UNIVERSIDADE DE LISBOA
FACULDADE DE ARQUITECTURA



SOBRE O TEJO.

UMA IDEIA DE UM MUSEU POLINUCLEAR PARA O PORTO DE LISBOA | NÚCLEO DE HIDROAVIÕES.

Gonçalo de Campos Cardoso Machado Santos
(Licenciado)

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

Professor Doutor Arquitecto Miguel Calado Baptista-Bastos
(Orientador Científico)

(DOCUMENTO DEFINITIVO)
Lisboa, FA ULisboa, Dezembro de 2018

SOBRE O TEJO.

UMA IDEIA DE UM MUSEU POLINUCLEAR PARA O PORTO DE LISBOA | NÚCLEO DE HIDROAVIÕES.

Gonçalo de Campos Cardoso Machado Santos
(Licenciado)

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

Professor Doutor Arquitecto Miguel Calado Baptista-Bastos
(Orientador Científico)

(DOCUMENTO DEFINITIVO)
Lisboa, FA ULisboa, Dezembro, 2018

Título.

SOBRE O TEJO.
Uma ideia de um Museu polinuclear para o Porto de Lisboa | Núcleo de Hidroaviões.

Nome.

Gonçalo de Campos Cardoso Machado Santos

Orientador científico.

Doutor Arquitecto Miguel Calado Baptista-Bastos

Mestrado Integrado em Arquitectura

Lisboa, Dezembro, 2018

RESUMO.

O presente exercício entrega-se à reflexão sobre o afastamento de Lisboa a um rio que fez do nome cidade. No pós-industrialização do séc. XX, é notório uma falta de requalificação do seu território ribeirinho. Contudo, quando existe, é muitas vezes descaracterizadora da memória de um passado revelador de histórias relevantes para Lisboa. Este trabalho tenta responder a uma problemática assente na necessidade da cidade avançar os seus limites para o rio Tejo, conciliada com a existência de um porto económicamente rentável numa rede global de mercados, que no imprevisível avanço do tempo e da sociedade tem deixado vestígios históricos dignos de escrutínio e avaliação, muitas vezes desmesurados nas requalificações desta frente de rio.

Com base numa ideia de regeneração patrimonial e impulsionamento de zonas que pecam em desenvolvimento económico, social e material, propomos, assente sobre conceitos modernos, um museu para a cidade de Lisboa e zonas envolventes (afectas à área de jurisdição do Porto de Lisboa). Na inviável definição de uma proposta que englobe toda a sua área de desenvolvimento, (devido ao tempo que urge) acordámos trabalhar uma zona que é hoje caracterizada como um lugar "entre duas cidades" - Zona Oriental de Lisboa.

Com o fim de recuperar a estima pública pelo rio, manter uma actividade portuária e material reveladora de memórias de um passado incompreendido, propusémo-nos intervir sobre um território entre a Doca do Poço do Bispo e o Parque das Nações, onde desenvolvemos uma regeneração urbana baseada numa preservação da identidade do lugar, complementada com uma alteração de usos que dê resposta tanto a valores ambientais como patrimoniais, históricos, culturais e sociais, tendo em consideração a ornamentação de uma metrópole europeia do século XXI. Nasce por isso, um Museu de Hidroaviões que, pedaço de um conceito museológico maior, tenta dar resposta à problemática consciente de uma cidade em constante evolução. Tentamos neste documento lançar as bases para uma regeneração urbana, de uma frente esquecida pela cidade, que corresponda às necessidades de uma Lisboa intemporal.

Palvras-Chave:

Porto de Lisboa,
Aterro Industrial,
Museu,
Nova Museologia,
Reabilitação Urbana,
Caminho do Oriente.

Title.

ABOUT/ABOVE TAGUS.
An idea for Port's of Lisbon
Polynuclear Museum | Nucleus of
Seaplanes.

Name.

Gonçalo de Campos
Cardoso Machado Santos

Scientific advisor.

Teacher and Doctor Architet
Miguel Calado Baptista-Bastos

Integrated master in
Architecture

Lisbon, December 2018

ABSTRACT.

The present exercise is due to reflection onLisbon's retirement to a river that made the name of the city. In the post-industrialization of the twentieth century , there is a notable lack of requalification in its territory near the river bank. However, when it exists, it is often decharacteristic of a telling past memory, of history and stories.This paper attempts to respond to a problem based on the need for the city to advance its limits to the river Tagus. Reconciled with the existence of an economically profitable port in a global network of markets which, in the unpredictable advance of time and societies, has left worthy historical vestiges of scrutiny and evaluation, often disproportionate in the demands of this river front.

Based on an idea of patrimonial regeneration and promotion of places that sin in economic, social and material development. We propose, based on modern concepts, a museum for the city of Lisbon and surrounding areas affected to the area of jurisdiction of the Port of Lisbon. In the unlikely setting of a proposal that encompasses all of its development area, due to the time it takes, we have agreed to work on an area that is now characterized as a place "between two cities" - Eastern Zone of Lisbon.

In order to recover the public's river esteem, and maintaining a port's activity and formal material revealing memories of a misunderstood past, we proposed to intervene on a territory between Poço do Bispo Dock and Parque das Nações. We developed an urban regeneration based in a preservation of the place identity and a change of uses that responds to both environmental, heritage, historical, cultural and social values, taking into account the ornamentation of a European metropolis of the 21st century. This is why a Museum of Seaplanes, which makes part of a larger museological concept, attempts to respond to the conscious problem of a city with in constant evolution. We have tried to lay the principles for an urban regeneration of a forgotten front of the city that corresponds to the needs of a timeless Lisbon.

Keywords:

Port of Lisbon,
Lisbon harbor,
Industrial Landfill,
Museum,
New Museology,
Urban Rehabilitation,
"Way" of the East.

AGRADECIMENTOS.

Nomear o agradecimento deste trabalho é um processo difícil e injústo para todos aqueles que se atravessaram no meu caminho. Tenho noção de que cada opinião, cometário, abraço, carinho... teve um papel fundamental para aquilo que sou e para aquilo que tentei expor neste documento. Portanto, em primeiro lugar, agradeço a todos aqueles que aqui não poderei nomear e fizeram/fazem parte de mim. Em segundo, a todos os que me apoiaram para tirar um curso que admiro e dedico todos os dias.

À minha família, mãe e pai pelo amor e apoio incondicional. À Mariana pelo sentido crítico que me faz crescer todos os dias. À minha tia e meus primos (António e Lourenço) pela proximidade e amizade. Aos meus avós, presentes e ausentes. Ao Tupac pela presença e oportunidade de reflexão individual em todas as noites de passeios. À Matilde pelas palávras, ideias, conversas, carinhos, discussão, ajuda incodicional e acima de tudo à presença sempre constante na minha vida.

Ao professor e amigo Miguel Baptista-Bastos, pelas sábias metáforas e referências, pelo apoio incondicional na liberdade e compreensão da definição do meu conceito de arquitectura. Ao Professor Pedro Pacheco pela confiança, sentído crítico e introdutivo do trabalho que aqui expomos. Ao centro de Documentação e Informação do Porto de Liboa pela disponibilidade de todos os documentos e ideias essenciais à execução deste documento. Ao Jorge e Tanyara pelo apoio e companheirismo.

Aos meus amigos, pela compreensão (ou falta dela) da minha ausência para dar um passo naquilo que quero fazer para o resto da vida.

Peço desculpa a quem aqui não cito. Por minha vontade estenderia estes agradecimentos por todas as páginas deste documento. Faço deste trabalho, vosso.

a todos,

MUITO OBRIGADO

ÍNDICE

1 INTRODUÇÃO. 1

2 DA GÉNESE À SAUDADE. UM PORTO E UMA CIDADE. 7
2.1 Do Tejo nasce Lisboa. 13
2.2 Entre Terra e Água existe um Porto. 15
2.3 O Paradigma do Aterro Pós-Industrial. 25
2.4 Os Desafios de Hoje: Definir uma posição. 29
2.5 Análise de Lisboa. 32

3 UM MUSEU PARA ALÉM DO TIJOLO. 59
3.1 A Nova Museologia | Definição e Conceito. 65
3.2 Um Exemplo a Seguir. 72
3.2.1 Caso de Estudo: EcoMuseu Municipal do Seixal. 73
3.3 Um Museu para a Cidade. Uma Ideia para um Museu do Porto de Lisboa. 79
3.4 Uma Análise para um Projecto Museulógico. 88

4 UM LUGAR ENTRE " DUAS CIDADES ". 99
4.1 O Lugar "Entre". Sobre a Frente de Rio Oriental. 107
4.2 O Conceito Como Materialização da Ideia. Proposta de Requalificação na Frente de Rio entre o Poço do Bispo e o Parque das Nações. 115
4.2.1 Da Morfologia que ERA, para a Morfologia que É | O Rio como Foco. 119
4.2.2 Massa Edificada e Vegetal. Uma noção de Escala. 127
4.2.3 Intenções na Apropriação de Espaços e Distribuição de Usos. 133
4.2.4 Mobilidade Urbana. 143
4.2.4.1 Pavimentação e Dimensionamento. 147
4.2.5 Peças Desenhadas 157

4.3 Forma | Materialidade | Espaço Envolvente. 163
4.3.1 Lugar e Edifício. 165
4.3.1.1 Materialidade e Pavimentação | Identidade do Projecto. 167
4.3.1.2 Muros | Barreiras. 170
4.3.1.3 Estrutura Verde como parte da Arquitectura. 172
4.3.1.4 Iluminação Artificial. 174
4.3.2 Peças Desenhadas. 177

5 PÓLO MUSEOLÓGICO DE HIDROAVIÕES DO PORTO DE LISBOA. 185

5.1 A Proposta para um Museu de Hidroaviões do Porto de Lisboa. 191
5.2 Homem | Objecto | Cenário (Um Museu de Hidroaviões). 197
5.2.1 Analogia entre Homem | Espaço | Luz | Matéria. 201
5.2.1.1 O corpo da Arquitectura. 201
5.2.1.2 O corpo na Arquitectura. 203
5.2.2 Interior | Exterior. Para além de um vão. 219
5.2.3 Iluminação Artificial. 221
5.2.4 Regulamento de Incêndios. 223
5.2.5 Regulamento de Acessibilidades. 227
5.3 Peças Desenhadas. 231

6 CASOS DE ESTUDO. 251

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS 265

8 FONTES E BIBLIOGRAFIAS 273

9 ANEXOS 281

1. ÍNDICE DE IMAGENS.

Capa

1. Fotomontagem a preto e branco do estuário do Tejo, retirado de imagem satélite do Google e de um hidroavião que em tempos atracava no Porto de Lisboa, 2018. *Elaborado pelo autor.*

1. Introdução

2. Praça do Comércio vista do Rio Tejo, Estúdio Horácio Novais, 1930. *in Biblioteca de Arte da F.C.G.*

3. Hidroavião a planar no Tejo, autor desconhecido, s/data. *in http://ailhadorato.blogspot.com/2010/03/os-hidroavioes-do-tejo.html*

2. Da Génese, à Saudade

4. Barcos de pesca, crianças, Artur Pastor, entre 1955 e 1970. *in Arquivo Municipal de Lisboa.*

5. Portugalliai, Fernando Álvaro Seco, 1560. *in António José Nabais e Paulo Ramos, 100 Anos do Porto de Lisboa, Lisboa: APL publicações, 1987, p. 10.*

6. Maqueta de Lisboa antes do terramoto de 1755, autor desconhecido, s/data. *in https://centroculturaldaponte.wordpress.com/2014/10/14/passeio-por-lisboa-visita-ao-museu-da-cidade/*

7. Plano em que se mostram os monumentos romanos de Olissipo e o perímetro de Lissibona e a directriz do antigo braço do Tejo, autor desconhecido, s/data. *in Marina Tavares Dias, Lisboa Desaparecida, Vol. I, II e III, Lisboa: Quimera, 1987, s/p.*

8. Panorâmica de Lisboa, aguarela de George Braunio publicada em Urbium praecipiarum mundi theatrum quintum, Amsterdão, 1598. *in Luisa Mellid Monteiro, História de Lisboa – Tempos Fortes, Lisboa: GEO – Gabinete de Estudos Olisiponenses da CML, 2009.*

9. Carta holandesa da barra do Tejo e Península de Setúbal com sondagens, reproduzida por Abel Fontoura da Costa, 1583. *in António José Nabais e Paulo Ramos, 100 Anos do Porto de Lisboa, Lisboa: APL publicações, 1987, p. 13*

10. Plano hidrográfico da barra do porto de Lisboa, M. Bellin, 1756. *in António José Nabais e Paulo Ramos, 100 Anos do Porto de Lisboa, Lisboa: APL publicações, 1987, p. 12.*

11. Plano Hidrográfico executado pelo Inglês W. Burgis, 1765. *in António José Nabais e Paulo Ramos, 100 Anos do Porto de Lisboa, Lisboa: APL publicações, 1987, p. 14.*

12. Plano de Lisboa do Séc.XVI, segundo a gravura do "Theatrum Urbium" de J.Baurão. *in Manuel Aires Mateus, João Favila, Pedro Domingos, Teresa Goes,Estudo de Intenções para o Porto de Lisboa entre Belém e a Matinha, Lisboa: APL ,2005, s/p.*

13. Lisbonna, Franz Hogenberg e George Braunio, 1572. *in http:// commons.wikimedia.org/wiki/File:Lisbon_-_Lisbonne_- _Lisboa_1572.png*

14. Panorâmico de Gôa | 1595. *in Manuel Aires Mateus, João Favila, Pedro Domingos, Teresa Goes, Estudo de Intenções para o Porto de Lisboa entre Belém e a Matinha, Lisboa: APL, 2005, s/p.*

15. Planta da Cidade da Ribeira Grande", Ilha de Santiago, Cabo Verde | s/data. *in Manuel Aires Mateus, João Favila, Pedro Domingos, Teresa Goes, Estudo de Intenções para o Porto de Lisboa entre Belém e a Matinha,Lisboa:APL,2005,s/p.*

16. Planta da Barra do Rio de Janeiro,1761. *in Manuel Aires Mateus, João Favila, Pedro Domingos,Teresa Goes, Estudo de Intenções para o Porto de Lisboa entre Belém e a Matinha, Lisboa: APL, 2005, s/p.*

17. Esquema da Evolução da Ocupação do Território de Lisboa, em Base Actual, 2013/ 2014. *in Lisboa um bairro um centro, construir no e com o construído, novos serviços de comunidade- novas centralidades| FA UL | MIARQ | Laboratório de Projecto VI.*

18. Esquema da Evolução das Freguesias da cidade de Lisboa, 2013/2014. *in Lisboa um bairro um centro, construir no e com o construído, novos serviços de comunidade- novas centralidades| FA UL | MIARQ | Laboratório de Projecto VI.*

19. Barcos junto ao cais da Ribeira Nova, s/data. *in http://portugalmemoria.blogspot.pt/?view=classic*

20. Obras da doca do Poço do Bispo (muro cais do lado do rio), s/ data. *in Centro de Documentação e Informação da APL - Administração do Porto de Lisboa, SA .*

21. Construção da doca seca, s/data. *in Centro de Documentação e Informação da APL - Administração do Porto de Lisboa, SA .*

22. Detalhe da planta de Lisboa proposta por Eugénio dos Santos e completada por Carlos Mardel, 1756. *in Manuel Aires Mateus, João Favila, Pedro Domingos, Teresa Goes, Estudo de Intenções para o Porto de Lisboa entre Belém e a Matinha, Lisboa: APL, 2005, s/p. Colecção Vieira da Silva.*

23. Fotografia da fachada do edifício da Alfândega de Lisboa,1886. *in http://purl.pt/22529/1/iconografia/zoom-alfandega-lisboa.htm*

24. Fotografia da actual fachada do edifício da Alfândega de Lisboa, s/ data. *in https://aventar.eu/2017/02/13/a-pura-incompetencia-dos-agentes-da-alfandega-de-lisboa/*

25. Fotografia da fachada para a Avenida da Índia do edifício da Cordoaria Nacional de Lisboa, s/data. *in http://restosdecoleccao.blogspot.com/2014/10/arsenal-da-marinha.html*

26. Fotografia da actual fachada do edifício da Cordoaria Nacional de Lisboa, s/data. *in UTL Repository - Universidade de Lisboa. Reabilitação de Edifícios Patrimoniais como Estratégia de Requalificação Urbana da Rua da Junqueira A Cordoaria Nacional como espaço alternativo ao Museu dos Coches. Projeto Final de Mestrado para a obtenção do Grau de Mestre em Arquitetura, especialização em Urbanismo,António Pereira Coutinho Sanches de Baêna. Orientação Científica: Professor Doutor Pedro Conceição Silva George Professor Doutor José Luís Mourato Crespo.*

27. Fotografia aérea do terreiro do paço, destaca-se a antiga Doca Seca do Arsenal da Marinha e o Cais da Caldeirinha, Manuel Barros Marques, 1930-1932. *in Arquivo Municipal de Lisboa*

28. Doca Seca do Arsenal da Marinha e a Caldeira, Chaves Cruz, ant. 1900. *in Arquivo Municipal de Lisboa.*

29. Quadro representativo da Rocha Conde de Óbidos, Alfredo Keil, s/ data. *in http://restosdecoleccao.blogspot.com/2010/06/cais-da-rocha-de-conde-dobidos.html*

30. Projecto de um Porto para Lisboa, Carlos Mardel, 1750. *in António José Nabais e Paulo Ramos, 100 Anos do Porto de Lisboa, Lisboa: APL publicações, 1987, p. 48 e 49.*

31. Projecto para o Porto de Lisboa, Thome de Damond, 1870. *in António José Nabais e Paulo Ramos, 100 Anos do Porto de Lisboa, Lisboa: APL publicações, 1987, p. 74 e 75.*

32. Projecto que serviu de base ao concurso para a construcção das obras de melhoramento do Porto de Lisboa, Projecto do João de Matos e Adolpho Loureiro, 1877. *in António José Nabais e Paulo Ramos, 100 Anos do Porto de Lisboa, Lisboa: APL publicações, 1987. p.84.*

33. Projecto para o Porto de Lisboa, Hildevert Herselt, 1885. *in António José Nabais e Paulo Ramos, 100 Anos do Porto de Lisboa, Lisboa: APL publicações, 1987, p. 87.*

34. Gare Marítima da Rocha Conde de Óbidos, s/ data. *in http://www.cm-lisboa.pt/equipamentos/equipamento/info/gare-maritima- da-rocha-do-conde-de-obidos*

35. Painéis da Gare Marítima de Conde d'Óbidos, Almada Negreiros, s/ data. *in https://www.jornaltornado.pt/paineis-da-gare- maritima-conde-dobidos/*

36. Estação Fluvial de Belém, s/data. *in https://www.guiadacidade.pt/pt/poi-estacao-fluvial-de-belem-24043*

37. Doca de Alcântara. Vista das escadinhas da Rocha do Conde de Óbidos, s/data. *in Centro de Documentação e Informação da APL - Administração do Porto de Lisboa, SA.*

38. Bateria de guindastes Nomag. Alcântara, s/data. *in Centro de Documentação e Informação da APL - Administração do Porto de Lisboa, SA.*

39. Obras na ponte-cais da Matinha (pilares no plano inclinado da doca do Poço do Bispo), 15/07/1946. *in Centro de Documentação e Informação da APL - Administração do Porto de Lisboa, SA.*

40. Obras na Doca do Poço do Bispo (muro cais do lado do rio), s/data. *in Centro de Documentação e Informação da APL - Administração do Porto de Lisboa, SA.*

41. Hidroavião pousado sobre o Rio Tejo, s/data. *in Centro de Documentação e Informação da APL - Administração do Porto de Lisboa, SA.*

42. Vista aérea Doca Bom Sucesso à Central Tejo, 1958. *in Centro de Documentação e Informação da APL - Administração do Porto de Lisboa, SA.*

43. Guia oficial para a Exposição do Mundo Português, 1940 *in http://antoniodeoliveirasalazar.blogspot.com/2015/12/guia-oficial-para-exposicao-do-mundo.html*

44. Inauguração da Grande exposição do Mundo Português, 1940. *in http://monumentosdesaparecidos.blogspot.com/2011/07/grande-exposicao-do-mundo- portugues-de.html*

45. Vista do Padrão dos Descobrimentos - Centro Cultural de Belém, 2008. *in https://commons.wikimedia.org/wiki/ File:View_from_Padrão_dos_ Descobrimentos_ _Centro_Cultural_de_Belém_(2)_-_Jul_2008.jpg.*

46. Expo'98: As imagens da exposição mundial, 20 anos depois, s/data. *in https://www.rtp.pt/noticias/galeria/pais/expo-98-as-imagens-da-exposicao-mundial-20-anos-depois_1077259*

47. Vista aérea actual do Parque das Nações, s/data. *in http://transporte-semrevista.com/*

48. Lançamento do navio Mandovy, 1917. *in Centro de Documentação e Informação da APL - Administração do Porto de Lisboa, SA.*

49. Lançamento de um navio. Estaleiro Naval, 1941. *in Centro de Documentação e Informação da APL - Administração do Porto de Lisboa, SA.*

50. Navio na doca seca n.o 2, s/data. *in Centro de Documentação e Informação da APL - Administração do Porto de Lisboa, SA.*

51. Salvamento do rebocador Cabo Sardão - trabalhos de mergulhador, 1939. *in Centro de Documentação e Informação da APL - Administração do Porto de Lisboa, SA.*

52. Nau Portugal tombada na entrada da Doca de Belém, s/data. *in Centro de Documentação e Informação da APL - Administração do Porto de Lisboa, SA.*

53. Navio Lourenço Marques na doca seca n.o 1, s/data. *in Centro de Documentação e Informação da APL - Administração do Porto de Lisboa, SA.*

54. Barcos de pesca. Ribeira Nova, s/data. *in Centro de Documentação e Informação da APL - Administração do Porto de Lisboa, SA.*

55. Barco de pesca Seixalense, 1945. *in Centro de Documentação e Informação da APL - Administração do Porto de Lisboa, SA.*

56. Altis Belém Hotel E Spa, s/data. *in https://www.logitravel.pt/hoteis/lisboa/altis-belem-hotel-spa-2853493.html.*

57. MAAT - Museu de Arte, Arquitectura e Tecnologia, s/data. *in https://www.maat.pt/pt/ noticia/novo-horario*

58. Cais de Santos, 1941. *in Centro de Documentação e Informação da APL - Administração do Porto de Lisboa, SA.*

59. Entreposto de Santos (armazéns), 1941. *in Centro de Documentação e Informação da APL - Administração do Porto de Lisboa, SA.*

60. Entreposto de Santos (armazéns), 1941. *in Centro de Documentação e Informação da APL - Administração do Porto de Lisboa, SA.*

61. Cais de Santos (armazém dos importadores de peixe), 1941. *in Centro de Documentação e Informação da APL - Administração do Porto de Lisboa, SA.*

62. Contentorização em Alcântara, s/data. *in http://www.dnoticias.pt/pais/greve-dos-trabalhadores-do-porto-de-lisboa-podera-afectar-abastecimentos-a-regiao-AX3189604*

63. Navios atracados ao muro cais de Alcântara, 1944. *in Centro de Documentação e Informação da APL - Administração do Porto de Lisboa, SA.*

64. s/ legenda, s/data. *in Centro de Documentação e Informação da APL - Administração do Porto de Lisboa, SA.*

65. s/ legenda, s/data. *in Centro de Documentação e Informação da APL - Administração do Porto de Lisboa, SA.*

66. Rocha Conde de Óbidos, s/data. *in Centro de Documentação e Informação da APL - Administração do Porto de Lisboa, SA.*

67. Vista de Lisboa e do seu rio no século XIX, João Ferrand, s/data. *in Centro de Documentação e Informação da APL - Administração do Porto de Lisboa, SA.*

3. Um Museu Para Além do Tijolo

68. Interior de um armazém com sacaria empilhada, s/data. *in Centro de Documentação e Informação da APL - Administração do Porto de Lisboa, SA.*

69. Cais da Eclusa, 1918. *in Centro de Documentação e Informação da APL - Administração do Porto de Lisboa, SA.*

70. Doca da Alfândega, 1952. *in Centro de Documentação e Informação da APL - Administração do Porto de Lisboa, SA.*

71. Armazéns no Entreposto de Santos (carregamento de sacaria por meio de carroças), 1919. *in Centro de Documentação e Informação da APL - Administração do Porto de Lisboa, SA.*

72. Material de incêndio em Santa Apolónia, s/data. *in Centro de Documentação e Informação da APL - Administração do Porto de Lisboa, SA.*

73. Cais do Poço do Bispo, 1951. *in Centro de Documentação e Informação da APL - Administração do Porto de Lisboa, SA.*

74 Bateria de guindastes Nomag. Alcântara, s/data. *in Centro de Documentação e Informação da APL - Administração do Porto de Lisboa, SA.*

75. Venda ambulante no cais da Ribeira Nova (Cais do Sodré), 1941. *in Centro de Documentação e Informação da APL - Administração do Porto de Lisboa, SA.*

76. Panorâmicas de Lisboa e Rio Tejo, tiradas do Castelo de São Jorge, 1865. *in António José Nabais e Paulo Ramos, 100 Anos do Porto de Lisboa, Lisboa: APL publicações, 1987.*

77. A primeira Ilustração de um gabinete de curiosidades, Ferrante Imperato, 1599. *in http://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:RitrattoMuseoFerrante Imperato.jpg*

78. s/legenda, s/data. *In https://misfitsandheroes.wordpress.com/2013/01/14/simplying-history/caveman-diorama/.*

79. King Oscar II's open air museum near Oslo, autor desconhecido, 1888. *in http://en.wikipedia.org/wiki/File:Oscar1888.jpg*

80. Ilustração da Grande Exposição executada no Palácio de Cristal, no Hyde Park, em Londres, 1851. *in https://www.alamy.com/stock-photo-great-exhibition-in-the-crystal-palace-hyde-park-london-1851-8383079.html*

81. s/ legenda, s/data. *in https://arquivos.rtp.pt/conteudos/ecomuseu/*

82. Vila Museu de Mértola, autor deconhecido, s/data. *in Cláudio Torres e Luís Alves Silvada. Mértola - A museum Town, 2ª Edição. Mértola: Campo Arqueológico de Mértola, s/data, p. 22.*

83. Interior do criptopórtico, autor desconhecido, s/data. *in Ana Tostões e Nuno Barcelos. Mértola uma Experiência de Recuperação Arquitectónica e Urbana in Arquitectura no 153: 1984, p. 53.*

