensão do parque e não apenas um anexo para estacionamento, a materialidade é mantida apesar de se encontrar a uma cota mais baixa, a da estrada de acesso a este local.

A reaproximação da cidade ao rio é proposta por duas vias. A primeira, e mais objetiva, é feita através de uma ponte pedonal, no centro da área de intervenção, que possibilita um fácil atravessamento da Avenida 24 de Julho e da linha férrea.

A segunda suporta-se com a ideia de que a água, que *começou por ser vista como uma fonte de abastecimento comercial e industrial das cidades, passou a ser associada ao lazer e hoje em dia começou a associar-se também à qualidade ambiental e à natureza.* (SOUSA, João Ferreira de (1997), p.5). Com o objetivo de "diluir" a fronteira água-terra, em alguns locais do parque podemos encontrar a presença deste

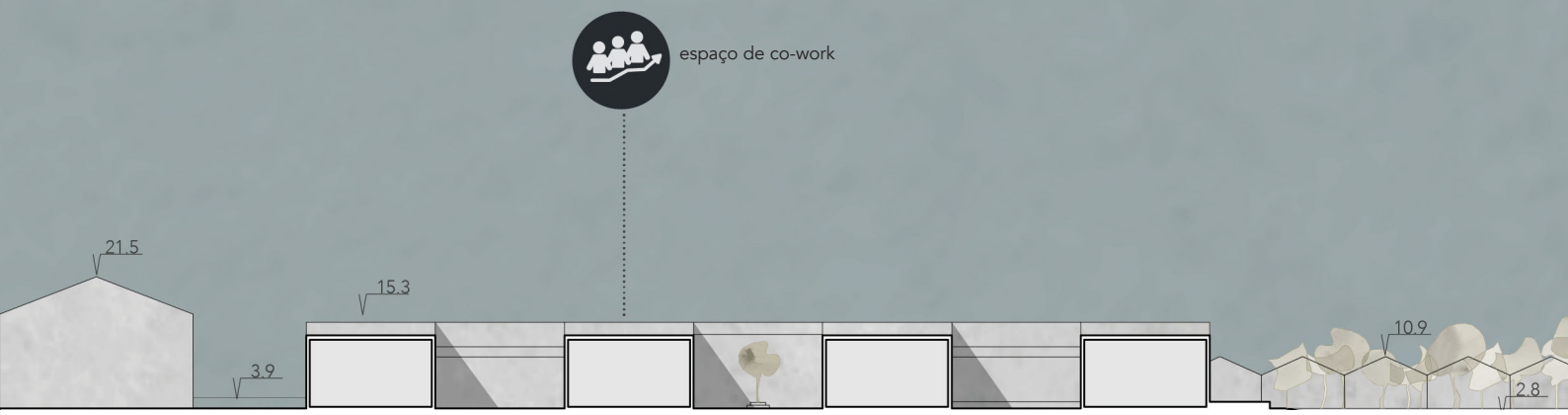
mesmo elemento, como por exemplo no espelho de água que se encontra no prolongamento do antigo armazém.

A materialidade dos diferentes espaços tem como ponto de partida os materiais pré-existentes e mantidos do armazém de contentores, o tijolo e o betão à vista. O pavimento é feito por lajes de betão colocadas em diferentes direções consoante a posição do espaço em relação ao rio. Na ponte pedonal é tida como referencia a cor alaranjada do tijolo, sendo aço corten o material escolhido para esta ligação.


4.2
4.3
13.6
5.1
3.7
3.7
3.6
3.9
2.8
3.7
3.8
A
3.6



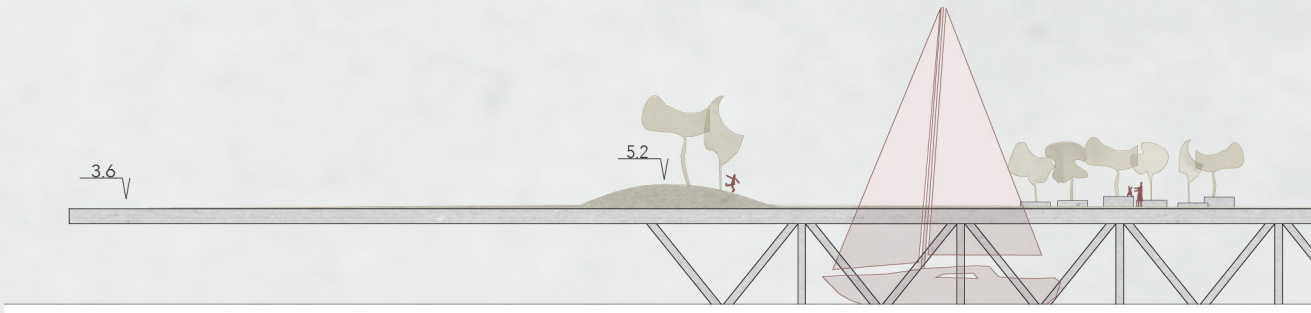
PLANTA DE APRESENTAÇÃO **escala 1:2000**

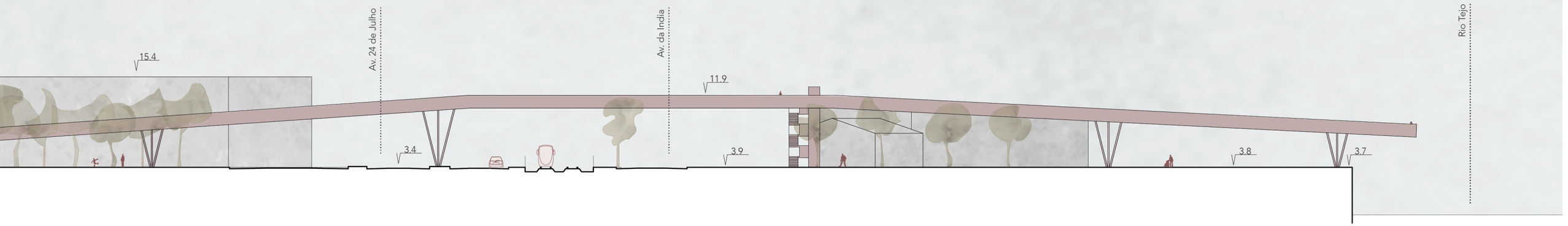


CORTE AA’ escala 1:1000

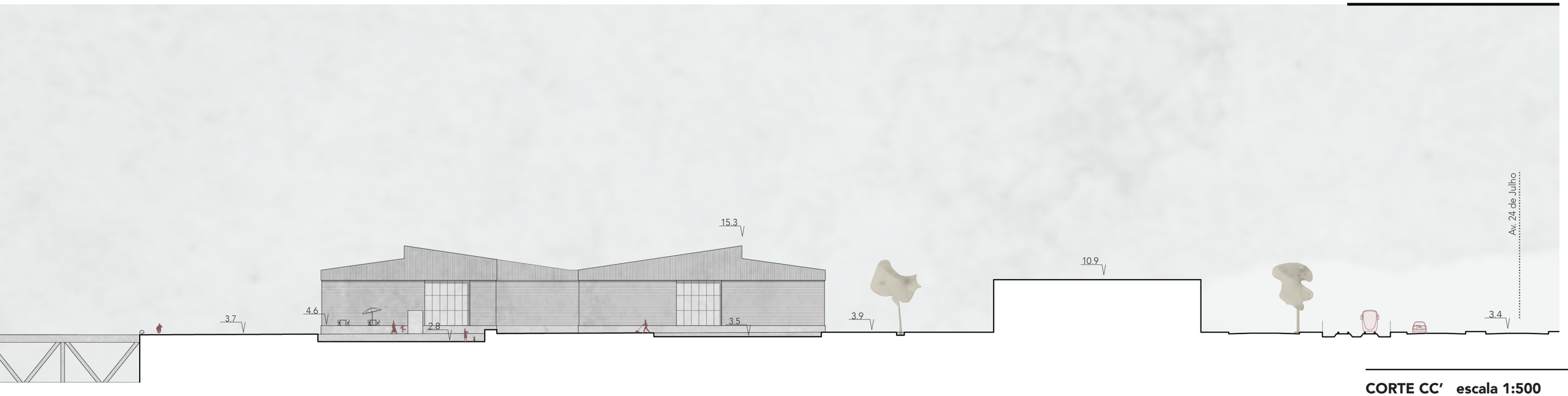

parque infantil
campos poli-desportivos
skate parque
ponte pedonal e ciclável
6.8
10.7
10.4
7.8
11.9
10.4
11


Rua D. Luís I
13
3.6
17


3.6
5.2



CORTE BB' escala 1:500



CORTE CC' escala 1:500

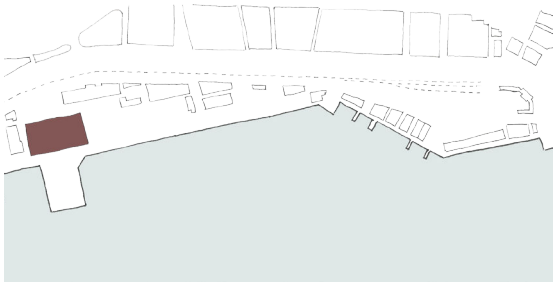
capitulo 5

PROPOSTA ARQUITETÓNICA

PROPOSTA ARQUITETÓNICA

ARMAZÉM A CO-WORK

Percorrendo-se, hoje, o Aterro da Boavista, junto ao rio, para além do grande espaço aberto cheio de potencial, mas utilizado apenas para estacionamento, salta-nos à vista um enorme edifício industrial. O seu protagonismo, resulta não só pelas suas dimensões, mas também pelo facto de estar totalmente abandonado.



Armazém A

Fig.70_Diagrama de localização do Armazém A

Estamos a falar do Armazém A, como está registado no Porto de Lisboa, que foi concebido para armazenar contentores. A figura é a de um grande volume de tijolo com uma base de betão envolvendo todo o edifício, encimado, como que, por um "capacete metálico" com diferentes inclinações pelas quais entra a luz.



Fig.71_Fotografia Aérea do Armazém A

As fachadas que envolvem e dão forma ao edifico são, pontualmente, rasgadas por grandes vãos, providos de portões metálicos, que corriam para deixar entrar e sair os contentores que eram armazenados no seu interior.

No entanto, hoje em dia, o espaço perdeu a sua função original. Por isso, como referimos ao longo deste trabalho, há que ajustar as funções às atuais necessidades da cidade.

O programa selecionado para este local foi o de um espaço de co-work. Ou seja, um local onde pessoas com diferentes ocupações em áreas distintas de atividade, possam partilhar quer o espaço de trabalho, quer os recursos de escritório. Um espaço onde se possam ter reuniões, fazer conferências, alugar um pequeno gabinete ou, até mesmo, alojar uma pequena empresa.

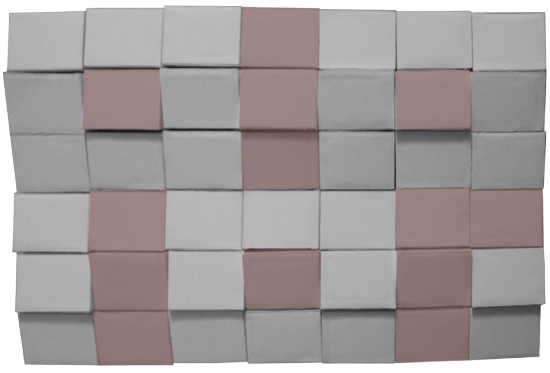
Pareceu-nos interessante a criação de um espaço com estas características funcionais, uma vez que vivemos numa época em que cada vez mais pessoas trabalham como freelancer, muitas delas sozinhas e usando a sua casa como local de trabalho. Lisboa tem sido cada vez mais procurada como local para desenvolver novas empresas e indústrias criativas

associadas a este tipo de local de trabalho. Espaços como este, para além de rentabilizarem, pela diversidade que permitem, os recursos de que um escritório necessita, – espaços de reuniões, de convívio e estar e até mesmo de refeições – ajudam também a combater o isolamento, fomentando as relações entre diferentes pessoas de diferentes áreas.

Este tipo de espaço acabaria por trazer pessoas a um lugar quase esquecido, onde a cidade e o rio se juntam, mas que, nos dias de hoje, estão mais separados que nunca.

A luz natural é essencial para um espaço de estudo e trabalho. Observando o enorme volume retangular paralelo ao rio, com uma área de 8050 m2 e praticamente sem janelas, impôs-se-nos a ideia de abrir pátios. Pátios que deixassem entrar luz, mas que também nos ajudassem a dividir e distribuir o enorme espaço interior.

Começamos por dividir o espaço numa grelha regular que correspondia às mudanças de inclinação da cobertura e à malha estrutural do edifício.



Volumes retirados

Fig.72_Fotografia da Maquete com a identificação dos volumes

A partir daí, e com a ajuda de uma maquete, em que se subdividia o edifício em pequenos volumes segundo a referida grelha ortogonal, começámos a ensaiar a abertura dos pátios e a nova forma do edifício. O princípio seria manter sempre a sua estrutura inicial, mas deixando entrar mais luz. Assim, abrem-se três pátios, acompanhados por rasgos no edifício e um volume singular com o propósito de acolher uma função distinta, um restaurante.

Respeitando a memória do antigo armazém, optou-se por manter toda a materialidade. Deste modo, o rio tejo, continua a ter a seu lado um edifício de tijolo, envolvido por uma estreita faixa de betão na sua base e coroado por uma cobertura de metal.

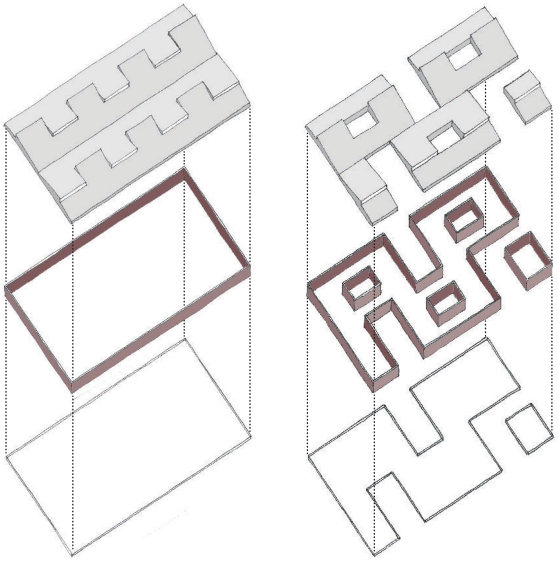


Fig.73_Esquemas axonometricos que mostram o antes e depois da manipulação e transformação do edifício.

A sua fachada sul será maioritariamente em vidro, permitindo que os utilizadores usufruam de uma paisagem que só Lisboa e o seu rio lhes podem oferecer.

O recuar do vidro no vão, protegido pela cobertura e a vegetação que cresce nesta fachada ajudam a criar o ensombramento de modo passivo, que é necessário numa fachada virada a sul.

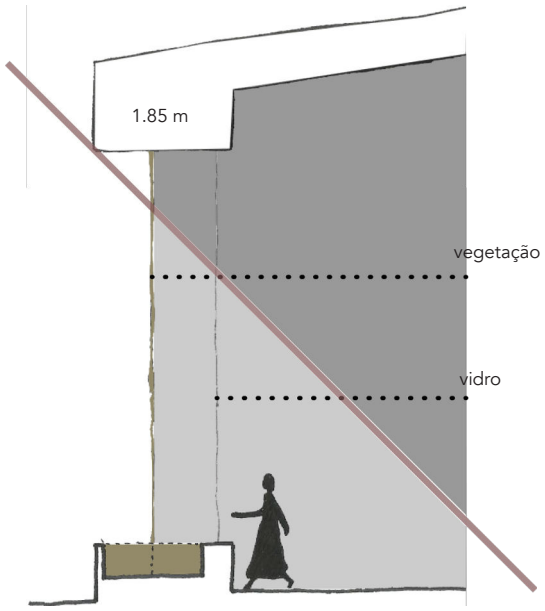


Fig.74_Diagrama do alçado sul

Nas restantes fachadas são abertos, pontualmente, vãos quadrangulares que permitem a iluminação natural e a circulação de ar nas zonas de trabalho.

No interior, optou-se por um sistema de vazios que permite percorrer todo o edifício continuamente e possibilitam uma interação visual entre os pisos.

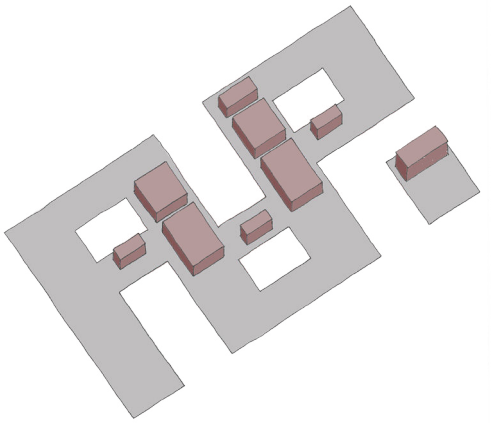


Fig.75_Diagrama da volumetria das "caixas"

O armazém, que outrora guardava contentores, guarda agora "as caixas", volumes, com funções específicas, dispostos simetricamente no seu interior e que respondem às necessidades do espaço, ajudando a dividir os espaços de trabalho.

A entrada principal faz-se pelo rasgo central aberto para norte, mais próximo do estacionamento e da estação de comboio, onde vamos ao encontro de um pequeno volume onde fica alojada a receção.

Esta é a primeira "caixa" com que nos deparamos, mas, percorrendo todo o edifico, vamo-nos cruzando com diversas "caixas" destinadas a vários tipos de função. Estes volumes de três metros de altura nunca tocam a cobertura nem nenhuma parede, é sempre possível contorná-los totalmente, mantendo a independência em relação à estrutura e pele do armazém pré-existente.

Duas das "caixas" destinam-se às instalações sanitárias, cada qual com espaços para Mulheres e Homens. Sendo que nos espaços sanitários de cada género haverá, sempre, um espaço especificamente concebido para pessoas de mobilidade reduzida.

As "caixas" maiores, pensadas para serem espaços de utilização coletiva, guardam no seu interior uma pequena biblioteca, com estantes dispostas paralelamente entre si e zonas de leituras perpendiculares às anteriores, bem como um auditório escavado no solo.

Como espaços comuns, existem igualmente duas zonas de refeições, dispostas simetrica-

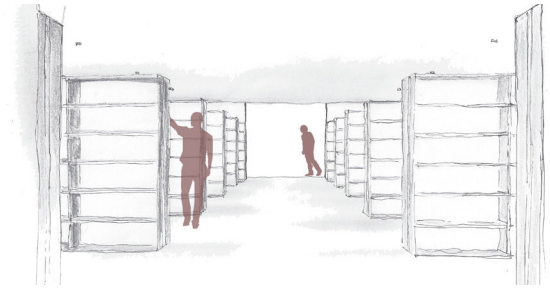


Fig.76_Esboço do interior da biblioteca



Fig.77_Render do interior do auditório

mente e sempre junto aos pátios. Uma delas está pensada para ser um pequeno bar com vista para o rio, dispondo de uma esplanada exterior que preenche um dos rasgos. A outra, na ponta oposta do edifício, é uma copa, onde se pode aquecer ou preparar pequenas refeições e que está também provida de algumas mesas e bancos corridos. Este espaço, interior, interage com um outro exterior, constituído por um dos pátios, permitindo alargar a área de refeições no exterior.

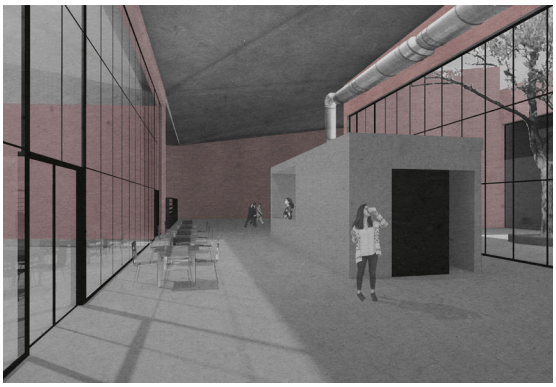


Fig.78_Render da zona de bar

A oitava "caixa" tem uma função comercial, trata-se de uma papelaria/reprografia que serve de apoio a este grande e diversificado espaço de trabalho.

A zonas de trabalho encontram-se divididas por mobiliário fixo, estantes e cacifos que, para além de servirem de espaços de arrumação, ajudam a ordenar as áreas de trabalho onde se encontram mesas e cadeiras cuja disposição é flexível de acordo com as necessidades de trabalho, singular ou coletivo.

