

Percursos (im)prováveis em infra-estruturas de transporte

A antiga Fábrica da Samaritana: partida e chegada do novo Parque Urbano de Chelas.

Tiago Manuel da Glória Fino Martins
(Licenciado em Estudos Arquitectónicos)

Projeto Final de Mestrado para a obtenção do Grau de Mestre em Arquitectura

Orientação Científica:

Professor Doutor Jorge Luís Firmino Nunes

Professora Doutora Margarida Maria Garcia Louro do Nascimento e Oliveira

Juri:

Presidente Professor Doutor Ricardo Jorge Fernandes da Silva Pinto

Vogal Professora Doutora Ana Marta das Neves Santos Feliciano

Orientador Professor Doutor Jorge Luís Firmino Nunes

DOCUMENTO DEFINITIVO

Lisboa, FA ULisboa, Dezembro, 2018

Percursos (im)prováveis em infra-estruturas de transporte

A antiga Fábrica da Samaritana: partida e chegada do novo Parque Urbano de Chelas.

Tiago Manuel da Glória Fino Martins
(Licenciado em Estudos Arquitectónicos)

Projeto Final de Mestrado para a obtenção do Grau de Mestre em Arquitectura

Orientação Científica:

Professor Doutor Jorge Luís Firmino Nunes

Professora Doutora Margarida Maria Garcia Louro do Nascimento e Oliveira

Juri:

Presidente Professor Doutor Ricardo Jorge Fernandes da Silva Pinto

Vogal Professora Doutora Ana Marta das Neves Santos Feliciano

Orientador Professor Doutor Jorge Luís Firmino Nunes

DOCUMENTO DEFINITIVO

Lisboa, FA ULisboa, Dezembro, 2018

O presente documento contém 17 175 palavras

O presente documento não se encontra redigido de acordo com o Acordo Ortográfico de 1990

*O sonho é o único território onde nada se oculta,
onde tudo se revela*

Fernando Lemos

agradecimentos

Ao Gigante (és grande, em todos os aspectos)

Ao Calhau com Olhos (e com coração também)

À Siamesa (juntos pelo coração)

À Cami (porque é a minha inefável irmã mais nova)

À Neta (pelas conversas, mas sobretudo pelo carinho)

Ao Covil (porque aprendi que é importante ter um cantinho nosso, não importa o nome)

À Jô (pelos trabalhos de grupo)

Ao Toni Jkim (por ser colega desde o primeiro momento)

Ao Professor Jorge (pela confiança que depositou em mim)

À Professora Margarida (por acreditar que eu consigo)

Ao Molius (porque nada disto teria sido possível)

E a todos os netos e netas, colegas e professores que fizeram este percurso comigo!

título Percursos (im)prováveis em infra-estruturas de transporte
sub-título A antiga Fábrica da Samaritana: partida e chegada do novo Parque Urbano de Chelas

aluno Tiago Manuel da Glória Fino Martins

orientação científica Professor Doutor Jorge Luís Firmino Nunes
Professora Doutora Margarida Maria Garcia Louro do Nascimento e Oliveira

Mestrado Integrado em Arquitectura
Lisboa, FA ULisboa, Outubro, 2018

palavras-chave

infra-estrutura
património industrial
percurso
Xabregas
paisagem urbana



resumo

A par do património industrial, as infra-estruturas de transporte representam um dos principais legados do séc. XX. Oriundas, sobretudo, do período pós-revolução industrial, a sua presença na paisagem urbana reveste-se de uma dicotomia polarizada pela dilaceração que causaram nas paisagens urbanas e as necessidades de mobilidade das populações, que delas careceram. Inicialmente pensadas como um elemento alheio à arquitectura da cidade, importará olhar para o contributo que estas estruturas dão à vivência do urbanita. De génese linear, as infra-estruturas são tanto um elemento ligante como criador de barreiras, pelo que a compreensão do seu potencial é incontornável na procura de relações com as escalas que atravessam.

O cariz industrial do Vale de Chelas aliado à presença da ferrovia oferece a oportunidade para explorar as potencialidades das relações entre arquitectura industrial e infra-estruturas de transporte; o ponto de confronto mais directo encontra-se entre a Fábrica da Samaritana e o viaduto de Xabregas. Por essa razão, interessa perceber que relações se podem estabelecer entre esses elementos e que programas propor para as dinamizar sem esquecer o benefício da população local. A resolução passará sempre pela equação entre a capacidade conectiva da infra-estrutura e o potencial atractivo dos elementos que a ela se agregam.

A resposta a esta problemática residirá na capacidade que a arquitectura tem de trabalhar a diversas escalas, oferecendo a possibilidade de olhar o edifício como elemento integrante de sistemas maiores, como o bairro ou a cidade.

title (Im)probable paths on transportation infrastructures
subtitle The former *Fábrica da Samaritana*: a start and an end to the new *Parque Urbano de Chelas*

student Tiago Manuel da Glória Fino Martins

mentors Doctor Professor Jorge Luís Firmino Nunes
Doctor Professor Margarida Maria Garcia Louro do Nascimento e Oliveira

Master's Degree of Architecture
Lisbon, FA ULisboa, October, 2018

keywords

infrastructure
industrial heritage
path
Xabregas
urban landscape



Along with industrial heritage, transportation infrastructures embody one of the 20th century main legacies. Especially arising from the post-industrial revolution period, its presence in the urban landscape acts, simultaneously, as a laceration of urban realities and an absolute need to the people. Initially projected as an alien element to city's architecture, it is important to look at the positive contributions these structures can bring to the citizens. Linear by nature, infrastructures act both as a link and a threshold - the understanding of their potencial is crucial when addressing relations with the scales they come across.

The industrial nature of *Vale de Chelas* and the existence of the railroad provide an opportunity to experience the possible linkages among industrial architecture and transportation infrastructures; the highlight of this particular situation can be found between *Fábrica da Samaritana* and *Xabregas* viaduct. Therefore, it's important to assess which relations can be established between those elements and what functions they should hold as a *stimulus* to benefit locals. The solution is going to be a balance between the connective capacity of the infrastructure and the attractiveness of the elements attached to it.

The answer to this issue lies in the ability architecture has to work in different scales, offering the possibility of regarding a building as part of a bigger system, such as the neighborhood or the city.

índice geral

0 introdução	01
estrutura do documento	
objectivos	
1 enquadramento	07
2 percursos	15
2.1 ...e paisagem	19
2.2 ...como manifestação artístico-política	23
2.3 ...e arquitectura	29
3 infra-estruturas	33
3.1 ...como instrumento de construção de paisagem	39
3.2 do séc. XIX aos dias de hoje	43
4 património industrial	49
4.1 ...como instrumento de construção da cidade	53
4.2 infra-estruturas industriais: uma oportunidade	55
4.2.1 IBA Emscher Park	57
4.2.2 High Line Park	61
4.2.3 Seoulo 7017	67
4.3 Lisboa, cidade industrial	69
4.4 caminho do Oriente	73
5 pensar programar projectar	81
5.1 pensar	85
5.2 programar	91
5.2.1 ...a antiga Fábrica da Samaritana	91
5.2.2 ...o novo Parque Urbano de Chelas	95
5.3 projectar	107
6 considerações finais	117
bibliografia	123
anexos	127
anexo I	128
anexo II	130
anexo III	132

Índice de imagens

- 01** [página VIII]
A Fábrica da Samaritana e o rio Tejo [2016] | Gabinete Multimédia FA ULisboa
- 02** [página X]
A Fábrica da Samaritana e o Vale de Chelas com o viaduto de Xabregas em primeiro plano [2016] | Gabinete Multimédia FA ULisboa
- 03** [página XIX]
Página da publicação semanal *Arquivo Pittoresco* com alusão à construção do viaduto de Xabregas | Hemeroteca digital da Câmara Municipal de Lisboa, *Arquivo Pittoresco*, Tomo I, nº5, [agosto de 1857] | http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/Periodicos/ArquivoP/1857/Tomol/N05/N05_master/ArquivoPitoresco1857_N05.PDF
- 04** [página 07]
Carta Topográfica da Cidade de Lisboa e seus Arredores, Referida ao anno de 1879 [1884] | Direcção Geral dos Trabalhos Geodésicos in Biblioteca Nacional de Portugal | cota cc-562-r
- 05** [página 08]
Localização do Vale de Chelas na cidade de Lisboa [2018] 1:150 000 | Tiago Fino Martins
- 06** [página 10]
Planta da proposta para o Vale de Chelas, Fase 1, sem arborização | NPK arquitectos paisagistas associados | disponibilizada por José Aguiar, docente da UC Laboratório de Projecto VI, FA, ULisboa
- 07** [página 10]
Planta da proposta para o Vale de Chelas, Fase 2, sem arborização | NPK arquitectos paisagistas associados | disponibilizada por José Aguiar, docente da UC Laboratório de Projecto VI, FA, ULisboa
- 08** [página 15]
High Line Park e Chelsea Market, Nova Iorque, EUA [2016] | Galeria de fotos da associação *Friends of the High Line* | <https://www.flickr.com/groups/friendsofthehighline/>
- 09** [página 16]
High Line Park, Nova Iorque, EUA [2016] | Galeria de fotos da associação *Friends of the High Line* | <https://www.flickr.com/groups/friendsofthehighline/>
- 10** [página 16]
Seoullo 7017, Seoul, Coreia do Sul [2017] in galeria de fotos do *atelier MVRDV* | <https://www.mvrdv.nl/en/projects/seoul-skygarden>
- 11** [página 20]
Panorâmica sobre o Vale de Alcântara, vendo-se a Quinta da Mineira [c. 1930] | Casa Fotográfica Garcia Nunes | Arquivo Municipal de Lisboa | <http://arquivomunicipal2.cm-lisboa.pt/xarqdigitalizacaocontent/PaginaDocumento.aspx?DocumentoID=308602&AplicacaoID=1&Pagina=1&Linha=1&Coluna=1>

12 [página 20]

Corredor Verde que conduz do centro de Lisboa ao Parque Florestal de Monsanto. O viaduto pedonal transpõe a avenida Gulbenkian [2009] | CorreiaPM | *Wikipedia* | https://pt.wikipedia.org/wiki/Corredor_Verde_de_Monsanto#/media/File:CorredorVerdeMonsanto.JPG

13 [página 22]

Capa do livro *The Naked City* [1957], *Illustration de l'hypothèse des plaques tournantes en psychogéographique* | Litografia, tinta s/ papel, 33.3 x 48.3 cm | Constant Nieuwenhuys | http://www.frac-centre.fr/_en/art-and-architecture-collection/debord-guy/the-naked-city-317.html?authID=53&ensembleID=705

14 [página 24]

Nova Babilónia, conjunto de sectores [1965] | Gelatin Silver Print on fiber-based, developing out paper and watercolor, adhered overall to a secondary support made from wood pulp, 100,5 x 100,2 x 1,5 cm | Constant Nieuwenhuys | http://www.frac-centre.fr/_en/art-and-architecture-collection/debord-guy/the-naked-city-317.html?authID=53&ensembleID=705

15 [página 26]

Guy Debord | https://citacoes.in/media/authors/20966_guy-debord.detail.jpeg

16 [página 33]

Ortofotomapa de Xabregas | *software* QGIS | Tiago Fino Martins

17 [página 34]

Ponte 25 de Abril [2017] | Lusoponte | <https://www.lusoponte.pt/assets/p25.jpg>

18 [página 34]

Estação de Santa Apolónia | Pedro Gonçalves | <http://olhares.sapo.pt/estacao-ferroviaria-de-lisboa-santa-apolonia-foto6704215.html>

19 [página 40]

Estuário do rio Tejo, visto da baía do Seixal [2014] | J Cunha | <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=40252947>

20 [página 44]

High Bridge (Aqueduto de Croton), sobre o rio Harlem, visto de Este [1858?] | autor desconhecido | *New York Public Library* | <https://digitalcollections.nypl.org/items/510d47e0-1da8-a3d9-e040-e00a18064a99>

21 [página 44]

Aqueduto de Croton sobre o Rio Harlem, [s/ data] | F. B. Tower | <http://www.podles.org/dialogue/wp-content/uploads/Croton-Aqueduct.jpg>

22 [página 49]

Fábrica da Samaritana em ruínas [2016] | Gabinete Multimédia da FAUL

23 [página 54]

Flyer informativo IBA *Emscher Park* | www.emscherlandschaftspark.de

24 [página 54]

LxFactory [2017] | Juana Jiménez | https://derastrillosybazares.com/wp-content/uploads/2017/03/Lisboa_LX_Factory.jpg

25 [página 58]

Zollverein, Poço 12, vista do complexo de lavagem de carvão e respectiva torre, Essen [c. 1933] | Anton Meinholz? | *Fotoarchiv Ruhr Museum* | <https://www.open-iba.de/en/geschichte/1989-1999-iba-emscher-park/zeche-und-kokerei-zollverein-essen/>

26 [página 58]

Entrada da mina *Zollverein* [2013] | Jochen Tack | *Stiftung Zollverein* | <https://www.open-iba.de/en/geschichte/1989-1999-iba-emscher-park/zeche-und-kokerei-zollverein-essen/>

27 [página 58]

Festival de Cinema de Verão no *Duisburg-Nord Landscape Park* [s. data] | Thomas Bernas | <https://www.open-iba.de/en/geschichte/1989-1999-iba-emscher-park/landschaftspark-duisburg-nord-duisburg/>

28 [página 62]

Secção do viaduto *High Line* [1936] | autor desconhecido | https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d3/Western_Electric_complex_NYC_1936.jpg

29 [página 62]

Mapa do *High Line Park* diferenciando as várias fases de construção [2018] | Tiago Fino Martins a partir de https://en.wikipedia.org/wiki/High_Line#/media/File:High_Line_map_2017.jpg

30 [página 62]

High Line ao abandono [2001] | Joel Sternfeld | Arquivo Fotográfico de Kevin Alter (Universidade de Columbia) | <http://blog.buildl.com/2014/10/the-high-line-before-the-high-line/>

31 [página 64]

Tenth Avenue Square [2012] | https://en.wikipedia.org/wiki/High_Line#/media/File:High_Line_map_2017.jpg

32 [página 64]

Zona de estadia do *High Line Park* [2014] | https://en.wikipedia.org/wiki/High_Line#/media/File:High_Line_map_2017.jpg

33 [página 64]

Hotel *Standard* e *High Line Park* [2014] | https://en.wikipedia.org/wiki/High_Line#/media/File:High_Line_map_2017.jpg

- 34** | [página 66]
Esquema de intervenção do *Seoullo 7017* | MVRDV | <https://www.mvrdv.nl/en/projects/seoul-skygarden>
- 35** | [página 66]
Seoullo 7017 | MVRDV | <https://www.mvrdv.nl/en/projects/seoul-skygarden>
- 36** | [página 70]
Plano Geral de Urbanização e Expansão de Lisboa - PGUEL [1938-48] | Etienne de Groer | Câmara Municipal de Lisboa | <http://arquivomunicipal2.cm-lisboa.pt/sala/online/ui/SearchBasic.aspx>
- 37** | [página 70]
Fábrica da Gás da Matinha à data da sua inauguração [1944] | Kurt Pinto | Arquivo Municipal de Lisboa | <http://arquivomunicipal2.cm-lisboa.pt/sala/online/ui/SearchBasic.aspx>
- 38** | [página 74]
Caminho do Oriente, antes e depois do séc. XVI [2018] | Tiago Fino Martins
- 39** | [página 76]
Estação de Santa Apolónia [1994] | autor desconhecido | <http://arquivomunicipal2.cm-lisboa.pt/sala/online/ui/SearchBasic.aspx>
- 40** | [página 76]
Momento de tensão entre a Fábrica da Samaritana e o viaduto de Xabregas [2016] | imagem captada por *drone* | Gabinete Multimédia da FAUL
- 41** | [página 81]
Gravura da Fábrica da Samaritana, *Archivo Pittoresco*, semanário ilustrado n.º. 1617 [1877] | Hemeroteca digital da Câmara Municipal de Lisboa | http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/Periodicos/ArquivoP/1857/Tomol/N05/N05_master/ArquivoPitoresco1857_N05.PDF
- 42** | [página 84]
Esquisso da Fábrica da Samaritana e do viaduto de Xabregas [2017] | Tiago Fino Martins
- 43** | [página 84]
Fábrica da Samaritana [2016] | imagem captada por *drone* | Gabinete Multimédia da FAUL
- 44** | [página 85]
Viaduto de Xabregas, levantamento de 1952 | Arquivo Municipal de Lisboa
- 45** | [página 86]
Esquemas de evolução do edificado nos terrenos pertencentes à Fábrica da Samaritana, desde 1856 ao presente [2018] | Tiago Fino Martins

- 46** | [página 86]
Zona de Xabregas [1911] | Silva Pinto | Arquivo Municipal de Lisboa
- 47** | [página 87]
Planta dos terrenos da Fábrica da Samaritana [1902] | Arquivo Municipal de Lisboa - Obra 27400
- Proc 3378-DAG-PG-1902 - Folha 2 02
- 48** | [página 88]
Foto-montagem, evidenciando as áreas de actuação da presente proposta [2018] | Tiago Fino Martins
- 49** | [página 89]
Esquisso da Fábrica da Samaritana, a partir do viaduto de Xabregas [2017] | Tiago Fino Martins
- 50** | [página 89]
Esquissos da zona da Fábrica da Samaritana e de possíveis intervenções para a criação de percursos pelas encostas da envolvente [2018] | Tiago Fino Martins
- 51** | [página 90]
População com ensino superior completo (%) e taxa de desemprego na zona de Xabregas [dados de 2011] | Tiago Fino Martins
- 52** | [página 90]
Esquisso da proposta desenvolvida na UC de Laboratório de Projecto VI [2017] | Tiago Fino Martins
- 53** | [página 91]
População idosa (+65 anos) e pensionistas e reformados, na freguesia de Marvila [dados de 2011] [2018] | Tiago Fino Martins
- 54** | [página 92]
Idea Store Whitechapel, de David Adjaye [2005] | <http://www.adjaye.com/projects/civic-buildings/idea-store-whitechapel-road/>
- 55** | [página 92]
Idea Store Chrisp Street, de David Adjaye [2004] | <http://www.adjaye.com/projects/civic-buildings/idea-store-chrisp-street/>
- 56** | [página 92]
Idea Store Whitechapel, planta do piso 1, de David Adjaye [2005] | <http://www.adjaye.com/projects/civic-buildings/idea-store-whitechapel-road/>
- 57** | [página 94]
Esquema estratégico da intervenção integrada do Vale de Chelas, salientando a relação entre os diversos edifícios e o percurso proposto [2018] | Tiago Fino Martins

- 58** | [página 95]
Esquisso com proposta programática do Vale de Chelas e sistema de azinhagas (a amarelo) [2018]
| Tiago Fino Martins
- 59** | [página 96]
Perfil longitudinal da ciclovia proposta [2018] | 1:50 | Tiago Fino Martins
- 60** | [página 96]
Perfil longitudinal da ciclovia proposta em situação de viaduto [2018] | 1:50 | Tiago Fino Martins
- 61** | [página 97]
Esquisso de conceito do perfil transversal do percurso ao longo do Vale [2018] | Tiago Fino Martins
- 62** | [página 97]
Exemplos de espécies arbóreas indígenas do Vale de Chelas [2018] | Tiago Fino Martins
- 63** | [página 98]
Axonometria da proposta para o viaduto da Linha de Cintura de Lisboa, sobre o Vale de Chelas
[2018] | Tiago Fino Martins
- 64** | [página 99]
Esquisso da entrada do túnel da Madredeus, a partir do viaduto [2018] | Tiago Fino Martins
- 65** | [página 100]
Corte longitudinal do edifício proposto para o Casal do Pinto [2018] | 1:500 | Tiago Fino Martins
- 66** | [página 100]
Proposta urbana para a zona a este do PP do Casal do Pinto [pormenor] [2018] | 1:500 | Tiago
Fino Martins
- 67** | [página 101]
Quinta do Sargento ou “larguinhos” [2010] | ruinarte.blogspot.com/2010/01/as-quintas-de-chelas.html
- 68** | [página 101]
Axonometria do volume proposto para o elevador urbano a norte do túnel da Madredeus [2018] |
Tiago Fino Martins
- 69** | [página 102]
Axonometria do volume proposto para o Mercado do Casal do Pinto [2018] | Tiago Fino Martins
- 70** | [página 103]
Palácio de Santa Catarina [2010] | ruinarte.blogspot.com/2010/01/as-quintas-de-chelas.html

- 71** | [página 103]
Esquisso da proposta para a zona do anfiteatro ao ar livre, na zona mais encaixada do vale [2018]
| Tiago Fino Martins
- 72** | [página 103]
Esquisso do elevador urbano proposto para a zona da Vila Emília [2018] | Tiago Fino Martins
- 73** | [página 104]
Maquete do Vale de Chelas [2017] | Turma MiArq5BD 2017/2018
- 74** | [página 105]
Lembrança dos Paços de Enxobregas e Parque, desenho de Francisco de Holanda inserto na Da
Fábrica Que Falece à Cidade de Lisboa [obra escrita em 1571] | Folgado, 1999, p.26
- 75** | [página 106]
Axonometria explodida ilustrativa dos princípios de intervenção de projecto [2018] | Tiago Fino
Martins
- 76** | [página 107]
Vista da *caixa infra-estrutural* e da recepção da biblioteca [2018] | Tiago Fino Martins
- 77** | [página 108]
Vista da zona entre a *caixa infra-estrutural* e a fachada [2018] | Tiago Fino Martins
- 78** | [página 108]
Vista do auditório e sua relação com as *caixas infra-estruturais* [2018] | Tiago Fino Martins
- 79** | [página 109]
Esquemas de laje colaborante [2018] | Tiago Fino Martins
- 80** | [página 110]
Pormenor da relação entre o *novo* e a fachada [esq.] e da *pele* da biblioteca [dir.] [2018] | 1:20 |
Tiago Fino Martins
- 81** | [página 110]
Vista do piso 2 da biblioteca, com zonas de trabalho à esquerda [2018] | Tiago Fino Martins
- 82** | [página 112]
Esquisso da zona do anfiteatro e vista da encosta de Chelas [2018] | Tiago Fino Martins

acrónimos e abreviaturas

ETAR	Estação de Tratamento de Águas Residuais
IBA	<i>Internationale Bauausstellung</i>
IS	Internacional Situacionista
ICOMOS	<i>International Council of Monuments and Sites</i>
PDML	Plano Director Municipal de Lisboa
PEL	Plano Estratégico de Lisboa (1992)
PGUCL	Plano Geral de Urbanização da Cidade de Lisboa (1967/77)
PGUEL	Plano Geral de Urbanização e Expansão de Lisboa (1938)
POZOR	Plano de Ordenamento da Zona Ribeirinha (1994)
PP	Plano de Pormenor
PU	Plano Urbano
PUZRO	Plano de Urbanização da Zona Ribeirinha Oriental
TICCIH	<i>The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage</i>
UC	Unidade Curricular
UNESCO	<i>United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization</i>



Caminho de ferro de Iste. — Ponte de Xabregas. — Desenho de Bordalo. — Gravura de Coelho.

De 1844 data a idéa de introduzir em Portugal as vias ferreas. Collaboraram n'ella o conde de Tojal, então ministro da fazenda, seu irmão o doutor Alexandre de Oliveira, e seu primo Benjamin de Oliveira, subdito britannico, e membro do Parlamento.

A primeira linha, que Benjamin de Oliveira lembrou, foi uma de Lisboa ao Porto, passando por Santarém, Leiria, Aveiro e Coimbra. No *Railway Chronicle* publicou-se mesmo um artigo a esse respeito, e tudo achava disposição nos capitães inglezes, boa parte dos quaes estava então sem emprego e prompta para qualquer empreza.

A idéa do caminho para o Porto não pareceu merecer a approvação do ministro, receoso da concorrência que lhe faria a comunicação marítima. A unica linha que lhe parecia lucrativa era a do Alemtejo para Alcaer. Entretanto, depois de se ter feito um prospecto para a linha do Porto, com o capital de 4.500 contos, contando a empreza com a adhesão de firmas respeitaveis, e tendo já accões prometidas, resfriou o negocio, e só depois d'algum tempo e que d'elle surgiu a idéa d'outra linha.

Uma reunião de negociantes, banqueiros, e directores de caminhos de ferro inglezes, effectuada em Londres em 6 de dezembro d'aquelle anno, produziu o prospecto para um caminho de ferro no Alemtejo,

TOMO I — AGOSTO — 1857.

formado pelo capital de 1.800 contos, como parte do de Lisboa á fronteira de Hespanha, cuja primeira secção fosse construida entre Évora e Alcaer do Sal.

Em quanto se tratava de apresentar ao governo portuguez a proposta para isso; em quanto se faziam em Londres ajustes com engenheiros para virem examinar o paiz, e levantar a planta da linha; decorriam os mezes e quebrantavam-se os animos. Foi por aquelle tempo que appareceu, com aspecto ameaçador aos capitães estrangeiros, aquella celebre e monstruosa companhia de obras publicas, com o capital de 20.000 contos, que se propunha fazer todas as obras do paiz, inclusive a linha ferrea á fronteira, e outras.

Sem embargo d'isso no mez d'abril 1845 entregava-se ao governo, em nome de Benjamin de Oliveira e d'outros, uma proposta para a construção d'um caminho de ferro entre Lisboa e Thomar, e d'outro até ao Porto, proposta que não teve andamento, annullada por uma anterior da mesma companhia d'obras publicas. Tudo ficou por fim em nada, porque essa companhia desapareceu, e com ella as gratuitas esperanças que a boa fé de muitos tinha posto na sua accão.

Em 1850 investiu-se de novo com a idéa amortecida. George Tete viera de Inglaterra commissio-

5

01 introdução

O tema proposto aborda a relação da arquitectura com grandes elementos axiais da cidade, nomeadamente infra-estruturas de transporte; por norma, trata-se de uma “relação dura” e muitas vezes pouco explorada. Em zonas descaracterizadas da cidade, estes elementos podem configurar-se como uma oportunidade de ligação entre diferentes edifícios permitindo a integração conjunta e a articulação com as várias populações, quer residentes, quer visitantes. Desse ponto de vista, interessará perceber as várias dimensões identitárias presentes de forma a juntar indicadores para necessidades específicas. Na perspectiva de uma intervenção integrando novos usos, outro ponto de análise prender-se-á com uma reflexão, a uma escala mais alargada, de modo a compreender que usos serão esses para colmatar necessidades e gerar novas centralidades urbanas. Pretende-se, então, reunir numa única intervenção a polivalência de um edifício público relevante para a escala mais próxima – do bairro – sem esquecer que a abrangência de escalas maiores – da cidade e até regional – virá a potenciar ainda mais essas valências.

A par disso, a reabilitação de património industrial é uma problemática incontornável da arquitectura (e da cidade) contemporânea: no contexto específico do Vale de Chelas e do Cemitério das Fábricas, essa realidade é ainda mais premente e adivinham-se grandes transformações naquela zona da cidade, o que torna pertinente uma proposta que a reactive. Este projecto visará, portanto, a regeneração da Fábrica da Samaritana com vista à sua reintegração na cidade de Lisboa, como agente ativo de uma nova centralidade em articulação com outros edifícios de cariz semelhante (como a Tinturaria Portugália) ligados por um

percurso assente na reconversão do actual ramal ferroviário de concordância de Chelas. A sua situação de proximidade com a linha férrea é geradora de um momento de tensão que deverá ser repensado para um potenciar recíproco entre edifício e infra-estrutura.

Este ramal estende-se desde Xabregas, na zona do viaduto [figura 03], e segue para norte ao longo das encostas do Vale de Chelas até se encontrar com a linha de cintura de Lisboa na zona da antiga estação ferroviária de Chelas. A linha de concordância de Chelas assegura a realização de apenas um serviço de comboio diário – comboio regional da linha do Oeste. O fim da sua exploração também é proposto no estudo do gabinete de Arquitectura NPK [v. p.10] e antevê a integração deste ramal na rede ciclável de Lisboa. Posto isto, este elemento tem um potencial imenso como elo de ligação ao longo do Vale de Chelas, permitindo várias conexões quer com as cotas mais baixas, quer com as mais altas. No limite, este percurso poderá ser prolongado até ao rio, a sul, e ao parque da Belavista, a norte. A proposta de uma nova ligação ferroviária ligeira permitirá aumentar a mobilidade da cidade de Lisboa, constituindo uma oportunidade para aproximar a zona de Santa Apolónia ao aeroporto Humberto Delgado.

Este trabalho torna-se pertinente na medida em que permitirá uma exploração a dois níveis principais. Por um lado, aborda a problemática da reabilitação de edifícios industriais, tomando por base as suas mais valias em termos de escala e localização, bem como o seu valor patrimonial e identitário. Por outro, explora a relação destes com grandes elementos axiais da cidade com potencial para criar ligações em articulação com a comunidade local. No caso específico da zona de intervenção – Xabregas – importa salientar o seu potencial transformativo que poderá despoletar um processo de gentrificação incontrolado. É papel da academia encontrar alternativas viáveis que visem, à mesma, a valorização patrimonial, sem, contudo, implicar alterações significativas na população residente nestes pedaços de cidade. Todavia, não é desejável que essas gentes se fechem ao resto da sociedade pelo que se torna imperativa uma solução de compromisso entre a identidade enraizada e aquelas passageiras.

De forma a abordar as diferentes problemáticas levantadas, optou-se por organizar o presente documento da seguinte forma:

O primeiro capítulo – 1| **enquadramento** – pretende dar a conhecer os pontos positivos do local do projecto apresentado, confrontando-os com os aspectos menos positivos, encarando-os como uma oportunidade. Será suportado por reflexões teóricas acerca das “(des)relações” entre a arquitectura e as infra-estruturas de transporte.

O capítulo seguinte compõe a base conceptual de todo o trabalho desenvolvido. 2| **percursos** pretende dar a conhecer as diferentes perspectivas sobre uma ideia aparentemente

simples; o modo diferenciado com que diferentes disciplinas olham o percurso. Procura-se explicar através do cruzamento de vários olhares qual o entender deste conceito como forma de informar, do ponto de vista teórico, o exercício de projecto. Deste capítulo pretende-se obter uma aproximação ao conceito empregue na proposta de projecto relacionando as diferentes escalas onde este percurso ocorre – desde a territorial ao edificado.

No capítulo 3| **infra-estruturas** dar-se-ão a conhecer quais as consequências do surgimento destas estruturas para a cidade do séc. XX, como legados para a cidade do séc. XXI. A aproximação à realidade lisboeta será cruzada com a evolução das infra-estruturas de transporte tirando partido de exemplos transnacionais e de teorias oriundas, sobretudo, do urbanismo que assumem estas tipologias como elemento gerador de novas centralidades urbanas.

Em 4| **património industrial** o leitor será conduzido por uma resenha da evolução do edificado da “zona industrial oriental” de Lisboa e de como este se tornou obsoleto, não esquecendo a estreita relação que tem com a expansão da ferrovia e o impacto que teve ao nível do tecido urbano de Xabregas. É também neste capítulo que se abordam dois casos de estudo como síntese das valências das infra-estruturas como 1| geradoras de paisagem urbana, 2| património industrial e 3| catalisadores sociais.

Por último – 5| **pensar programar projectar**– compila os conceitos desenvolvidos anteriormente na proposta de projecto ora apresentada, tripartida em acções não necessariamente ordenadas. A divisão em sub-capítulos decorre destes três actos onde, neste caso, pensar se reportará ao conhecimento crítico do objecto de estudo, programar tratará da construção e fundamentação do programa funcional e, por fim, projectar refere-se à explanação da *praxis*, da operacionalização das decisões tomadas anteriormente. No entanto, salienta-se que esta ordem resulta da necessidade de sistematização da informação e não pressupõe que estas etapas sejam sequenciais. Pelo contrário, é da crença do autor que o processo de projecto é isso mesmo, um processo com avanços, recuos, reconsiderações...

Após a exposição crítica dos diversos conceitos apresentados anteriormente deverão estar reunidas as condições para tecer algumas considerações acerca do propósito deste trabalho e seu objectivo último: a investigação ao serviço do exercício de projecto – **considerações finais**.

Objectivos

Todos estes momentos confluirão para uma série de objectivos, sintetizados de forma não exaustiva no quadro seguinte:

Problemática	Proposta arquitectónica
Compreensão da cidade através de grandes elementos axiais com potencial de transformação em percursos	> Integração de um percurso de cariz fundamentalmente pedonal como parte integrante da rede de mobilidade suave de Lisboa e aglutinante de vários pontos nodais que sirvam diferentes camadas da população
Qual a importância do património industrial na embocadura do Vale de Chelas	> Reabilitação da antiga Fábrica da Samaritana tendo em conta a sua condição de património industrial enfatizando a sua relação com o restante edificado do Vale de Chelas
Que importância têm os equipamentos no seio da comunidade local do Vale de Chelas	> Desenvolvimento de equipamento público de carácter polivalente que responda a necessidades locais da comunidade da envolvente do local de intervenção
Qual a evolução da orla ribeirinha lisboeta? Que relações perdidas podem ser restabelecidas?	> Inclusão de ligações, nomeadamente ao rio Tejo, no percurso proposto a nível urbano
Qual a importância dos edifícios públicos, nomeadamente comunitários, na organização do bairro e como podem estes actuar como dinamizadores da comunidade local?	> A definição programática para a antiga Fábrica da Samaritana deve ter em linha de conta a dinamização social da comunidade local, nomeadamente as vilas operárias: Vila Dias e Vila Flamiano

Sem linha férrea nem passagem sôbre viadutos, sem edificios fabris, armazéns e oficinas, sem cortinas de prédios a encobrir o rio – largo como o mar – Xabregas, “Enxobregas” dos séculos velhos, era arrabalde, tímido de póvoas ao acaso, luminoso e lavado. No século passado, aí por 1840, a transição estava feita. (...) Mutaçãõ assim em parte alguma de Lisboa se verificou.

04|
 [página anterior]
 Carta Topográfica da Cidade de Lisboa e
 seus Arredores, Referida ao ano de 1879,
 1884 (detalhe)

05|
 localização do Vale de Chelas na cidade de
 Lisboa
 1:150 000

- ..concelho de Lisboa
- ..linha férrea
- ..metropolitano de Lisboa
- ..estrutura verde
- ..Vale de Chelas
- ..aeroporto Humberto Delgado
- ..percurso proposto
- ..possível expansão do percurso



O Vale de Chelas encontra-se numa situação privilegiada na cidade de Lisboa. Se, por um lado, representa um importante eixo de comunicação norte-sul – que se estende desde a zona do Aeroporto Humberto Delgado (antigo Aeroporto da Portela) até ao rio Tejo, na zona de Xabregas [figura 04], por outro releva-se a sua importância no sistema ecológico da cidade, como elemento de purificação do ar não só de Lisboa, mas também dos concelhos a norte da capital, através dos fenómenos de convexão por si gerados. No entanto, trata-se de uma zona da cidade bastante descaracterizada e, de algum modo, obsoleta. Esta condição provém de uma série de fenómenos históricos e que colocaram o Vale de Chelas numa situação de quase *não-lugar*¹. Essa perda de identidade traduz-se num sistema desarticulado, com potenciais *nós*/lugares de interesse e que se encontram ao abandono – ou quase – com problemas bastante graves ao nível do estado de conservação, por exemplo, e que comprometem a qualidade de vida dos habitantes deste pedaço de cidade.

Segundo Marc Augé há duas noções de lugar a: “lugar antropológico” (definido como espaço identitário, relacional e histórico) e “não-lugar” como seu oposto (espaço não identitário, não relacional e não histórico).

O *Caminho do Oriente* cruza o final do Vale de Chelas, na zona de Xabregas, o que exacerba a importância deste ponto nodal da cidade de Lisboa. Nesta zona encontram-se vários edifícios e sistemas, alguns deles classificados como património que revelam características potencialmente criadoras de novas centralidades nesta zona da cidade.

Convento da Madre Deus
Palácio Marqueses de Nisa
Convento de São Francisco de Xabregas

Existem, também, vários fenómenos de reconversão/regeneração de património industrial em zonas próximas (como Beato ou Braço de Prata) e que deram o mote para que, a curto prazo,

1 Sá, T. 2006, p. 180



06|
07|
proposta do gabinete de arquitectura
paisagística NPK para o Vale de Chelas: fase
1, em cima, e fase 2, em baixo

esta faixa ribeirinha se transforme. Todavia, importa salientar o perigo do interesse súbito dos mercados imobiliários por esta faixa, uma vez que se trata de uma área com grande potencial de investimento e geração de receitas para estas entidades. A principal ameaça que se antevê será um processo de gentrificação, concedendo esta localização aos interesses económicos ao invés de promovê-la junto do cidadão comum (e que já aqui habita). Assumindo que essa gentrificação ocorrerá de qualquer modo, o projecto apresentado propõe que esta seja controlada, tirando partido de eventuais mais-valias que a chegada de outras comunidades possa trazer para a população aqui fixada. Portanto, o *casamento* entre duas realidades tendencialmente opostas terá que ter respostas que só a arquitectura poderá dar ao nível das relações espaciais e coexistência de usos.

No campo oposto, apresenta-se uma proposta de recuperar a ideia da criação de um pulmão verde oriental na cidade de Lisboa (proposta do gabinete de Arquitectura NPK²) [figuras 06 e 07], mas que prevê uma destruição massiva de grande parte do edificado do Vale de Chelas; indo ao encontro da ideia de parque ecológico, deixa muitas dúvidas no que diz respeito à vivência que aqui poderia ocorrer.

Estas questões evidenciam a complexidade de uma zona que tem estado esquecida e que enfrentará, certamente num futuro próximo, grandes alterações. Por essa razão, importa pensar que futuro(s) pode ter este *nó Caminho do Oriente/Vale de Chelas*, levando em linha de conta uma identidade (fragilizada, é certo) e um passado que não podem ser desprezados nas intervenções potenciais neste território. No entanto, essa identidade não é unívoca e pretendem-se explorar as várias escalas identitárias numa cidade, num bairro, num país até. Desse ponto de vista, as infra-estruturas de transporte e os grandes eixos encerram um acumular de identidades e podem servir como mote para intervenções que liguem, não só fisicamente, mas também do ponto de vista identitário diferentes realidades. No caso da área de estudo, a estrutura ferroviária representa, simultaneamente, uma barreira e uma oportunidade de ligação ao longo do Vale de Chelas, passando por vários edifícios com potencial interventivo, entre os quais a Fábrica da Samaritana.

Deste ponto de vista, importa referir este exercício como uma crítica ao referido plano do gabinete de arquitectura NPK e à consequente eliminação de potencial patrimonial desta área, ainda que absorvendo alguns conceitos de mobilidade suave propostas por esse mesmo plano. A antiga Fábrica da Samaritana encontra-se numa situação de confronto directo com o canal ferroviário que liga a Estação de Santa Apolónia com o ramal de Chelas e pode tirar partido deste através de um percurso que crie ligações ao longo do vale. Numa primeira análise, terá a Fábrica Samaritana que acolher um uso de carácter comunitário, intimamente ligado à sua condição de centralidade de bairro, numa simbiose com a Vila Flamiano e a Vila Dias (cuja continuidade é comprometida no plano dos NPK).

Para o desenvolvimento de propostas fundamentadas para este edifício, dever-se-á o trabalho basear numa série de conceitos e casos de estudo relevantes e semelhantes a este. Este trabalho introdutório deverá suportar as opções que levarão à criação do início de um percurso assente num elemento axial e que, neste momento, mais não é do que uma barreira física entre a cidade e o rio, entre as duas margens do vale, entre a cidade e a paisagem, no fundo. Por essa razão, importa também perceber de que forma é que as grandes infra-estruturas de transporte podem funcionar como elementos de ligação a escalas mais pequenas do que aquelas para que foram inicialmente previstas e que, de forma alargada, podem ser congregadores de centralidades mais próximas.

É de referir que esta investigação pretende responder a questões do âmbito da arquitectura e de que forma é que ela deverá relacionar-se com estes elementos, ao invés de respostas do âmbito do urbanismo, onde a escala territorial não prevê a identidade local de forma tão evidente e numa relação tão próxima como se pretende aqui abordar.

Território é uma daquelas palavras que, sendo extremamente familiar, parece significar também outras coisas óbvias e bastante consensuais; por isso se pensa que a palavra território é auto-explicativa. De facto não é assim.



2| *percursos*



08|
[página anterior]
High Line Park e Chelsea Market

09|
High Line Park

10|
Percurso urbano *Seoullo 7017*

Se substituirmos a palavra “território” pela palavra “percurso” na citação introdutória a este capítulo chegamos à conclusão de que ambos os conceitos estão envoltos numa aparente compreensão universal. Com efeito, este conceito, sendo de fácil apreensão, facilmente se reveste de sentidos ambíguos e pouco claros. Importa por isso esclarecer qual o significado desta concepção, antes de se tentar inclui-lo no discurso do projecto de arquitectura.

Sendo um conceito dificilmente dissociado da arquitectura, é certo que não entra no seu discurso completamente definido. A utilização da palavra verte para aquilo que tem de mais directo. O percurso na arquitectura raramente é tratado como um conceito próprio, é antes um produto de outros conceitos. Por essa razão, e para desvirtuar esta premissa, importará perceber o que é o percurso noutras disciplinas para além da arquitectura; para isso, o percurso como regrador do exercício de projecto será alvo de uma resenha culminando, no capítulo 4| património industrial, na descrição de alguns casos de estudo que adoptaram esta ideia como mote [figuras 09 e 10]. Talvez se possa afirmar que a escala do conceito de percurso é dificilmente abarcada apenas na arquitectura, por isso tentar-se-á percebê-lo numa aproximação até esta escala, iniciando o nosso percurso naquela territorial, da paisagem.

One of the great traditions of landscape architecture is the idea of scripting a path or a journey

James Cornfield in Great Museums: Elevated Thinking: The High Line in New York City, https://www.youtube.com/watch?v=7CgTlg_L_Sw

2.1| e paisagem

De forma a perceber que conceito é este para o exercício de projecto, iniciar-se-á um percurso nas paisagens antrópicas inglesas do séc. XVIII, ou seja, no jardim inglês. Tido como uma imagem do paraíso na terra, bebendo de ideias como *Arcadia*, o jardim de paisagem surge como uma negação do altamente formal e geométrico (Jardim de Versalhes), dando primazia ao simples e “natural”.³

jardim de paisagem

Arcadia

O arquitecto paisagista (autodenominado) Lancelot “Capability” Brown terá sido um dos mais influentes deste género de paisagem antrópica. Desde o sistema de vistas ao percurso em si, tudo era pensado, ainda que o produto final parecesse natural. Para isso eram utilizados vários artefactos, como a criação de caminhos desde a entrada das propriedades até à casa principal, com uma clara intenção ostentativa. Apesar desta preocupação naturalista, todo o complexo era meticulosamente pensado também do ponto de vista funcional. Por exemplo, as matas que limitavam a propriedade eram plantadas com o objectivo último de produzir madeira e alguns elementos arquitectónicos eram colocados com duplo sentido: não só decorativo, mas também utilitário.

Capability Brown

Na sua concepção estes jardins eram uma escapatória da vida “lá fora” e tencionavam ser um local de retiro da realidade, numa espécie de mundo à parte. O percurso aqui pode ser definido como levemente indefinido, numa comunhão entre a paisagem natural e os caminhos desenhados pelo arquitecto. Nesse sentido, o importante é aquilo que se vê do

³ Referência a partir das notas da aula dedicada ao Jardim Inglês da UC de História da Arquitectura Contemporânea leccionada pelo professor Jorge Nunes no ano lectivo de 2015/2016.



11|
panorâmica sobre o Vale de Alcântara,
vendo-se a Quinta da Mineira [c. 1930]



12|
corredor Verde que conduz do centro de
Lisboa ao Parque Florestal de Monsanto.
O viaduto pedonal transpõe a avenida
Gulbenkian

É notória a diferença da arborização da
Serra de Monsanto

percurso e não o percurso em si. A paisagem e o território ganham uma importância maior do que o caminho e as pausas são, normalmente, pontuadas por elementos arquitectónicos. Esses elementos, no entanto, são também usados como artefactos – de modo que a arquitectura gera paisagem.

Esta ideia de percurso gerador de paisagem é patente, também, anos mais tarde, conforme defende Busquets⁴:

“As a device for viewing, the train is a moving lens from which to read the landscape. It has historically enabled vast territories to be experienced and understood as continuous landscapes, or landscapes in motion.” Esta imagem cinematográfica de paisagem em movimento não só justifica a existência do percurso, como o torna numa verdadeira experiência “paisagística”.

paisagem em movimento

“Como aparelho para observar, o comboio é uma lente a partir da qual se lê a paisagem. Historicamente, permitiu que territórios vastos fossem experienciados e entendidos como paisagens contínuas, ou paisagens em movimento”
(tradução livre)

No caso de Lisboa, talvez o maior exemplo dessa paisagem construída seja o Parque Florestal de Monsanto. Plantado durante a década de 30, a sua imagem era bastante diferente daquela que se conhece actualmente [figuras 11 e 12]. À excepção de algumas quintas da zona de Benfica e a Tapada da Ajuda, a Serra de Monsanto era pouco pontuada por arvoredo, apesar de já ter variadas infra-estruturas que remontam ao séc. XVIII (como o Aqueduto das Águas Livres); o parque acaba por ser uma dessas paisagens pseudo-naturais construída pelo Homem. Essa feliz ficção poderá dar-nos pistas para intervenções menos danosas para a paisagem – uma paisagem mais naturalizada que conviva com as necessidades da cidade. Ainda assim, como veremos mais à frente, a infra-estruturação de um parque não compromete a sua qualidade de “natural”, chegando mesmo a potenciar a sua utilização.

Parque Florestal de Monsanto

Já no caso do Vale de Chelas, poderão ser os percursos “naturais” das diversas azinhagas a dar o mote para uma reutilização do parque vindouro; poderão ser as infra-estruturas viárias a criar novos percursos – evidentes, mas simultaneamente, improváveis.

azinhagas

A referência ao percurso é feita, também, no contexto específico daquilo que Gordon Cullen defende como *Townscape*. Este tipo de paisagem, inequivocamente aliada ao urbanismo, “surge na maioria das vezes como uma sucessão de surpresas ou revelações súbitas.”⁵ Estas sucessões estarão associadas à procura que foi feita a nível estético pela Internacional Situacionista [v. sub-capítulo 2.2], uma vez que “segundo a óptica da pessoa que se desloca (quer a pé, quer de automóvel) a cidade passará a ser uma experiência eminentemente plástica, percurso através de zonas de compressão e de vazio, contraste entre espaços amplos e espaços delimitados, alternância de situações de tensão e momentos de tranquilidade.”⁶

paisagem urbana

4 Busquets, et al., 2007. p. 67

5 Cullen, G., 2004 [ed.original 1971 rev. 1983]. p. 11

6 *idem* p. 17



2.2| como manifestação artístico-política

Em abril de 1921, o movimento *Dada* marca um encontro em Paris, assinalando o início de uma série de excursões e “derivas” pelos *sítios banais* da cidade que nunca se chegariam a realizar. Este movimento procurava um novo fulgor após uma série de cisões e polémicas internas e, com estas actividades, acabaria por marcar a passagem da simples representação do movimento para uma acção estética que tomaria lugar no quotidiano. Esta posição divorciava-se da dos futuristas ao passar à acção na cidade contemporânea ao invés de se “refugiar” na representação da cidade do futuro. Aliás, esta disposição tinha já sido aclarada por Tristan Tzara em 1916⁷ – aquando do manifesto Dada – ao declarar o movimento “decididamente contra o futuro”, na medida em que todas as hipóteses vindouras poderiam ser encontradas no presente. Esta experiência de *flânerie* é descrita por Walter Benjamin: “The city is the realization of the ancient human dream of the labyrinth. Without knowing it, the *flâneur* is devoted to this reality. [...] Landscape, this is what the city becomes to the *flâneur*. Or more precisely: for him the city splits into its dialectical poles. It opens to him like a landscape and encloses him like a room.”⁸ O carácter do conceito de percurso adquire contornos de experiência da paisagem urbana, corporizada no *flâneur* de Baudelaire. Este percurso não é um percurso físico, mas antes de sensações despertadas pela cidade. Terá sido precisamente esta atitude *Dada*, de nada fazer a não ser estar na cidade, de apreciar o banal o ponto de partida para a exploração da ideia do inconsciente da cidade mais tarde desenvolvida pelos Surrealistas e pela Internacional Situacionista - IS.