84. O percurso da Beira-rio de Mértola, autor desconhecido, s/data. *in Cláudio Torres e Luís Alves Silvada. Mértola - A museum Town, 2ª Edição. Mértola: Campo Arqueológico de Mértola, s/data, p. 12.*

85. Planta da Vila de Mértola, Claúdio Torres, s/data. *in Cláudio Torres e Luís Alves Silvada. Mértola - A museum Town, 2ª Edição. Mértola: Campo Arqueológico de Mértola, s/data, p. 9.*

86. Moinho de Vento do Ecomuseu de S. Pedro de Rates, na Póvoa de Varzim. *in https://lifecooler.com/artigo/atividades/ecomuseu-de-so-pedro-de-rates/403877*

87. Igreja do Ecomuseu de S. Pedro de Rates, na Póvoa de Varzim. *in http://flatinporto.com/porto-norte-portugal/centro-do-porto/*

88. Mapa de percursos e localização do Ecomuseu de S. Pedro de Rates, na Póvoa de Varzim. *in http://www.walkingportugal.com/z_distritos_portugal/Porto/Povoa_do_Varzim/ PVZ_pr1 _ecomuseu_de_sao_pedro_de_rates_folheto.pdf*

89. Moinho de maré de Corroios, Ecomuseu Municipal do Seixal, s/data. *in http://www2.cm- seixal.pt/ecomuseu/nucleos_e_extensoes/nucleos/nucleo_moinh o_mare.html*

90. Sala de Moagem do moinho de maré de Corroios, Câmara 64 Municipal do Seixal, s/data. *in https://lifecooler.com/artigo/atividades/ecomuseu-municipal-do- seixal/364444*

91. Fotografia aérea do Núcleo Museu, Ecomuseu Municipal do Seixal, s/data *in http:// www.cm-seixal.pt/ecomuseu-municipal/nucleo-naval*

92. Oficina de construção artesanal de modelos de barcos, Ecomuseu Municipal do Seixal, s/data. *in http://www2.cm- seixal.pt/ecomuseu/nucleos_e_extensoes/ nucleos/nucleo_naval.html*

93. Núcleo Naval do Ecomuseu Municipal do Seixal, s/data. *in Tese de Mestrado Memórias de outro Tejo, Afonso Botelho, 2014, p.64.*

94. Mapa de percursos e localização do Ecomuseu Municipal do Seixal, s/data. *in Thttp://www.cm-seixal.pt/ecomuseu-municipal/nucleo-naval*

95. Fachada principal do Ecomuseu Municipal do Seixal - Núcleo da Mundet - Serviços Centrais, s/data. *in http://www.cm-seixal.pt/equipamento/ ecomuseu-municipal-do-seixal-nucleo-da-mundet-servicos-centrais*

96. Exposição de cortiça em preexistências da antiga fábrica no núcleo Munet, s/data. *in http://srviis.cm-seixal.pt/fidem/pt/seixal/main_mapas.html*

97. Surrounded Islands, Christo and Jeanne-Claude, Biscayne Bay, Miami, 1983. *in https://www.pinterest.pt/pin/1066790848959133 03/*

98. Fotomontagem sobre o território do aterro portuário de Lisboa evidenciando a sua escala na cidade, Afonso Botelho Santos, 2014. *in Tese de Mestrado Memórias de outro Tejo, p.75.*

99. Fotografia aérea do Porto Brandão, autor desconhecido, s/data. *in https://jf-caparica-trafaria.net/j3/index.php/noticias/62-europan-distingue-projetos-sobre-porto- brandao*

100. Quinta de Olho de Boi, autor desconhecido, s/data. *in http://lugaresdealmada.blogspot.com/2012/06/da-fonte-da-pipa-arialva-passando-pelo_9413.html*

101. Barco de miedos, autor desconhecido, s/data. *in Arquivo Municipal de Lisboa.*

4. Um Lugar entre "duas cidades"

102. Ortofotomapa perspectivado da Frente Ribeirinha Oriental, 2018. *Elaborado pelo autor.*

103. Vista da Doca dos Olivais para o Pavilhão de Portugal, Autor desconhecido, s/data. *in https://eco.pt/2018/03/24/parque-das-nacoes-recebe-novo-investimento-de-130-milhoes/*

104. Fotografia de Lisboa à noite tirada do miradouro da Nossa Senhora do Monte, autor desconhecido, s/data. *in https://www.omeuescritorio-elafora.pt/o-meu-escritorio-em-lisboa-2/*

105. Edifício da antiga indústria de Vinho Abel Pereira da Fonseca, autor desconhecido, s/data. *in https://www.geocaching.com/seek/log.aspx?LUID=18ba3aee-a18e-4145-a074- a420c621ec90&IID=61053ac6-0aab-4a24-8922-aeb7700787df*

106. Antiga Fábrica Tabaqueira, autor desconhecido, s/data. *in http://ruinarte.blogspot.com/2010/06/*

107. Mapa da revista "Derivas Urbanas", autores Sérgio Fazenda Rodrigues, Pedro Pacheco, Gonçalo Machado Santos, Matilde Calado, 2018. *in revista Contemporânea 2ª edição, Maio 2018.*

108. Croqui referente à actual barreira existente entre Porto de Lisboa e respectiva Cidade, 2018. *Elaborado pelo autor.*

109. Croqui referente à barreira proposta para o Porto de Lisboa e cidade, 2018. *Elaborado pelo autor.*

110. Edifício pertencente à Sociedade José Domingos Barreiro, autor desconhecido, s/data. *in https://www.agendalx.pt/2018/07/16/caminho-do-oriente-i-do-poco-do-bispo-a-marvila-antiga/*

111. Edifício Abel Pereira da Fonseca, Praça David Leandro da Silva, Rua da Cintura do Porto de Lisboa e Rua Amorim no Poço do Bispo, autor desconhecido, 1932. *in http://lisboadeantigamente.blogspot.com/2017/12/edificio-abel-pereira-da-fonseca.html*

112. Vista aérea da Doca do Poço do Bispo, autor desconhecido, 1958. *in Centro de Documentação e Informação da APL - Administração do Porto de Lisboa, SA.*

113. Croqui referente ao estudo e desenvolvimento do Plano Urbano proposto, na zona envolvente da Fábrica do Braço de Prata, 2017. *Elaborado pelo autor.*

114. Croqui referente ao estudo e desenvolvimento do Plano Urbano proposto, na zona envolvente da Fábrica do Braço de Prata, 2017. *Elaborado pelo autor.*

115. Croqui esquemático referente à intenção de sistemas de vistas, 2018. *Elaborado pelo autor.*

116. Imediações da Catedral de Liverpool, autor desconhecido, s/data. *in Gordon Cullen, Paisagem urbana, p. 81.*

117. S/legenda, autor desconhecido, s/data. *in Gordon Cullen, Paisagem urbana, p. 81.*

118. Sombra projectada num Silo Industrial, autor desconhecido, s/data. *in Gordon Cullen, Paisagem urbana, p. 85.*

119. Esquema representativo de árvores e sistemas de vista, autor desconhecido, s/data. *in https://www.pinterest.pt/pin/445434219379706761/*

120. Croqui referente ao estudo e desenvolvimento do plano urbano proposto, na zona envolvente ao edifício Abel Pereira da Fonseca, 2017. *Elaborado pelo autor.*

121. Croqui referente ao estudo e desenvolvimento do plano urbano proposto, na zona ienvolvente ao edifício Abel Pereira da Fonseca, 2017. *Elaborado pelo autor.*

122. Croqui referente ao estudo e desenvolvimento da Doca do Poço do Bispo, edifício de escritórios, 2017. *Elaborado pelo autor.*

123. Croqui referente ao estudo e desenvolvimento da Doca do Poço do Bispo, 2017. *Elaborado pelo autor.*

124. Croqui referente ao estudo do detalhe de pavimentação para o Plano de Pormenor, 2018. *Elaborado pelo autor.*

125. Croqui referente ao estudo do dimensionamento de pavimentação para o Plano de Pormenor, 2018. *Elaborado pelo autor.*

126. Landscaping of the Acropolis surrounding area de Dimitris Pikionis, Hélène Ninet, s/data. *in https://divisare.com/projects/313234-dimitris-pikionis-helene-binet-landscaping-of-the-acropolis- surrounding-area*

127. Croquis referentes ao sistema de vistas e organização vegetal no Parque Ribeirinho Oriental, 2018. *Elaborado pelo autor.*

128. Desenho da fachada do edifício Museu, vista da praça, 2018. *Elaborado pelo autor.*

129. Desenho da fachada do edifício Museu, vista do rio Tejo, 2018. *Elaborado pelo autor.*

130. Imagens referentes à materialidade proposta para o edifício e zona envolvente, autor desconhecido, s/data. *in (respectivamente) http://www.rendersstudio.com/wp-content/uploads/2014/05/?C=S;O=A (ferro); https://blog.spoongraphics.co.uk/freebies/10-free-seamless-subtle-grunge-concrete-textures (tijolo); http://texturez.com/tags/basalt?page=1 (basalto); https://blog.spoongraphics.co.uk/ freebies/10-free-seamless-subtle-grunge-concrete-textures (betão).*

131. Fotografia da materialidade para a pavimentação do Museu, Doca de Algés, 2017. *Elaborado pelo autor.*

132. Eduardo Souto de Moura, House in Moledo, Luís Ferreira Alves, s/data. *in https://divisare.com/projects/287583-eduardo-souto-de-moura-luis-ferreira-alves-house-in-moledo*

133. Eduardo Souto de Moura, House in Moledo, Luís Ferreira Alves, s/data. *in https://divisare.com/projects/287583-eduardo-souto-de-moura-luis-ferreira-alves-house-in-moledo*

134. Croqui referente ao sistema de vistas e ao estar "em cima" e "em baixo" na praça do Museu de Hidroaviões, 2018. *Elaborado pelo autor.*

135. Desenho das traseiras do edifício proposto (Museu de hidroaviões), 2018. *Elaborado pelo autor.*

136. Sarphatistraat Offices em Amesterdão, Steven Holl, auto desconhecido, s/data. *in https://www.flickr.com/photos/54526018@N02/5120120305.*

137. Ruas intersectantes ao canal de Amesterdão durante a noite, autor desconhecido, s/data. *in https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Amsterdam_Canal_at_Night.JPG*

5. Pólo Museológico de Hidroaviões do Porto de Lisboa

138. Pan Am Boeing 314, autor desconhecido, s/data. *in https://airandspace.si.edu/multimedia-gallery/14224hjpg*

139. Felixstowe, F3, s/data. *in http://asasdeferro.blogspot.com/2015/011/historia-das-aeronaves-militares_26.html*

140. Fairey III D Seaplane, autor desconhecido, 1922. *in https://airandspace.si.edu/collection-objects/fairey-iiid-seaplane-events-1922-lisbon-portugal-rio- de-janeiro-brazil-sacadura-1*

141. Fairey-III "Lusitânia", hidroavião de Sacadura Cabral e Gago Coutinho na praia da Torre de Belém, autor desconhecido, s/data. *in http://www.aeroin.net/projeto-internacional-por-ares-nunca-dantes-navegados-sera-lancado-em-sao-paulo-nesta-segunda-feira/ hidroplano-fairey-iii-d/*

142. Hidroavião atracado ao Cais da Matinha, autor desconhecido, s/data. *in https://www.voltaaomundo.pt/2018/08/07/fotografias-antigas-do-principal-aeroporto-de-portugal/*

143. Pan American Clipper passenger plane tied up at dock on Tagus River where 11 crewmen stand about chatting as 18 passengers trot up dock's walkway after their 23-hr. transatlantic flight from NY, autor desconhecido, s/data. *in https://www.gettyimages.co.uk/detail/news-photo/pan-american-clipper-passenger-plane-tied-up-at-dock-on-news-photo/506120 43*

144. Lisboa - Comparações com outros tempos, Parque das Nações, Cabo Ruivo, autor desconhecido, s/data. *in http://lisboahojeeontem.blogspot.com/2014/06/*

145. Mapa do Aeroporto Marítimo do Cabo Ruivo, autor desconhecido, s/data. *in https://paixaoporlisboa.blogs.sapo.pt/tag/aeroporto+da+portela*

146. Planta | Alçados do Hidroavião Farey 17 "Santa Cruz", 2017. *Elaborado pelo autor.*

147. Planta | Alçados do Hidroavião Grumman G.44 Widgeon, 2017. *Elaborado pelo autor.*

148. Planta | Alçados do Hidroavião Scherck F.B.A, 2017. *Elaborado pelo autor.*

149. Desenho representativo do vazio (onde se expõe os hidroaviões) e ambiente interior do edifício proposto, 2018. *Elaborado pelo autor.*

150. Fotografia da maquete de estudo em que é notório o "voo" da cobertura em relação ao pavimento, 2018. *Elaborado pelo autor.*

151. Fotografia da maquete de estudo de luz natural e volumetria interior, 2018. *Elaborado pelo autor.*

152. Desenho da fachada do edifício (de quem vem da praça central), 2018. *Elaborado pelo autor.*

153. Fotografia da maquete de estudo, em que é notório a continuidade do rasgo horizontal em dois lados do edifício, 2018. *Elaborado pelo autor.*

154. Desenho da zona de recepção (vista para a entrada do Museu). 2018. *Elaborado pelo autor.*

155. Fotografia da estação de autocarros de Campolide, onde foi captada a luz que pertendíamos para as aberturas centrais (iluminação dos hidroaviões) do Museu, 2018. *Elaborado pelo autor.*

156. Croqui do vazio interior na sala de exposição central, 2018. *Elaborado pelo autor.*

157. Imagem fotorealista (render) do projecto Boat Museum, autor desconhecido, s/data. *in https://www.pinterest.pt/pin/225884356163408921*

158. Fotografia de uma mota inserida num espelho de água, 2017. *Elaborado pelo autor.*

159. Desenho da chegada ao piso inferior do Museu, dedicado à exposição de documentos e maquetas, 2018. *Elaborado pelo autor.*

160. Desenho da rampa de subida do piso inferior para o piso térreo, 2018. *Elaborado pelo autor.*

161. La "performance art" di Marina Abramovic protagonista a Palazzo Strozzi, autor desconhecido, s/data. *in http://www.reportcult.it/arte/item/2230-la-performance-art-di-marina-abramovic-protagonista-a- palazzo-strozzi.html*

162. Croquis de estudo para a biblioteca e a loja do Museu, 2018. *Elaborado pelo autor.*

163. Croqui da vista do corredor inferior junto ao rio, para o restaurante, 2018. *Elaborado pelo autor.*

164. Croqui evidenciando a vista do interior do restaurante, 2018. *Elaborado pelo autor.*

165. Desenho exemplificativo do conceito para a exposição de Hidroaviões no Museu, realçando a ideia da perspectiva para o rio Tejo, 2018. *Elaborado pelo autor.*

166. Cortes exemplificativos da relação prespética do rio a entrar para o edifício e da intenção proposta para a Luz Natural na zona de exposição central, 2018. *Elaborado pelo autor.*

167. Fotografia tirada em Belém criando um espelho de água e uma relação com o rio, 2017. *Elaborado pelo autor.*

168. Centro Champalimaud, espelho d'água que configura a surpresa ao final da rampa, Algés, Ivo Giroto, 2018. *in http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquiteturismo/12.138/7117*

169. New National Gallery, Mies Van Der Rohe, Berlim, autor desconhecido, s/data. *in https://www.flickr.com/photos/manuelasiener/8462604330*

170. Monroe 30 para calha trifásica, autor desconhecido, s/data. *in https://www.rendl.pt/pt/monroe-30-para-calha-trifasica/*

6. Casos de Estudo

171. Planta do edifício e jardins envolventes, autor desconhecido, s/ data. *in https://gulbenkian.pt/fundacao/jardim-gulbenkian/*

172. Jardim Gulbenkian, Fundação Calouste Gulbenkian, autor desconhecido, 2018. *in http://demantanosofa.blogspot.com/2018/08/jardim-gulbenkian-fundacao-calouste.html*

173. Vista da fachada simplista do edifício com envolvente arbórea para adicionar complexidade, autor desconhecido, s/data. *in https://br.pinterest.com/pin/225186853833976 2/?lp=true*

174. Jardim da Fundação Calouste Gulbenkian, autor desconhecido, s/ data. *in https://gulbenkian.pt/fundacao/jardim-gulbenkian/*

175. Jardim da Fundação Calouste Gulbenkian, autor desconhecido, s/data. *in https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Jardim_da_Fundação_Calouste_Gulbenkian_(13943437417).jpg*

176. Espaço contido do jardim, Ana Armez Silva, s/data. *in http://opensourcelocationscouting.blogspot.com/2014/03/jardim-fundacao-calouste-gulbenkian.html*

177. Relação entre fachada existente e proposta, Hélène Binet, 2007 | 2008. *in https://www.kolumba.de/?language=eng&cat_select=1&category=14&artikle=61*

178. Zona de entrada e materialidade do tijolo em constraste com grandes vão que distinguem espaços, Hélène Binet, 2007 | 2008. *in https://www.kolumba.de/?language=eng&cat_select=1&category=14&artikle=61*

179. Pormenor de escada limitada pelo tijolo, Hélène Binet, 2007 | 2008. *in https://www.kolumba.de/?language=eng&cat_select=1&category=14&artikle=61*

180. Relações de luz entre espaços, Hélène Binet, 2007 | 2008. *in https://www.kolumba.de/?language=eng&cat_select=1&category=14&artikle=61*

181. Pormenor da luz difusa que entra pelo museu e detalhe do efeito que surge , quando esta intersecta a matéria interior, Hélène Binet, 2007 | 2008. *in https://www.kolumba.de/?language=eng&cat_select=1&category=14&artikle=61*

182. Ambiente geral do espaço central de exposição. Distinção dos dois tipos de luzes, Hélène Binet, 2007 | 2008. *in https://www.kolumba.de/?language=eng&cat_select=1&category=14&artikle=61*

183. Ambiente geral do espaço central de exposição, Hélène Binet, 2007 | 2008. *in https://www.kolumba.de/?language=eng&cat_select=1&category=14&artikle=61*

184. Planta térrea do edifício, autor desconhecido, s/data. *in https://www.archdaily.com.br/br/795524/classicos-da-arquitetura-neue-nationalgalerie-mies-van-der-rohe*

185. Planta do piso enterrado do edifício, autor desconhecido, s/data. *https://www.archdaily.com.br/br/795524/classicos-da-arquitetura-neue-nationalgalerie-mies-van-der-rohe*

186. Vista da rua, a fachada do edifício, Dan Gamboa Bohurquez, 2016. *in https://www.archdaily.com.br/br/795524/classicos-da-arquitetura-neue-nationalgalerie-mies-van-der-rohe*

187. Relação dos muros limite com o edifício, Dan Gamboa Bohurquez, 2016. *in https://www.archdaily.com.br/br/795524/classicos-da-arquitetura-neue-nationalgalerie-mies-van-der-rohe*

188. Relação dos muros com o edifício, autor desconhecido, s/data. *in https://br.pinterest.com/pin/385620786820935387/?lp=true*

189. Vista interior do museu, Mid-Century Home, 2015. *in http://www.midcenturyhome.com/mies-van-der-rohe-neue-nationalgalerie-berlin/*

190. Cobertura, vidro e paisagem exterior, Dan Gamboa Bohurquez, 2016. *in https://www.archdaily.com.br/br/795524/classicos-da-arquitetura-neue-nationalgalerie-mies-van-der-rohe*

191. Vista de pormenor da estrutura da cobertura e sistema de iluminação, Dan Gamboa Bohurquez, 2016. *in https://www.archdaily.com.br/br/795524/classicos-da-arquitetura-neue-nationalgalerie-mies-van- der-rohe*

192. Vista da iluminação do edifício à noite, autor desconhecido, s/data. *in https://www.flickr.com/photos/96dpi/4931550628*

193. Corte representativo da sala de entrada do edifício, autor desconhecido, s/data. *in http://tukangarsitek.blogspot.com/2010/06/fortaleza-hall.html*

194. Vista do restaurante com uma relação do avião com a área envolvente, autor desconhecido, s/data. *in https://www.fosterandpartners.com/projects/fortaleza-hall-and-the-commons/*

195. Vista da rua, avião a planar no ar, autor desconhecido, s/data. *in https://www.fosterandpartners.com/projects/fortaleza-hall-and-the-commons/*

196. Vista do espaço central, relação do avião com o exterior, autor desconhecido, s/data. *in https://www.fosterandpartners.com/projects/fortaleza-hall-and-the-commons/*

197. Relação vazio e avião, visto de baixo, autor desconhecido, s/data. *in https://www.fosterandpartners.com/projects/fortaleza-hall-and-the-commons/*

198. Planta do Museu. É possível observar a grande dimensão do vazio central, autor desconhecido, s/data. *in https://www.archdaily.com.br/br/625430/imperial-war-museum-foster-mais-partners*

199. Corte pelo vazio central do museu, autor desconhecido, s/data. *in https://www.archdaily.com.br/br/625430/imperial-war-museum-foster-mais-partners*

200. Exposição de objectos (na zona das varandas), Nigel Young, s/data. *in https://www.archdaily.com.br/br/625430/imperial-war-museum-foster-mais-partners*

201. Vista de uma varanda para a exposição central do museu, Nigel Young, s/data. *in https://www.archdaily.com.br/br/625430/imperial-war-museum-foster-mais-partners*

202. Vista para cima do vazio central, autor desconhecido, s/data. *in https://www.iwm.org.uk/visits/iwm-london*

203. Vista entrada do vazio central, Nigel Young, s/data. *in https://www.archdaily.com.br/br/625430/imperial-war-museum-foster-mais-partners*

204. Exposição central vista de cima, autor desconhecido, s/data. *in https://www.independent.co.uk/life-style/history/imperial-war-museums-flagship-site-to-reopen-this-weekend-after-first-stage-of-its-40m-redevelopment-9610460.html*

205. Exposição central vista de baixo, Nigel Young, s/data. *in https://www.archdaily.com.br/br/625430/imperial-war-museum-foster-mais-partners*

7. Considerações Finais

206. Fairey IIID Santa Cruz na Chegada ao Brasil, 17.06.1922. *in http://asasdeferro-suplementos.blogspot.com/2015/10/a-1-travessia-aerea-do-atlantico-sul.html*

207. Desenho (desatualizado) referente à intenção de exposição dos hidroaviões. *Elaborado pelo autor*

208. Desenhos de uma proposta (desatualizada) para o Museu de Hidroaviões na Doca do Poço do Bispo. *Elaborado pelo autor*

8. Fontes e Bibliografia

209. Desenho do ambiente da biblioteca da Faculdade de Arquitectura de Lisboa num dia de trabalho, 2017. *Elaborado pelo autor*



2. Praça do Comércio, vista do rio Tejo, em 1930.

1. INTRODUÇÃO.

O presente trabalho pretende repensar, interrogar e operar sobre o aterro portuário pós-industrial de Lisboa. O primeiro desafio surgia do entendimento do lugar, fruto de uma relação histórica e formal que deu origem a um prolongamento de terra ganha ao rio Tejo.

Com intenções definidas, debruçámo-nos sobre aquele que foi em tempos um lugar de enorme importância – a Doca do Poço do Bispo, em Marvila - afastado do centro consolidado. Ligado através daquele que foi/é um dos principais eixos da cidade, permanece carente de intervenção, enquanto se revitaliza intensamente a zona Ocidental de Lisboa. Esta zona perdeu importância devido à forte desindustrialização que vincou a zona Oriental da cidade e ao, subjacente, alargamento da zona de intervenção do Porto de Lisboa, nesta frente de rio.

Foi no nono semestre, na disciplina de *Laboratório de Projecto VI* que, debruçando-nos sobre a Zona Oriental de Lisboa e com o tema *Construir no (e com o) Construído*, surgiu a premissa inicial de estudo coletivo. Com base numa tentativa de perceção do comportamento das cidades europeias dos dias de hoje, usou-se a cidade de Lisboa e a sua frente de rio como mote de estudo e intervenção. Após um intensivo estudo e crítica, identificámos vários lugares carentes de intervenção arquitectónica, de modo a que surgissem novas centralidades numa zona degradada da cidade, a fim de reforçar os valores sociais e de comunidade, permitindo soluções de desenho urbano e de espaço público essenciais para a coerência do habitar.

Surgem por isso conceitos de reabilitação, regeneração e revitalização urbana que, diretamente relacionados, ajudaram na procura dos principais elementos de reflexão sobre o funcionamento e, consequentemente, revitalização da paisagem da cidade de Lisboa.

Lisboa e a sua zona ribeirinha é involuntariamente o palco de investigação. Em 2. DA GÉNESE, À SAUDADE, importa estudarmos os antecedentes históricos que originaram a relação Cidade/Porto. Considerámos importante averiguar a relação que o porto tinha e tem, para a cidade (como motor de evolução) e a constante modificação formal que ambos foram moldando, originando aquilo que hoje existe como cidade de Lisboa.

Nos dias de hoje, surge uma premissa social (visível nas recentes intervenções arquitectónicas da frente de rio) do Porto de Lisboa como um parasita para a cidade. Muitos entendem-no como o promotor da franja ribeirinha esquecida, que afasta a zona consolidada de um relação directa com o rio. A relação entre porto e cidade torna-se inconsistente o que faz surgir uma frente de rio vítima de abandono e degradação.

Visto que hoje existe uma enorme pressão para a transformação da cidade, a problemática reside em antecipar o futuro daquelas que são as zonas ribeirinhas em transição, de modo a controlar as intervenções arquitectónicas descaraterizadoras de um lugar capaz de revelar importantes marcos históricos para Lisboa. Para Portugal.

É pertinente que exista uma revitalização daquilo que é a imagem do porto para o cidadão como génese da cidade que com ele cresceu, capaz de se relacionar com uma regeneração da frente de rio muitas vezes impedida ou obsoleta para proveito do homem comum. [0]

Por conseguinte, surge como resposta a definição, (que cabe à actual Administração do Porto de Lisboa) a formalização de vários pólos museulógicos em toda a sua extensão, que têm como objectivo informar, preservar e guardar importantes marcos para a cidade de Lisboa, consoante a génese de cada lugar. Em 3. UM MUSEU PARA ALÉM DO TIJOLO, abordamos uma solução para a problemática relação entre Porto

[0] Para a investigação do contexto histórico do lugar tornou-se essencial a leitura, de 100 Anos do Porto de Lisboa de António José Nabais e Paulo Ramos e do estudo de intenções desenvolvido pela APL a cargo do arquitecto Manuel Aires Mateus..

de Lisboa e cidade em que estes dois intervenientes adversos, surgem como partes fundamentais para uma regeneração das frentes de rio.