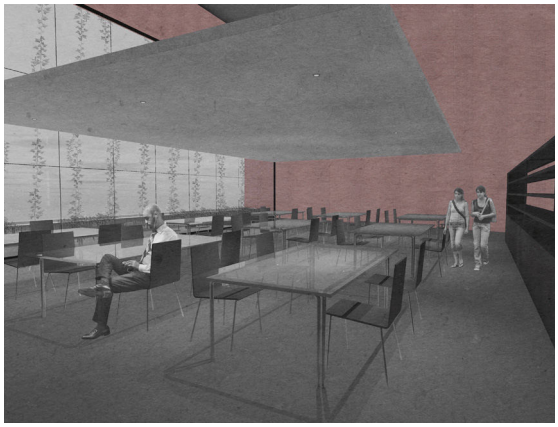


Fig.79_Render de um dos espaços de trabalho

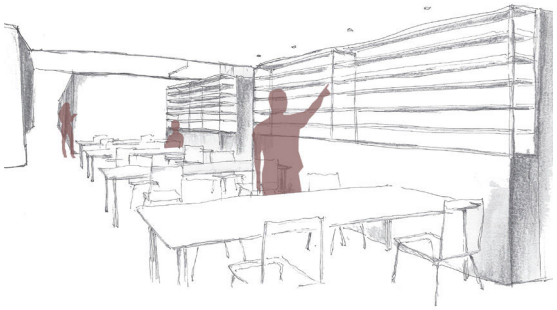


Fig.80_Esboço de um dos espaços de trabalho

Anexados aos dois pátios mais a norte encontram-se salas que tanto podem servir para reuniões ou como gabinetes privados, as quais recebem luz justamente de cada um dos pátios a que estão acoplados.

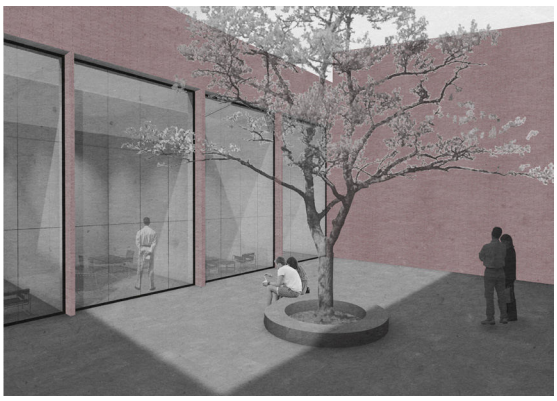


Fig.81_Render de um dos pátios

O terceiro pátio encontra-se no meio de duas mezzanines. Este é o único espaço com mais de um piso em todo o edifico e tem áreas destinadas a pequenas oficinas ou atelieres. Este último pátio é também o espaço exterior de uma zona de estar.

O volume, que num dos extremos do edifício fica isolado em resultado da abertura dos pátios e dos rasgos, está pensado para poder vir a ser um restaurante. Fica independente do Co-work e tem vista para o rio e para o enorme parque urbano que o acompanha ao longo da margem.

O volume singular anteriormente referido acolhe a função de um restaurante independe do espaço de co-work. O seu princípio de composição segue a do conjunto. O seu interior é um espaço aberto onde existe, também, uma caixa autónoma. Caixa esta que é o elemento gerador do espaço e acolhe as áreas térmicas, tem no seu interior a cozinha, as copas, os balneários para os funcionários e as instalações sanitárias para clientes.

Optámos por transpor o mesmo tipo de materiais do exterior para o interior destes dois volumes. Alvenaria nas paredes que os envolvem e betão no pavimento. Betão esse que sobe, dando forma às "caixas". A ventilação destes espaços é feita através de tubagens à vista que percorrem a parte superior do interior do edifício, conferindo ao espaço uma aparência industrial, numa memória dos usos portuários da margem do tejo.

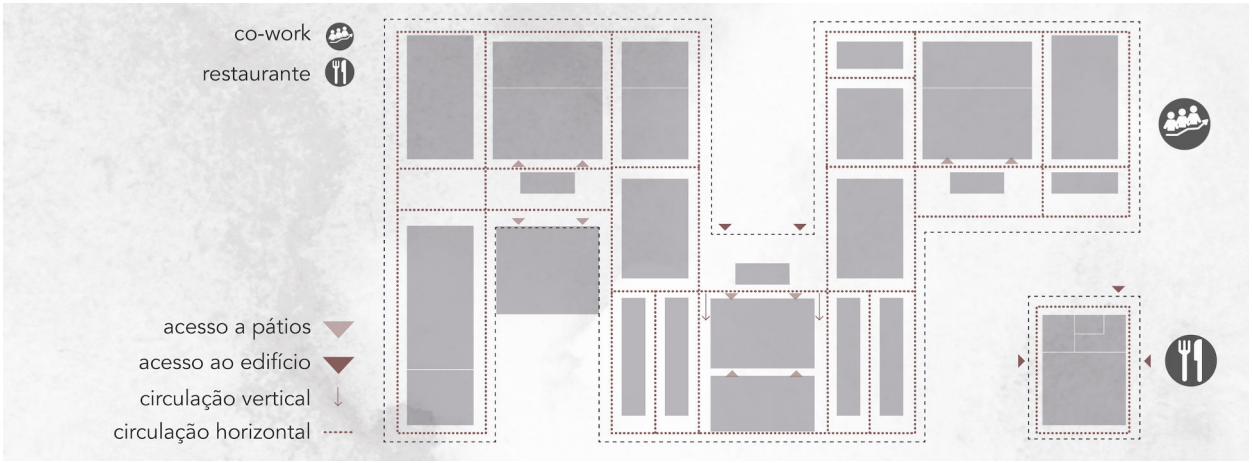


Fig.82_Diagrama de Circulação e Acessos

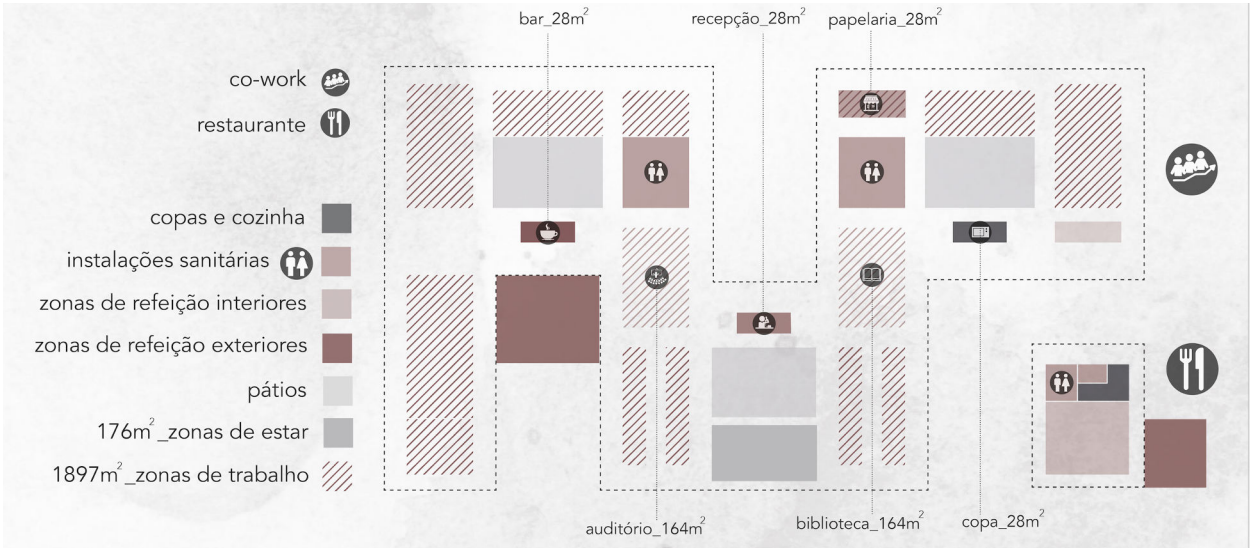


Fig.83_Diagrama de espaços e àreas

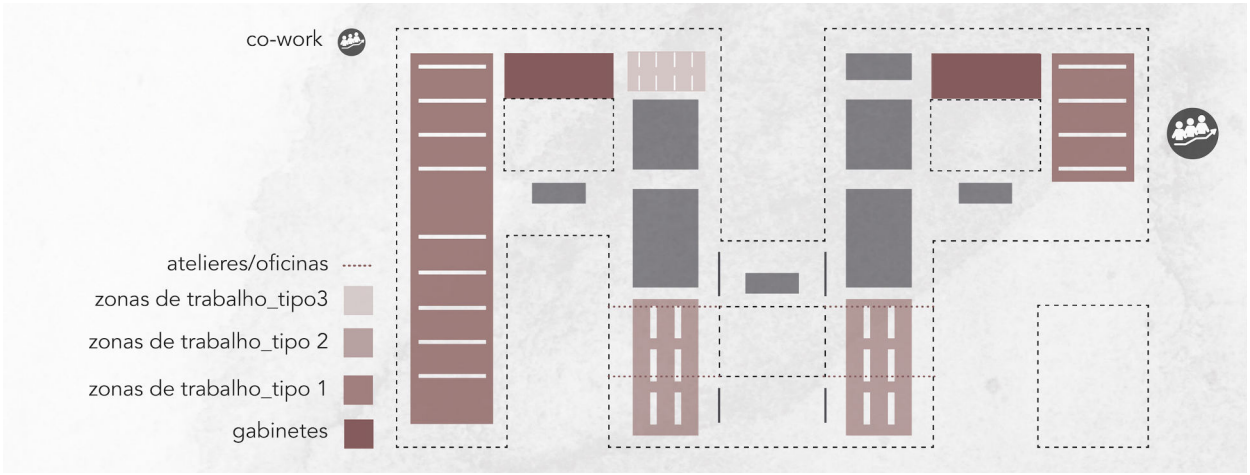
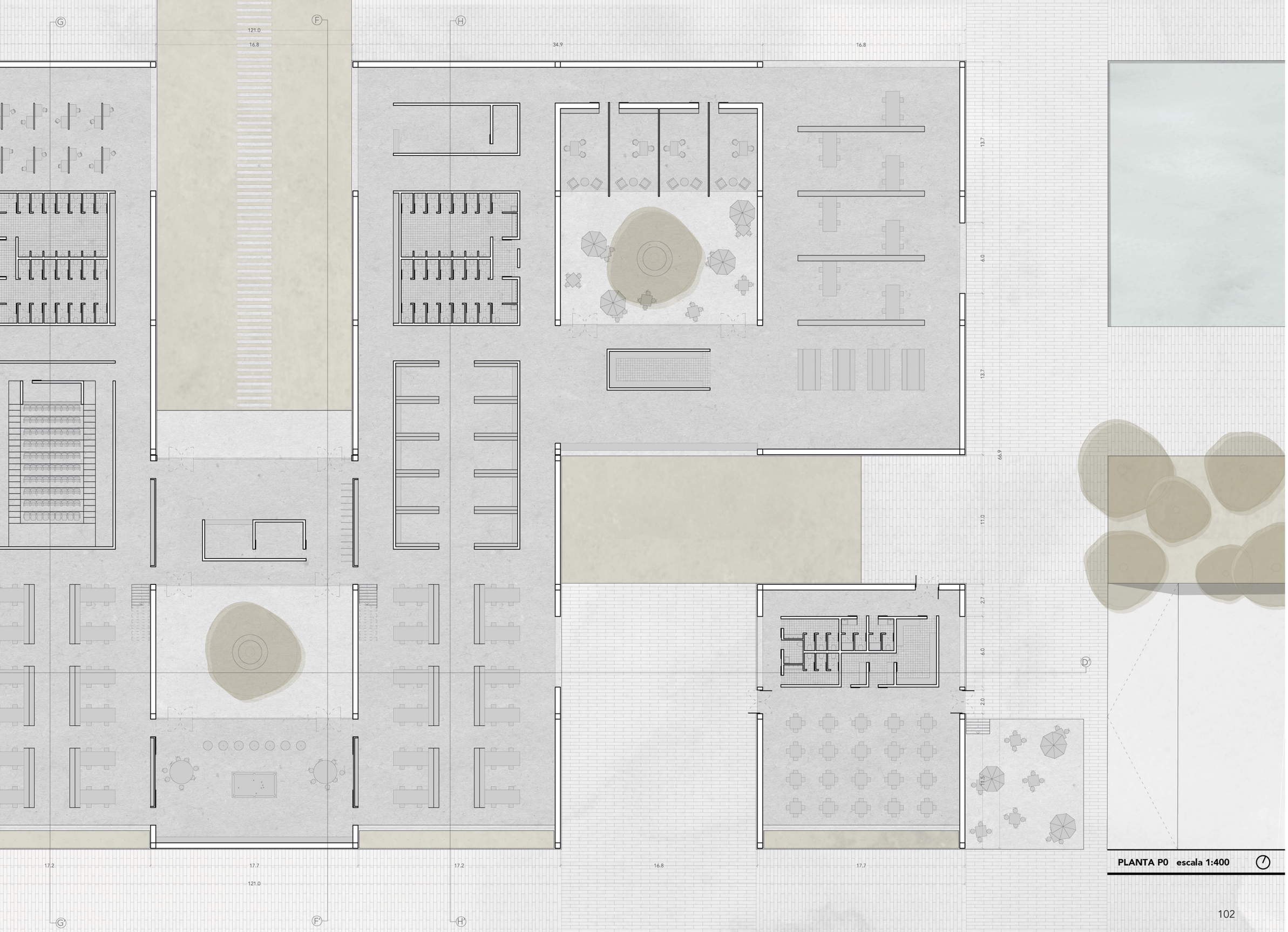


Fig.84_Diagrama dos espaços de trabalho


E
16.8
34.9
13.7
6.0
66.9
27.5
6.0
D
13.7
17.7
16.8
E'

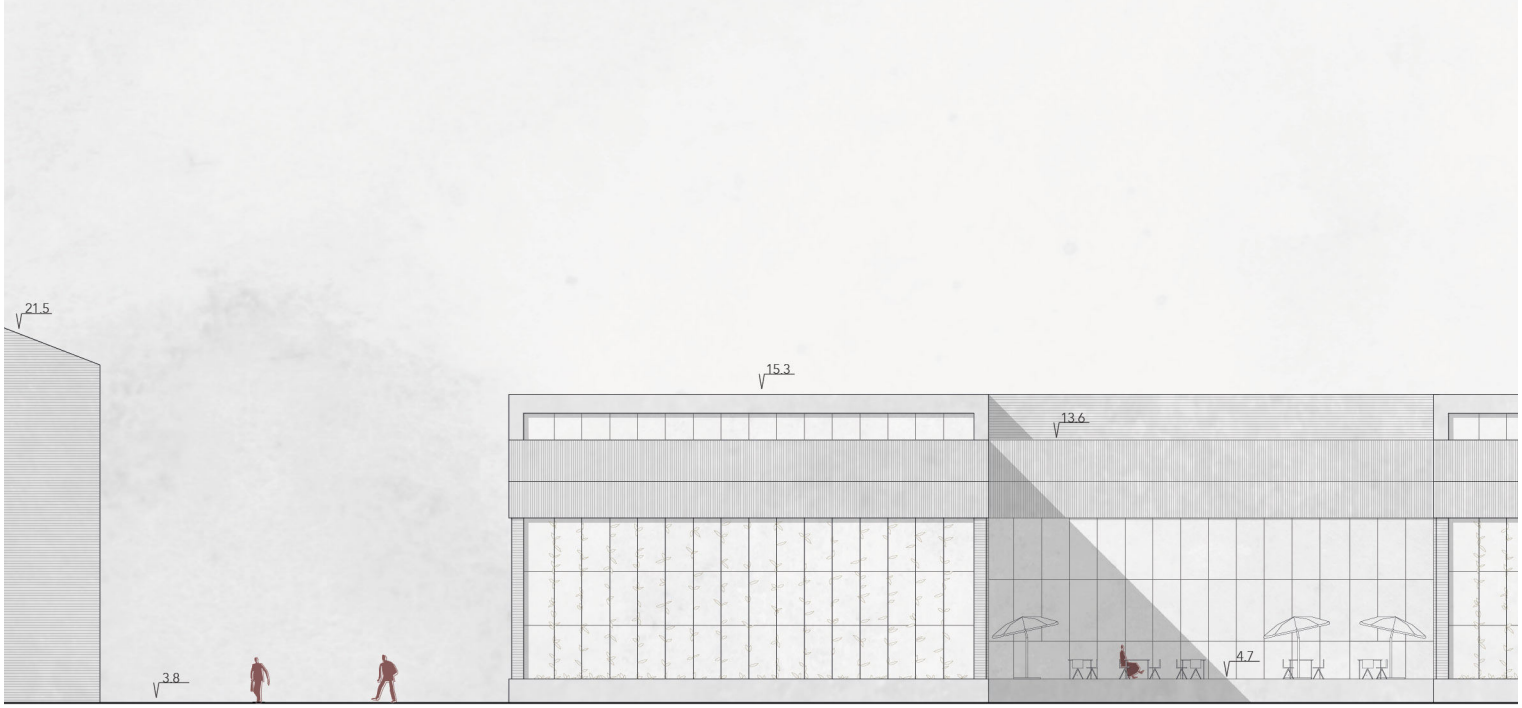


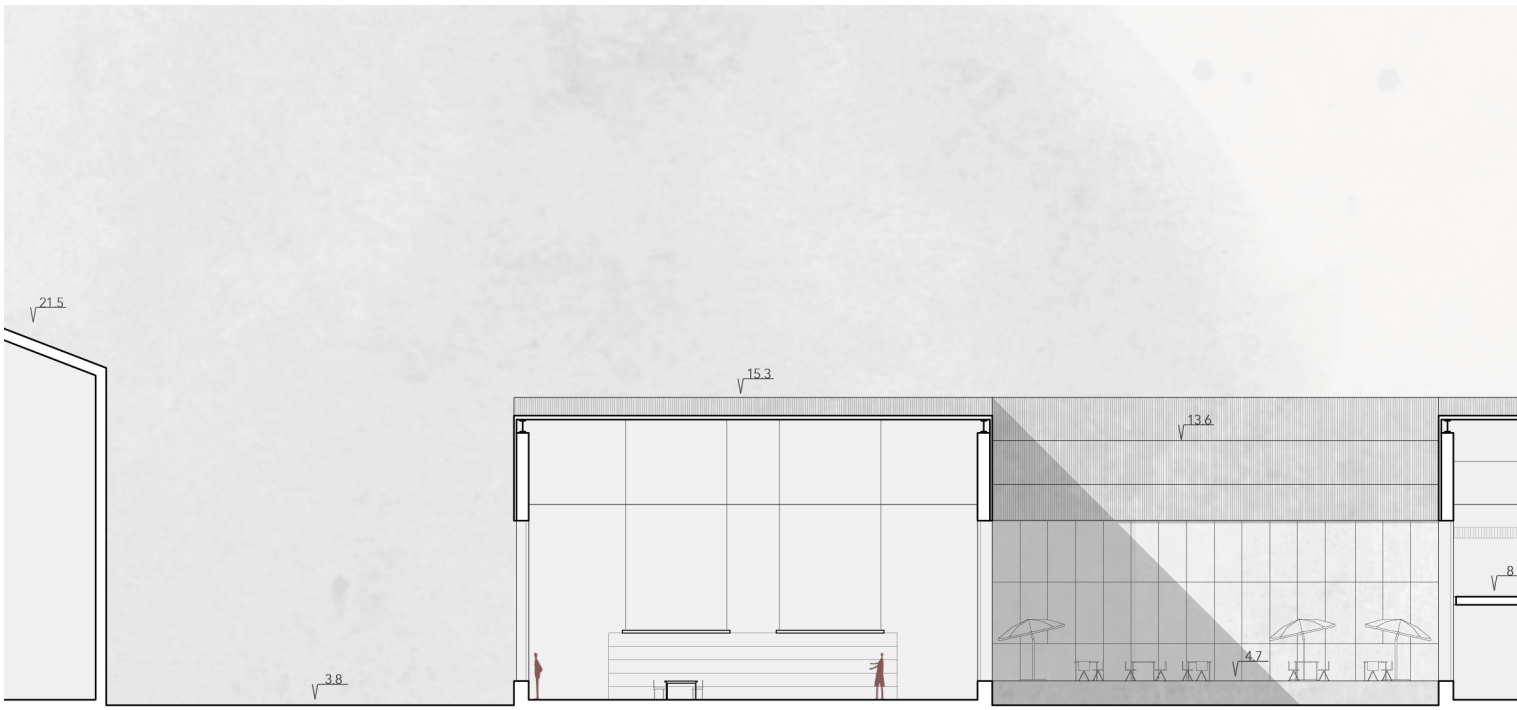
PLANTA P0 escala 1:400

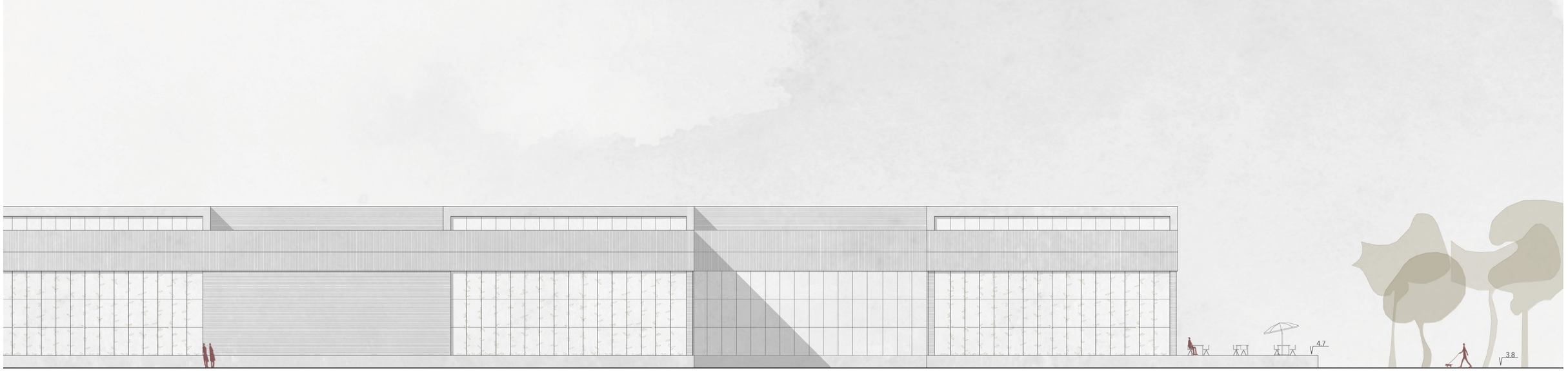

E
16.8
34.9
13.7
6.0
66.9
27.5
6.0
D
13.7
17.7
16.8
E'