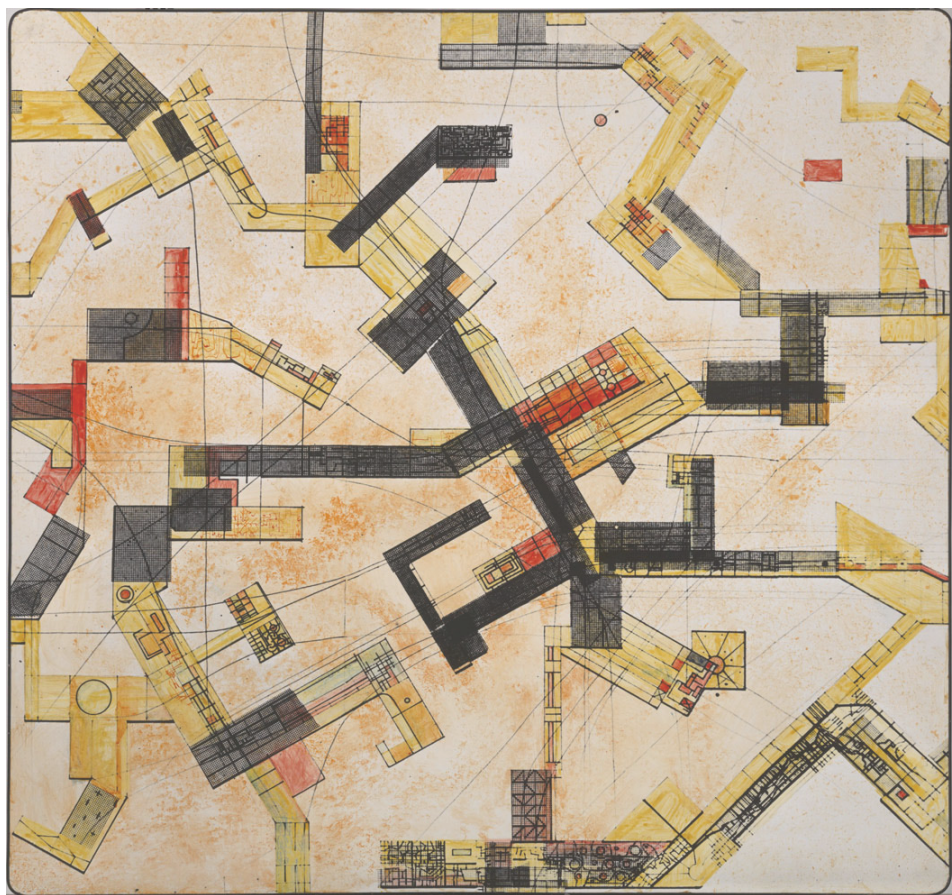
movimento *Dada*

flâneur

“A cidade é a concretização do labirinto, um sonho antigo do Homem. Sem saber, o *flâneur* é devoto desta realidade. Paisagem, é isto no que se torna a cidade para o *flâneur*. Mais precisamente: para ele a cidade divide-se nos seus pólos dialécticos. Abre-se para ele como uma paisagem e encerra-o como um quarto.”
(tradução livre)

7 Benjamin, W., 1983

8 idem



14|
Nova Babilônia, conjunto de sectores,
Constant Nieuwenhuys, 1965, Gelatin
Silver Print on fiber-based, developing out
paper and watercolor, adhered overall to a
secondary support made from wood pulp,
100,5 x 100,2 x 1,5 cm

Três anos depois do encontro em Paris, ocorreu aquilo que se pode chamar de deambulação surrealista, já que terá surgido daqui a introdução do primeiro manifesto surrealista por André Breton. Desta vez, a deambulação visava um encontro com o território rural, encarando-o como um agente vivo, com carácter próprio, capaz de despertar diferentes estados de espírito no sujeito que percorre o espaço. “The path unwinds amidst snares and dangers, provoking a strong state of *apprehension* in the person walking, in both senses of “feeling fear” and “grasping” or “learning”.⁹ Tal como as excursões *Dada*, também as deambulações surrealistas aconteceram apenas uma vez. No entanto, os surrealistas reuniam-se em grupos várias vezes para saídas nocturnas em Paris, o que terá dado origem ao livro de Louis Aragon (em 1924) acerca de um transeunte cidadão. Nesta publicação, “it is the description of those unknown places and fragments of life that unfold far from tourist itineraries, in a sort of submerged undecipherable universe”¹⁰, ou seja, esses territórios desconhecidos seriam escapatórias da *vida real* da cidade ou da cidade real. Como defende Careri: “These early deambulations led to the idea of giving form to the perception of the city”.¹¹ Estas formas serão, mais tarde, materializadas na visão da IS através da produção de mapas obtidos a partir de caminhadas em ambiente urbano.

surrealismo

“O caminho desenrola-se no meio de armadilhas e perigos, provocando um forte estado de *apreensão* na pessoa que caminha, em ambos os sentidos da palavra, ‘sentir medo’ e ‘apreender’ ou ‘aprender’.” (tradução livre)

“É a descrição desses lugares desconhecidos e fragmentos de vida que se revelam longe dos itinerários turísticos, numa espécie de universo submerso indecifrável.” (tradução livre)
 “Estas deambulações levaram à ideia de dar forma à percepção que se tem da cidade.” (tradução livre)

Todas estas acções convergem para uma ideia comum da cidade surrealista e que se considera ser um dos fundamentos do projecto ora apresentado. “The surrealist city is an organism that produces and conceals territories to be explored, landscapes in which to get lost and endlessly experience the sensation of *everyday wonder*”.¹² A cidade não é encarada apenas como um produto, mas antes um agente produtor de sensações através de ideias de território e paisagem. “The street I believed was capable of causing surprising turning-points in my life, the street, with its restlessness and its glances, was my true element: there, as in no other place, I received the winds of eventuality”¹³. É neste sentido que a rua é descrita no romance de Milan Kundera [v. p. 41] e pensada como *lugar*, no conceito de Marc Augé. O urbanita, na sua caminhada inconsciente pela cidade, é impressionado e estimulado por ela. A cidade deve ser capaz de fazê-lo.

“A cidade surrealista é um organismo que produz e oculta territórios inexplorados, paisagens nas quais nos perdemos e experienciamos infinitamente a sensação das *maravilhas quotidianas*.” (tradução livre)

“A rua em que eu acreditava era capaz de gerar reviravoltas surpreendentes na minha vida, a rua, com o seu desassossego e vislumbres, era o meu verdadeiro elemento: ali, como em nenhum outro lugar, recebi os ventos da eventualidade” (tradução livre)

A *Internacional Lettriste*, fundada por Guy Debord [figura 15] em 1952, inventa uma nova expressão para caracterizar aquilo que terão sido as “visitas” *Dada* e as “deambulações” surrealistas – *dérive*. Este conceito, associado ao da psicogeografia vai para além da apreensão da cidade inconsciente e coloca em equação os efeitos psicológicos do contexto urbano operados nos indivíduos. A deriva é então encarada como uma técnica da psicogeografia

Internacional Lettrista

dérive

9 Careri, F., 2002, p. 82

10 *idem*, p. 84

11 *idem*, p. 84

12 *idem*, p. 88

13 Breton, A., 1998 in Careri, F., 2002, p. 89

destacam-se os periódicos *International Lettriste* (1952-54) e *Potlatch* (1954-57)

que visa a captura sensorial/sensacional da cidade de forma muito mais objectiva do que as experiências anteriores do dadaísmo e do surrealismo. Desta associação surgem textos em várias publicações com críticas acerca da vida quotidiana – numa clara superação da crítica à arte – e sobre arquitectura e urbanismo funcionalistas modernos.¹⁴

“the observation of certain processes of the random and the predictable in the streets”
(tradução livre)

Teoria da deriva

Após a disseminação das experiências referidas anteriormente – durante a década de 50 do séc. XX – observa-se a introdução, pela primeira vez, do termo *dérive* no ensaio de Ivan Chtcheglov (Gilles Ivain) onde defende que numa cidade em permanente mudança, os seus habitantes entrarão em “deriva contínua” por causa das alterações constantes da “paisagem urbana”. Dois anos mais tarde, Guy Debord continua esta ideia definindo métodos experimentais para “a observação de certos processos do acaso e do previsível das ruas”.¹⁵

É com base nisto que desenvolve a *Théorie de la dérive* (1956) numa explicação exaustiva de tais processos e de como esta deriva não deveria ser tão sujeita ao acaso como defendido pelos surrealistas. Assim sendo, as derivas tinham uma componente premeditada: 1| deveriam ser planeadas de acordo com a consciência que os participantes tinham da cidade; 2| a duração média das actividades deveria ser definida *a priori*, podendo estender-se de apenas um dia a várias semanas; 3| a extensão das caminhadas poderia variar desde a escala do quarteirão até à escala da cidade. Estas regras poderiam alargar-se a *sleepovers* em casas em demolição ou a calcorreadas pela cidade de Paris durante uma paralisação dos transportes. Tudo isto em nome de uma experiência pseudo-casual da cidade na busca de sensações inesperadas. Isto seria a base para a fundação da Internacional Situacionista. Como o próprio nome indica, esta publicação recupera uma ideia já explorada numa publicação anterior de *Potlatch* – a “construção de situações”. “A construção de situações será a realização contínua de um grande jogo deliberadamente escolhido; a passagem de um a outro desses cenários e desses conflitos em que os personagens de uma tragédia morreriam em vinte e quatro horas. Mas o tempo de viver não faltará mais.”¹⁶

“The construction of situations will be the continuous realization of a great game, a game the players have chosen to play: a shifting of settings and conflicts to kill of the characters in a tragedy in twenty-four hours. But time to live will no longer be lacking.”
(tradução livre)

New Babylon de Constant Nieuwenhuys



O expoente máximo da teoria da deriva no campo da arquitectura talvez tenha sido por via do artista Constant Nieuwenhuys. A cidade utópica *New Babylon* (Nova Babilónia) [figura 14] reflecte de forma veemente a ideologia da IS de Débord, particularmente a teoria da deriva. No entanto, terá sido este trabalho a razão da sua saída da IS em 1960. Ainda assim, Constant continuou a sua visão utópica de uma cidade que se ia construindo ao sabor das vontades do *Homo Ludens* – um conceito original de Johan Huizinga. Esta cidade utópica não teria fim no sentido em que habitamos um planeta redondo. Resumidamente, esta utopia pressupunha que o Homem deixaria de ter que trabalhar, numa era dominada pela máquina, libertando-o das amarras da vida laboral. O tempo livre seria, pois, o seu modo de vida. Então esta cidade desenvolver-se-ia num plano elevado onde o ócio seria a palavra de

14 Jacques, P. B., 2003 [online]

15 Careri, F., 2002, p. 98

16 Bernstein, I., et al., 1954 [online]

15]
[acima]
Guy Debord

ordem. Como a psique do Homem se vai alterando, também a cidade se transformaria ao sabor das necessidades lúdicas dos seus habitantes. No plano inferior, as máquinas fariam o trabalho produtivo.

Esta ideia vai beber alguma das ideias de Baudelaire, mas tem um cunho político muito forte. Mark Wigley defende que o trabalho de Constant tem uma dimensão documental, mas também prospectiva na medida em que vê “a life of continuous interconnectivity, of drifting from event to event, of relationships formed with whoever you meet in electronic space or physical space; that the relationship you have is not with somebody you were born with but could be with somebody from the other side of the world.”¹⁷

“uma vida de interconectividade constante, de deriva entre eventos, de relações nascidas com qualquer pessoa que se encontre no espaço físico ou virtual; a relação que se tem não é com alguém próximo fisicamente, mas poderá ser alguém do outro lado do mundo”
(tradução Livre)

Efectivamente, esta visão corresponde grosso modo àquilo que se observa na sociedade contemporânea e autores como Manuel Castells fizeram já relações muito directas entre o comportamento das cidades e o mundo das redes.¹⁸

17 Wigley, M., 2015, min. 6:04

18 Castells, M., 2002, pp. 514-555

The promenade would be designed to resensitise people to their surroundings, leading ultimately to a realignment with nature

Samuel, F. 2010. "Le Corbusier and the architectural promenade". Basileia, Suiça: Birkhäuser Verlag GmbH, 978-3-0346-0607-3, p.09

2.3| e arquitectura

A tradução mais directa do percurso na arquitectura será porventura a *promenade architecturale* de Le Corbusier. Ainda assim, este percurso, ainda que intimamente ligado ao edifício, é tido como contido nos seus limites imediatos. De acordo com Flora Samuel, isso não será totalmente verdade na medida em que “[a] radiant building, object or work of art would influence everything around it as in the case of the Partenon, which Le Corbusier described as generating ‘lines spurting, radiating out as if produced by an explosion’”¹⁹. Posto desta maneira, a autora pergunta-se se o facto de um edifício radiante se estender para além dos seus limites físicos, que significado teria essa ideia para a *promenade*? Na realidade, onde começa e acaba a *promenade architecturale*? Flora Samuel defende que numa das suas obras mais paradigmáticas – *L’Unité d’habitation* – Le Corbusier cria uma continuidade entre o piso térreo e a cobertura, numa *promenade* quase exterior ao longo do edifício.

promenade architecturale

“[um] edifício, objecto ou obra de arte radiante influencia tudo à sua volta como no caso do Partenon, que Le Corbusier descreveu como gerador de ‘um surto de linhas, irradiando como se fossem produzidas por uma explosão’.”
(tradução livre)

Deste modo, tem-se desenhado aquilo que é o percurso pretendido para o desenvolvimento de projecto; possui várias dimensões, tantas quantas as escalas que o projecto intersecta. Assim, o percurso a desenvolver-se será não só regradador, mas também gerador de paisagem(ns), por vezes mais urbanas, outras mais rurais, mais estáticas ou mais dinâmicas. A relação entre a arquitectura e o percurso será, então, mais do que uma coexistência, uma simbiose. A arquitectura não só potencia o percurso como é seu integrante; o inverso também é verdade.

19 Samuel, F., 2010, p. 10



3| *infra-estruturas*



16|
[página anterior]
Ortofotomapa de Xabregas

17|
Ponte 25 de Abril

18|
Estação de Santa Apolónia

Dois exemplos de infra-estrutura com
diferentes presenças na paisagem urbana

A infra-estrutura, de um modo geral e como indica a própria palavra, refere-se a algo que existe enquanto subordinado de uma super-estrutura. Por isso esta ideia alberga tudo aquilo que suporta a *vida* de uma entidade superior. No caso da arquitectura somos tentados a pensar em infra-estrutura como tão-somente todos os sistemas que permitem a um edifício funcionar. Se pensarmos na cidade, rapidamente nos apercebemos que o chapéu que cobre esta concepção é muito maior do que apenas esses ditos sistemas, como é o caso das infra-estruturas de transporte (de todas as naturezas, desde automóveis a esgotos) [figuras 17 e 18]. Esquecemo-nos, no entanto, que o elemento basilar da construção da cidade – a rua – também ela é, inequivocamente, infra-estrutura, uma vez que permite o funcionamento de uma(s) entidade(s) maior(es): o bairro, a zona, a cidade.

Por estas razões é notória a diversidade de definições associadas a este termo, dependendo da área de conhecimento que o tenta definir. A infra-estrutura é tida como diversas coisas, tantas quantas as escalas que intersecta. Se atentarmos nas disciplinas mais próximas à arquitectura, apercebemo-nos que os seus limites são indeterminados quer nas áreas do urbanismo ou outras cujo principal objecto de estudo é o território.

definições de infra-estrutura

Segundo o *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*²⁰ a infra-estrutura tem diversas camadas e compreende o conjunto de instalações ao nível do solo e subsolo que possibilitam a actividade humana sobre o espaço, nas quais se compreendem:

1| os sistemas que suportam a circulação (rede viária e ferroviária, portos, aeroportos, plataformas logísticas), o abastecimento (energia, água), o saneamento (recolha, tratamento e reciclagem de esgotos e outros resíduos) e a comunicação (redes de telefone, fibra óptica, antenas e radiodifusão, redes de satélites);

2| os espaços colectivos e os equipamentos, nomeadamente parques e jardins, cemitérios, escolas e recintos desportivos.

No entanto, para outros autores, a definição de infra-estrutura atinge uma maior complexidade, revelando uma reciprocidade de relações com a cidade. Ainda assim, apesar de possuir contornos bastante indefinidos e intrincados, o território e a sua organização em redes espaciais são recorrentes na descrição do conceito – “Infrastructure systems exert a profound and pervasive influence on the shape and growth of cities, and vice versa, reflecting the reciprocal relation between URBAN places and infrastructure”.²¹ Essas redes têm diversas dimensões tanto mais complexas quanto a complexidade do ambiente construído. Mesmo assim, é possível diferenciá-las em *utilities* (redes de gás, electricidade, água, saneamento, resíduos, ...), obras públicas (estradas, pontes, barragens, canais, ferrovias, aeroportos, portos, metropolitanos...), equipamentos comunitários (escolas, prisões, hospitais, parques...), redes de telecomunicações (tanto no aparato físico como na dimensão *wireless*) e redes de conhecimento (universidades, museus, institutos de investigação, bibliotecas).

“Os sistemas infra-estruturais exercem uma profunda e abrangente influência na forma e no crescimento das cidades, e vice-versa, reflectindo a relação recíproca entre espaços URBANOS e infra-estrutura”
(tradução livre)

Na sua tese de doutoramento, João Rafael Santos define, ainda, três “âmbitos de questionamento sobre as fronteiras conceptuais da infra-estrutura: a| o predomínio da sua dimensão pública, face a novas formas de financiamento, implementação e gestão (concessões, parcerias, privatizações); b| a sua condição artificial, face a relações mais evidentes e complexas das infra-estruturas com os sistemas biofísicos, do entendimento destes como suportes básicos da própria vida urbana, e do entendimento da infra-estrutura como paisagem (cultural, metabólica, resiliente e adaptativa); c| a sua transversalidade territorial entre o urbano e o rural, sendo um elemento que opera e se projecta para além desta fronteira, actualmente sujeita a um profundo questionamento.”²²

Importará perceber, então, que papel têm as infra-estruturas na construção – e destruição – de cidade. Hoje em dia, mais do que em qualquer outro período da nossa história, a infra-estrutura desempenha um papel decisivo na construção de cidade e até nas nossas relações com os outros. No entanto, quem pensa cidade (ou deveria pensar – decisores políticos,

20 Merlin, P., et al., 1988

21 Caves, R. W., 2005, pp. 385-386

22 Santos, J. R. M., 2012, p. 08

urbanistas, arquitetos...) tem tendência a desprezar a presença destes elementos. Não será difícil perceber o impacto que estas estruturas têm na vivência urbana, bastando para isso atentar numa imagem do *Google Maps*.

Ora, torna-se necessário perceber como estas infra-estruturas – as visíveis – condicionaram a criação de cidade e de que forma é que comprometem a criação de centralidade e de urbanidade²³. Como deve a arquitectura ajudar a “coser” estes elementos com as escalas mais pequenas? Como trazer estas estruturas para o plano do bairro? Como vencer as situações de tensão criadas (sobretudo ao longo do séc. XX) com o edificado? São demasiadas questões (e relevantes) para ficarem sem resposta ou, pelo menos, reflexão.

“Nesse sentido, o reconhecimento e entendimento do potencial muscular (...) da paisagem das grandes infra-estruturas, pela intensidade e expressividade com que se inscrevem no território, constitui uma oportunidade para a arquitectura e para o urbanismo se reencontrarem, de forma activa e intencional, com a concepção e desenho dos espaços do território infra-estrutural. É ainda uma oportunidade para a imaginação de uma ideia de metrópole, de uma consciência partilhada, de um mapa cognitivo (...) que se cimemente a partir das paisagens itinerárias e fluidas dos metropolitas, nos seus movimentos e nas suas pausas, com os seus monumentos e também com os seus anonimatos.”²⁴

Neste capítulo abordar-se-á a infra-estrutura como potenciador da construção da cidade, partindo das suas mais-valias e tentando compreender os seus pontos menos positivos, de modo a perceber as oportunidades que o séc. XX deixou por explorar.

23 Sieverts, T., 2003 (ed. original de 1997)

24 Santos, J. R. M., 2012, p. 57

Normalmente fala-se de infra-estrutura como qualquer coisa que existe contra a paisagem(...) O futuro tem a ver com a tomada de consciência da espacialidade da infra-estrutura como instrumento de construção da paisagem.

3.1| como instrumento de construção de paisagem

Como refere João Rafael Santos, o estuário do Tejo é a primeira das infra-estruturas metropolitanas, ou seja, a base da formação da urbe de Lisboa. Não é desprezável a condição de infra-estrutura de um elemento puramente hidrológico naquilo que é o crescimento urbano numa paisagem profundamente marcada pelo Homem. No fundo, estamos perante uma *paisagem infra-estrutural* [figura 19].

“Vittorio Gregotti, no seu artigo *La forme du territoire* (1981), estabelece um marco no discurso da arquitectura, reclamando a competência desta disciplina para a construção da paisagem, criticando a redução do seu campo objectual ao edifício, e assinalando os desafios metodológicos e operativos que permitem a leitura e acção sobre uma realidade que se forma na relação entre o homem e a natureza.”²⁵

Por um lado, o surgimento das grandes infra-estruturas permitiu o espraiamento da cidade por quilómetros conduzindo àquilo que hoje conhecemos por subúrbios urbanos. Por outro, estas estruturas minaram o interior das cidades como elementos alienígenas da sua realidade, rasgando bairros e criando barreiras – muitas vezes intransponíveis. Esta condição deveu-se, sobretudo, ao desprezo por parte “daqueles que servem a cidade” daquelas estruturas. Mais do que a criação de caminhos (*paths*²⁶), estas construções transformaram-se, sobretudo, em limites (*edges*²⁶) originando situações de segregação de espaços e de

25 Santos, J. R. M., 2012, pp. 37-38

26 Lynch, K., 1960

19|
estuário do rio Tejo, visto da baía do Seixal

Toda a infra-estruturação da qual o rio Tejo
foi alvo constitui uma *paisagem infra-
estrutural*



peças. A leitura da cidade nas imediações de grandes infra-estruturas de transporte é sobejamente comprometida.

Teresa Sá recupera as palavras do escritor Milan Kundera para explicitar a condição de *não-lugar* destas infra-estruturas comparando dois conceitos aparentemente equivalentes:

“A estrada distingue-se do caminho não só por ser percorrida de automóvel, mas também por ser uma simples linha ligando de um ponto a outro. A estrada não tem em si própria qualquer sentido; só têm sentido os dois pontos que ela liga. O caminho é a homenagem do espaço. Cada trecho do caminho é em si próprio dotado de um sentido e convida-nos a uma pausa. A estrada é a desvalorização triunfal do espaço, que hoje já não passa de um entrave aos movimentos do homem, de uma perda de tempo.”²⁷

Deste ponto de vista, defende-se que o potencial espacial das infra-estruturas de transporte viabiliza intervenções nas suas imediações de modo a devolver ou simplesmente criar *lugares antropológicos* na acepção de Marc Augé. Este potencial, defendido por João Nunes na aula supracitada, permitirá construir paisagem (urbana, neste caso) e recuperar valor histórico (e até patrimonial) para a *civitas*.

27 Kundera, M. in “A imortalidade”, citado em Sá, T., 2006, p. 02

É no séc. XIX que as maiores transformações a nível infraestrutural têm lugar, especialmente com a introdução “do caminho-de-ferro e da navegação a vapor, e, numa segunda fase, das grandes infraestruturas rodoviárias (...)

3.2| do séc. XIX aos dias de hoje

Com efeito, esta atitude disruptiva da introdução de infra-estruturas pesadas na paisagem urbana é reconhecida por Peter Rowe ao afirmar: “Modernism estranges us from the past and, more important, bifurcates the middle landscape in a manner that disengages the modern technical temperament from the pastoral perspective. The machine and the garden have become two exclusive realms”²⁸

“O modernismo afasta-nos do passado e, mais importante, bifurca o meio da paisagem de maneira que separa o temperamento técnico da perspectiva rural. A máquina e o jardim tornaram-se em dois domínios exclusivos”
(tradução livre)

Este contraste entre tecnologia e paisagem e, particularmente, a introdução do caminho-de-ferro é explicada por Roselind Williams “The function of the rail was not only to minimize the resistance caused by the friction but also to smooth out nature’s irregularities. The more perfect the track, the more it resembled a straight and level line a geometric ideal imposed upon the bumps and hollows of the natural landscape.”²⁹

“A função do caminho-de-ferro era não só minimizar o atrito causado pela fricção, mas também aplanar as irregularidades da natureza. Quanto mais perfeita a ferrovia, mais parecia uma linha recta e nivelada, um ideal geométrico imposto sobre as protuberâncias e os vazios da paisagem natural.”
(tradução livre)

João Rafael Santos conclui que a “introdução de infra-estruturas de transporte especializadas trouxe implicações profundas num espaço territorial que era caracterizado pela rugosidade topográfica e pela fricção do movimento” sendo “este novo estrato (...) mais um dos intervalos que vão reconfigurar o território da metrópole moderna: a dissociação entre redes e tecidos.”³⁰

28 Rowe, P., 1991

29 Williams, R., 2008

30 Santos, J. R. M., 2012, p. 35



- 20| High Bridge (Aquaduto de Croton), sobre
o rio Harlem, visto de Este, 1858?, autor
desconhecido
- 21| Aqueduto de Croton sobre o Rio Harlem, [s/
data], F. B. Tower

Efectivamente, esta é a realidade lisboeta se atentarmos na introdução da ferrovia e sua envolvente. Poder-se-á considerar que a disrupção causada não terá sido intencional, mas sim fruto de opções de cariz funcional, como é requerido para o desenho destas infra-estruturas que verterá num tipo de urbanismo pouco próximo das pessoas, apesar do objectivo último de as servir.

Lefebvre defende três tipos de urbanismo: o dos homens de boa vontade (humanistas – onde se incluem os arquitectos), o dos administradores ligados ao sector público (Estado) e o dos promotores de vendas (comerciais). Os primeiros terão preocupações mais ligadas ao formalismo e à estética do espaço urbano; os segundos têm uma visão científica da cidade, onde a eficácia e a optimização são palavras de ordem; os últimos tendem a encarar as pessoas simultaneamente “como produtores, como consumidores de produtos, como consumidores de espaço.”³¹ As infra-estruturas agora em análise serão resultado do urbanismo produzido pelos segundos.

Desta abordagem terão resultado variados exemplos em que a obra construída adquire uma dimensão de sublime infra-estrutural³² como é patente no Aqueduto de Croton (Nova Iorque, 1842) [figuras 20 e 21] ou Estação de Saint Pancras (Londres, 1968), bem como outras explorações como o Palácio de Cristal (Londres, 1851) ou a Torre Eiffel (Paris, 1889). As últimas adquiriram uma condição de *obra de arte*. Estas obras não foram pensadas como tendo aptidão para se tornarem peças de arte, todavia, são tidas como tal. Isto comprova a existência de qualidades estéticas e espaciais nas ditas infra-estruturas.

Será então possível resgatar infra-estruturas de transporte para a dimensão da cidade próxima³³?

Essas situações criaram resquícios de cidade (se é que lhes podemos chamar cidade) com grandes problemas do ponto de vista da vivência que consideramos salubre. O traçar de uma linha eficaz para o transporte entrou em conflito franco com a cidade que pretendia servir. O que é certo é que foi durante o séc. XX que se transformaram ruas em estradas; no séc. XXI é devido um novo olhar sobre estas estradas para voltarem à sua condição de integrante da cidade, à sua condição de elemento basilar da urbanidade – a rua.

31 Lefebvre, H., 2001, pp. 30-33

32 Santos, J. R. M., 2012, p. 36

33 Lefebvre, H., 2001, pp. 51-55

*Neste último período emergiu uma visão algo confusa que tem
identificado o património histórico com os chamados “centros”
históricos – muitos deles pouco centros ou pouco históricos (...)*

Nuno Portas *in* prefácio de Cor e Cidade Histórica



4 | *património industrial*

O património industrial configura-se como um dos grandes legados do séc. XX, a par das infra-estruturas que já foram referidas. Nesse sentido, deverá ser encarado como um factor determinante na regeneração do tecido urbano enquanto elemento caracterizador de uma identidade colectiva – a existir – da população local. “Para além do património material associado aos processos e tecnologia industriais, da engenharia, da arquitectura ou do urbanismo, este património contempla também múltiplas dimensões imateriais plasmadas no *saber-fazer*, nas memórias ou na vida social dos trabalhadores e das suas comunidades.”³⁴ O património industrial atravessa, actualmente, um momento em que a sua manutenção representa, para muitos, uma ameaça ao mundo sustentável e vulnerável a economias fugazes o que resulta na sua perda “por falta de consciência, de conhecimento, de reconhecimento ou de protecção”³⁵. A definição de património industrial abrange não só o edificado industrial, mas também “os sítios, complexos, territórios e paisagens, assim como [...] as infraestruturas energéticas ou de transporte que lhes estão associadas.”³⁶ Por essa razão, não deverão ser infra-estruturas como os viadutos ferroviários consideradas património industrial?

Neste capítulo abordar-se-á, portanto, o papel destas unidades como contentores de uma identidade histórica colectiva, alicerçados na imagem da cidade industrial e que serviu de pólo atractivo para a fixação de populações. No entanto, a abordagem a ter a estes elementos passará sempre pela sua inclusão num desenho urbano coerente com as necessidades actuais da comunidade e, no caso do presente trabalho, aglutinado com infra-estruturas de transporte – elas mesmo património industrial quando compreendidas na sua espacialidade, como já referido neste trabalho.

34 ICOMOS-TICCIH, 2011, p.01

35 *idem*, p.01

36 *idem*, p.02

Urban design is really the language of the city

Amanda Burden, Director of NYC Department of city planning in Urbanized

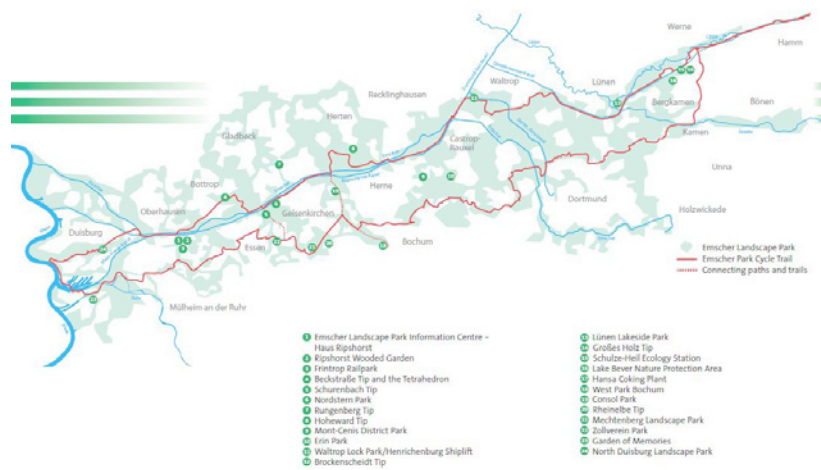
4.1| como instrumento de construção da cidade

De acordo com Amanda Burden, o urbanismo é a linguagem da cidade. Respeitando esta metáfora poderá dizer-se que a cidade não planeada não sabia falar? Será pouco provável. A cidade sempre falou sobre a sua história, quer fosse escrita, quer não. O património industrial, desse ponto de vista, poderá ser encarado ora como um conto popular, ora como uma narrativa complexa.

Parte-se do pressuposto que a perda de identidade dos lugares os condena ao abandono e conseqüente degradação, observável no contexto urbano do local de intervenção proposto. Por isso importa salientar que a abordagem a ter aqui será a da recuperação de um património à imagem daquilo que se passa na salvaguarda da cidade histórica. Esta equiparação advém da convicção que a aplicação de conceitos e princípios de intervenção da reabilitação urbana – pensada para os centros históricos – também se aplicam para “centros menos históricos”.³⁷ Esta ironia resulta de uma crítica aos centros históricos fabricados e ao consumo de identidade histórica que, no entender do autor, prejudicam mais os ditos centros do que os protegem.

Esta posição de equilíbrio instável entre reactivação e recuperação de identidade carece do entendimento dos elementos urbanos industriais como património histórico... ou, no mínimo, identitário. No caso específico de Xabregas, a história que a morfologia urbana conta é a das fábricas e, portanto, apagar essa história será anular uma camada do palimpsesto que é Lisboa. _____

37 Aguiar, J., 2002, p.17



23| flyer informativo do IBA Emscher Park

24| LxFactory, 2017, Juana Jiménez

4.2| infra-estruturas industriais: uma oportunidade

Tendo em conta as reflexões anteriores importa olhar sobre alguns exemplos nos quais a infra-estrutura adoptou um papel preponderante no desenrolar do projecto de arquitectura. Estas infra-estruturas desafiam o paradigma que lhes é inerente do ponto de vista em que estes projectos as tornam num catalisador urbano e em franca articulação com o edificado potenciando a sua espacialidade na construção da paisagem urbana, por um lado, e assumindo-se como reabilitações de património industrial, por outro.

Como veremos, a classificação do património não dita a viabilidade ou a validade de intervenções que o salvaguardem. Os casos subsequentes transparecem o resultado de iniciativas não só políticas (*IBA Emscher Park* [figura 23]), mas também da sociedade civil (*High Line Park*), ambos considerados casos de sucesso no que à reabilitação industrial diz respeito.

São de relevar casos lisboetas no que se refere à reabilitação industrial como a Manutenção Militar e o LxFactory, ainda que nenhum se reporte à questão do percurso [figura 24].

For the first time in the history of the building exhibitions, landscape design and architecture came to the fore in particular to establish a regional identity

IBA – Internationale Bauausstellung, "A future for an industrial region" in <https://www.open-iba.de/en/geschichte/1989-1999-iba-emscher-park/>

4.2.1| IBA Emscher Park

A *Internationale Bauausstellung* - IBA (Exposição Internacional de Construção) é um mecanismo para a cooperação e desenvolvimento da arquitectura e urbanismo. Inicialmente fundado na Alemanha em 1901, rapidamente se tornou numa exposição influente além-fronteiras.

É da exposição de 1989 que nasce a reconversão do vale do Ruhr e, mais concretamente, das estruturas industriais aí existentes. A sua concretização acabaria por se estender por dez anos, dada a extensão do território a intervir. A área total dos 117 projectos que configuraram este evento atingiu cerca de 800 quilómetros quadrados ao longo do rio Emscher (que deu o nome ao parque) e envolveu a participação de 17 cidades, numa conurbação de cerca de 2.3 milhões de habitantes. A par com a IBA Berlim, esta exposição voltou-se para o entendimento da arquitectura num sentido mais lato e não tão focado na objectualização do edifício; este *volte-face* projectou a imagem do evento a nível internacional. “For the first time in the history of the building exhibitions, landscape design and architecture came to the fore in particular to establish a regional identity.”³⁸

Duisburg, Oberhausen, Mülheim an der Ruhr, Bottrop, Essen, Gladbeck, Gelsenkirchen, Herten, Herne, Bochum, Recklinghausen, Castrop-Rauxel, Waltrop, Dortmund, Lünen, Bergkamen e Kamen

“Pela primeira vez na história das exposições de edifícios, o paisagismo e a arquitectura passaram para primeiro plano no restabelecimento de uma identidade regional”
(tradução livre)

Essa identidade regional baseou-se no passado industrial do vale e nos cadáveres industriais (edifícios e outras estruturas) foi vista a oportunidade para um novo tipo de paisagem urbana que culminou naquilo que se pode designar de paisagem industrial. Essa nova abordagem permitiu a conversão de emblemas do declínio fabril de outrora em



25|

Zollverein, Poço 12, vista do complexo de lavagem de carvão e respectiva torre, Essen [c. 1933]

26|

entrada da mina Zollverein, 2013



monumentos simbólicos para a construção de uma identidade industrial colectiva.

Um desses símbolos era a mina de carvão *Zollverein* entre Essen e Katernberg [figuras 25 e 26]. Construída em 1932, a mina cessaria a sua operação no ano de 1986 chegando a ser equacionada a sua demolição. No entanto, as autoridades nacionais alemãs impediram que tal acontecesse e declararam o Poço 12 monumento de interesse público. O complexo fabril tem cerca de 100 hectares e é hoje património da UNESCO (desde 2001). Para a remodelação e reconversão iniciais foi fundada a *Bauhütte Zollverein Construction Association* em 1989. A associação estimulou a transformação do conjunto num centro cultural para a história da indústria e, para além disso, acolhe dois museus – o Museu do Ruhr e o *Red Dot Design Museum*. Esta dinamização do edifício faz com que actualmente receba cerca de 1.5 milhões de visitantes por ano para assistir a festivais, concertos, peças de teatro ou outras performances.

O *Duisburg-Nord Landscape Park* é outro dos exemplos deste largo projecto. Neste caso a estrutura industrial que albergou a fundição *Duisburg-Meiderich* durante 82 anos (1903-1985) foi mantida como memória do carácter industrial, mas não albergou novas funções. Aqui podemos recuperar a imagem romântica da ruína e admirá-la ao longo dos mais de 200 hectares do parque. A única estrutura com algum uso é a fornalha que acolhe espectáculos de ópera e teatro, bem como projecções de filmes [figura 27].



Estes são alguns dos exemplos que se podem encontrar nesta nova abordagem a terrenos industriais vacantes, numa comunhão entre estruturas – ou infra-estruturas – e paisagem na produção de uma nova unidade territorial. A utilização destes corpos para novos programas funcionais, nomeadamente culturais, faz transparecer a polivalência e potencial daqueles para a construção de novas formas de habitar e viver a cidade, numa perspectiva não conservadora, mas respeitadora de uma memória comum. O facto do programa se abrir a novos grupos não inviabiliza a identificação da comunidade local com essa memória e permite até a sua valorização junto desta. Este caso de estudo revela a capacidade geradora de novas centralidades por via de decisões políticas de salvaguarda do património industrial.

There's always that relationship between the buildings and the High Line rubbing up against one another

Peter Mullan, High Line Planning and design in Great Museums: Elevated Thinking: The High Line in New York City https://www.youtube.com/watch?v=7CgTlg_L_Sw

4.2.2| High Line Park

O viaduto *High Line* foi aberto à circulação de comboios em 1934, com vista ao serviço de mercadorias da zona industrial do *West Side District* no âmbito *West Side Improvement Project*. Esta decisão decorreu de uma necessidade premente de salvaguarda da segurança dos cidadãos. A linha originalmente encontrava-se ao nível da rua e causava cerca de um morto por mês ao ponto de a *10th Avenue* ser apelidada de *death avenue*. Concebido de modo a que fosse possível descarregar os produtos directamente para o interior dos complexos industriais, este projecto atravessa a cidade pelo interior dos quarteirões, ao invés de se localizar directamente acima das avenidas, como acontece com algumas linhas de comboio de passageiros.

avenida da morte

Uma das suas principais particularidades reside na franca articulação entre o edificado e a linha, resultante de uma concepção de projecto simbiótica e não parasitária. A infra-estrutura atravessa os edifícios de forma assumida sem, contudo, indiciar uma agressão; a arquitectura acolhe a sua presença e tem mesmo relações de carácter funcional com a infra-estrutura.

Com o aumento do transporte rodoviário e o conseqüente declínio do ferroviário, a partir dos anos 50 do séc. XX, parte da linha acabaria por ser demolida durante a década seguinte. A circulação de comboios foi totalmente interrompida em 1980, deixando a linha ao abandono. Durante a década de 80, os proprietários dos terrenos situados por debaixo do viaduto propuseram a sua demolição, mas um activista e entusiasta da ferrovia insurgiu-se contra esta opção, defendendo a reactivação da linha. Todavia, uma outra secção acabaria



28]
[esquerda]
secção do viaduto *High Line* [1936]

29]
[direita]
mapa do *High Line Park*, diferenciando as
fases de construção
1:25 000
vermelho:2009
cinza: 2011
preto: 2014
rosa: 2018

30]
High Line ao abandono [2001]

por ser demolida inviabilizando essa vontade. As restantes porções mantiveram-se de pé, mas abandonadas durante os anos 90. Em 1999, uma associação de moradores - *Friends of the High Line* - organizou-se pedindo que o viaduto abandonado fosse devolvido à cidade como espaço público, opondo-se ao então presidente da câmara que propunha a sua total demolição.

Após ter sido disponibilizada para um levantamento fotográfico [figura 30] por iniciativa da *CSX Transportation* (proprietária da *High Line*), as qualidades arquitectónicas desta mega-estrutura ganharam força e, na presidência de Mark Bloomberg, foi possível lançar um concurso para a sua recuperação como parque urbano.

O vencedor do concurso foi o atelier de arquitectura paisagista James Corner Field Operations com uma proposta faseada de acordo com o seguinte: a| Secção 1 - 2009 b| Secção 2 - 2011 c| Secção 3 - 2014 e d| The Spur - 2018 [figura 29]. O percurso conta com vários momentos e inúmeros pontos de acesso ao longo dos 2.33 km de extensão - onze entradas, sendo cinco adaptadas para pessoas com mobilidade condicionada. Tendo o parque uma tipologia linear, a principal preocupação foi a de criar vários momentos distintos. Assim, o caminhante experiencia diversas situações e relações com a infra-estrutura, a vegetação e a cidade. De acordo com o arquitecto coordenador, este projecto deambula entre duas realidades: 1| a necessidade de retiro da vida quotidiana cidadina, o que permite um distanciamento suficiente para 2| apreciar a cidade de um novo ponto de vista. Na opinião de James Cornfield, o *High Line* permite viver Nova Iorque de uma maneira que nunca acontecera.

Esta estreita relação entre o parque e a sua envolvente promove cenários da cidade para o frequentador, mas também cria momentos de relação na direcção oposta, evidenciando uma reciprocidade entre o que a cidade oferece ao percurso e o que a infra-estrutura retribui à cidade. Existem dois momentos em que isso é evidente. O primeiro é o anfiteatro *Tenth Avenue Square* [figura 31] que acontece sobre a avenida com o mesmo nome e presenteia-nos com o “espectáculo” da vida quotidiana dos milhares de nova-iorquinos (e não só) na azáfama urbana desta via. A infra-estrutura primária da cidade – a rua – aparece enquadrada num “palco” do bulício citadino. Por outro lado, é nesta altura que a ferrovia adquire maior presença na avenida, mas também se reformula esteticamente para “mostrar-se” à cidade, o que reforça esse duplo sentido relacional. O segundo caso trata-se de uma moldura, à imagem dos painéis publicitários que povoam Manhattan, que se assume como uma vitrine para a cidade. Este momento do percurso revelou-se um sucesso no parque e é dos que tem maior adesão por parte dos visitantes do *High Line*.

Neste caso de estudo não é só evidente a preocupação em manter a imagem industrial do viaduto, mas também a memória do seu abandono e que, após a divulgação fotográfica que



31|

[esquerda]

Tenth Avenue Square [2012]

32|

[direita]

zona de estadia do High Line Park [2012]

33|

hotel Standard e High Line Park [2014]

despoletou a sua recuperação, evidenciou a poética deste jardim elevado. Portanto, há vários troços ferroviários que não foram retirados e a vegetação “selvagem” invade-os numa relação íntima entre infra-estrutura e natureza.

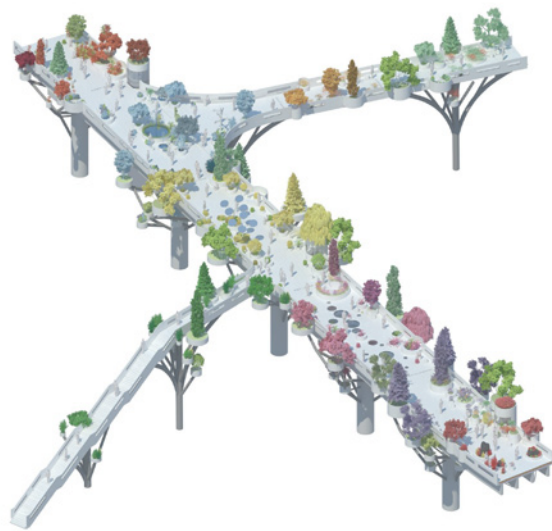
No que concerne à relação entre a estrutura e a arquitectura enquanto edifício singular, os casos mais paradigmáticos são o *Chelsea Market* (1890) e o hotel *Standard* (2009) [figura 33]. Estes dois exemplos fazem prova da simbiose referida entre infra-estrutura e edificado.

O primeiro, erigido antes da elevação da ferrovia, salienta a possibilidade de construir uma infra-estrutura em franca articulação (não só formal, mas também programática) com a arquitectura. Se inicialmente essa união foi ditada pela necessidade de descarregar mercadorias para a panificadora que ali se encontrava, num segundo momento, com a reformulação programática de ambas, o vínculo continua a existir com o parque e o *food hall*. No caso do hotel, a sua construção posterior à linha de comboio assumiu a segunda como parte da sua lógica, não só do ponto de vista formal, mas também programático. Os espaços públicos do hotel acontecem precisamente neste nível e tiram partido do maior pé-direito (necessário para a passagem do *High Line Park*), numa conexão da dimensão pública dos dois programas.

De resto, uma das principais preocupações dos autores do projecto passou pela criação de uma sequência de espaços que fossem surpreendendo o caminhante do parque. O pavimento alarga, contrai-se, eleva-se em relação à pré-existência ferroviária proporcionando uma experiência variada. Aliada a isso, a associação *Friends of the High Line* promove uma série de actividades pedagógicas, artísticas e promocionais. Assim, é possível conhecer melhor as plantas que povoam o parque com o programa educacional *Smell the Highline* ou experimentar iguarias regionais caseiras no *Seasonal Foods*. A nível artístico o parque ganhou uma notoriedade que lhe permite exibir diversas exposições, na sua maior parte temporárias, de escultura, instalações ou fotografia.

A presença do *High Line* fomentou, entretanto, uma revitalização da sua envolvente próxima, evidenciando, mais uma vez, o potencial regenerador do aproveitamento da infra-estrutura existente.

A união de entidades normalmente assumidas como dicotómicas permitiu respeitar um património industrial complexo (infra-estrutura e sua relação com fábricas e armazéns), mas também ir ao encontro da vontade da comunidade local em manter uma reminiscência do carácter de uma zona urbana marcadamente industrial.



34|
esquema da intervenção *Seoullo 7017*,
MVRDV

35|
Seoullo 7017, MVRDV

4.2.3| Seoullo 7017

Este projecto, da autoria do atelier MVRDV (Holanda) faz parte de uma mudança de paradigma para a Seoul central (Coreia do Sul), pretendendo requalificar o bairro da estação central da cidade.

Assente num trecho de auto-estrada datado de 1970, o parque linear estende-se por 938 metros, perfazendo um total de 9 661m² de área. Para além de oferecer vistas sobre esta zona da capital sul-coreana, o parque permitiu criar uma incubadora de plantas, tendo sido essa uma das principais premissas de projecto. Contudo, de acordo com os MVRDV, o verdadeiro desafio passou pela transformação de uma porção de auto-estrada num parque sabendo que isso afectaria a vida de milhares de pessoas no seu dia-a-dia. Assim, o objectivo a atingir tornou-se na transformação de uma infra-estrutura num símbolo que se tornasse num catalisador do bairro mais verde de Seoul³⁹.

Este ícone está organizado segundo o alfabeto coreano, reproduzindo vários ambientes ao longo do percurso. Foram, também, adicionados novos acessos e jardins satélite que se reproduziram ao longo do tempo numa rede de espaços públicos em franca ligação com a arquitectura, nomeadamente, espaços comerciais, hotéis e outros parques e jardins.

Este projecto reflecte o pensamento criativo e inovador em torno da reabilitação de um viaduto no centro da cidade, reinventando a forma como se vive a cidade das infra-estruturas.

39 Adaptação do autor a partir de <https://www.mvrdv.nl/en/projects/seoul-skygarden>

Neste último período emergiu uma visão algo confusa que tem identificado o património histórico com os chamados “centros” históricos – muitos deles pouco centros ou pouco históricos (...)

Nuno Portas in prefácio de Aguiar, J, 2002, Cor e cidade histórica - Estudos cromáticos e conservação do património

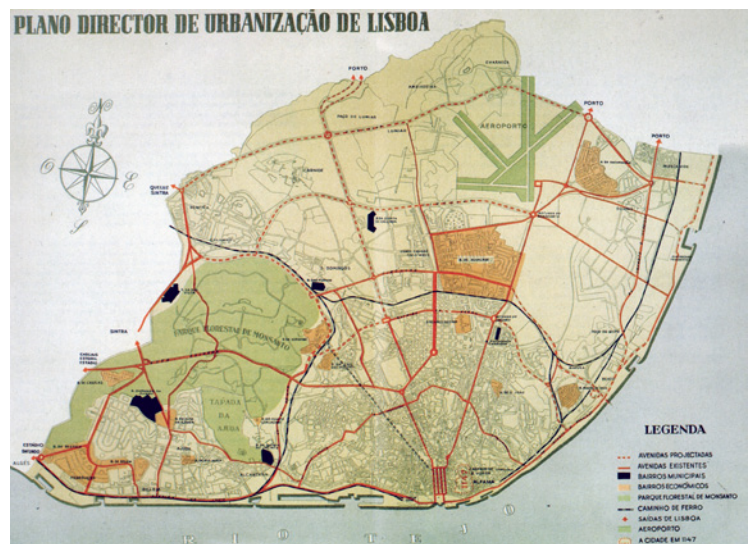
4.3| Lisboa, cidade industrial

Lisboa terá nascido nas suas colinas pela sua localização estratégica à beira rio. Terão sido as mesmas razões que a elevaram a capital do reino e depois da república. Terá sido por isso também que a cidade alfacinha acolheu a industrialização no final do séc. XIX. O potencial de ligação dessa grande infra-estrutura natural, o rio Tejo, continuou a funcionar como porta de entrada de Portugal – já patente na reforma pombalina com a construção do Terreiro do Paço.

Aliados a essa condição, os arrabaldes acolheram as manufacturas, ocupando as variadíssimas quintas e conventos dos arredores da capital. Foi esta a primeira fase de industrialização da cidade com a “fundação das importantes manufacturas pós-pombalinas dos tabacos, do açúcar e do sabão” numa ocupação mais dependente “de conjunturas e interesses, do que de uma evolução planificada”.⁴⁰ Fora dessa evolução não planeada encontram-se apenas dois momentos de planificação a nível industrial: o Plano Geral de Urbanização e Expansão de Lisboa – PGUEL (de Étienne De Groer de 1938-48) [figura 36] e a Expo '98. O PGUEL entrou em vigor com o Decreto-Lei de 19 de outubro de 1942 que ditou duas importantes mudanças na cidade: a) a criação da Zona Industrial do Porto de Lisboa e b) a reorganização do tecido industrial da cidade.

A reorganização da zona ocidental de Lisboa, entre Alcântara e Pedrouços, passou pela libertação da zona de Belém das indústrias que ali se tinham instalado fruto de “pequenos

40 Folgado, D., et al., 1999, p.09



36| Plano Geral de Urbanização e Expansão de Lisboa - PGUEL [1938-48], de Etienne de Groer

37| Fábrica de Gás da Matinha, à data da sua inauguração [1944]



núcleos urbanos, de cais acostáveis, de centros fabris primitivos”.⁴¹ Essa decisão resultou da eleição do Mosteiro dos Jerónimos e da Torre de Belém como expressão da *alma portuguesa* por parte do regime do Estado Novo. A nova função desta área ribeirinha passou a estar associada à fruição do espaço público e ao património classificado, como se conhece hoje. Essa alteração convergiu para uma série de sinergias entre várias indústrias que viriam a ocupar a Zona Industrial de Cabo Ruivo, que se estende desde o Braço de Prata a Moscavide. Complexos industriais como a Fábrica de Gás da Matinha [figura 37], o Matadouro de Lisboa, a Moagem Lisbonense, entre outros instalaram-se, então, nesta zona da cidade. Uma outra zona industrial surgiu a oriente por esta altura – O Parque Industrial dos Olivais. Este parque desenvolveu-se ao longo de dois eixos rodoviários estruturantes: a Avenida Marechal Gomes da Costa e a Avenida Infante D. Henrique.

o expoente máximo da expressão da *alma portuguesa* terá sido a Exposição do Mundo Português, em 1940

Se a industrialização era um acontecimento recente na zona do Braço de Prata a Moscavide, o mesmo não se poderá afirmar acerca da porção ribeirinha entre Santa Apolónia e Braço de Prata. Como explicitado no capítulo seguinte, o processo de industrialização aqui não foi decorrente de um plano estratégico e havia ocorrido bastante tempo antes, razão pela qual acabaria por perecer já na década de setenta do séc. XX com os impactos da Revolução dos Cravos. Destino semelhante teve a zona dos Olivais. Esta desindustrialização sem salvaguarda do espólio industrial (edificado e técnico) e sem a sua regeneração ou reconversão fez com que esta realidade fosse 1| destruída para dar lugar a empreendimentos habitacionais como é o caso dos Olivais e Chelas ou 2| esquecida e deixada ao abandono como acontece na zona de Xabregas. Um dos problemas desta inacção é a extinção de um património industrial que é “tão importante numa concepção cultural da urbe, tal como o são os palácios, as igrejas, os conventos ou as quintas e alguns elementos do mobiliário urbano e rural.”⁴²

Outra grande operação de cariz industrial foi a Expo '98. Neste caso, a amplitude do gesto urbanístico associado à Exposição Mundial ditou a migração da refinaria aí existente para Sines. A identidade industrial está, de forma tímida, presente em alguns momentos, contudo, a inexistência de uma vontade real não inspirou a manutenção de estruturas relevantes.