Subjacentes ao conceito da Nova Museologia, impera a ideia de que o Porto de Lisboa deve ter um papel fundamental na regeneração das áreas devolutas, por ele intersectantes ao rio Tejo (nos limites da sua zona de jurisdição), revitalizando zonas e património célebre do nosso legado. Sob a investigação do Caso de Estudo EcoMuseu Municipal do Seixal (testemunho modelar de uma solução de preservação patrimonial, física e imaterial), revelamos uma proposta para aquele que seria o futuro Museu do Porto de Lisboa.

É de referir que a obra *Arquitectura e Museus em Portugal de Carlos Guimarães*, bem como o estudo desenvolvido pelo *ISCSP* a cargo de *Marta Anico*, intitulado de *Museus e Pós-Modernidade*, tiveram especial importância neste trabalho. Assim como o caso de estudo abordado, apoiado pelo texto *"Museus na Actualidade"* de *António José Nabais* que juntado à investigação realizada in situ, foram uma referência maior na abordagem conceptual do projecto realizado.

Na impossibilidade de dar resposta à totalidade das zonas devolutas afectas à área de jurisdição do porto de Lisboa (pelo tempo que urge), concentramo-nos na zona Oriental.

Caracterizada como 4. UM LUGAR ENTRE DUAS CIDADES, pretendemos repensá-lo e regenerá-lo de modo a que o lugar "entre" revigore como lugar "pertencente" à cidade.

Concentrando-nos na área de intervenção entre o final da actividade portuária do Poço do Bispo e o Parque das Nações (pedaço de cidade fundamental para o futuro da cidade de Lisboa). Estabelecemos uma relação entre Lisboa, Tejo e a necessidade de preservar a memória do lugar, conjugado com o surgimento da ideia de novas centralidades urbanas.

Propomos, assim, uma regeneração urbana acautelada pela imposição, sempre presente, de manter ou revitalizar um ambiente social, formal e material de características industriais. Memória intrínseca da vida social e formal do lugar. É pertinente anunciar que para esta fase de trabalho o livro Paisagem Urbana de Gordon Cullen foi uma importante referência no trabalho desenvolvido.

Por último, em 5. PÓLO MUSEOLÓGICO DE HIDROAVIÕES DO PORTO DE LISBOA, damos resposta a um núcleo de exposição referente ao museu polinuclear, na zona do cais da Matinha. Aqui impera a ideia de efectivar uma exposição de objectos de elevada relevância sobre um passado de Lisboa, que não têm oportunidade de exposição na cidade.

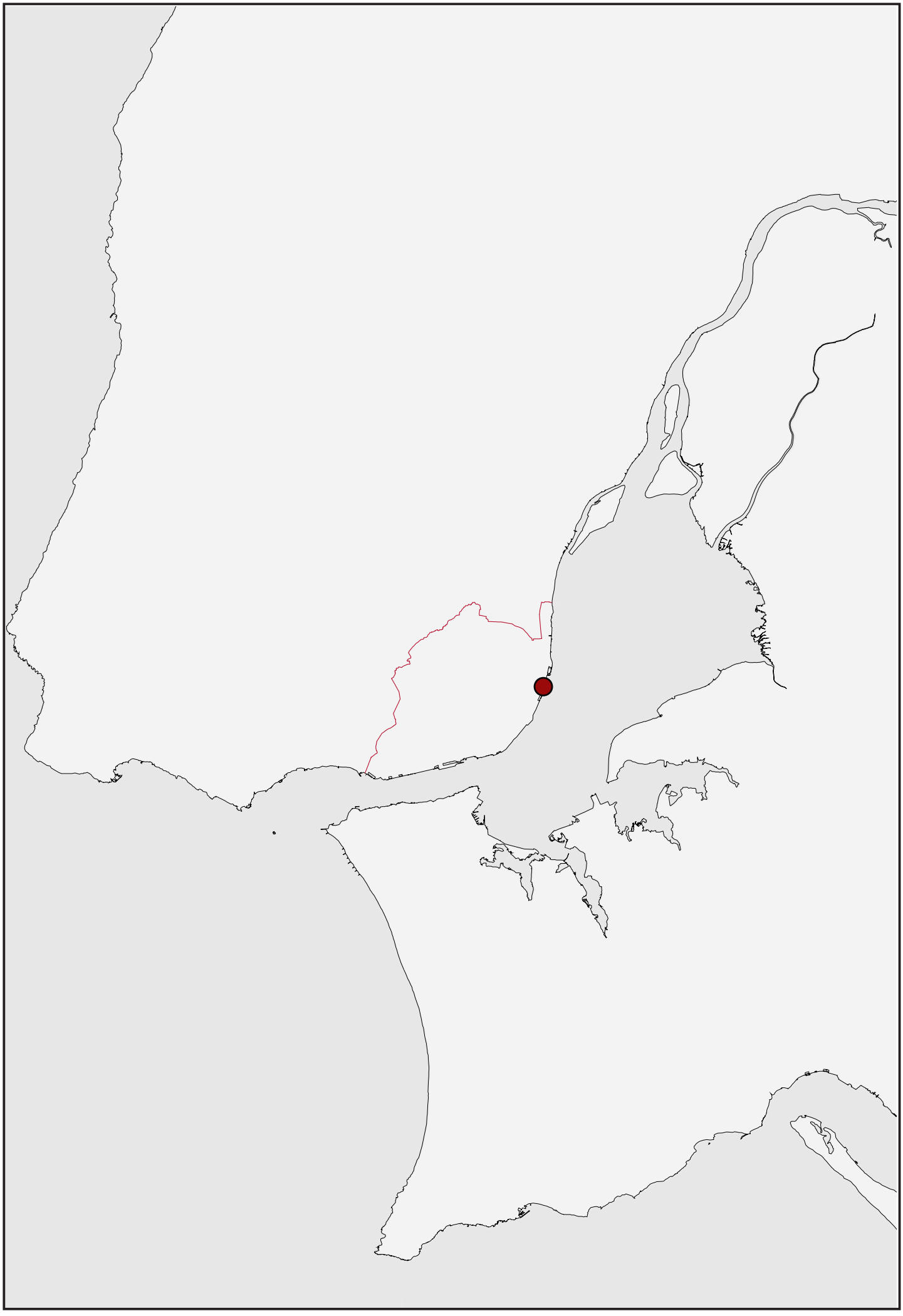
Apoiado por uma descrição detalhada das intenções, relações e ambientes dos diversos espaços do projecto, tentamos descrever a proposta arquitectónica de modo a que se compreenda as respostas dadas a nível formal. Esta proposta surge como resultado de uma interpretação das palavras de Sérgio Fazenda Rodrigues em, A Casa dos Sentidos; e de Peter Zumthor em, Atmosferas, livros sempre presentes no desenvolvimento do projecto de arquitectura.

Posto isto, importa mencionar que é no âmbito de Projecto Final de Mestrado que este documento revela uma reflexão crítica da cidade de Lisboa propondo uma possível solução para a problemática de uma frente de rio desajustada à imagem de uma cidade Europeia Cosmopolita.

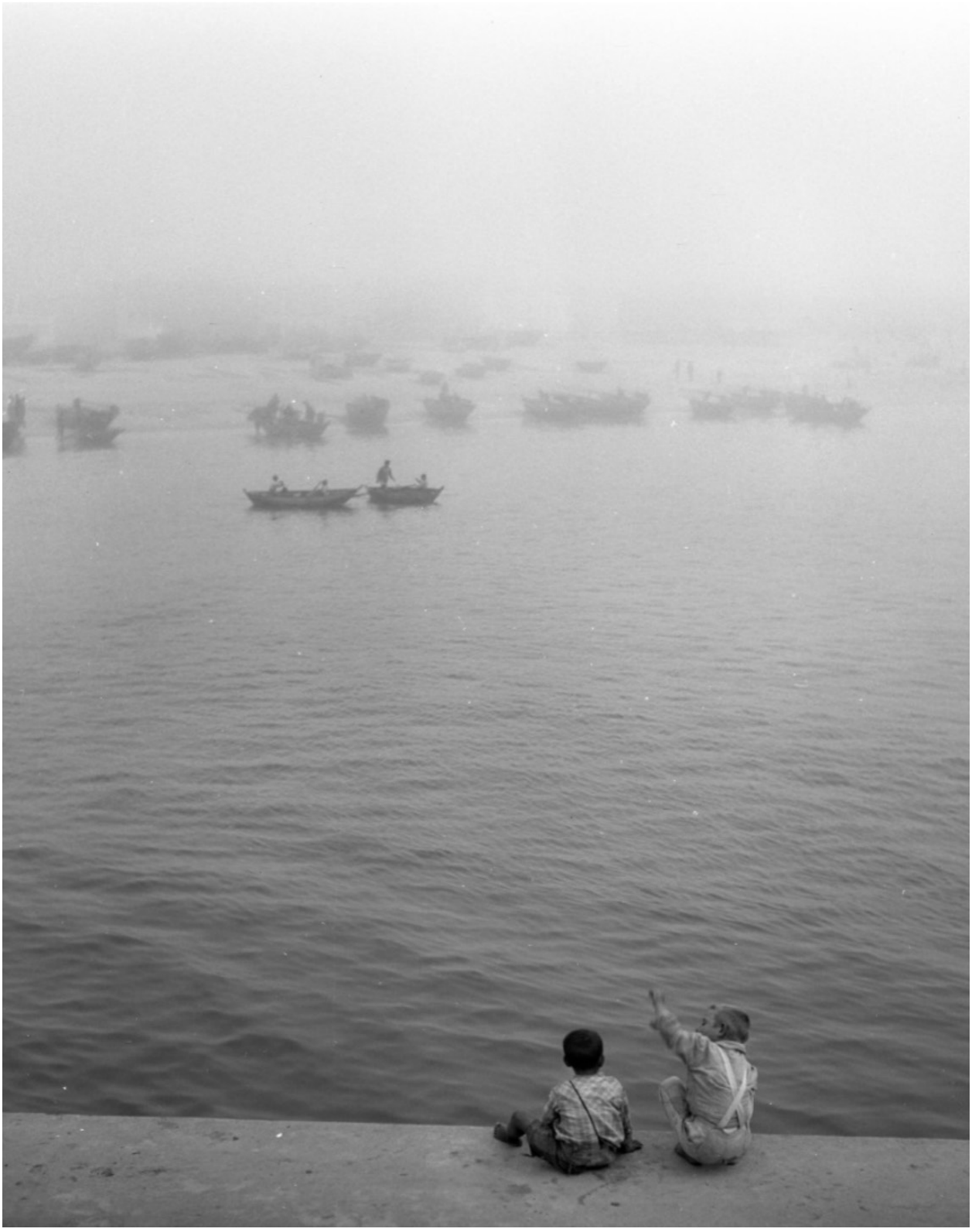
O trabalhado é exposto como meio de maturação de conceitos apreendidos nas disciplinas de projecto, traduzidos numa reflexão crítica que se pretende conceptualizar numa ideia arquitectónica, formalizada ao longo dos anos de aprendizagem.



3. Hidroavião a planar sobre o rio Tejo, embora não se identifique com exatidão a data desta imagem, verifica-se pela fotografia com cor e devido aos silos de cereais da margem Sul, que é recente .



2. DA GÉNESE À SAUDADE



2. DA GÉNESE À SAUDADE.

UM PORTO E UMA CIDADE.

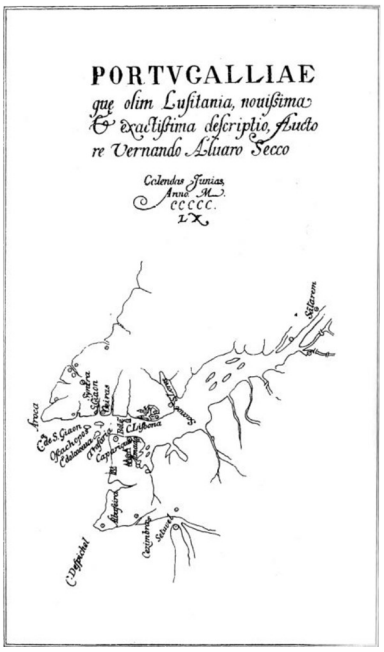
Quando atravesso – vinda do sul – o rio
E a cidade a que chego abre-se como se do seu nome nascesse
Abre-se e ergue-se em sua extensão nocturna
Em seu longo luzir de azul e rio
Em seu corpo amontoado de colinas –
Vejo-a melhor porque a digo
Tudo se mostra melhor porque digo
Tudo mostra melhor o seu estar e a sua carência
Porque digo
Lisboa com seu nome de ser e de não-ser
Com seus meandros de espanto insónia e lata
E seu secreto rebrilhar de coisa de teatro
Seu conivente sorrir de intriga e máscara
Enquanto o largo mar a Ocidente se dilata
Lisboa oscilando como uma grande barca
Lisboa cruelmente construída ao longo da sua própria ausência
Digo o nome da cidade
– Digo para ver [1]

Do Tejo nasce Lisboa.
Muito antes de ser nomeado, este rio já o era. Era livre na conjugação com a sua terra e foi generoso com a cidade que no seu estuário, limite ocidental desta parte de mundo, por si nasceu. Desde tempos remotos que Lisboa preza, na sua avantajada qualidade de lugar, o rio que a banha, vive em constantes trocas físicas, que elevaram a vida das suas gentes.

Ao Tejo, Lisboa deve, além de alimento e meio de transporte, conquistas, descobertas e feitos marcados para sempre na história do mundo.

[1] Sophia de Mello Breyner Andresen, *In* Navegações, 1983, poema de 1977 transcrito de OBRA POÉTICA, Edição de Carlos Mendes de Sousa, Editorial Caminho, Lisboa, 2011.

4. (página oposta)
Barcos de pesca, crianças | Artur Pastor | entre 1955 e 1970.







5. Carta portuguesa de Fernando Álvaro Seco, de 1560. Portugalliae que olim Lusitania, novissima &. exactissima descriptio, Auctore Vernando Aluaro Secco - Anno M.CCCCC.LX.

6. Maquete de Lisboa antes do terramoto de 1755

7. Plano em que se mostram os monumentos romanos de Olissipo, o perímetro de Lissibona e a directriz do antigo braço do Tejo.

É este o rio que, em toda a sua génese e na limitada área térrea que o intersecta, permite a expansão em vastos horizontes marítimos, reveladores de que o mundo deve, aos Portugueses, *(...) nada menos que 12 gramaticas, 17 dicionários de línguas orientais, 221 estudos sobre geografia* e *História natural de diferentes países asiáticos, africanos, americanos* e *da oceania.* [2] Foi pela génese do seu lugar que Lisboa se tornou num importante entreposto comercial.

Não é, por isso, possível conceber Lisboa sem o seu rio, e na impreterível relação entre terra e água nasce um porto. Na imprevisibilidade do futuro, é inegável que, Lisboa e porto vagueiam pela história, arte, literatura, música, como um único território de excepcional concepção e desenvolvimento.

O século XIX, com o advento da era industrial, veio alterar esta profunda relação. O Porto cresceu e, com a evolução tecnológica, materializou uma actividade robusta e fortemente marcada numa zona de limite e transição onde a água quer ser terra e na terra se quer água. Porto e Lisboa, com autoridades independentes colidiram ideais. Lisboa adoptou uma forte intenção de crescimento para o interior, destacando-se do porto que, por necessidade económica, se formalizou numa "ilha" de trabalho, produção e transporte em toda a extenção da frente de rio. Junta-se a isto, no lugar onde porto e cidade intersectam, a necessidade de construir um porto competitivo em equipamentos rodo-ferroviários. Torna-se evidente a secundarização do aproveitamento social de uma frente de rio invejável. Nascia assim um porto independente da cidade que lhe empresta o nome.

Da relação física entre porto e cidade, surge, uma "cicatriz" marcada no território em que o abandono da massa edificada (que outróra o suportou) tem tido a vontade de se impor. Sendo esta a lógica da cidade de Lisboa que atravessou todo o século XX, a população, hoje, ressente

[2] Garcia de Orta, Colóquios dos Simples e Drogas e Cousas Medicinais da India, 1567.

e carrega consigo a saudade de um rio que já foi seu. Porém algumas recentes intervenções na frente de rio negam a sua existência, desrespeitando a história de uma cidade e de um porto que viveram em constante harmonia.

Pretende-se com este capítulo contar, de forma abreviada, a história da relação conflituosa entre o rio e cidade, que com as recentes transformações urbanas torna-se imperativo (pelas necessidades sociais, económicas e culturais contemporâneas) o regresso de Lisboa ao seu porto, formalizando relações profícuas para estas duas entidades.

Lisboa, cheia de História, continua a ser uma das mais belas cidades do Mundo, merecendo todo o pensamento e debate sobre a sua evolução coerente.[3]



8. Panorâmica de Lisboa, aguarela de George Braunio publicada em Urbium praecipiarum mundi theatrum quintum, Amsterdão, 1598. Na vista panorâmica da cidade podemos ver com grande destaque o Tejo e a frente ribeirinha. É possível reconhecer (da esquerda para a direita): a igreja de São Paulo; o Corpo da Guarda; a Ribeira das Naus; o Terreiro do Paço; Praça da Ribeira, ou Ribeira Velha; o Chafariz d'El Rei; Fundição da Artilharia.

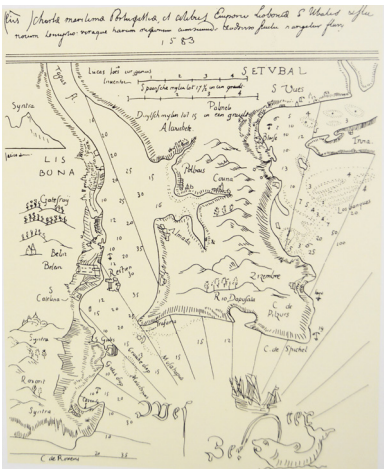
[3] Águas Revisitadas | Lisboa como Cenário, prova final de mestrado de João Pereira Veríssimo, orientada por Professor (Doutor) Arquitecto Miguel Baptista-Bastos, FA-UTL, Lisboa, Setembro de 2015.

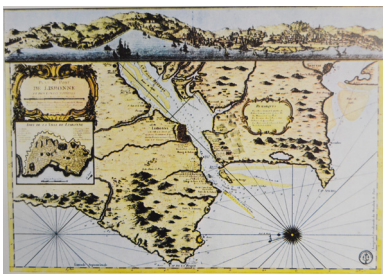
2.1 Do Tejo Nasce Lisboa.

9. Carta Holandesa da barra do Tejo e Península de Setúbal de 1583, com sondagens. Reproduzida de A. Fontoura da Costa. "A Marinharia dos Descobrimentos".

10. Plano hidrográfico a barra do porto de Lisboa, presentado em 1756 pelo Engenherio Hidrógrafo M. Bellin na "Hydrographye Françoise, Recueil des carets marines générales et particulères dressés au dépôt des Cartes, Plans et Journaux, par ordre de Ministres de la Marine, depuis 1737 jusques en 1772". e no seu "Petit Atlas Maritime", em 5 volumes.

11. Plano Hidrográfico executado em 1765 pelo Inglês W. Burgis.







Na ordem natural das coisas, o rio precede a cidade, e sob *(...) a influência dos astros, dos movimentos da terra, das sucessivas alterações climáticas e consequentes alterações do nível do mar, essa linha de água avançaria e recuaria, estendendo braços, inundado bacias, criando e abandonando meandros, recortando diferentes perfis de território. (...) Através de um conjunto de acções, conscientes ou involuntárias, mas continuas ou isoladas, o homem é, na brevidade da sua história, um agente poderosamente transformador dessa realidade.*[4]

A riqueza da topografia que se foi fixando nas margens do rio que a delimita, bem como as condições de segurança e navegabilidade oferecidas pelo rio que nasce com ela, favorecem desde sempre, a presença humana na área.

Das águas que lhe dão forma, onde mar e rio se confundem, Lisboa preza a singularidade de existir junto da sua foz. A sua excepcional localização geográfica, palco de magníficas condições naturais, constitui um extraordinário elo de ligação entre o Mediterrâneo e o Norte da Europa; entre a Europa, a África, a América e o Extremo Oriente.

Beneficiando daquilo que o estuário lhe oferece e que lhe dá a oportunidade de trazer, afirmou-se desde cedo como um ponto estratégico para actividades portuárias. Quando se fala em Lisboa é inevitável pensar em Tejo, e da relação entre terra e água, nasce um porto.

O porto de Lisboa é um porto naturalmente bom e majestoso. N'elle a operou com toda a liberdade, dando-lhe o aspecto panorâmico que encanta os sentidos ao primeiro relance de quem demanda a sua barra, e dotando-o com as melhores condições e qualidades náuticas de acesso, navegabilidade

[4] Manuel Aires Mateus, João Favila, Pedro Domingos, Teresa Goes, Estudo de Intenções para o Porto de Lisboa entre Belém e a Matinha, Lisboa: APL, 2005, s/p.
[5] Gonçalo C.C. Machado Santos, Cais da Cultura, De Génese a Saudade, Cap. I, s/p.

e segurança, a par das facilidades commerciaes por via marítima, attenta a sua posição geographica, o que tudo concorre naturalmente para o desenvolvimento progressivo de riqueza da vasta região que d'elle se utiliza no movimento e relações internacionaes.[6]

A actividade do porto é fundamental para o aval morfológico que foi delineando a cidade. Que, aquando das conquistas portuguesas pelo mundo, teve um papel importante na caracterização e orientação das futuras cidades conquistadas pelos portugueses.

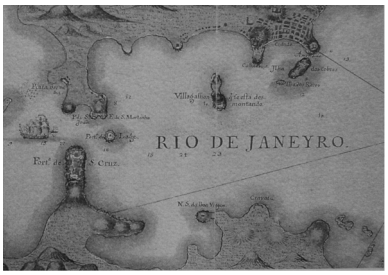
O porto foi-se adaptando à modernidade e a extensa muralha ribeirinha foi sendo, continuamente, marcada por diversos usos e escalas de atuação. É, hoje, notória a disparidade de escalas e pedaços de território, que ao longo do tempo, no porto actuam/actuáram. Desde a exploração portuária de transporte de mercadorias através das redes internacionais de contentorização, à exploração das salinas naturais e de outros produtos mediterrâneos, de outros tempos, é atribuído ao porto um papel fundamental e determinante para o desenvolvimento da cidade. O *(...) rio precede a cidade, mas é a cidade que desenha o rio, atribuindo-lhe funções e significados.*[7]











(de cima para baixo | da esq. para a dir.)

12. Vista de Lisboa e Rio Tejo no século XVI | Navios à vela Caravela e Carraca na era dos descobrimentos portugueses, Franz Hogenberg e George Braunio, 1572. O Tejo repleto de embarcações ocupa sensivelmente metade da obra.

13. Plano de Lisboa do Séc.XVI, segundo a gravura do "Theatrum Urbium" de J. Baurão.

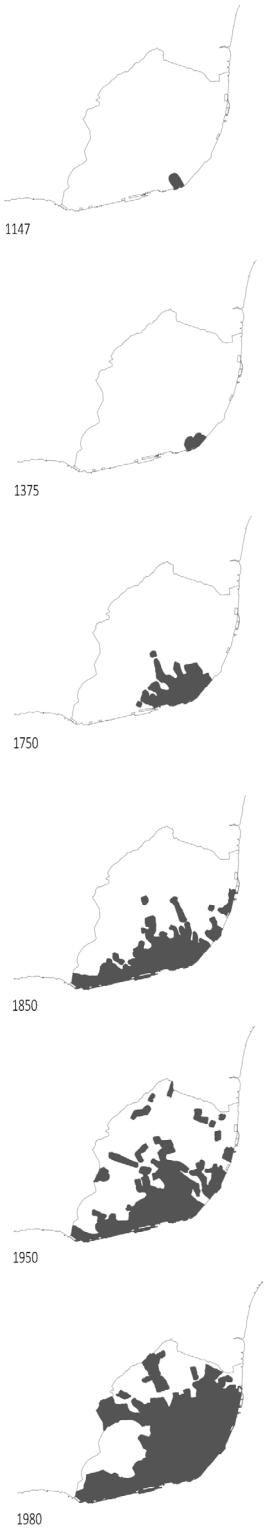
14. Panorâmico de Gôa | 1595.

15. Planta da Cidade da Ribeira Grande, Ilha de Santiago, Cabo Verde | S/data.

16. Planta da Barra do Rio de Janeiro.1761.

[6] Proposta de Lei sobre os Melhoramentos do porto de Lisboa apresentado à Câmara dos Senhores Deputados na Sessão de 25 de Abril de 1884, in MOPCI, Melhoramentos do porto de Lisboa, Documentos Parlamentares, Lisboa, Imprensa Nacional, 1884, pp.3-31.)

[7] Manuel Aires Mateus, João Favila, Pedro Domingos, Teresa Goes, Estudo de Intenções para o Porto de Lisboa entre Belém e a Matinha, Lisboa: APL, 2005, s/p.



17. Esquema da Evolução da Ocupação do Território de Lisboa, em Base Actual.

2.2 Entre Terra e Água existe um Porto.

(...) E não admira assim, que Lisboa, pela doçura e amenidade do seu clima, pela formosura e feracidade dos seu terrenos, e, principalmente, pela grandeza e tranquilidade do estuário do seu Tejo, chamasse a attenção dos povos, que pelo seu animo aventureiro e pela necessidade de expandirem as sua transacções commerciaes ás mais longínquas regiões da terra, tendo seguido nas suas explorações costa a costa, desde os confins do Mediterrâneo até as costas do N. da Europa, ao depararem com este magnifico porto, aqui procurassem estabelecer-se e fixar-se. [8]

A cidade cresce da colina do Castelo.
A toponímia que o lugar foi conhecendo atesta, em "Alis ubbo", o poder de fundação aos Fenícios quando, no séc. XII a.C., fixaram as suas colónias no alto e vertente Sul do monte do Castelo de São Jorge, apropriando-se de uma invejosa exposição solar e do braço de rio que constituía um cais natural localizado onde hoje se encontra a Baixa Pombalina.

Aos Fenícios, sucederam, em 205 a.C., os Romanos. Predominantemente fixados no alto da colina do Castelo, estenderam-se para ocidente, onde a meio da encosta localizaram o fórum[9], e para Sul, onde se desvendam vestígios que testemunham uma ocupação geral de toda a orla do estuário, compreendendo uma presença marcante para o tecido da cidade.