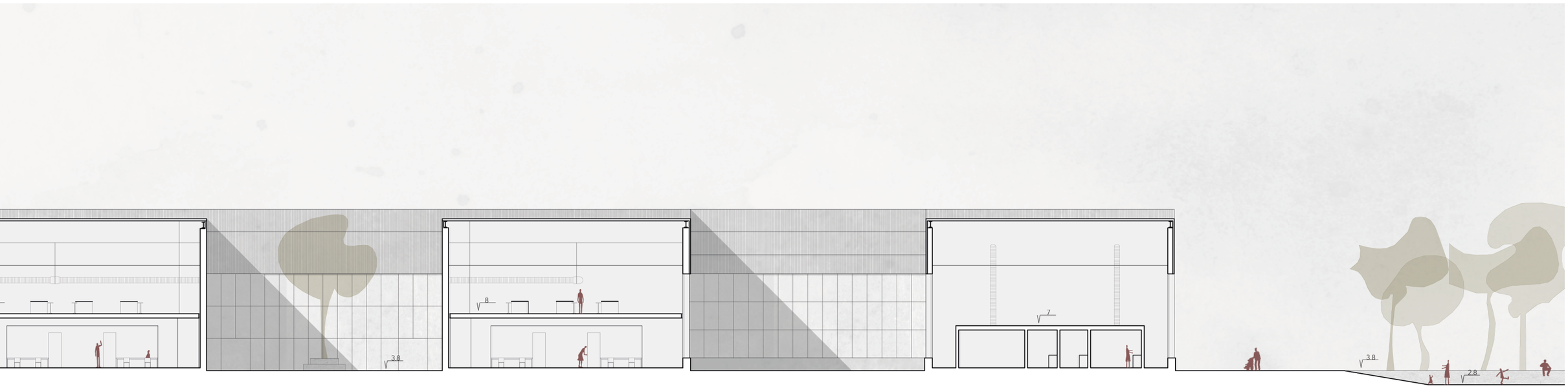
PLANTA P1 escala 1:400


21.5
15.3
13.6
3.8
4.7

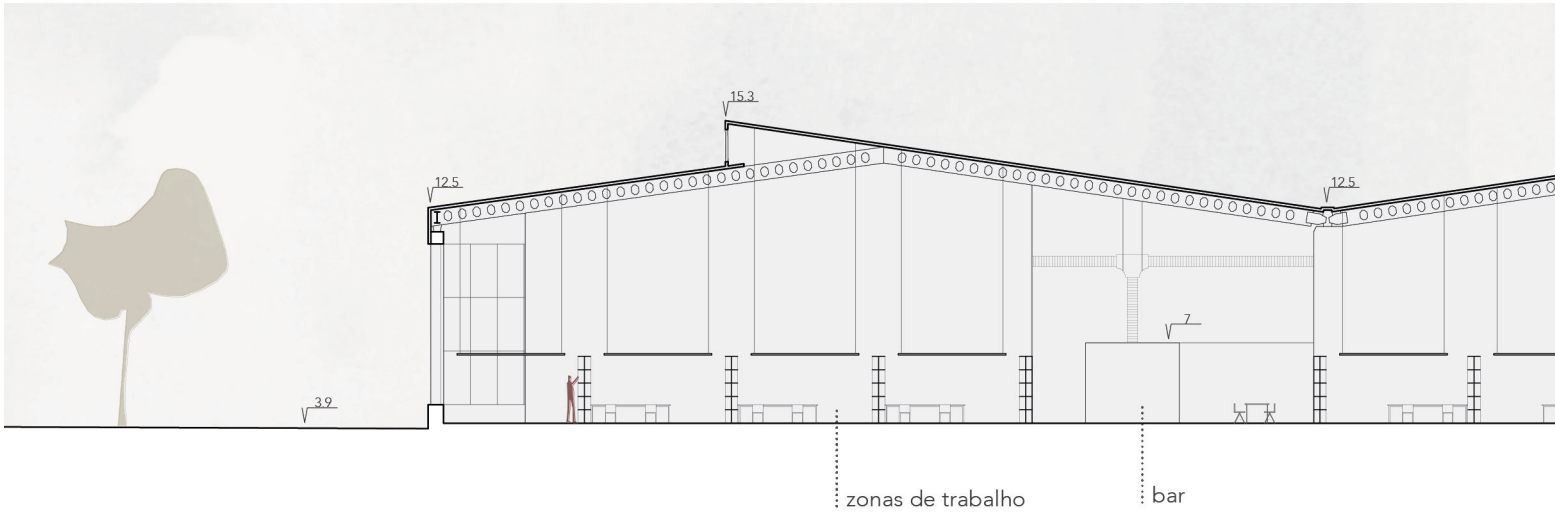

21.5
15.3
13.6
3.8
4.7

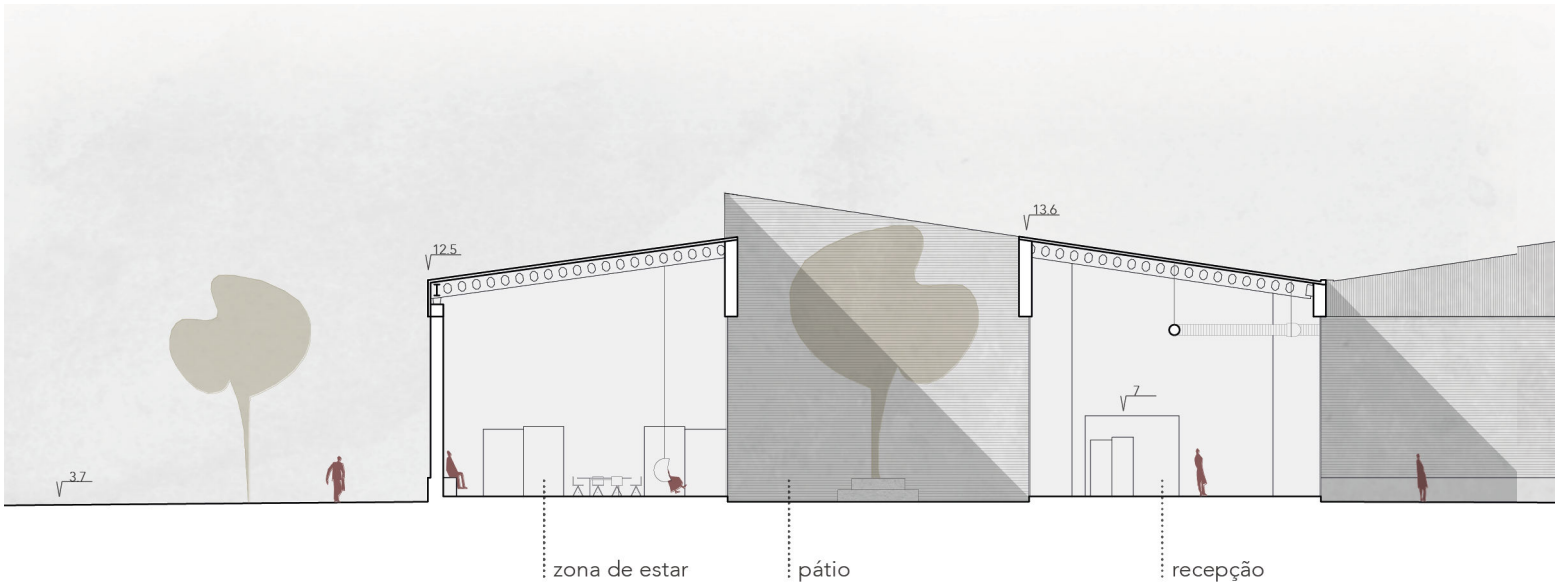


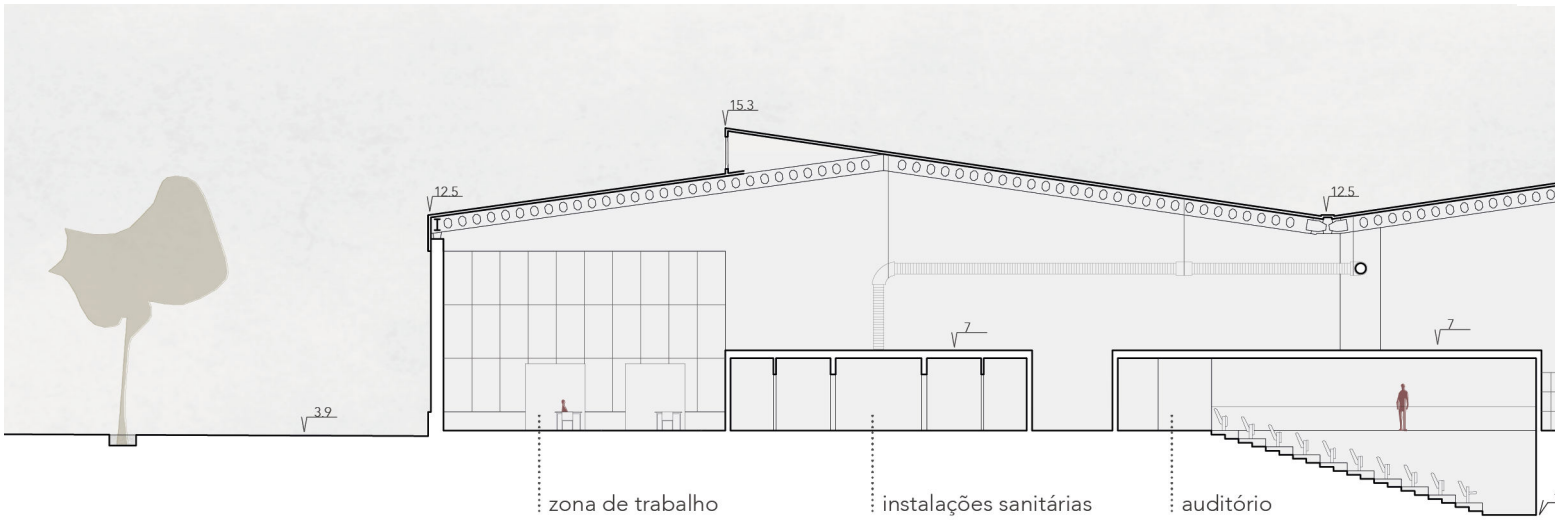
ALÇADO SUL escala 1:400

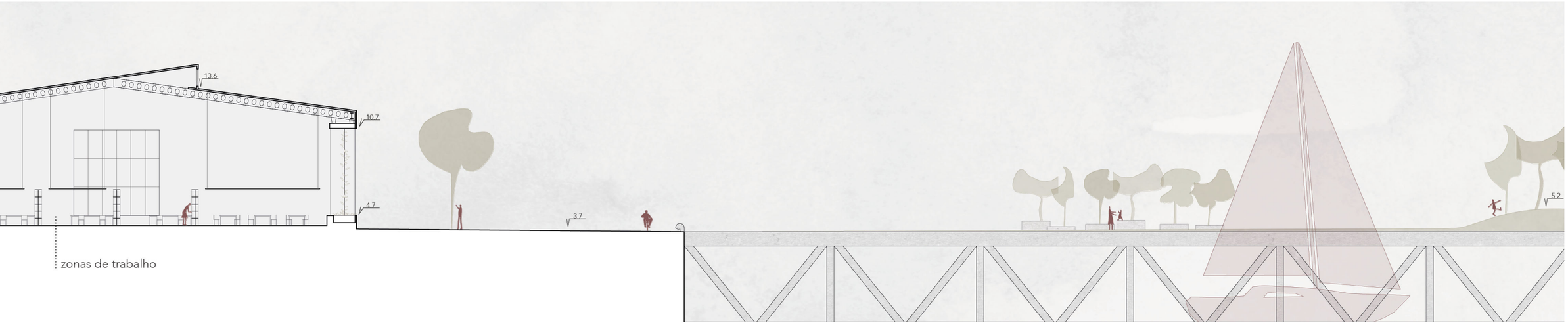


CORTE DD' escala 1:200

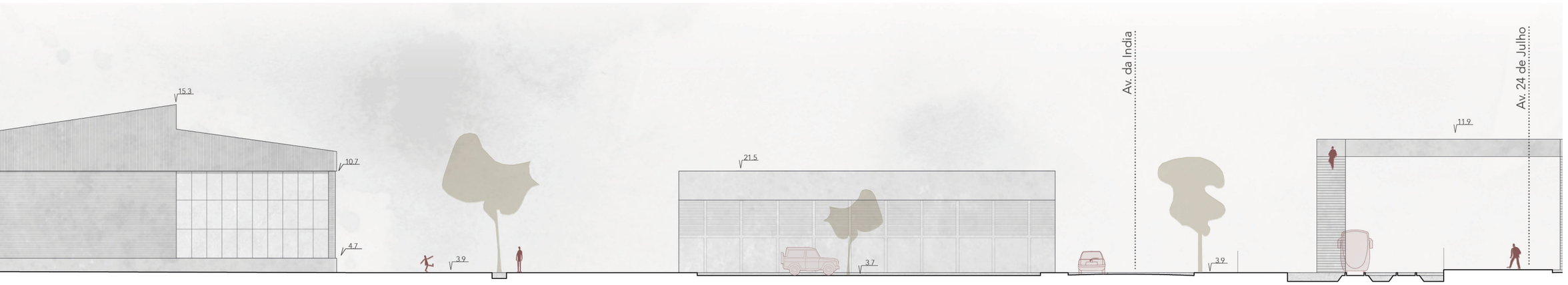

15.3
12.5
12.5
7
3.9
zonas de trabalho
bar


13.6
12.5
7
3.7
zona de estar
pátio
recepção


15.3
12.5
12.5
7
7
3.9
zona de trabalho
instalações sanitárias
auditório



CORTE EE' escala 1:400



CORTE FF' escala 1:400



CORTE GG' escala 1:400

capitulo 5

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este projeto final de mestrado propôs uma visão diferente da cidade de Lisboa, mais especificamente da sua frente ribeirinha, outrora palco de importantes atividades industriais que foram perdendo importância com o passar dos anos e que hoje em dia não passam de lugares obsoletos e abandonados que acabam por fragmentar a cidade.

Tendo como base o facto das nossas cidades estarem em permanente mudança, desafia-nos a pensar sobre o papel que estes lugares podem ter nas cidades de hoje.

Permitiu-nos perceber que um lugar é muito mais do que aquilo para o qual foi pensado inicialmente, não se extinguindo na função para o qual foi projetado. O importante é ajustá-lo às necessidades do tempo em que nos encontramos e adaptar os espaços de modo a responder à atualidade.

O presente trabalho foi, igualmente, importante na perceção do papel crucial que a arquitetura e o urbanismo têm como testemunho do passado das nossas cidades e de como é necessário preservar o património e as memórias que nos são deixadas para que nos sirvam de base para o futuro.

Com base nesta aprendizagem foi possível desenvolver um projeto integrado entre espaço público e privado, onde, partindo da memória do lugar, foi proposto um parque urbano ribeirinho articulado com um espaço de co-work como ponto núclear. A concepção do espaço privado e do espaço público em continuidde e com relações reciprocas permitem uma apropriação e uso de cada de uma maneira mias enriquecida.

O objetivo foi devolver a vida que este lugar perdeu no período pós-industrial e desta maneira reaproximar a cidade ao rio.

BIBLIOGRAFIA

LIVROS

AA.VV. (2003) ***. Memória e Património – Ensaios Contemporâneos .*** Rio de Janeiro, Lamparina Editora

AA.VV. (2007) ***. Bordeaux, France – Patrimoine mondial de l'Unesco – Unesco world heritage .*** Bordeaux

AA.VV. (2010) ***. Rehabitar en 9 episódios .*** Barcelona

AA.VV. (2016) ***. Landskating .*** Paris, Villa Noailles Hyères

BOHIGAS, Oriol (2004) ***. Espacio Público .*** Barcelona, Electra

CANNATÀ, Michele, FERNANDES, Fátima (1999) ***. Construir no Tempo .***

CARNEIRO, Ana, VASCONCELOS, Ricardo (tradução e recolha de informação) (1999) ***. Água – cidades de água .*** APL – Administração do Porto de Lisboa

CHOAY, Françoise (2010) ***. Alegoria do Património .*** Lisboa: Arte e comunicação

COELHO, António Baptista (2009) ***. Entre Casa e Cidade, a humanização do habitar .*** Opúsculos Nº18, Porto, Dafne Editora

COELHO, Carlos Dias (2014) ***. O tempo e a Forma .*** Cadernos Morfologia Urbana, Lisboa, Argumentum

COSTA, João Pedro (2007) ***. La ribera entre proyectos – formación y transformación del território portuário, a partir del caso de Lisboa .*** Universitat Politècnica de Catalunya

CULLEN, Gordon (1971) ***. Paisagem Urbana .*** Edições 70, Lisboa

CORBOZ, Andrés (2005) ***. El Território como Palimpsesto - in Lo urbano en 20 autores contemporâneos .*** Ediciones UPC

FAGULHA, João (2016) ***. Reabilitação e Concervação do Património Arquitectónico.*** Cadernos Técnicos nº4, Ordem dos Arquitectos da Região Sul

FARIA, Fernando, BARBOSA, Pires, CRUZ, Luís da (2007) ***. A Fábrica que electrificou Lisboa .*** Ed. Bizâncio, Lisboa

FARIA, Fernando, BARBOSA, Pires, CRUZ, Luís da (2016) ***. Central Tejo - Uma Biografia .*** Documento, Lisboa

FERREIRA, Carlos Henriques (2016) ***. Cidade Multidimensional - Lisboa Metropolis XXI .*** Casal de Cambra, Caleidoscópio

FRANÇOIS, Ascher (2010) ***. Novos Princípios do Urbanismo seguido de Novos Compromissos Urbanos, um léxico .*** Livros Horizonte

FREIRE, Mª Luisa Mendes Moller, AMADOR, Mª Odete da Silva (1999) ***. A Central Tejo - Cadernos de Museu da Electricidade .*** Lisboa

FREIRE, Mª Luisa Mendes Moller, AMADOR, Mª Odete da Silva (1999) ***. A Central Tejo - Cadernos de Museu da Electricidade .*** Lisboa

JACOBS, Jane (2000) ***. Morte e Vida de grandes cidades .*** Tradução Cralos S.Mendes Rosa, São Paulo: Martins Fontes Editora

LOURO, Margarida (2016) ***. Memória da Cidade Destruída: Lisboa/Chiado – Berlim – Sarajevo .*** Casal de Cambra, Caleidóscópio

MASCARENHAS, Fernando (2003) ***. Sermão ao meu Sucessor .*** Lisboa, Publicações Dom Quixote

MEYER, Hans (1999) ***. City and Port: urban planning as a cultural venture in London, Barcelona, New York and Roterdam: changing relations between public urban space and large-scale infrastructure .*** Michigan, Internecional Books

SILVA, A. Vieira da (1987) ***. As muralhas da Robeira de Lisboa .*** V.1.2, 3ª edição, Lisboa: Publicações Culturais da Câmara Municipal de Lisboa

PORTAS, Nuno (1998) ***. Água – Cidade e Frentes de Água .*** Porto, FAUP Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto

ROSSI, Aldo (1977) ***. A Arquitectura da Cidade .*** Lisboa, Edições Cosmos

TEIXEIRA, Manuel C. (1996) ***. Habitação Popular na Cidade Oitocentista: As Ilhas do Porto .*** Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian

VARGAS, Helena (2001) ***. O Espaço Terciário. O lugar, a arquitetura e a imagem do comércio .*** São Paulo, SENAC

ARTIGOS

AA.VV. (2011) ***. Plan Nacional de Património Industrial .*** Espanha

AGUIAR, José (1998) ***. A experiência de reabilitação urbana do GTL de Guimarães: estratégia, método e algumas questões disciplinares .*** Guimarães