A iminência de uma situação semelhante perfila-se num horizonte não muito distante, desta vez por via dos interesses imobiliários, em Xabregas. Assim sendo, a revitalização destas estruturas e a sua presença no território deverão impedir “que a leitura do território de Lisboa seja viciada, encontrando-se omissa uma das fases mais importantes da sua história, a que desencadeou uma transformação sem paralelo, só comparável com a da sua fundação na antiguidade.”⁴³

41 Folgado, D., et al., 1999, p.09

42 Folgado, D., et al., 1999, p.10

43 Folgado, D., et al., 1999, p.12

A valorização do percurso urbano através de ações de requalificação e de animação, provou que esta parte da cidade, até há pouco tempo quase desconhecida para muitos lisboetas, é um património vivo, de grande valor histórico, artístico, urbanístico, antropológico e sociológico.

4.4| caminho do Oriente

O *Caminho do Oriente*, entre a Praça do Comércio e o rio Trancão, constitui um importante eixo de expansão da idade de Lisboa durante os séculos XIX e XX. A localização da Fábrica da Samaritana na embocadura do Vale de Chelas faz desta um ponto importante na articulação com este eixo imaginário oriental. A compreensão da evolução histórica do Caminho do Oriente torna-se imperativa na perspectiva de recolher pistas acerca do desenvolvimento da malha urbana neste pedaço de cidade, entretanto adormecido.

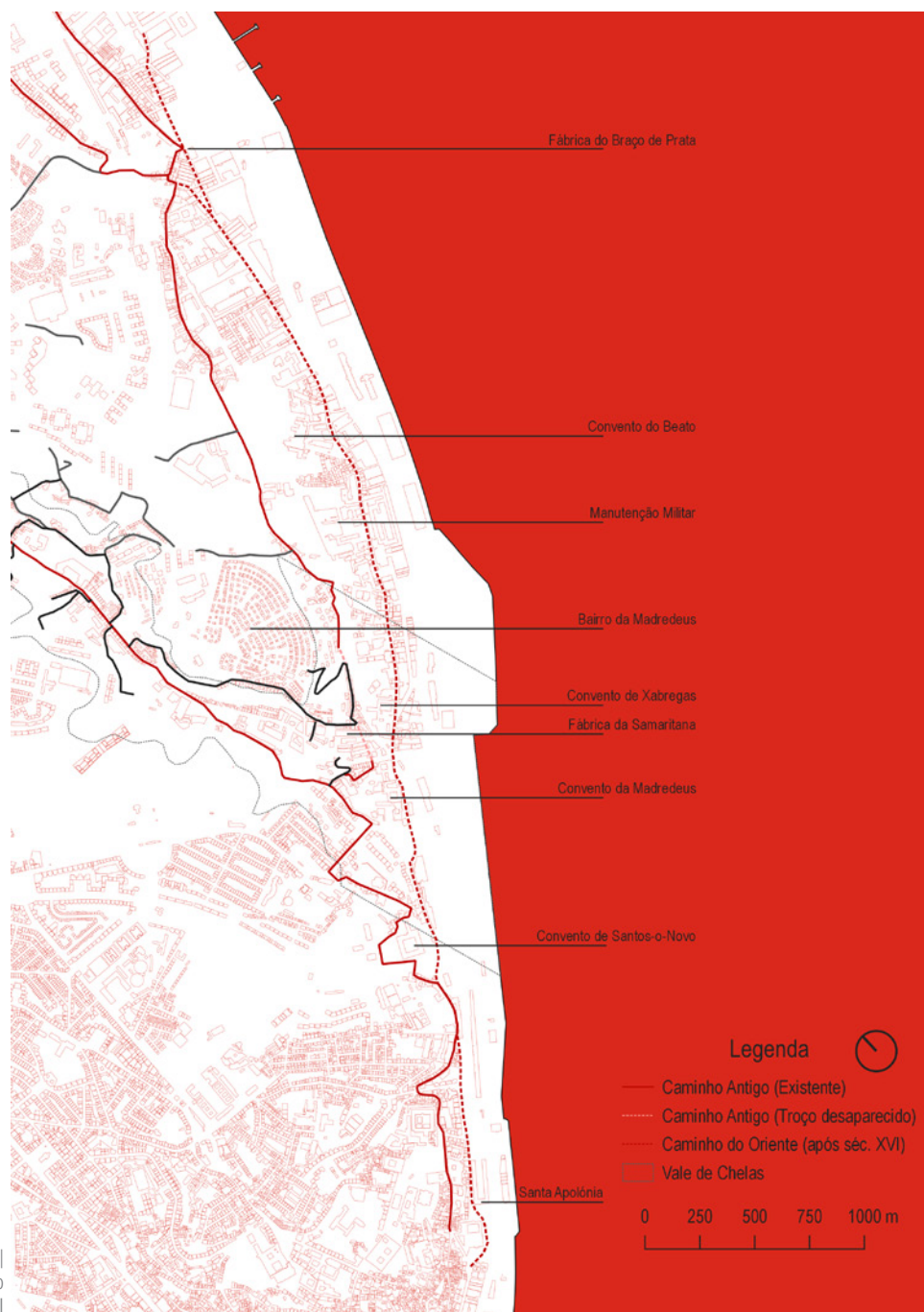
A história da zona oriental de Lisboa é indissociável do surgimento da linha de caminho-de-ferro. Poder-se-á falar num caminho do Oriente antes e noutra depois da construção da linha do norte e leste. Esta realidade comprova, mais uma vez, a importância da infraestrutura na construção da cidade.

A história do *Caminho do Oriente* enquanto pólo produtivo da cidade de Lisboa remonta ao séc. XVII, aquando da instalação de algumas manufacturas nas inúmeras quintas desta zona. Assim, a zona oriental da cidade de Lisboa era marcada pela dicotomia industrial/rural com alguns assentamentos urbanos de maior relevo – ainda presentes na toponímia da cidade – como Santa Apolónia, Xabregas ou Marvila. Esta “via à beira-rio” surge a par daquilo que é, segundo José Sarmiento de Matos, o verdadeiro Caminho do Oriente: o rio Tejo.⁴⁴ Esse primeiro caminho do pé-posto já existiria desde o séc. VIII a.C. e faria a comunicação do rio com o *hinterland* do Vale do Tejo. Poder-se-á assumir que Nicolau de Oliveira (1620) se

antes do caminho-de-ferro

Hinterland, do alemão, refere-se a uma região ou conjunto de regiões afastadas do litoral. (in Priberam.pt, consultado em 22 de Maio de 2018)

44 de Matos, J. S., et al., 1999, p.15



38 | Caminho do Oriente, antes e depois do séc. XVI

refere à importância destes arredores de Lisboa quando afirma que a envolvente da cidade “*tem outra cousa que a engrandece muito, que he o grande numero de villas e lugares, e quase infinitas, e riquissimas quintas, que cingem e cercão, assi da parte de terra, como da banda d’além Rio, as quaes se provem della em todo o anno de pão, carne, peixe, vestidos, alçados, peças de ouro, e prata, e de todas as mais cousas necessárias para o serviço, e provimento da casa...*”.⁴⁵

Nesta passagem é patente o carácter produtivo desses arredores; assim se terão mantido até meados do séc XX, até serem dilacerados pela expansão urbana que aí se observou. Com efeito, é nesta zona ribeirinha que surgem, em articulação com as pequenas indústrias, pequenos cais de acostagem e docas que permitiam a transladação de mercadorias para pequenas embarcações, o que demonstra, mais uma vez, o carácter comercial desta área.

O caminho do pé-posto terá existido, praticamente inalterado, até ao séc. XVIII tendo como principais características a obediência à orografia e uma lógica ribeirinha, em que os principais eixos perpendiculares ao rio denunciam a presença das ditas quintas e a sua dependência do transporte fluvial. Apenas a partir de meados desse século (no pós-terramoto) a zona oriental da cidade passa a integrar o perímetro urbano de Lisboa de forma intermitente, chegando a ser criado o concelho dos Olivais em 1852, sobre o qual existe registo de que seria detentor de algumas das mais importantes indústrias à época.

O Vale de Chelas e a localização da zona de Xabregas na sua embocadura revelam a possível localização de um dos esteiros fluviais que caracterizariam a orla ribeirinha oriental e que permitiriam as trocas comerciais com as diversas quintas aí existentes.

A ligação ferroviária entre Lisboa e o Carregado acabaria por tornar-se num ponto fulcral na industrialização desta zona [figura 38]. Centremo-nos, então, no caminho do oriente pós-ferrovia, uma vez que se considera este período o mais relevante para o trabalho em curso e tal edificação é contemporânea da Fábrica da Samaritana.

a chegada do caminho-de-ferro

A implementação da ligação ferroviária entre Lisboa e o Carregado trouxe para a zona oriental da cidade de Lisboa um tempo de mudança que ainda é notório nos dias de hoje no traçado cego da linha, rompendo a orografia outrora respeitada pelo caminho do oriente. Este novo caminho, sinónimo de progresso, contribuiu de forma decisiva para a consolidação do tecido industrial e estimulou o desenvolvimento de novas indústrias, em ciclos concêntricos em torno do caminho-de-ferro. Em todo o caso, o reordenamento das instalações portuárias terá trazido, também, um fôlego acrescido para a autêntica revolução industrial do *Caminho do Oriente*. Não se poderão desprezar as alterações profundas pela regularização da orla ribeirinha lisboeta (mais marcantes do que a própria linha férrea). A zona oriental lisboeta

45 de Oliveira, N., 1620 in Santos, J. R. M., 2012, p.09



39|
Estação de Santa Apolónia [1994]
Início da linha do Norte

40|
Momento de tensão entre a Fábrica da
Samaritana e o viaduto de Xabregas

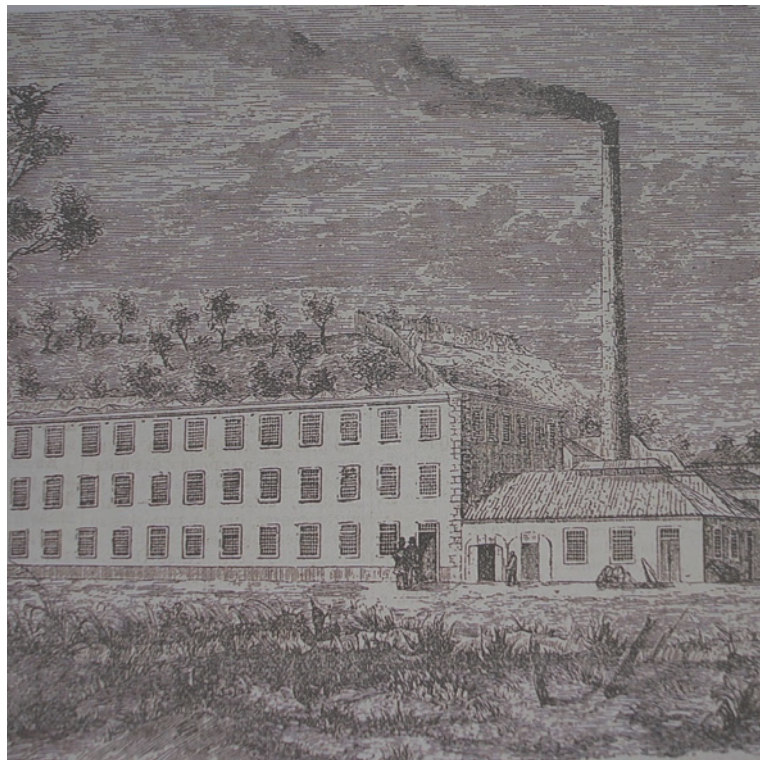
perdeu a sua rugosidade costeira de tal forma que de alguns fenómenos geográficos significativos só nos resta a toponímia, como é o caso do Cabo Ruivo. O estabelecimento da linha de circunvalação ferroviária não olhou a meios por forma a garantir o trânsito de pessoas e mercadorias desde Alcântara a Xabregas. Para além disso, a necessidade constante de habitação para os operários fabris fez surgir uma série de vilas e pátios nesta zona da cidade e que estão presentes ao longo do Vale de Chelas.

A via férrea conquistou o seu espaço através da criação (inconsciente) de uma barreira, geradora de inúmeras situações de tensão com o edificado envolvente [figura 40].

Após um crescimento sustentado até à década de 80 do séc. XX, a desindustrialização desta zona leva as indústrias “para novos arrabaldes da Grande Lisboa”,⁴⁶ o que resultou na decadência desta zona para se transformar no Cemitério das Fábricas.

*Apesar da degradação do cadáver, o monumento industrial teima
em continuar*

Folgado, Deolinda e Custódio, Jorge. 1999. *in* Caminho do Oriente - Guia do Património Industrial. Lisboa : Livros Horizonte, 1999. 972-24-1056-3, p.80



5 | *pensar programar*
projectar

41|

[página anterior]

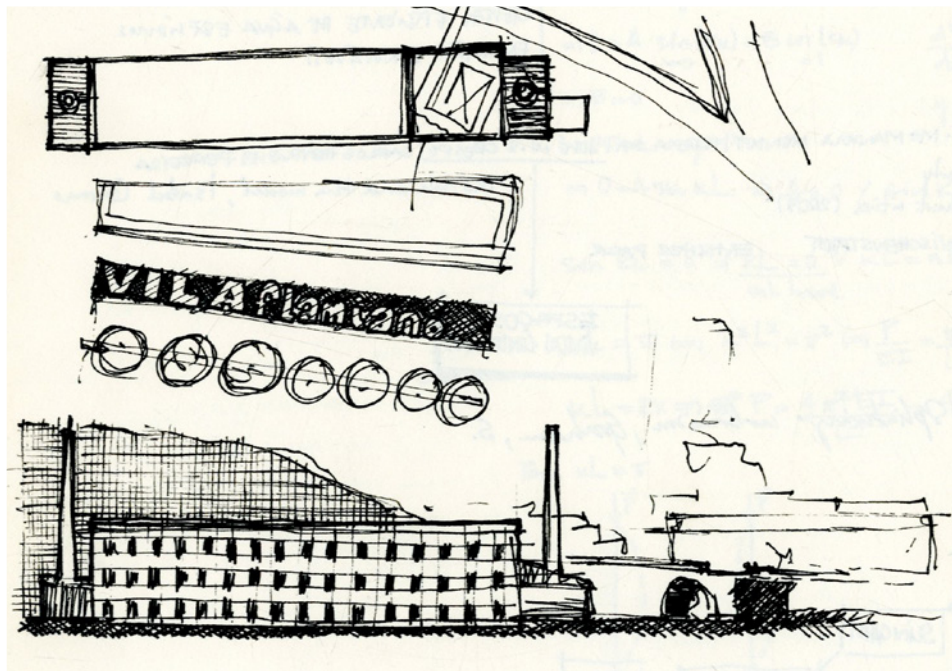
gravura da Fábrica da Samaritana *in Archivo*

Pittoresco, semanário ilustrado n.º. 1617

[1877]

Os sub-capítulos seguintes pretendem segmentar um encadeamento de ideias de forma lógica, confluentes no projectar, apesar da ordem pela qual aqui são apresentados não pressupor uma hierarquia nem uma sucessão temporal. No entanto, para efeitos de sistematização do presente documento tratar-se-á 1| o pensar como a compreensão do edifício onde se irá operar, de forma crítica em relação ao que nos chegou dele; 2| o programar como a construção do programa funcional, recorrendo a exemplos com usos similares aos que foram pensados para esta proposta, para além dos já expostos anteriormente; 3| o projectar como o momento em que as decisões tomadas são, efectivamente, operacionalizadas.

O processo, como um todo, não termina no último acto, uma vez que projectar é esse mesmo processo e não apenas o seu último momento.

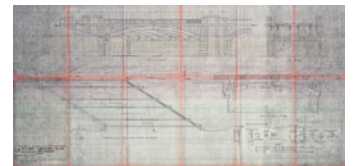


42|
Esquisso da Fábrica da Samaritana e do
viaduto de Xabregas [2017]

43|
Fábrica da Samaritana [2016]

5.1| pensar

Como já foi referido, a antiga Fábrica da Samaritana encontra-se no “enclave” criado pelo cruzamento de várias infra-estruturas – o viaduto de Xabregas a sul e nascente, a rua Gualdim Pais a poente e o antigo mercado de Xabregas (actual Ar.Co)/campo do COL a norte. Este estado insular condiciona a relação do edifício em questão com a sua envolvente, por um lado, mas levanta possibilidades de relação com as mesmas estruturas que amputam essa relação, especialmente quando atentamos no viaduto de Xabregas. Esta infra-estrutura confronta-se directamente com a antiga fábrica na sua extremidade sul, num *quasi* toque que tem tanto de problemático como de poético [figura 43]. Com efeito, a situação de tensão criada resulta, essencialmente, de dois gestos díspares (apesar de até serem contemporâneos): um à escala da cidade e, portanto, desligado da escala de Xabregas; outro de carácter funcional, desligado da escala de Lisboa.

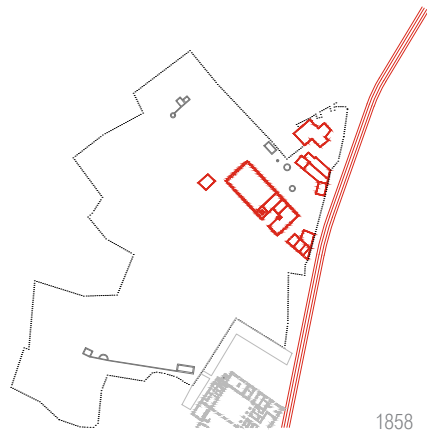


Datam de meados do séc. XIX as duas obras, o que comprova a estreita relação entre a linha e a industrialização desta zona da cidade. Fundada em 1857 por Alexandre Black como Fábrica de Fiação e Tecidos de Xabregas, este complexo contava com um edifício de planta rectangular (“O edifício, descrito por Pinho Leal, tinha então 36 metros de comprimento e 21 metros de largura, com 108 janelas nas quatro fachadas”⁴⁷) e um anexo que se configurava como a “casa do vapor”, a sul, marcado pela chaminé. Esta unidade terá começado a laborar em 1858, aquando da constituição da Companhia de Fabrico de Algodões, detendo tecnologia de ponta na manufactura de tecidos de algodão.

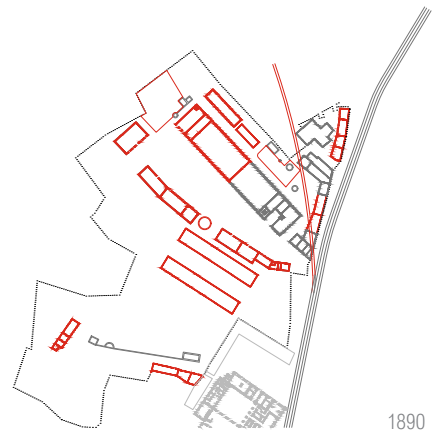
a Fábrica acabou por ser apelidada de Fábrica da Samaritana (pela proximidade com a Fonte da Samaritana) ou Fábrica do Black (em homenagem ao seu fundador)

47 Folgado, D., et al., 1999, pp. 77 e seguintes

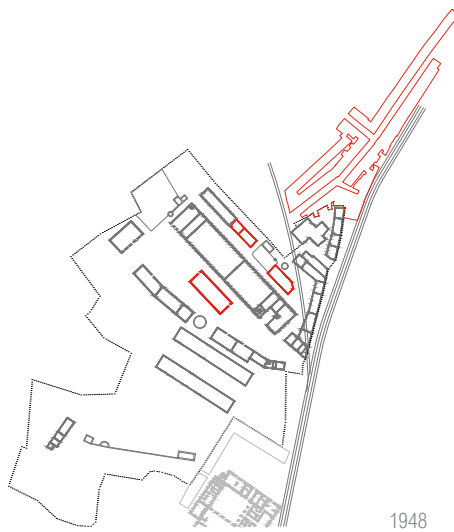
44 viaduto de Xabregas, levantamento de 1952



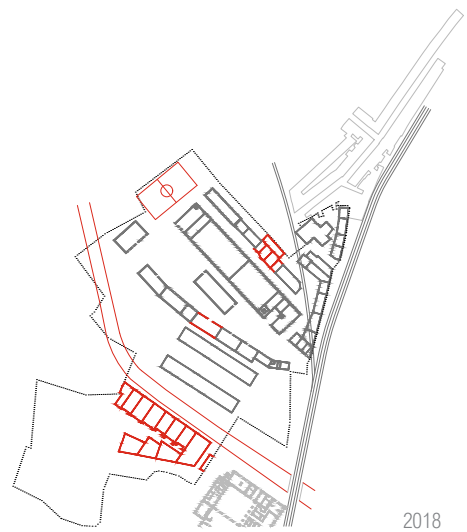
1858



1890



1948

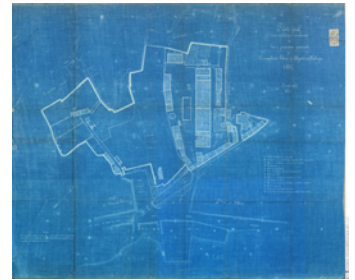


2018

45] esquemas da evolução do edificado nos terrenos da Fábrica da Samaritana
 ..pré-existência [dentro da propriedade] ———
 ..alterações ———
 ..pré-existência [fora da propriedade] ———
 limite da propriedade
 46] zona de Xabregas, Silva Pinto [1911]



Vinte anos mais tarde a fábrica sofreu um grande incêndio, o que terá despoletado o processo de ampliação de que foi alvo [figura 47]. Foi acrescentado um volume a norte do corpo original que respeitava a métrica e estrutura do primeiro. Para além disso, uma segunda 'casa do vapor' (com a respectiva chaminé) surgiu no topo norte, desenhando a imagem característica que a unidade fabril tem hoje. Após esta renovação e até final do séc. XIX, a fábrica terá estado no seu auge de produção, chegando a empregar 513 operários a operar 213 teares alimentados por 120 cavalos de potência das máquinas a vapor, de acordo com a informação recolhida pelos inquéritos industriais de 1881 e 1890.



Vila Flamiano

É também durante este período áureo que é inaugurada a Vila Flamiano (1888). Esta vila, um dos poucos exemplos de habitação operária erigida pela entidade empregadora, tem uma configuração em duas correntezas de edifícios, com uma métrica bastante marcada que poderia, eventualmente, ser repetida até ao infinito. Esta morfologia racional replica, de certo modo, o ritmo da fachada que encontramos no volume da fábrica da Samaritana. Outro dos pontos que diferencia esta vila operária terá sido a preocupação apresentada pela Companhia de Fabrico de Algodões de Xabregas em oferecer habitações dotadas de infra-estruturas de saneamento – realidade pouco recorrente noutras vilas e bairros operários.^{*46} As habitações presentes nesta vila estavam divididas em duas tipologias que variariam consoante o agregado familiar dos operários. Duas características (normalmente não simultâneas) ressaltam deste exemplo: a| a sua organização ocorre fora da circulação rodoviária e b| a configuração de pátio entre as duas correntezas permitia a criação de uma unidade de vizinhança próxima, particular de alguns bairros operários.

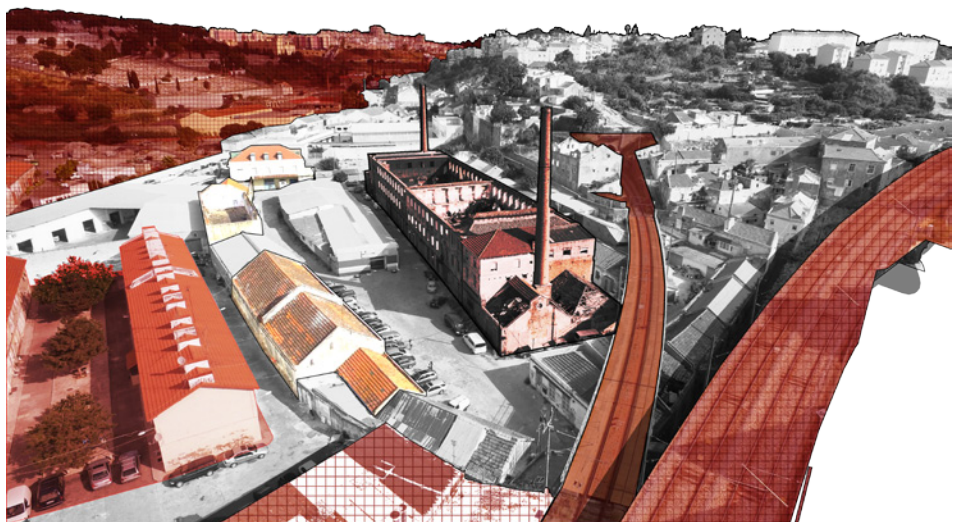
**46 um requerimento de 27 de Outubro, submetido ao Conselho de Saúde e Higiene Pública, pede para construir dois typos de propriedades nos terrenos annexos à fábrica situada 74 na freguesia do Beato com a condição de que as pias e latrinas sejam collocadas pelo lado externo das propriedades, que o solo sobre que hade levantar-se a construção se torne impermeável pelo asfalto ou beton e que sob o pavimento do andar terreo se faça uma caixa d'ar.¹⁴⁸*

Vila Dias

Nas imediações da Fábrica da Samaritana encontra-se um outro caso de habitação operária, contemporânea da Vila Flamiano. A Vila Dias estrutura-se ao longo da linha do norte e leste, que terá condicionado a sua configuração longitudinal. É composta por duas correntezas de habitações de dois pisos que conformam uma rua. Uma particularidade reside na presença de um edifício de apenas um piso, numa posição central, onde seriam cobradas as rendas mensais por um representante do senhorio.

Também nas proximidades da unidade fabril e parte do plano de expansão datado de 1877 encontram-se vários volumes edificados, correspondentes a diversas oficinas e armazéns, para além do "Pátio do Black" – assim chamado em referência ao fundador da fábrica – e de mais uma habitação: a casa do Fiscal.

Um outro incêndio em 1948 acabou por ditar o fim da Fábrica da Samaritana como unidade de produção de algodões numa altura em que laborava para a Sociedade de Têxteis do Sul, Lda que fornecia, inclusive, os Grandes Armazéns do Chiado. Desse incêndio ainda perduram algumas marcas. Actualmente, pequenos negócios ocupam parte do edifício, o



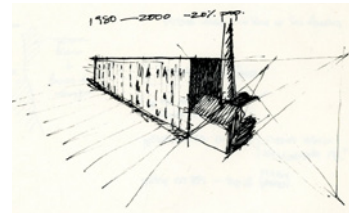
que confirma que “Apesar da degradação do cadáver, o monumento industrial teima em continuar.”⁴⁹

Releva-se esta afirmação de Deolinda Folgado acerca do edifício da fábrica para a compreensão não só do impacto social, mas também morfológico nesta zona de Xabregas, e ainda enquanto detentor de valor patrimonial (embora não classificado).

Se utilizarmos a definição de monumento de Pedro Abreu na acepção da *monumentalidade* na arquitectura, percebe-se que este monumento evocado por Deolinda Folgado recorre, “inconscientemente, (...) [ao] conceito de Memória: monumento, do latim *monumentum*, é o gerúndio do verbo *moneo*, que significa lembrar, num sentido imperativo ou apelativo – pode ser traduzido por ‘fazer recordar’, ‘chamar a atenção’, ‘advertir’, ‘exortar’; às vezes mesmo ‘anunciar’.”⁵⁰

Deste ponto de vista, a presença física deste edifício vai para além disso e traz um significado, de certa forma colectivo, para esta parte da cidade de Lisboa. A proposta apresentada terá como objectivo recuperar um estágio de memória que Christine Boyer define como sendo a *cidade como obra de arte*, correndo o risco (consciente) de “criar” a memória de cidade que é, precisamente, criticado por Christine Boyer.⁵¹ Por outro lado, no que ao percurso – simultaneamente gerado e absorvido pelo edifício da fábrica – diz respeito, pretende-se reconstruir a *cidade como panorama*, não no sentido de uma sucessão rápida de imagens díspares, mas numa tentativa de aliar este conceito com a *cidade como obra de arte*. Assim sendo, a criação de um *lugar antropológico* na Fábrica da Samaritana configurará a memória deste pedaço de cidade cujo imaginário industrial (já não fabril) é o motor.

Esta relação interior/exterior do percurso [figura 50] quer-se estendida para o Vale de Chelas atendendo a que a própria Fábrica foi parte integrante de um sistema maior e que traduzia uma imagem clara da Zona Oriental de Lisboa. A Samaritana deve tornar-se, então, num edifício radiante, à imagem do que é referido por Flora Samuel [v. cap. 2.3]. É nessa medida em que faz sentido não restringir a actuação desta proposta ao edifício, mas espalá-la pelo esteiro do Vale de Chelas, a norte, até ao Tejo, a sul.



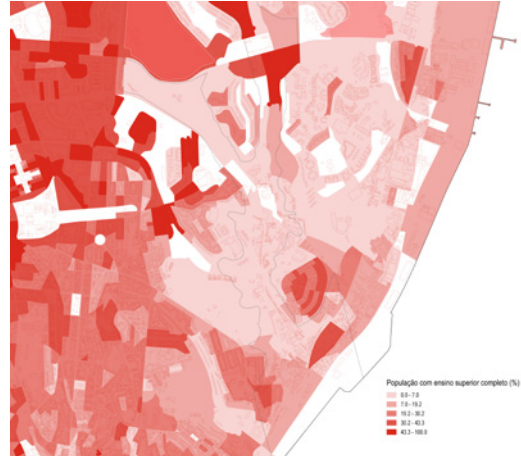
49 Folgado, D., et al., 1999, p. 80

50 de Abreu, P. M., 2007, p. 192

51 Boyer, 1994

[49] Esquissos da Fábrica da Samaritana, a partir do viaduto de Xabregas [2017]

[50] Esquissos da zona da Fábrica da Samaritana e de possíveis intervenções para a criação de percursos pelas encostas da envolvente [2018]



51|
População com ensino superior completo (%) e taxa de desemprego na zona de Xabregas [dados de 2011]

52|
Esquisso da proposta desenvolvida na UC de Laboratório de Projecto VI

5.2| programar

5.2.1| a antiga Fábrica da Samaritana

A construção programática do edifício será sustentada pelo contexto sócio-cultural de Xabregas e pela memória histórica do lugar, ou *não-lugar*, neste caso.

Segundo Marc Augé, o conceito de *não-lugar* é definido por oposição ao *lugar antropológico*. O primeiro estará associado aos espaços construídos e o segundo aos espaços vividos. Importa, no entanto, salientar que, para Augé, os espaços construídos estão associados à aceleração do tempo (aeroportos, estações de comboio, hipermercados, hotéis, etc.). No caso de Xabregas observa-se, antes, uma ausência do tempo. Os *lugares antropológicos* terão a ver com as relações que neles acontecem.⁵² Um lugar de onde o tempo se ausentou e as relações de sociabilidade são frágeis ou inexistentes: eis o *não-lugar* da Fábrica da Samaritana. Por essa razão e atendendo à prioridade de construir *cidade-lugar*, o programa funcional para o “cadáver” industrial será sempre de cariz comunitário. Resta ponderar que tipo de edifício será esse.

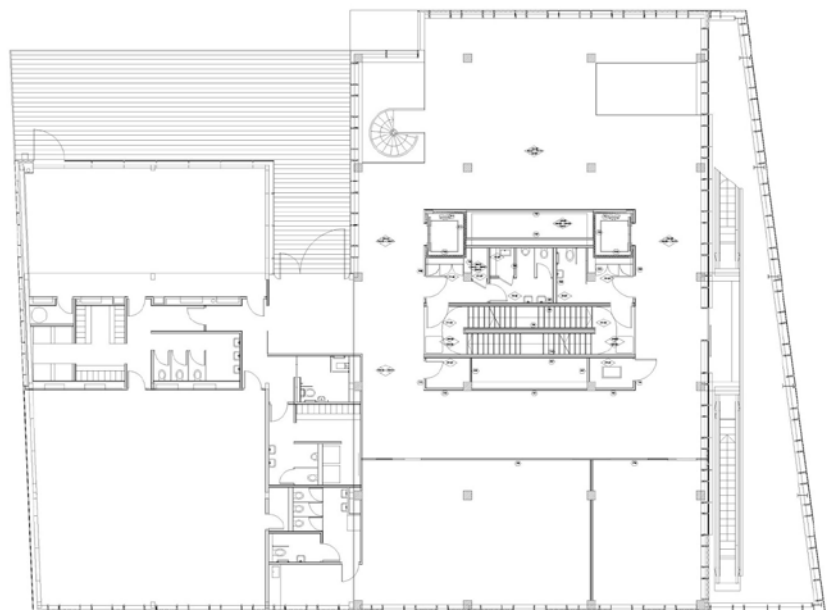
Tendo em conta a realidade socio-económica de Xabregas, observa-se um grande número de pessoas desempregadas, pensionistas e reformados - no total, encontram-se nestas condições cerca de 40% da população total da freguesia de Marvila, com especial incidência na embocadura do Vale de Chelas [figuras 51 e 53]. A esta realidade acresce a necessidade de equipamentos de carácter colectivo para a camada de população menos activa, tais como bibliotecas ou outros locais de convívio por forma a garantir a manutenção

O conceito de *cidade-lugar* busca uma simbiose entre aquilo que Marc Augé defende ampliado a uma nova escala - a da cidade. Defende-se que a globalização transforma a cidade de tal forma que se assiste à *fabricação* de cidades-espectáculo, o que cria situações de perda de identidade colectiva.



A freguesia de Marvila apresenta valores de desemprego bastante altos - 42%, bem como uma percentagem elevada de população em situação de reforma ou pensionista (27%). Estes dados reflectem a necessidade de equipamentos com actividades de apoio a pessoas nestas situações. Fonte: INE.

⁵³ População idosa (+65anos) e pensionistas e reformados na freguesia de Marvila (%)



54|
 Idea Store Whitechapel, de David Adjaye
 [2005]

55|
 Idea Store Chrip Street, de David Adjaye
 [2004]

56|
 Idea Store Whitechapel, planta do piso 1, de
 David Adjaye [2005]

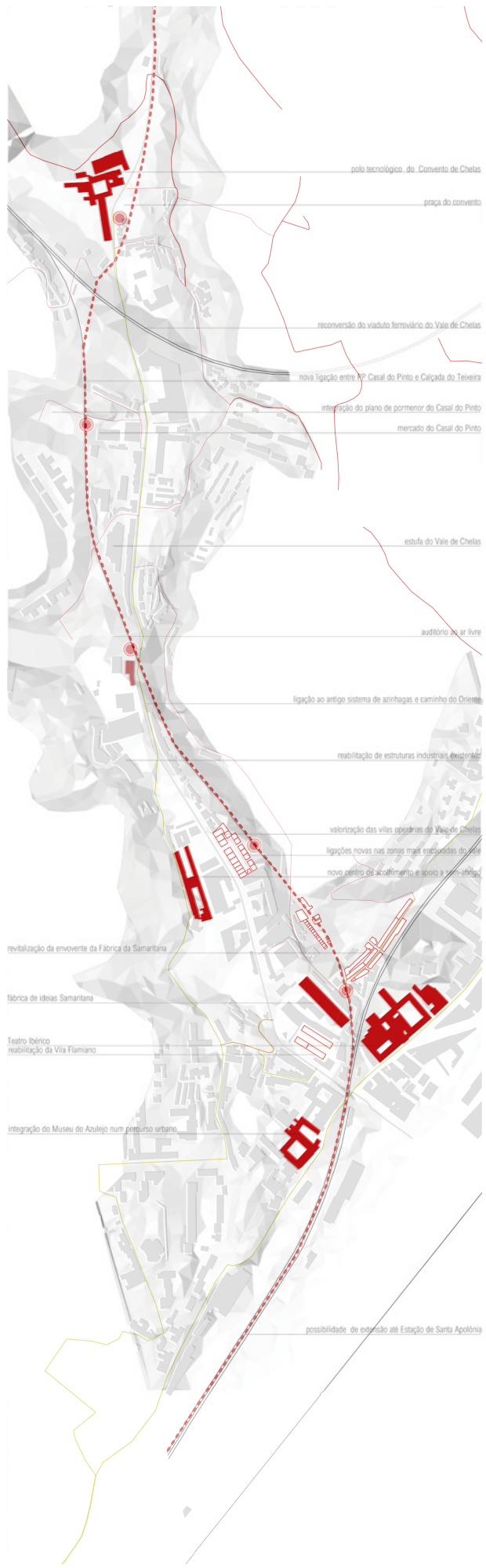
de uma comunidade salubre socialmente, estimulando o contacto e interactividade que se observa no interior das vilas operárias, por exemplo. Para além disso, deve atentar-se na possibilidade de uma maior abertura destas comunidades ao “mundo exterior”, o que trará consequências positivas para o bairro.

Um caso de sucesso em que atentaremos é o conceito de *Idea Store*, trazido à luz do dia pela mão da *Tower Hamlets Council* em parceria com o arquitecto Bisset Adams. O objectivo foi reinventar o conceito de biblioteca para voltar a atrair pessoas para o seu interior. Isto resultou numa versão melhorada das bibliotecas deste bairro de Londres; iremos olhar mais especificamente para o caso da *Idea Store Whitechapel*, por este ser um bairro com alguns problemas de ostracização da comunidade aí presente. O conceito original foi desenvolvido através de inquéritos à população acerca das principais razões para a não-utilização das bibliotecas oferecidas no *borough* de *Tower Hamlets*. Chegou-se à conclusão que a maioria dos não-utilizadores destes equipamentos ansiavam por: 1| um horário mais abrangente, 2| proximidade com actividades comerciais, 3| informações municipais, 4| abertura aos Domingos, 5| arte e exposições, 6| aluguer de vídeos e 7| maior variedade na oferta de livros. O resultado foi a desconstrução da biblioteca tradicional num sistema com maior permeabilidade e com poucas restrições ao nível da sua utilização. Posto isto, os serviços a oferecer em qualquer *Idea Store*, para além dos serviços habituais passariam pela introdução de salas de estudo com vista à formação de adultos, acesso público à internet ou zonas infantis.

Cerca de 40% da população de *Whitechapel* é de origem bengali e apenas 24% de população branca britânica.

Este tipo de programa pretende dar resposta a necessidades análogas àquelas encontradas na realidade de Xabregas, pelo que a Fábrica da Samaritana acolherá uma biblioteca à imagem destas “lojas de ideias” que se encontram em Londres. Além disso, a ausência deste tipo de equipamentos nesta zona da cidade de Lisboa é notória, bem como de comércio tradicional - uma das razões para as *Idea Store* funcionarem tão bem.

Para além do programa tradicional de biblioteca, o edifício albergará, também, um restaurante, uma cafetaria, um auditório, zonas de estudo e trabalho, de exposição e infantil. A Fábrica da Samaritana passará a produzir um novo tecido, entrecruzando o conhecimento, a informação e a sociabilidade. O comércio tradicional proposto ocupará os edifícios a oeste da fábrica, parte integrante da sua expansão de 1877. Estes corpos adquirem um carácter de apoio face ao edifício principal da fábrica, papel que desempenharam durante a sua operação fabril. A antiga casa do Fiscal acolherá a administração de todo o complexo. O objectivo primário deste complexo será a de criar um pólo semelhante àquilo que aconteceria nas antigas casas do povo, um “farol” comunitário que Bruno Taut visionou como *volks haus*.

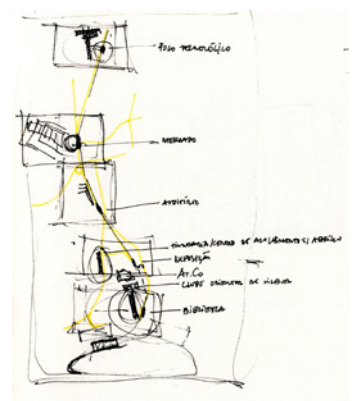


5.2.2| o novo Parque Urbano de Chelas

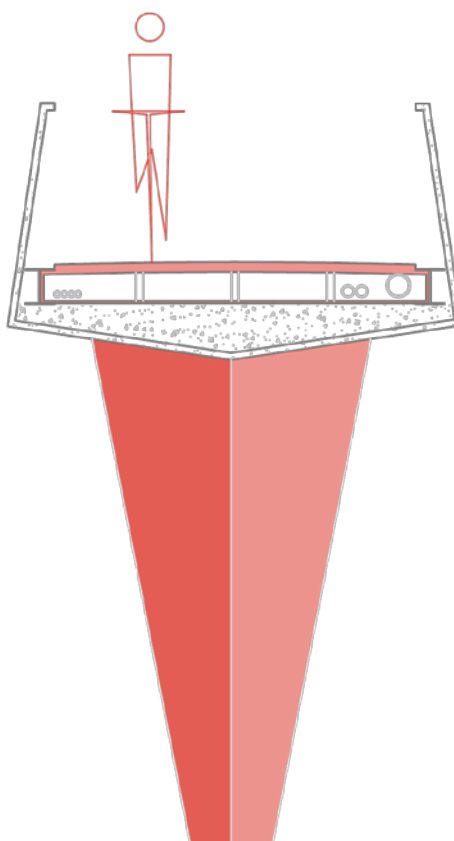
O potencial de ligação reclamou a aptidão do Vale de Chelas para acolher as quintas que nele surgiram (aliadas obviamente a qualidades agrícolas) e, mais tarde, o tecido industrial desta zona da capital [v. capítulos 4.3 e 4.4].

Para além disso, a sua situação actual, desprovida de grande construção (ao contrário do que sucede com o Vale da Avenida da Liberdade, por exemplo) garante a viabilidade do surgimento de um novo “Pulmão Verde Oriental”. Com efeito, é neste sentido que, fruto de um estudo requerido pela CML, o gabinete de arquitectura paisagística NPK desenvolveu o conceito. No entanto, esta proposta antevê, num futuro não muito distante, um total desrespeito pelo carácter industrial do vale e a sua restituição a uma situação de natureza que se considera descaracterizador e amputador das valências que esta estrutura verde poderia oferecer à população. Para além disso, essa *tabula rasa* suscita dúvidas quanto a dois pontos que parecem ser fundamentais: 1| a retirada da população residente sem garantias de 2| não ocorrência de construção descontrolada promovida pelos interesses imobiliários pela qualidade desta zona lisboeta. Reitera-se a importância da obra de Deolinda Folgado para a compreensão da relevância do património industrial ameaçado por este plano.

Para combater estas possibilidades sem com isso retirar as mais-valias que o “Pulmão Verde” irá, certamente, trazer, a proposta desenvolvida estabelece uma situação de compromisso entre a realização do Parque Urbano de Chelas, articulando duas estruturas pertencentes à Estrutura Ecológica Municipal (PDML): o rio Tejo e o Parque da Bela Vista/Parque do Vale



158
Esquisso com proposta programática do Vale de Chelas e sistema de azinhagas (a amarelo) [2018]



59|
perfil longitudinal da ciclovia proposta
1:50

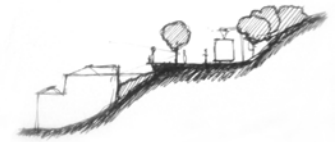
60|
perfil longitudinal da ciclovia proposta em
situação de viaduto
1:50

da Montanha e a manutenção da imagem industrial desta parte da cidade, tomando como referência os casos de estudo referidos no ponto 4.2]. Assim sendo, defende-se a criação de um parque urbano de génese fundamentalmente linear [figura 57], tomando como eixo regrador do seu desenvolvimento a linha de concordância de Chelas, praticamente obsoleta. O aproveitamento dessa infra-estrutura permite a criação de uma nova linha de metropolitano ligeiro com possibilidade de ligação à Estação de Santa Apolónia, a sul, e ao Aeroporto Humberto Delgado (via Avenida Santo Condestável), a norte. A possibilidade de convívio entre uma linha de metropolitano ligeiro e outros meios de mobilidade suave viabiliza a existência de um percurso pedonal e ciclável que permite a criação de ligações de proximidade no seu decurso, permitindo a transposição do vale recorrendo a outra infra-estrutura basilar na sua utilização – as azinhagas. É de salientar a recuperação da produtividade vegetal do vale através da sua reflorestação, recorrendo a espécies autóctones, como o ulmeiro ou o freixo, em linha com a proposta desenvolvida pelo gabinete paisagista [figura 62].

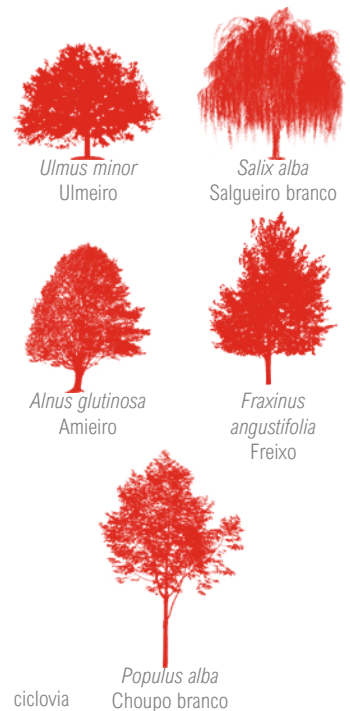
Nesse aspecto, a inclusão da Estrada de Chelas como eixo secundário permite criar ligações nas vertentes opostas à da actual ferrovia, a sul da ETAR de Chelas e a Rua de Cima de Chelas a norte.

O programa funcional deste pulmão verde contempla, para além do sistema de transporte, outras infra-estruturas e equipamentos para realização de actividades similares às encontradas nos casos de estudo referidos anteriormente, para além dos programas existentes nas grandes estruturas como é o caso da antiga Fábrica da Samaritana. Estas estruturas (e infra-estruturas) são desenvolvidas na presente proposta de forma a perceber a importância do papel da disciplina da arquitectura na resolução de situações despoletadas pelo traçado da linha férrea. Por essa razão optou-se por desenvolvê-las apenas até à escala em que esse tipo relações é possível estabelecer.

O traçado da estrutura ciclável anuncia a reactivação das antigas azinhagas, um desenho urbano impresso na topografia irregular do Vale de Chelas que evidencia a procura das vertentes menos acidentadas no seu atravessamento. Intimamente aliada aos caminhos pedonais, esta é uma das faces mais visíveis da intervenção urbana, marcada pela cor térrea que pinta também as chaminés das fábricas tão características do tecido industrial. A ciclovía assume-se como infra-estrutura primária da génese do percurso e, para além disso, adquire um papel “infra-estruturador”. Para tal, recorre-se a um perfil que aglutina, além da ciclovía em si, vários elementos infra-estruturais lineares, como rede de águas pluviais e cablagens, inspirada no modelo em teste em Giethoorn, Holanda. A localização da ciclovía ao longo do traçado do comboio ligeiro permite a infra-estruturação daquele de uma forma eficiente e mais económica caso a sua reparação ou manutenção sejam necessárias. Esta infra-estrutura representa a velocidade intermédia na experienciação da paisagem urbana do vale.

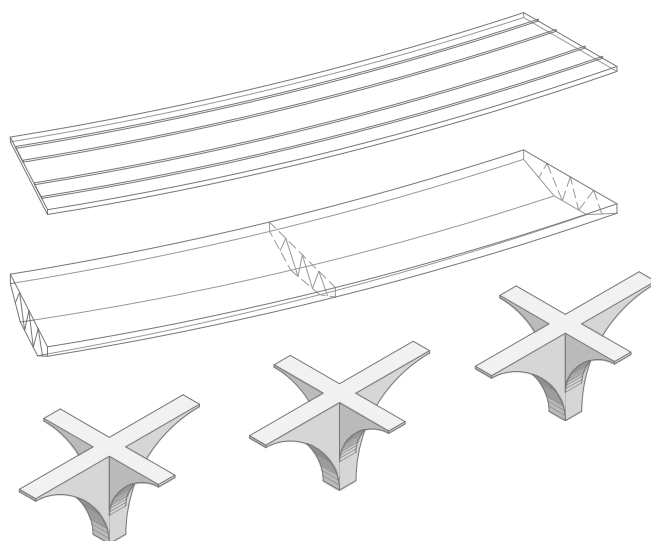


azinhaga, do árabe *az-zinaïqa*, rua estreita, refere-se a um caminho rústico estreito aberto entre valados ou muros altos.⁵³



[61] esquisso de conceito do perfil transversal do percurso ao longo do Vale

[62] Exemplos de espécies arbóreas indígenas do Vale de Chelas



O percorrer a pé oferece ao urbanita uma experiência mais próxima do parque, permitindo pausas mais longas e momentos de surpresa mais lentos: a paisagem é apreciada através da estaticidade do espectador.

A passagem do comboio traz a velocidade em que a paisagem não é estática, mas movimenta-se. A percepção do vale sofre uma compressão do tempo e a celeridade do que está próximo ocasiona a admiração mais prolongada do que está longe. No comboio o contorno das linhas de fecho (que não são só orográficas) ganha uma importância que não é possível perceber a velocidades mais baixas.

Apanhemos o novo metropolitano junto à Fábrica da Samaritana. Encontramo-nos sobre o viaduto de Xabregas e é possível contemplar o rio, ao longe a outra margem. Vê-se a infra-estrutura natural a partir da infra-estrutura artificial. A viagem surpreende imediatamente; entra-se no túnel da Madredeus [figura 64] e a paisagem desaparece, não permitindo mais a relação com o exterior. Só a velocidade se sente.