Seguiram-se os Suevos e os Visigodos, que se estabeleceram definitivamente em 472. Posteriormente, os Mouros, a partir de 714. Povo de grande actividade marítima, conscientes das vantagens e desvantagens do estuário do Tejo construíram uma muralha[10] na colina do Castelo.

Já com a imponência do Reino de Portucália, o estado incipiente da rede

[8] Adolfo Loureiro, Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes, Vol. III, Parte I, Lisboa, Imprensa Nacional, 1906, p.5.
[9] (...) com o seu teatro, templo e mercado, que se estendia a oriente até à cerca tardo romana (séculos IV-V) e a ocidente até ao esteiro e a sul até à zona do actual Chafariz d'El Rei.
[10] Actualmente intitulada de muralha/cerca Velha ou Moura.

rodoviária dando força ao transporte fluvial e marítimo, fez do Tejo uma estrada por onde circulava toda a sorte de mercadorias vindas do interior. Lisboa acresce de importância como cidade portuária e ultrapassa os limites amuralhados. Ocupando progressivamente os vales e colinas envolventes, sempre numa estreita relação com a paisagem estuarina, transforma as zonas baixas ribeirinhas numa azáfama de trocas comerciais. Cria-se uma atmosfera típica de uma vida urbana medieval.

Já servida por vários cais[11], também reis, príncipes, nobres, instituições religiosas e industriais apropriávam-se das margens do rio para implantar pequenas propriedades de produção e lazer, às quais estavam associados cais portuários com serventias próprias para o escoamento de produtos[12]. *(...) formando o embrião que, no reinado de D.Dinis, no Livro das Chancelarias do Rei Lavrador, provavelmente pela primeira vez, aparece designado como "porto de Lisboa".*[13] Estabelecendo com o rio uma franca relação visual e funcional que, sem subverter a lógica morfológica do território, faziam de Lisboa uma cidade sobretudo linear, dominantemente ribeirinha , acompanhando o rio desde Alfama e o Paço da Ribeira até ao sítio de Belém.

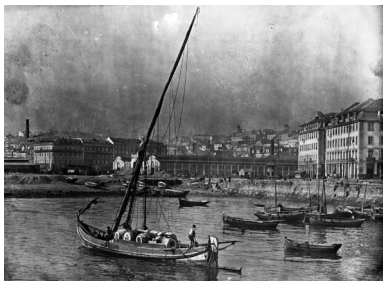
Os grandes feitos do século XVI vêm modificar profundamente a estrutura da cidade, abrindo-a para o Tejo. Do qual depende o destino da capital. Para dar resposta às necessidades de um povo em crescente "cultura" de conquista, erguem-se estabelecimentos fabris de apoio, necessários ao bom funcionamento das armadas portuguesas nos descobrimentos. A pouco e pouco o cenário industrial ia transformando as margens do Tejo.

Num gesto simbólico dessa propensão atlântica, D. Manuel I *(...) Mandou fazer o terreiro que está diante dos paços da ribeira de Lisboa que era tudo praia, o que se fez com gram trabalho, e despeza até se ganhar ao mar,*[14] que

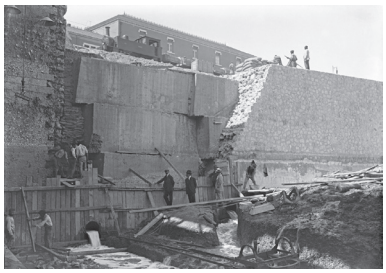


18. Esquema da Evolução das Freguesias da cidade de Lisboa.

[11] Santos, Riberia, Conceição Velha, Tojo, Enxobregas, Cais da pedra, entre outros.
[12] Existem, hoje, testemunhos representativos dessa realidade: terraços ajardinados do Palácio de Belém, a Quinta dos Marqueses de Abrantes, ou o Palácio da Mitra, em Xabregas. Relação essa que com os aterros dos finais do séc. XIX e do século XX se perdeu em grande parte.
[13] *"(...) querendo fazer graça e mercê a vós, Abril Eanes, guarda do meu porto de Lisboa, por muito serviço(...)"* - Requalificação das frentes ribeirinhas do Porto de Lisboa, APL, Setembro, 1997.
[14] *Damião de Gois, Chronica do Serenissimo Senhor Rei D. Manuel, parte 4a, 1749, p.600.*







(de cima para baixo | da esq. para a dir.)

19. Barcos junto ao cais da Ribeira Nova | s/data.

20. Obras da Doca do Poço do Bispo (muro cais do lado do rio).

21. Construção da Doca seca em Alcântara.

22. (página oposta)
Detalhe da planta de Lisboa proposta por Eugénio dos Santos, completada por Carlos Mardel | 1756.

23. (página oposta)
Fotografia da fachada do edifício da Alfândega de Lisboa | 1886.

24. (página oposta)
Fotografia da actual fachada do edifício da Alfândega de Lisboa | s/data.

25. (página oposta)
Fotografia da fachada para a Avenida da Índia do edifício da Cordoaria Nacional de Lisboa | s/data.

26. (página oposta)
Fotografia da actual fachada do edifício da Cordoaria Nacional de Lisboa | s/data.

juntamente com o Terreiro do Paço, culmina num novo terraço sobre o rio. Um novo centro de vida da corte, *que a par do Rossio constituíram, até finais do século XVII as únicas clareiras no denso tecido urbano envolvente.*[15]

Desde cedo, que a necessidade de *facilitar a carga* e *descarga de mercadorias, e o embarque* e *desembarque de passageiros, e bem assim das destinadas á segurança* e *comodidade da navegação*[16], toma expressão primária no porto. D. Sebastião, confirmando a imponência do porto na cidade, determina em 1557, a construção de um cais na zona oriental da cidade, contrariando a proximidade da cidade consolidada. *Eu el Rei faço saber (...) que façam (...) um cais ao redor do Mosteiro da Madre de Deus de Enxobregas, por ser muito necessário assim para reparo e resguardo do dito mosteiro por causa do mar que a ele se vai chegando como para serventia para o povo.*[17] Posteriormente, em 1678, a ocidente. O Cais de Belém.

É notório através de ilustrações em anexo, que estas obras não obedeciam a um plano estudado e organizado, é certo dizer que, *(...) mais do que um grande porto, Lisboa possuía então uma miríade de pequenos cais.*[18] Contudo, já desde 1730, se ia anunciando projectos e estudos[19] em que se vinculava uma importante necessidade de uma obra única que o elevasse a porto mais importante da Europa.

---

15 Manuel Aires Mateus, João Favila, Pedro Domingos, Teresa Goes, Estudo de Intenções para o Porto de Lisboa entre Belém e a Matinha, Lisboa: APL, 2005, s/p.s.

16 Adolfo Loureiro, Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes, Cap.III, parte I, Lisboa , Imprensa Nacional, 1906, p. 116.

17 *AHCML - Livro 1º, d'el Rey D.Sebastião, Códice 43, ff.64-65.*

18 *Referências históricas do Porto de Lisboa - Ministério das Obras Públicas, Trasportes e Comunicações - Edição da Administração do Porto de Lisboa, 1991.*

19 Surge um *Impresso em Paris e Amesterdão de 1730, designado Description de la ville de Lisbonne, où l'on traite de la Cour de Portugal, de la langue portugaise, & des moeurs des habitans...,des colonies portugaises, & du commerce de cette capitale... refere um projecto de D.João V para melhoramento do porto de Lisboa que, cronologicamente, é o primeiro de que se tem noticia. É referido na citada obra: "Há quem afirme que o Rei tem o propósito de alargar a cidade construindo de um ao outro extremo de Lisboa um cais com cerca de quarenta toesas conquistadas ao Tejo, o que se pode conseguir facilmente porque o rio tem muito pouco fundo até à distância em que se projecta a obra. Num sítio chamado Boa Vista, onde o rio faz um cotovelo, projecta o Rei fazer uma doca para os seus barcos de guerra ali se acolherem quando haja mau tempo" - pp. 49.*
O segundo projecto surge da necessidade de reaver as capacidades de segurança dos cais propostos, porém "a todos estes damnos e inconvenientes se pode remediar", propoem-se por isso a feitura " por toda a marinha de um caes de cantaria, na maior distância que se puder ganhar pelo rio dentro, observando pò-lo em linha direita, quanto permitir o fundo, e dando ao mesmo caes a largura necessária, para a commodidade do trafico, e para servir juntamente d'elle de passeio público; e todo os seu cumprimento ficará formando rua direita ao longo da marinha, livre das torturas, apertos e desegualdades de hoje encontra quem faz este caminho." - Eduardo Freire de Oliveira, op.cit.,pp. 109-110.

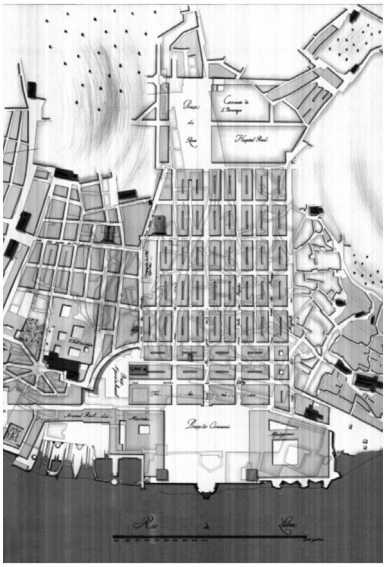
O terramoto de 1755 e a reconstrução pombalina que se lhe segue motivaram a remodelação integral da baixa da cidade e o despertar de uma mentalidade urbana renovada.

O rio fugiu como que horrorizado pelas margens, repelido para longe pela convulsão da Terra ; as águas da maré, encontrando-se com as que se retraiam das praias, lutavam em furioso embate, encastelavam-se em montanhas enormes e, arronjando-se de novo sobre as praias, desabavam na cidade e submergiam os cais, entravam por Lisboa dentro até distâncias enormes, chegando às portas de Santo Antão; e de novo se retiravam e voltavam de novo, mais aglomeradas, mais furiosas, mais espumantes, alagando as ruínas, quebrando-se nas paredes do edifícios, trazendo consigo, enrolada nas ondas, a morte debaixo de um novo aspecto.[20]

Marquês de Pombal viu, nesta frente, a oportunidade de reconstruir a sua relação com o rio e formalizar a base do poder do Estado (o comércio), abrindo-se ao mundo com aquela que é considerada uma das mais majestosas praças da Europa: a Praça do Comércio.

São desta época, e ainda evidentes no território, edifícios de grande valor arquitectónico, como o edifício onde funciona a Alfândega de Lisboa, da autoria de Eugénio dos Santos Carvalho e o edifício da Cordoaria Nacional.

Apesar das vastas obras levadas a cabo para reconstruir a cidade e da possibilidade de se formalizar um grande porto com a construção do novo centro de Lisboa, a cidade começa a expressar-se para Norte. A construção do cais da Bica do Sapato, em Outubro de 1769, veio confirmar que o porto recomeça a idealizar, retrogradamente, cais individuais heterogéneos espalhados ao longo das margens do Tejo.







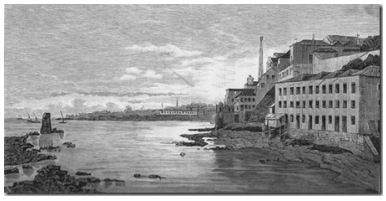




[20] Pinheiro Chagas, História de Portugal, *in* Boletim do Porto de Lisboa, no 40, Maio, 1954.







27. Fotografia aérea do Arsenal da Marinha após reconstrução em 1759 segundo projecto de Eugénio dos Santos.

28. Arsenal da Marinha em 1866, após reconstrução em 1759 segundo projecto de Eugénio dos Santos.

29. Quadro representativo da Rocha Conde de Óbidos, de Alfredo Keil.

Um século depois, em 1887, deu-se finalmente, início às tão esperadas obras de modernização com o lançamento das primeiras pedras nas obras do porto de Lisboa, por sua Magestade El-Rei D. Luís I.[21] *(...) porque, se este porto não é um porto de penetração continental, é, em compensação, um porto de penetração marítima, e que nesta qualidade prestará importantes serviços aos navios. cada vez mais numerosos, que em todas as direções e sentidos sulcam o Oceano Atlântico em frente da nossa costa(...).* [22]

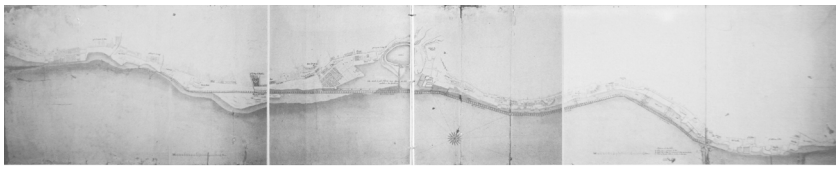
Sob a administração directa do Estado, por intermédio de um organismo autónomo (desde 1907), nascia, em 1911 a primeira secção, materializada entre Alcântara e Santa Apolónia. Posteriormente à construção da segunda secção (compreendia entre Poente da cidade de Alcântara a Algés), abre-se concurso para a construção da Doca de Alcântara, que incompleta, já estava prevista a sua conclusão desde 1892. Só em 1926, iniciam-se as obras da terceira secção, de Santa Apolónia (montante) ao Poço do Bispo, projectadas desde 1916.

Seguiram, ao longo da primeira metade do século XX, novas docas, cais de acostagem e alguns dos principais edifícios portuários de Lisboa, como as gares marítimas de Alcântara e Rocha Conde d'Óbidos, a Estação Fluvial de Belém, o edifício frigorífico do bacalhau (lugar do actual Museu do Oriente) e grandes armazéns na zona Norte da Doca de Alcântara; abriram-se novos arruamentos, e assentaram-se novas linhas de caminhos de ferro; multiplicaram-se os equipamentos do porto, adquirindo-se guindastes, rebocadores, etc.

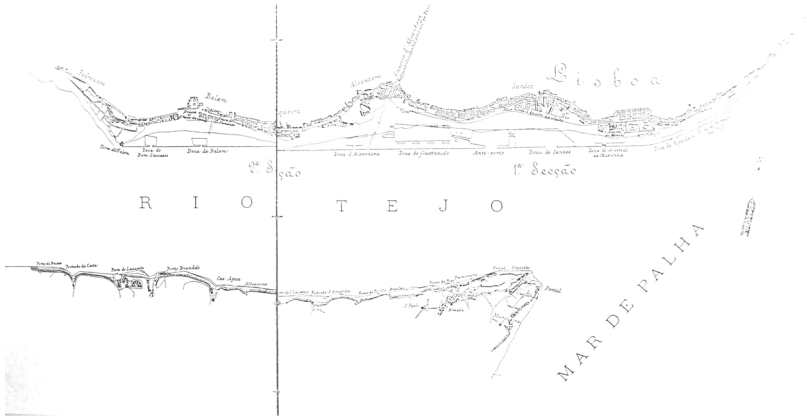
O porto reverte a sua posição como porto tradicional e afirma-se na cidade, monopolizando homogeneamente toda a frente ribeirinha. A construção da linha férrea e rodoviária, a implantação de diversos polos industriais e de produção de energia, tornam o porto numa *franja visivelmente destacada do resto da cidade, dedicada exclusivamente ao trabalho* e

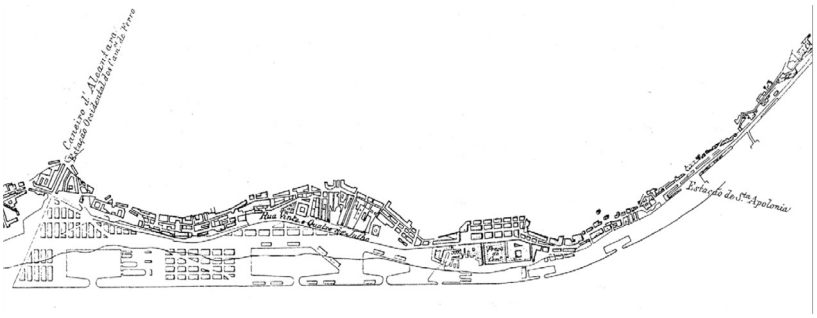
[21] António José Nabais e Paulo Ramos, 100 Anos do Porto de Lisboa, Lisboa: APL publicações, 1987, p.97.
[22] Projecto elaborado pelos Eng.º Matos e Loureiro.

à indústria. [23] Enquanto Lisboa se expandia para Norte, o interesse na frente de rio da cidade é ignorado. A cidade estava cada vez mais distante do rio.

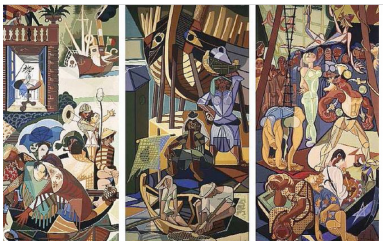














(de cima para baixo | da esq. para a dir.)

30. Projecto de um Porto para Lisboa de Carlos Mardel, 1750.

31. Projecto para o Porto de Lisboa, Thome de Gamond, 1870.

32. Projecto dos Engenheiros João Joaquim de Matos e Adolpho Loureiro que serviu de base ao concurso para a construcção das obras de melhoramento do Porto de Lisboa, 1877.

33. Projecto para o Porto de Lisboa, Hildevert Hersent, 1885.

34. Gare Marítima da Rocha do Conde de Óbidos, projecto da autoria de Porfírio Pardal Monteiro.

35. Painéis da Gare Marítima de Conde d'Óbidos| feitos por Almada Negreiros.

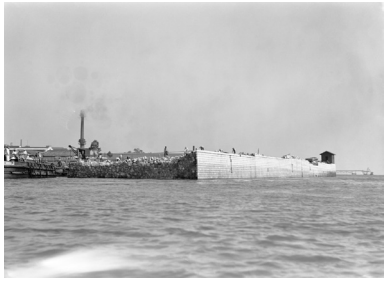
36. Estação Fluvial de Belém.

[23] Afonso de Sousa Botelho Santos, MEMÓRIAS DE UM OUTRO TEJO - Regeneração Urbana no Sítio da Rocha Conde d'Óbidos, Tese Final de Mestrado, orientada por Professor Arquitecto António Pedro Pacheco e co-orientada por Professor Doutor José Aguiar, Lisboa, Setembro 2014.











Em 1946 surge um novo projecto de obras - o Plano de Melhoramentos do Porto de Lisboa - originado como resposta à actividade industrial que se ia implantando, pricipalmente ao longo da margem oriental. São levadas a cabo importantes obras nessa secção do porto, entre as quais, avultam a construção de cais acostáveis entre Santa Apolónia e Xabregas, a Doca do Poço do Bispo, a regularização da margem entre o Poço do Bispo e a Matinha, a ponte-cais da Matinha e Cabo Ruivo, entre Cabo Ruivo e Beirolas e a construção da Doca dos Olivais, onde foi posteriormente instalado o Aeroporto Marítimo de Lisboa.

(como título de curiosidade, destaca-se em anexo a história da construção do porto de Lisboa.)

Entretanto, os sucessivos aterros da frente ribeirinha, inseridos na lógica de melhoramentos do Porto de Lisboa, adoptaram uma ocupação dominantemente industrial apoiada pela consolidação gradual da ligação rodo e ferroviária marginal. Daqui resultou a formalização de uma barreira física efectiva entre a cidade secular e o seu rio. Contudo, é de destacar a presença de estabelecimentos, nesta frente, de grande qualidade arquitectónica, tais como: a Fábrica de Gás, na Matinha; as instalações de refinação e de armazenagem de petróleo, em Cabo Ruivo; o Matadouro de Lisboa; a Moagem Lisbonense e a Fábrica e o Depósito de Material de Guerra, em Beirolas, entre outros.

Na segunda metade do século XX, o isolamento do país face à reorganização económica mundial do pós-guerra; o início tardio dos grandes projectos industriais emblemáticos da euforia do crescimento económico da década de 60; a aposta em outros portos nacionais (Sines); a crise pós-colonial; a vantagem competitiva que, em tráfegos para menores distâncias, assumiu o transporte rodoviário e a contentorização; levou a que algumas zonas portuárias industriais dessem os primeiros sinais de decadência e de subutilização, antecipando a progressiva degradação a que o porto foi sendo votado.

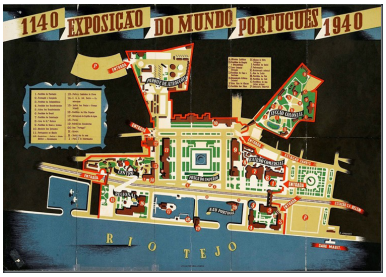
Tudo isto foi agravado pela ausência de uma política nacional para o sector marítimo-portuário, o que se traduziu na indefinição quanto à vocação do porto de Lisboa, com consequências em escassez de investimentos, degradação de extensas áreas ribeirinhas e ausência de criação de alternativas a esses espaços obsoletos. Criou-se um vazio territorial, de importância espacial e imagénico, que a contemporâneidade se apressa a resolver.

Várias foram as respostas dadas à reformalização de uma frente ribeirinha plena de actividade lúdica e recreativa. A primeira surge em 1940 no Estado Novo, com a renovação monumental de Belém. A pretexto daquele que era o maior evento nacionalista do século: a Exposição do Mundo Português. Ficaram-nos a Praça do Império e o Parque da Torre de Belém; este último, projectado pelo arquitecto paisagista António Viana Barreto. É de notar que, esta exposição trouxe de novo algum ânimo à sociedade e vida à cidade na zona ribeirinha. Mas foi efémera e os problemas permaneceram.

Seguiu-lhe a construção do Centro Cultural de Belém que, em 1990, iria regenerar uma área apetecível do território português.

Este Centro Cultural comporta um museu de arte contemporânea e uma sala de espectáculos, bastante recorrida, que dinamizáram a zona, conduzindo à reabilitação e adaptação de importantes edifícios, como por exemplo, a Fábrica Central Tejo, para o Museu da Electricidade, O Museu da Presidência, o Museu da Marinha, o Museu de Arqueologia, assim como, o já inaugurado Museu dos Coches e o MAAT (Museu da Arte, Arquitectura e Tecnologia), que vêm consolidar uma zona ocidental da cidade, caracterizando-a como área de excelência dedicada ao turismo. Contribuindo, desta forma, para o que hoje a caracterizem como: a Cidade dos Museus.







(de cima para baixo | da esq. para a dir.)

37. (página oposta)
Doca de Alcântara. Vista das escadinhas da Rocha do Conde de Óbidos.

38. (página oposta)
Bateria de guindastes Nomag. | Alcântara.

39. (página oposta)
Obras da ponte-cais da Matinha (pilares no plano inclinado da doca do Poço do Bispo).

40. (página oposta)
Obras da doca do Poço do Bispo (muro cais do lado do rio).

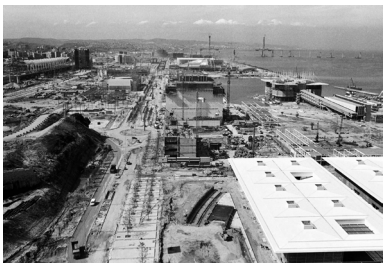
41. (página oposta)
Hidroavião pousado sobre o Rio Tejo.

42. Vista aérea Doca Bom Sucesso à Central Tejo, 1958.

43. Exposição do Mundo Portugês Guia Oficial, 1940.

44. Inauguração da Grande exposição do mundo Português, 1940.











Paralelamente, no lado oposto da cidade, na zona ribeirinha compreendida entre Olivais e Sacavém, Lisboa inaugurava (a pretexto da Exposição Internacional de Lisboa, ou EXPO'98 com o tema "Os oceanos: um património para o futuro") a mais completa intervenção urbana posterior ao terramoto de 1755. Ao contrário do que se fez em Belém, a boa qualidade do plano urbano permitiu a programação de áreas dedicadas ao lazer e às atividades culturais, que ainda hoje perduraram.

Nascia um novo bairro da cidade, inserido numa área indústrial degradada e afastado do centro consolidado, que se formalizava e vive independente. Porém a cidade previligiou da construção de novos bairros, um interface de transportes públicos, mas também novos espaços dedicados à cultura, ao lazer e à divulgação científica, que a cidade estava carenciada: o pavilhão multiusos, na altura Pavilhão Atlântico, o Teatro Camões, o Oceanário de Lisboa, o Pavilhão do Conhecimento, entre outros. Juntou-se a isto a implantação da nova feira de exposições que vinha a substituir a obsuleta FIL da Junqueira e a apropriação do novo business center da cidade formalizado com a construção de previligiados edifícios de autor.

Hoje a margem ribeirinha está crescente de transformações físicas e regenerações urbanas. Está a decorrer o processo de reabilitação da frente ribeirinha de Lisboa que deu início com a regeneração da Praça do Comércio, seguida da Ribeira das Naus, o Cais do Sodré... Paralelamente, em fase de acabamentos, está a construção do novo terminal de cruzeiros que ao intervir numa doca hoje aterrada, recupera a ideia formal de vazio; a regeneração do Campo das Cebolas, onde, através de pesquisas arqueológicas descobriu-se um antigo porto correspondente à antiga linha de costa da cidade de Lisboa.

Vai-se impondo um processo de redefinição e desenho da zona ribeirinha, adaptando-a às necessidades de uma cidade moderna que reconhece no rio a sua identidade.







(de cima para baixo | da esq. para a dir.)

45. (página oposta)
Vista aérea do Centro Cultural de Belém

46. (página oposta)
Vista aérea da Expo' 98 | 1996.

47. (página oposta)
Vista aérea actual do Parque das Nações, antiga EXPO' 98.

48. (página oposta)
Lançamento do navio Mandovy. Pode-se observar a concentração de pessoas ao longo do rio.

49. (página oposta)
Lançamento de um navio. Estaleiro Naval.

50. Navio na doca seca n.º 2.

51. Salvamento do rebocador Cabo Sardão | trabalhos de mergulhador no rio Tejo.

52. Nau Portugal tombada na entrada da doca de Belém | 1940.

2.3 O paradigma do aterro pós-indústrial.

Mantém-se (...) intacto todo o valor simbólico da zona ribeirinha. É possível escrever uma história portuguesa do mundo a partir desta faixa junto ao Tejo e daquela que é praça mais importante do mundo de língua portuguesa.[22]

A história existe para nos relembrar que o porto de Lisboa foi desde sempre, um factor relevante na vida política e económica do país. Desde a conquista de Lisboa aos mouros, à contribuição dada na morfologia do território nacional. Formaliza um imponente marco de partida para um mundo de descobertas, que projectou o país nos campos económico, social, político e militar.