ANDERSON, Stanford (1995) ***. Memory in Architecture .*** in Daidalos, nº58, p.22-37

BUSQUETES, Joan (1997) ***. Los Waterfront de nuevo uma prioridade urbanística .*** in Mediterrâneo, nº10/11, p.35-46

Diário da Câmara dos Deputados, 30.6.1858

COSTA, Alexandre Alves (2003) ***. O Património entre a aposta e a confidência nascidas da intimidade .*** in Jornal dos Arquitectos, nº213, p.07-13

LNEC e INH ***. Guia Técnico de Reabilitação Habitacional.*** Lisboa: LNEC e INH, 2006

SOUSA, João Ferreira de (1997) ***. Apresenação .*** in Mediterrâneo, nº10/11, pp.05-06

VIEGAS, Luís, BRANCO, Miguel, GRANDE, Nuno (1997) ***. Contexto, cenário e impacto das operações de reconversão urbana .*** in Mediterrâneo, nº10/11, pp.09-19

TESES

ANACLETO, Joana Gonçalves (2015) ***. Reabilitação de um Conjunto Patrimonial no Largo do Conde Barão: uma viagem pela memória do lugar .*** Dissertação para a obtenção do Grau de Mestre em Arquitetura, Faculdade de Arquitectura de Universidade de Lisboa

BARÃO, Frederico Maria Frazão Gomes (2014) ***. A Frente Ribeirinha de Lisboa: Pensar a Acessibilidade Pedonal ao Rio .*** Dissertação para a obtenção do Grau de Mestre em Arquitetura, Instituto Superior Técnico de Lisboa

LOPES, Diogo Dias Marques (2015) ***. A cronstrução da frente ribeirinha de Lisboa: dois casos exemplares .*** Dissertação para a obtenção do Grau de Mestre em Arquitetura, Universidade Lusíada de Lisboa

MEDINA, Rita Vaz Conceição Silva (2012) ***. Intervir com uma Pré-existencia: A Memória Preservad na Central Tejo .*** Dissertação para a obtenção do Grau de Mestre em Arquitetura, Faculdade de Arquitectura de Universidade de Lisboa

WEB SITES

www.archdaily.com.br
(consultado a 1.Set.2017)

www.fundacaoedp.pt
(consultado a 13.Outubro.2017)

www.gap.pt
(consultado a 1.Set.2017)

www.mataderomadrid.org
(consultado a 10.Agosto.2017)

www.palcoparklet.fa.ulisboa.pt
(consultado a9.Agosto.2017)

www.parkingday.org
(consultado a 11.Abril.2017)

www.parquedoflamengo.com.br
(consultado a 2.Set.2017)

www.patrimoniocultural.gov.pt
(consultado a 10.Agosto.2017)

www.publico.pt
(consultado a 1.Setembro.2017)

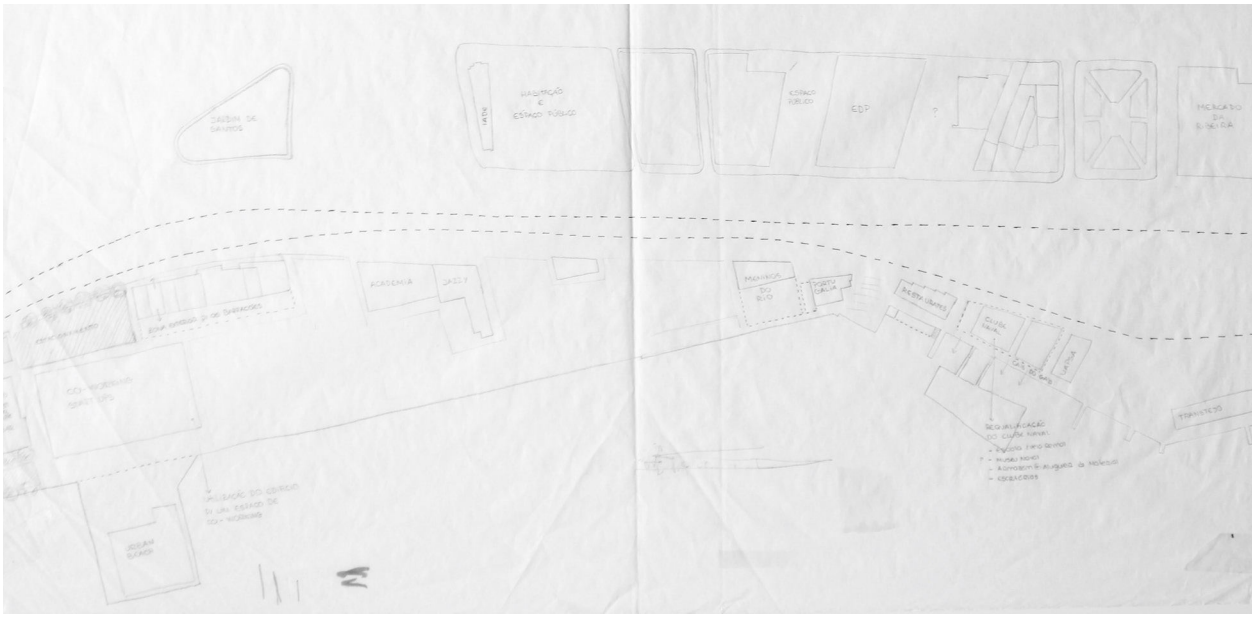
www.proap.pt
(consultado a 1.Setembro.2017)

www.theculturetrop.com
(consultado a 11.Maio.2017)

ANEXOS

Os anexos que se seguem são compostos por esquiços e fotografias de maquetes elaborados no desenvolvimento deste projeto final de mestrado, assim como dos paineis utilizados na apresentação do mesmo.