Ao sair do túnel pára-se e na encosta surge uma chaminé à nossa direita - o elevador urbano da Madredeus. À esquerda, a linha de fecho do Alto de São João delimita a outra encosta do Vale. Segue-se viagem a par com a ciclovía que entretanto surgiu e que sobe subitamente, junto à linha, deixando ver a Fábrica Inácio de Magalhães (outro ícone da arquitectura industrial presente no Vale de Chelas) antes de se atravessar para a outra vertente do vale, junto à ETAR.

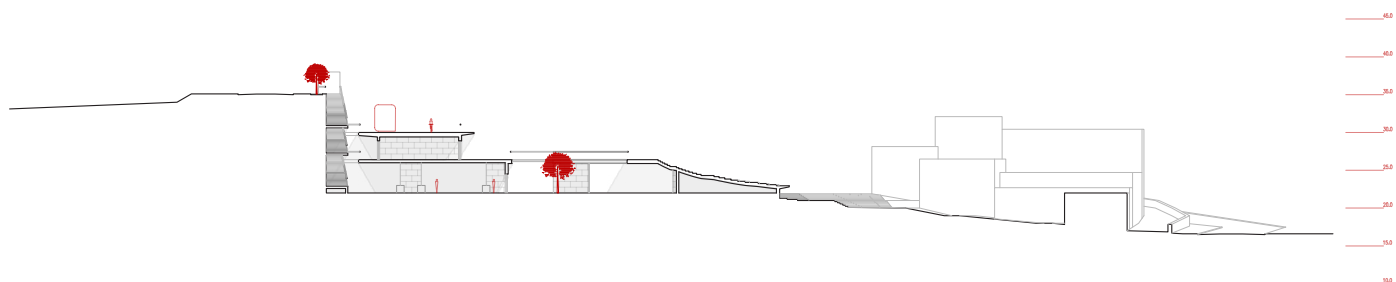
O movimento cessa novamente numa zona onde é possível vislumbrar quase todo o vale. Olhando para sul, o rio afastou-se, a norte apareceu uma cidade que ainda não se tinha revelado. É possível ver um grande anfiteatro que terá emergido do esteiro que se prolonga para as Olaias. Do lado oposto, os telhados configuram um segundo nível da encosta em direcção a Chelas.

A partir daqui, a paisagem movimenta-se mais lentamente; a amplitude do talvegue permite ver a cidade que reveste as encostas em contraste com a linha de água mais verdejante. Nesta altura, a linha encosta-se à vertente e quando surge um novo acidente topográfico à esquerda, estanca-se a marcha. Abre-se uma praça frente ao Mercado do Casal do Pinto, quase invisível na descida até à Estrada de Chelas. Mais à frente, uma rua eleva-se e aperta o percurso do comboio por alguns momentos para, de seguida, permitir ver um aqueduto que não transporta água [figura 63].

Quase a chegar ao destino, o metropolitano desacelera para descer a Calçada da Picheleira e encontrar a zona baixa do vale, junto ao Convento de Chelas.



164
Esquisto da entrada do túnel da Madredeus,
a partir do viaduto



65|
Corte longitudinal do edificio proposto para
o Casal do Pinto
esc. original 1:500

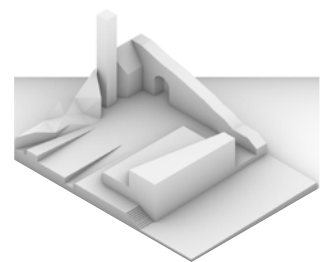
66|
proposta urbana para a zona a este do PP
do Casal do Pinto
[pormenor]
esc. original 1:500

A experiência do percurso é em tudo diferente quando se anda a pé. A proximidade permitirá ver mais particularidades que a velocidade não proporciona. A partir deste momento, já não é a paisagem que se movimenta, mas o transeunte.

Junto ao convento, percebe-se a sua importância através da praça à sua frente (inundável, dada a situação de convergência de dois vales de dimensão importante e a sua localização em leito de cheia). Para que tal aconteça, é proposta a demolição dos edifícios aí existentes - maioritariamente oficinas e armazéns em elevado grau de degradação. O surgimento de um novo volume de uso misto (habitação e comércio) assegurará o realojamento necessário, bem como a activação da praça. O carácter longitudinal da grande nave do Convento de Chelas é reforçado pela orientação norte-sul deste vazio. No seu topo encontra-se a entrada principal do Convento e a galilé da igreja conventual. A nascente, este vazio urbano passa a ser delimitado pelo corpo do novo edifício proposto. A Estrada de Chelas age como separador de duas realidades urbanas distintas: 1| uma praça de carácter monumental associada ao Convento de Chelas e 2| um largo para usufruto de cunho mais informal, associado ao comércio tradicional. Esta opção advém da necessidade de, por um lado, garantir o carácter de edifício de excepção da casa religiosa sem com isso desprover este espaço dos “olhos da rua”⁵⁴. O convento prolonga-se na direcção do rio, a praça também, o percurso idem.

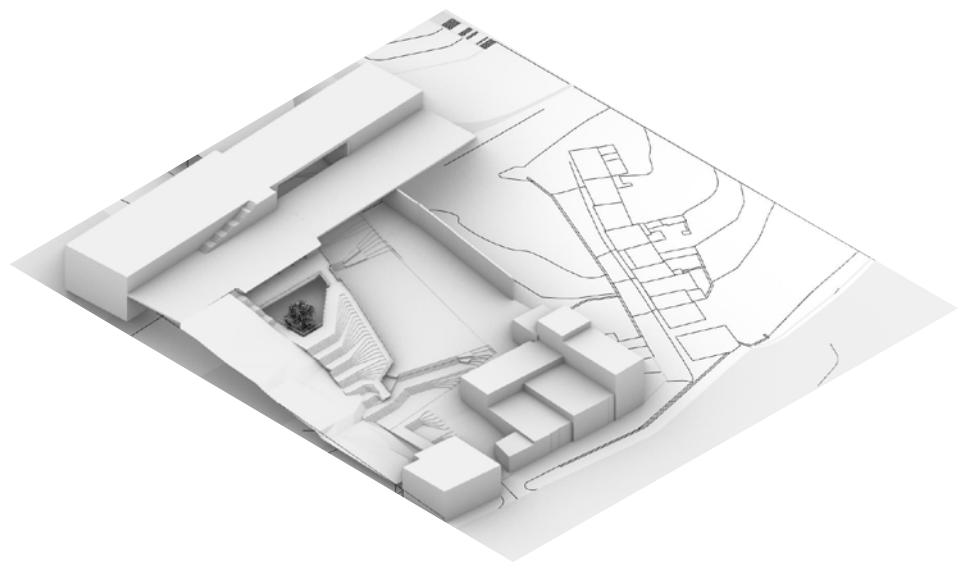
Caminhando nas cotas mais baixas, o sistema hídrico, numa sucessão de bacias de retenção, reassegura uma das funções primárias do Vale de Chelas. Pela Rua de Cima de Chelas segue-se o caminho das quintas (como a do Sargento [figura 67]) e que permite chegar às azinhagas de Chelas. Na vertente oposta, a Calçada da Picheleira leva, de novo, ao Casal do Pinto. O aqueduto é, afinal, o novo Viaduto da Linha de Cintura de Lisboa. Os pilares conformam arcos, numa alusão aos aquedutos; uma ponte com o Vale de Alcântara, com o mais fascinante de todos, o das Águas Livres. A vegetação e o relevo conformam o Parque do Casal do Pinto.

Seguindo mais para sul, no bairro do Casal do Pinto, os sucessivos desníveis são a integração de hortas urbanas no seu traçado; na vertente oposta do Vale de Chelas, existem outras de carácter mais informal, daí o mercado. Para além da sua função primária, a presença de espaços de restauração assume-se como dinamizadora em horários diversos daqueles em que o mercado funciona. O empilhamento destes programas garante a transposição das cotas mais baixas para as mais altas, desde a rua Gualdim Pais até ao bairro do Casal do Pinto. O mercado torna-se num ponto nodal e num percurso, simultaneamente. O corpo edificado torna-se numa escadaria, numa colina, numa ladeira que se casa com a orografia do parque urbano. Descendo pela praça, cruza-se a Estrada de Chelas, cujo reperfilamento aproxima as suas margens, suavizando o seu atravessamento e valorizando o comércio tradicional já



|67
Quinta do Sargento ou “larginhos”

|68
Axonometria do volume proposto para o elevador urbano a norte do túnel da Madreus

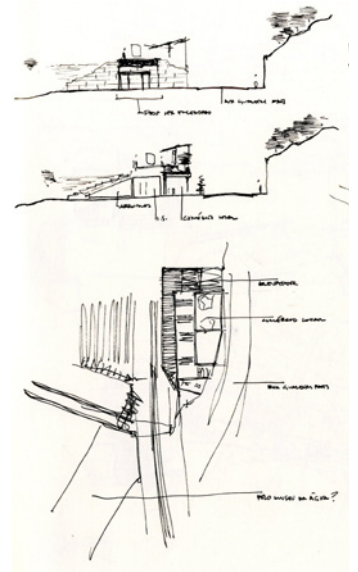


69|
Axonometria do volume proposto para o
Mercado do Casal do Pinto

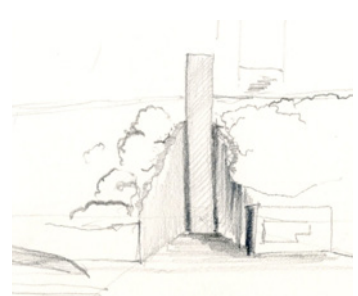
existente. Esta transposição da rua - que hoje é estrada⁵⁵ - leva à zona inundável, com uma sucessão de bacias de retenção atravessadas por caminhos que conduzem à encosta oposta do vale e, por conseguinte, às azinhagas e hortas aí existentes. A abertura de clareiras nesta zona do vale enfatiza a verdadeira dimensão hídrica do vale, contrastante com a malha miúda das azinhagas, vilas e becos que sobem a encosta de Chelas. Eventualmente, encontra-se a ciclovia que sobe pela Rua de Cima de Chelas. A Azinhaga Planeta e o Bairro dos Alfinetes estão já ali, mas é possível descer em direcção à Quinta de Santa Catarina - uma das várias que se encontram ao abandono [figura 70] ao longo deste percurso.



Onde o vale é mais encaixado, imediatamente a norte da ETAR, encontra-se o anfiteatro ao ar livre. A paragem da linha de metro ligeiro possibilita a reconversão do aterro original numa passagem urbana que une a cota da rua àquela do percurso pedonal e dinamiza as cotas baixas com a introdução de comércio tradicional [figura 71]. A ocorrência de actividades ao ar livre como o cinema ou artes de palco potenciam o uso deste novo espaço público. A reestruturação da antiga Azinhaga do Carrascal (que terá dado origem à Rua do Sol a Chelas) optimiza as relações da zona baixa do vale não só com a zona das Olaias, a ponte, mas também com a zona da Quinta de Santa Catarina através de uma passagem inferior (já existente).



A passagem do percurso para a encosta nascente do Vale faz-se pela ponte ferroviária existente junto à ETAR, recuperando-a e restaurando o seu papel de ligante, oferecendo vistas desafogadas para o vale a norte e a sul. O caminho liga-se, então, ao final da Estrada de Chelas, numa escadaria defronte à antiga Fábrica de Malhas de Inácio Magalhães (que já se tinha visto na viagem anterior). Mais tarde, esta estrada presenteia-nos com a antiga Tintureira Portugália, envolvida por um jardim de plantas tintureiras, numa alusão à antiga actividade industrial. Este edifício, actualmente abandonado, transformar-se-á num centro de acolhimento a sem-abrigo, função nobre desempenhada por uma estrutura dele próxima que não reúne condições para tal. Daí, atravessando a Vila Emilia, chega-se novamente à linha férrea. A vertente, bastante acentuada, é reconvertida num sistema de azinhagas novas, abonando a favor das ligações ao Bairro da Madreus. O elevador urbano reforça o papel do percurso como ligante das duas margens do vale [figura 72].



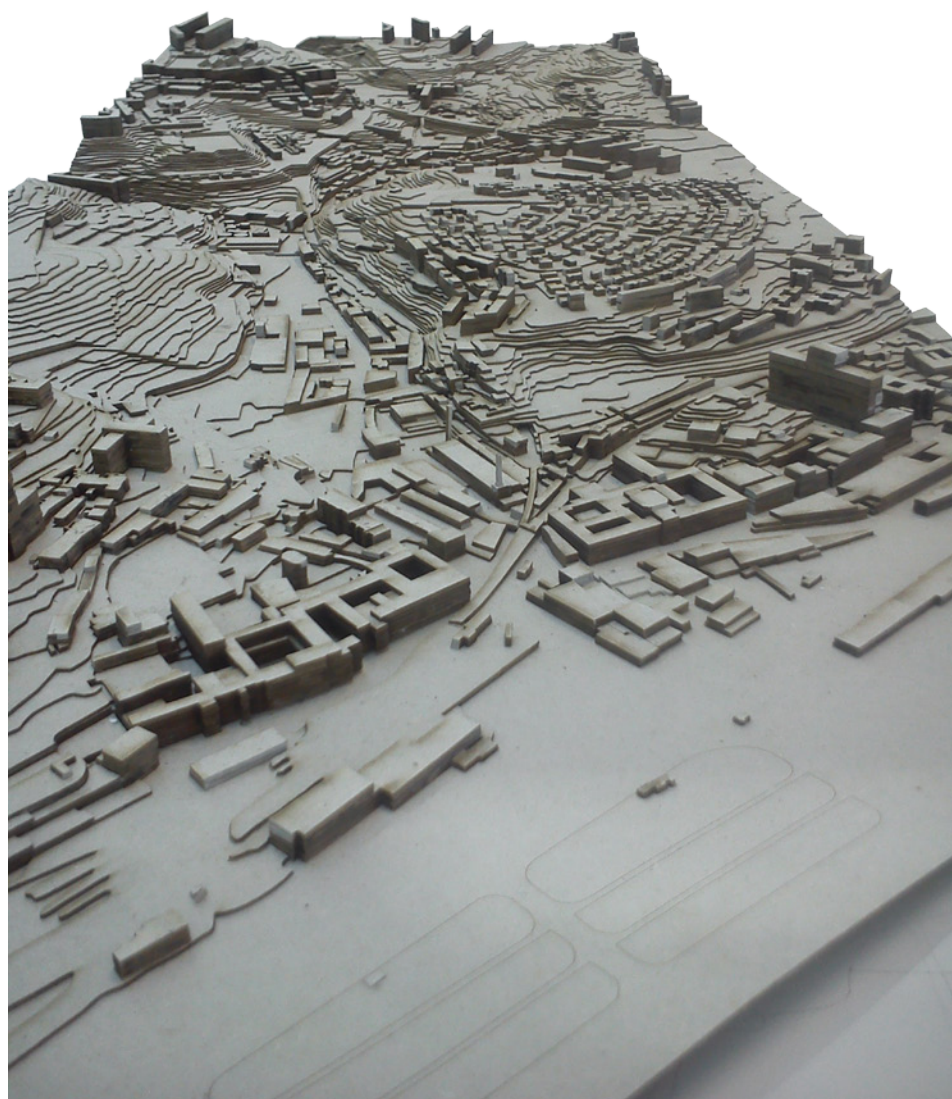
Aqui, a ferrovia, o percurso pedonal e a ciclovia separam-se (fruto da violência da topografia). Se se segue a pé, o caminho leva-nos pelas vilas operárias Amélia Gomes, Morena e Dias, pelo Beco dos Toucinheiros. Pela ciclovia, segue-se pela Rua Gualdim Pais ou pela Estrada de Chelas para subir ao Alto de São João. A ferrovia, por seu lado, rasga a colina da Madreus, reaparecendo junto à Fábrica da Samaritana, no viaduto que tanto marca esta paisagem. Neste ponto as relações entre a fábrica e a infra-estrutura consumam-se, transformando uma situação de quase toque inconsequente numa simbiose

[70]
Palácio de Santa Catarina

[71]
Esquisso da proposta para a zona do anfiteatro ao ar livre, na zona mais encaixada do vale

[72]
Esquisso do elevador urbano proposto para a zona da Vila Emilia

55 Domingues, A., 2010, p.



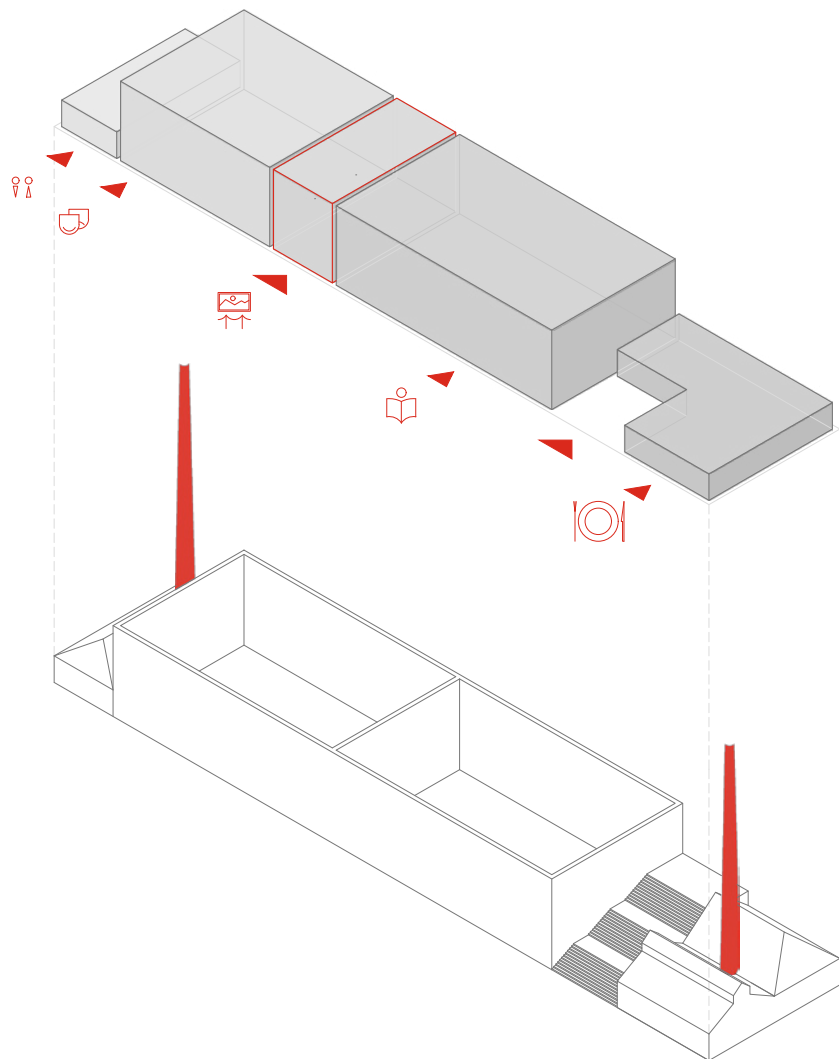
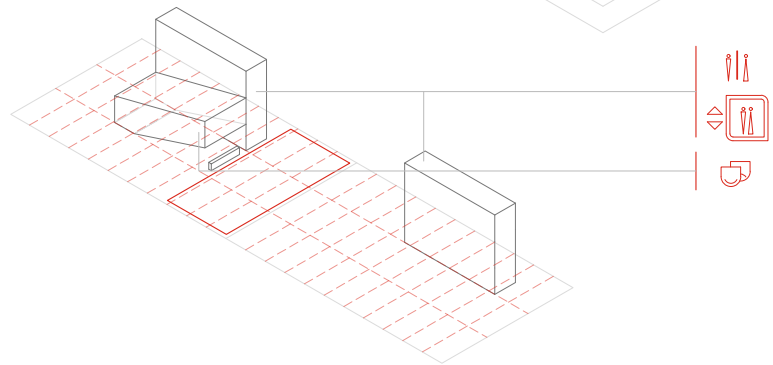
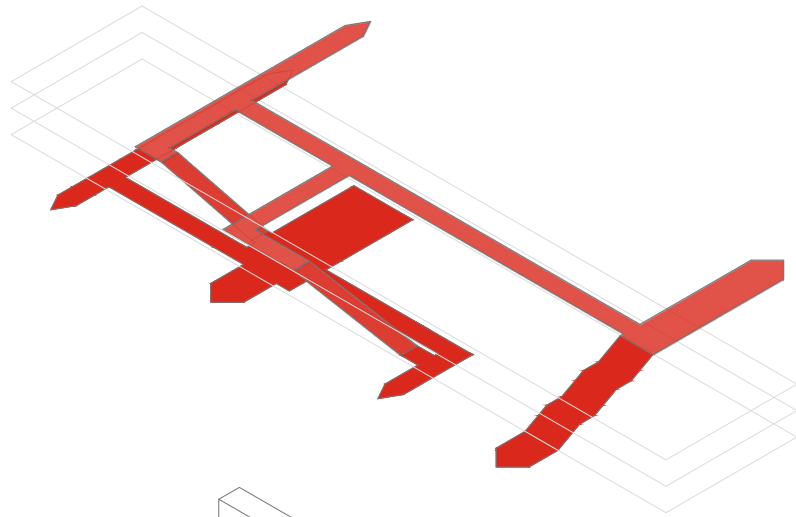
73|
Maquete do Vale de Chelas
1:2 000

entre arquitecturas industriais. O sistema de passagens aglutina novamente o percurso pedonal à ferrovia e penetra no corpo da fábrica, por dentro e por fora, estendendo-se para o seu interior no corpo norte, atravessando-a no corpo sul. É possível, pela primeira vez, estabelecer relações directas entre a arquitectura da unidade fabril e o viaduto.

O Parque Urbano de Chelas estende-se, então, até ao rio, onde a topografia manipulada pelo Homem permite criar um grande espaço verde, recuperando a relação deste esteiro que é o Vale com o Tejo. A imagem de Francisco de Hollanda [figura 74] serve de mote para esta grande porta de entrada do vale. No caso da proposta, enfatiza-se, mais uma vez, o carácter ecológico do parque, ainda que em convívio com duas das maiores infra-estruturas herdadas do séc. XX - o porto de Lisboa e a Avenida Infante D. Henrique. Este vazio pretende criar o desafogo necessário não só à passagem da água em direcção ao rio, através de um sistema de bacias de retenção que permitam retardar a chegada desta ao leito do Tejo, mas também um enquadramento cénico da entrada do vale; recorre-se à presença do Convento da Madredeus, do Palácio dos Marqueses de Nisa, do Convento de São Francisco de Xabregas e, claro, do viaduto de Xabregas para encabeçar a praça a Oriente, preconizada por Francisco de Holanda.



[74
Lembrança dos Paços de Enxobregas e
Parque, desenho de Francisco de Holanda
inserto na *Da Fábrica Que Falece à Cidade
de Lisboa* (obra escrita em 1571) in
Folgado, 1999, p.26



75|
 axonometria explodida ilustrativa dos
 princípios de intervenção de projecto:
 ..atravessamentos de percursos
 ..malha estrutural e "caixas infra-estruturais"
 ..programa
 ..pré-existência

5.3| Projectar

A intervenção no sítio da Fábrica da Samaritana norteia-se, em grande medida, pela presença edificada fruto da expansão de 1887.

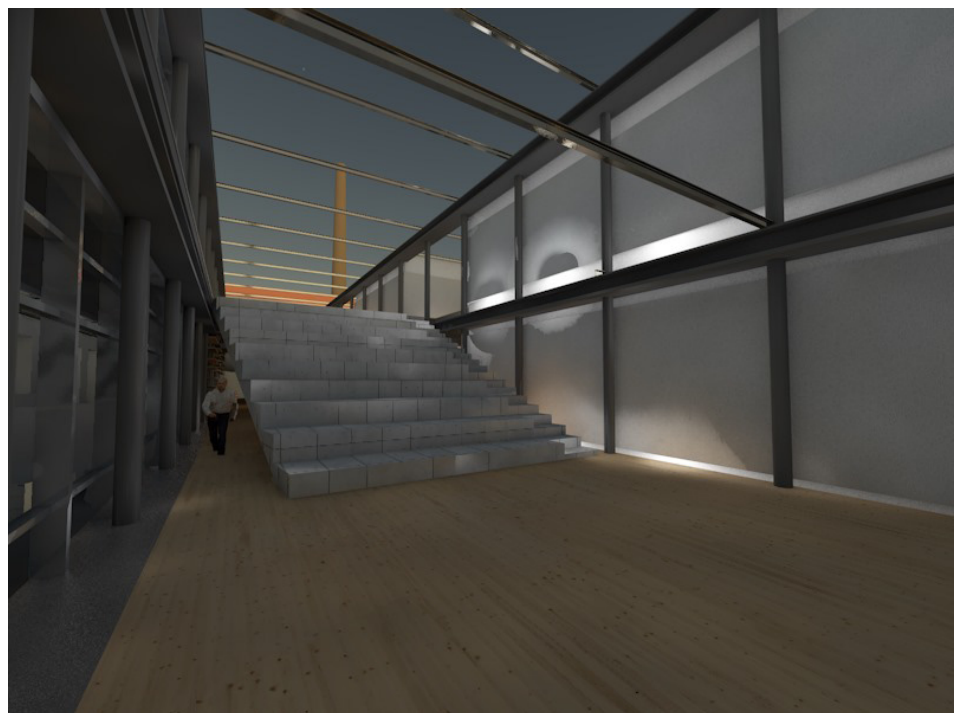
Nessa medida, o primeiro grande gesto passa pela recuperação da volumetria resultante dessa época, numa tentativa de reactivação do sistema produtivo, ainda que numa nova lógica funcional [figura 75]. A par disso, a demolição de alguns volumes assume-se como um risco ponderado, mas sobretudo clarificador da realidade do final do séc. XIX. Da anulação das intervenções do séc. XX resultam marcas que devem promover a ligação do volume principal da fábrica à sua envolvente. O caso mais flagrante será, porventura, a abertura da escadaria pública que estabelece a relação entre o vazio defronte o corpo longitudinal e o viaduto de Xabregas. Esta opção permite, para além dessa relação directa, a valorização de um elemento primordial na identidade da Fábrica da Samaritana - a chaminé e a casa das máquinas, agora transformada num local de reencontro social, aliado à memória da unidade fabril; este espaço transformar-se-á num restaurante onde acontecerá a exposição permanente da história da Samaritana.

volume sul - passado



No corpo original da fábrica surge uma nova área de produção (desta vez de conhecimento) recuperando a inspiração das *Idea Stores* de Londres, como já referido. O volume sul contém não só a função de biblioteca tradicional, mas também zonas de consulta mais informal, compra e venda de livros, bem como uma cafetaria que contempla o viaduto, o rio Tejo e a outra margem. A intervenção neste volume tende a preservar a configuração

176
vista da "caixa estrutural" e da recepção da biblioteca



77|
Vista da zona entre a caixa infra-estrutural
e a fachada

78|
Vista do auditório e sua relação com as
caixas infra-estruturais

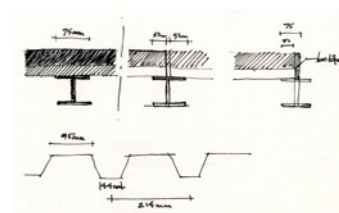
original da unidade fabril, respeitando a métrica da estrutura original, em estreita relação com a disposição dos vãos das fachadas. Ao transpôr-se a fachada neste volume chega-se a um espaço de transição que contém as circulações verticais mais dramáticas. A escadaria é adossada à fachada sem, no entanto, lhe tocar verdadeiramente criando um “entre” o exterior e o interior, o antigo e o novo. A verdadeira entrada da biblioteca encontra-se depois desta câmara, ainda que a superfície envidraçada permita o vislumbre do novo espaço. Aliás, essa caixa de vidro que se ajusta à pré-existência afirma a condição introspectiva da biblioteca tradicional, uma vez que se situa “protegida” do mundo exterior pela pele da fachada original. No seu interior, a biblioteca organiza-se de acordo com a métrica herdada da estrutura da fábrica, recuperando o ritmo da fachada. Dentro deste ritmo encaixam-se dois módulos que configuram a sua infra-estruturação (leia-se instalações sanitárias, neste caso), bem como as comunicações verticais (escadas técnicas e elevadores). A sua condição infra-estrutural dita que estes volumes se repitam em todos os pisos de forma idêntica. A criação de volumes próprios para a infra-estrutura reforça, uma vez mais, a sua importância no exercício de projecto. Ao contrário dos pisos inferiores, o da cafeteria permite-se abrir-se ao exterior, a sul, onde são valorizadas as relações visuais com o rio Tejo, o viaduto e a chaminé.

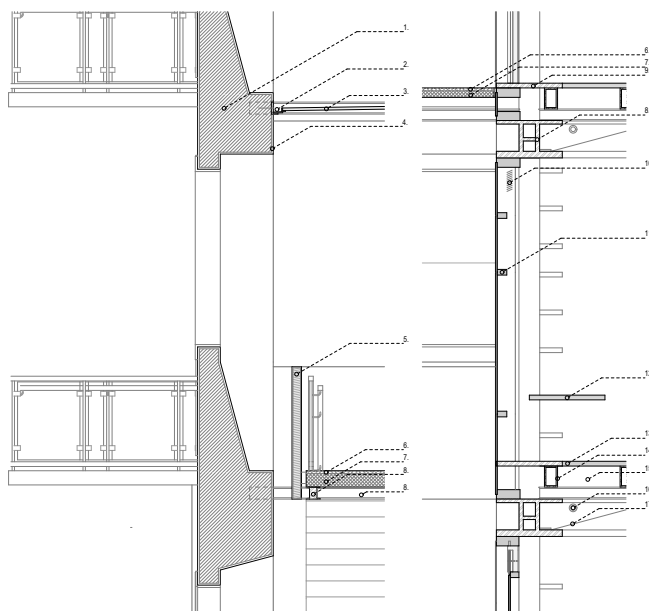
O volume a norte alberga funções mais polivalentes que, embora integrantes da biblioteca, adquirem uma maior autonomia, como é o caso do auditório. Contido também ele numa caixa, desta feita inclinada, o seu desvão dá lugar a uma recepção partilhada com a zona expositiva, localizada numa posição central. O corpo do auditório, por sua vez, oferece possibilidades de se abrir para uma outra zona polivalente, que poderá acolher eventos festivos como bailes temáticos ou actividades de grupo. A inclinação do corpo do auditório cria uma subida suave para o último piso, onde as pausas são pequenas zonas de trabalho, mas que também adquirem um carácter de convívio, dada a sua informalidade. No último piso deste corpo sucedem-se vários espaços de trabalho de cariz mais privado, separados por painéis amovíveis; esta valia admite o uso deste espaço em regime totalmente privado, podendo articular-se directamente com a cafeteria do volume sul. A polivalência destes espaços permite utilizações mais diversas e a posição central do auditório permite criar diferentes relações com os espaços circundantes. O espaço expositivo é marcado por um triplo pé-direito que permite contemplar a estrutura metálica e os atravessamentos criados pelo percurso que penetra a fábrica.

A intervenção pauta-se, sobretudo, pela manutenção da lógica espacial da fábrica original, dada pela métrica estrutural que imprime a imagem que se conhece hoje. Por essa razão, a recuperação das fachadas dá-se pela sua conservação, passando pelo seu reforço estrutural. A estrutura da unidade fabril, entretanto ruída, é repostada recorrendo a uma retícula metálica que reutiliza as cicatrizes da anterior nos paramentos exteriores. No entanto, nos casos onde a acção humana dilacerou estas fachadas, opta-se pela reinserção da métrica original através da utilização de novos materiais que evidenciem a mácula antropogénica, como forma de

volume norte - futuro

estrutura

179
Esquemas de laje colaborante



80|
pormenor da relação entre o *novo* e a
fachada [esq.] e da *pele* da biblioteca

81|
Vista do piso 2 da biblioteca, com zonas de
trabalho individual à esquerda

alerta para o perigo de acções não ponderadas. No caso das caixas infra-estruturais, a escolha de materiais passa pela evidenciação da sua condição de novo. A solução utiliza materiais leves, como o gesso cartonado, apoiado por uma subestrutura metálica; o objectivo principal desta preferência decorre da possibilidade de reverter a sua colocação. Nas restantes situações opta-se por uma laje colaborante, pelas solicitações decorrentes da função de biblioteca. Esta solução permite uma utilização da estrutura metálica primária sem problemas de criação dos vazios para a presença das caixas infra-estruturais.

No caso dos revestimentos opta-se pelo uso da madeira não só pelas suas qualidades estéticas, mas também ao nível do conforto ambiental. Os têxteis têm presença ao nível dos tectos por duas razões principais: 1| a referência à função original da fábrica - fiação de algodões e 2| o fácil acesso às infra-estruturas técnicas aí situadas.

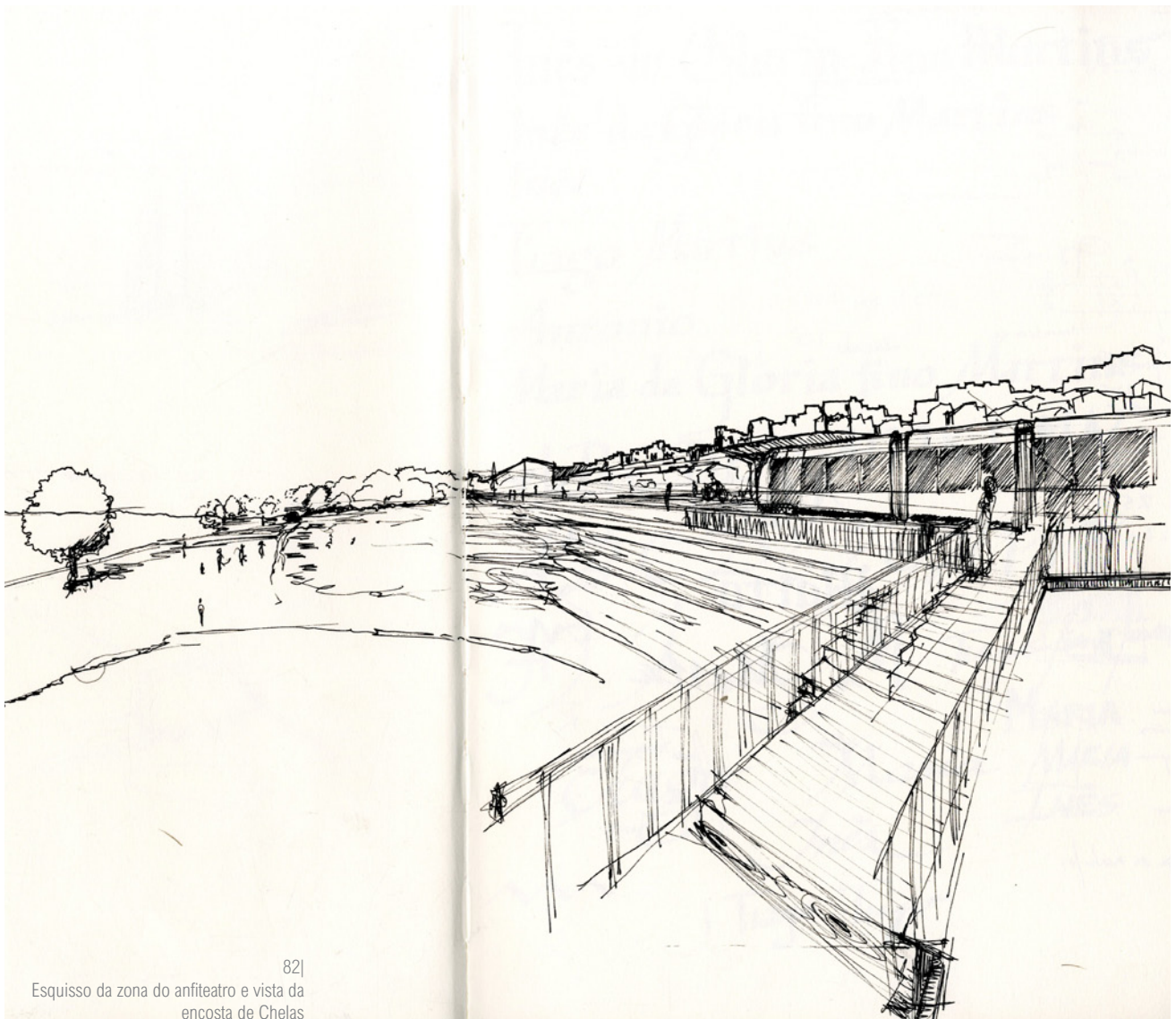
revestimentos

O sistema de coberturas baseia-se num módulo que se integra na métrica estrutural original, reforçando-a mais uma vez. Este módulo assume-se como um elemento novo, pelo que é constituído por painéis aparentes em betão. O tema do betão governa, de resto, as novas intervenções em todo o complexo da fábrica, evidenciando a sua natureza industrial numa linguagem contemporânea. Desse modo, as edificações a poente da fábrica receberão, também, uma imagem unificada dada pela escolha de múltiplos desse módulo de cobertura contrastando com a realidade diversificada que, originalmente, compôs todo o complexo fabril.

coberturas

Como já foi referido, a temática do percurso subentende uma “explosão” do edifício para além dos seus limites. Por essa razão, os percursos internos da Fábrica da Samaritana estendem-se para além dos limites impostos pelas suas fachadas. Aliás, há momentos em que essa relação interior/exterior é ténue, como a antecâmara que leva ao volume da biblioteca ou a situação de triplo pé-direito. Neste caso, poder-se-á afirmar que há interiores mais interiores que outros; o auditório é um interior mais interior que a sala de exposições, sem que isso signifique que estamos num espaço privado. A radiação do percurso que se pretende enfatizar é, então, na direcção do viaduto, o que acontece em duas situações distintas: 1| a escadaria que nos permite aceder directamente da praça para a estação terminal do comboio ligeiro e 2| a passagem pedonal que liga a fábrica ao Beco dos Toucinheiros. Estes caminhos são a metáfora das novas azinhagas, em que os muros são o próprio edifício. A relação com a linha férrea é trazida, sobretudo, através da utilização dos perfis metálicos e das travessas recicladas. Estes elementos dão corpo ao mobiliário urbano que se repete ao longo do parque urbano como os bancos, as paragens de autocarro, as pontes e passadiços ou a iluminação pública. Deste modo, pretende-se salientar a importância da repetição na criação de uma linguagem coerente e, conseqüentemente, unitária ou até identitária. Desse ponto de vista, para além destes elementos, a utilização de materiais como o betão cofrado *in situ* e o tijolo burro reportam ao imaginário industrial que se pretende

percursos



82|
Esquisso da zona do anfiteatro e vista da
encosta de Chelas

manter, desempenhando papéis distintos quando são empregados. Posto isto, o betão está sempre associado ao *novo*, como metáfora da indústria contemporânea; o tijolo representa a memória industrial, estando presente na marcação dos elementos verticais do parque, como acontece no elevador urbano da Madreus numa reinterpretação das chaminés fabris; as travessas de madeira recuperam o imaginário da ferrovia, pontuando a paisagem numa alusão à relação directa entre o elemento natural que é a madeira e a tecnologia do transporte.

É importante entender o papel da Fábrica da Samaritana como parte de um sistema maior, regrado por este percurso do vale. A expansão para fora dos seus limites é notória imediatamente na sua relação com o edificado mais próximo, não só por via da simbiose programática, mas pela linguagem arquitectónica adoptada. Esta sensação acontece em todas os pontos nodais propostos para o percurso.

Conforme ilustrado no sub-capítulo 5.2.2], a partida e chegada do parque - e do percurso a si associado - surgiu da necessidade de olhar para esta *casca* abandonada, mas com um imenso potencial. A forte relação com o viaduto ditou que as vivências da população residente se expandissem pelo traçado da linha férrea, glorificando a sua presença no vale através de uma requalificação que visa a sua afirmação enquanto património daquela parte da cidade.

Cada momento deste caminho, desta viagem ao imaginário industrial convidam a uma pausa; cada pausa é diferente da anterior, mas fala a mesma língua.

considerações finais

A partida deste trabalho dá-se pelo desconforto da co-existência indiferente de elementos basilares da cidade: a infra-estrutura e o edificado. Não há cidade sem edifícios, mas também não há cidade sem infra-estrutura. O presente trabalho procurou perceber até que ponto esta co-existência se pode transformar em aliança, em simbiose.

Na sua acepção mais lata, infra-estrutura pode significar muitas coisas, pelo que a clarificação deste conceito carece de associações adicionais para que se possa operar sobre ele de forma ponderada e eficiente. Desde o caminho à rede de esgotos, passando pela rua, pela ferrovia ou pela “auto-estrada de informação”, as infra-estruturas de transporte representam uma das faces mais visíveis da cidade pós-revolução industrial, ainda que sua presença seja envolta em limites não muito definidos quanto às suas vantagens e desvantagens. As infra-estruturas são, por isso, o “elefante na sala” que é a cidade. Se por um lado representam uma forma eficaz de deslocar-se no meio urbano, muitas vezes reivindicam uma posição agressiva no que diz respeito à sua envolvente mais próxima. Recuperando as palavras de João Nunes, o “futuro tem a ver com a tomada de consciência da espacialidade da infra-estrutura como instrumento de construção da paisagem”⁵⁶ Para mais, a recuperação de estruturas desta natureza tem comprovado que podem actuar como dinamizadores da vida urbana, recorrendo à ideia de percurso, muito associada à sua génese linear. A consciencialização das qualidade patrimoniais das infra-estruturas de transporte, mais particularmente da ferrovia, releva o seu interesse enquanto objecto de estudo.

Em segundo lugar, a herança industrial exorta a necessidade de repensar partes da cidade não com vista à sua alteração profunda, mas como parte integrante de dois tecidos fundamentais: o urbano e o social. A Fábrica da Samaritana é disso exemplo e encontra-se numa situação geográfica que antevê grandes alterações. Por essa razão, o trabalho apresentado reveste-se de pertinência quando atentamos no papel que a academia deve ter na chamada de atenção para estas situações. A procura de um programa que não exclua os habitantes locais confluí para o entendimento do “valor social [do património industrial] como parte do registo de vida dos homens e mulheres comuns [...] [que lhes confere] um importante sentimento identitário”⁵⁷.

A proposta apresentada vai ao encontro destas temáticas ao reunir valências de cariz comunitário para a população local com outras de natureza mais funcional ao serviço da cidade, passando pelo lado lúdico que essa mesma cidade deve oferecer. Por sua vez esta componente recreativa, quando aliada ao sistema ecológico do Vale de Chelas, adquire contornos maiores e bastante mediáticos como a defesa do património ambiental.

A solução integrada da reabilitação da Fábrica da Samaritana visa a sua recuperação como motor de uma nova centralidade para Xabregas combinado com a revitalização de uma outra estrutura industrial - o caminho-de-ferro. Esta simbiose produz um sistema ímpar, onde os limites da unidade fabril se estendem por um percurso desmultiplicado em vários momentos e, portanto, com sinergias que não seriam possíveis anteriormente. Essa extensão articula-se de formas diversas com a envolvente próxima numa procura de soluções arquitectónicas que permitam o usufruto pleno das suas valências de vaso comunicante. Desta forma, as respostas encontradas são tão variadas quanto as situações de confronto entre a linha e a cidade. A praça, o mercado, o anfiteatro, o elevador urbano e as “novas azinhagas” preconizam soluções apenas possíveis por via da arquitectura, ainda que associadas a elementos com uma implantação à escala da cidade.

A importância do estudo do percurso na arquitectura, aliado à reabilitação industrial e à condição ecológica de um vale em território urbano aglutina as principais problemáticas da cidade do séc. XXI.

A aliança entre infra-estrutura de transporte e edificado é só tão possível aquando da introdução do primeiro na mesma esfera do segundo. A valorização do património industrial só é possível quando se tomar consciência que não é diferente do património histórico. A valorização do percurso só existirá quando se pensar nele não como estrada, mas como caminho.

57 TICCIH, 2003, p. 02

Aguiar, José. 2002. *Cor e cidade histórica - Estudos cromáticos e conservação do património*. [ed.] Manuel Mendes. Porto : FAUP publicações. 972-9483-47-7.

Benjamin, Walter. 1983. *The Arcades Project*. Cambridge : Belknap Press.

Bernstein, Michèle-Ivich, Conord, André-Frank, Dahou, Mohamed, Debord, Guy-Ernest, Fillon, Jacques, Véra e Wolman, Gil. 1954. ... *A new idea in Europe*. Potlatch. 03 de agosto de 1954, Vol. 7.

Breton, André. 1998. *Lost Steps*. Cambridge (Mass.): MIT Press.

Careri, Francesco. 2002. *Walkspaces: Walking as an Aesthetic Practice*. Barcelona : Editorial Gustavo Gili.

Cullen, Gordon. 2004 [ed. original 1971 rev. 1983]. *Paisagem Urbana*. Lisboa, Portugal: Edições 70, Lda. 978-972-44-1401-0.

Jacques, Paola Berenstein. 2003. *Arquitextos 035.05: Breve histórico da Internacional Situacionista - IS (1)*. Vitruvius. [Online] 03 de abril de 2003. [Citação: 17 de abril de 2018.] <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/03.035/696>. 1809-6298.

Samuel, Flora. 2010. *Le Corbusier and the Architectural Promenade*. Basileia, Suíça: Birkhäuser Verlag GmbH, 2010. 978-3-0346-0607-3.

Wigley, Mark. 2015. *Constant's New Babylon*. [entrev.] Ludo van Halen. Architect Talk. 18 de Junho de 2015.

infra-estrutura Busquets, Joan e Correa, Felipe. 2007. *Cities: X-Lines - A new lens for the urbanistic project*. Cambridge, Reino Unido : Harvard School of Graduate Design.

Castells, Manuel. 2002. *A sociedade em rede*. Lisboa : Fundação Calouste Gulbenkian. Vol. I.

Caves, Roger W. (ed.). 2005. *Encyclopedia of the City*. Londres, Reino Unido : Routledge, 2005. 0-203-48423-1.

Domingues, Álvaro. 2010. *A Rua da Estrada. Cidades - Comunidades e Territórios*. Dezembro de 2010, 20/21, pp. 59-67.

Doyle, Marc e Doyle, Chesney Blankenstein. 2014. *Great Museums: Elevated Thinking: The High Line in New York City*. Atlanta (GA), Great Museums, LLC. https://www.youtube.com/watch?v=7CgTlg_L_Sw&t=114s.

Hustwit, Gary. 2011. *Urbanized*. ed. Plexifilm.

Jacobs, Jane. 1992 [ed. original 1961, rev. 1989]. *The Death and Life of Great American Cities*. Nova York, Estados Unidos da América: The Random House. 0-679-74195-X.

Merlin, Pierre e Choay, Françoise. 1988. *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. Paris, França: PUF, 1988. 978-2-13-063068-5.

Nunes, João (PROAP). 2017. *Aula "Arquitetura e paisagem"*. São Paulo : s.n.

Rowe, Peter. 1991. *Making a middle landscape*. Massachusetts : The MIT Press.

Sá, Teresa. 2006. *Lugares e não lugares em Marc Augé*. Artitextos. Lisboa: CEFA ; CIAUD. N.º 3, p.179-188, 978-972-97354-7-9.

Santos, João Rafael Marques. 2012. *Espaços de mediação infraestutural - Interpretação e projecto na produção do urbano no território metropolitano de Lisboa*. Lisboa : FA - UTL.

Sieverts, Thomas. 2003 (ed. original 1997). *Cities without cities*. Londres : Routledge, 2003 (ed. original 1997). 978-0415272605.

Williams, Rosalind. 2008. *Notes on the Underground – An Essay on Technology, Society, and the Imagination*. Cambridge : MIT Press.

APS. 2010. *Rua de Xabregas [XI]. Ruas de Lisboa com alguma história*. [online] 20 de Março de 2010. [Citação: 15 de Maio de 2018.] <http://aps-ruasdelisboacomhistoria.blogspot.pt/2010/03/rua-de-xabregas-xi.html>. património

Boyer, Christine. 1994. *The City of Collective Memory - Its Historical Imagery and Architectural Entertainments*. Cambridge (Mass.): MIT Press. 9780262023719.

de Abreu, Pedro Marques. 2007. *Palácios da Memória II - a revelação da arquitectura*. Lisboa : FAUTL.

de Matos, José Sarmento e Paulo, Jorge Ferreira. 1999. *Caminho do Oriente - Guia Histórico I*. Lisboa : Livros Horizonte, 1999. Vol. I. 972-24-1057-1.

de Matos, José Sarmento e Paulo, Jorge Ferreira. 1999. *Caminho do Oriente - Guia Histórico II*. Lisboa : Livros Horizonte, 1999. Vol. II. 972-24-1058-X.

de Oliveira, Nicolau. 1620. *Livro das Grandezas de Lisboa*. Lisboa : s.n.

Folgado, Deolinda e Custódio, Jorge. 1999. *Caminho do Oriente - Guia do Património Industrial*. Lisboa : Livros Horizonte, 1999. 972-24-1056-3 .

IBA. 1989-1999 *IBA Emscher Park. Internationale Bauausstellung*. [online] IBA. [Citação: 24 de Maio de 2018.] <https://www.open-iba.de/en/geschichte/1989-1999-iba-emscher-park/>.

ICOMOS-TICCIH. 2011. *Joint ICOMOS – TICCIH Principles for the Conservation of Industrial Heritage Sites, Structures, Areas and Landscapes*. [online] TICCIH [Citação: 28 de setembro de 2018] <http://ticcih.org/about/about-ticcih/dublin-principles/>.

Lefebvre, Henri. 2001. *O direito à cidade*. [trad.] Rubens Eduardo Frias. São Paulo : Centauro, 2001. 978-85-88208-97-1.