Num Estudo de Intenções para o Porto de Lisboa entre Belém e a Matinha, vários elementos da sua Administração foram questionados sobre a actual importância do porto para a cidade, *a resposta foi muitas vezes dada sob a forma de uma nova pergunta: qual a importância do porto para o país?* [23]

A escala conceptual que o porto aborda, não se resume à limitada margem em que actua. Ela projecta-se numa rede de comunicações com o país e com o mundo, conectada a uma plataforma global de mercados.

As já referidas condições excepcionais da sua situação geográfica, bem como, as excelentes condições naturais de navegabilidade e acostagem, fazem do porto de Lisboa, uma importante linha de costa em contacto privilegiado com o mundo. Torna-se de incontestável importância quando, em termos quantitativos, os estudos realizados pela APL (Administração do Porto de Lisboa) estimam como sendo de 5% o contributo das suas actividades económicas para o PIB nacional.

---

[22] Manuel Aires Mateus, João Favila, Pedro Domingos, Teresa Goes, Estudo de Intenções para o Porto de Lisboa entre Belém e a Matinha, Lisboa: APL, 2005, s/p.
[23] Manuel Aires Mateus, João Favila, Pedro Domingos, Teresa Goes, Estudo de Intenções para o Porto de Lisboa entre Belém e a Matinha, Lisboa: APL, 2005, s/p.

É possível descrever o porto de Lisboa, como uma imensa área logística onde se viabiliza o movimento de mercadorias, de passageiros e outras actividades, ou contrariamente ao que seria de esperar de um limite meramente jurídico, como uma espessa muralha de lióz de identidade formal muito característica, destacando-se da cidade como um longo tabuleiro que, numa ínfima horizontalidade e extensa continuidade pelas margens do Tejo, vigora em constante diálogo entre ambos os lados que a limitam. Apesar das marcas transversais que o unificam, a dimensão do seu território torna-o, obrigatoriamente, heterogéneo no seu desenvolvimento.

Testemunhos de um marco arquitectónico de grande valor, pela clareza do seu desenho, os meios inovadores usados e a qualidade da sua construção, formaliza-se numa caterva de estruturas que incluem cais, docas, terminais, estaleiros, meios mecânicos e armazéns de tijolo e ferro. Após uma curta conversa com o Arq. João Favila, concluiu-se que a par do Aqueduto das Águas Livres, o aterro de Lisboa representa a mais monumental obra realizada na cidade de Lisboa. É por isto tudo imperativo afirmar que representa um legado que deve ser classificado como importante património para o país. Por outro lado, como mecanismo operacional e financeiro, tem na sua ambição inscrever-se, sempre, num mercado internacional competitivo.

Após o afastamento compulsivo, da população do porto, a nova filosofia de cidade industrial (do século XIX) está hoje claramente desajustada.

Definida pela decadência e subutilização de algumas zonas portuárias de dependência industrial, a metrópole contemporânea procura libertar os terrenos por elas tomados para interesses públicos ou imobiliários. Nesta ânsia de regenerar as áreas ribeirinhas desafectas de funcionalidade, surgem colisões de uma complexa barreira de um território que é







53. Navio Lourenço Marques na doca seca n.º . É de notar a limpeza e qualidade da materialidade do aterro de Lisboa.

54. Barcos de pesca. Ribeira Nova. As trocas eram constantes e as pessoas reuniam-se e comercializavam bens nas margens do rio Tejo.

55. Barco de pesca Seixalense.

[24] Manuel Aires Mateus, João Favila, Pedro Domingos, Teresa Goes, Estudo de Intenções para o Porto de Lisboa entre Belém e a Matinha, Lisboa: APL, 2005, s/p.













partilhado por várias entidades [25], com identidades e interesses distintos, originando situações de impasse urbanístico.

A cidade permanece inquietante às águas que outrora visitou e o porto carece de infra-estruturas que o apoiem na competitividade de um mercado mundial. Sendo que a *configuração hoje apresentada é praticamente a que ficou concluída na década de quarenta, com excepção para os terminais de graneis e para a modernização "tímida" efectuada no advento da contentorização (Alcântara, finais da década de 70).*[26]

Dada a enorme importância do porto de Lisboa, pareceria óbvio que o espaço tivesse uma gestão e organização única e coerente.

Tal como escreveu o Arq. Nuno Portas no catálogo das "Cidades e Frentes de Água" organizado pela APL, em 1988, *as intervenções de maior êxito são, por isso, aquelas em que se souber associar, com diferentes modelos de gestão, agentes promotores que frequentemente se opõem ou neutralizam: autoridades locais e centrais, portuárias ou de transporte, operadores privados ou institucionais e ainda os poderes tutelares do património ou do ambiente.* [27]

Deste modo, intervenções, como as da inegável qualidade urbana do Parque das Nações, com uma sumptuosa nova urbanização, e a intervenção feita entre Algés e Santo Amaro, que ignoram alternativas para proveito do porto, devem ser moderadas em acções futuras, impondo uma defesa patrimonial de um aterro que transborda história. *Estas novas obras, embora convenientes sobre o ponto de vista prático, vieram tornar triviais e sem sabores as pitorescas fímbrias marítimas de Lisboa.(Julio Castilo)*

A não criação de alternativas aos parques de contentores, bem como, a

[25] Os onze municípios que perfazem o contorno do estuário, a APL e as respectivas concessões portuárias, herança de períodos mais industrializados, e ainda o Parque Natural do Estuário do Tejo.
[26] Requalificação das frentes ribeirinhas do Porto de Lisboa, APL, Setembro de 1997.
[27] Manuel Aires Mateus, João Favila, Pedro Domingos, Teresa Goes, Estudo de Intenções para o Porto de Lisboa entre Belém e a Matinha, Lisboa: APL, 2005, s/p.

a desactivação da Linha da Matinha, sem substituição imediata, para proveito da nova urbanização oriental, tiveram repercussões na economia do porto e no proveito do rio por parte da cidade. Esta última, levou a que a transferência de mercadorias fosse feita pela via rodoviária o que congestionou ainda mais o trânsito automóvel de Sta. Apolónia à Matinha.

Também na intervenção feita entre Algés e Santo Amaro, houve uma limpeza geral de edificações portuárias obsoletas e extremamente degradadas, promovendo a criação de uma ampla zona verde pública, pontuada por alguns equipamentos que, por contradição, respeitaram quase na totalidade a volumetria e traça das antigas instalações portuárias.

Outro exemplo, foi a tão imperativa medida de relocalizar o porto, esvaziando toda a zona ribeirinha. As hipóteses avançadas para um novo terminal de mercadorias na Trafaria ou, mais próximo da foz, em Caxias, negam, actualmente um cenário viável, rentável e sustentável.

Não se concebe Lisboa esvaziada de porto e esse cenário seria logisticamente inviável e descaracterizador da sua identidade, o que é o mais valioso recurso para a revitalizar. As operações imobiliárias anunciadas para Alcântara e Braço de Prata; tal como a expansão da rede metropolitana em Alcântara, Praça do Comércio, Sta. Apolónia; a reformulação das redes e dos nós rodo-ferroviários em Alcântara e Xabregas; desenham um mapa de intervenções que converge para esse futuro.





(de cima para baixo | da esq. para a dir.)

56. (página oposta)
Edifício Altis em Belém, vista da Doca. Nota-se a clara diferença entre edifícios novos e os típicos do porto de Lisboa.

57. (página oposta)
MAAT e a desajustada intervenção/relação com Museu da Electricidade.

58. (página oposta)
Cais de Santos. Edifício que tem como função servir de balneários públicos para trabalhadores | 1941.

59. (página oposta)
Entreposto de Santos (armazéns) | 1941.

60. (página oposta)
Entreposto de Santos (armazéns) | 1941.

61. (página oposta)
Cais de Santos (armazém dos importadores de peixe) | 1941.

62. Zona de Contentores e actual actividade portuária na Rocha Conde de Óbidos.

63. Navios atracados ao muro cais de Alcântara. Atmosfera típica do porto de Lisboa.

2.4 Os Desafios de Hoje: Definir uma Posição.

Até ultrapassar esse desígnio, cuja magnitude transcende o âmbito deste trabalho, ao Porto de Lisboa cabe-lhe resolver a área sob a sua estrita jurisdição. Através da arquitectura, paisagismo e ordenamento do território, deve ser projectado um cenário que reconfigure os suportes físicos e funcionais do porto, para que estes se possam tornar facilitadores desses desideratos legítimos, e, por outro lado, catalisar relações mais profícuas com a cidade que nasceu com ele.

Este trabalho parte da consciência de que deve ser imperativo não só uma reapropriação cultural da cidade ao rio, mas também, deve existir uma revalorização da imagem do porto, reconhecendo a sua importância económica e estratégica para a cidade.

É de referir que o património natural do estuário é classificado a nível nacional como uma das reservas naturais do país, assim como a nível internacional está integrado na Rede Natura 2000, rede ecológica da União Europeia. Posto isto, deve ser ponderada a qualificação ambiental das áreas sob jurisdição portuária, previligiando o aumento do padrão de qualidade ambiental para que haja integração paisagística e urbana das áreas portuárias em geral.

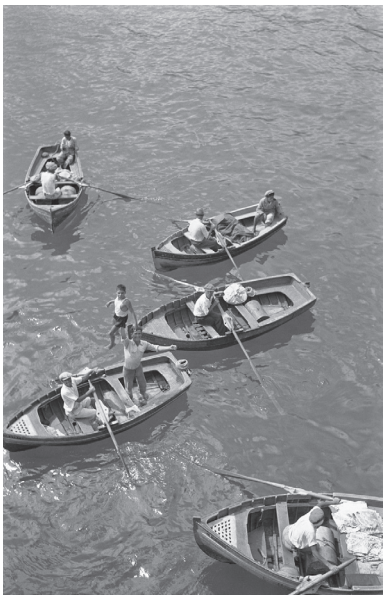
O maior desafio que enfrentamos é de encontrar a melhor forma de proceder à alteração de usos das áreas ribeirinhas do estuário, que dê resposta às necessidades das sociedades actuais. Deve-se assumir uma intervenção flexível, de soluções e usos precários nos espaços com valor portuário residual, afirmando um compromisso entre a cidade e o porto. Resultando na definição de objectivos e soluções na resolução de interfaces. Por outro lado, a cooperação entre entidades, deve ser controlada para que o maior proveito se tire para o país.

A mudança de usos não deve servir apenas para criar espaços de lazer

e de usufruto público (muitas vezes desmesurado). Deve sim, ser realizada de forma equilibrada, respeitando sempre os valores naturais e patrimoniais do lugar.

É importante que não surjam apenas espaços associados a imagens de cidades europeias cosmopolitas, que inconsciente (ou conscientemente) negam o passado e a memória desse território, de que são exemplo algumas intervenções recentes na cidade de Lisboa. A convivência e o equilíbrio é o paradigma que deve estar na base da relação entre a Cidade e o seu porto.

Um "porto" desdobra-se assim em quantos "portos" sejamos capazes de descobrir ou inventar, espaços marcados por cheiros, ruídos e cores próprias, capazes de suscitar a inspiração e a criação, sitios também de boémia, confidencia rixa, de encontros e desencontros, ou não estivéssemos numa margem do mundo cuja singularidade maior se prende certamente com o contacto com o exótico e o estranho, um lugar por excelência de troca e de informação. [28]







64. Pescadores no Rio Tejo. A sociabilidade no rio de outros tempos.

65. Peixeiras velejando pelo Tejo.

66. Actividade portuária da Rocha Conde de Óbidos.

[28] Do Vasto e Belo Porto de Lisboa - Pedro Castro Henriques, Lisboa, Outubro de 2013, pág.26.



67. Vista de Lisboa e do seu rio no século XIX, João Ferrand. Lisboa enfrenta nos anos seguintes grandes processos administrativos capazes de alterar a relação dos lisboetas com o Tejo.

2.5 Análises de Lisboa.

Para além da composição de imagens que acompanham os capítulos do documento escrito, é na sequência dos temas abordados que, numa tentativa de complementaridade, foram elaborados (como resultado de um exaustivo levantamento) alguns elementos ilustrativos. Uma série de mapas que individualizam a relação do tema abordado com a Cidade de Lisboa e o RioTejo.

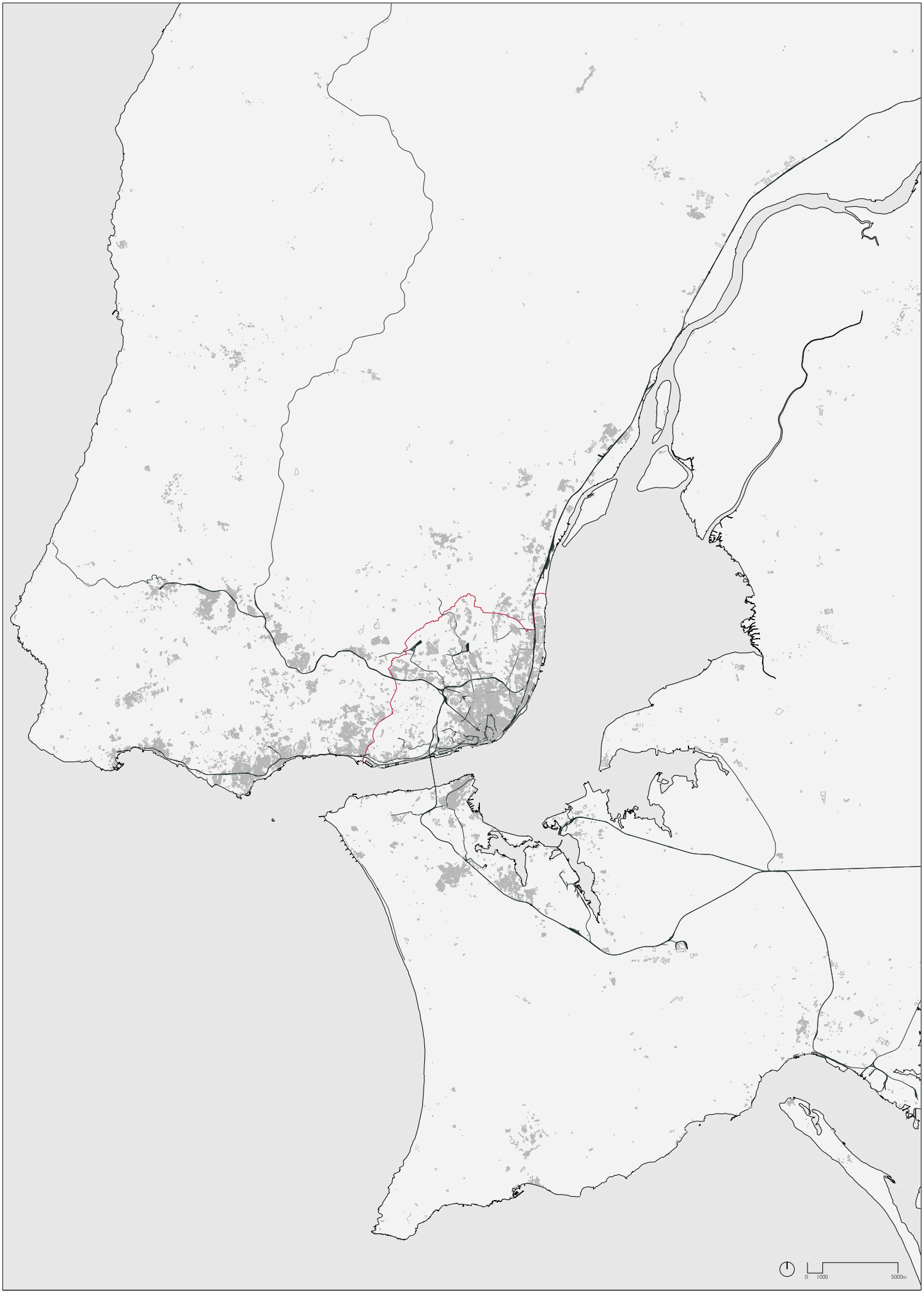
Propomos aqui um outro tipo de leitura, pretendemos atingir a leitura feita através de mapas que reforçam e, por si só, representem aquilo que foi escrito.

"O mapa (...) , sem ele, em muitos campos, é impossível caminhar com segurança." [29]

[29] Orlando Ribeiro, 1987. p.39.

LEGENDA:

- FERROVIAS
- LIMITE DA CIDADE DE LISBOA
- MORFOLOGIA



PLANTA DE LOCALIZAÇÃO DO ESTUÁRIO DO RIO TEJO

esc. 1/310 000

EM AMBAS AS MARGENS, UMA EXTENSA ÁREA DE 14 KM LINEARES DEFINE A ÁREA DE JURISDIÇÃO DO PORTO DE LISBOA. AS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS DE LISBOA FORAM PENSADAS COMO UM PLANO CONTÍNUO DE LIGAÇÃO ENTRE TERRA E ÁGUA, PORÉM A EGIGÊNCIA DO POVO PORTUGUESES EM SE AFIRMAR PERANTE A ÁREA RESTRITA PERTENCENTE À APL LEVOU A QUE ACTUALMENTE AS INFRAESTRUTURAS PORTUÁRIAS DISTRIBUAM-SE DE FORMA NÃO CONTÍNUA, ONDE ZONAS OU TERMINAIS FORMAM ACTIVIDADES ISOLADAS. NESTA ANÁLISE IDENTIFICAMOS TRÊS PRINCIPAIS ESPAÇOS DE ACTIVIDADE PORTUÁRIA CONTÍNUA:

.ALCÂNTARA | CAIS DO SODRÉ, ESPAÇO DE PREVILÉGIO PARA O PORTO DE LISBOA, A SUA PROFUNDIDADE DE CAIS E DIMENSÃO DOS TERRAPLENOS, INTEGRA O PRINCIPAL TERMINAL DE CONTENTORES DO PAÍS, O ÚNICO QUE TEM FUNDOS ESTÁVEIS, OS QUAIS PERMITEM ACOLHER OS GRANDES NAVIOS PORTACONTENTORES.

.STª APOLÓNIA | POÇO DO BISPO, PORTO COMPLEMENTAR DA ZONA DE ALCÂNTARA RELATIVAMENTE À MOVIMENTAÇÃO DE CONTENTORES.

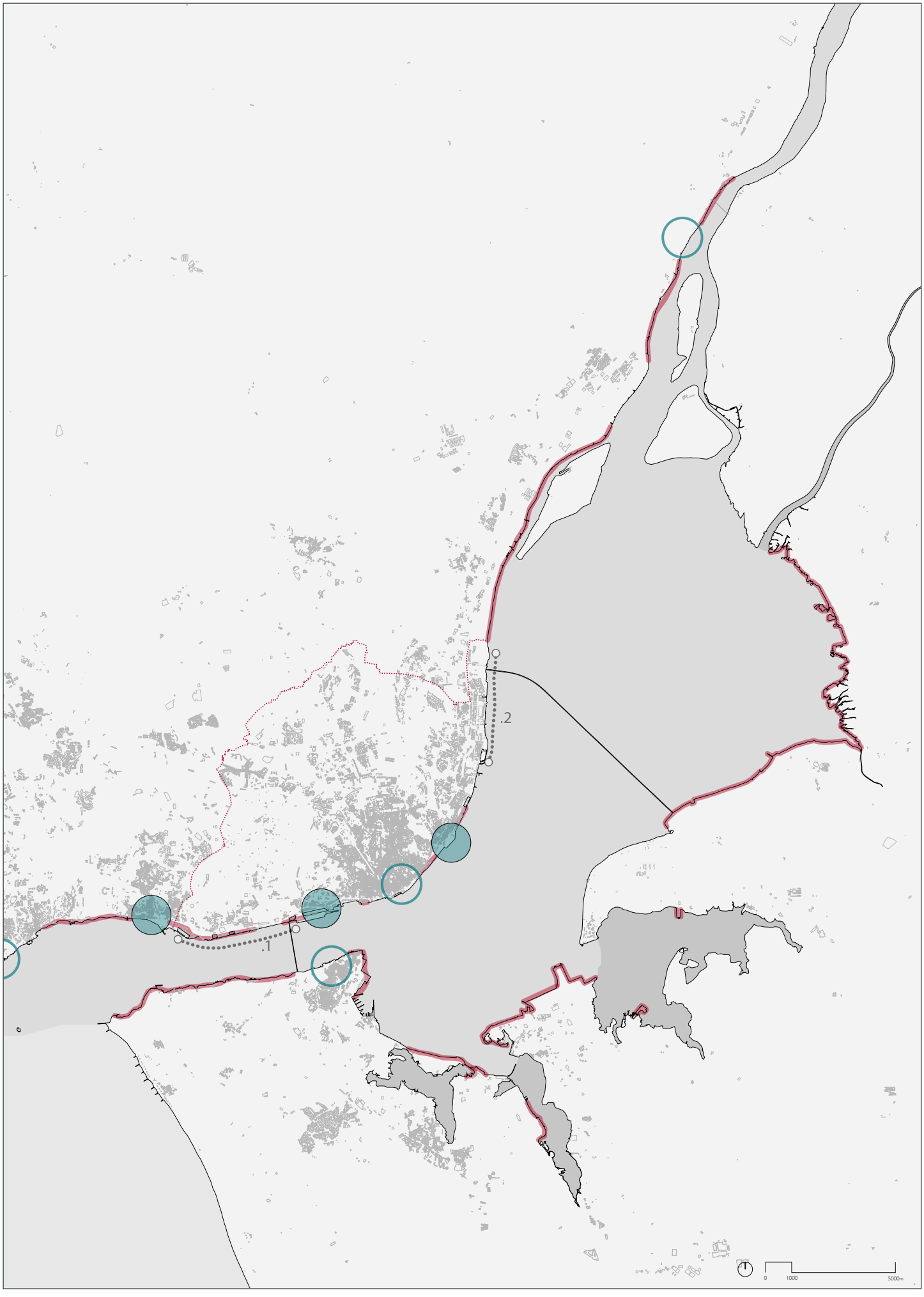
.TRAFARIA | PALENÇA, ZONA DE TERMINAIS ISOLADOS, VOCACIONADOS PARA A MOVIMENTAÇÃO DE GRANEL, EXCELENTES CONDIÇÕES DE FUNDOS MAS LIMITAÇÕES DE ESPAÇO EM TERRA.

O PORTO INTEGRA AINDA DOCAS, TERMINAIS E CAIS, ISOLADOS, PARA MOVIMENTAÇÕES DE CARGA, PESCA, RECREIO, NÁUTICO, ESTALEIROS.

Fonte:
NATÉRCIA CABRAL (Presidente do conselho de Administração); Requalificação das frentes ribeirinhas do Porto de Lisboa; Lisboa: APL.

LEGENDA:

- JURISDIÇÃO FLUVIO-MARITIMA
- JURISDIÇÃO TERRESTRE
- JURISDIÇÃO FLUVIO-MARÍTIMA RESTRITA (apenas para efeito de navegação fluvial)
- ZONAS RESTRITAS E INTERVENÇÕES PONTUAIS
  - EM EXECUÇÃO (apl-alcântara/santos)
  - EM PROJECTO (apl-cm's)
- .2 EXPO '98
- .1 FRENTE RIBEIRINHA ALGÉS/STº AMARO

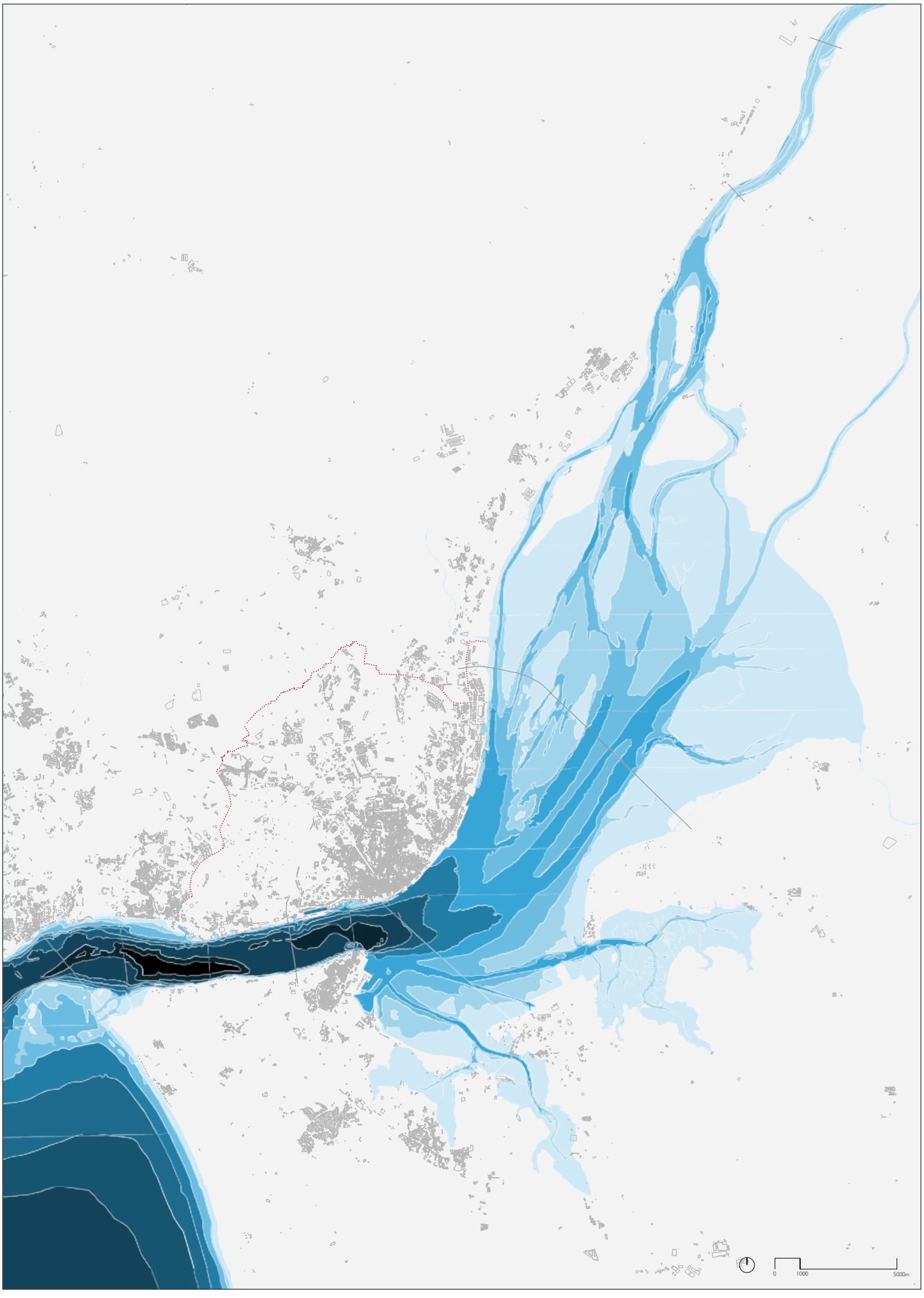


PLANTA DA ÁREA DE JURISDIÇÃO DO PORTO DE LISBOA

esc. 1/180 000

LEGENDA:

- ZONA INUDÁVEL EM MARÉ CHEIA
- 2,5m
- 5,0m
- 10,0m
- 15,0m
- 20,0m
- 25,0m
- 30,0m
- 35,0m
- 40,0m

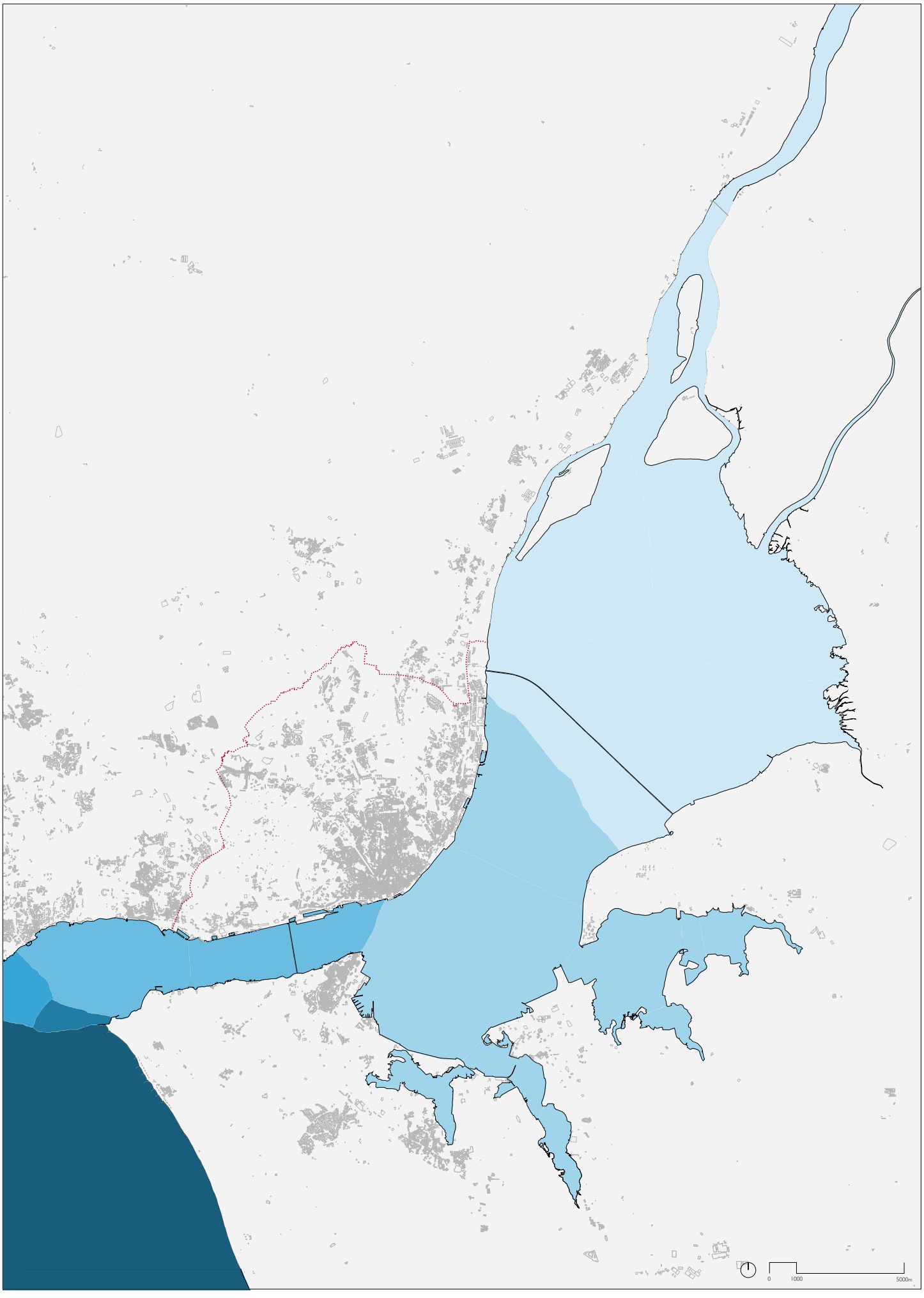


PLANTA DE BATIMETRIA DO ESTUÁRIO DO RIO TEJO

esc. 1/180 000

LEGENDA:

- ESTUÁRIO SUPERIOR
- ESTUÁRIO MÉDIO OU MAR DA PALHA
- CANAL OU CORREDOR DO TEJO
- CACHOPO NORTE OU BICO DE PATO
- CACHOPO SUL
- EMBOCADURA DO TEJO

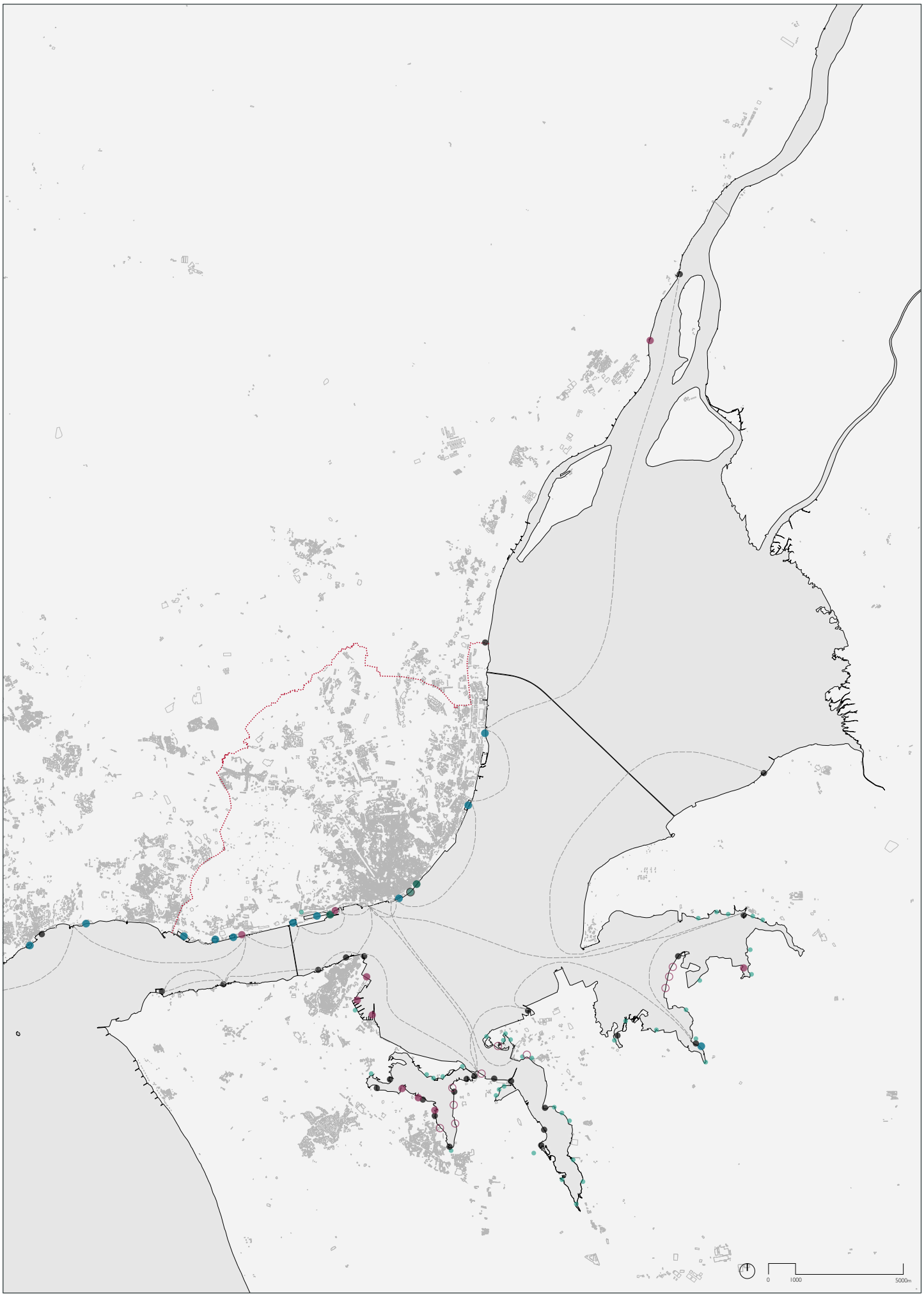


PLANTA DE DIVISÃO DO ESTUÁRIO DO RIO TEJO

esc. 1/180 000

LEGENDA:

- DOCAS DE RECREIO
- CAIS OU PORTOS DE ACOSTAGEM
- TERMINAIS DE CRUZEIROS
- FUTURO TERMINAL DE CRUZEIROS
- ESTALEIROS NAVAIS
- ESTALEIROS NAVAIS DESACTIVADOS
- MOINHOS DE MARÉS DESACTIVADOS
- TRAJECTO DE TRANSPORTES FLUVIAIS
- PROPOSTA DE LIGAÇÃO FLUVIAL ASSOCIADA A PONTOS DE INTERESSE CULTURAL



PLANTA DE LIGAÇÕES FLUVIAIS E POSTOS DE ACOSTAGEM DO RIO TEJO

esc. 1/180 000

LEGENDA:

- LIMITE DA CIDADE DE LISBOA
- CURVAS DE NÍVEL
- RIO TEJO

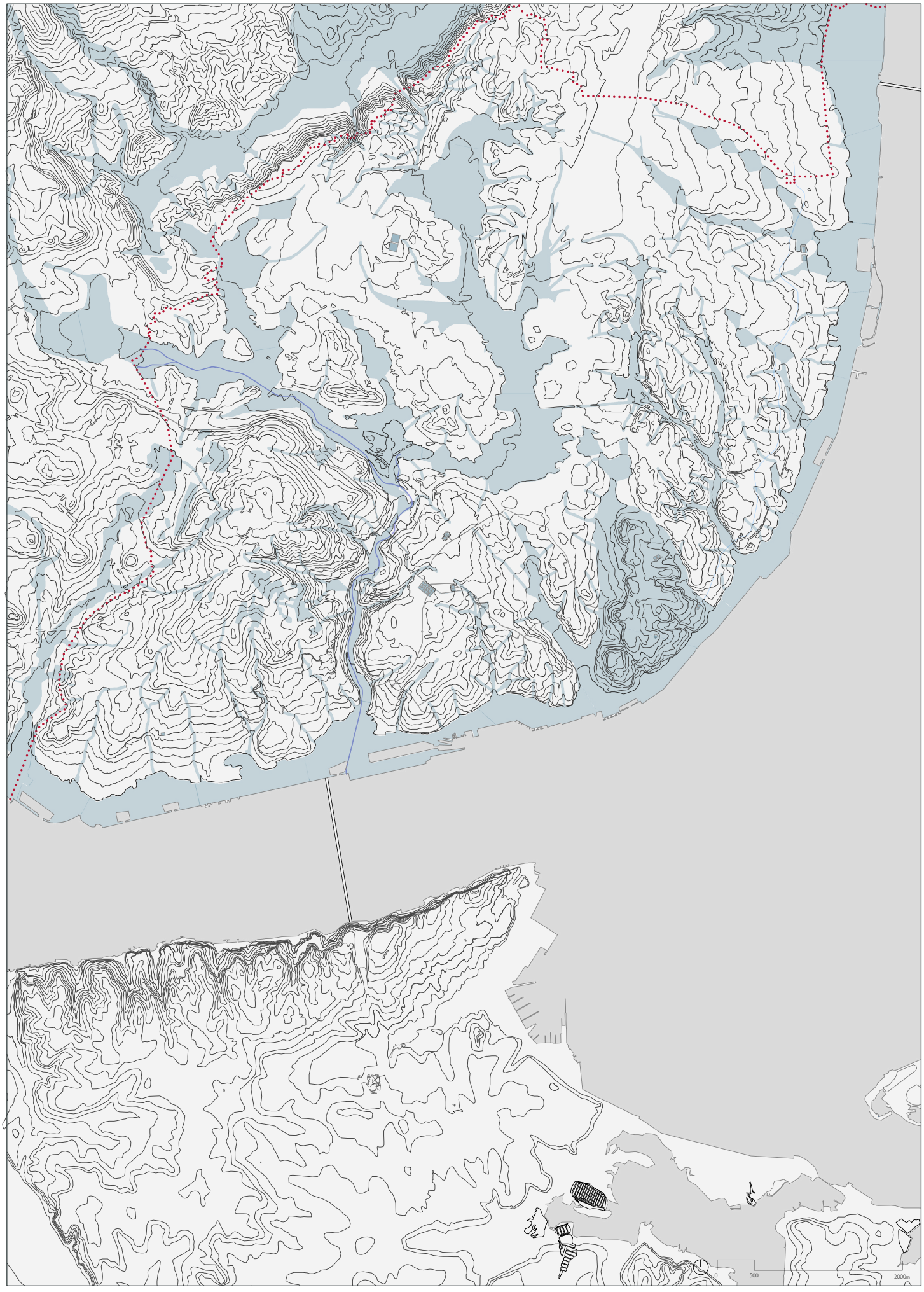


PLANTA DA TOPOGRAFIA DA CIDADE DE LISBOA

esc. 1/65 000

LEGENDA:

- LIMITE DA CIDADE DE LISBOA
- CURVAS DE NÍVEL
- RIO TEJO
- BACIAS HIDROGRÁFICAS
- SISTEMA DE AQUEDUTOS
- PRESENÇA DE ÁGUA NA CIDADE

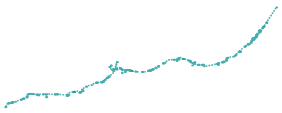


PLANTA DE HIDROGRAFIA DA CIDADE DE LISBOA

esc. 1/65 000



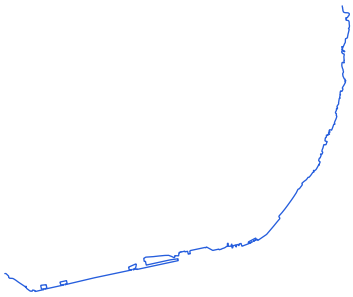
1650 - JOÃO NUNES TINOCO



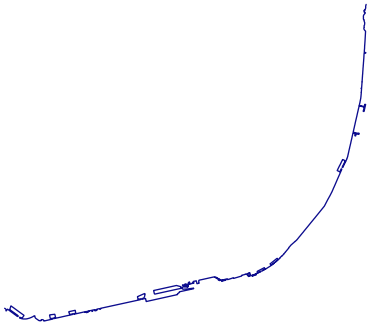
1807 - ENG. DUARTE JOSÉ FAVA



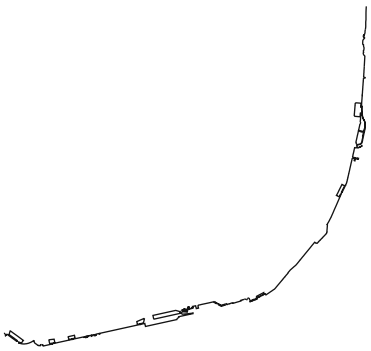
1858 - FILIPE FOLQUE



1911 - RICARDO SILVA PINTO



1965 - CRESCIMENTO CONTENTORIZAÇÃO



2017 - ESTADO ACTUAL

LEGENDA:

- LIMITE DA CIDADE DE LISBOA
- CURVAS DE NÍVEL
- RIO TEJO

LINHA DE COSTA

- 1650 - JOÃO NUNES TINOCO
- 1807 - ENG. DUARTE JOSÉ FAVA
- 1858 - FILIPE FOLQUE
- 1911 - RICARDO SILVA PINTO
- 1965 - CRESCIMENTO CONTENTORIZAÇÃO
- 2017 - ESTADO ACTUAL



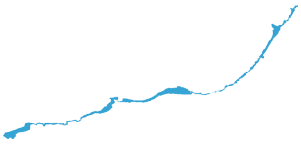
PLANTA DA EVOLUÇÃO DA LINHA DE COSTA

esc. 1/65 000

1650 - JOAO NUNES TINOCO



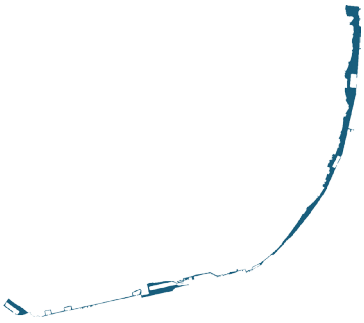
1807 - ENG DUARTE JOSÉ FAVA



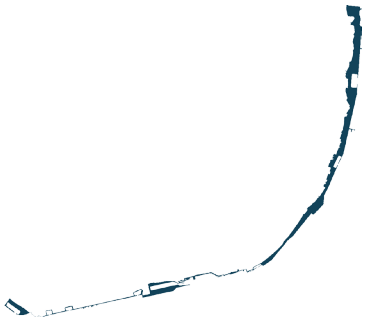
1858 - FILIPE FOLQUE



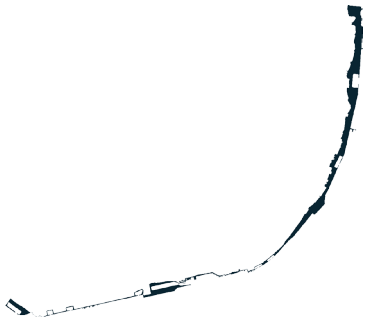
1911 - RICARDO SILVA PINTO



1965 - CRESCIMENTO DE CONTENTORIZAÇÃO



1999 - EXPO 98



2017 - ESTADO ACTUAL

LEGENDA:

- LIMITE DA CIDADE DE LISBOA
- CURVAS DE NÍVEL
- RIO TEJO

ATERROS DE LISBOA

- 1650 - JOÃO NUNES TINOCO
- 1807 - ENG. DUARTE JOSÉ FAVA
- 1858 - FILIPE FOLQUE
- 1911 - RICARDO SILVA PINTO
- 1965 - CRESCIMENTO CONTENTORIZAÇÃO
- 1999 - EXPO 98
- 2017 - ESTADO ACTUAL



PLANTA DE SUCESIVOS ATERROS NA CIDADE DE LISBOA

esc. 1/65 000

DOCAS E TERMINAIS DE LISBOA

1- DOCA DE RECREIO DO BOM SUCESSO
APL,SA

2- DOCA DE RECREIO DE BELÉM
APL,SA

3- DOCA DE RECREIO DE STO. ANTÓNIO
APL,SA

4- CAIS AVANÇADO DE ALCÂNTARA
APL,SA

5-TERMINAL DE CRUZEIROS DE ALCÂNTARA
APL,SA

6- TERMINAL DE CONTENTORES DE ALCÂNTARA
APL,SA - LISCONT

7- DOCAS DE RECREIO DE ALCÂNTARA
APL,SA

8- TERMINAL DE CRUZEIROS DA ROCHA CONDE DE ÓBIDOS
APL,SA

9- TERMINAL DE CRUZEIROS DE SANTA APOLÓNIA
APL,SA

10- TERMINAL MULTIPURPOSE DE LISBOA
TRANSINSULAR

11- TERMINAL DE CONTENTORES DE SANTA APOLÓNIA
SOTAGUS

12- TERMINAL MULTIUSOS DO BEATO
TMB

13- TERMINAL DE GRANÉIS ALIMENTARES DO BEATO
SILOPOR

14- TERMINAL MULTIUSOS DO POÇO DO BISPO
ETE

15- TERMINAL DE GRANÉIS ALIMENTARES DE PALENÇA
TAGOL

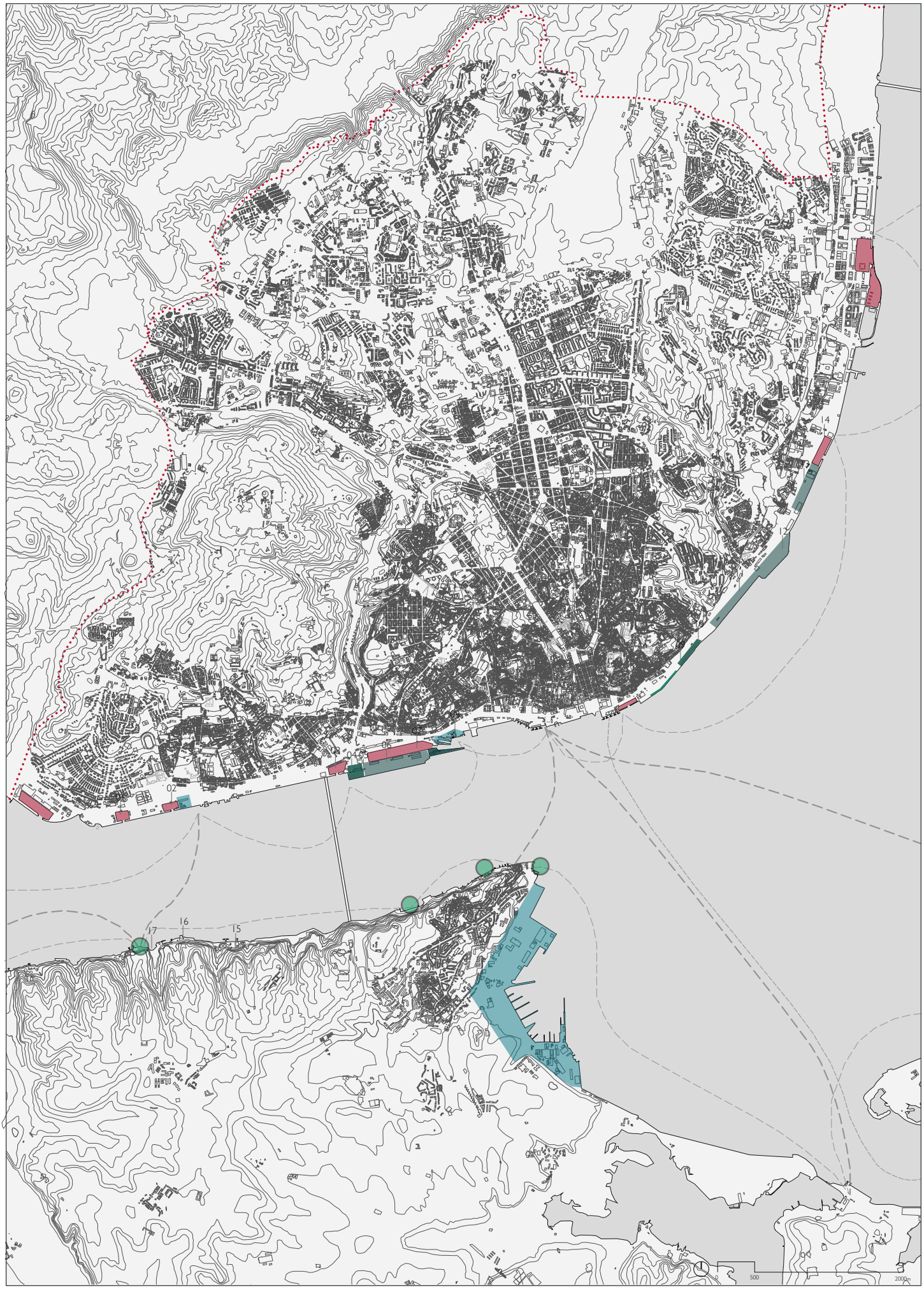
16- TERMINAL DE LÍQUIDOS DA BANÁTICA
REPSOL

17- TERMINAL DE LÍQUIDOS DO PORTO BRANDÃO
PETROGAL

Fonte:
BOTELHO, AFONSO; Memórias de um outro Tejo; Prova Final de Mestrado, sob orientação do Professor Arquitecto António Pedro Pacheco (Orientador Cientí co) e Professor Doutor José Aguiar; (Co-orientador) FAUL, Lisboa Setembro 2014;
http://www.portodelisboa.pt/portal/page/portal/PORTAL_PORTO_LISBOA/PORTO_LISBOA/LOCALIZACAO/MAPA_PORTO
(02 Março 2017)

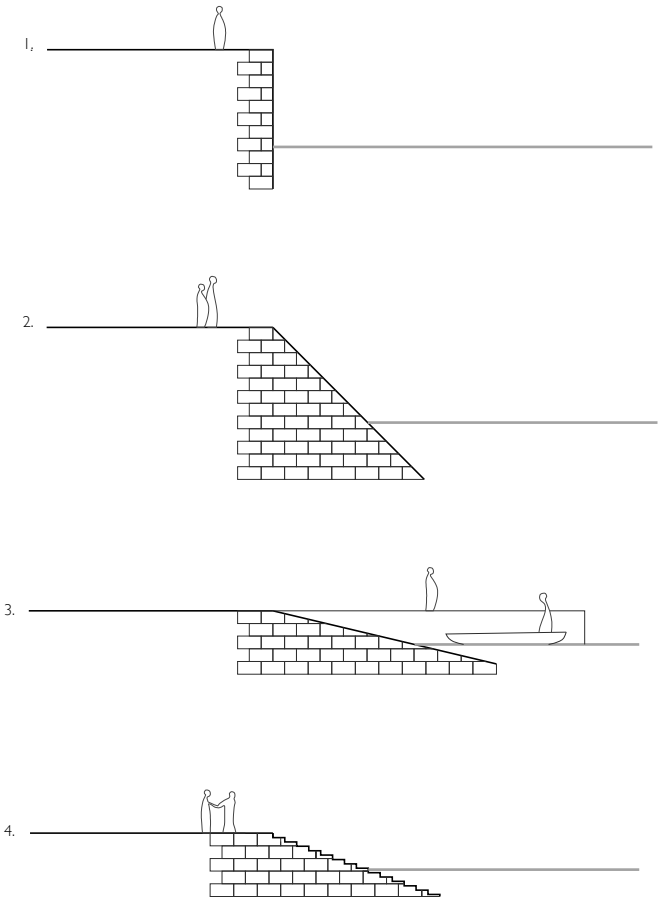
LEGENDA:

- LIMITE DA CIDADE DE LISBOA
- CURVAS DE NÍVEL
- RIO TEJO
- ESTRUTURA MORFOLÓGICA DE LISBOA
- DOCAS DE RECREIO
- TERMINAIS DE CRUZEIROS
- FUTURO TERMINAL DE CRUZEIROS
- ESTALEIROS NAVAIS
- TERMINAIS DE CARGA
- POSTOS DE ACOSTAGEM
- TRAJECTO DE TRANSPORTE FLUVIAL
- PROPOSTA DE LIGAÇÃO FLUVIAL ASSOCIADA A PONTOS DE INTERESSE CULTURAIS E RECREATIVOS DA FRENTE RIBEIRINHA