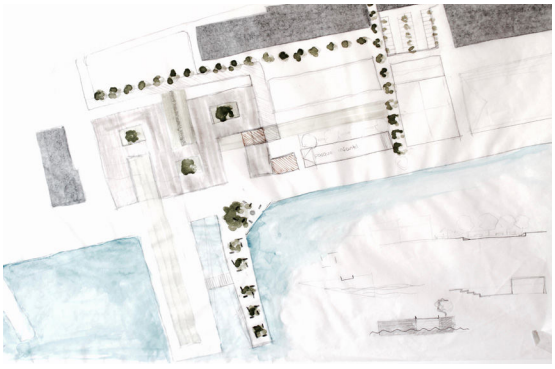
ATERRO DA BOAVISTA



esquiço do aterro



esquiço da proposta urbana

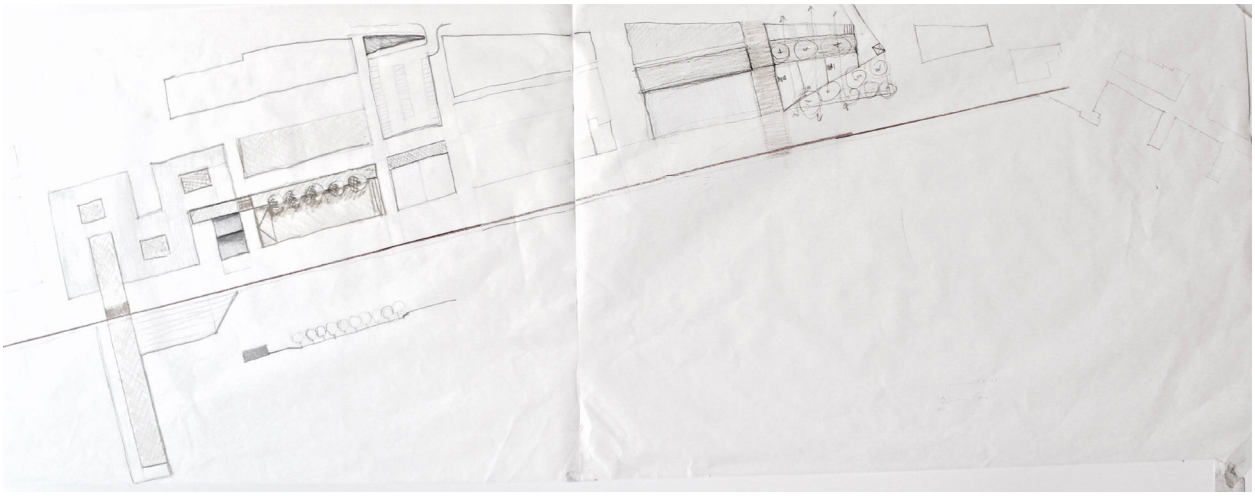




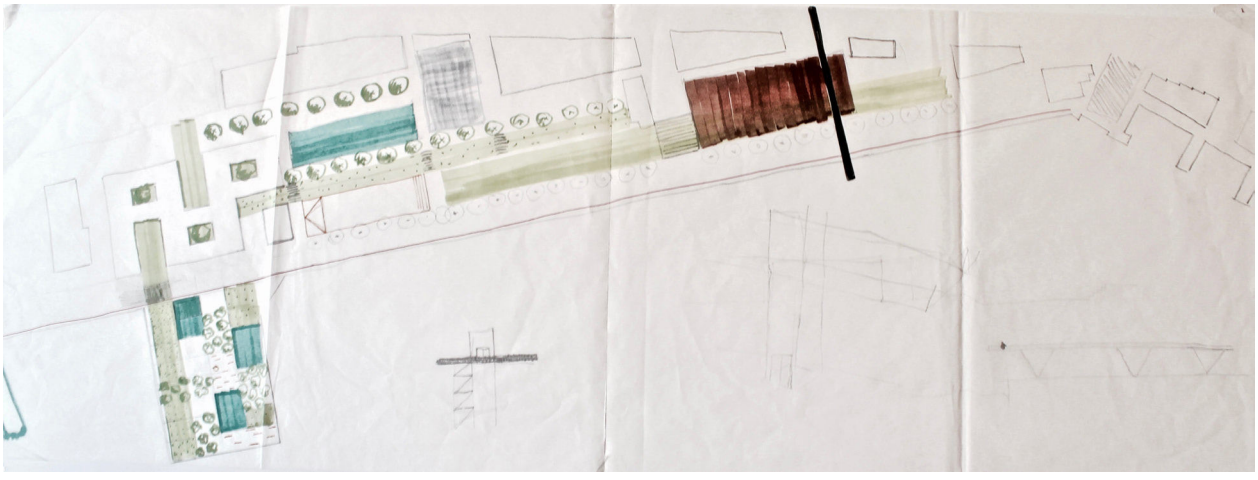
esquiço da proposta urbana



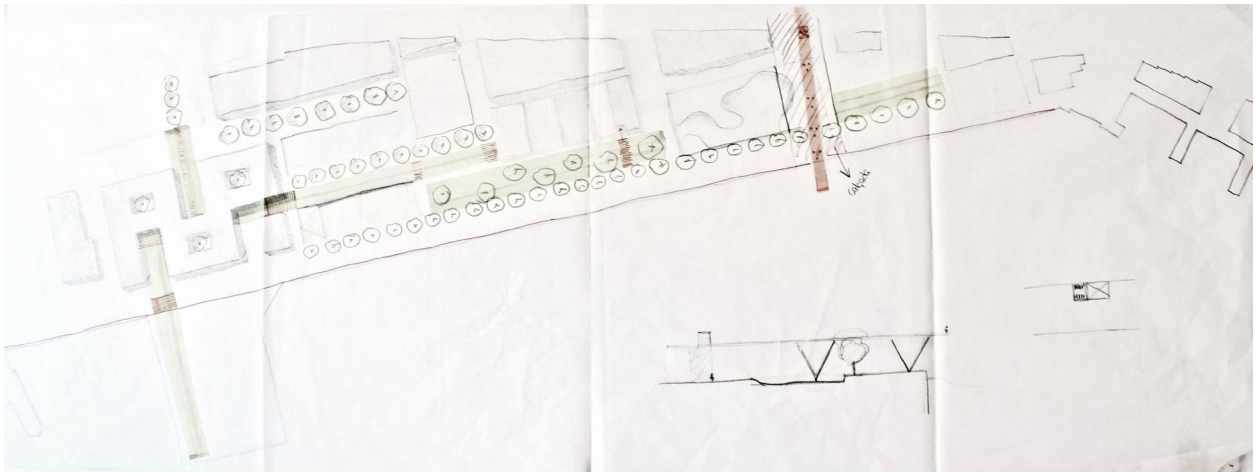
esquiço da proposta urbana



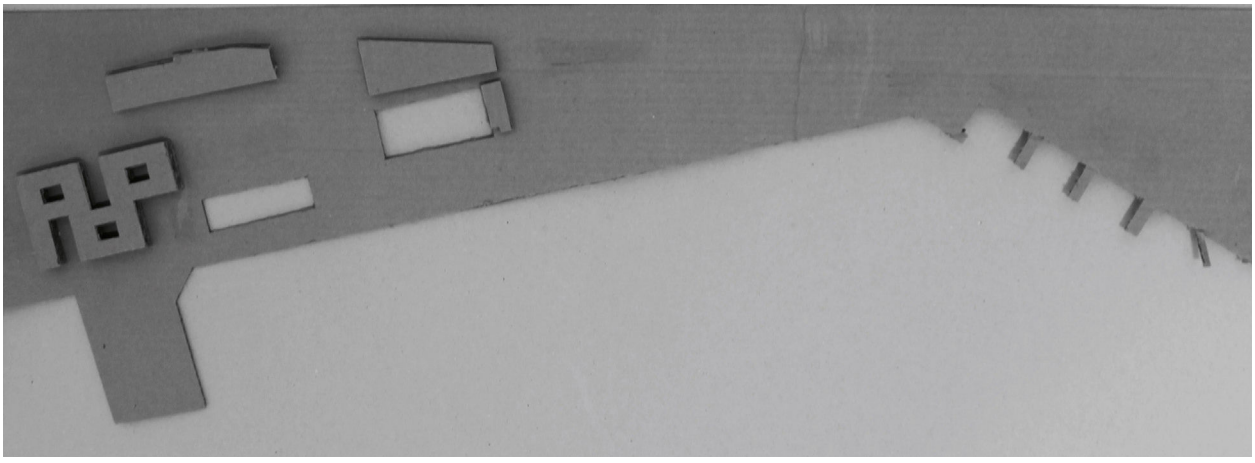
esquiço da proposta urbana



esquiço da proposta urbana

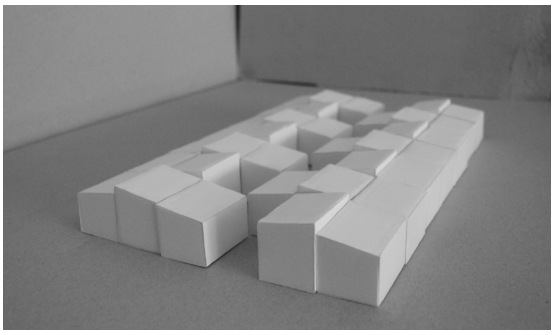


esquiço da proposta urbana

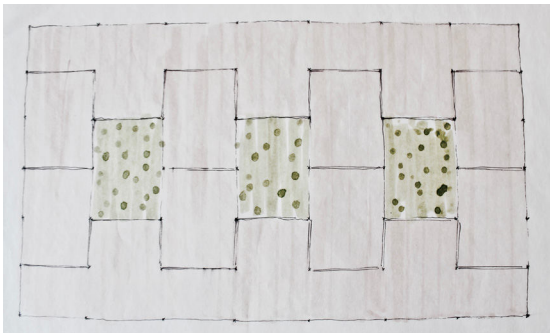


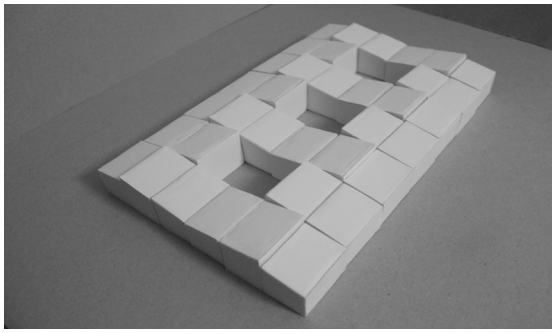
maquete de estudo da proposta urbana

ARMAZÉM A

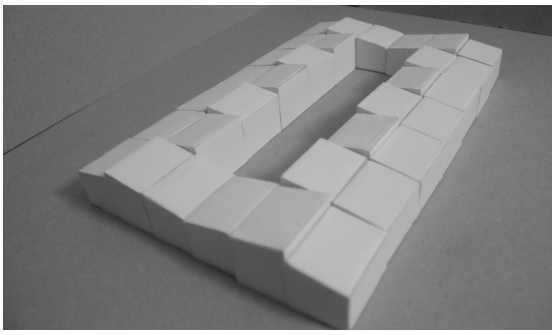


maquete de estudo da forma

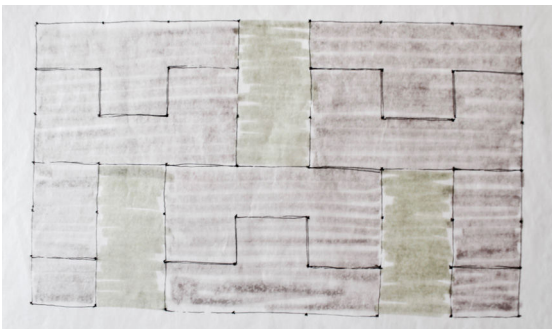


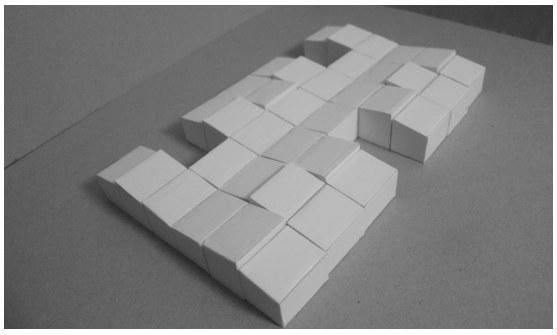


esquiço e maquete de estudos da forma



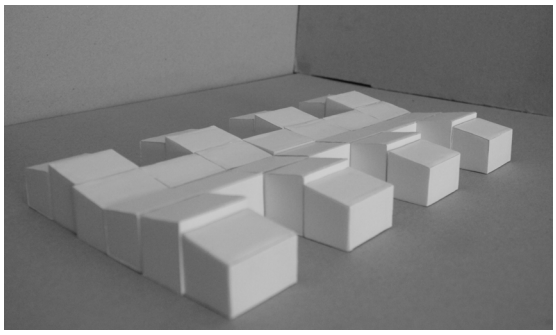
maquete de estudo da forma



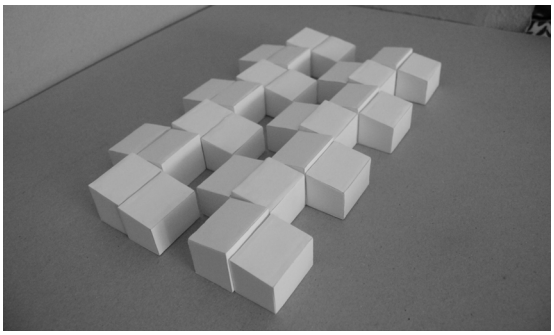


esquiço e maquete de estudo da forma



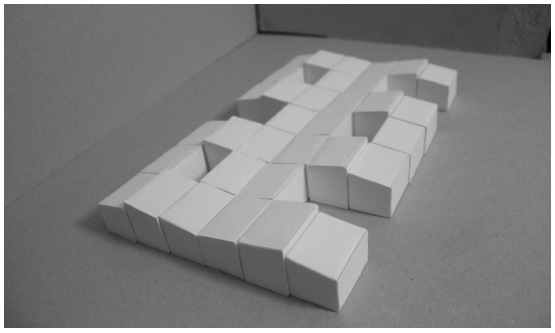


esquiço e maquete de estudos da forma

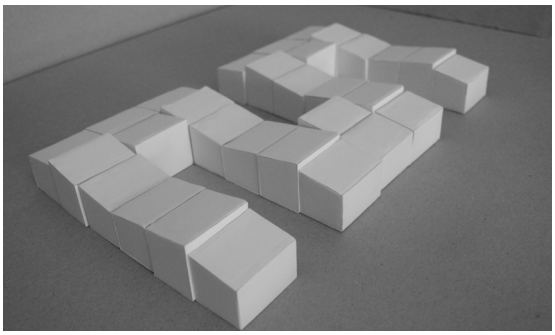


maquete de estudo da forma



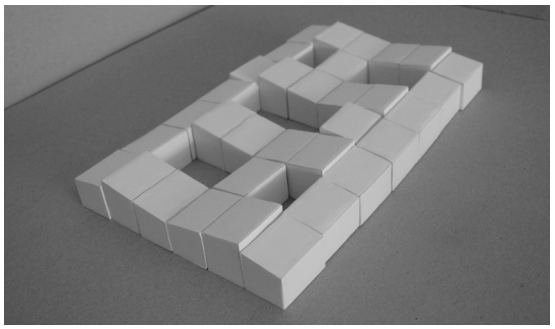


esquiço e maquete de estudos da forma

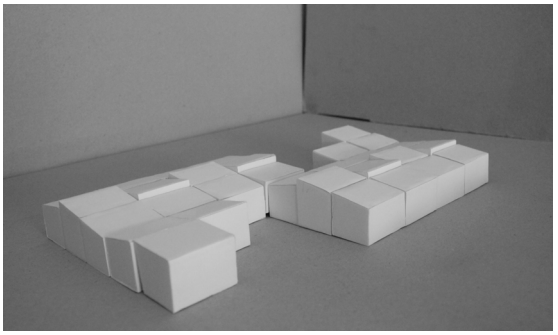


maquete de estudo da forma



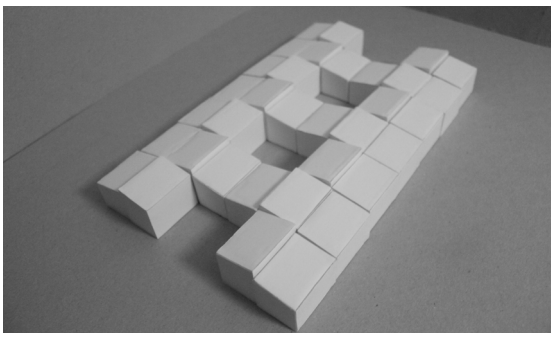


esquiço e maquete de estudos da forma

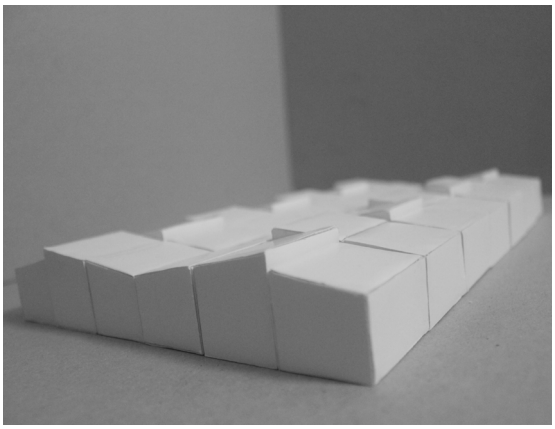


maquete de estudo da forma

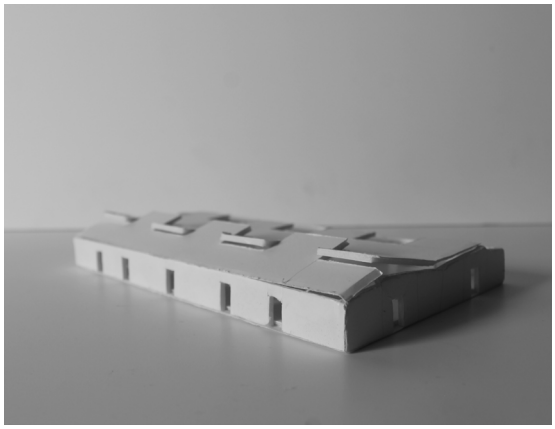




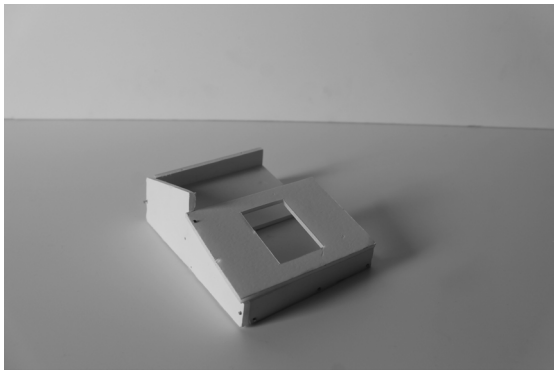
esquiço e maquete de estudos da forma

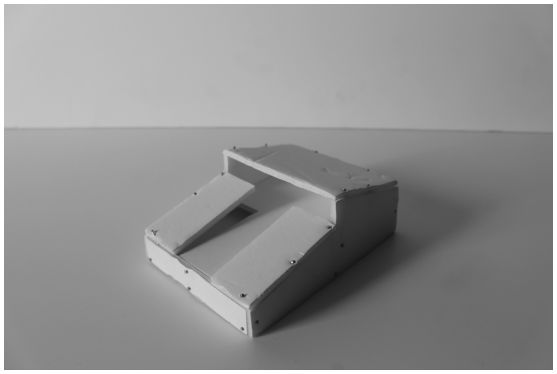


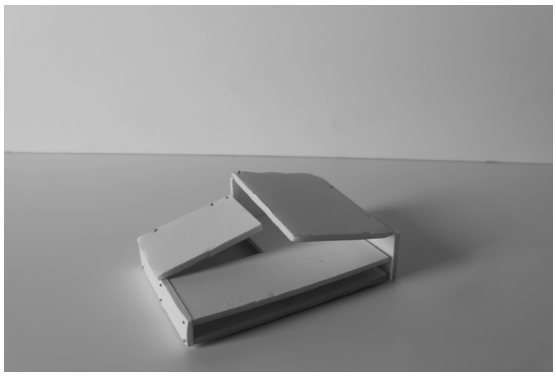
maquete de estudo do volume existente



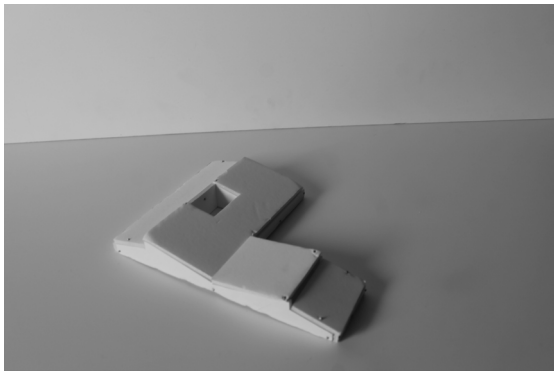
maquete de estudo do volume existente

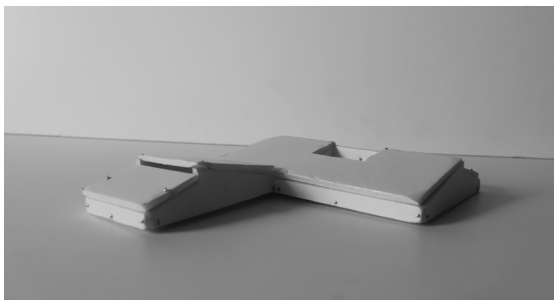


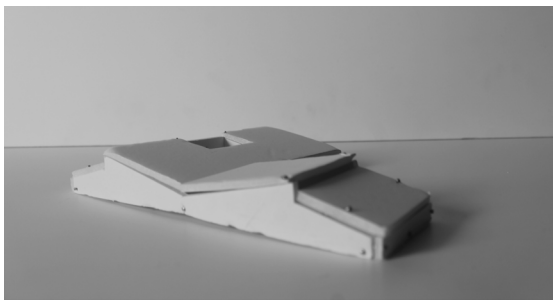




maquete de estudo das coberturas



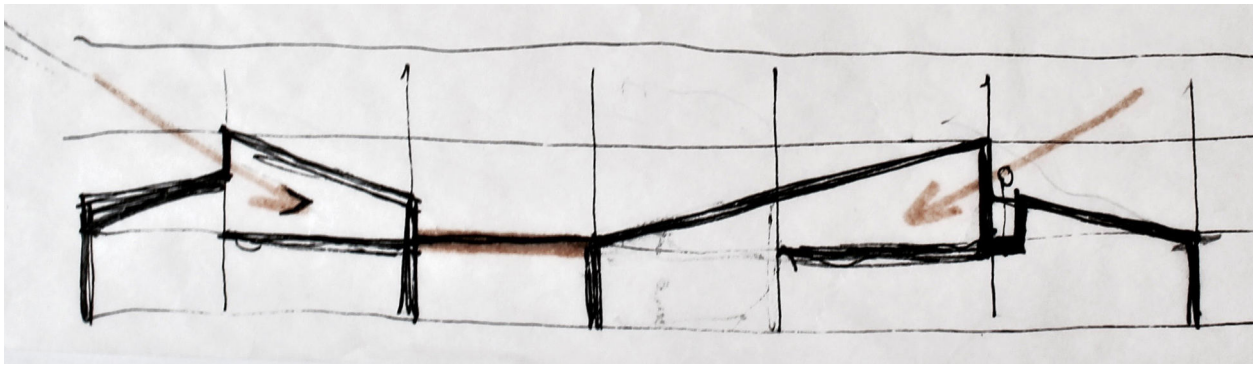




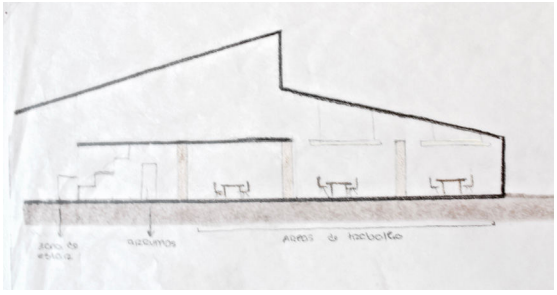
maquete de estudo



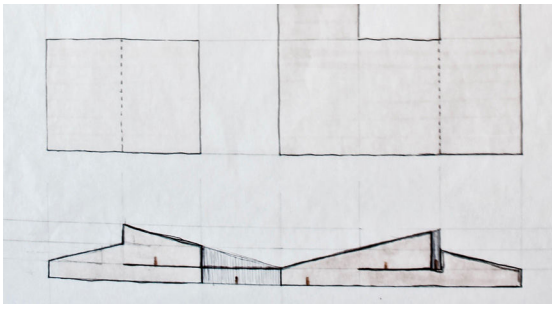
programa



corte com entradas de luz



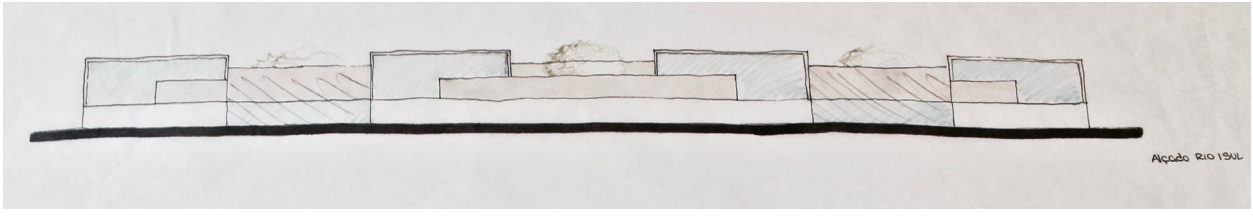
corte com espaços interiores

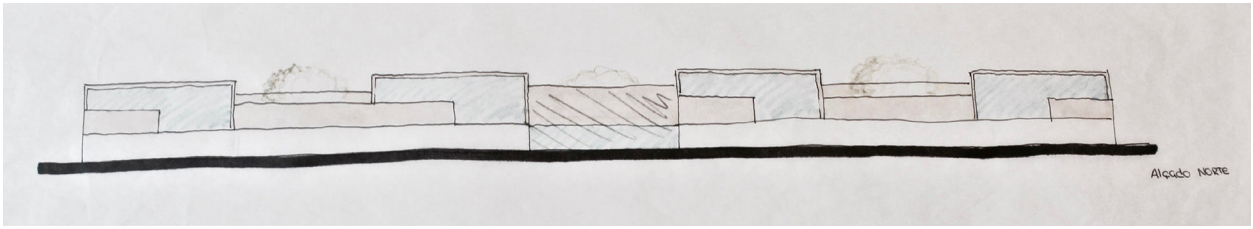


corte

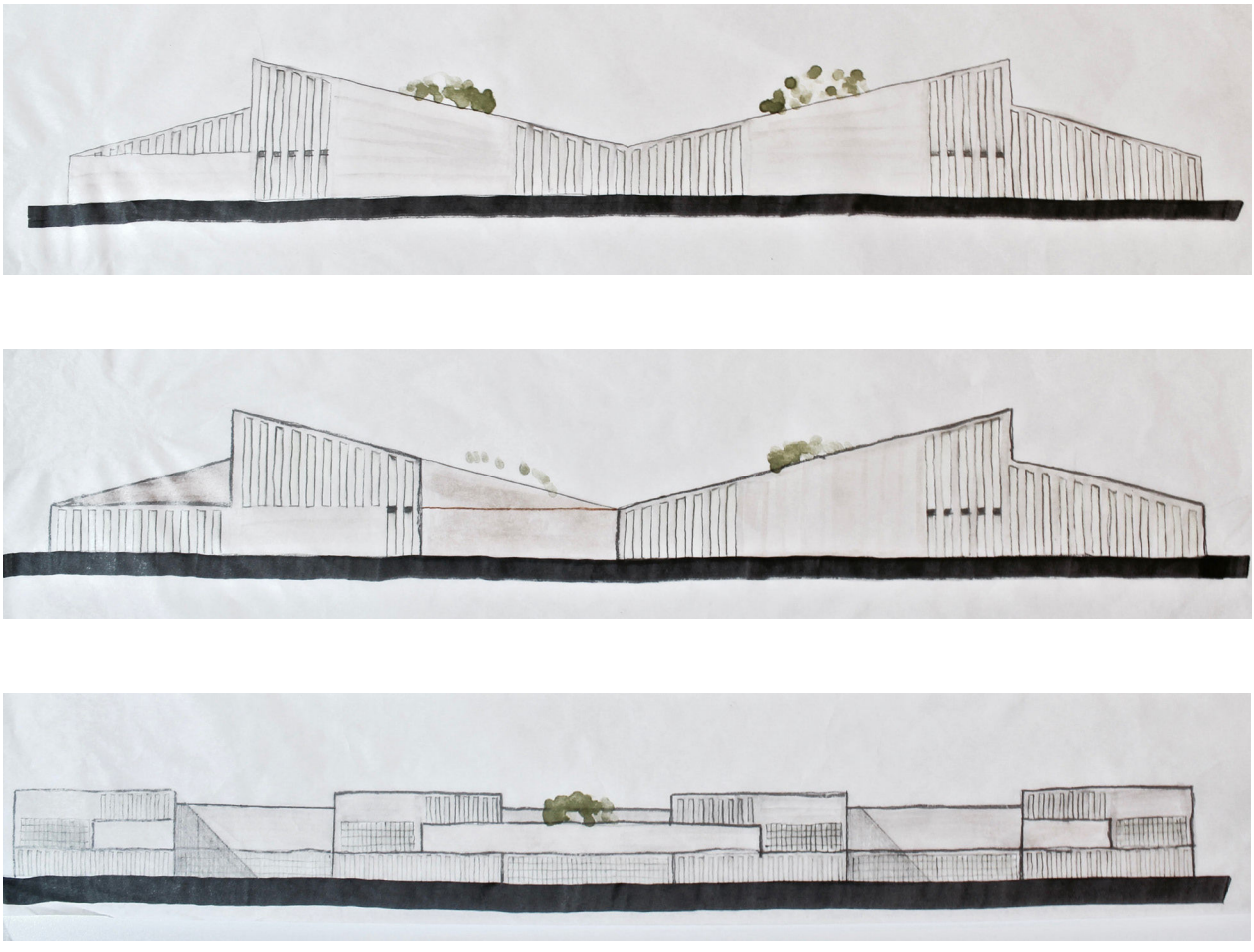


esquiço de estudo dos alçados

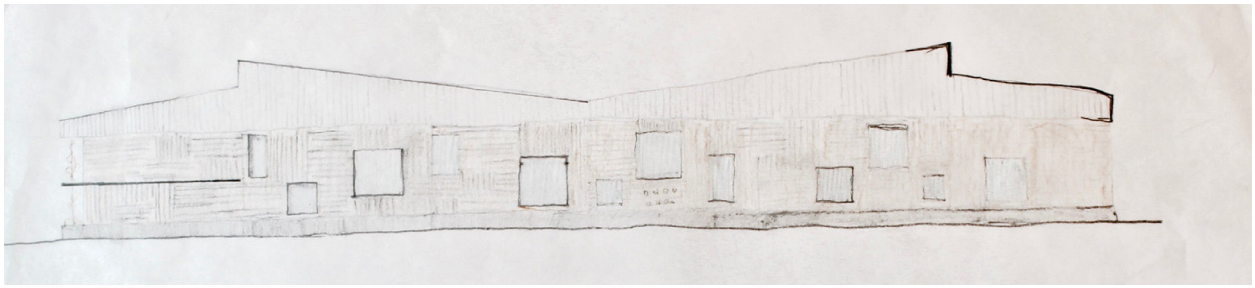




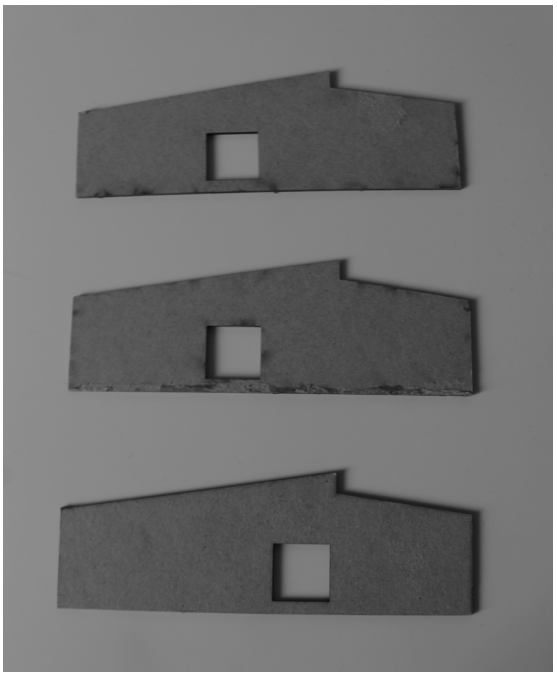
esquiço de estudo dos alçados



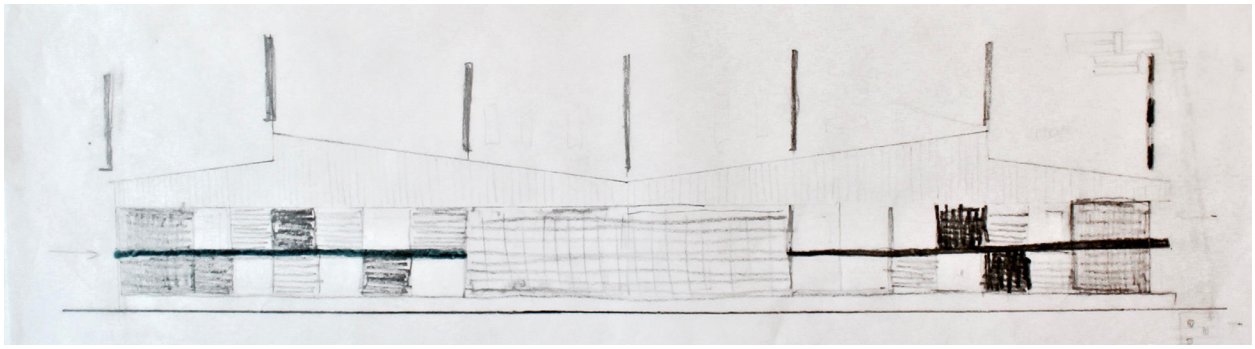
esquiço de estudo dos alçados



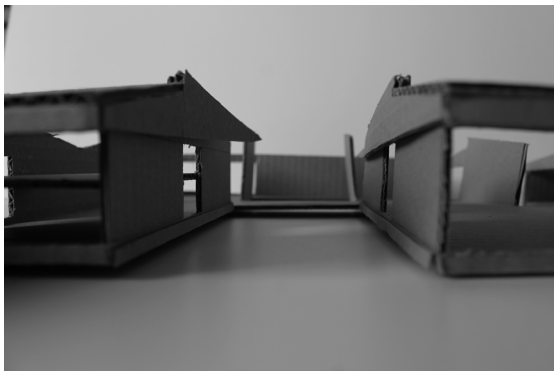
esquiço de estudo dos alçados

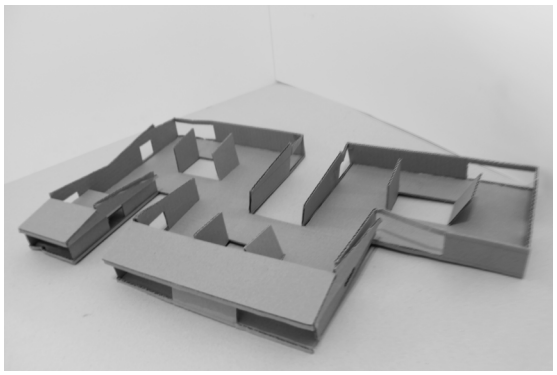


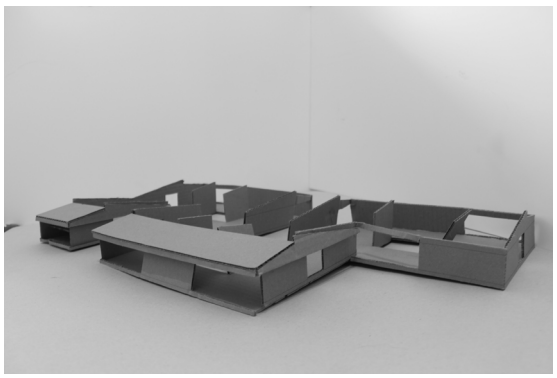
maquete de estudo dos alçados

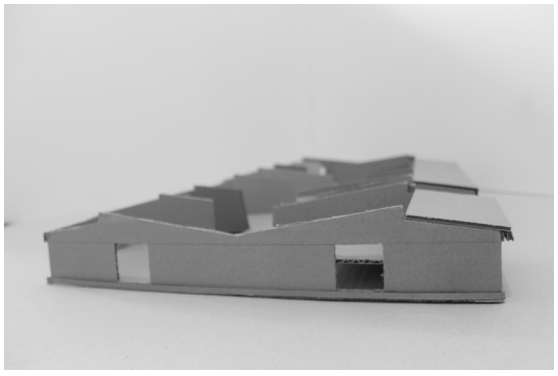


esquiço de estudo dos alçados



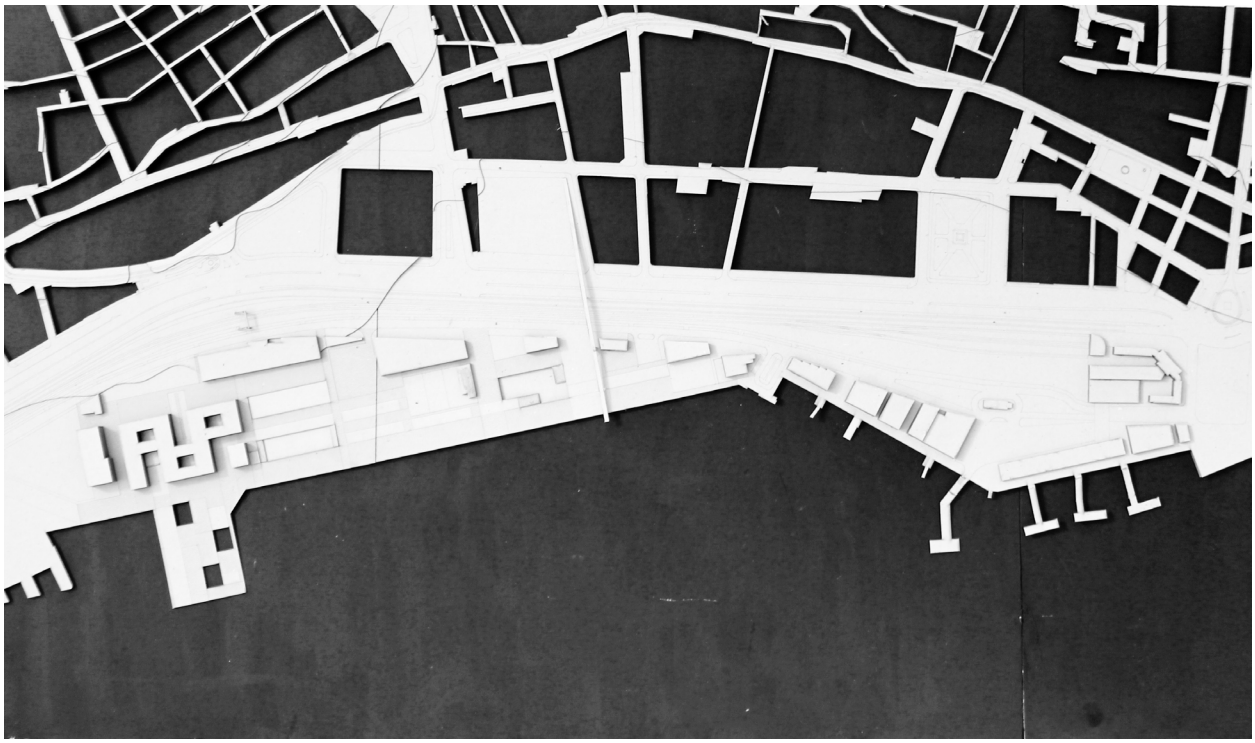






maquete de estudo dos alçados

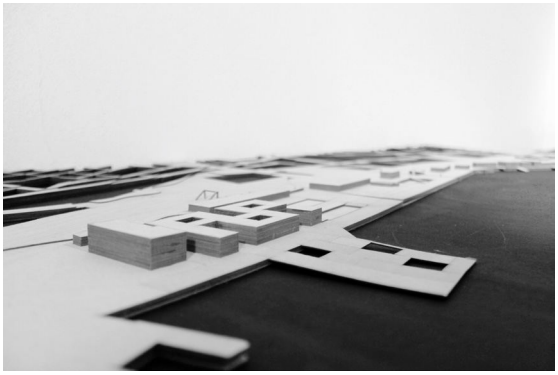
PEÇAS FINAIS



maquete final à escala 1:1000



maquete final à escala 1:1000



maquete final à escala 1:1000



maquete final à escala 1:1000



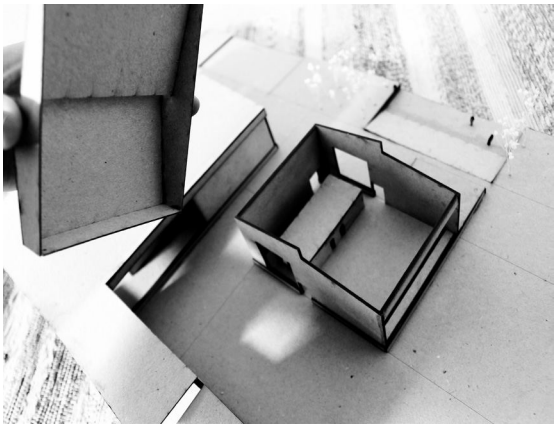
maquete final à escala 1:200



maquete final à escala 1:200



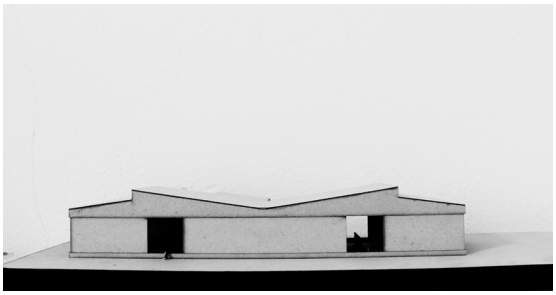
maquete final à escala 1:200

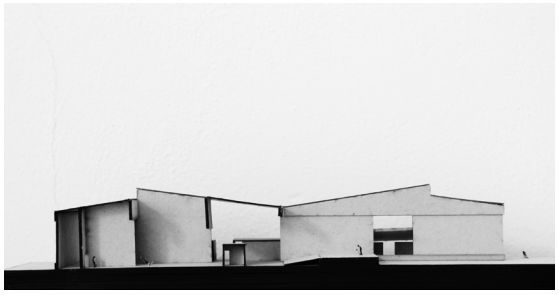


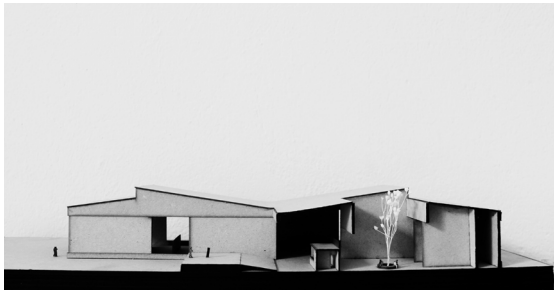
restaurante_maquete final à escala 1:200

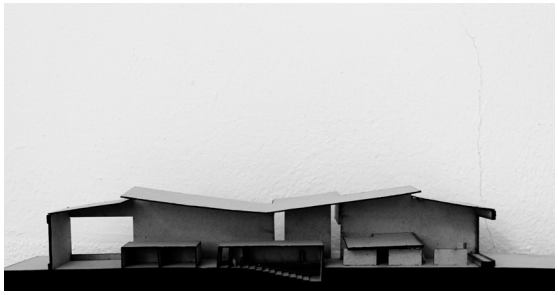


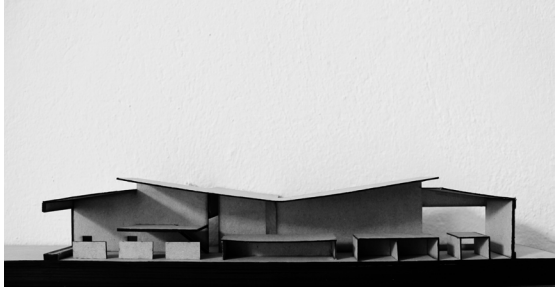
restaurante_maquete final à escala 1:200