TICCIH. 2003. *Carta de Nizhny Tagil sobre o Património Industrial*. [online] TICCIH, traduzido por APPI [Citação: 18 de Outubro de 2018] <http://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf>.

anexo I	128
Peças desenhadas da proposta de projecto Tiago Fino Martins	
anexo II	130
Fotografias de maquetes Tiago Fino Martins	
anexo III	132
Registos fotográficos da Fábrica da Samaritana Gabinete Multimédia FA Ulisboa	

anexo I

Peças desenhadas da proposta de projecto | Tiago Fino Martins | [2018]

Folha 01

Esquema de apresentação dos painéis | s. escala

Folha 02

Painel 01 | tamanho original: 841mm x 891mm

Folha 03

Painel 01 | tamanho original: 841mm x 891mm

Folha 04

Painel 02 | tamanho original: 2523mm x 891mm

Folha 05

Painel 03 | tamanho original: 2523mm x 891mm

Folha 06

Painel 04 | tamanho original: 1682mm x 891mm

Folha 07

Painel 05 | tamanho original: 1682mm x 891mm

Folha 08

Painel 06 | tamanho original: 841mm x 891mm

Folha 09

Painel 06 | tamanho original: 841mm x 891mm

Folha 10

Painel 07 | tamanho original: 841mm x 891mm

Folha 11

Painel 07 | tamanho original: 841mm x 891mm

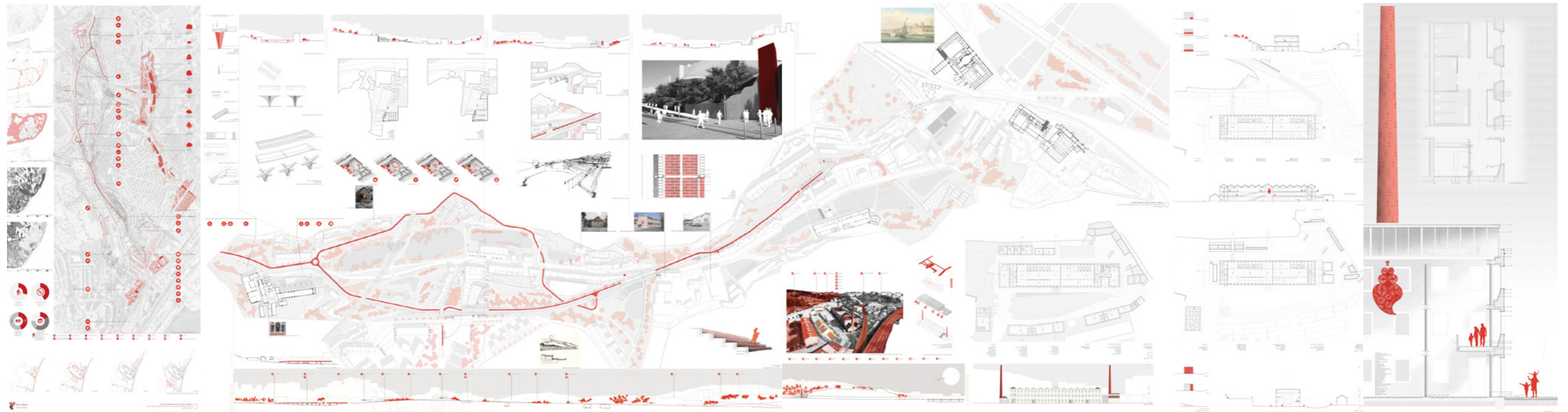
841mm

2523mm

1682mm

841mm

841mm



|Plano Estratégico

- 1| percurso e pontos estratégicos
- 2| localização
- 3| infra-estruturas ferroviárias
- 4| dados estatísticos
- 5| evolução da Fábrica da Samaritana
- 6| sistema hídrico
produtividade vegetal

|Esquemas, plantas, cortes, esboços

|Plano urbano [1:500]

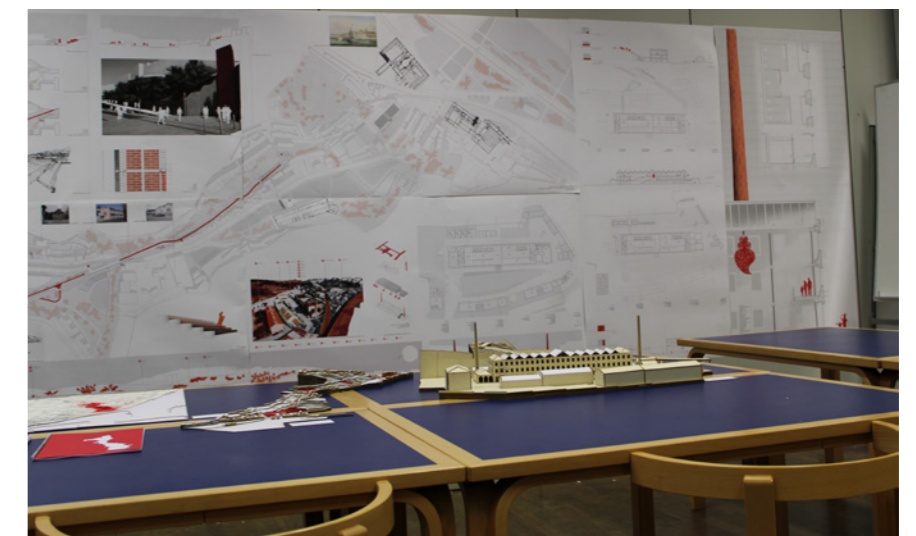
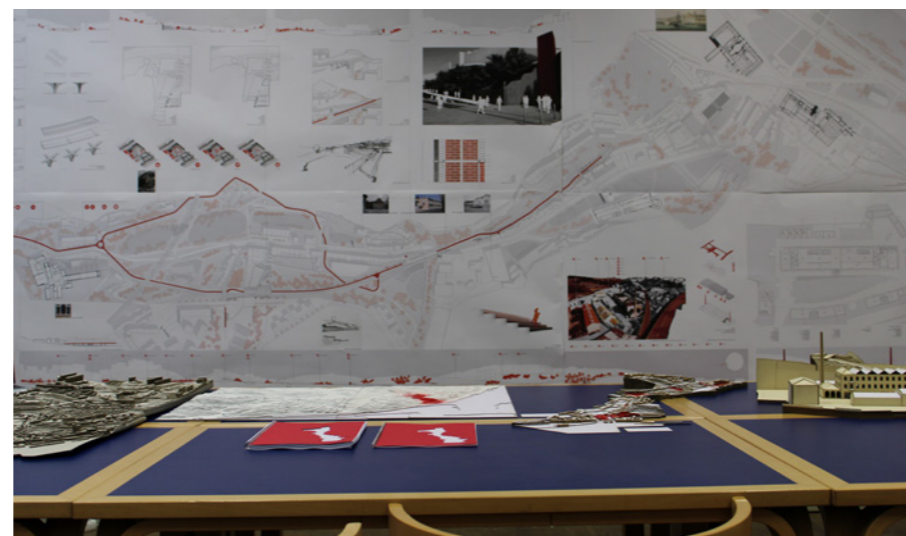
|Cortes longitudinais [1:500]

- 7| Convento de Chelas
- 8| Casal do Pinto
- 9| Anfiteatro do Carrascal
- 10| Vila Emilia e elevador urbano
- 11| Fábrica da Samaritana e envolvente da Madreus

|Fábrica da Samaritana

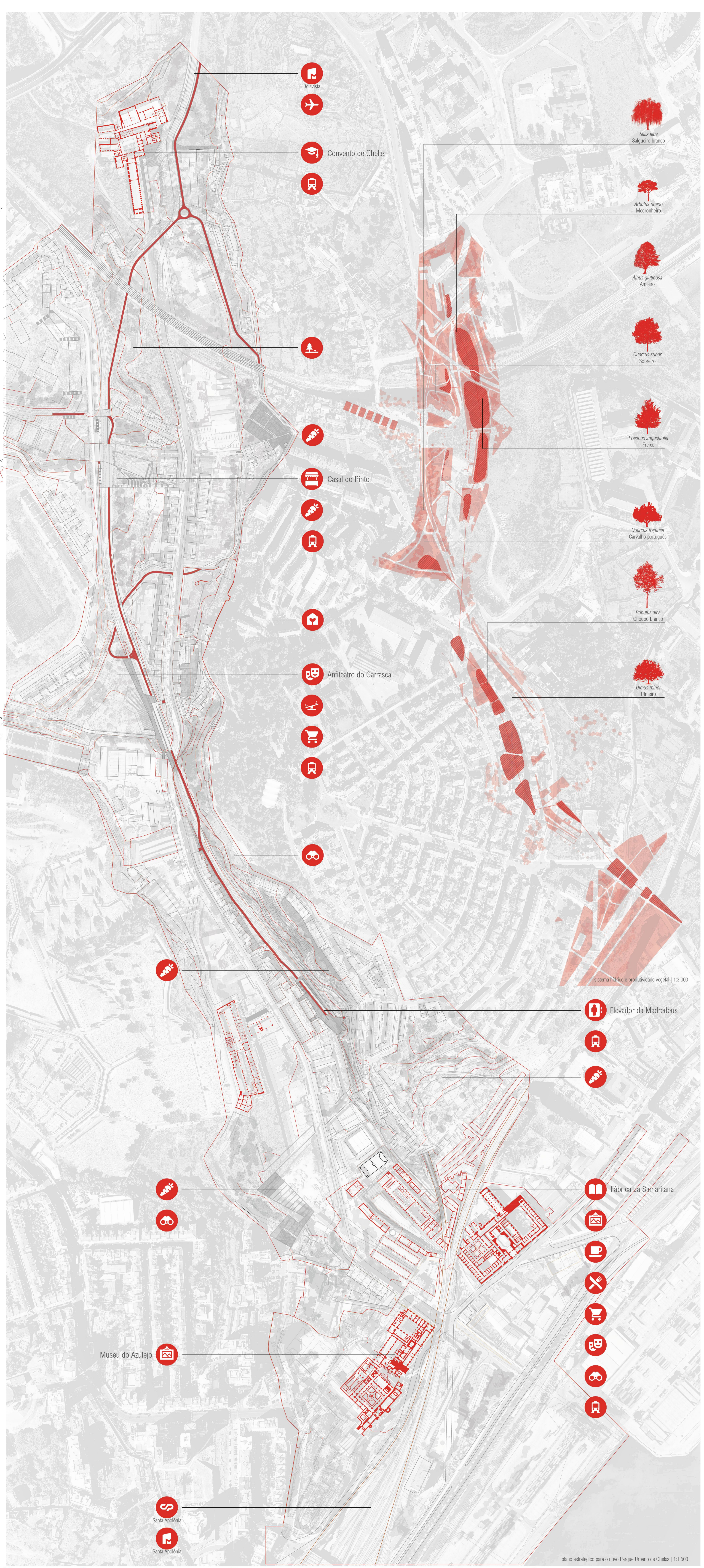
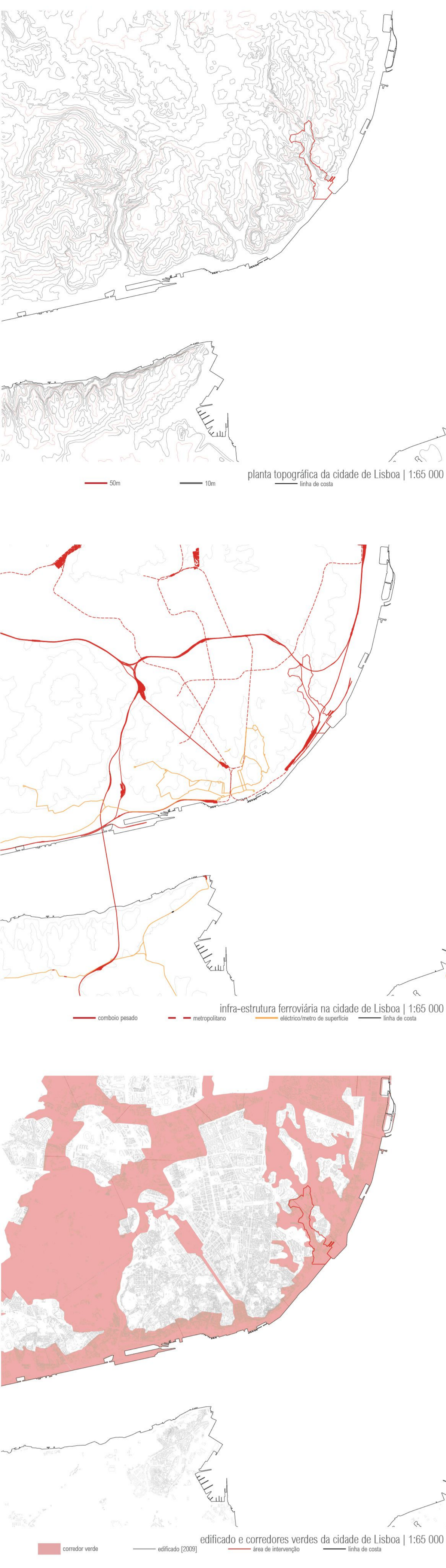
|Plantas, cortes, alçados, esquemas, pormenores

[1:200] [1:20]



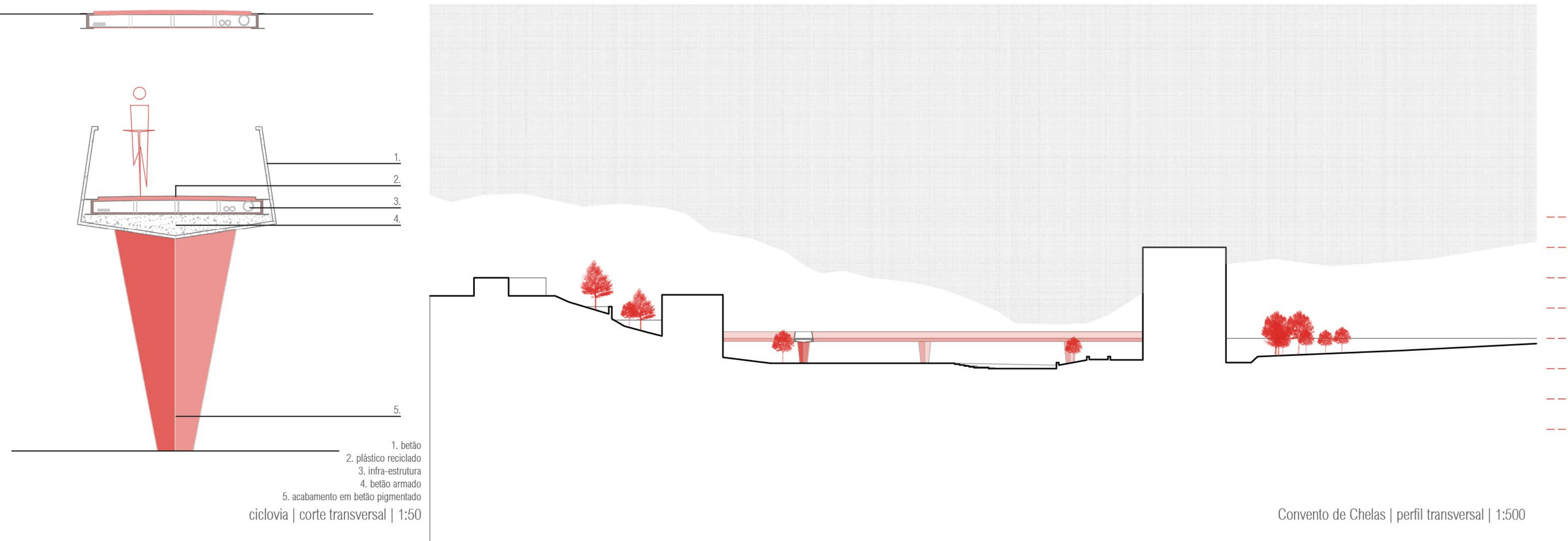
|Esquema da apresentação
dos painéis

FOLHA 01

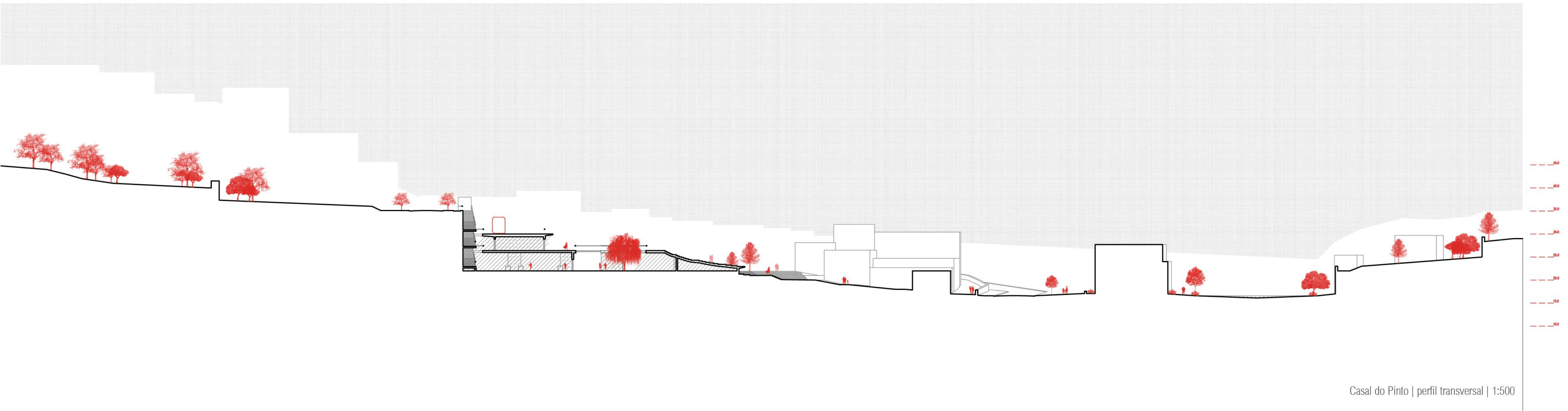


- ligação a Metropolitano de Lisboa
- instalação de ensino
- parque/parque de merendas
- mercado
- artes de palco
- comércio tradicional
- edifício urbano
- biblioteca
- restaurante
- ligação a Aeroporto Humberto Delgado (via Avenida Santa Condestável)
- estação de metropolitano ligada
- hortas urbanas
- estufa do Vale de Chelas
- parque infantil
- miradouro
- zona esportiva
- calçada
- ligação à Estação de Santa Apolónia

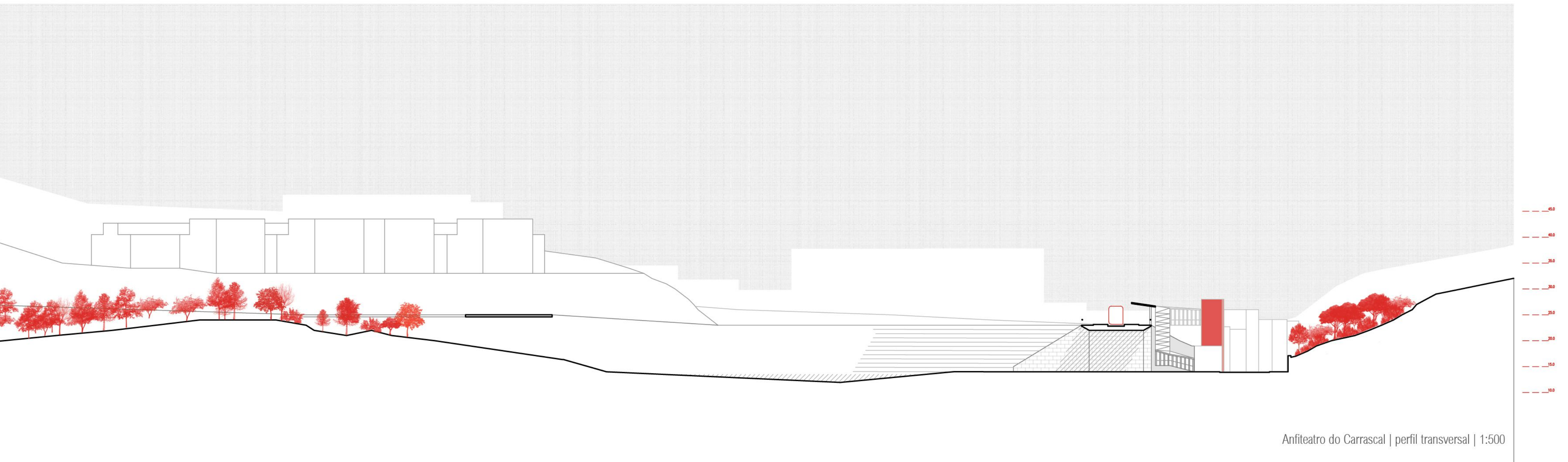




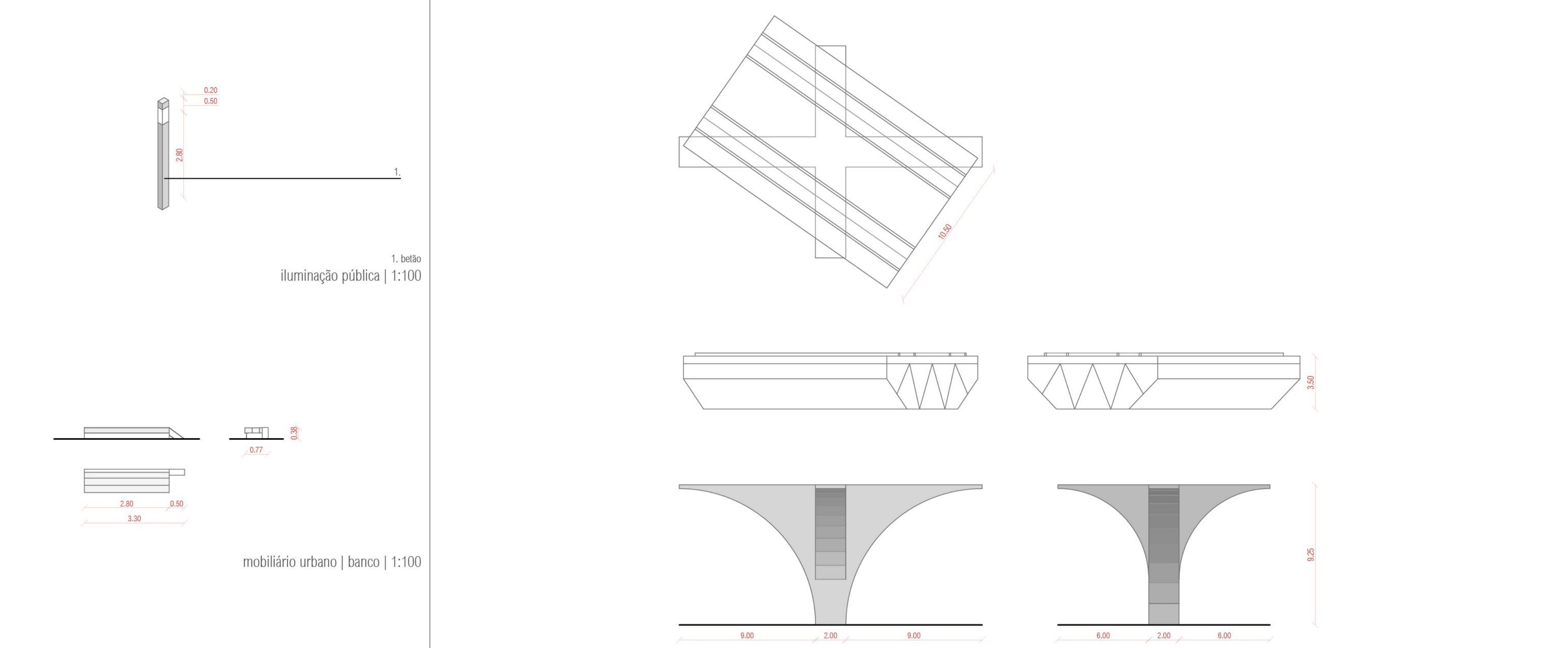
Convento de Chelas | perfil transversal | 1:500



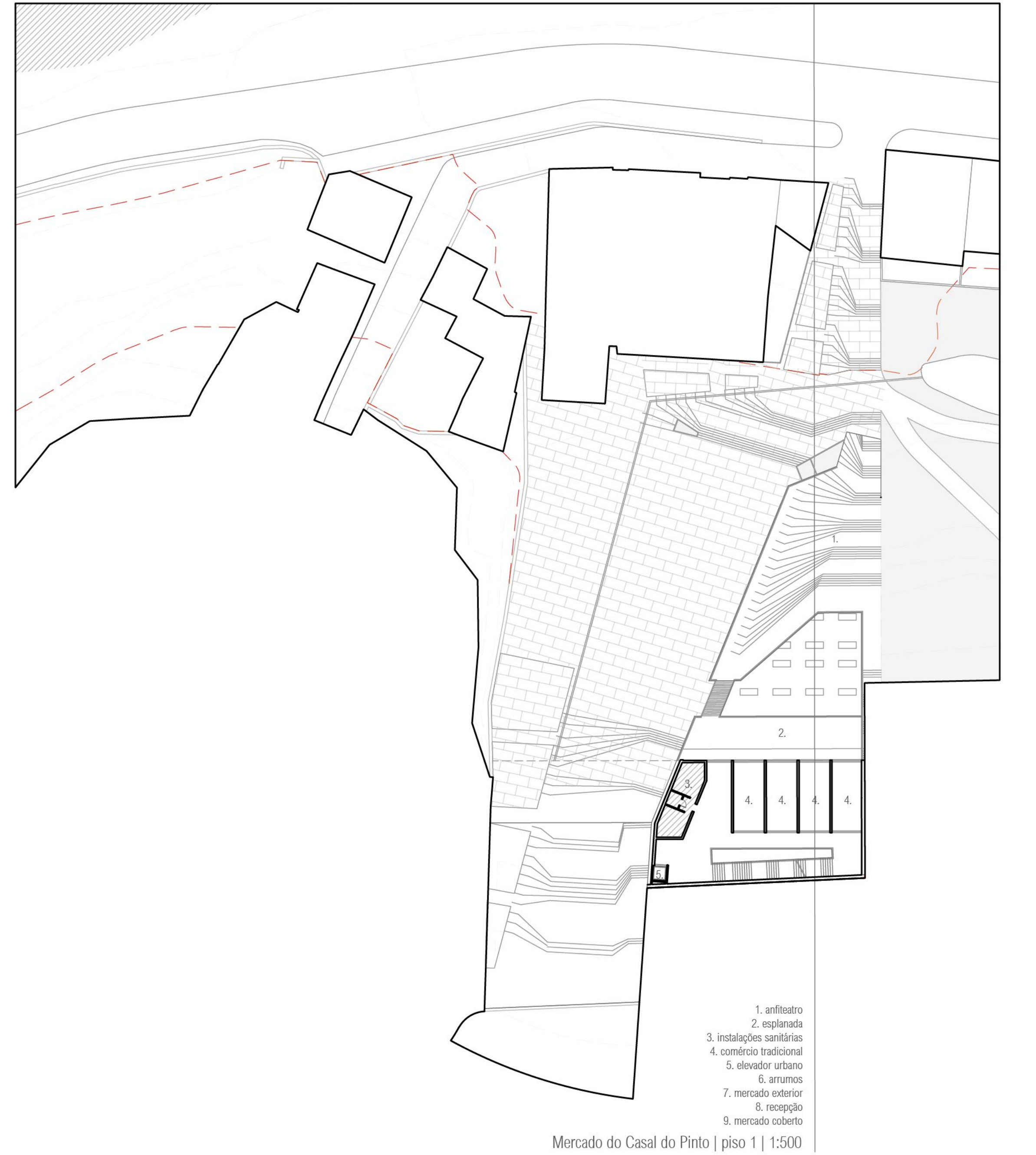
Casa do Pinto | perfil transversal | 1:500



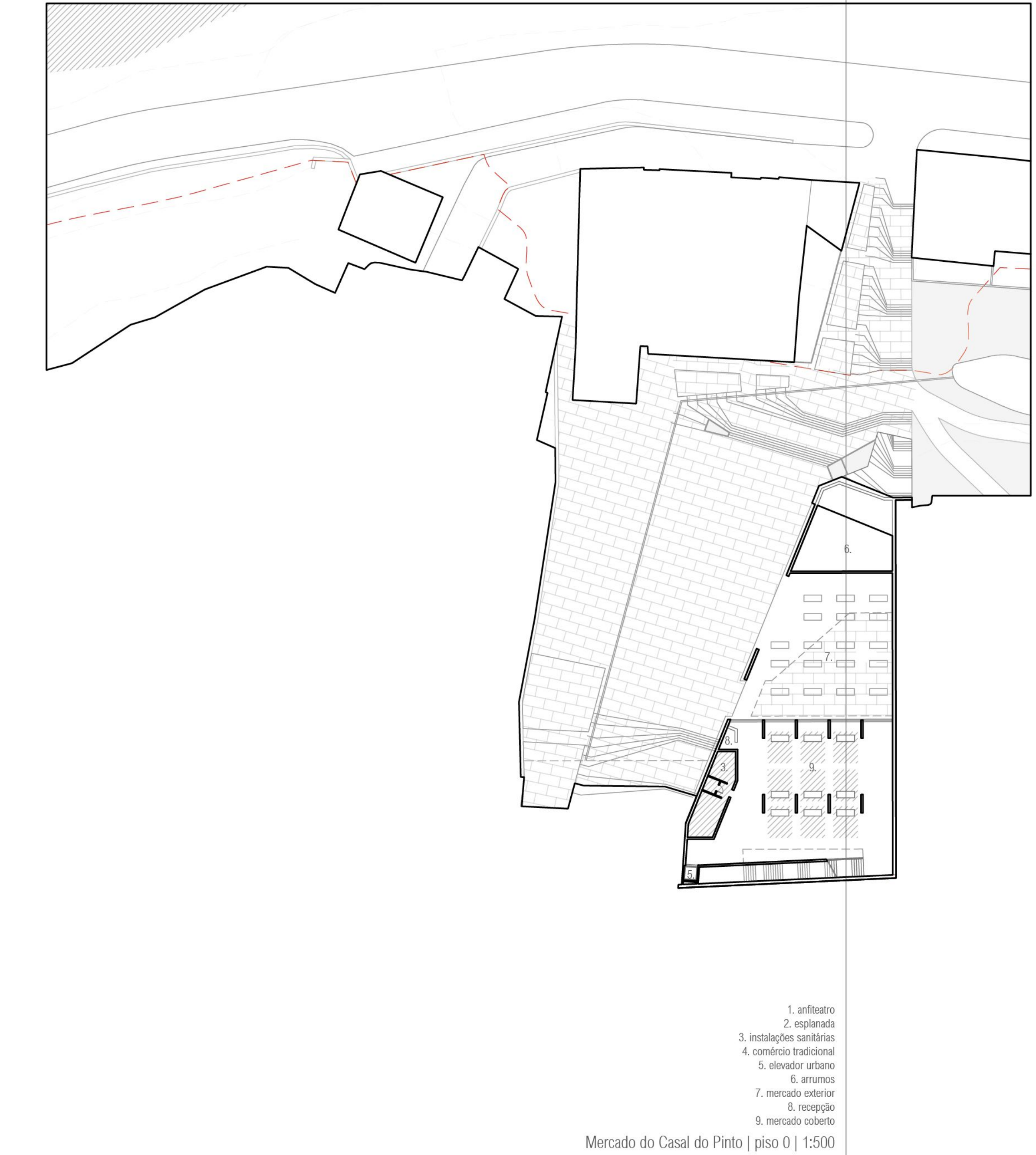
Anfiteatro do Carmo | perfil transversal | 1:500



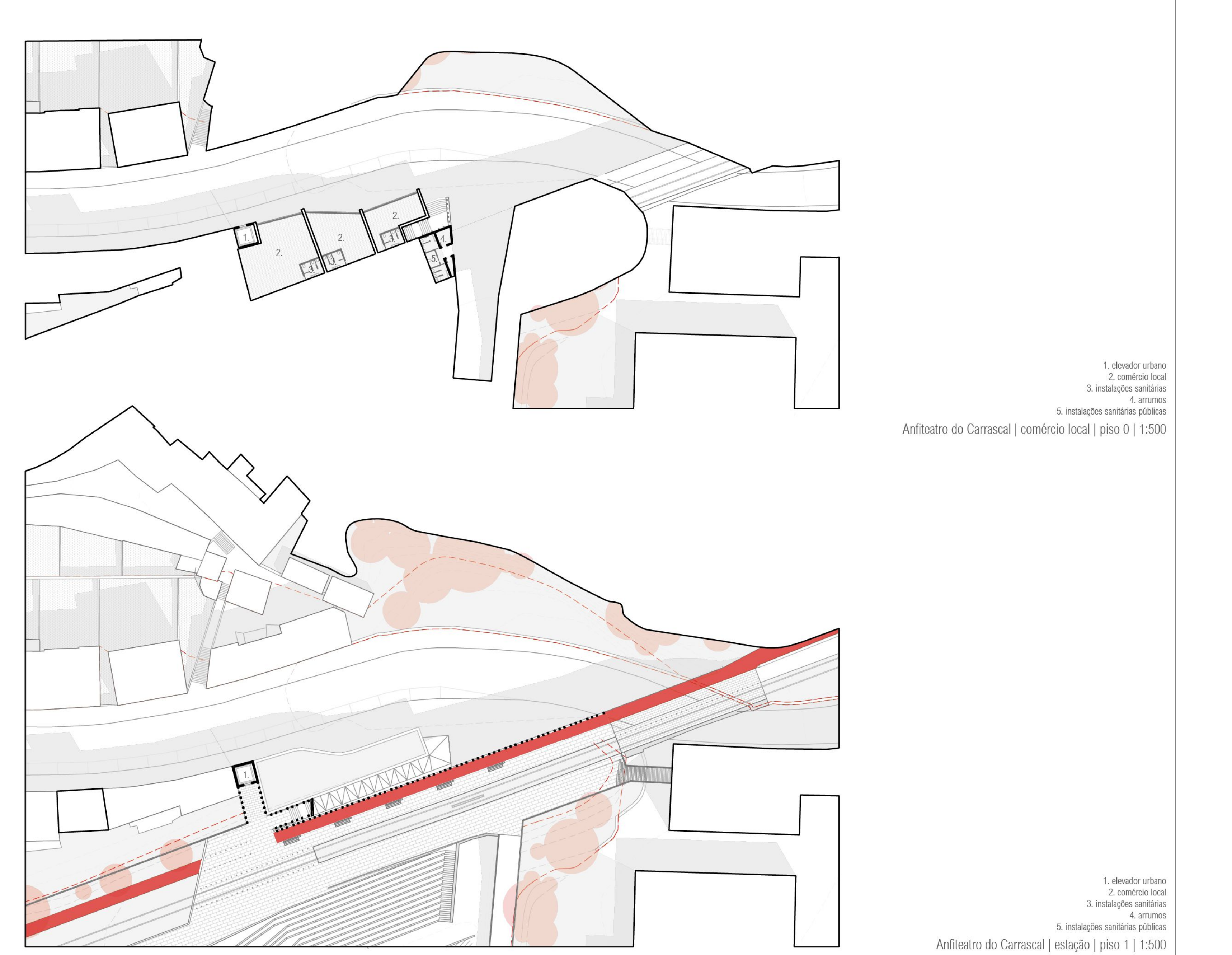
viaduto da Linha de Cintura de Lisboa | 1:200



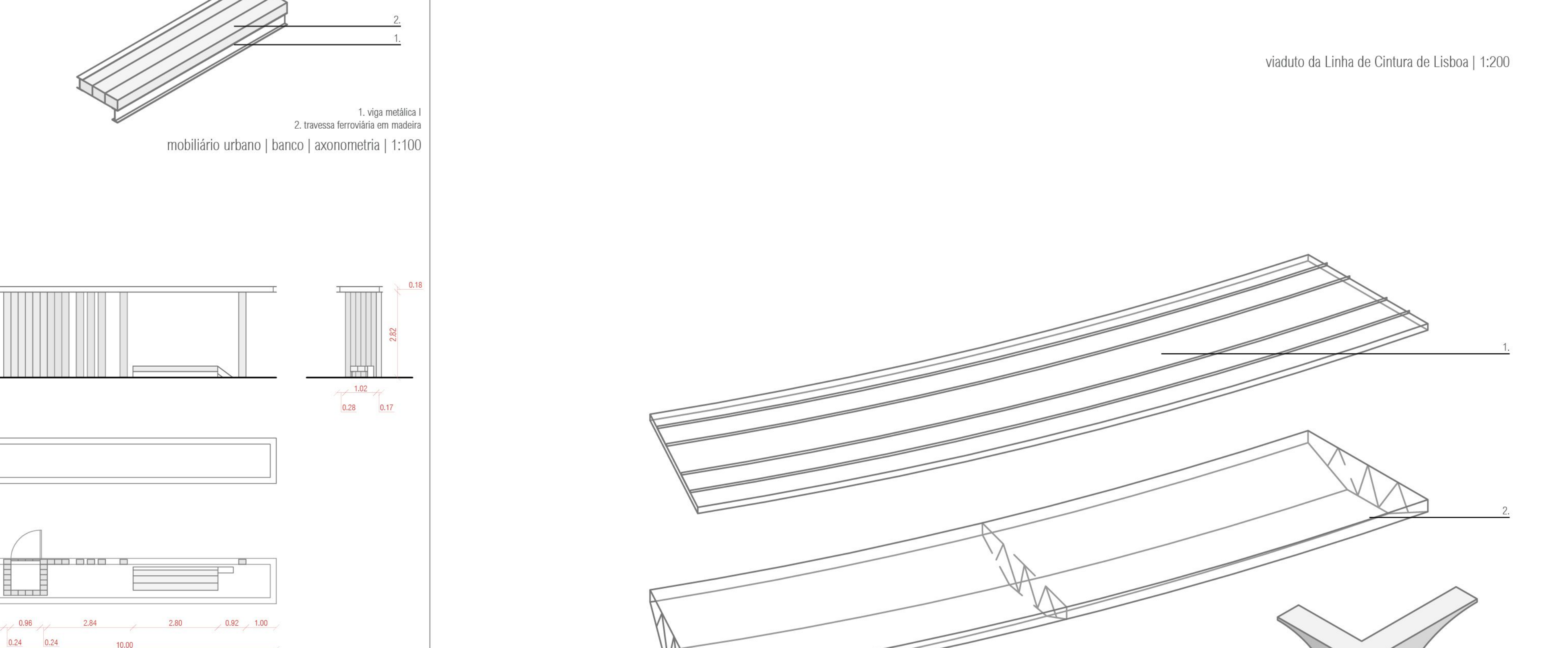
Mercado do Casal do Pinto | plano 0 | 1:500



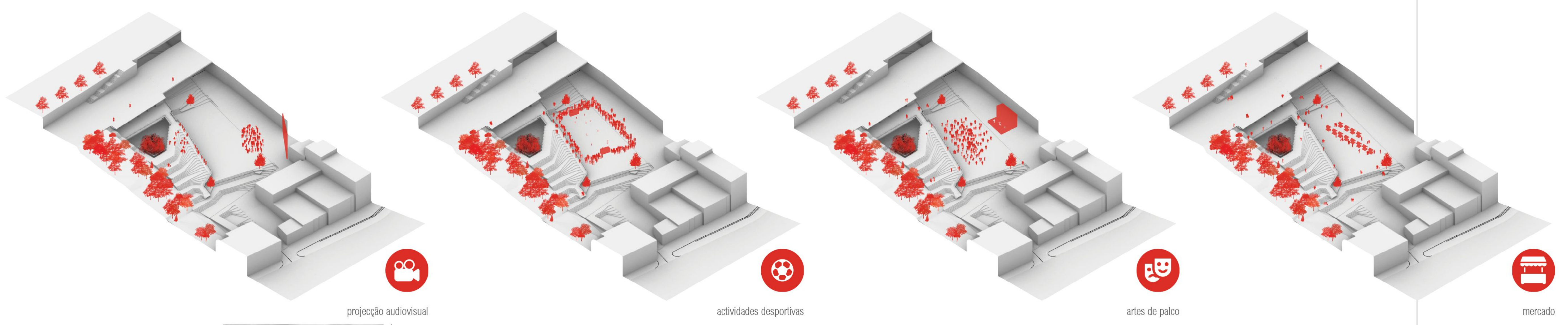
Mercado do Casal do Pinto | plano 0 | 1:500