PLANTA DE SECTORIZAÇÃO DO PORTO DE LISBOA

esc. 1/65 000



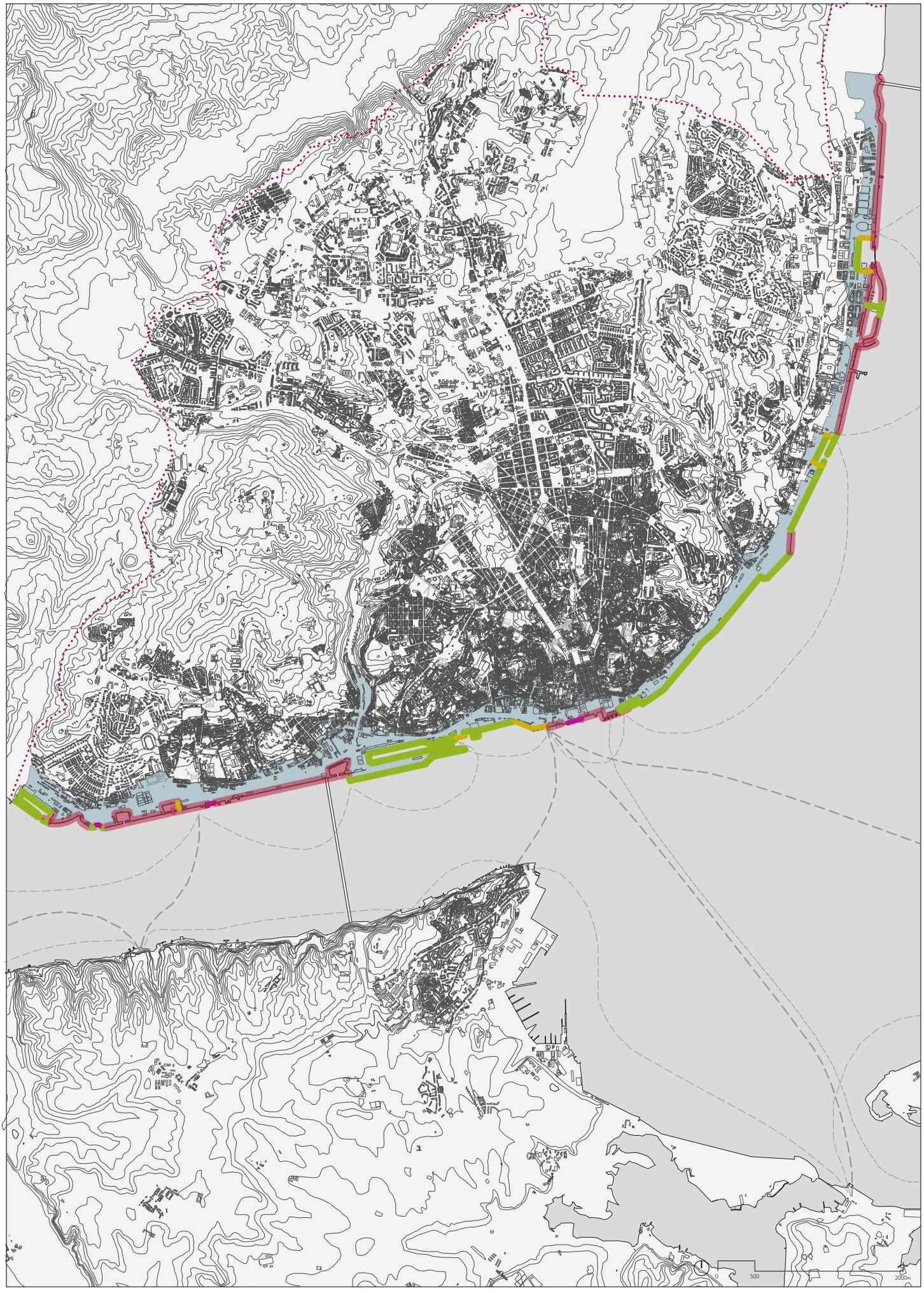
DIFERENTES TIPOS DE CORTE TRANSVERSAL DE MURO DE LIÓZ

- 1- CORTE TRANSVERSAL DE MURO DE CAIS PARA ATRACAGEM TÍPICO DAS DOCAS MOLHADAS
- 2- CORTE TRANSVERSAL DO MURO DE INCLINAÇÃO ACENTUADA CONSTRUINDO UM DIQUE PARA ÁGUAS AGITADAS OU CORRENTES, TÍPICO DE TERRENOS ABAIXO DO ZERO HIDROGRÁFICO.
- 3- CORTE TRANSVERSAL DO MURO DE INCLINAÇÃO POUCO ACENTUADA CONSTRUINDO UM DIQUE, TÍPICO DE TERRENOS ACIMA DO ZERO HIDROGRÁFICO E DE FÁCIL ACESSO A EMBARCAÇÕES DE MÉDIO E PEQUENO PORTE
- 4- CORTE TRANSVERSAL EM REMATE DE ESCADARIA PARA O ACESSO A EMBARCAÇÕES ATRACADAS

Fontes:
http://www.portodelisboa.pt/portal/page/portal/PORTAL_PORTO_LISBOA/ACTIVIDADES_DOMINIAIS/ENTIDADES_INSTALADAS (07 Março 2017);

LEGENDA:

- LIMITE DA CIDADE DE LISBOA
- CURVAS DE NÍVEL
- RIO TEJO
- ESTRUTURA MORFOLÓGICA DE LISBOA
- TRAJECTO DE TRANSPORTE FLUVIAL
- PROPOSTA DE LIGAÇÃO FLUVIAL ASSOCIADA A PONTOS DE INTERESSE CULTURAIS E RECREATIVOS DA FRENTE RIBEIRINHA
- ATERRO



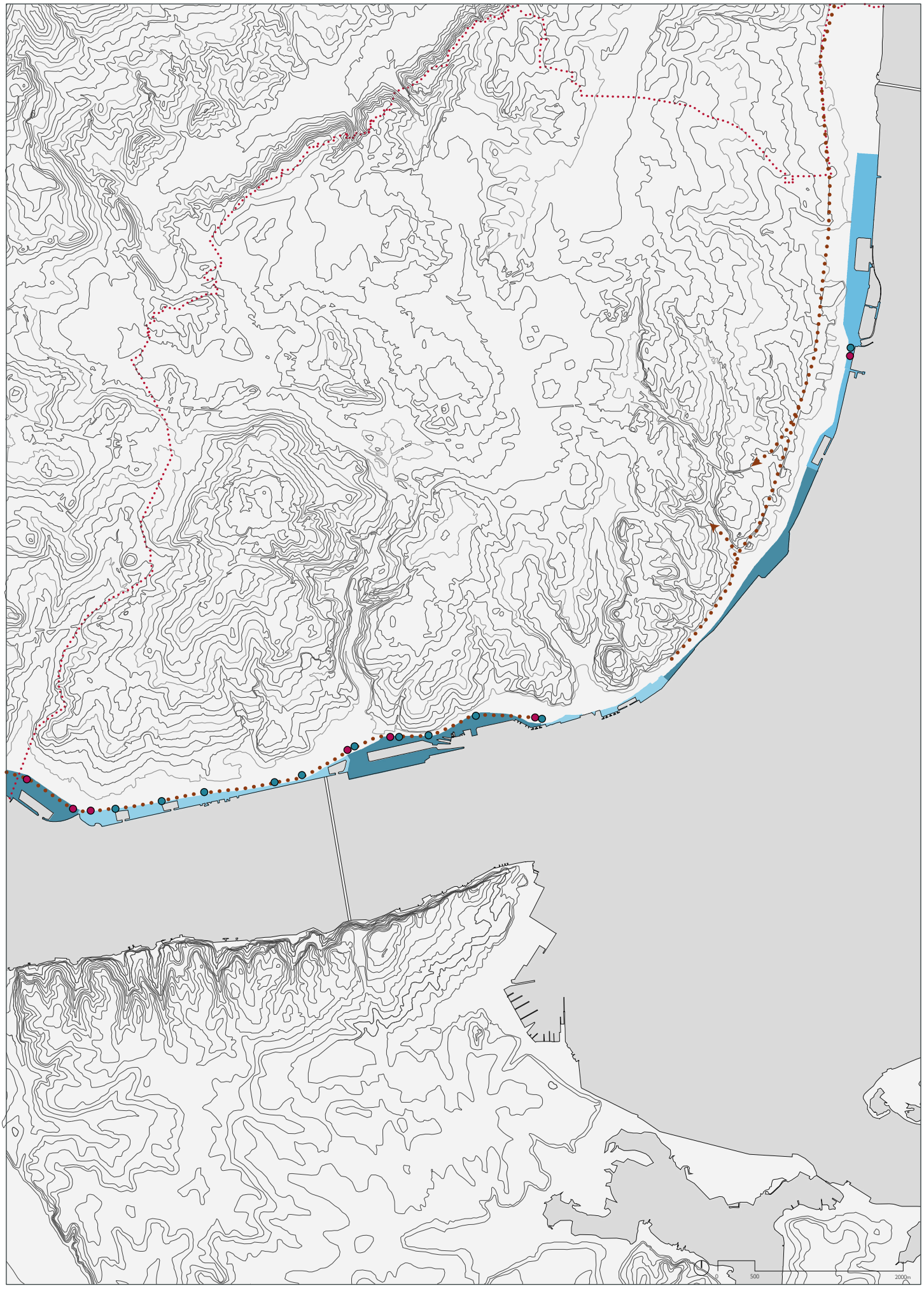
PLANTA DE LOCALIZAÇÃO DE ESQUEMAS DE REMATE DO MURO DE LIOZ

esc. 1/65 000

LEGENDA:

- LIMITE DA CIDADE DE LISBOA
- CURVAS DE NÍVEL
- RIO TEJO
- ÁREA OPERACIONAL PORTUÁRIA
- ÁREA NÁUTICO-RECREATIVA
- ATRAVESSAMENTO PEDONAL
- ATRAVESSAMENTO VIÁRIO
- LINHA FÉRREA

Fonte:
http://www.portodelisboa.pt/portal/page/portal/PORTAL_PORTO_LISBOA/PORTO_LISBOA/LOCALIZACAO/MAPA_PORTO (02 Março 2017)



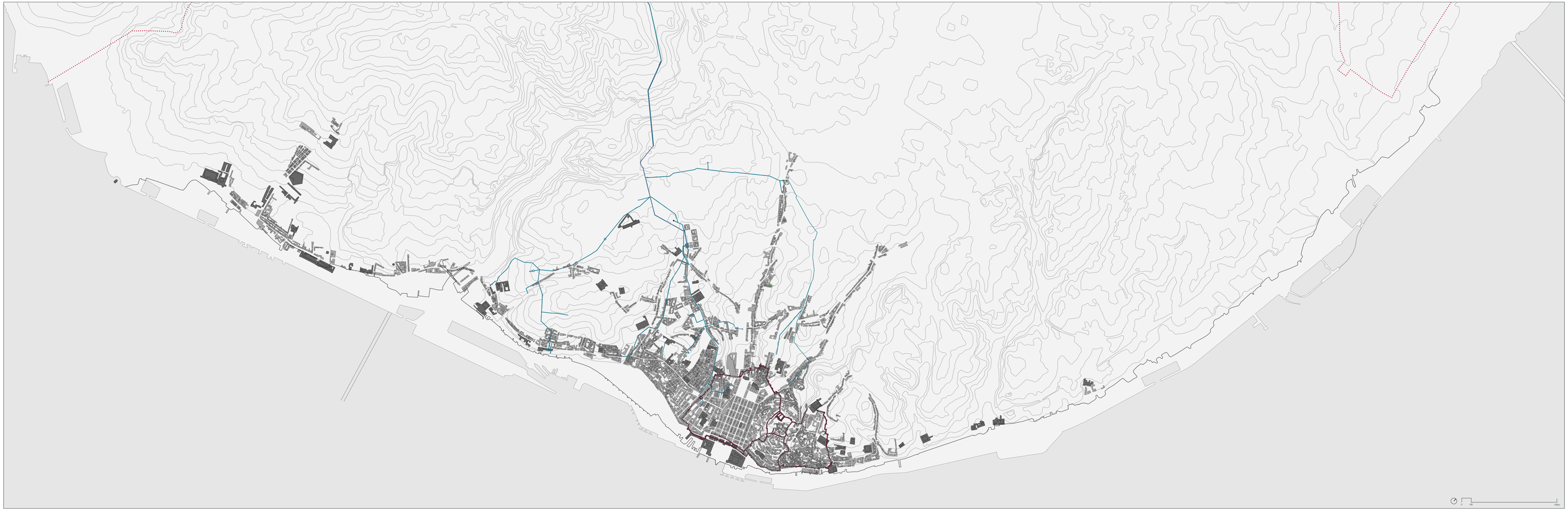
PLANTA DA ÁREA DE JURISDIÇÃO DO PORTO DE LISBOA E DIVERSOS USOS

esc. 1/65 000

LEGENDA:

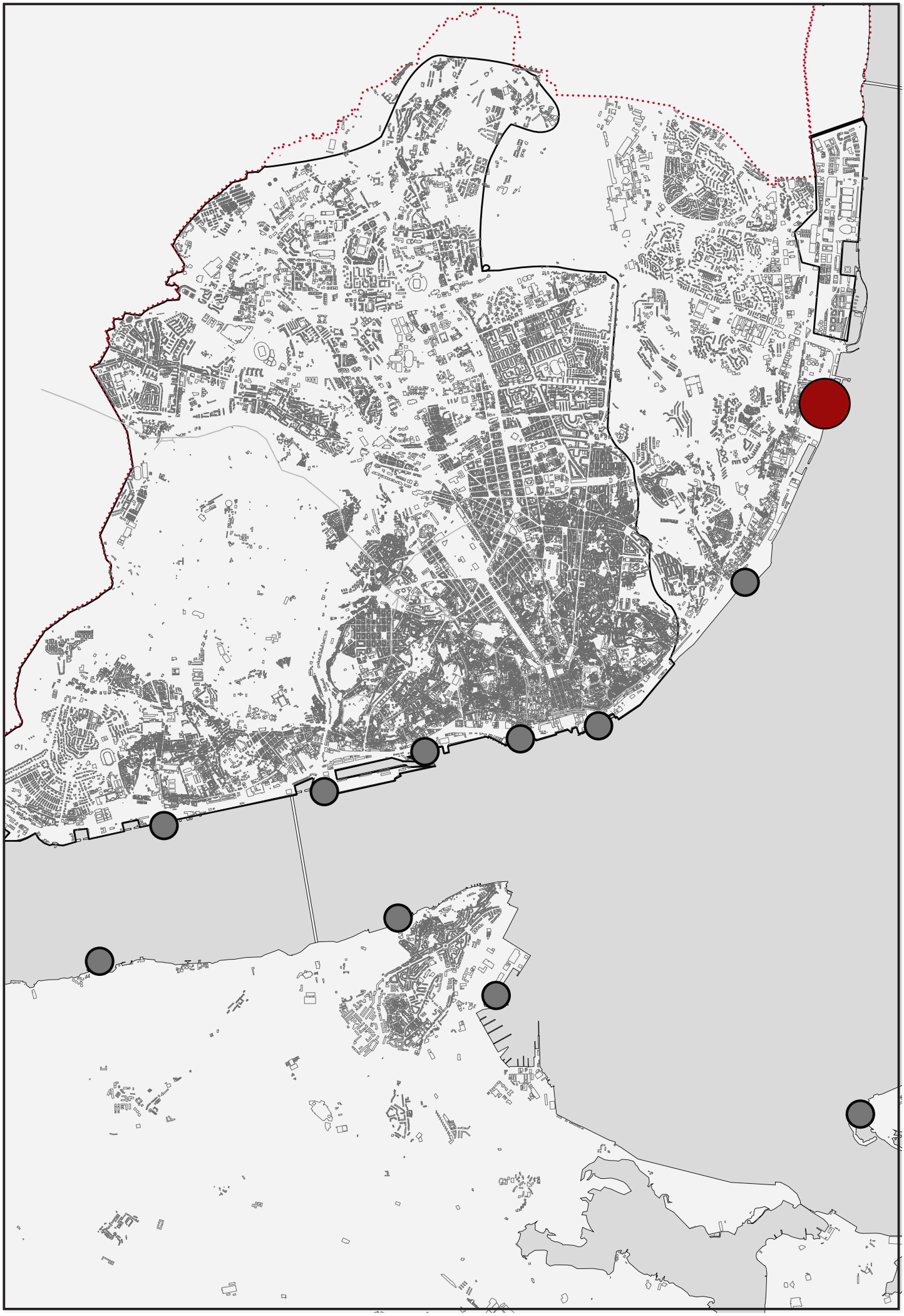
- LIMITE DA CIDADE DE LISBOA
- RIO TEJO
- EDIFÍCIOS NOTÁVEIS
- EDIFÍCIOS INFLUENCIADORES DE UMA ALTERAÇÃO NO TERRITÓRIO
- ANTIGA LINHA DE COSTA (Filipe Folque)
- CURVAS DE NÍVEL MESTRAS
- CURVAS DE NÍVEL SECUNDÁRIAS
- CERCA NOVA E VELHA

DESENVOLVIDA COM BASE NAS SEGUINTES CARTAS:
CARTA DE LISBOA, FILIPE FOLQUE, 1856/58.
CARTOGRAFIA DISPONÍVEL NA CML, 2017.
Crecimento e Desenvolvimento da Cidade de Lisboa em função da Topografia(s) e da implantação de edifícios notáveis estruturantes do território

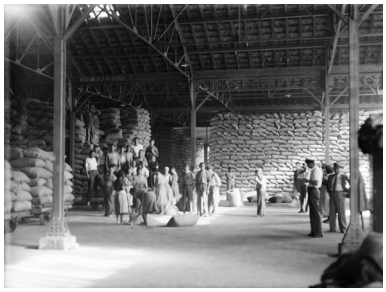


PLANTA SINTESE DE INTERPRETAÇÃO HISTÓRICA DA CIDADE DE LISBOA

esc. 1/20.000



3. UM MUSEU PARA ALÉM DO TIJOLO












78

3. UM MUSEU PARA ALÉM DO TIJOLO.

Segundo o que foi atrás relatado, em *2.DA GÉNESE À SAUDADE.*, é notório que com mais de um século de actividade enquanto entidade autónoma e milénios de história enquanto pólo de atracção do Mundo, o porto de Lisboa formalizou um dos mais importantes portos de Portugal. Da Europa. Do Mundo.

É impensável não relembrar as naus que navegáram o Mundo, os hidroaviões que esvoaçaram e rasgaram oceanos, os Lisboetas que partiram e desvendaram terras até então desconhecidas. "*O Porto fez a cidade, o País* ..." [30] fez e continua a fazer história.

Foi também neste porto, na cidade de Lisboa (que por vezes não o entende), que nasceu o primeiro Terminal de Contentores da Península Ibérica. Foi em Lisboa que se revolucionou os documentos necessários ao despacho de mercadorias feitos por computador (alterando hábitos centenários). É mais do que óbvio que o porto de Lisboa foi, é e será memória intrínseca da cidade que nasceu e cresceu com ele. Em breve poucos saberão o muito que isto significa.

Esquecerão, todos os demais, como chegava a carga, como era carregada, como era conferida e como era contrabandeada! E não se perceberá o progresso exponencial que foi conseguido no passado, que tem vindo a ser conseguido no presente e que será certamente conseguido no futuro.

Só conhecendo a história é que podemos sentir que podemos fazer parte dela. [31]

(de cima para baixo | da esq. para a dir.)

68. (página oposta)
Interior de um armazém com sacaria empilhada. É aqui notória a capacidade de união social que o porto tinha.

69. (página oposta)
Cais da Eclusa. Notável o movimento do porto noutros tempos.

70. (página oposta)
Doca da Alfândega. Trabalhos no porto de Lisboa | 1958.

71. (página oposta)
Armazéns no Entreposto de Santos (carregamento de sacaria por meio de carroças) | 1919.

72. (página oposta)
Material de incêndio em Santa Apolónia.

73. (página oposta)
Cais do Poço do Bispo | 1951.

[30] António José Nabais e Paulo Ramos, 100 Anos do Porto de Lisboa, Lisboa:APL publicações, 1987, p.80.
[31] Cais de Cultura - INFOPORTO- Centro de Documentação e Informação do Porto de Lisboa - Museu do Porto de Lisboa, p.4.





74. Bateria de guindastes Nomag. Alcântara, expostos sobre o aterro de Lisboa.

75. Venda ambulante no cais da Ribeira Nova (Cais do Sodré) | 1941.

76. (página oposta)
Panorâmicas de Lisboa e Rio Tejo, tiradas do Castelo de São Jorge | 1865.

Esta é a razão, não se bastando, por muito emocional que seja a razão do Homem do séc. XXI, com a intuição que naturalmente nos impele a querer dar a conhecer o Porto de Lisboa. Acreditamos que o espólio de património cultural que constitui, é aspecto de grande importância na construção da identidade cultural e social de Lisboa. De Portugal. [32]

Neste capítulo, defendemos que o porto deve ser memória e identidade de Lisboa. Deve orientar a sociedade que caracteriza e a comunidade que a reproduz, reflectindo e partindo do património que compreende (natural e cultural | tangível ou intangível).

Deve informar e perpetuar herança comum, património e memórias colectivas que conferem personalidade à identidade cultural, e ter como finalidade, reafirmar o nosso legado. Herança de um passado espelhado em objectos, sobreviventes da acção inexorável do tempo, sem os quais seria impossível obter uma visão equilibrada da realidade humana, bem como as sua projecções futuras ou das evoluções do seu passado.

A cultura de um povo é o seu maior património. Preservá-la é resgatar a história, perpetuar valores, é permitir que as novas gerações não vivam sob as trevas do anonimato.[33]

Matutando este conceito, surge 3.MUSEUS PARA ALÉM DO TIJOLO. Acreditamos que a "*comunicação nos museus só se efetiva quando o discurso museológico é incorporado pelo visitante e se torna fonte de outro discurso.*"[34] fora da instituição. Por conseguinte, o receptor atua como emissor e como construtor de "cultura".

---

[32] De lembrar que a Lei de Bases da Política e do Regime de Protecção e Valorização do Património Cultural – Lei n.o107/2001, de 8 de Setembro, estabelece as bases da política e do regime de protecção e valorização do património cultural, considerando o património enquanto elemento de extrema relevância para a identidade nacional e para a democracia, encarando-o como "uma realidade da maior relevância para a compreensão, permanência e construção da identidade nacional e para a democratização da cultura". (Lei de Bases da Política e do regime de Protecção eValorização do Património Cultural,Lei n.o107/2001,Art.o1o,n.o1) O Património Cultural é visto neste diploma, como a identidade de um povo, a sua herança, símbolo da sua memória colectiva, e ainda como um elo intergeracional, o que torna essa cultura viva e permanente.

[33] LAGE, Nildo - frase de referência indefinida.

[34] https://www.por taleducacao.com.br/conteudo/ar tigos/pedagogia/origem-do-museu/24234 (14 agosto 2017)

Aprofundamos, nesse cenário, o entendimento do Museu no paradigma da Nova Museulogia explanada pelo ICOM (International Council of Museums)[35], que mudou por completo o conceito de museu. *Conceito adverso ao da museologia tradicional, constituiu um dos mais importantes acontecimentos na museologia internacional, por consequência dos processos contestatários, criativos e transformadores da segunda metade do século XX.*[36]

Posteriormente apresentamos, o que acreditamos ser, o principal caso de estudo: o Ecomuseu Municipal do Seixal. Servirá de base para a caracterização museológica idealizada para o Porto de Lisboa e formalizada no projecto de arquitectura aqui apresentado.

Embora o conceito Nova Museologia não seja consensual, defende-se neste trabalho que esta corrente tem como objectivo final adequar um sistema museográfico às pretensões dos cidadãos.

O resultado inerente à proposta deve espelhar um desenvolvimento social e cultural do território afecto à frente ribeirinha de Lisboa, identidade cultural em vias de extinção, merecendo todo o debate e pensamento sobre a sua evolução.



[35] ICOM, ou International Council of Museums, fundada em 1946, é a maior organização internacional de museus e profissionais de museus. A instituição, dedicada à preservação e divulgação do património natural e cultural de todo o mundo, tem sede em Paris.
[36] BOTELHO, Afonso Santos, Memórias de um outro Tejo, Lisboa: FA UTL, 2014, tese de mestrado (texto policopiado), pág.57.

3.1 A Nova Museologia | Definição e Conceito.

Hoje em dia é indispensável admitir um museu estático, cristalizado, necrológico; tendo-se rompido definitivamente, nos últimos anos, com a apatia e o elitismo que caracterizavam o Museu Tradicional. [37]

A noção de Museu teve, ao longo do tempo, numerosas aplicações e significados até ao sentido actual. [38] Desde tempos remotos que surge a necessidade de guardar significados e lembranças do passado a fim de provar uma realidade no futuro. Consecutivamente, os bens materiais eram, e são, as únicas justificações que comprovam o desconhecido. O objecto é, assim, a prova física do passado.

O Museu impera como uma instituição central definidora da razão. De acesso restrito, tinha como finalidade (em grande medida tem) a observação passiva e a contemplação silenciosa de objectos depositados em salas que comunicam uma memória encerrada em vitrinas que só uma minoria privilegiada entende.

Com os efeitos nefastos do pós-guerra bem como com o crescimento exponencial da economia mundial, surge um aumento de interesse pelo campo social, cultural e educativo. *As áreas centrais e periféricas das cidades tornaram-se objectos de qualificação simbólica, tomando uma transformação de refuncionalidade dos edifícios históricos.* [39]

O Museu toma papel fundamental no restauro e conservação dos Centros Históricos, e paralelamente acautela a criação de áreas de Paisagem Protegida.

Emerge assim um novo paradigma museal: musealizar o território.