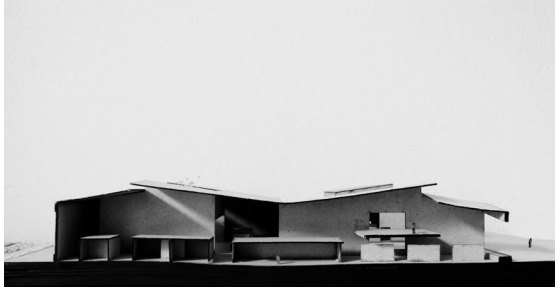


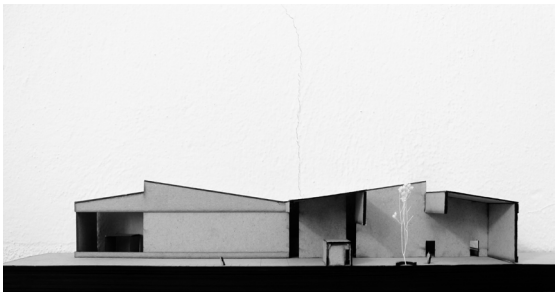


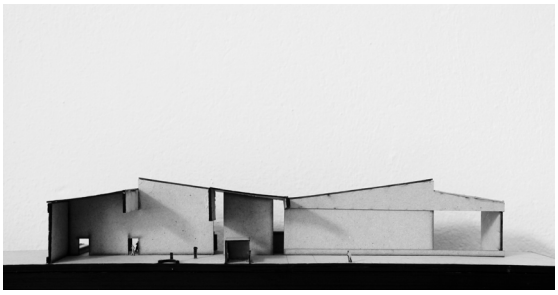


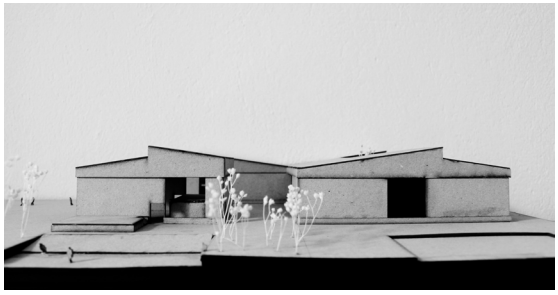












co-work_maquete final à escala 1:200

01

ATERRO DA BOAVISTA

O Aterro da Boavista, outrora local movimentado graças às atividades portuárias ligadas ao rio e com importância para a cidade, é hoje um local de quebra entre a cidade e o rio.

aeroporto
parque das nações
gare do oriente
monsanto
marquês de pombal
castelo de s. jorge
stª apolónia
terreiro do paço
ribeira das naus
jardim praça do império
ponte 25 de abril
torre de belém

1785



1807-1826



construção do 1º aterro 1855

inauguração da atual Av. 24 de Julho 1863

1871

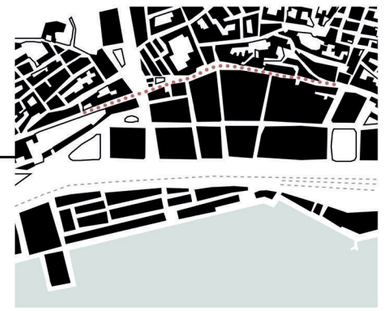


construção do 2º aterro

construção da linha de comboio 1895

inauguração da Av. D. Carlos 1898

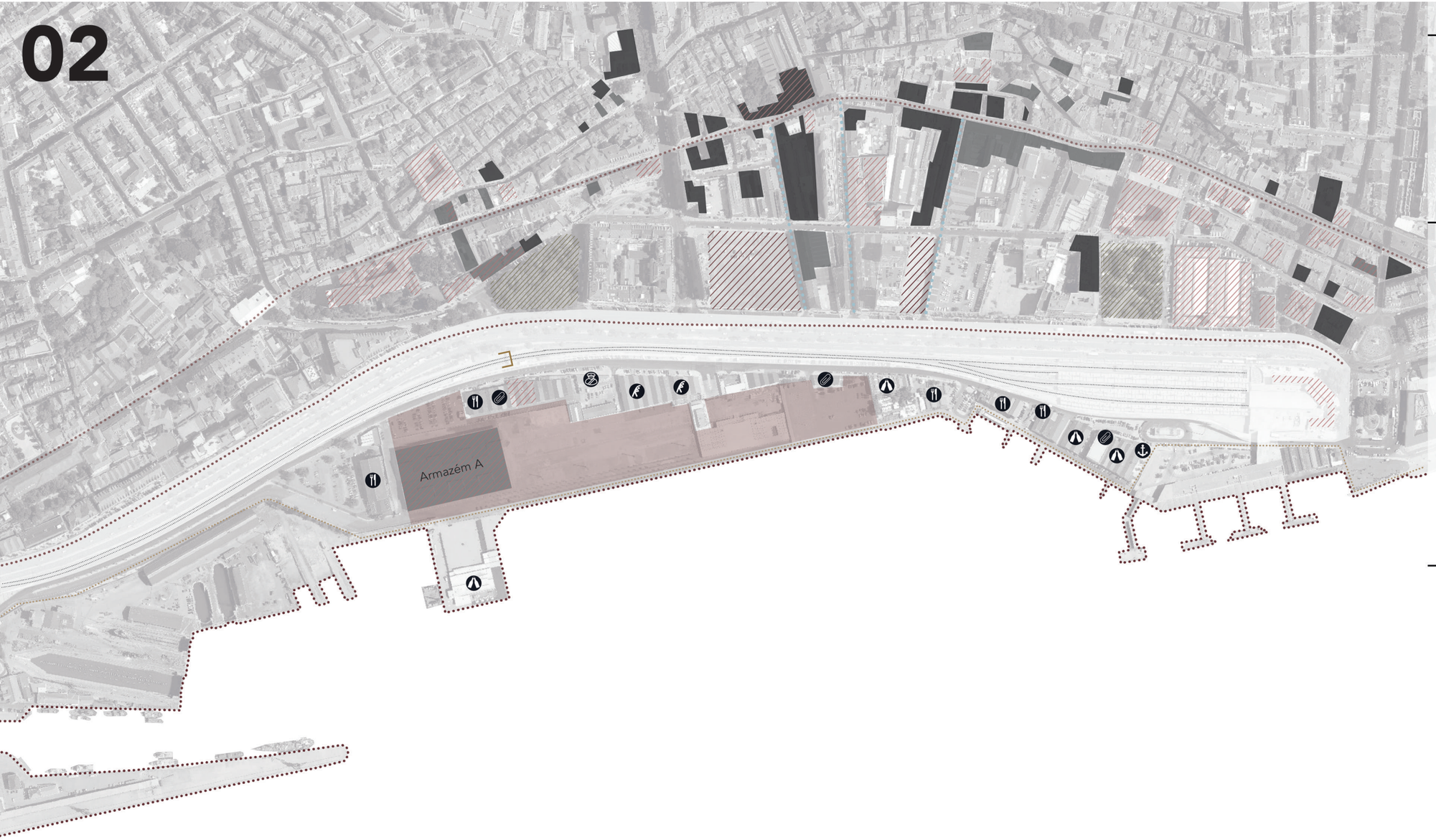
1911



2007



02



S

_reaproximar a cidade ao rio tendo em conta a memória do lugar;

_concentração de edificado com grande valor patrimonial;

_presença do rio na cidade;

_existência de uma ciclovia paralela ao rio.

W

_áreas industriais degradadas;

_espaços públicos e edificados devolutos;

_fraca relação entre a cidade e o rio devido à barreira infraestrutural (ferroviára e viária);

_ausência de espaços públicos nas zonas da frente ribeirinha;

_ausência de ligação pedonal até ao rio;

_sobredimensionamento dos lugares de estacionamento;

_reduzida dimensão dos passeios.

O

_possibilidade de introduzir espaços verdes de recreio e de lazer;

_existência de diversos meios de transportes públicos na frente ribeirinha (comboio, barco, metro, elétrico e autocarro) que facilitam a mobilidade na cidade, chegada a vários pontos inclusive ao lado sul da área metropolitana de Lisboa;

_possibilidade de introduzir circulação pedonal;

_possibilidade de introduzir novas vivências e dinâmicas na frente ribeirinha com a reformulação de diversos espaços;

_requalificar os edifícios devolutos e obsoletos atribuindo-lhes novas funções de acordo com as necessidades atuais;

_possibilidade de reconversão dos espaços comerciais nos rés-do-chão devolutos;

_existência de espaços livres disponíveis e suscetíveis de se converterem em espaços públicos com áreas verdes.

T

_área com grande risco de inundação, levando à perda de diversos edifícios, infraestruturas e espaços públicos;

_fragmentação do espaço devido às instraestruturas;

_existência de funções portuárias ainda activas são uma limitação à continuidade linear da frente riberinha de recreio;

_zona de atravessamento.

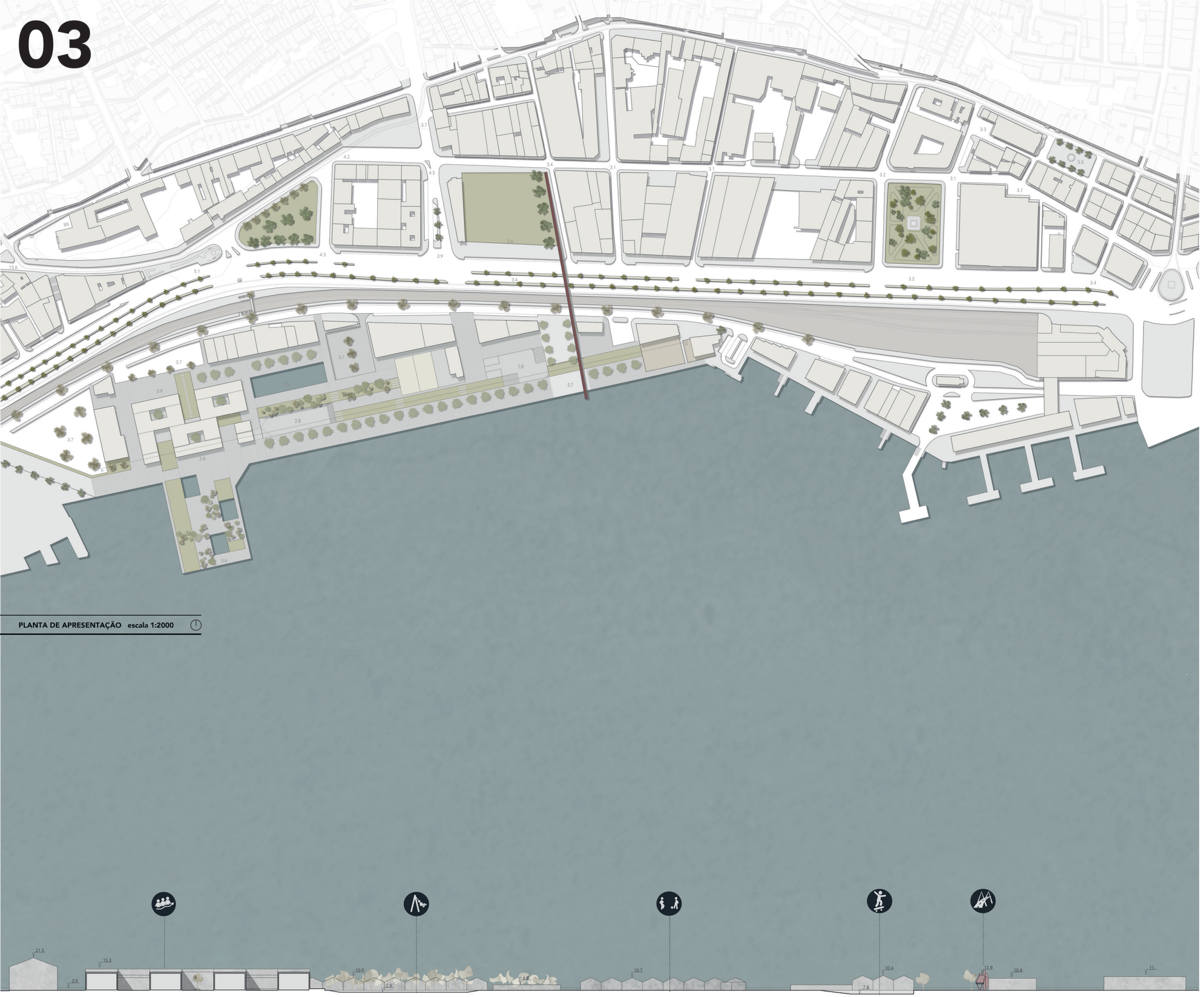
LEITURA DO LUGAR

- linha de costa_1785
- linha de costa_1871
- linha de costa_actual
- ciclovia
- passagem pedonal
- linha de férrea
- barreira infraestrutural
- antigos boqueirões
- "parque de estacionamento"
- GNR
- ginásio e escola de dança
- escritórios e ateliers
- restaurantes
- bares e discotecas
- clube naval
- espaços expectantes
- património
- espaços verdes
- estado de conservação_degradado
- estado de conservação_muito degradado

ORTOFOTOMAPA **escala 1:2500**

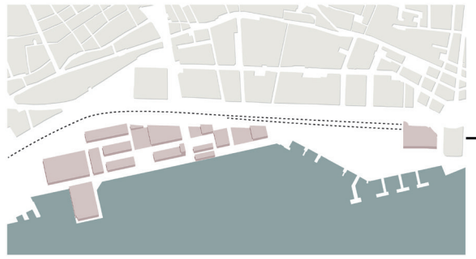


03



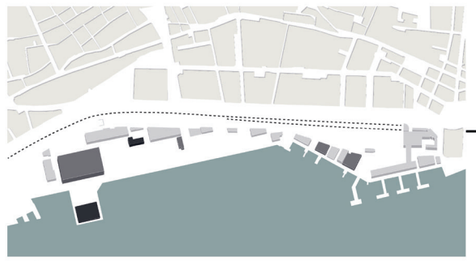
PLANTA DE APRESENTAÇÃO escala 1:2000

CORTE AA' escala 1:1000



Volumes do entreposto de 1968

Reconstituição de uma das zonas ribeirinhas da cidade, com vista à sua rehabitação, bem como a transformação de um lugar mantendo a sua memória.