Anfiteatro do Carmo | plano 0 | 1:500



viaduto da Linha de Cintura de Lisboa | soneometria | 1:200

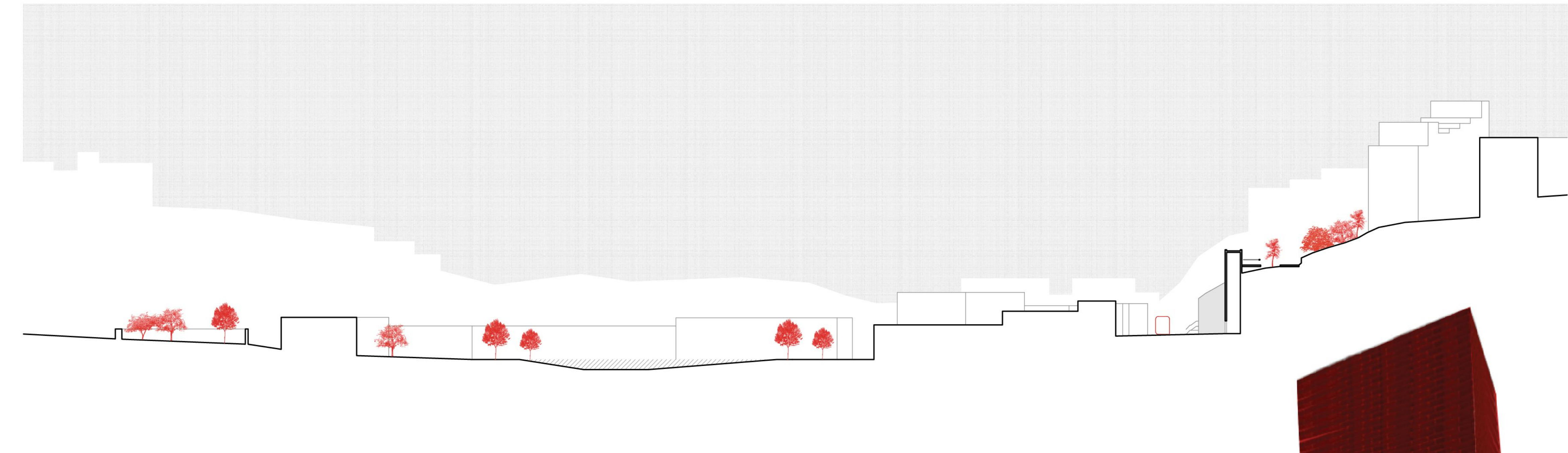


projeção de bicicleta

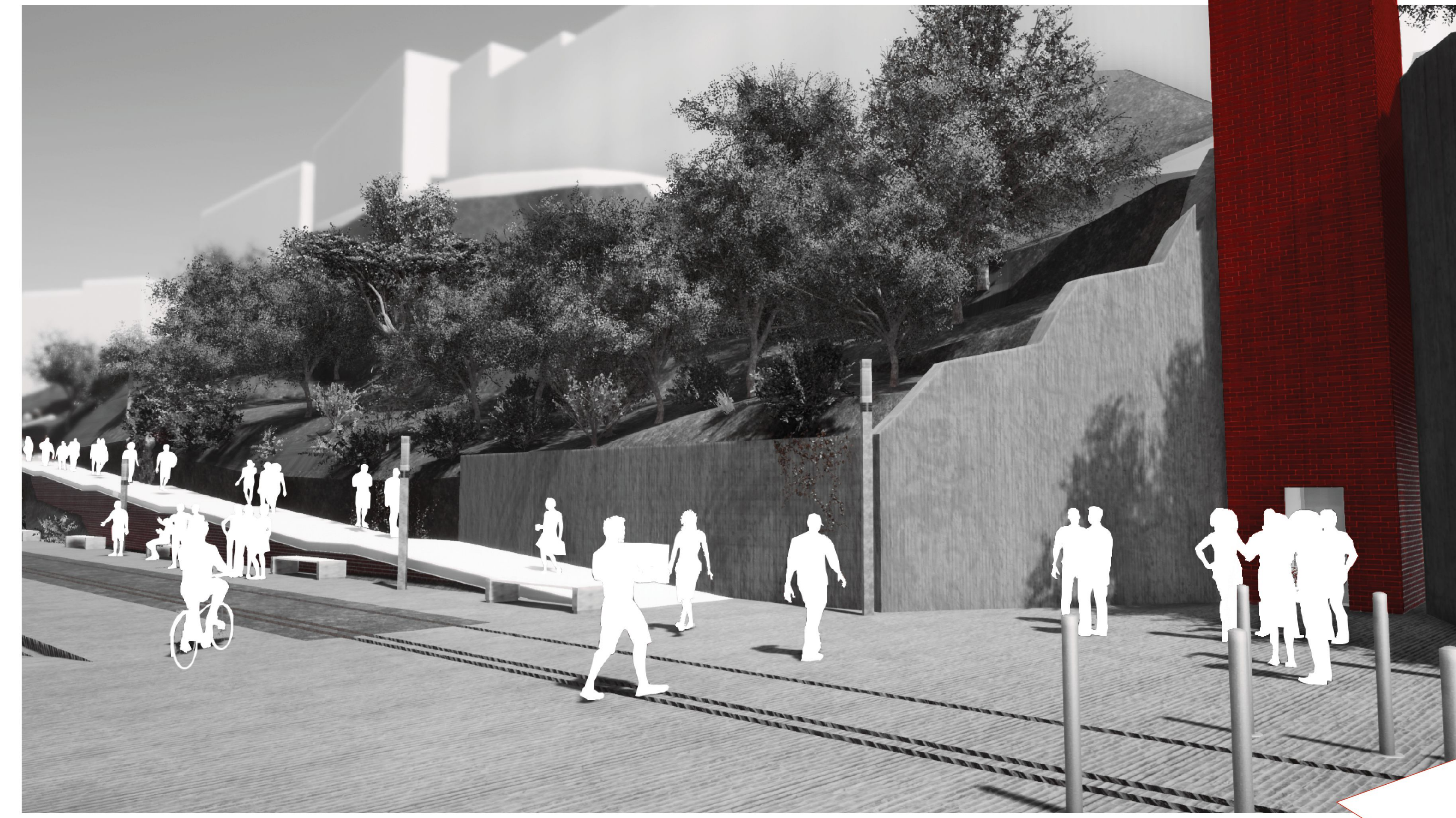
atividades desportivas

artes de palco

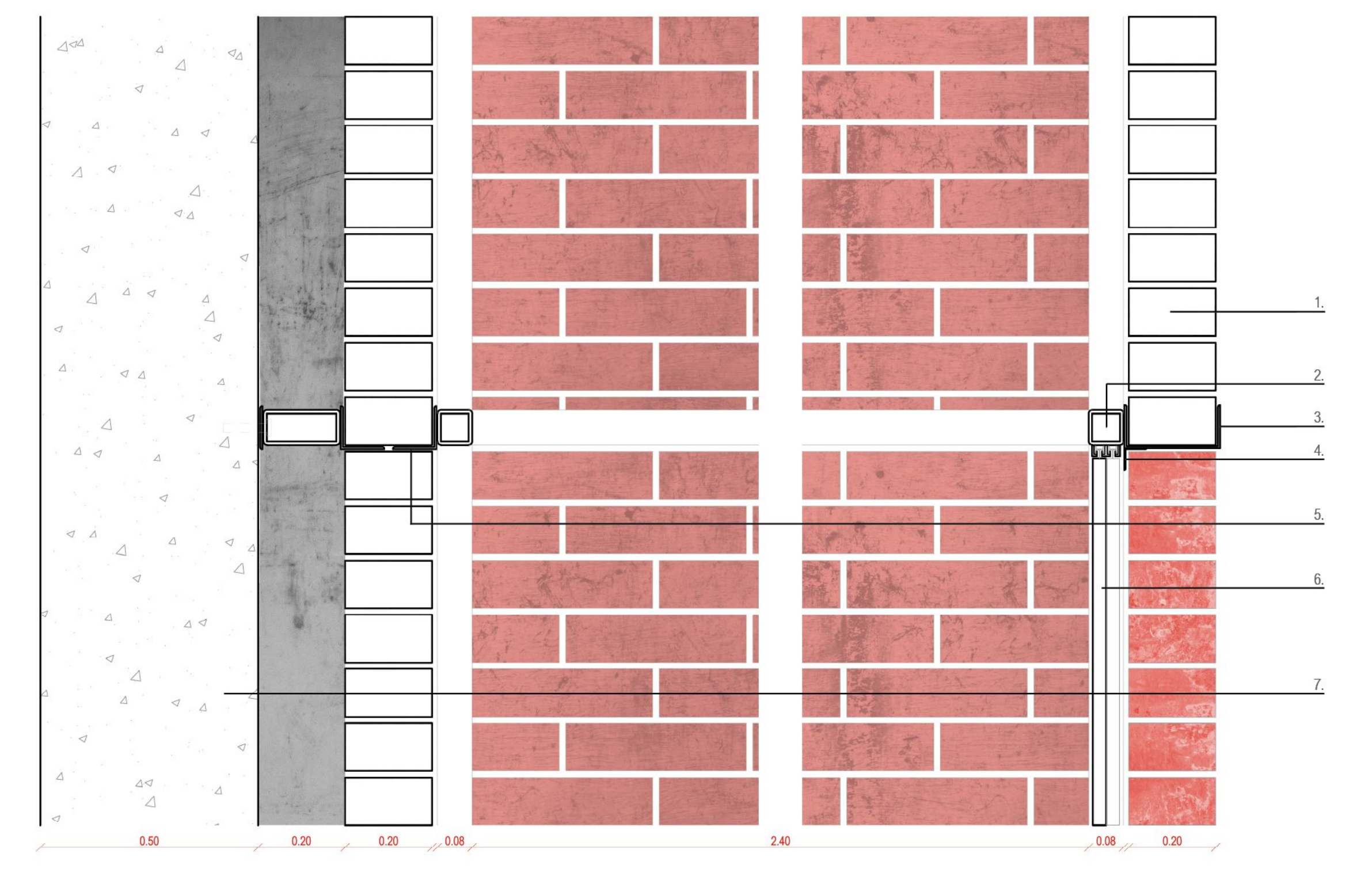
mercado



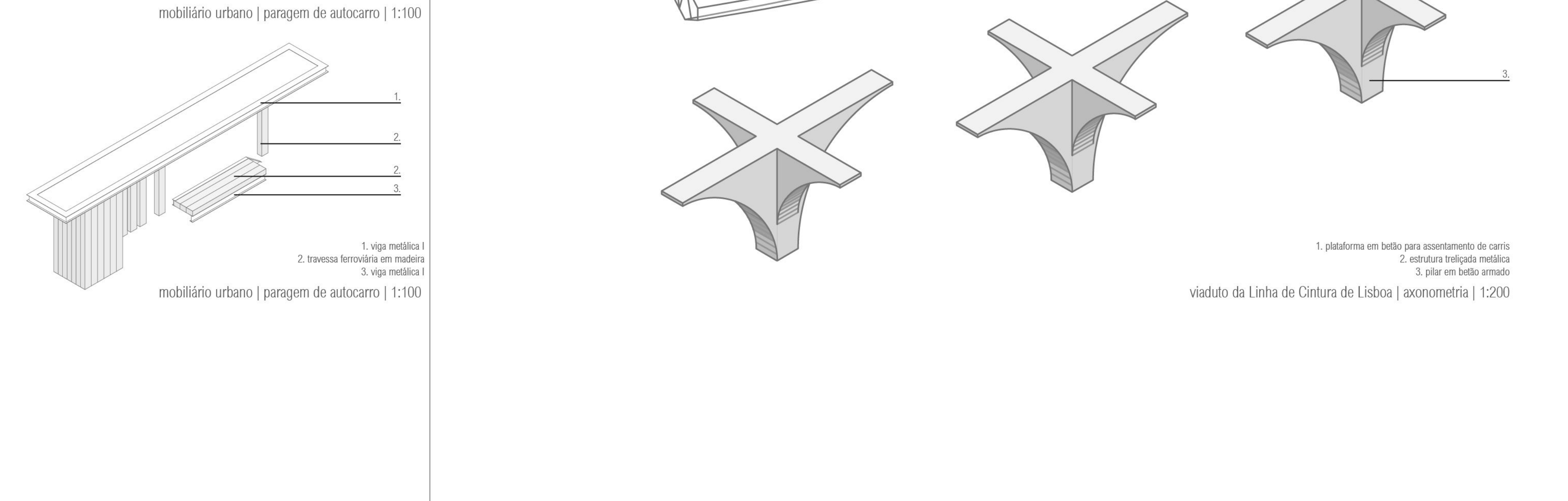
Anfiteatro do Carmo | plano 0 | 1:500



Anfiteatro do Carmo | vista | s/ escala



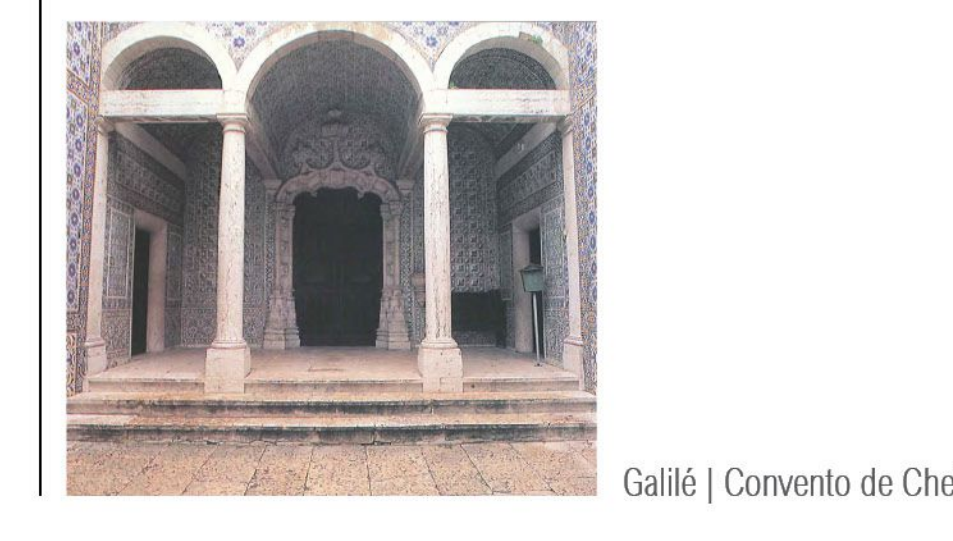
mobiliário urbano | pormenor | 1:10



viaduto da Linha de Cintura de Lisboa | soneometria | 1:200



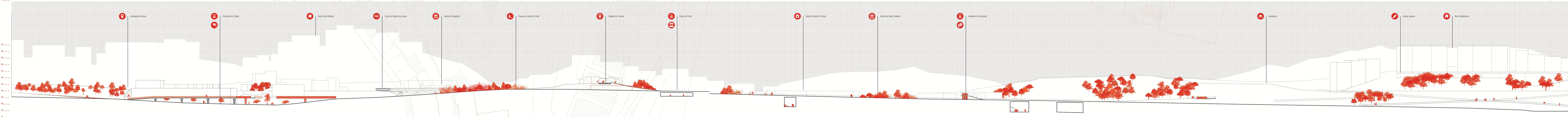
Quinta do Sargento

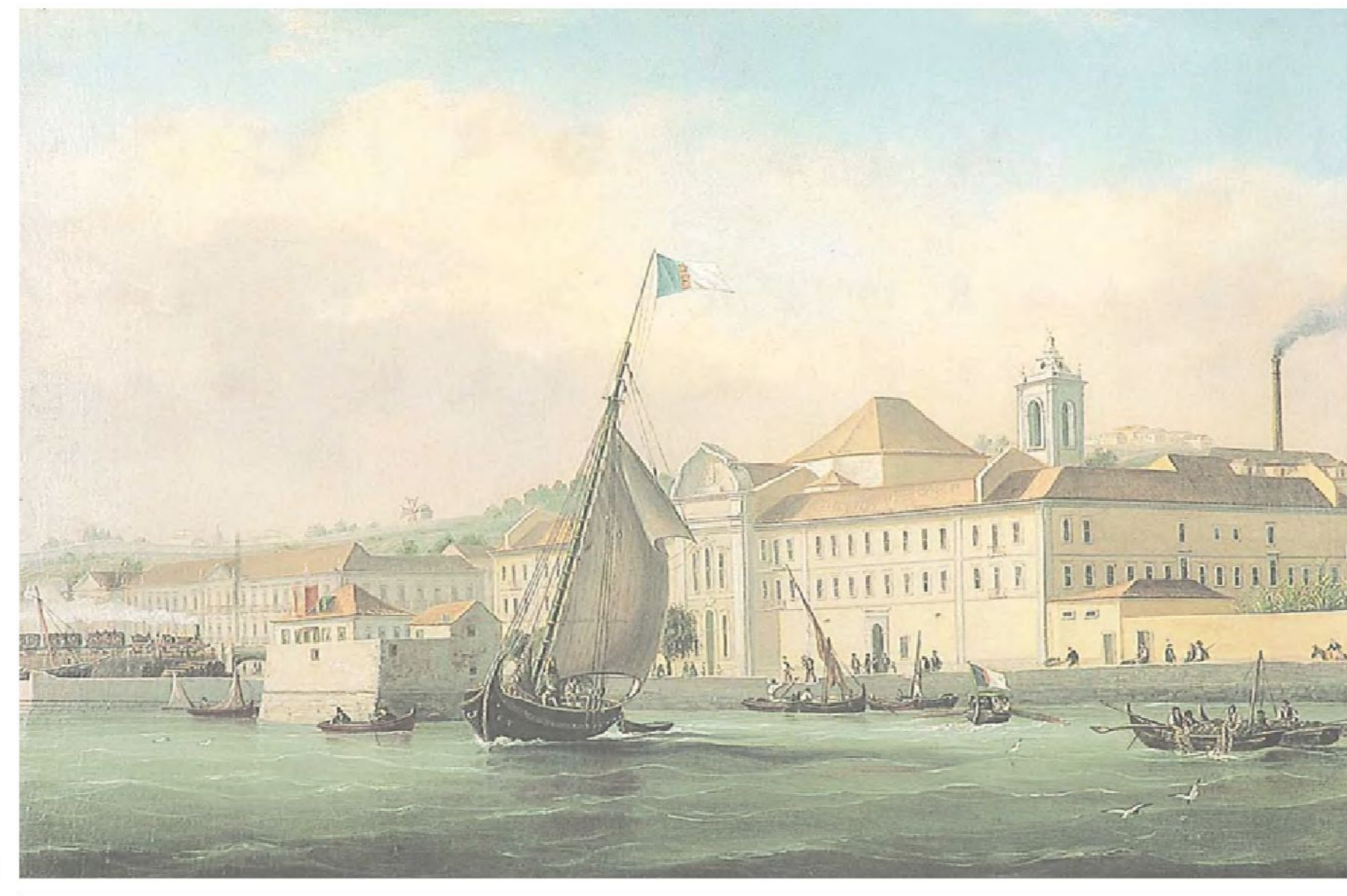


Convento de Chelas | praça | corte longitudinal | 1500

auditério do Parque de Chelas | esquisso

1. terreno de terreno em metros
2. 1445 metros
Arquiteto do Concelho | geometria | 120

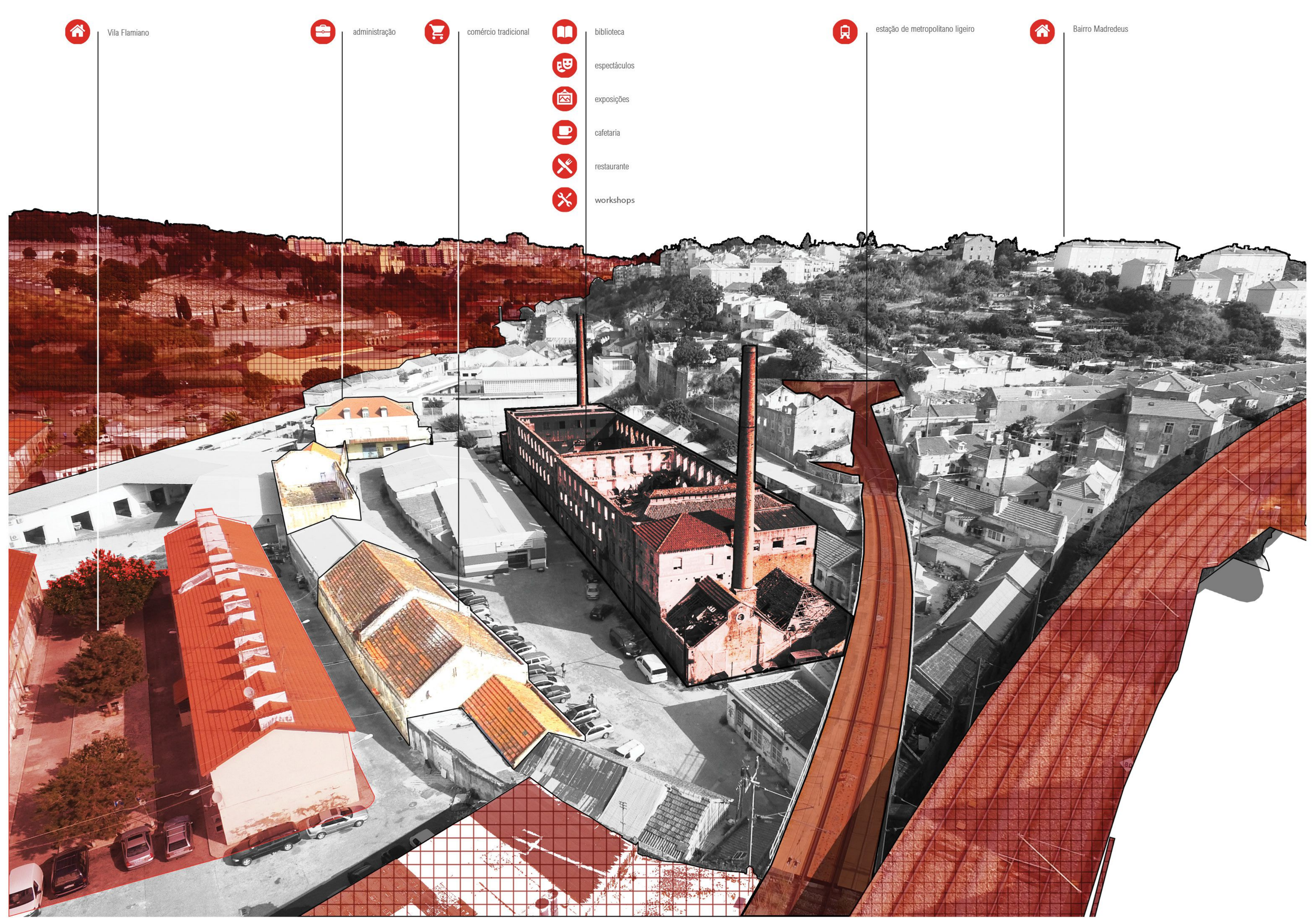




Convento de São Francisco de Xabregas

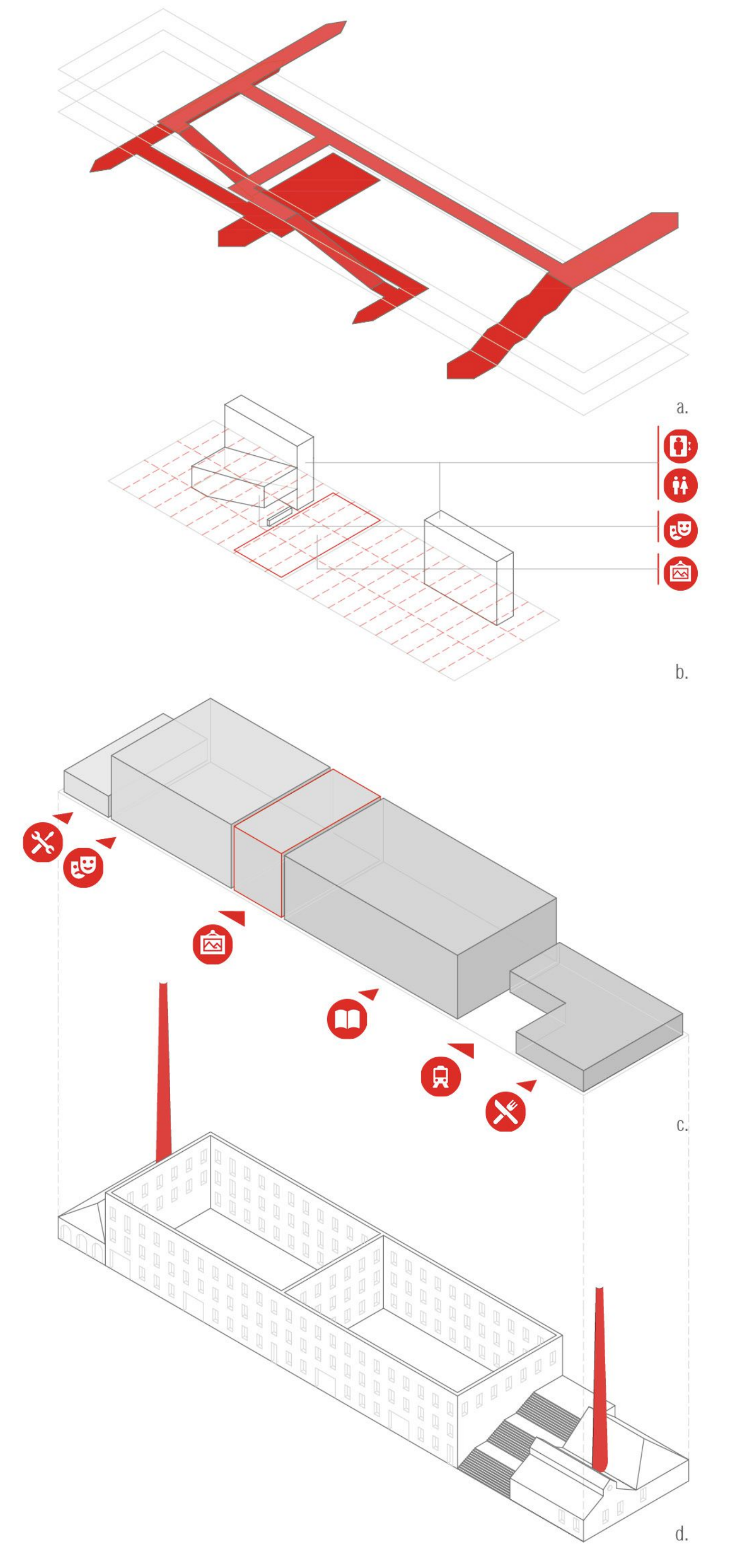
Elevador da Madredeus | perfil transversal | 1:500





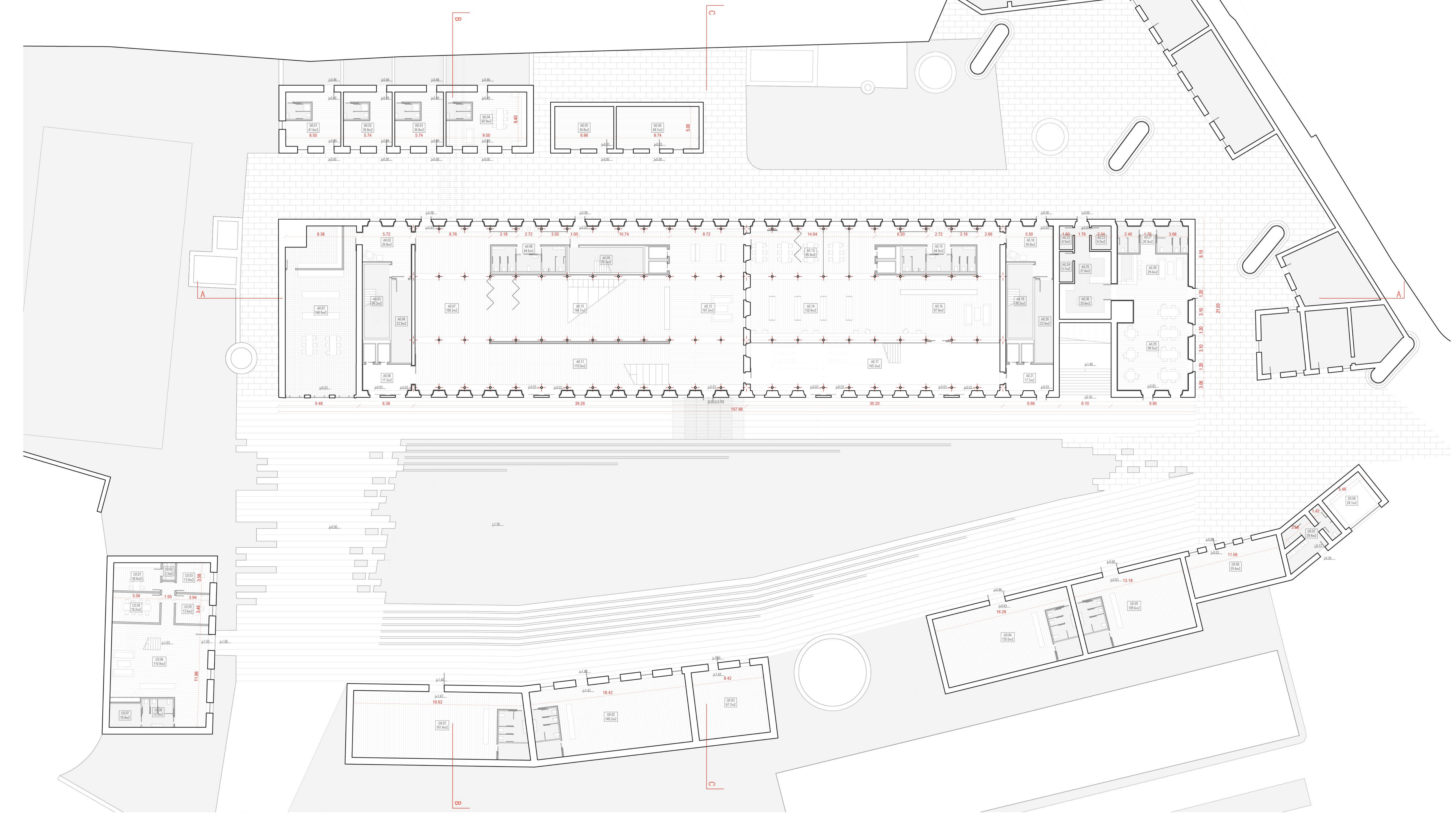
- comércio local
- administração
- habitação
- comunicações verticais
- artes de palco
- escritórios
- transporte público
- instalações sanitárias
- área expositiva
- biblioteca
- cafeteria
- restaurante

plano estratégico para a envolvente da Fábrica da Samaritana | foto-montagem | s/ escala



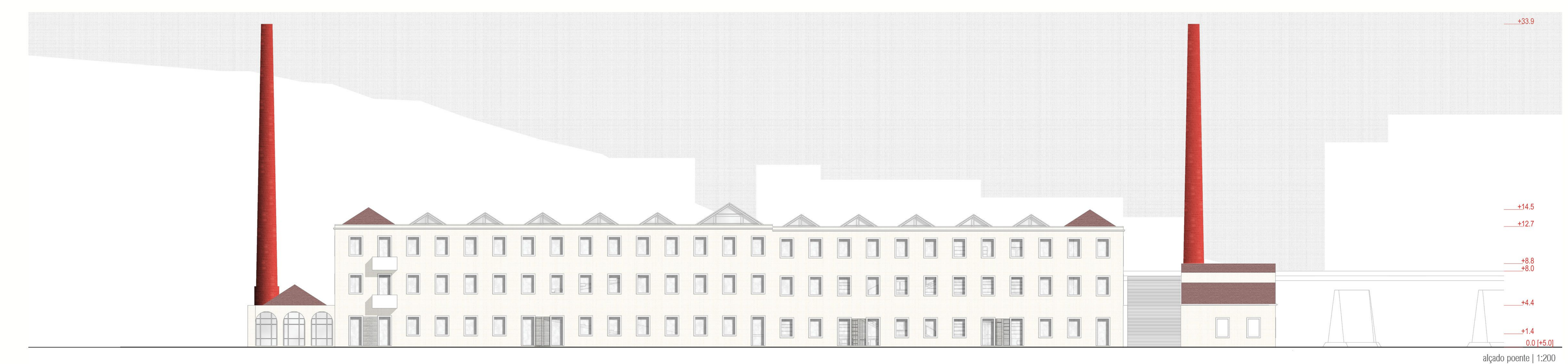
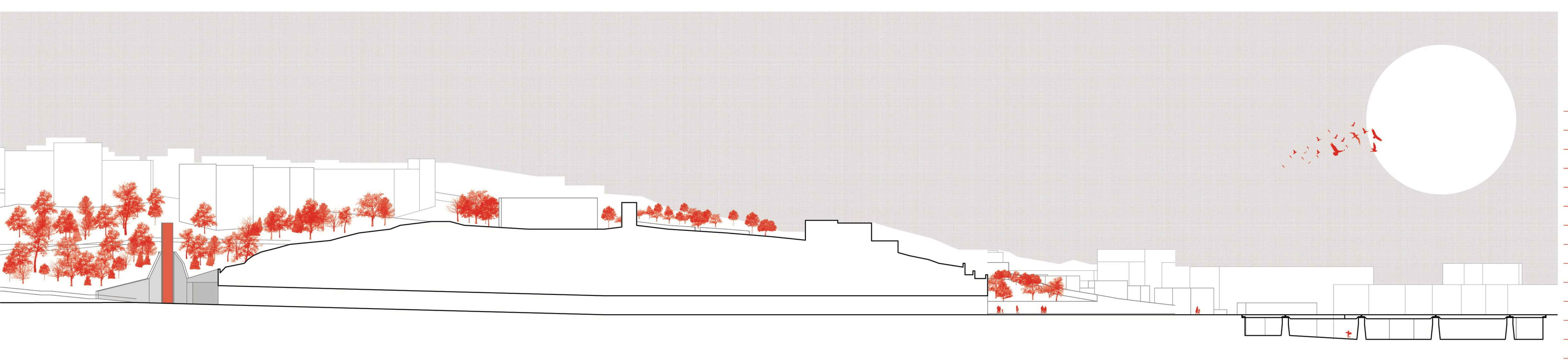
- a. pertences
- b. relação entre a estrutura e caixas infra-estruturais
- c. distribuição programática
- d. recuperação de volumetria de 1930

princípio de intervenção na Fábrica da Samaritana | axonometria | 1:500

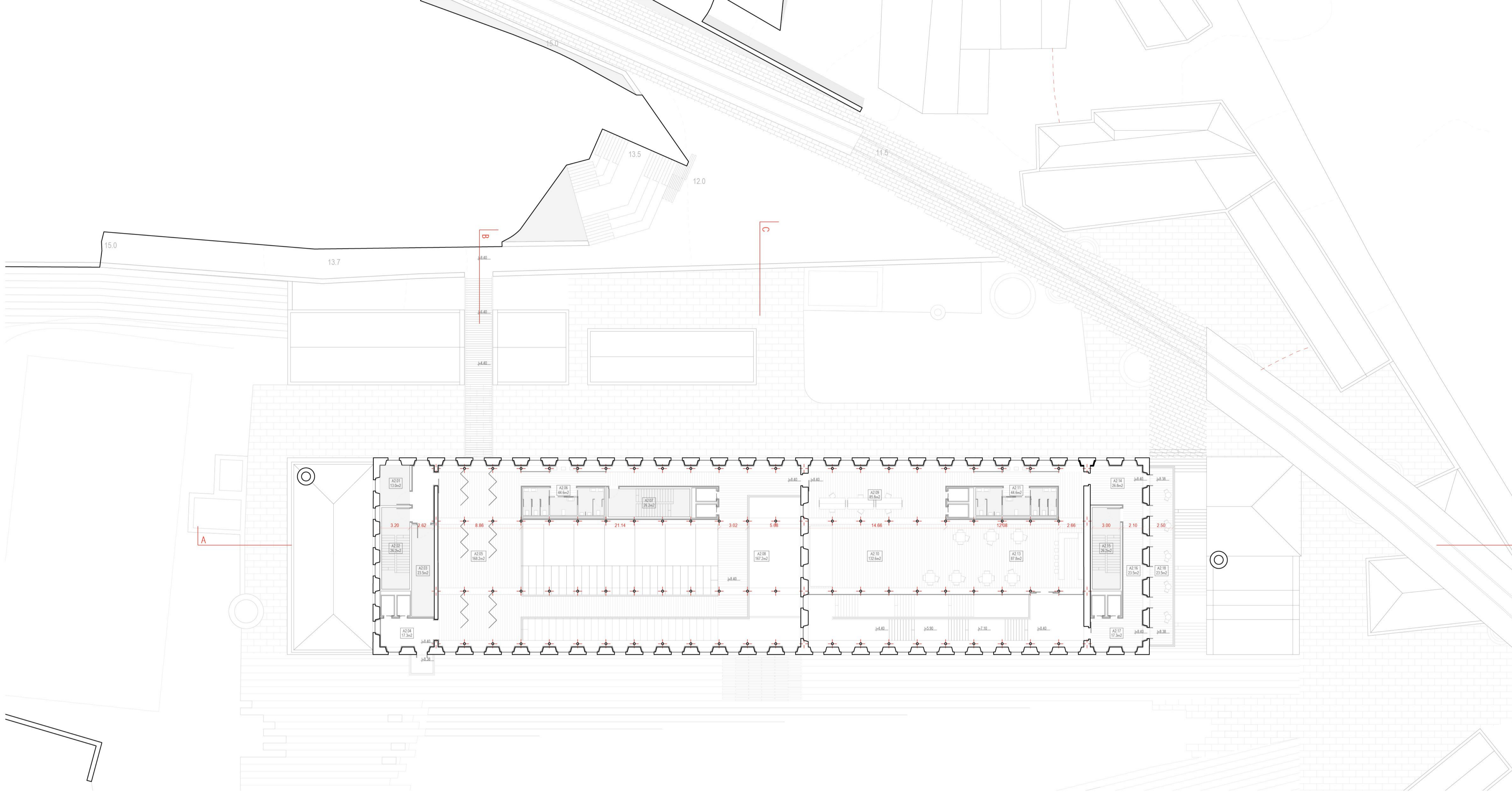
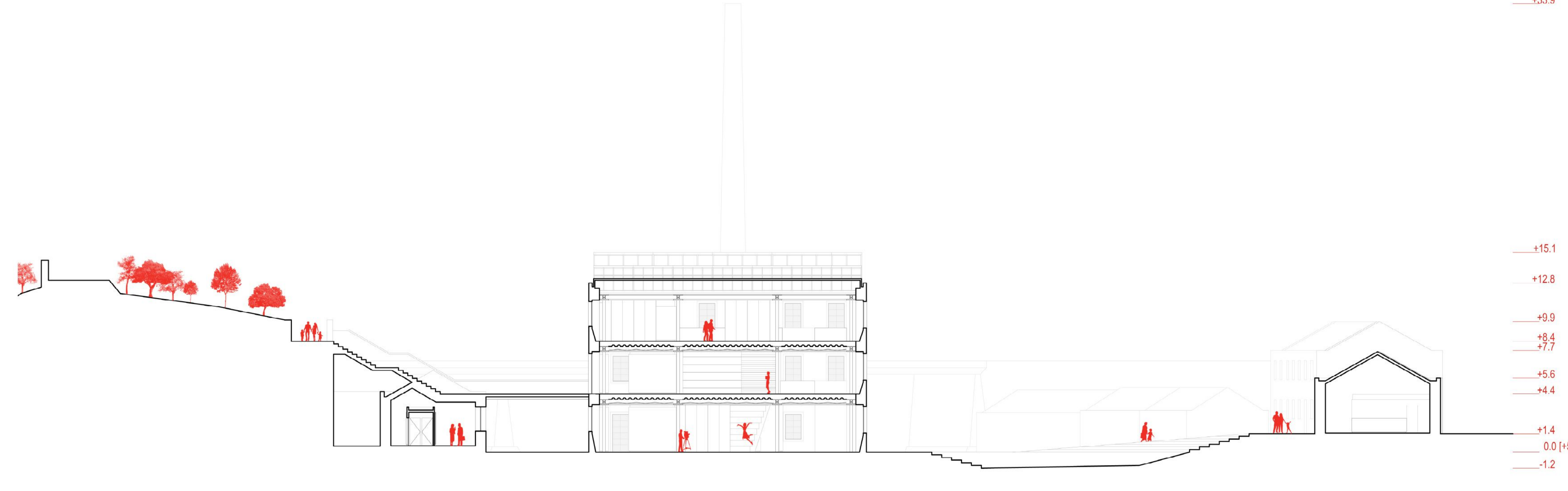
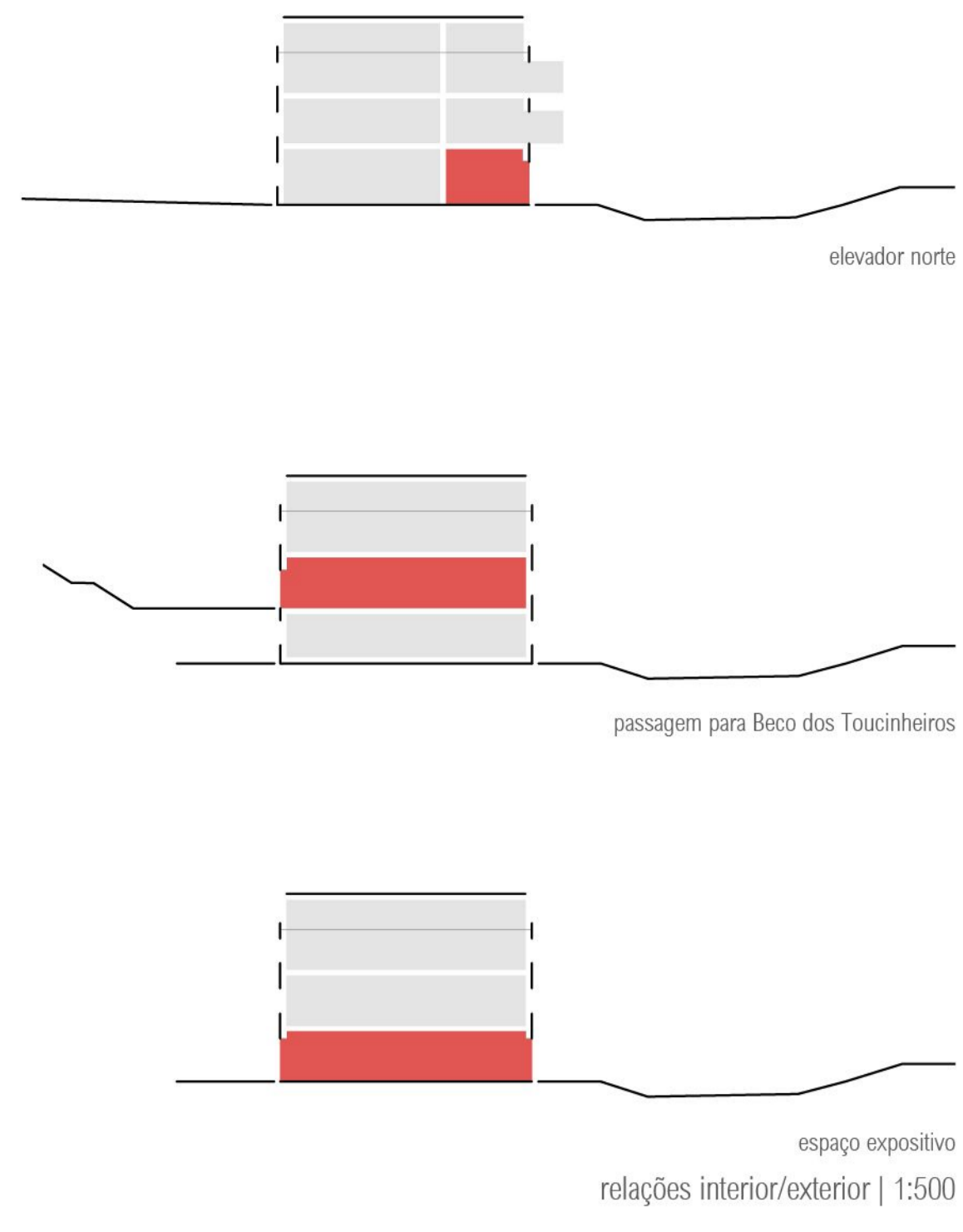


- A. BIBLIOTECA**
 - A0.01. oficina
 - A0.02. zona de leitura
 - A0.03. circulação vertical
 - A0.04. armários
 - A0.05. alvará de entrada
 - A0.06. sala polivalente
 - A0.07. instalações sanitárias
 - A0.08. circulação vertical
 - A0.09. auditório
 - A0.10. área expositiva
- B. ESTÚDIOS**
 - B0.01 a 03. estúdio/livraria
 - B0.04. cozinha comunitária
 - B0.05 a 06. livraria
- C. CASA DO FISCAL - ADMINISTRAÇÃO**
 - C0.01. área de funcionários
 - C0.02. instalações sanitárias [funcionários]
 - C0.03. gabinete
 - C0.04. sala de reuniões
 - C0.05. gabinete
 - C0.06. recepção
 - C0.07. armários
 - C0.08. instalações sanitárias
- D. COMÉRCIO TRADICIONAL**
 - D0.01 a 06. estúdio/livraria
 - D0.07. instalações sanitárias
 - D0.08. quiosque

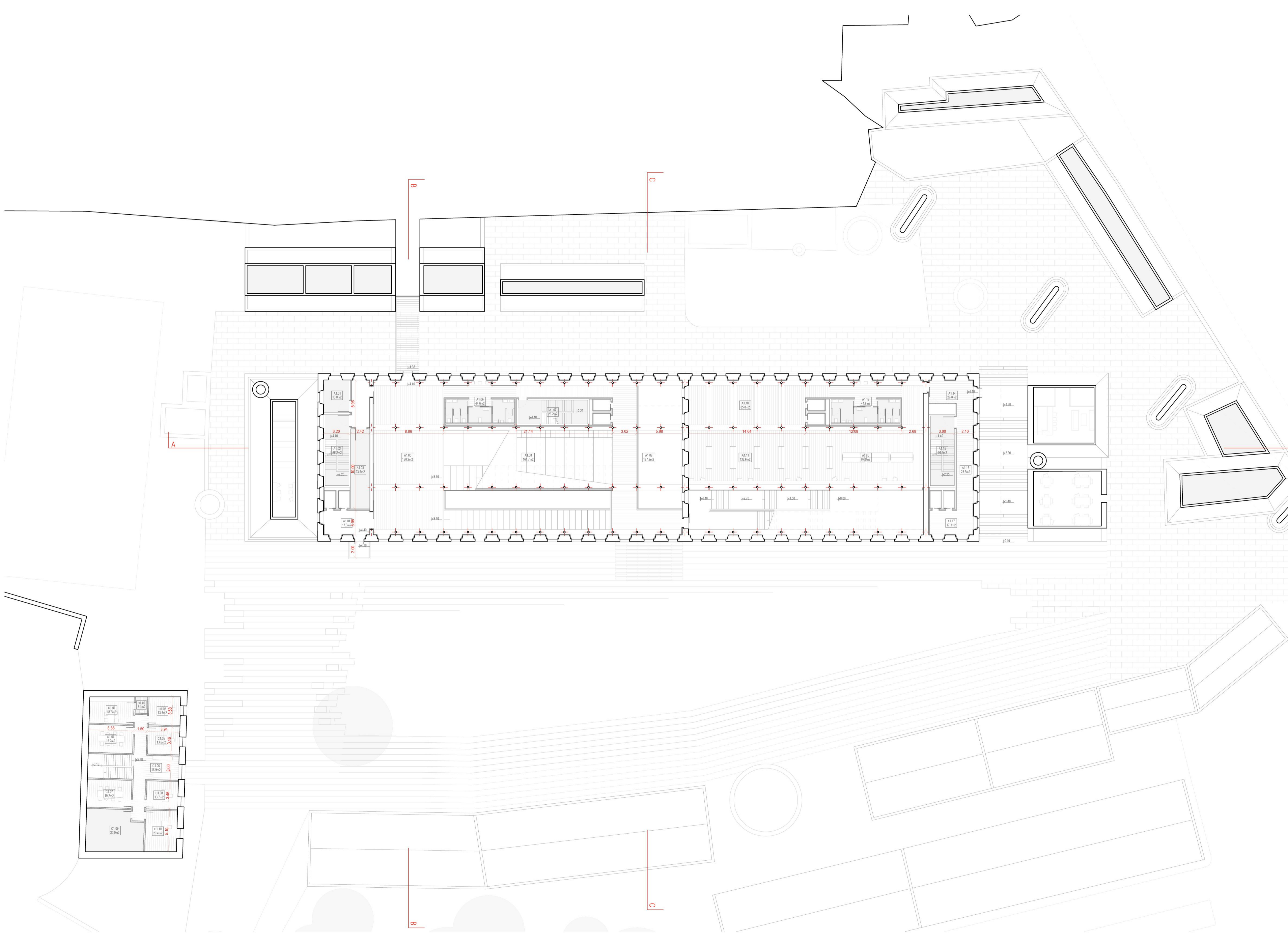
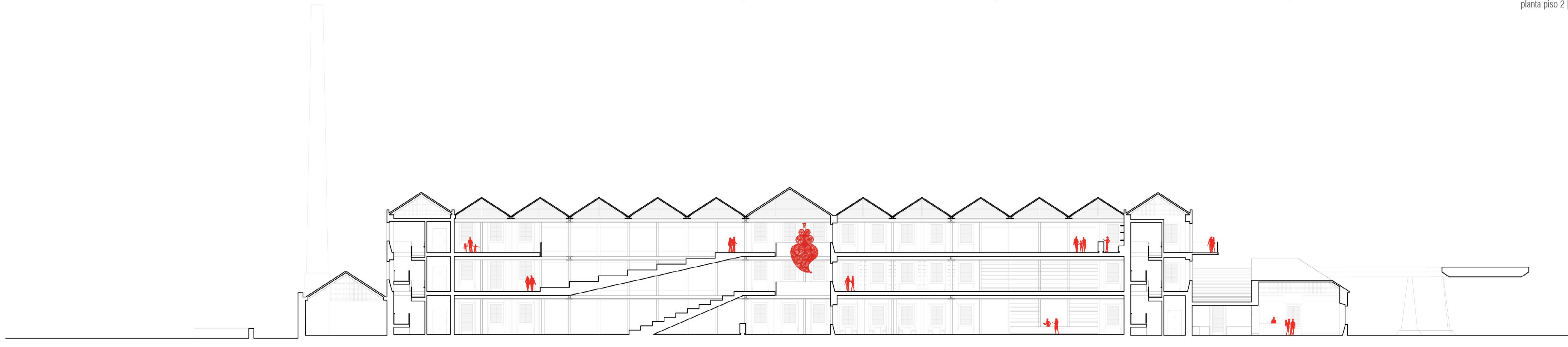
planta piso 0 | 1:200



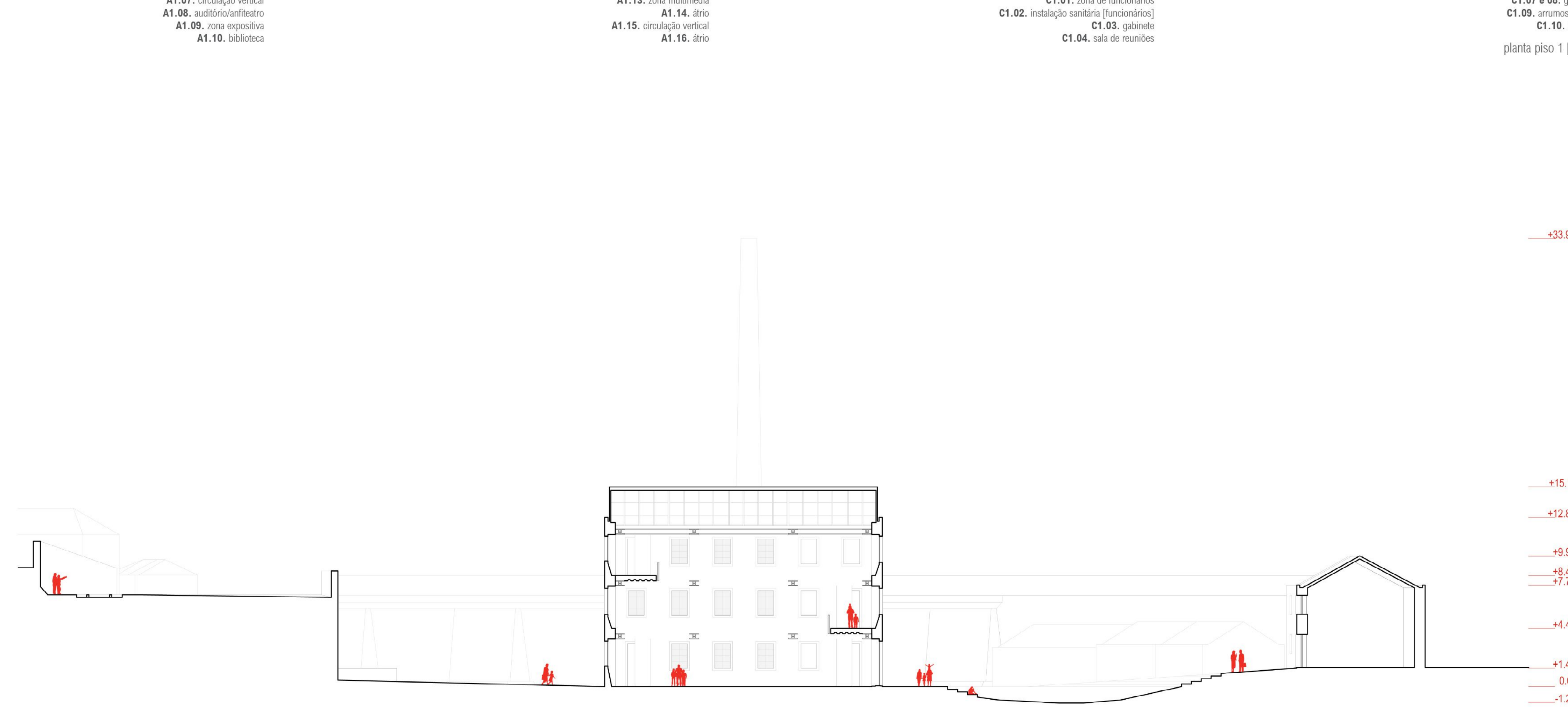
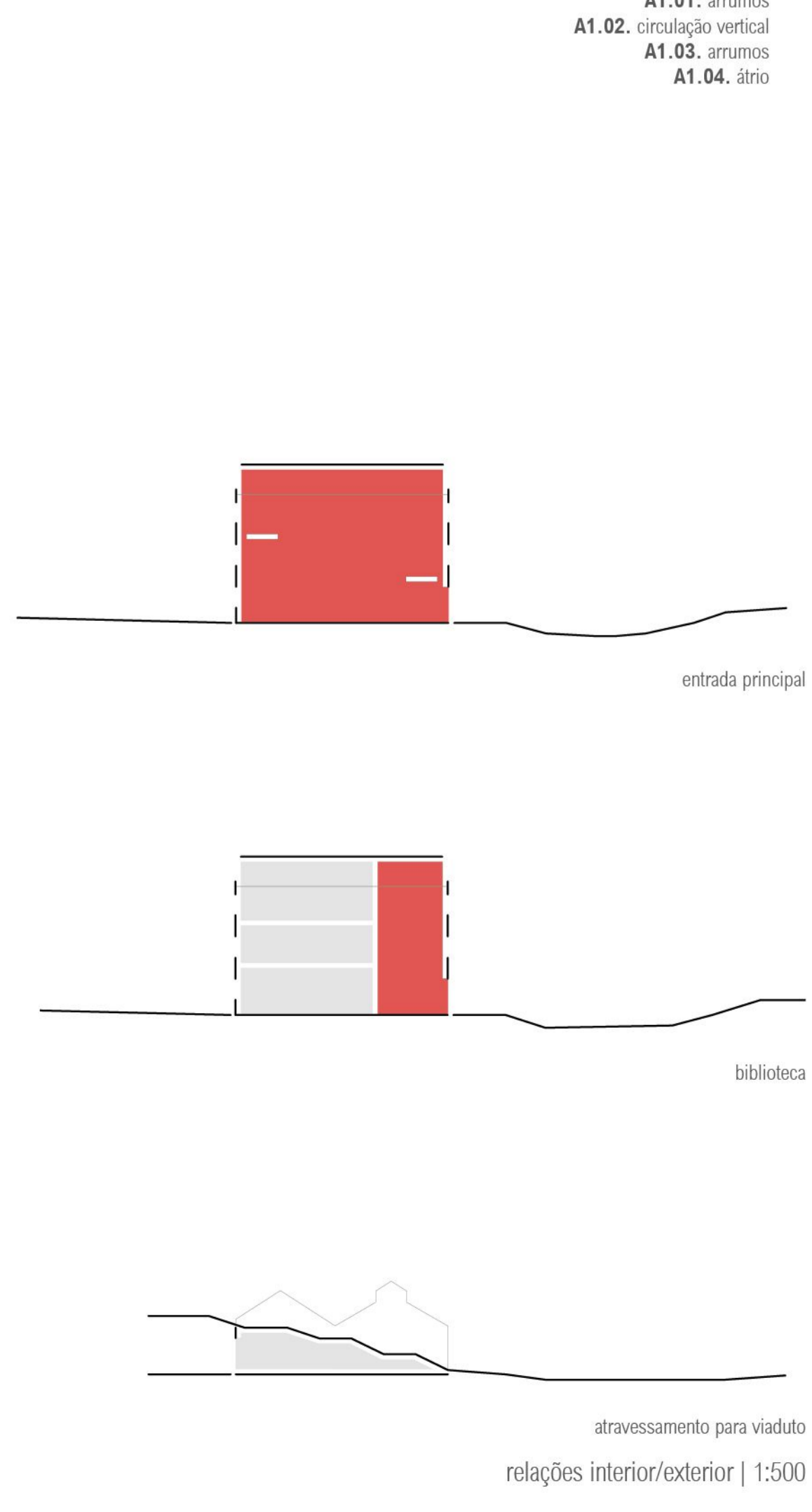
alçado ponto | 1:200

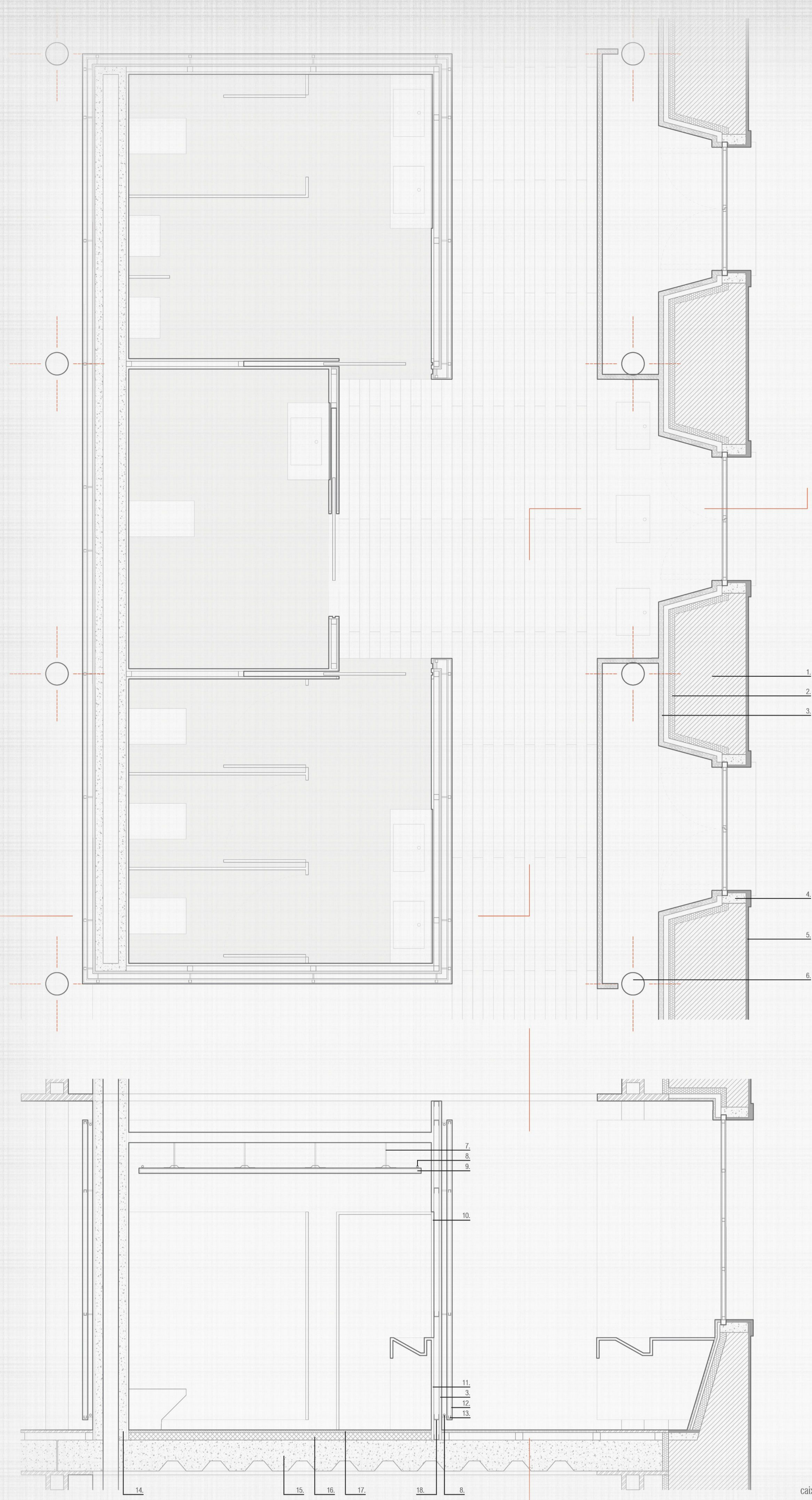


- A BIBLIOTECA**
A2.01. armários
- A2.02. circulação vertical
A2.03. armários
A2.04. alfo de entrada
- A2.05. salas polivalentes
A2.06. instalações sanitárias
A2.07. circulação vertical
- A2.08. área expositiva
A2.09. zona multimedial
A2.10. zona de espetáculos ao vivo
- A2.11. instalações sanitárias
A2.12. cafeteria
A2.13. circulação vertical
- A2.14. alfo de entrada
A2.15. varandim/miradouro
planta piso 0 | 1:200