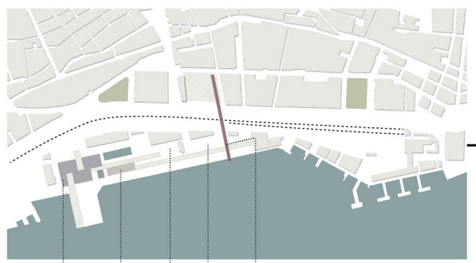


a manter

a reabilitar

a demolir

Ultrapassar a barreira infraestrutural, facilitando a ligação desta zona ribeirinha ao resto da cidade.



ponte pedonal

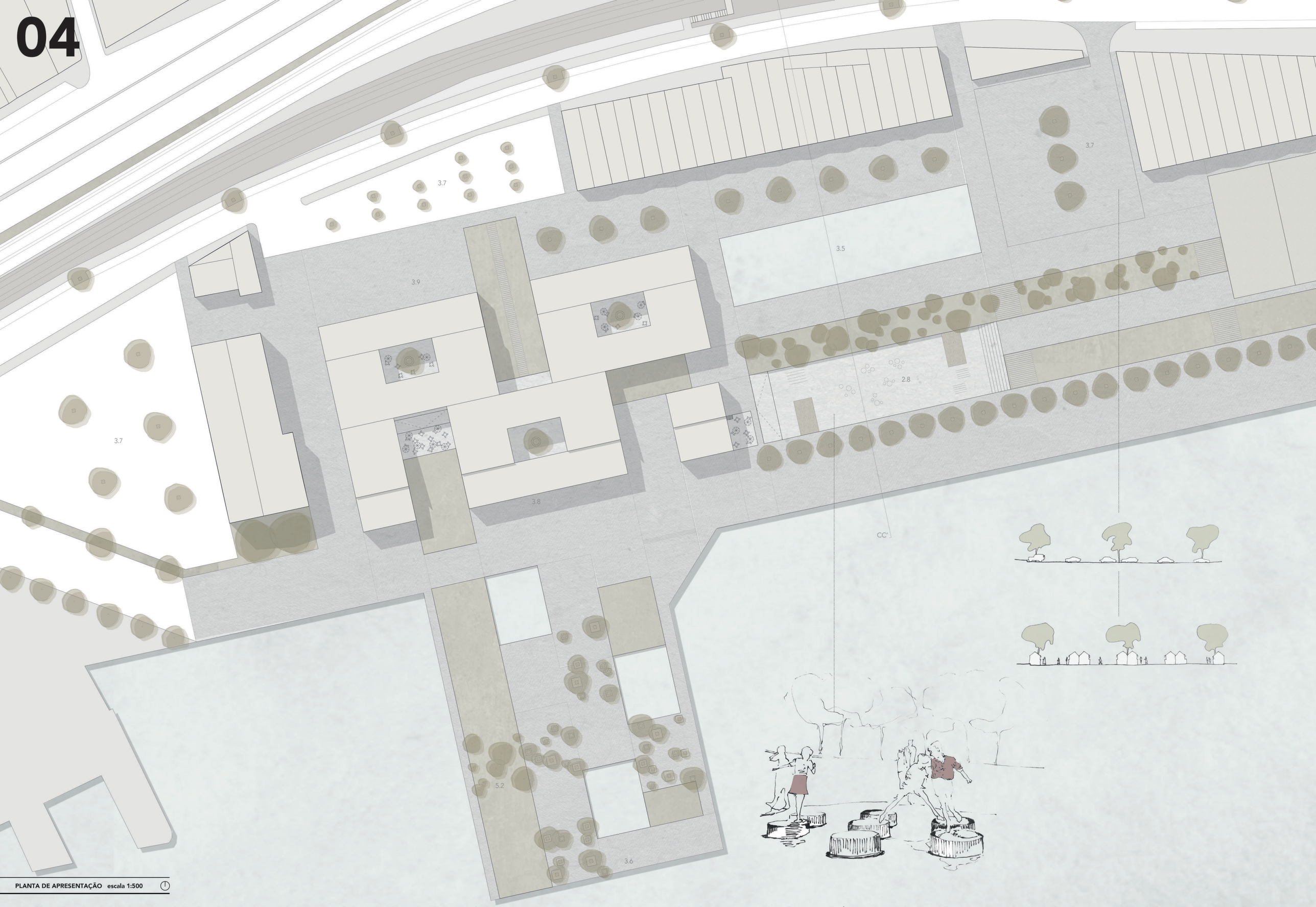
skate parque

campos polidesportivos

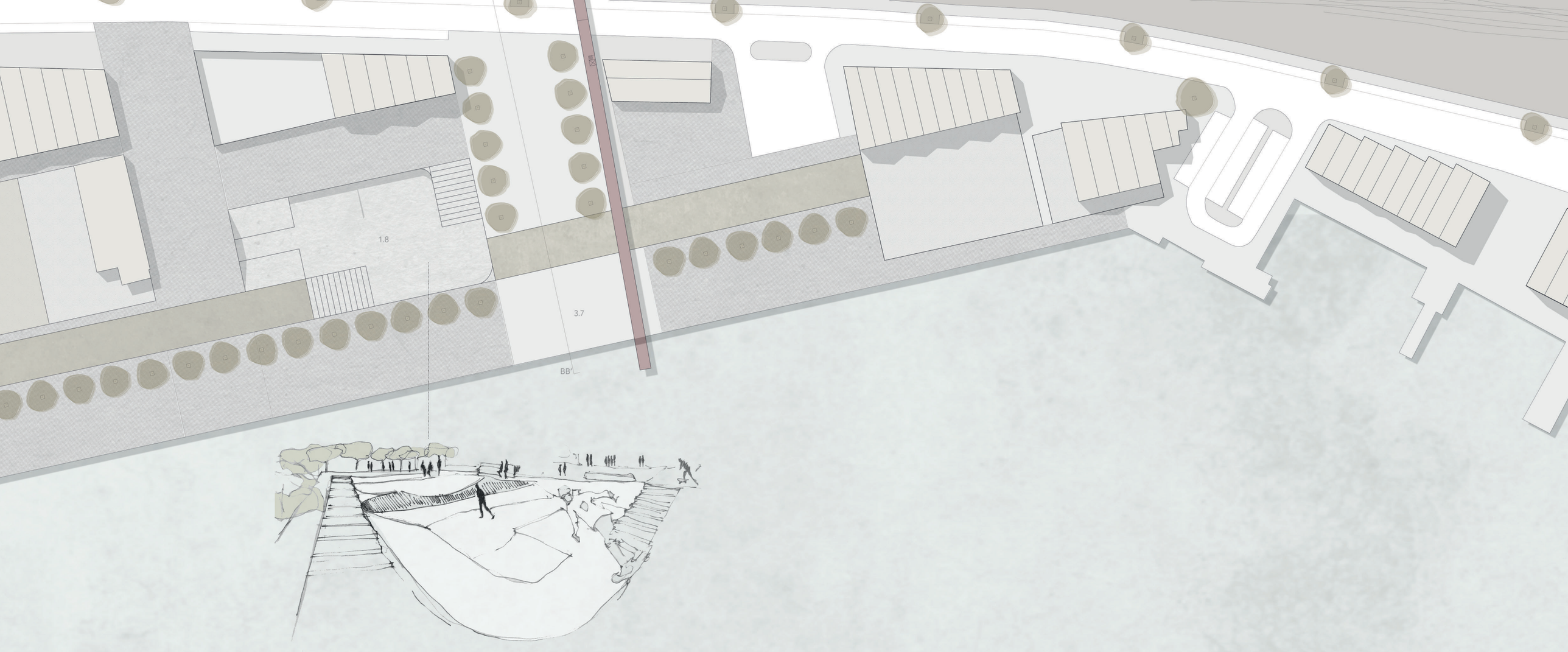
parque infantil

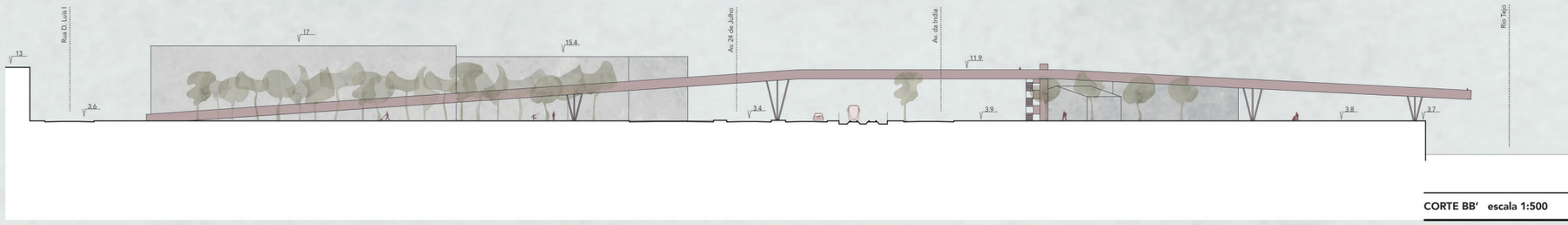
espaços de co-work

04

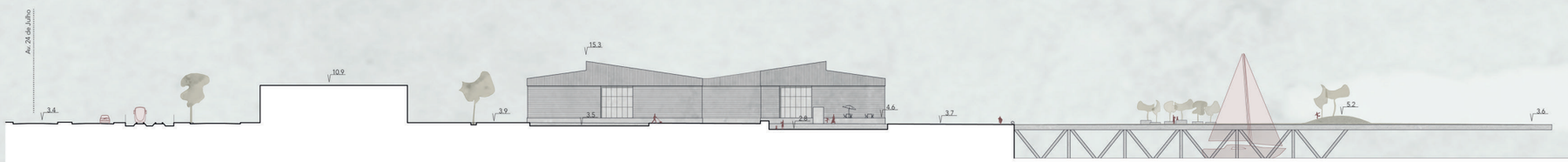


PLANTA DE APRESENTAÇÃO escala 1:500



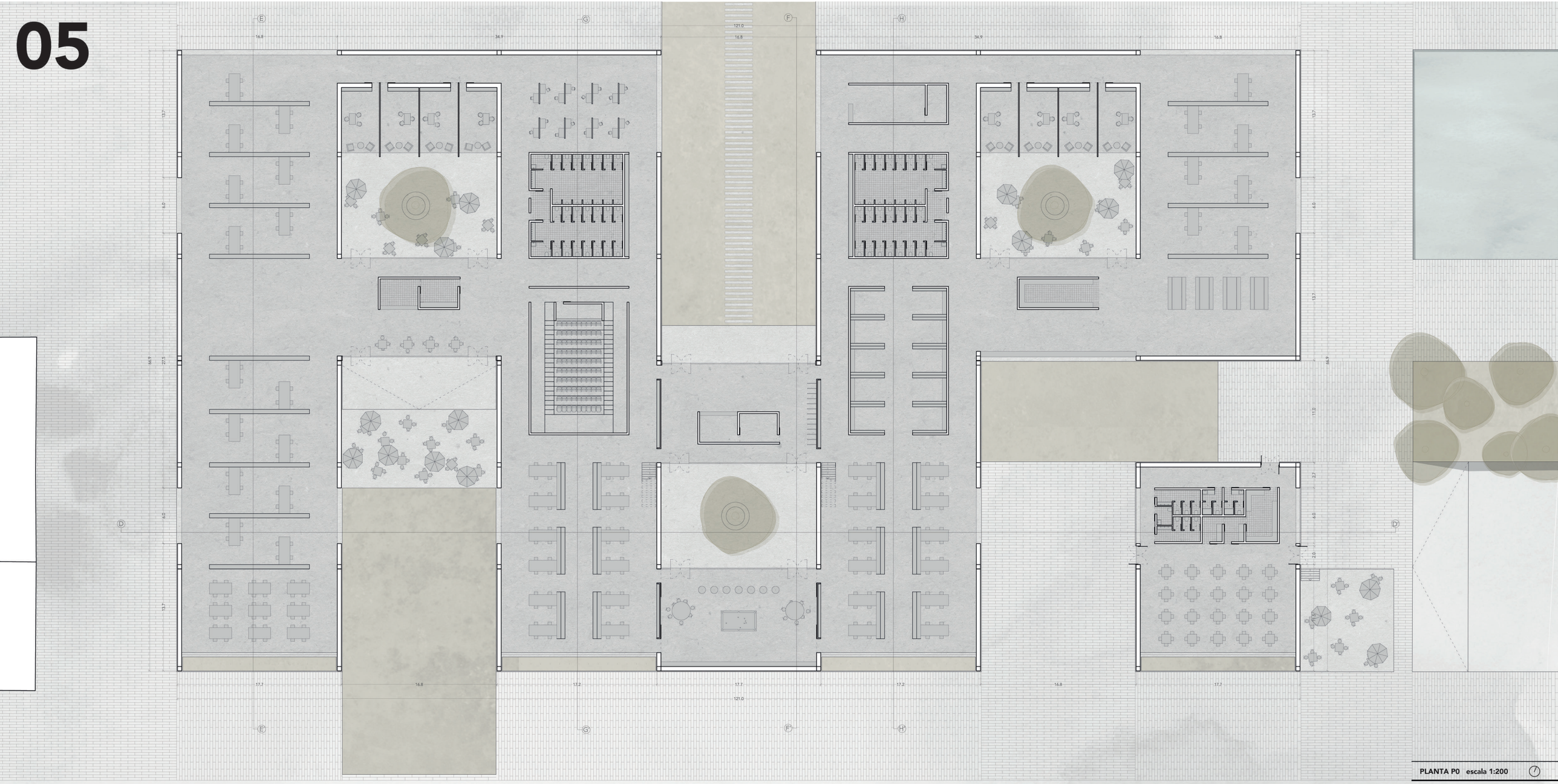


CORTE BB' escala 1:500

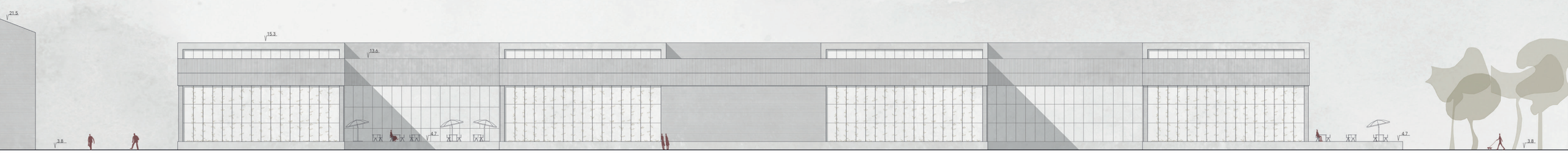


CORTE CC' escala 1:500

05

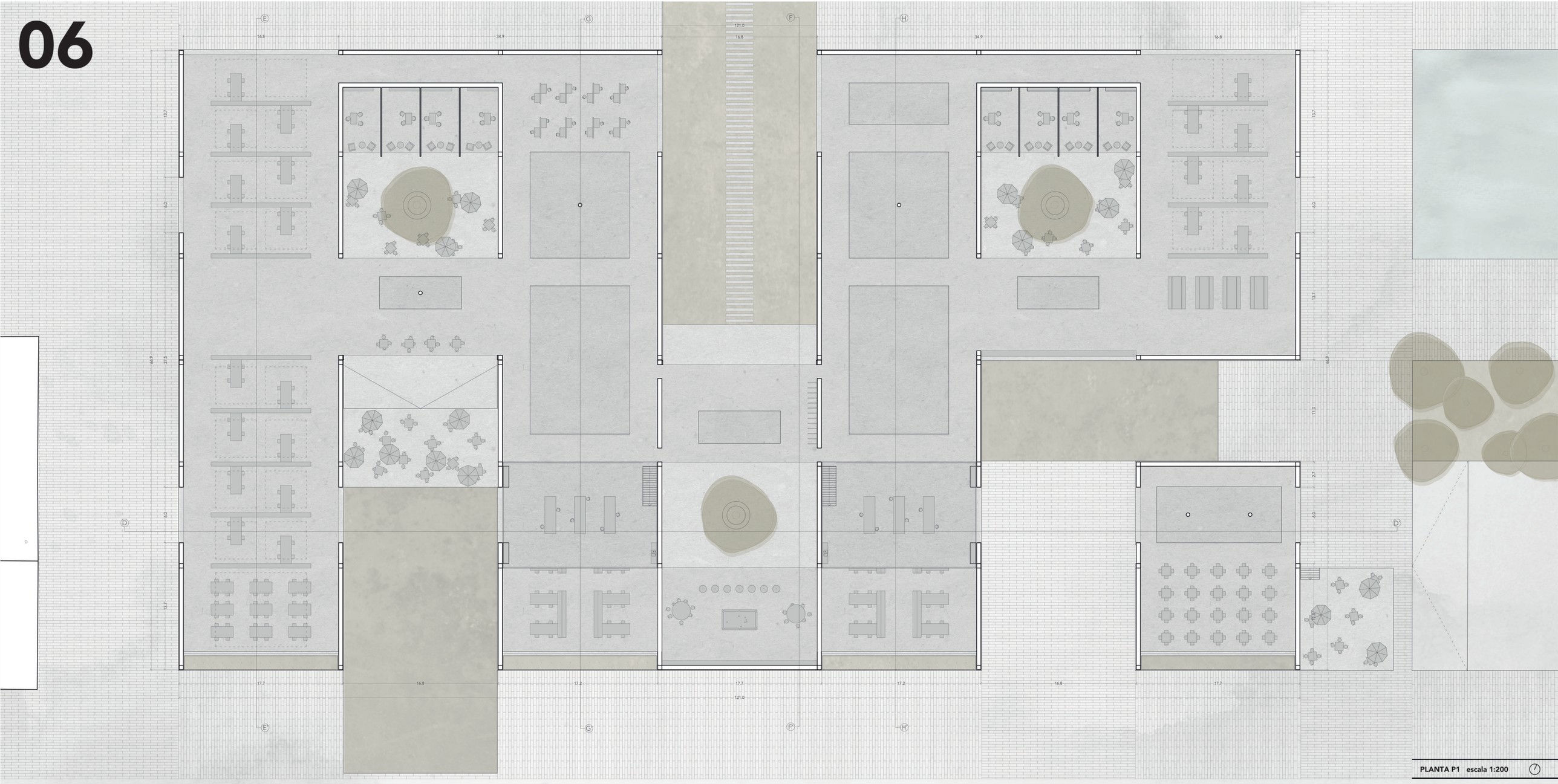


PLANTA P0 escala 1:200

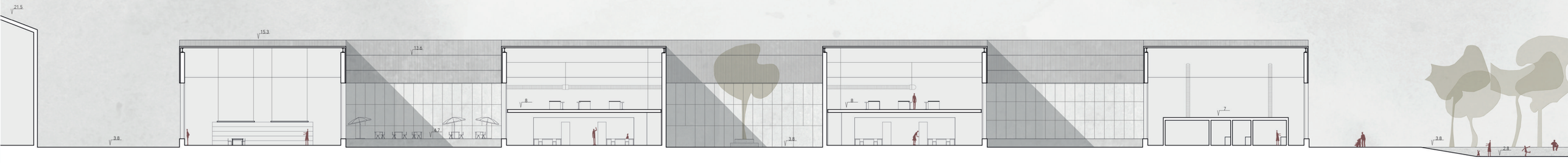


ALÇADO SUL escala 1:200

06

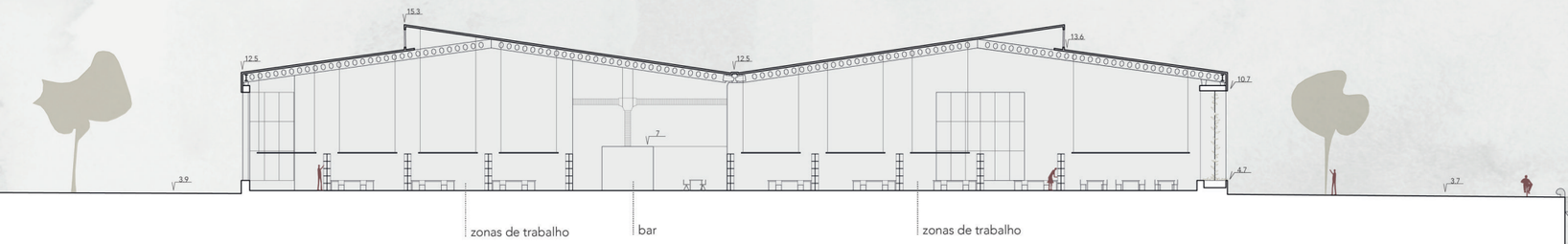


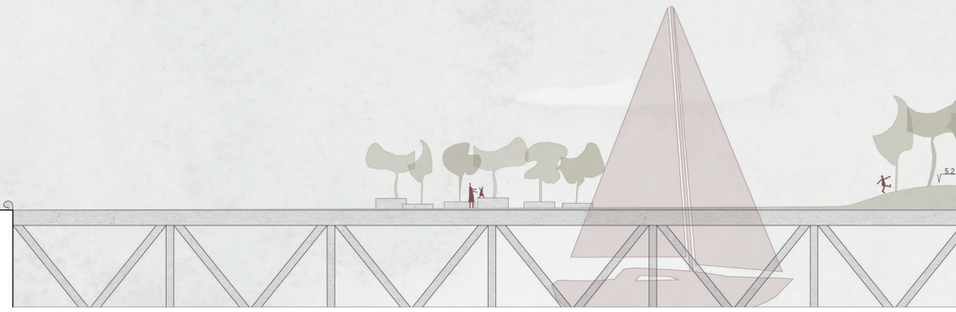