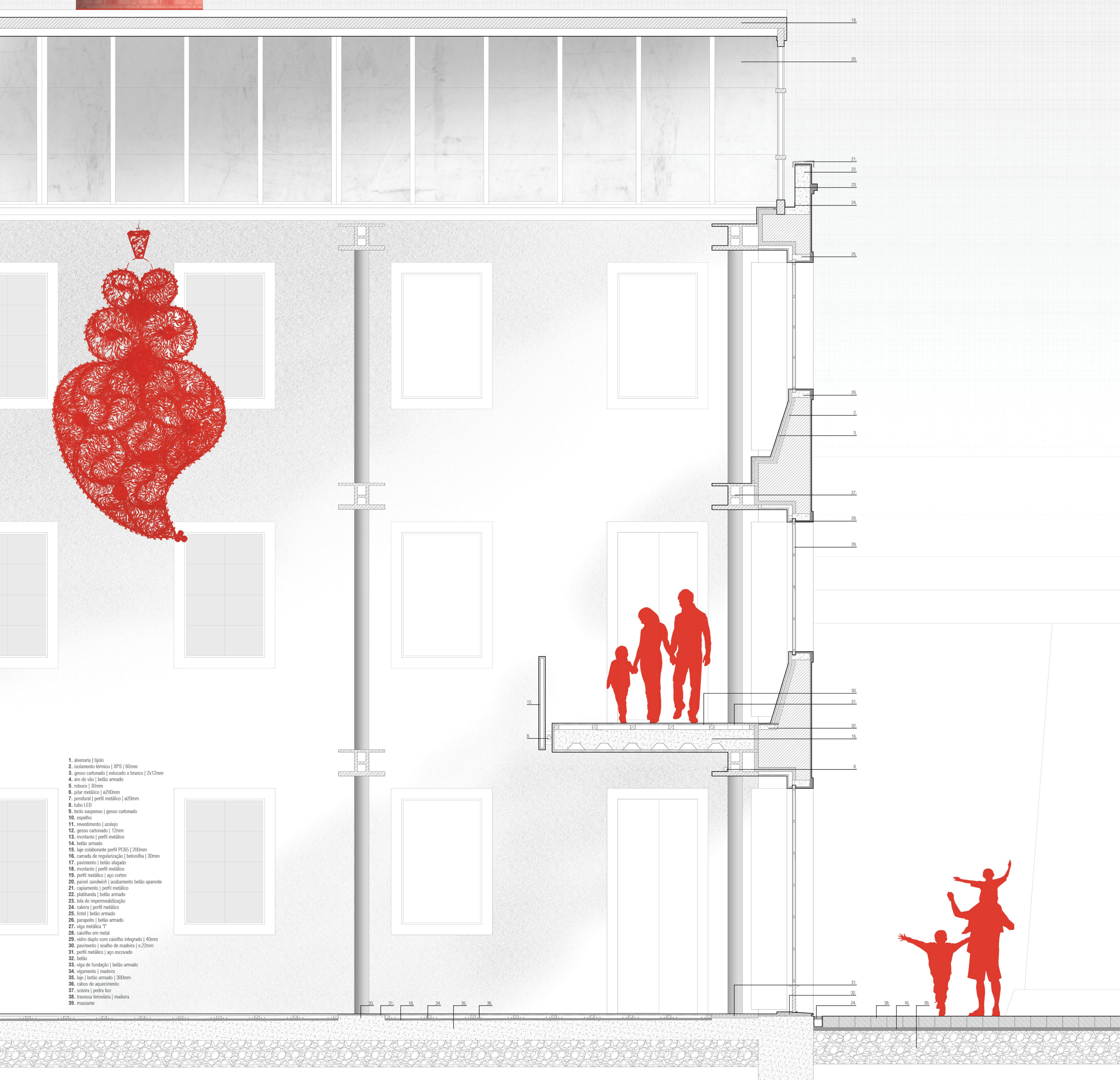


- A BIBLIOTECA**
A1.01. armários
A1.02. circulação vertical
A1.03. armários
A1.04. alfo
- A1.05. sala polivalente
A1.06. instalações sanitárias
A1.07. circulação vertical
A1.08. auditório/teatro
A1.09. zona expositiva
A1.10. biblioteca
- A1.11. bibliotecas de consulta
A1.12. instalações sanitárias
A1.13. zona multimedial
A1.14. alfo
A1.15. circulação vertical
A1.16. alfo
- C CASA DO FISCAL - ADMINISTRAÇÃO**
C1.01. zona de funcionários
C1.02. instalação sanitária (específica)
C1.03. gabinete
C1.04. sala de reuniões
- C1.05. gabinete
C1.06. zona de estar
C1.07 e 08. gabinetes
C1.09. armazenamento
C1.10. gabinete
planta piso 1 | 1:200





caixa infra-estrutural | planta e corte | 1:20



corte transversal | 1:20

1. alvenaria | tijolo
2. isolamento térmico | XPS | 60mm
3. gesso cartonado | esticado a braço | 2x12mm
4. ar de vidro | betão armado
5. reboco | 30mm
6. pilar metálico | 200mm
7. pendural | perfil metálico | ø20mm
8. tubo LED
9. betão suspenso | gesso cartonado
10. espelho
11. revestimento | azulejo
12. gesso cartonado | 12mm
13. montante | perfil metálico
14. betão armado
15. lig. colaborante perfil PC65 | 200mm
16. canal de regulação | batente | 30mm
17. pavimento | betão afagado
18. montante | perfil metálico
19. perfil metálico | aço corten
20. painel sandwich | acabamento betão aparente
21. sistema | perfil metálico
22. platibanda | betão armado
23. ilha de impermeabilização
24. caixa | perfil metálico
25. limal | betão armado
26. parapeto | betão armado
27. viga metálica T
28. cachaço em metal
29. vidro duplo com caixão integrado | 40mm
30. pavimento | soalho de madeira | e 22mm
31. perfil metálico | aço escovado
32. betão
33. viga de fundação | betão armado
34. revestimento | madeira
35. lig. | betão armado | 300mm
36. cabço de aquecimento
37. soneira | pedra lioz
38. travessa ferroviária | madeira
39. mosaico

anexo II

Fotografias de maquetes | Tiago Fino Martins

Folhas 01 a 43

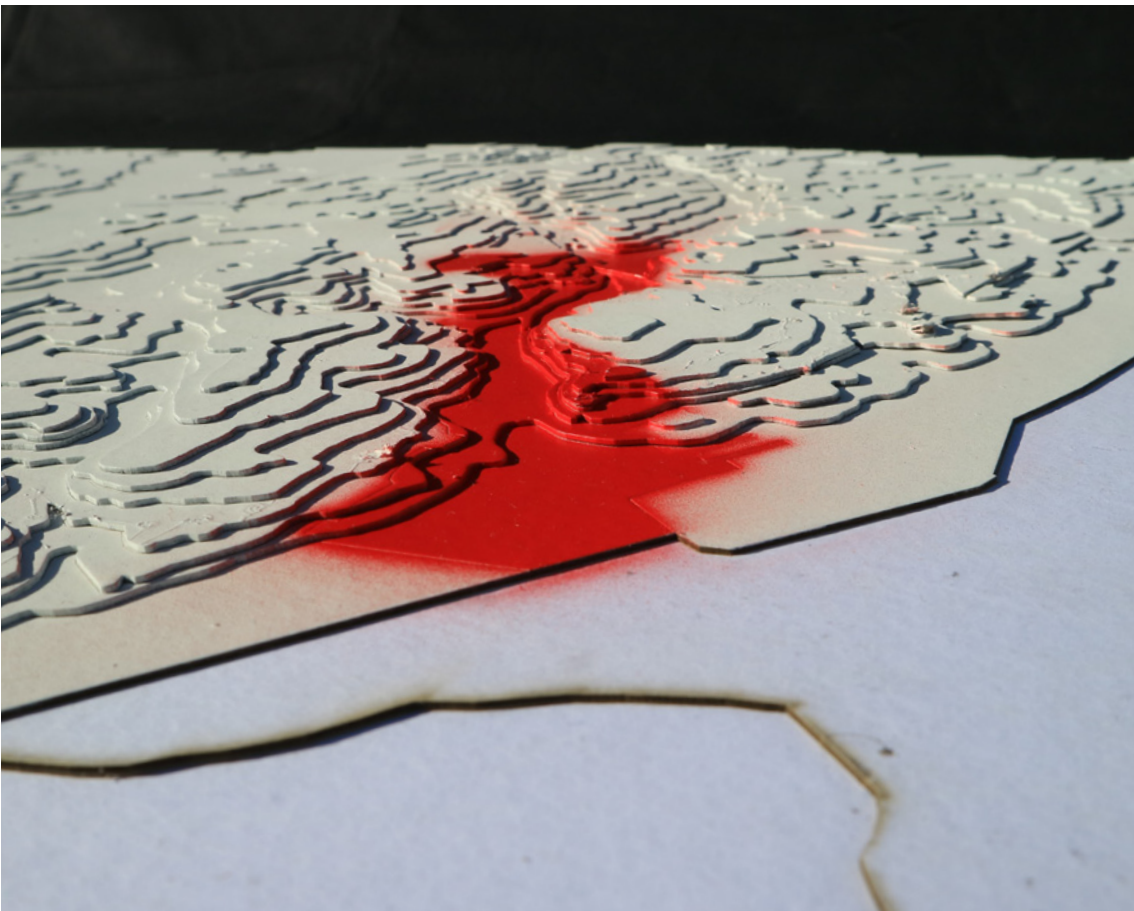
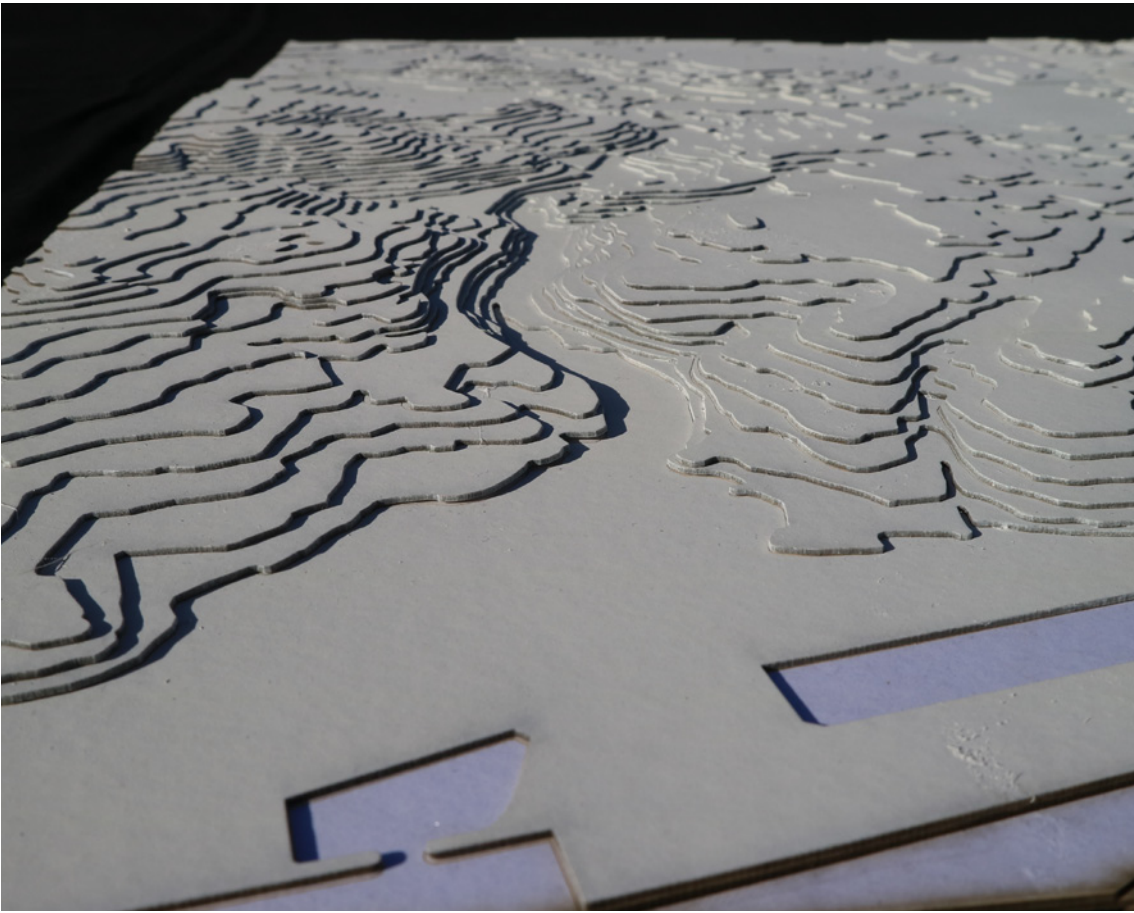
Fotografias de maquetes | s. escala | Tiago Fino Martins

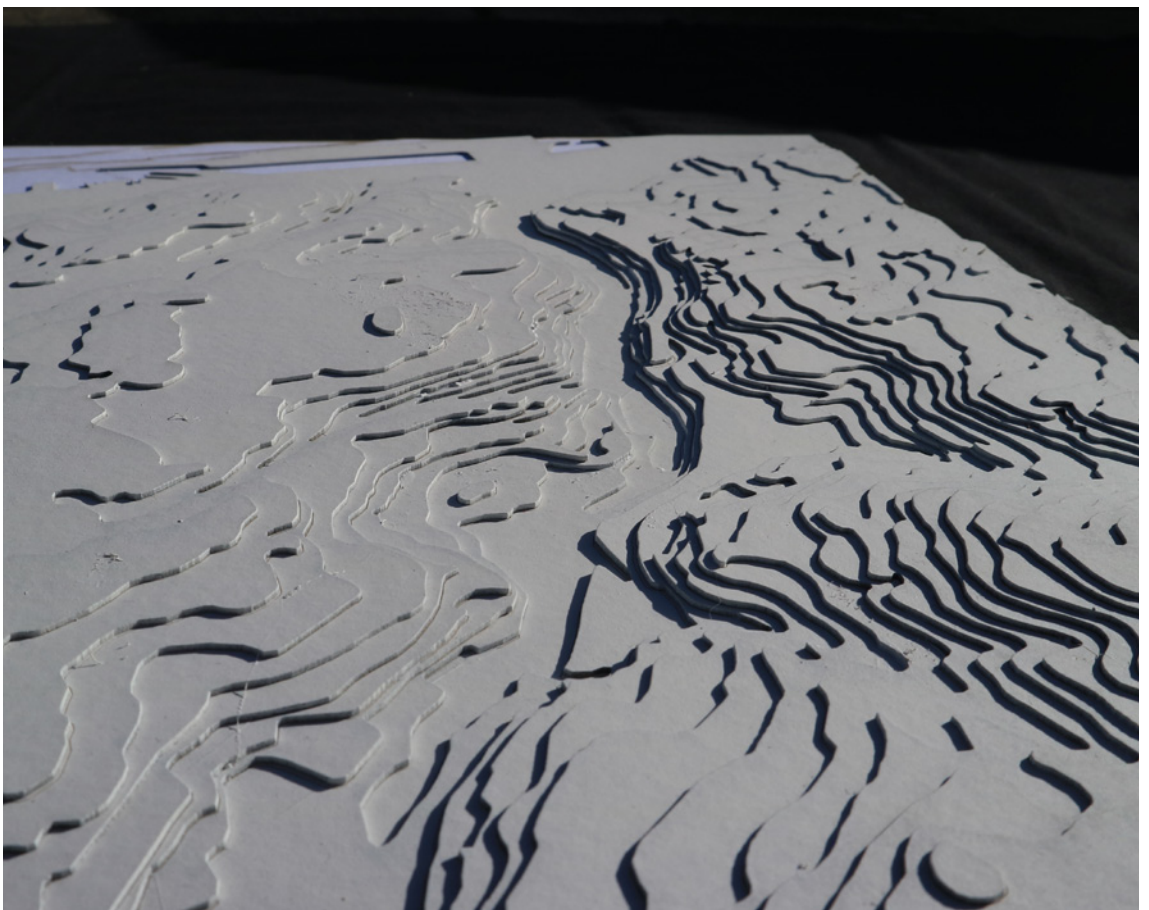
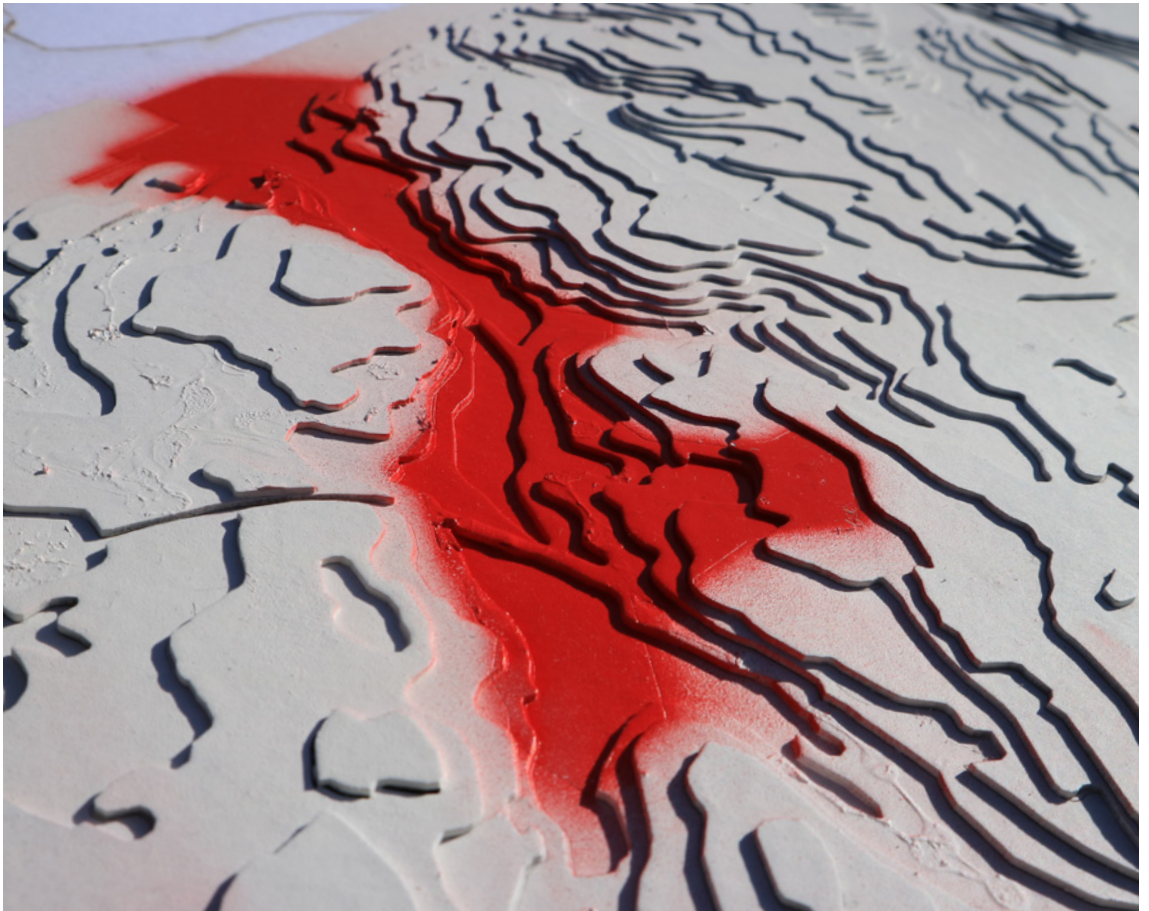
Percursos (im)prováveis em infra-estruturas de transporte

Lisboa
1:10 000

FOLHA 01



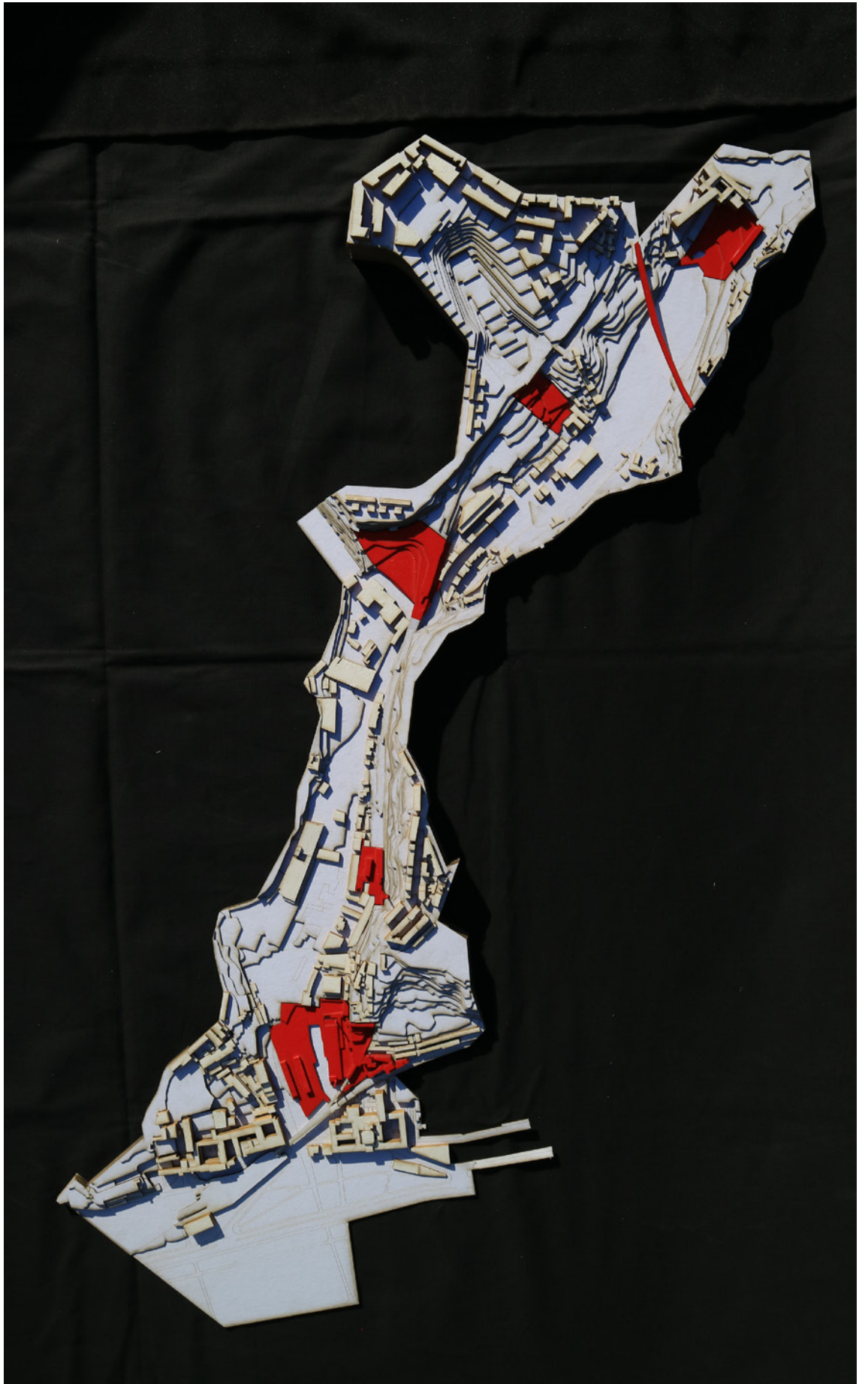




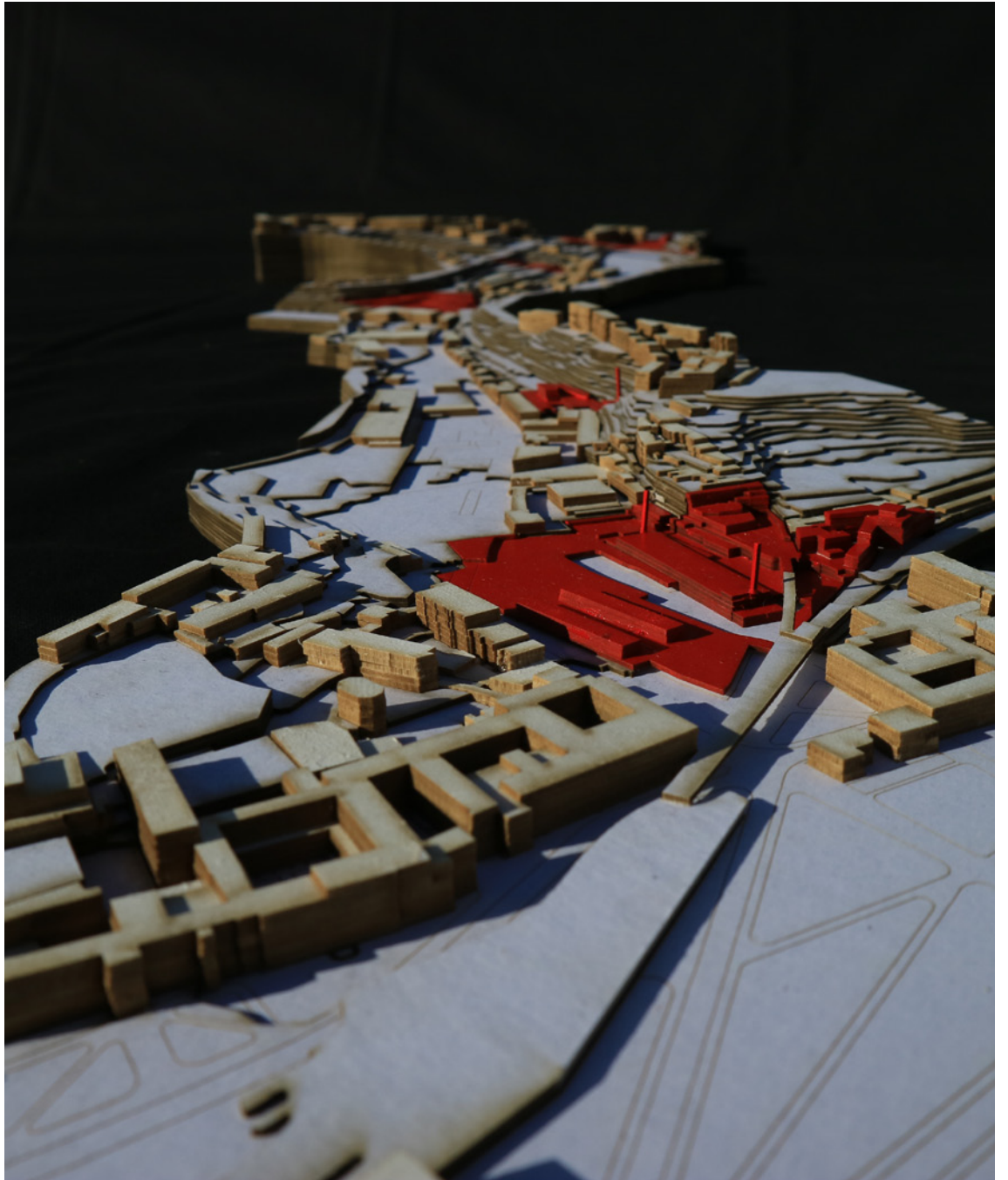
Percursos (im)prováveis em infra-estruturas de transporte

Vale de Chelas
1:2 000

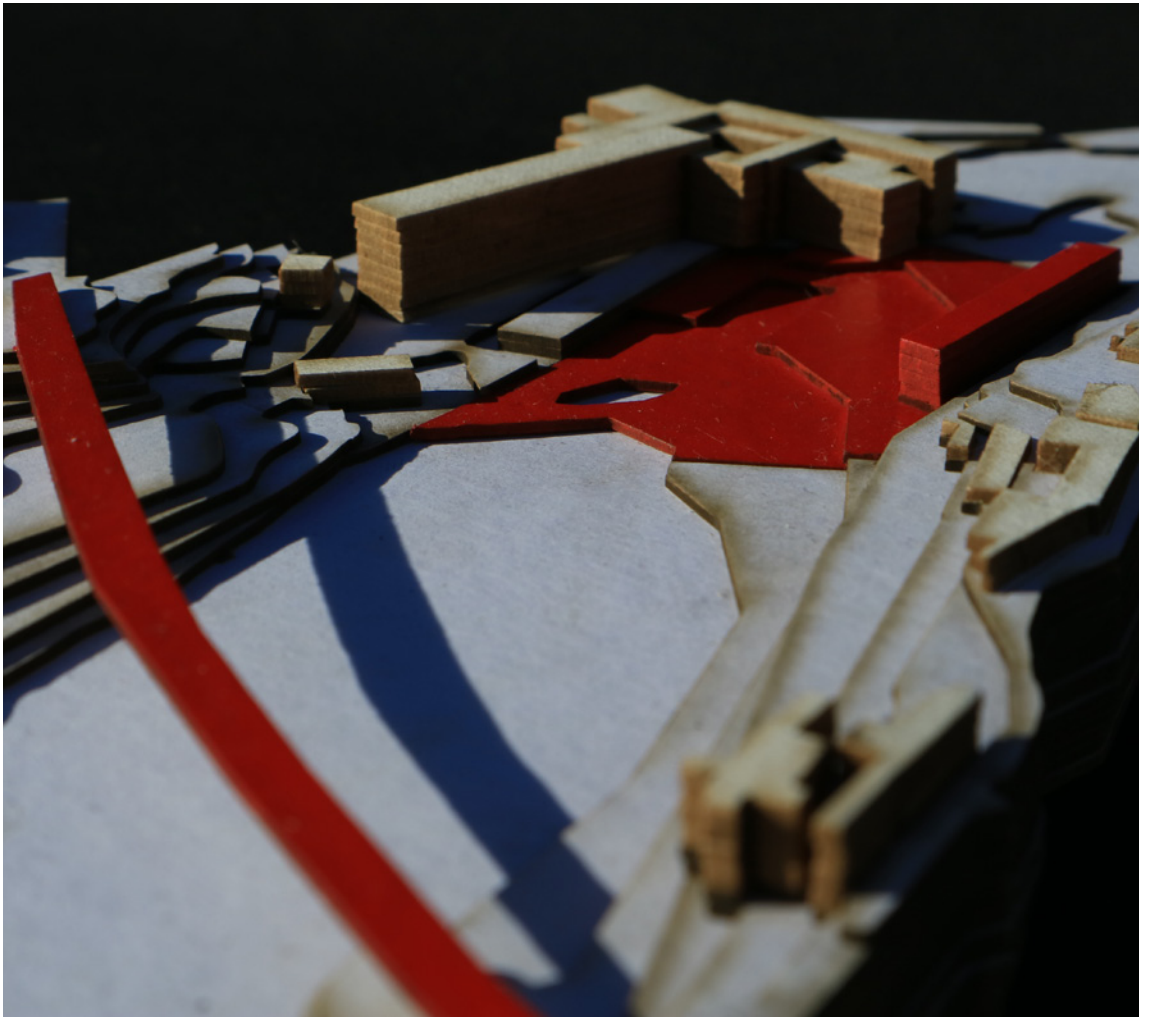
FOLHA 05

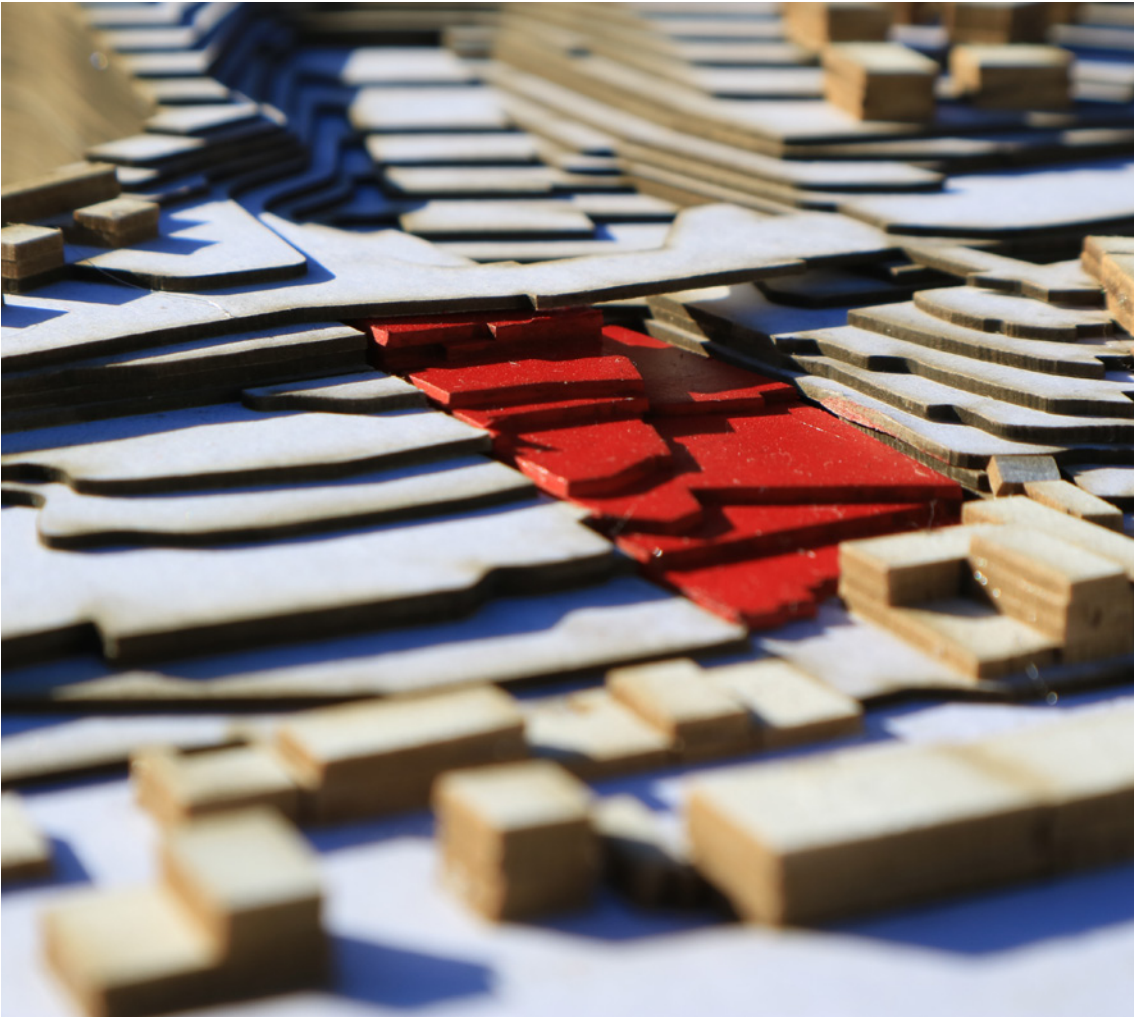






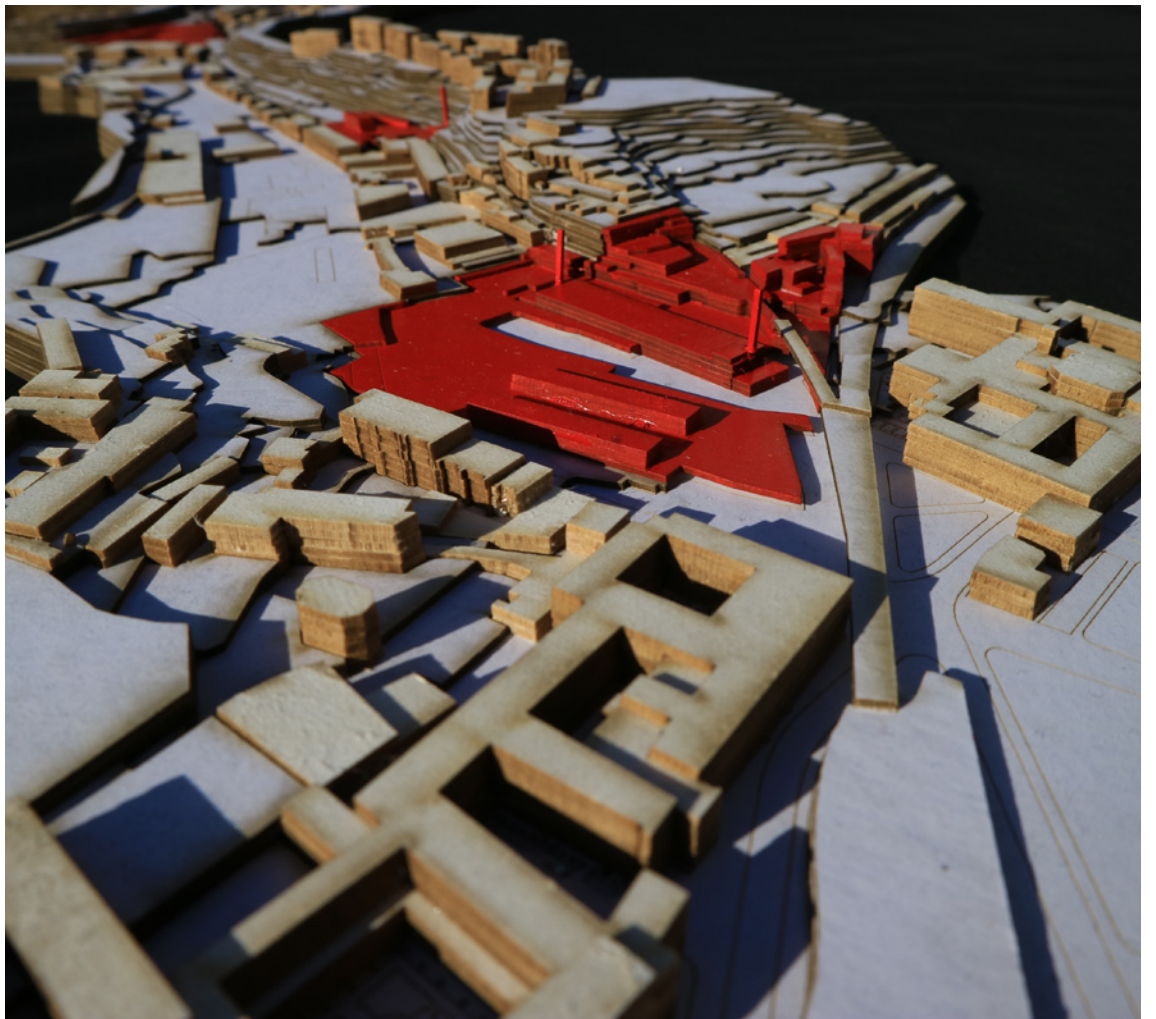


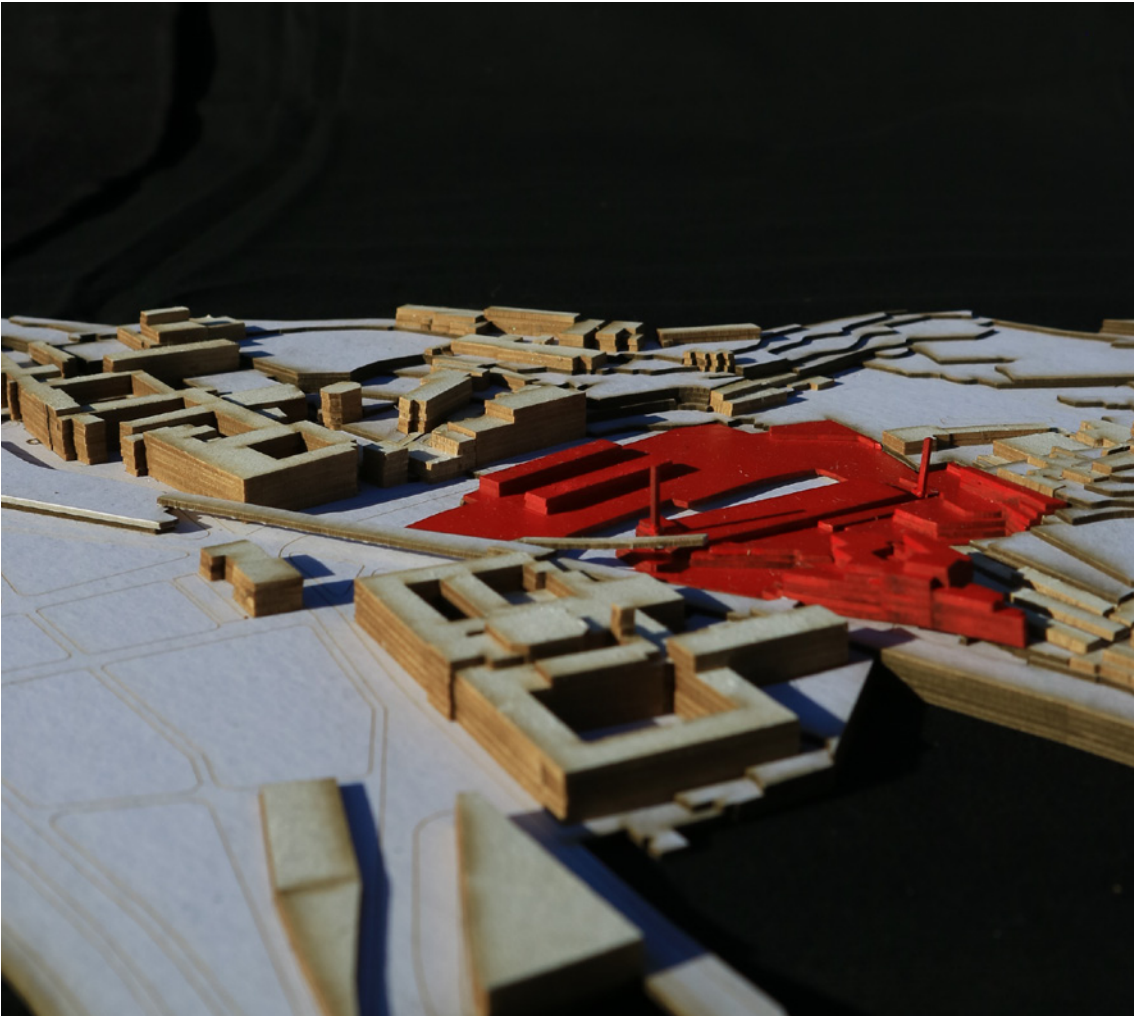










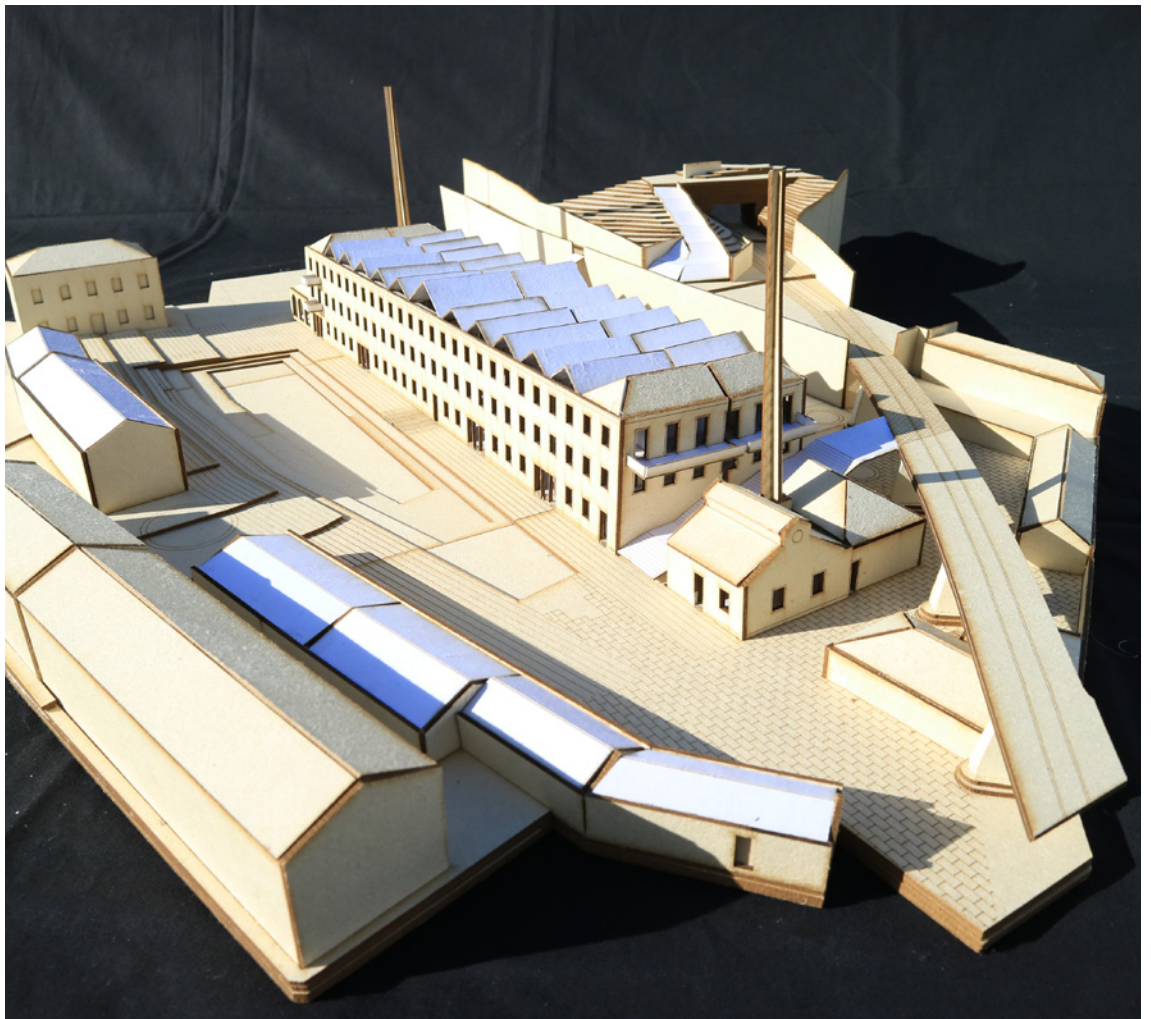


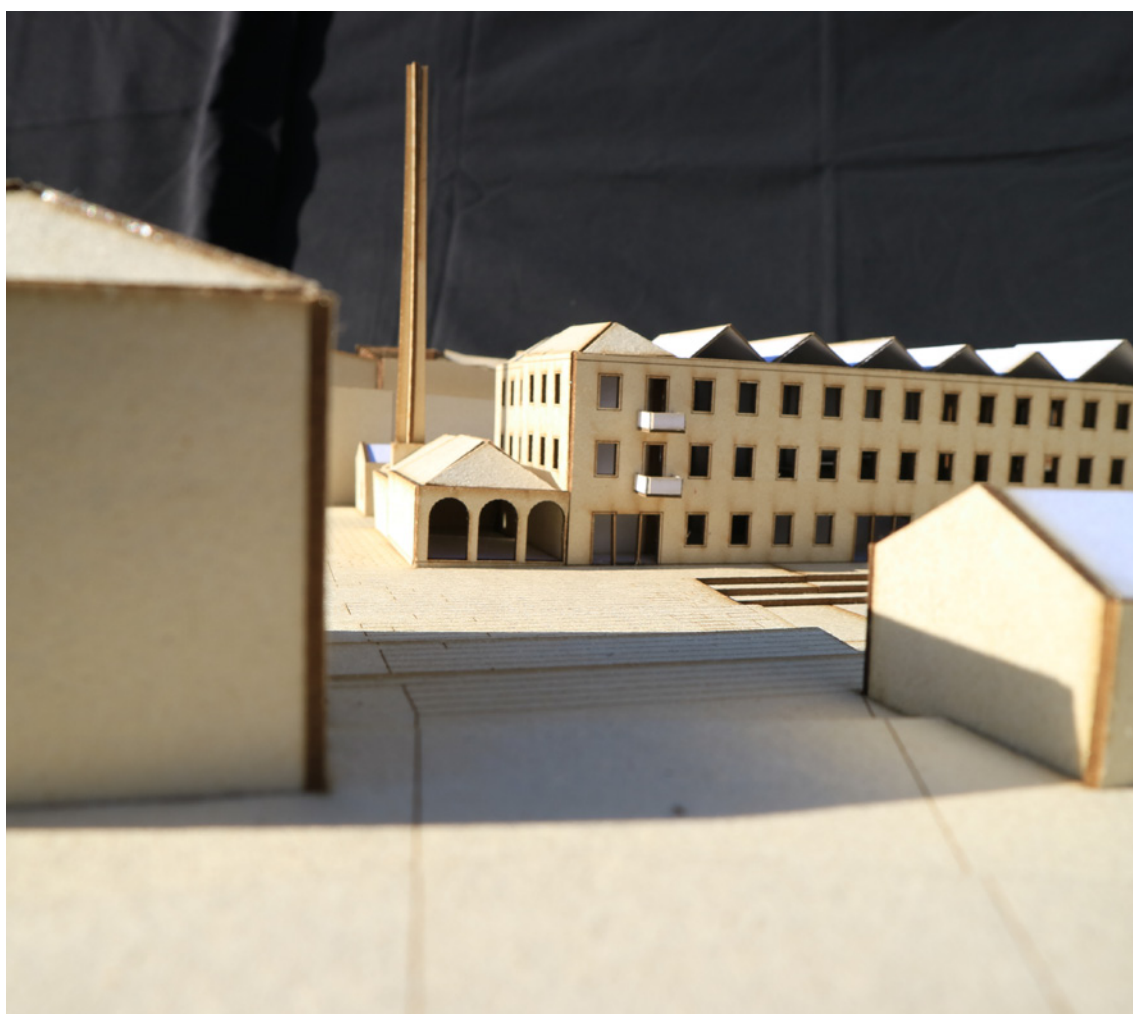


Percursos (im)prováveis em infra-estruturas de transporte

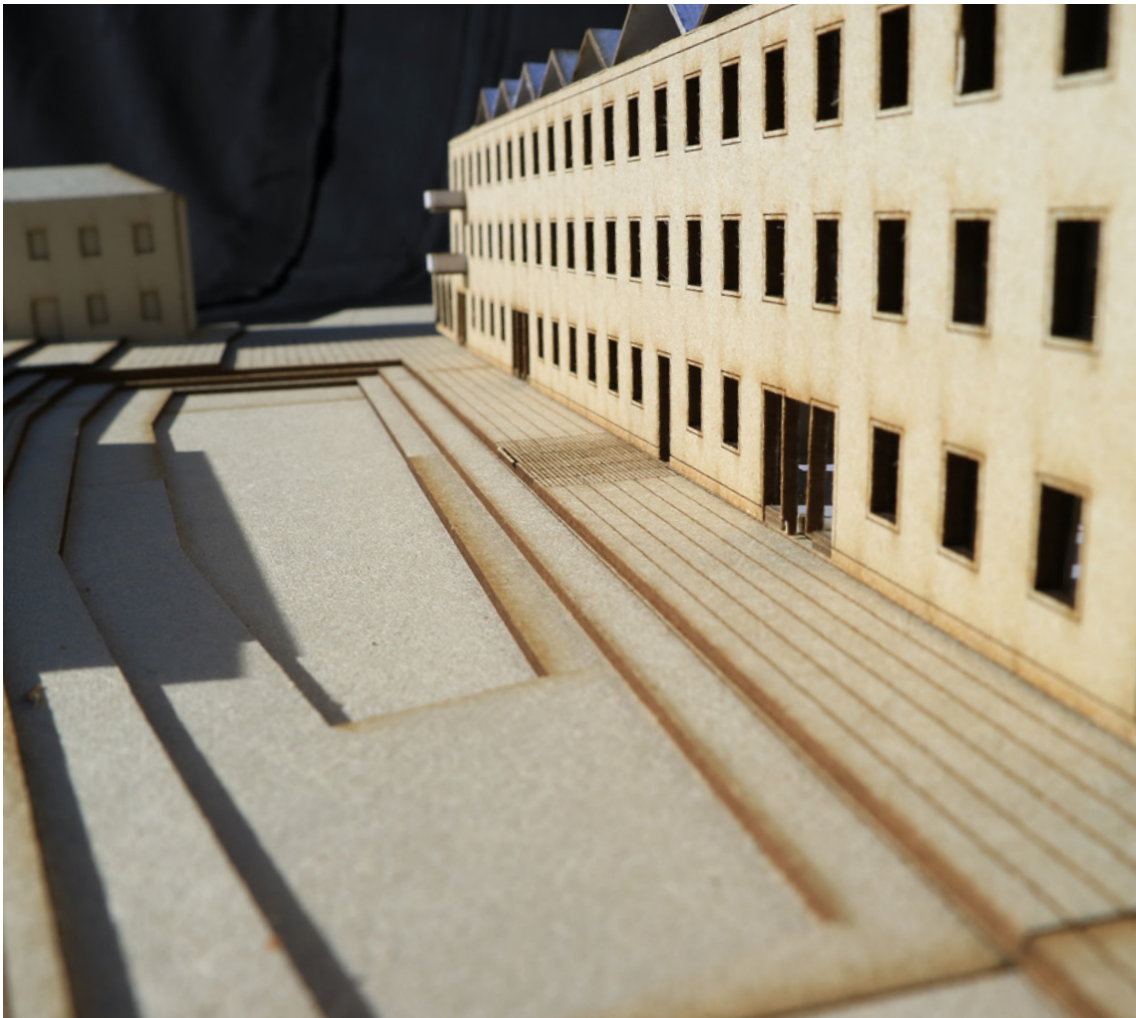
Fábrica da Samaritana
1:200

FOLHA 17



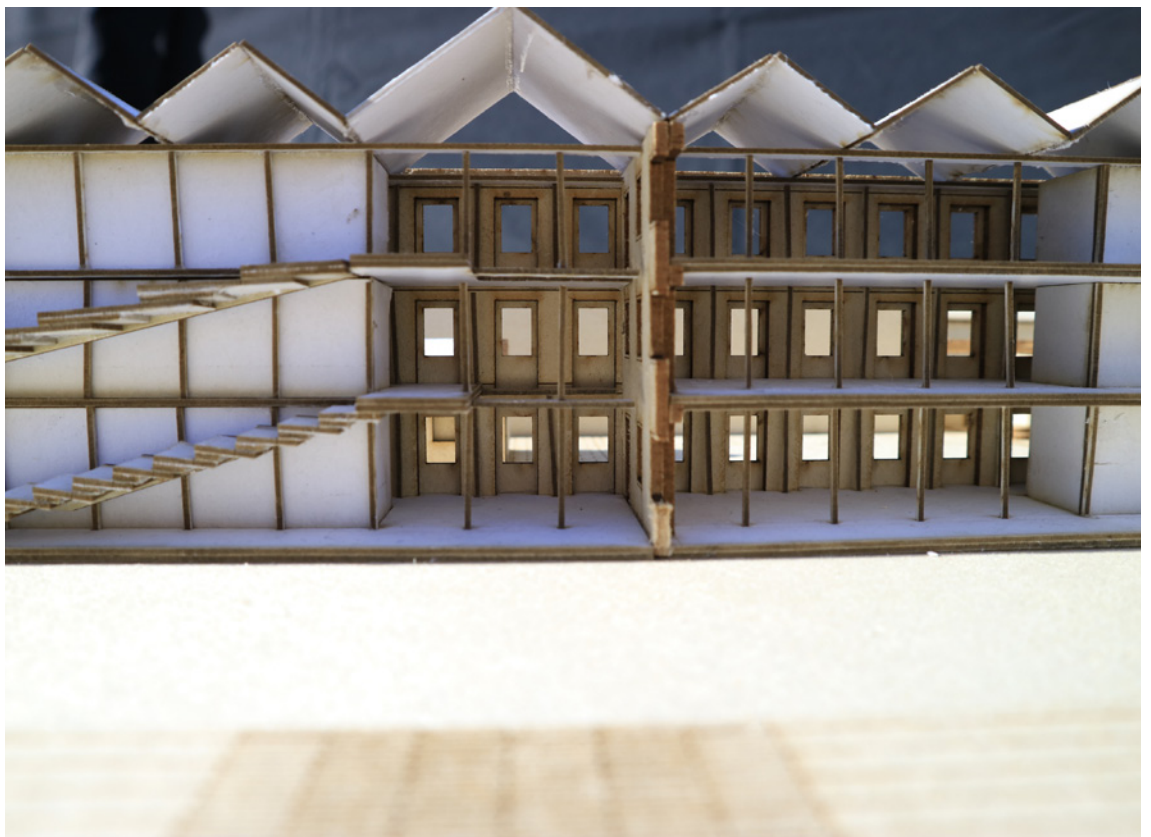


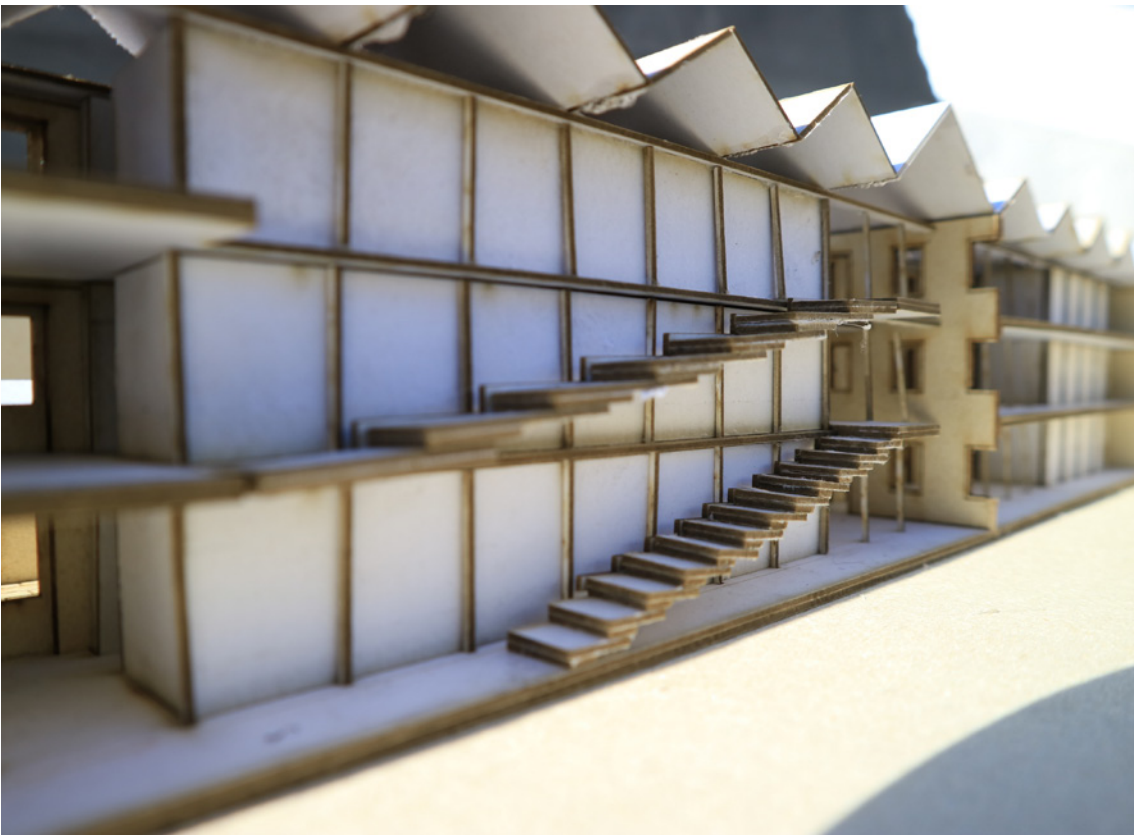




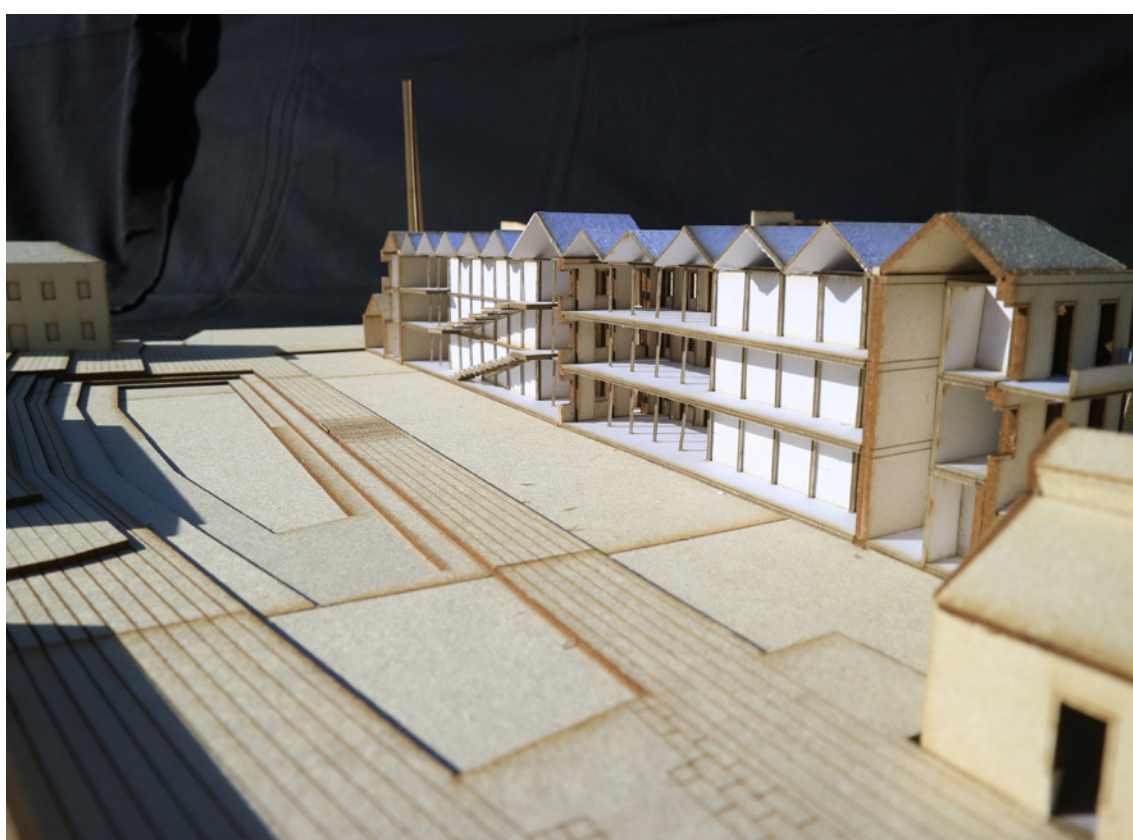




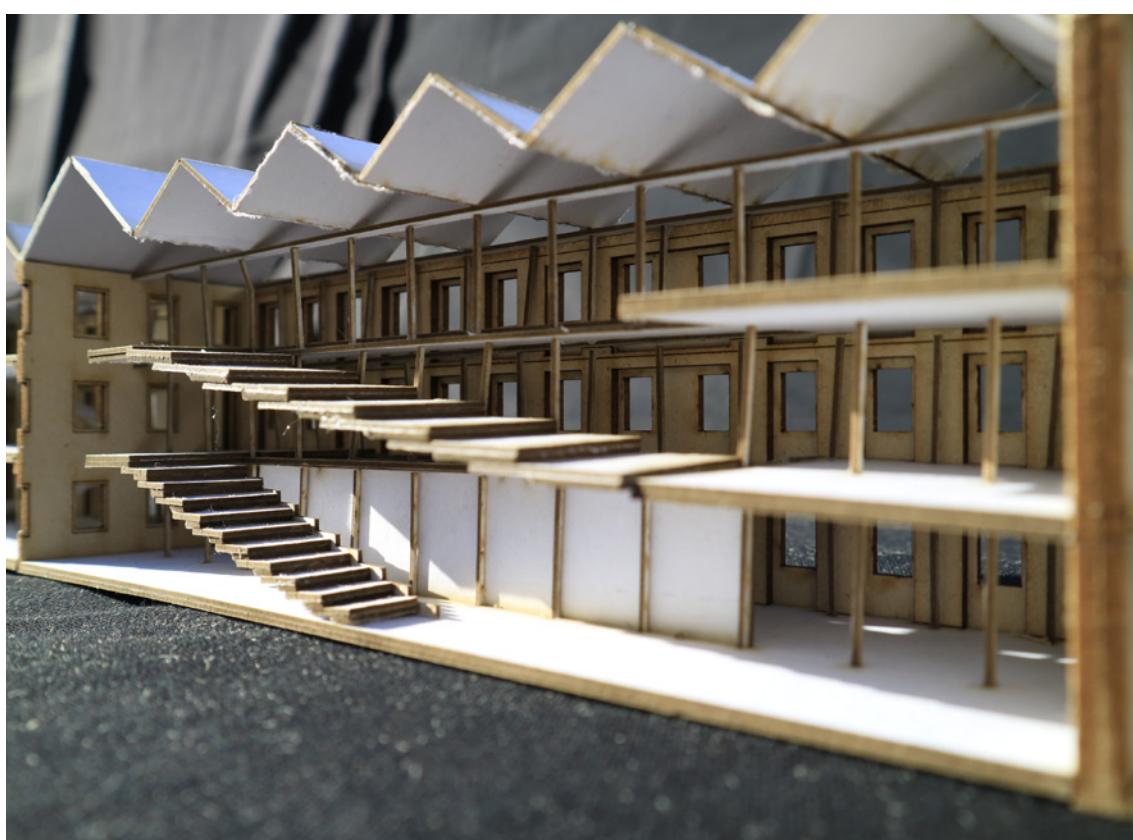


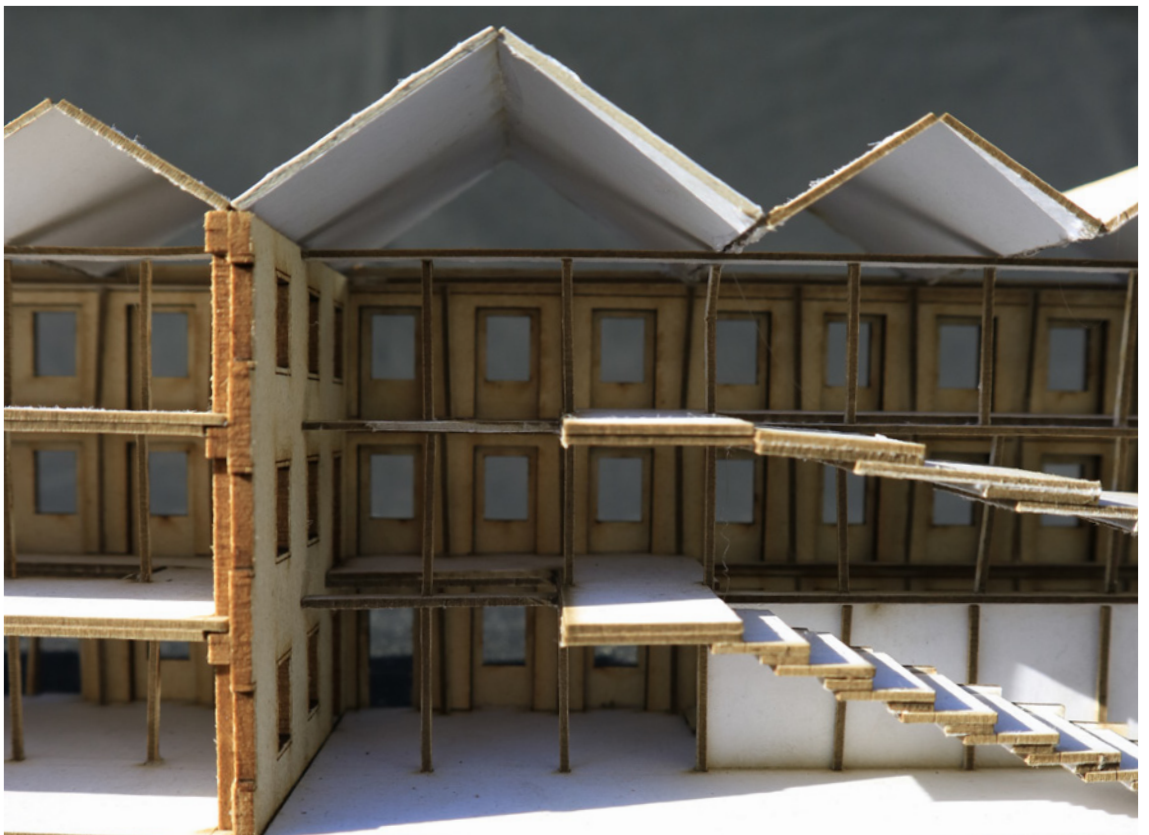


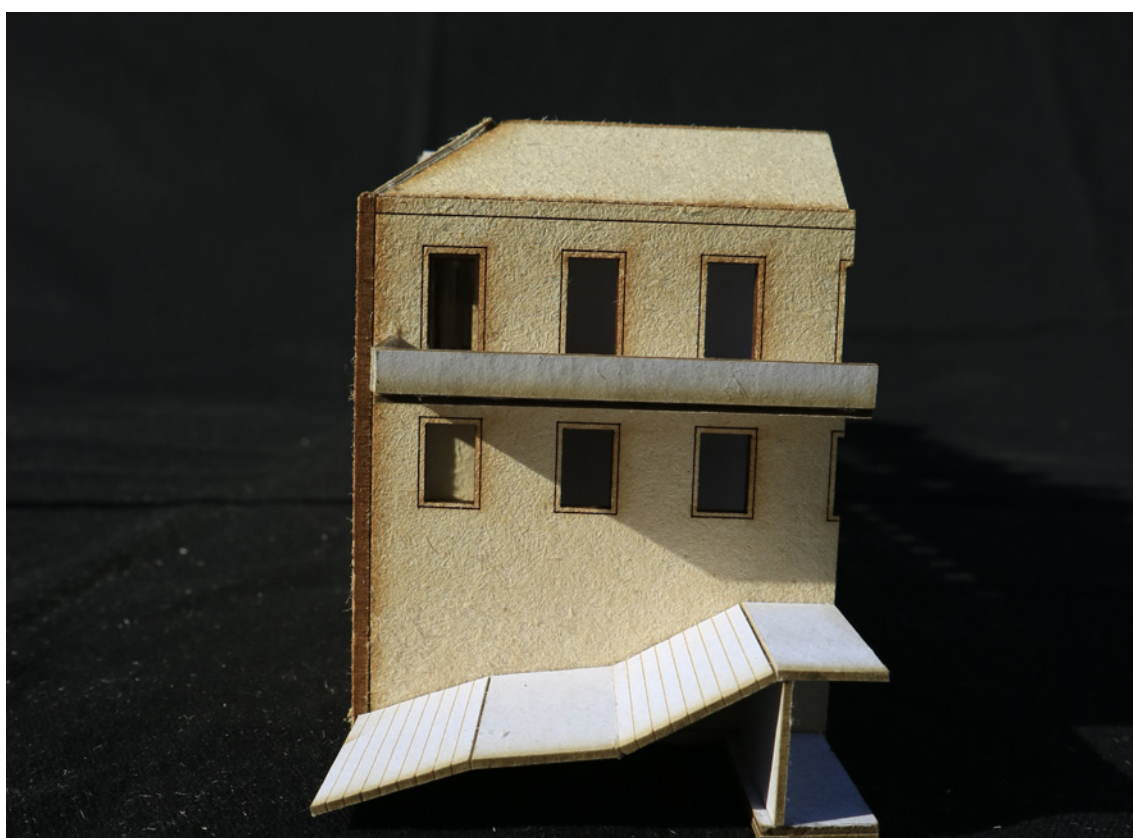






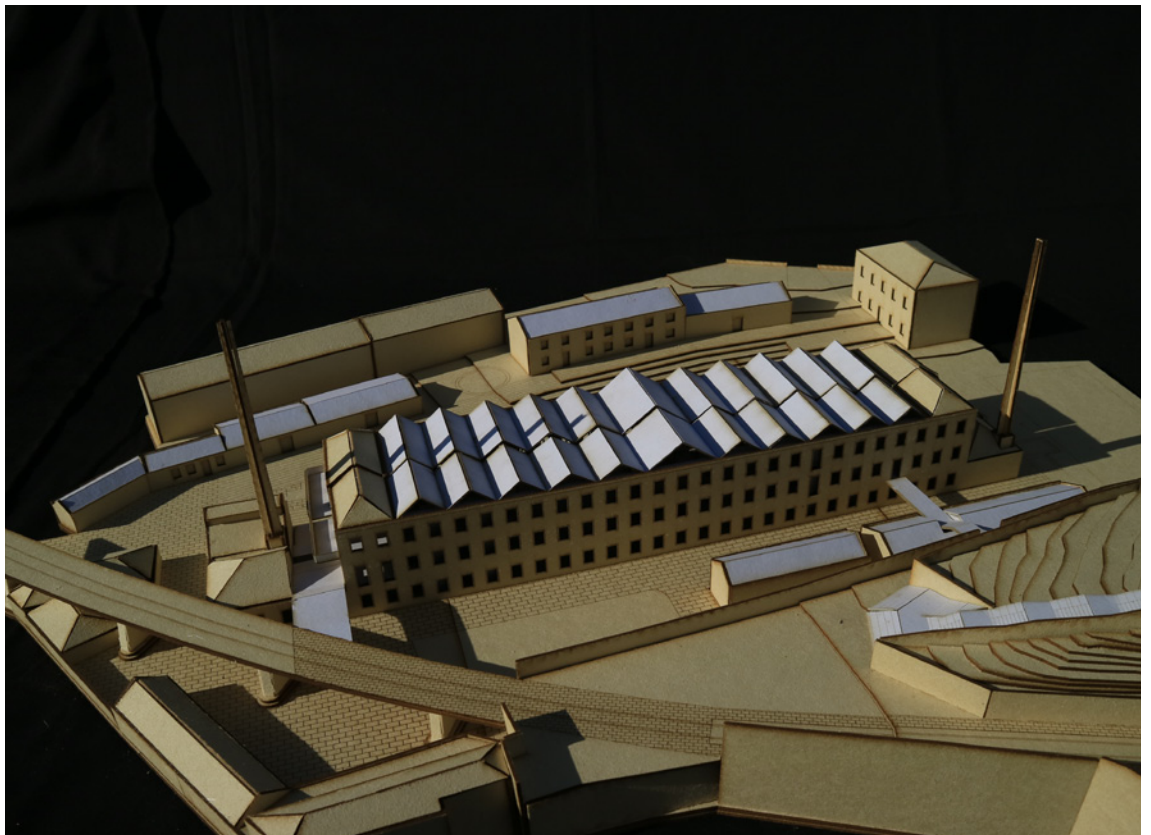


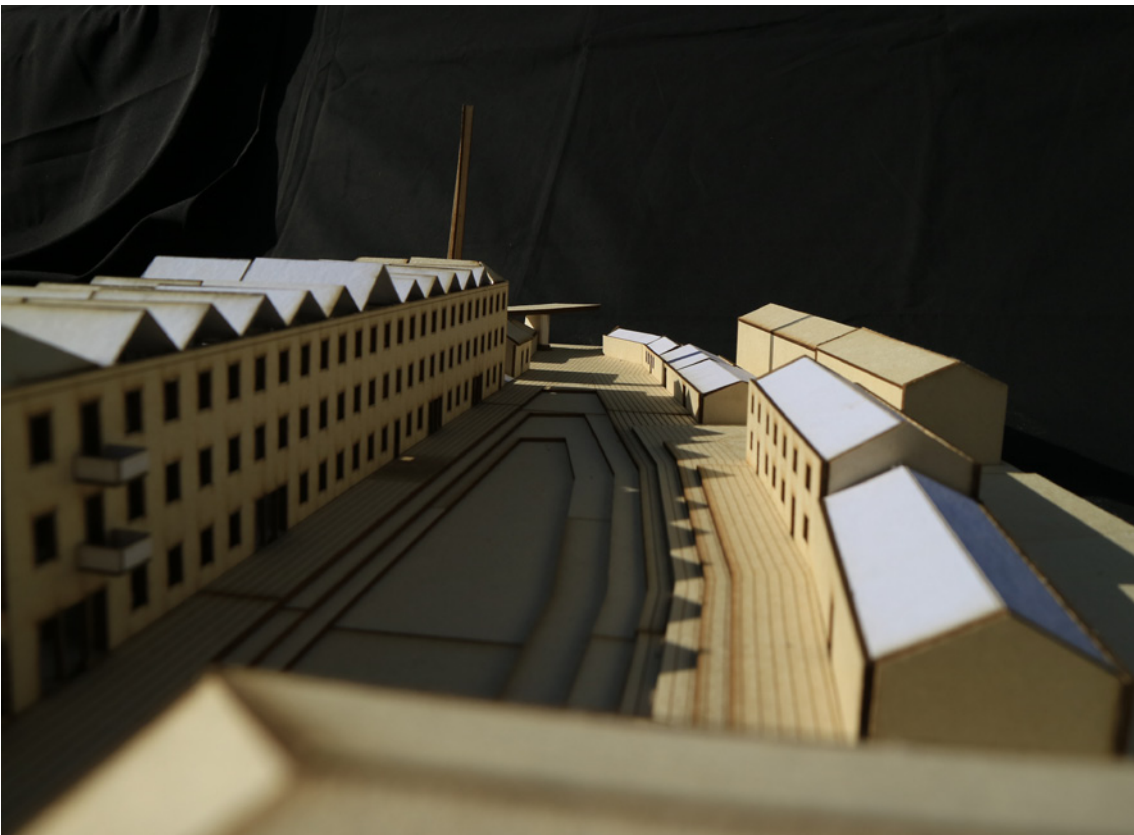


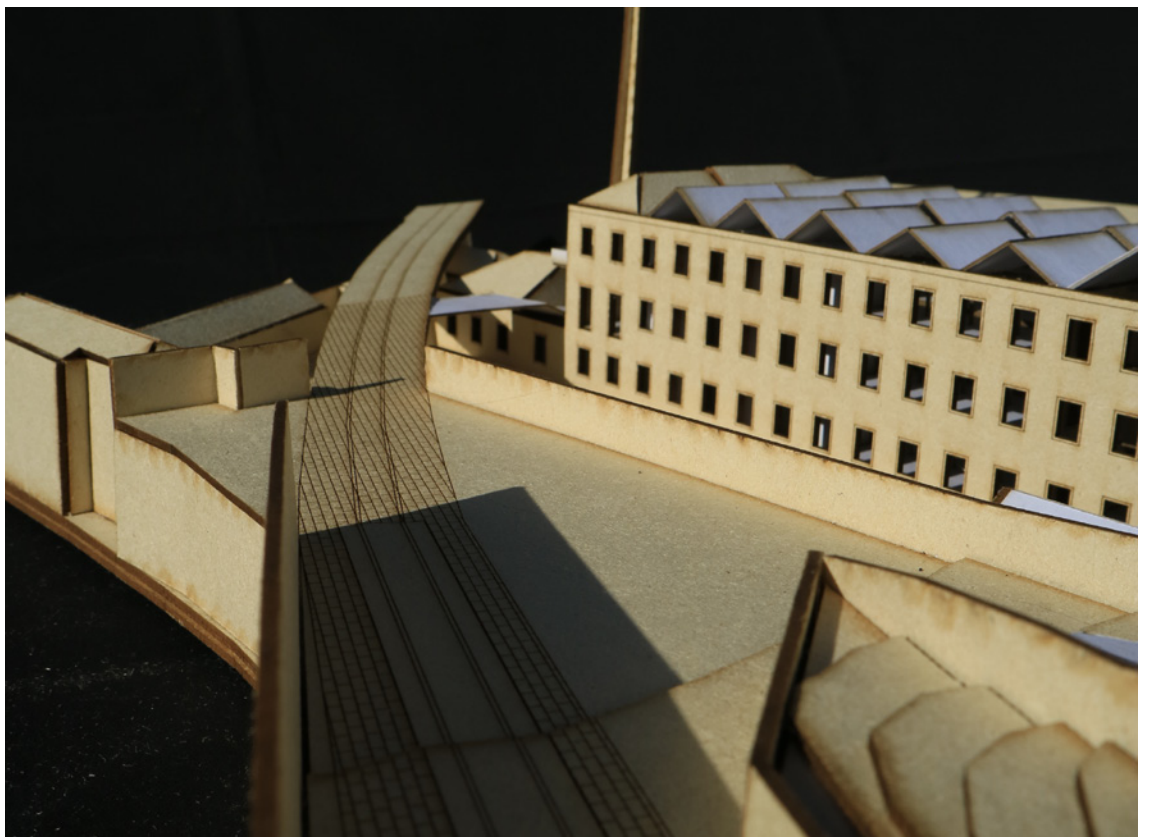


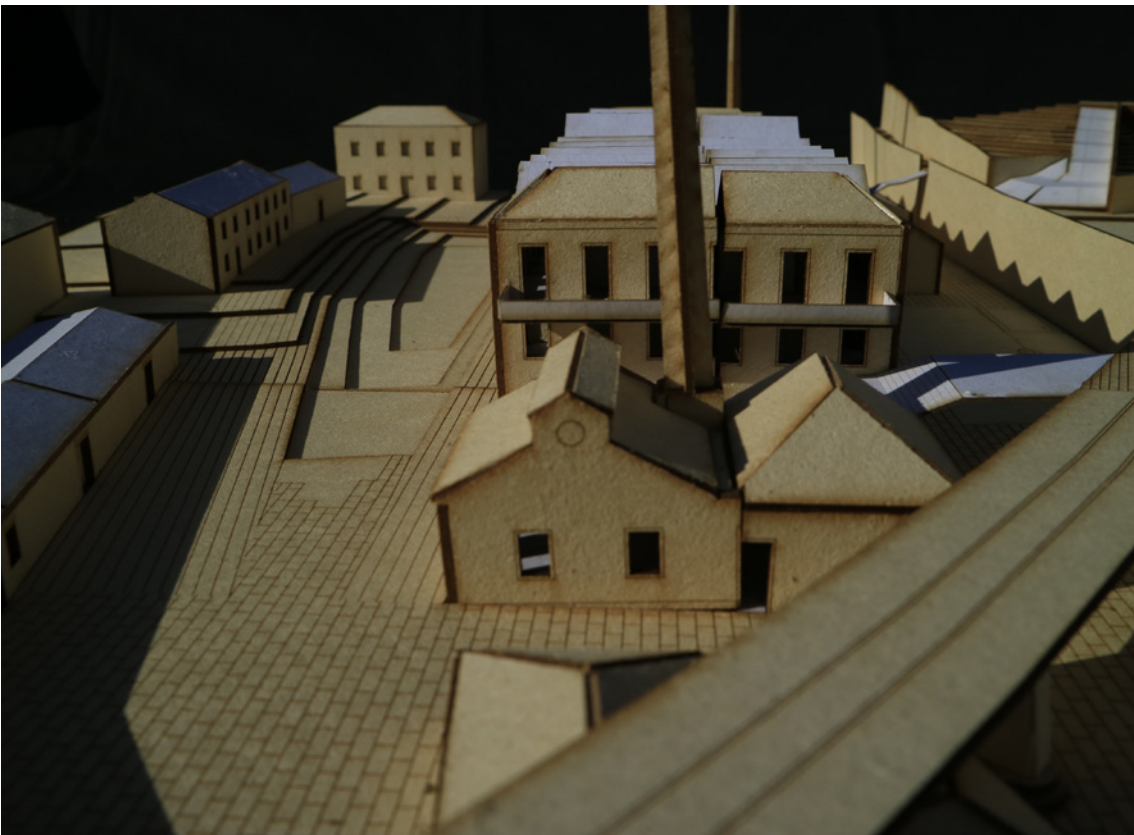


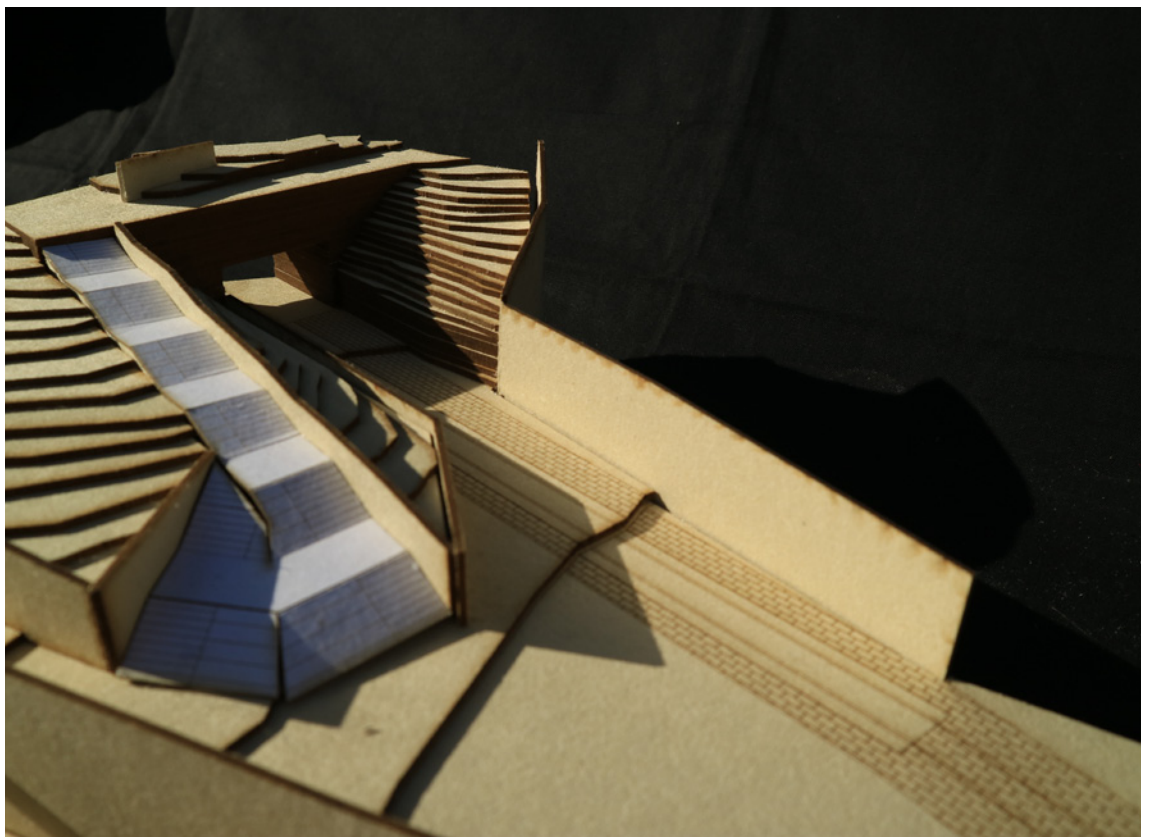




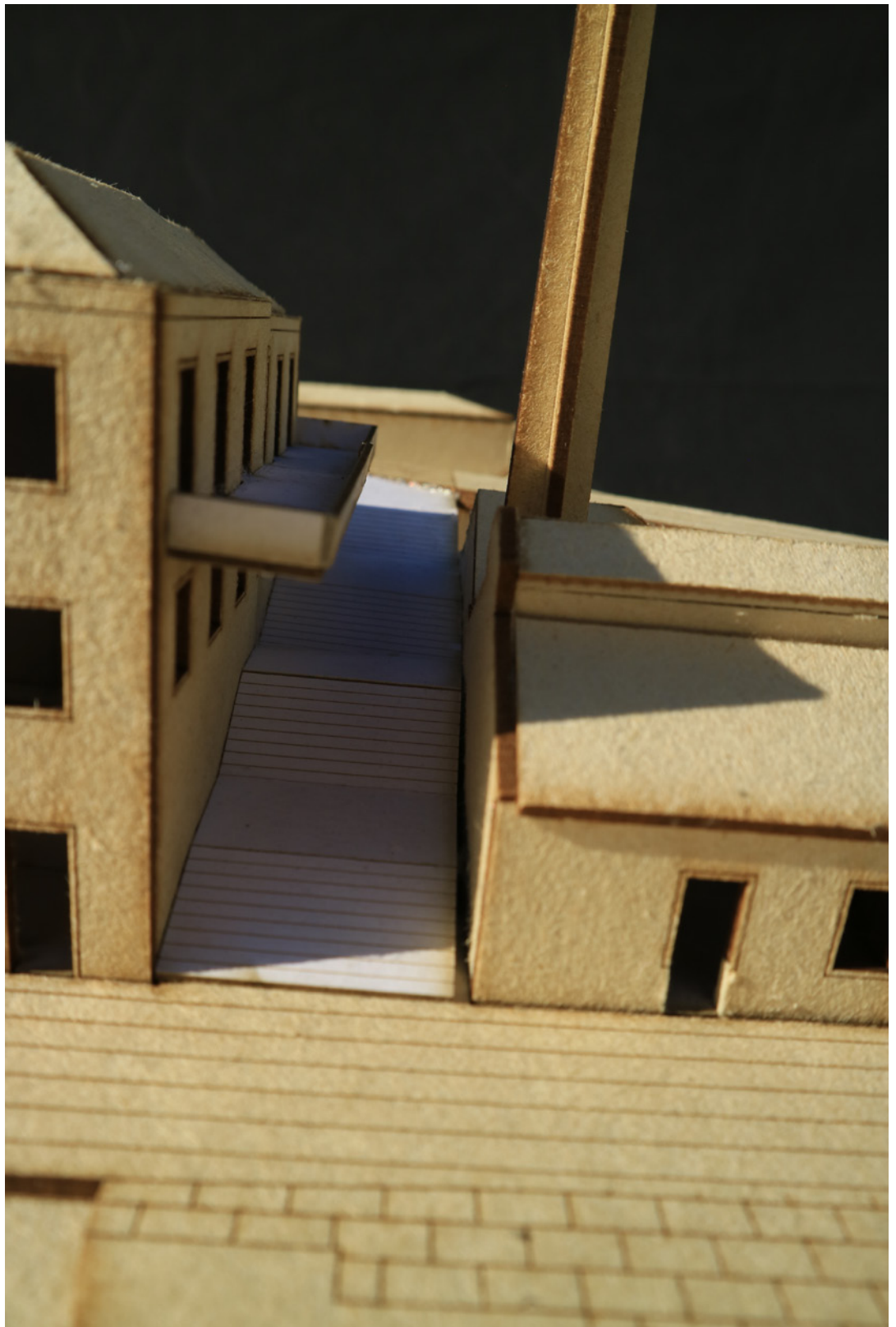


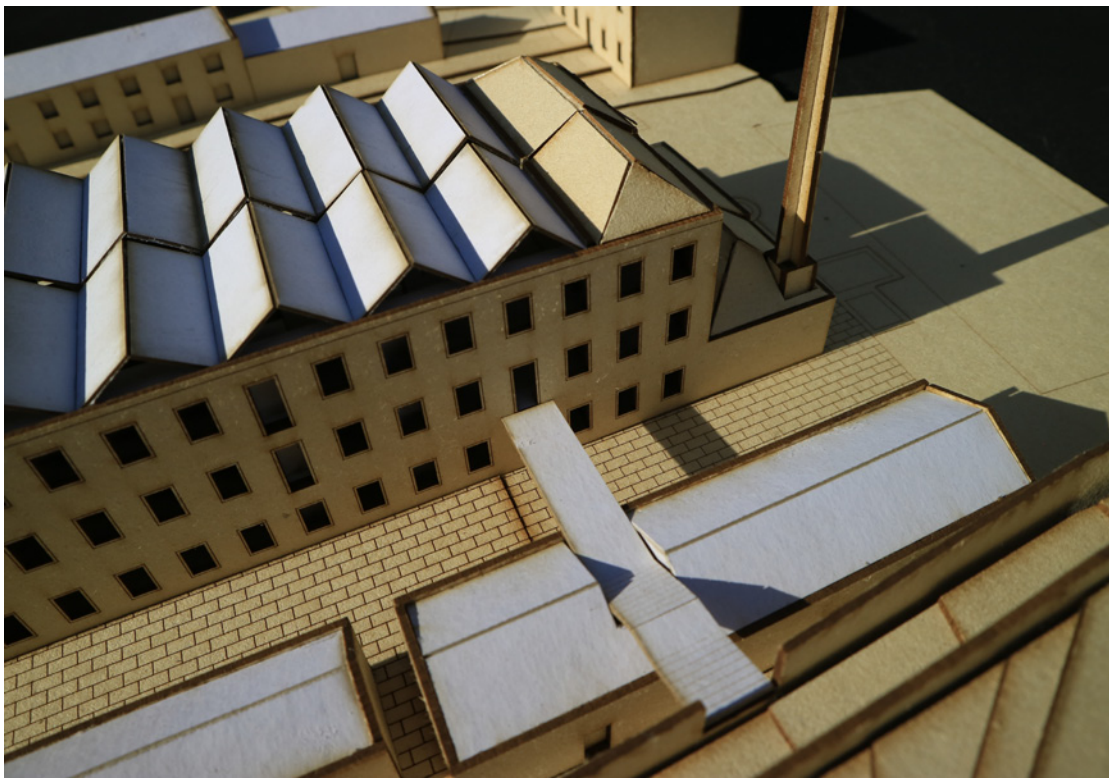


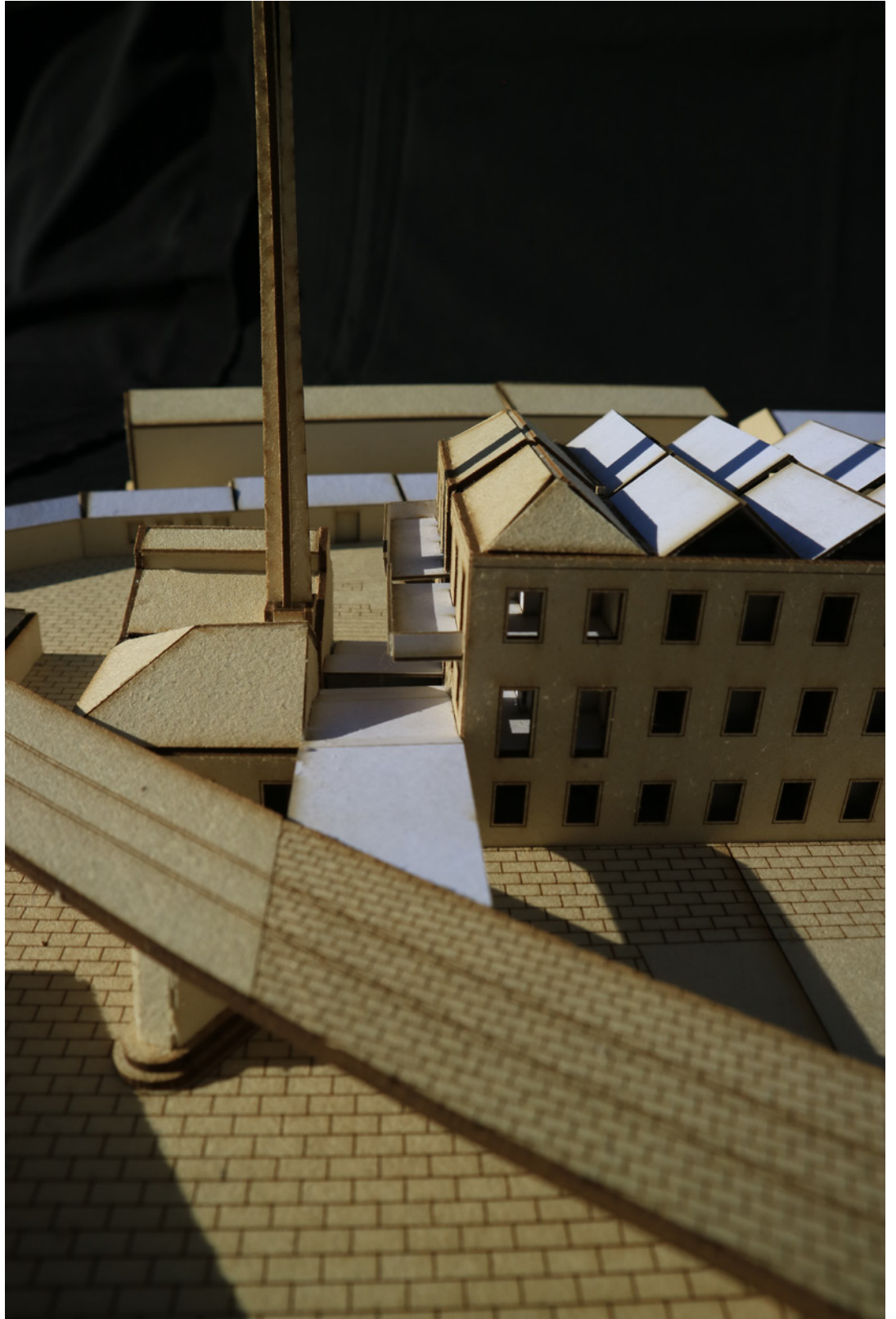


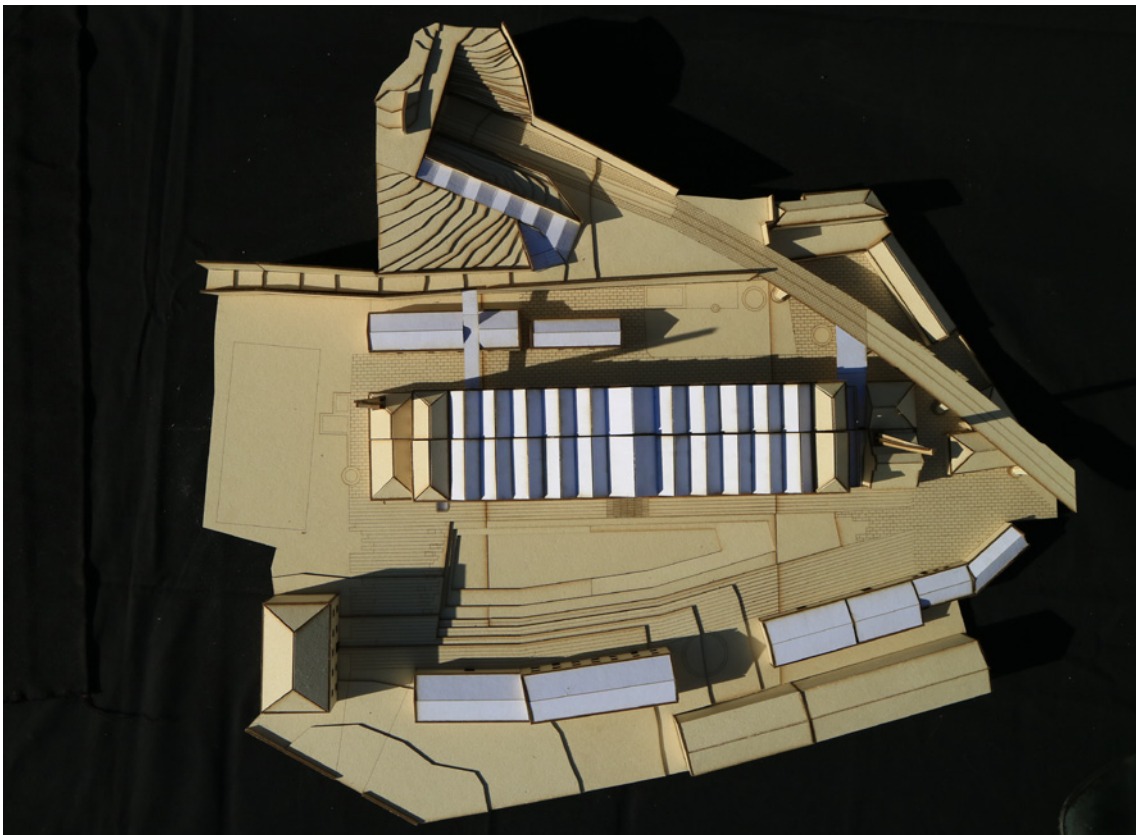












anexo III

Registos fotográficos da Fábrica da Samaritana | Gabinete Multimédia FA Ulisboa | | [2017]