PLANTA P1 escala 1:200



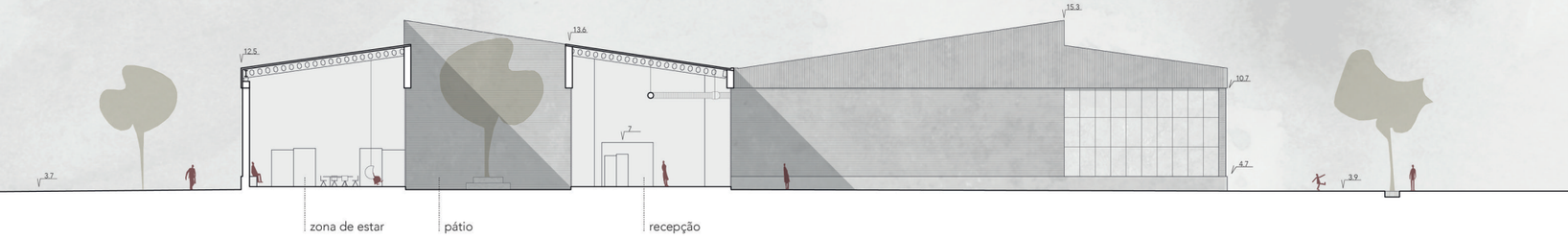
CORTE DD' escala 1:200

07

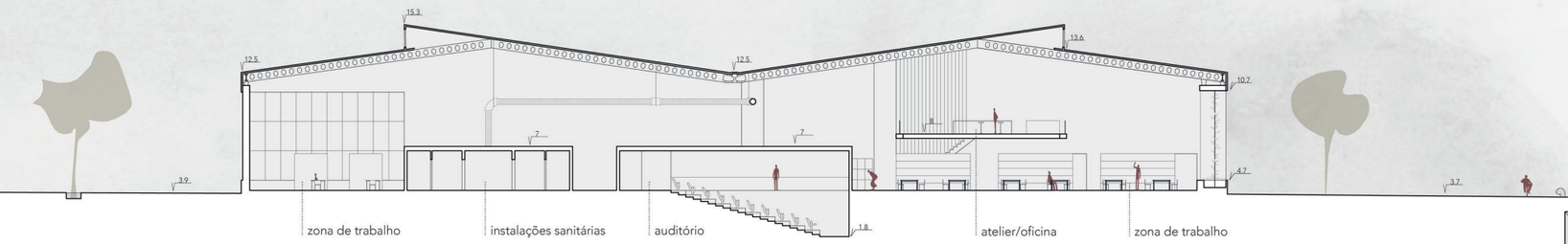


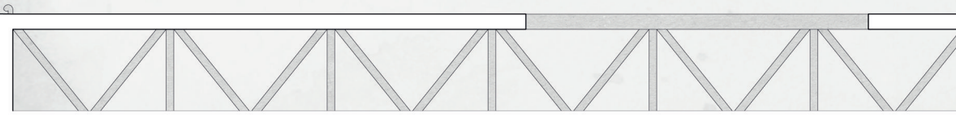


CORTE EE' escala 1:200



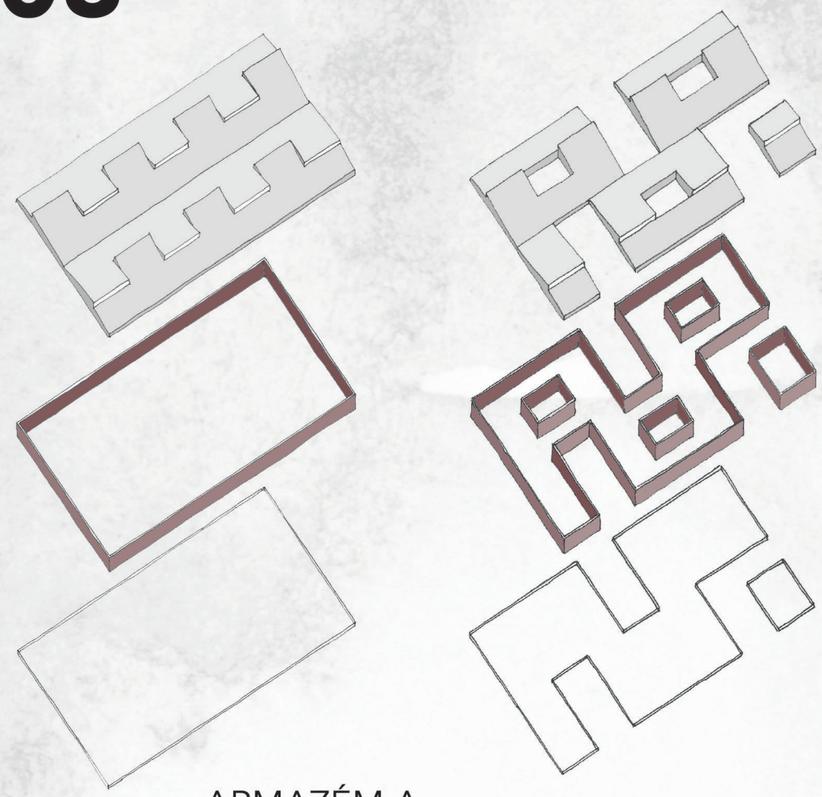
CORTE FF' escala 1:200





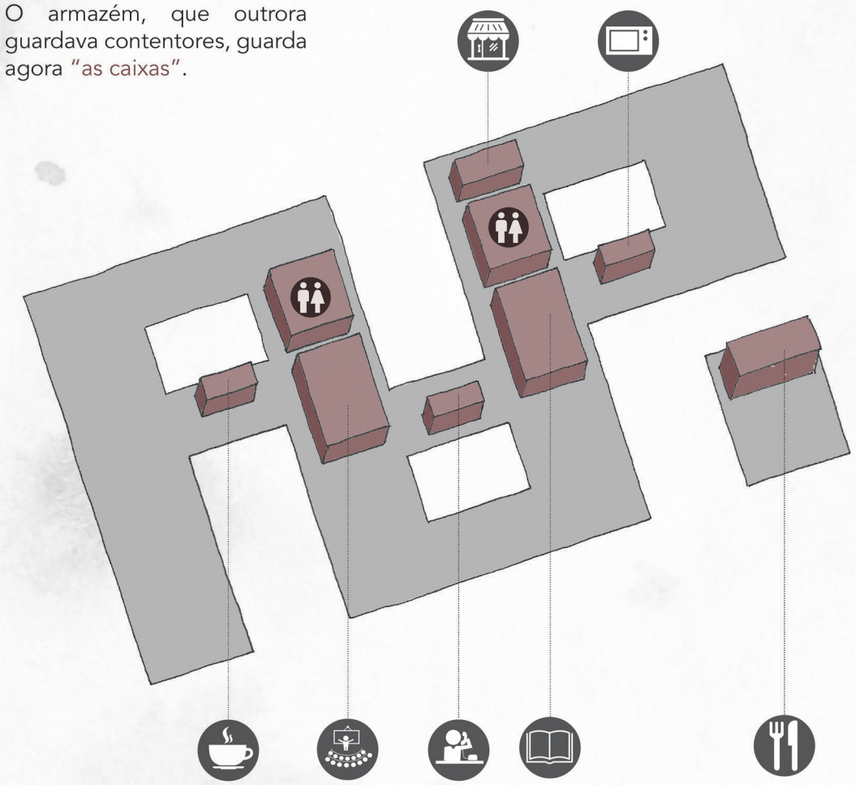
CORTE GG' escala 1:200

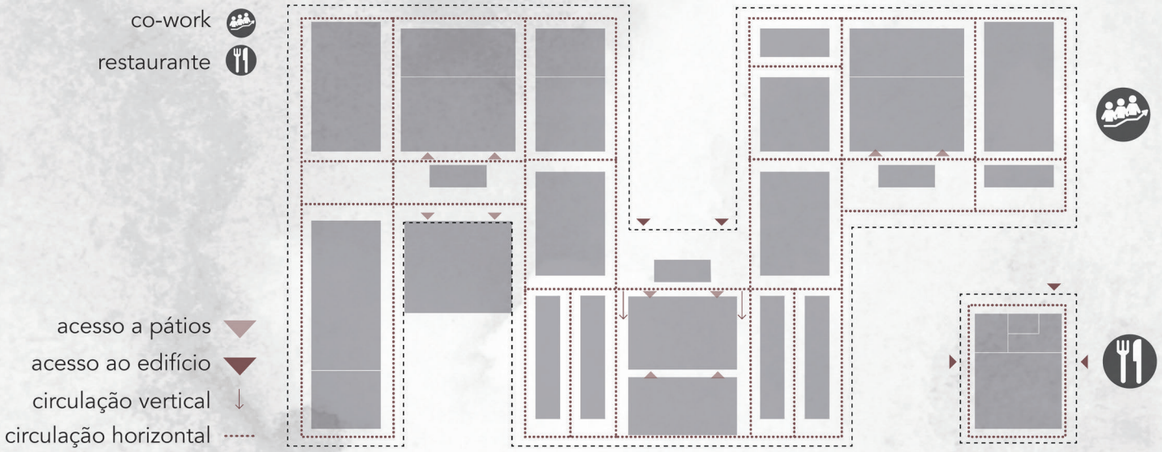
08



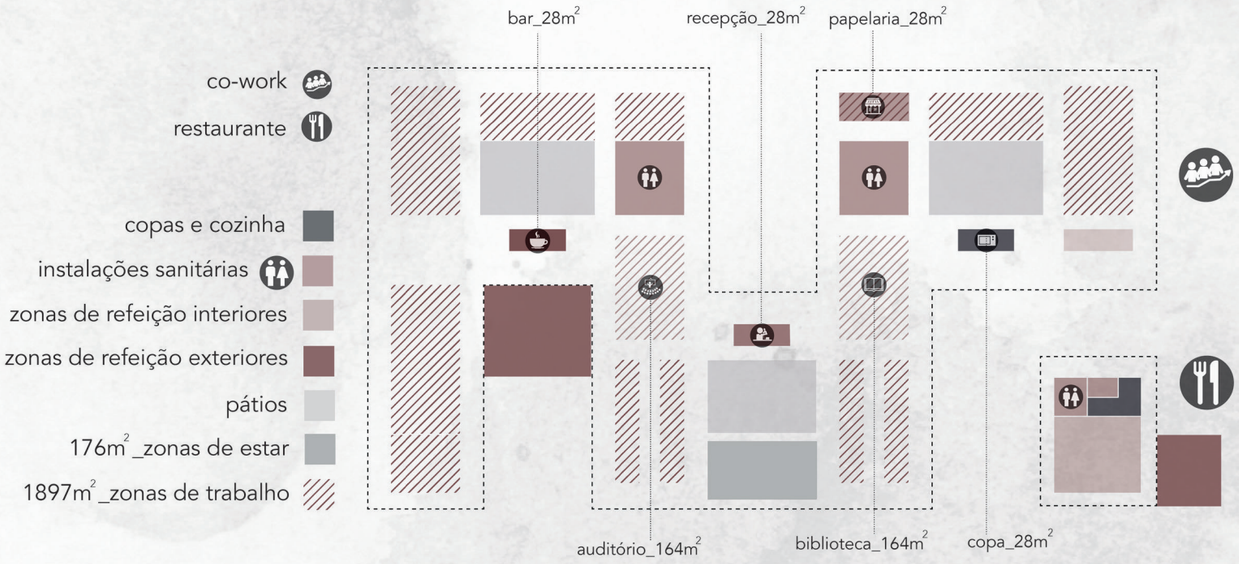
ARMAZÉM A

O armazém, que outrora guardava contentores, guarda agora "as caixas".

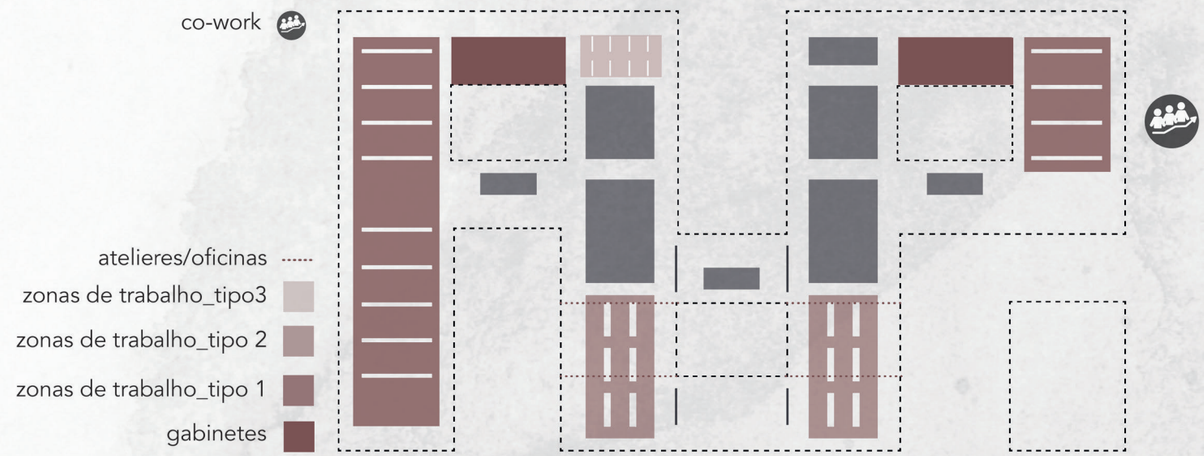




DIAGRAMA_circulação e acessos

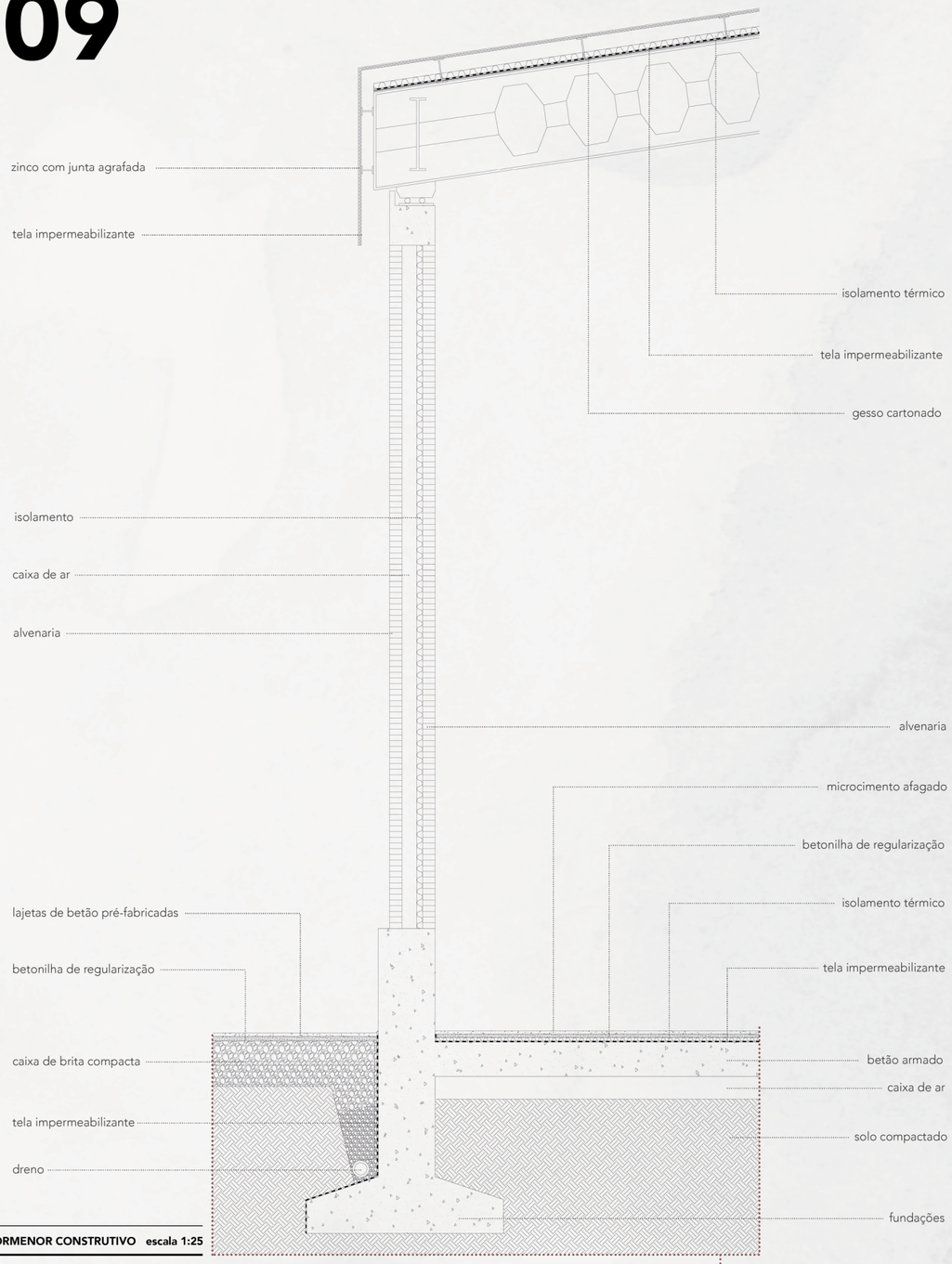


DIAGRAMA_espaços e áreas



DIAGRAMA_espaços de trabalho

09



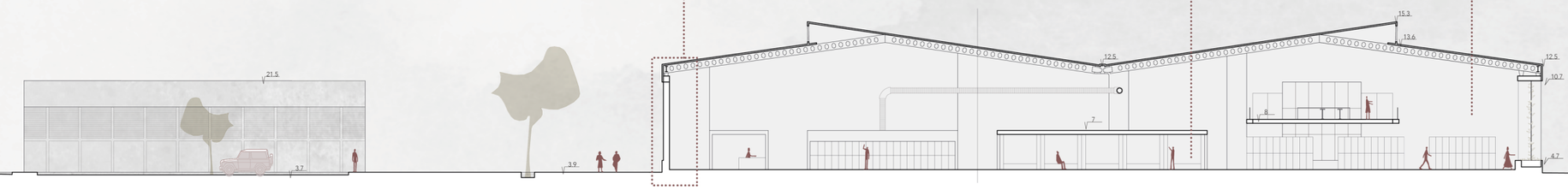
PORMENOR CONSTRUTIVO escala 1:25



biblioteca



zona de trabalho





CORTE HH' escala 1:200