---

[37] SPRANGER, Tiago Mesquita, Museu dos Coches e a Nova Museologia, Lisboa: FA UTL, 2012, tese de mestrado (texto policopiado), pág.11.
[38] Luís Alonso Fernandez, Museologia y Museografia, Barcelona: Ediciones del Serbal, 4a Edição, 2010, p. 28.
[39] Guimaraens, Cêça, Museografia e arquitectura de Museus- Identidade e cultura. Organizado, UFRJ-FAUPROARQ, RIO de Janeiro 2010

Este movimento ganha valor quando, na década de 1950, sob contestação por parte dos profissionais e estudantes, reclamam a supressão de todos os museus e propõem a sua exposição nas ruas - *La Jaconde au métro*.[40] *O conjugar de paisagem e obra de arte subalterniza a empatia entre a instituição e as novas linguagens e expressões artísticas.* [41]



77. Os Gabinetes de Curiosidades. Antigas formas de apropriação de uma exposição. Esta é provavelmente a primeira ilustração de um gabinete de curiosidades, publicada por Ferrante Imperato em Dell'Historia Naturale | 1599.

Contudo, não foi só pela contestação do espaço expositivo, e a consequente tentativa de o modernizar, que fundamentou uma nova maneira de pensar os museus. Outras causas se levantaram: As políticas patrimoniais, referentes a objectos expostos pertencentes a ex-colônias (principalmente Europeias), eram contestados para retomarem aos limites do seu território; A ideologia e consequente contestação por uma nova sociedade mais homogénea tomava uma posição significativa dentro das comunidades; *Movimentos anti-autoritarismo* e *anti-repressão, movimentos comunitários, underground* [42] recusavam modelos de vida e sociedade que se mostravam ultrapassados, procurando novos códigos, técnicas e, sobretudo intenções de afronta e de desacomodação. O Museu vê os seus próprios fundamentos e concepções tornarem-se alvos de análise e questionamento.

Nós queremos destruir os museus, as bibliotecas, as academias de toda natureza, e combater o moralismo, o feminismo e toda vileza oportunista e utilitária e ainda (...) queremos libertá-la dos inúmeros museus que a cobrem toda de inúmeros cemitérios. [43]

---

[40] A Jaconde/Gioconda ao metropolitano".é um movimento estudantil que fazia eco em declarações proferidas por alguns diretores de "Casas de Cultura" francesas que, depois de uma reunião conjunta, afirmavam a sua recusa pelo "público", declarando que em exclusivo reconheciam interesse pelo "não-público", i.e. aqueles que tradicionalmente não frequentavam os museus.

[41] Também realizaram-se em França as famosas Jornadas de Lurs- en-Provence com a finalidade de discutir a constituição dos Parques Naturais enquanto estruturas capazes de promover a defesa do património cultural e natural (Journées Nationales d'Études sur Les Parcs Naturels Régionaux (Jornadas Nacionais de Estudo sobre os Parques Naturais Regionais) realizadas de 25 a 30 setembro de 1966.). G. H. Rivière defende que os Parques deveriam incluir "recintos explorados museograficamente", onde se localizariam construções deslocadas dos seus ambientes originais, segundo o modelo do museu de plein air escandinavo. Os Parques acabam por ser criados em 1967, surgindo neles inseridas as chamadas "casas de parque" que devem ser entendidas como os antecessores imediatos do ecomuseu.

[42] BOTELHO, Afonso Santos, Memórias de um outro Tejo, Lisboa: FA UTL, 2014, tese de mestrado (texto policopiado), pág.58.

[43] MARINETTI , Filippo Tommaso, Manifesto Futurista, Paris: Le Figaro, 1909, s/p.







78. Exposição de peças em que se insere um contexto em background.

79. O King Oscar II's open air Museum perto de Oslo, 1888. Este foi provavelmente o primeiro museu ao ar livre, referência essencial para o aparecimento do museu de Skasnen.

80. Ilustração da Grande Exposição executada no Palácio de Cristal, no Hyde Park, em Londres | 1851.

A ideia de uma nova museologia ia-se formalizando numa atmosfera de conflitos e contradições que fomentaram, principalmente, a criatividade no seu processo de concepção. Por conseguinte, o museu, pertinente objecto de estudo para diversas áreas disciplinares, deixa de veicular representações sobre cultura, ciência, arte, nação e raça, anteriormente tidas como "certas" ou "verdadeiras" reconhecendo-se como merecedora de escrutínio crítico e reavaliação.

As primeiras soluções surgem com prospecções para uma recusa do mero deleite visual de observação de objetos isolados. Através de diversas técnicas, tentava-se reconstituir cenários realistas, que recriavam um determinado contexto incorporado na exposição do objecto, [44] por outro lado recorria-se a vários complementos expositivos [45] para melhorar a compreensão do observador. Abre-se o museu para o exterior, divulgando a instituição em lugares tão inabituais como feiras e armazéns. Nas suas instalações são realizadas conferências e concertos, sempre com a percepção do museu como instrumento educativo e auxiliar na maior consciencialização dos cidadãos.

Contudo, convém referir que o conjunto de inovações museológicas enunciadas, foram maioritariamente executadas em exposições temporárias, o que não alcança a sua generalizada aplicação.

Foi com o conceito de Museu Integral, apresentado na Mesa Redonda de Santiago do Chile em 1972, que o Novo Museu ganha corpo, forma e identidade. O debate de, não só profissionais, mas também especialistas de várias disciplinas, por si só, já espelhavam a secundarização do museólogo como autoridade única para a concepção do Museu.

[44] Algo muito semelhante era iniciado em 1970, em Londres, no Museum of Mankind (Museu da Humanidade, departamento etnográfico do British Museum, existente até 1994), com as chamadas "exposições contextuais", que se socorriam de cenografias elaboradas para recriar os contextos sociais em que os objetos etnográficos tinham sido usados.

[45] Textos explicativos adaptados a diferentes públicos, suportes gráficos e audiovisuais ou a permissão de tocar alguns dos objetos expostos.

A instituição começa a desprezar a mera acção de recolha e conservação de objectos, proclamando o indivíduo como razão principal da sua existência. [46]

Toma como principal preocupação o desenvolvimento e educação da comunidade por ele afecta: u*ma instituição a serviço da sociedade, da qual é parte integrante* e *que possui nele mesmo os elementos que lhe permitem participar na formação da consciência das comunidades que ele serve,* [47] proporcionando *uma visão de conjunto do seu meio material e cultural.*

[...] o sucesso de um museu não se mede pelo número de visitantes que recebe, mas pelo número de visitantes aos quais ensinou alguma coisa. Não se mede pelo número de objetos que mostra, mas pelo número de objetos que puderam ser percebidos pelos visitantes no seu ambiente humano. [48]

O Museu passa a ser um espaço de investigação com o dever de *(...) tornar suas colecções o mais acessível possível aos pesquisadores qualificados, e também, na medida do possível, às instituições públicas, religiosas e privadas*[47], negando o objecto, agora sujeito a reflexão e interpretação de todos, como verdade absoluta.

---

[46] À Mesa-Redonda sobre o papel do museu na América Latina de hoje, convocada pela UNESCO em Santiago do Chile, de 20 a 21 de maio de 1972, apresenta à UNESCO as seguintes recomendações: 1. Um dos resultados mais importantes a que chegou a mesa-redonda foi a definição e proposição de um novo conceito de acção dos museus: o museu integral, destinado a proporcionar à comunidade uma visão de conjunto de seu meio material e cultural. Ela sugere que a UNESCO utilize os meios de difusão que se encontram à sua disposição para incentivar esta nova tendência. 2. UNESCO prosseguiria e intensificaria seus esforços para contribuir com formação de técnicos de museus - tanto no nível de ensino secundário quanto ao do universitário, como ela tem feito, até agora, no Centro Regional "Paul Coreanas" (1) 3. A UNESCO incentivará a criação de um Centro Regional para a preparação e a conservação de espécimes naturais, do qual o actual Centro Nacional de Museologia de Santiago poderá se constituir em núcleo original.Além de sua função de ensino (formação técnica) e de sua função profissional no campo da museologia (preparação de conservação de espécimes naturais), e de produção de material de ensino, este Centro Regional poderá desempenhar um papel importante na protecção das riquezas naturais. 4.A UNESCO deverá conceder bolsas de estudo e de aperfeiçoamento para técnicos de museus com instrução de nível secundário 5.A UNESCO deverá recomendar aos ministérios de Educação e de Cultura e (ou) aos organismos encarregados de desenvolvimento científico, técnico e cultural, que considerem os museus como um meio de difusão dos progressos realizados naquelas áreas. 6. Em razão da importância do problema da urbanização na América Latina e da necessidade de esclarecer a sociedade a este respeito, em diferentes níveis, a UNESCO deverá encorajar a redacção de um livro sobre a história, o desenvolvimento e os problemas das cidades na América Latina, o qual seria publicado sob forma de obra científica e sob forma de obra de divulgação. Para atingir um público mais vasto, a UNESCO deverá produzir um filme sobre esta questão, adequado a todos os tipos de público. www.museologia-portugal.net

[47] UNESCO, Declaração de Santiago do Chile, Mesa-Redonda de Santiago do Chile, ICOM, 1972, p. 2

[48] apud SCHLUMBERGER, 1989, p. 7







81. Miradouro Fraga do Puio, Aldeia de Picote, Miranda do Douro, Ecomuseu Terra Mater. Museu e território.

82. A vila Museu de Mértola, uma vila histórica que não apresenta o seu museu fechado a uma instituição e abre-a pelo território.

83. O criptopórtico de Mértola, uma herança romana.

Se na sua origem o museu dominava e tinha uma superioridade sobre o público, com o objectivo de o instruir, na actualidade o público começa a ter um papel importante, o que obriga o museu a existir em função dele. [49]

O Museu serve e depende da comunidade que lhe dá vida.

O termo de "Nova Museologia" aparece posteriormente no início da década de 1980. Utilizado para designar uma ideologia e prática com significados variáveis. Ideia com início na Declaração de Oaxtepec, México (Outubro de 1980), discussão assente no tema *Ecomuseus: El Hombre y su entorno* e proclamado na Declaração de Québec (1984), que tinha como tema *Ecomuseus – Nova Museologia*. Viria, posteriormente, a ser formalizado e reconhecido no ano seguinte em Lisboa durante o II Encontro Internacional – *Nova Museologia/ Museus Locais*, sobre a denominação de Movimento Internacional para uma Nova Museologia (MINOM).

O novo conceito perspectivou uma prática museológica mais activa, socializadora, dialógica e internacionalmente autónoma, criada em função e para a comunidade, respondendo às suas necessidades num exercício de cidadania.

O Museólogo, tem agora o papel de "catalisador" ao serviço das necessidades da comunidade. Trabalha com a comunidade no processo de recolha, recuperação, pesquisa e difusão do património, que em concordância, assume como relevante. O conceito de público visitante é substituído pela comunidade participante [50], protagonista do seu próprio desenvolvimento e contribuinte essencial para a afirmação da primazia da missão social do museu.

[49] PÉREZ, Xerardo Pereiro (2009). Turismo Cultural: Uma visão antropológica. Tenerife: Asociación Canaria de Antropología, p. 204.

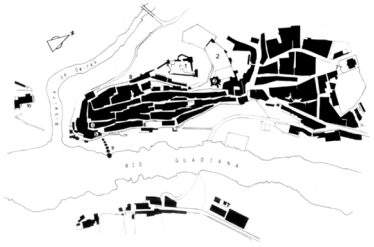
[50] Acredita-se que os conhecimentos, experiências e capacidades da comunidade têm igual valor aos dos profissionais dos museus, desde a actividade de recolha, investigação, divulgação e gestão destes novos museus vocacionados para o desenvolvimento integral.

Posteriormente, nas Declarações de Oaxtepec, Hugues Varine [51] apresenta o Novo Museu ou Ecomuseu, [52] (até então conceito defendido como uma junção entre comunidade e património), com a adição de um território à comunidade e património por ele afecta. Isto veio negar a mera colecção integrada numa estrutura formal sujeita à observação de um público anónimo e indeterminado.

Do Museu Integral, resultante da Declaração de Santiago, defende-se o Museu Integrado na Comunidade.

Assim o ecomuseu, à semelhança do museu ao ar livre nórdico, dos museus escandinavos e dos Heimatmuseum alemães, deixa de ser limitado pelo espaço físico de um mero guardador de objectos formal, puramente expositivo, para se estender pelo território, num espaço de comunicação, dinâmico e inter-relacional, preservando e acautelando a importância da paisagem cultural envolvente.





84. Percurso da beira-rio. Saindo pela Porta da Ribeira é possível caminhar até ao Guadiana e encontrar as ruínas da época tardo-romana da Torre do Rio.

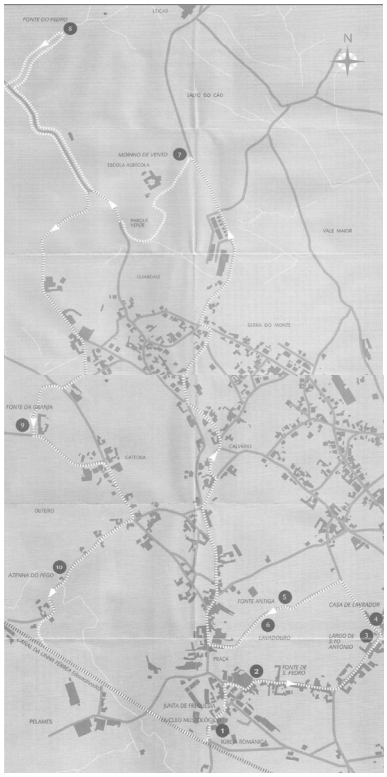
85. Mapa de percursos e localização do Museu Vila de Mértola.

[51] Hugues Varine trabalhou de forma próxima com George-Henri Rivière, tendo-lhe sucedido em 1964 como director do ICOM (Conselho Internacional de Museus) Esteve ligado a um grande conjunto de praticas museológicas marcadas pela intervenção comunitária onde se destaca, o Ecomuseu de "Le Creusot" (1971-75). Colaborou em intervenções de âmbito regional e local em França, Brasil, Canadá, Portugal, Suécia, Noruega e Espanha. A partir dos anos oitenta liderou e participou em iniciativas de intervenção social visando o desenvolvimento local. A sua ligação a Portugal intensificou-se no período de 1982 e 1984, quando presidiu ao instituto Franco-Portugues (IFP) em Lisboa. No âmbito da museologia o acontecimentoto mais significativo, durante a sua permanência no país, foi a "Semana de Reflexao sobre Museus e Património Cultural Regional", organizada pelo instituto Portugues do Patrimonio Cultural (IPPC) e pelo IFP. Em grande medida, a influencia que Hugues de Varine teve na museologia local portuguesaa fez-se sentir muito através de contactos estabelecidos com os museologos responsaveis por projectos emergentes e intercâmbios entre França e Portugal, assim como o apoio a diversas visitas de estudo que profissionais portugueses fizeram a vários museus e ecomuseus franceses, tal como a visita da APOM a museus da Bretanha e o apoio à organização do "Atelier Internacional Nova Museologia Museus Locais", em Lisboa (1985).

[52] Oposição ao modelo tradicionalista cartesiano. A Primeira referência ao termo "ecomuseu" foi feita por Poujade durante a 9a Conferencia Geral do ICOM, Conselho Internacional de Museus, mas o criador da palavra terá sido Hugues de Varine ou George Henri Rivière, dependendo dos autores consultados. Foram eles os primeiros secretários gerais do ICOM onde desempenharam um papel fundamental para o surgimento do conceito em França. Em 1963, a aplicação de uma nova política de ordenamento do território vai tornar o turismo numa importante fonte de receita, particularmente para determinadas zonas rurais, especialmente as que se encontram em áreas protegidas, onde me 1967 começam a ser criados parque naturais regionais. Os financiamentos ligados aos parque permitem a criação de estruturas museológicas e novas ideias, ligadas à "Nova Museologia" , que vão sendo postas em prática, com o conceito de ecomuseu a implantar-se e a desenvovler-se, criando um estatuto próprio. EM 1971, a MAISON DE LHOMME ET DE L'INDUSTRIE criou na localidade de Creusot o que se poderia considerar o primeiro protótipo de ecomuseu, onde a ideia era levar os visitantes a tomar iniciativa e a apropriar-se das acções do museu.
As diferenças entre "museu" e o "ecomuseu" podem se baseadas nas definições da Nova Museologia onde existe uma nova preocupação com o público e com a forma como o espaço se lhe dirige. Não se foca na quantidade de público, mas sim na qualidade, na interacção que possa haver entre o indivíduo e o objecto. Em concreto, para Varine, o "novo museu" é diferente do "museu tradicional" em três vertentes: O realce dado ao território, seja meio ambiente ou local, em vez de se realçar o edifício institucional; Outro está na ênfase colocada no património, em vez de ser dada à colecção; e por fim a importância dada à comunidade em oposição ao enfoque dado aos visitantes nos museus tradicionais.







86. Moinho de Vento do Ecomuseu de S. Pedro de Rates, na Póvoa de Varzim.

87. Igreja do Ecomuseu de S. Pedro de Rates, na Póvoa de Varzim.

88. Mapa de percursos e localização do Ecomuseu de S. Pedro de Rates, na Póvoa de Varzim.

De conceito formalmente mutável e adaptável ao contexto social em que se insere, lança fundamentos para a criação de museus regionais dedicados à história e cultura local, no qual se insere o Ecomuseu Municipal do Seixal (Caso de Estudo aqui apresentado).

O prefixo "Eco" toma papel principal na palavra pelo simples facto de que ecologia (como conceito) ser a ciência que lida com a relação entre organismos e o seu meio ambiente, reafirmando a alusão ao meio natural e social, como pontos fundamentais e indissociáveis da vida animal.

Por tudo isto interessa, para este trabalho, perceber que o Museu é aqui tratado de forma simplista que nada tem a ver com grandes eventos culturais *(...) são museus vinculados a uma área limitada, e que têm como objetivo contar pequenas histórias locais, relembrando a pessoas de comunidades frequentemente não maiores do que lugarejos, [quais são] as suas raízes.* [53]

O Ecomuseu constitui uma alternativa para a resignificação de comunidades que desejam valorizar e dinamizar as suas relações com o espaço, o tempo e o património (de que o Porto de Lisboa é alvo de descaracterização).

Hoje, *cabe pensar os museus como lugares de relações sociais nos quais se celebra a vida, se desenvolvem habilidades sociais e se desfruta com prazer de experiências sensoriais e humanas básicas como comer, encontrar-se, comprar, relaxar, aprender e adquirir novos conhecimentos.* [54]

[53] G. Pinna apud Maggi e Falletti, 2000, p. 2, nossa tradução: (...) a lesser museology, that has nothing whatsoever to do with great cultural events, is developing.This kind of museology is composed of museums destined to the collection of evidence of material culture and objects once used every day, the importance and utility of which are gradually lessening.These are museums linked to a limited area, which aim to tell small, local stories, reminding people in communities often no bigger than parishes, of their roots".

[54] FRANGO, Carlota Margarida Caires de Lima , ESPAÇOS DE ENCONTRO COM A MEMÓRIA, Lisboa: FA UTL, 2016, tese de mestrado (texto policopiado), pág.11.

3.2 UM EXEMPLO A SEGUIR.

No início da década de 80 (do séc.XX), tal como um pouco por todo o mundo, também Portugal foi motor de experiências de uma nova prática museológica emergente.

Experimentada em pequenos apontamentos feitos através de investimentos autárquicos, alguns museus vieram dinamizar a museologia em Portugal, alargando conceitos e propondo soluções fora da ideia de museu até então defendida. Estes pequenos museus tinham como objectivo encorajar *(...) a consciência política, o exercício da cidadania, a participação comunitária* e *o espírito de iniciativa, ao serviço da realização do ser cultural, enfim, do ser humano.* [55]

Portugal é hoje exemplo de preservação patrimonial através da Nova Museologia [56] e o Ecomuseu Municipal do Seixal é exemplo disso.

Como prova da influência portuguesa no tema, transcrevemos as palavras de Keneth Hudson, em 1983, quando encorajou o Ecomuseu Municipal do Seixal à candidatura do Prémio Europeu de Museu do Ano: *Au Portugal, nous avons été fortement impressionnés par le style et l'efficacité des nouveaux musées de Seixal et de Santiago do Cacém (...). Dans touts ces endroits, un talent, un enthousiasme et une originalité exceptionnels, associés à l'acceptation de très longs horaires de travail, ont donné des résultats que des personnes travaillant dans des musées de type plus classique et dans des pays oplkus riches pourraient juger impossibles à obtenir.* [57]

---

[55] ANTUNES, Manuel de Azevedo, Revista iberoamericana de Turismo Pelos Caminhos da Museologia em Portugal (Outubro de 2015). http://www.youblisher.com/p/1245908-Pelos-Caminhos-da-Museologia-em-Portugal/.

[56] Exemplos de Museus que defendem o conceito da Nova Museologia:
Museu de Mértola; Núcleo museológico Naval de Almada; Museu Municipal de Alcochete; Museu Rural e do Vinho do Concelho do Cartaxo; Museu Agricola de Entre Douro e Minho; Casa Rural e Tradicional de Chamusca; Núcleo museologico de Alverca; Museu Municipal de Vila Franca de Xira; Museu da Cidade e Museu do Trabalho, em Setúbal; Museu do Traje, em S.Brás de Aportel; Museu do Casal de Monte Redondo, a casa mãe da Nova Museologia em Portugal; Museu Etnográfico de Vilarinho de Fuma;

[57] NABAIS ,António José, Museus na Actualidade in Iniciação à Museologia, organização Maria Beatriz Rocha-Trindade, Lisboa: Universidade Aberta, 1993, p.67 cita Kenneth Hudson, Le prix du musée, em 1983, p. 2. O museólogo inglês, após visitar Portugal no âmbito da avaliação dos museus candidatos ao Prémio Europeu do Museu do Ano, evidencia o estilo, a eficácia e a originalidade das experiências museológicas mais recentes em Portugal.





(de cima para baixo | da esq. para a dir.)

89. Fotografia do núcleo do Moinho de Maré de Corroios pertencente ao Ecomuseu Municipal do Seixal. No seu interior, revela a exposição numa antiga sala de moagem.

90. Sala de moagem do Núcleo Moinho de Maré de Corroios.

91. (página oposta)
Fotografia aérea do Núcleo Naval, pertencente ao Ecomuseu Municipal do Seixal, dedicado à cultural naval do concelho

92. (página oposta)
Oficinas de trabalho e concepção de pequenas maquetas de barcos antigos, no Núcleo Naval.

93. (página oposta)
Sala de exposição de pequenas maquetas de barcos antigos, no Núcleo Naval.

O Ecomuseu Municipal do Seixal é um exemplo Nacional de sucesso para a ideia que aqui abordamos - desenvolvimento de uma estrutura polinuclear, composta por pequenas extensões Museu, ao longo da Frente Ribeirinha do rio Tejo, dedicadas ao seu estudo e exposição.

3.2.1 Caso de estudo: Ecomuseu Municipal do Seixal.

A primeira tentativa de criar um Museu, em Portugal, dentro da perspetiva do que veio a designar-se como Nova Museologia, remonta a 1975, quando se pretendeu fazer um Ecomuseu. Essa intenção ocorreu com o projecto do arquitecto paisagista Fernando Pessoa, que contou com a ajuda direta do próprio Georges-Henri Rivière [58], para o "Ecomuseu do Parque Natural da Serra da Estrela", que incluiria uma unidade museológca central e vários departamentos disseminados por diversos edifícios e aldeias, à semelhança do que acontecia com os Ecomuseus franceses.

No entanto o projecto nunca se viria a concretizar. Por isso, foi preciso esperar pela inauguração do Ecomuseu Municipal do Seixal, em 18 de Maio de 1982, para aparecer o primeiro Ecomuseu em Portugal.

Actualmente composto por oito núcleos, *(...) entende-se por todo o território do Município. Compreendendo vários núcleos museológicos, que in situ conservam e valorizam, o património.* [59] O Núcleo sede, localizado na antiga fábrica de cortiça da Mundet, para além dos serviços técnicos, administrativos e centros documentais, *apresenta uma síntese da história do Concelho com a exibição de objectos de várias épocas.* [59]

A sua programação museológica e os projectos que desenvolve assentam nos objectivos fundamentais de estudo, de salvaguarda e de valorização do património natural e do património cultural, privilegiando

[58] Georges Henri Rivière foi um museólogo francês, o primeiro Diretor do Conselho Internacional de Museus (ICOM), cargo que exerceu no período de 1946 a 1962. Considerado o fundador da museologia francófona. Foi o idealizador do Museu Nacional de Artes e Tradições Populares em Paris.

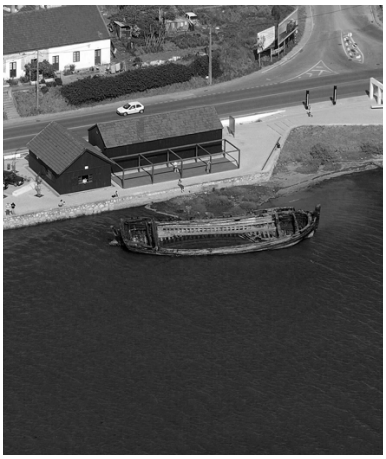
[59] Filipe, Maria da Graça da Silveira, O Ecomuseu Municipal do Seixal no movimento renovador da museologia contemporânea em portugal (1979-1999), Tese de Mestrado Universidade Nova de Lisboa, faculdade de ciências sociais e humanas, Tese para mestre em Museologia e Património. 2000.

a conservação dos testemunhos "in situ" e intervenções que propiciem a divulgação e a transmissão de técnicas e saberes tradicionais.

Dos oito núcleos existentes, destacamos a extensão de Arrentela onde se expõe embarcações tradicionais do Tejo. A importância deste espaço para a comunidade local deve-se sobretudo à carga simbólica que tem, já que a vida náutica foi e é o principal sector de trabalho da população do Concelho. Valorizando um antigo estaleiro naval, hoje encontramos uma colecção das embarcações típicas do estuário do Tejo e os instrumentos necessários para as construir. Esta prática dada a entender através da exposição de peças completa-se com oficinas (anexadas ao museu) onde o público aprende a construir embarcações em miniatura.

Muito embora cada núcleo tenha um papel importante na preservação de tradições e memórias locais, é de referir o excelente trabalho na reabilitação do Moinho de Maré de Corroios que, ainda em funcionamento permite um contacto directo com a actividade. Em plano de fundo, preserva-se a paisagem da frente ribeirinha do Município.

Não é por acaso que Hugues Varine, em 1983, caracterizou o Ecomuseu Municipal do Seixal como possuidor das *(...) verdadeiras características de um ecomuseu com o espírito dos ecomuseus de desenvolvimento, com um território bem definido, uma comunidade que participa de várias formas, com preocupação global de estudo histórico, constituindo actualmente uma das experiências mais originais e inovadoras da museologia portuguesa.*[60]

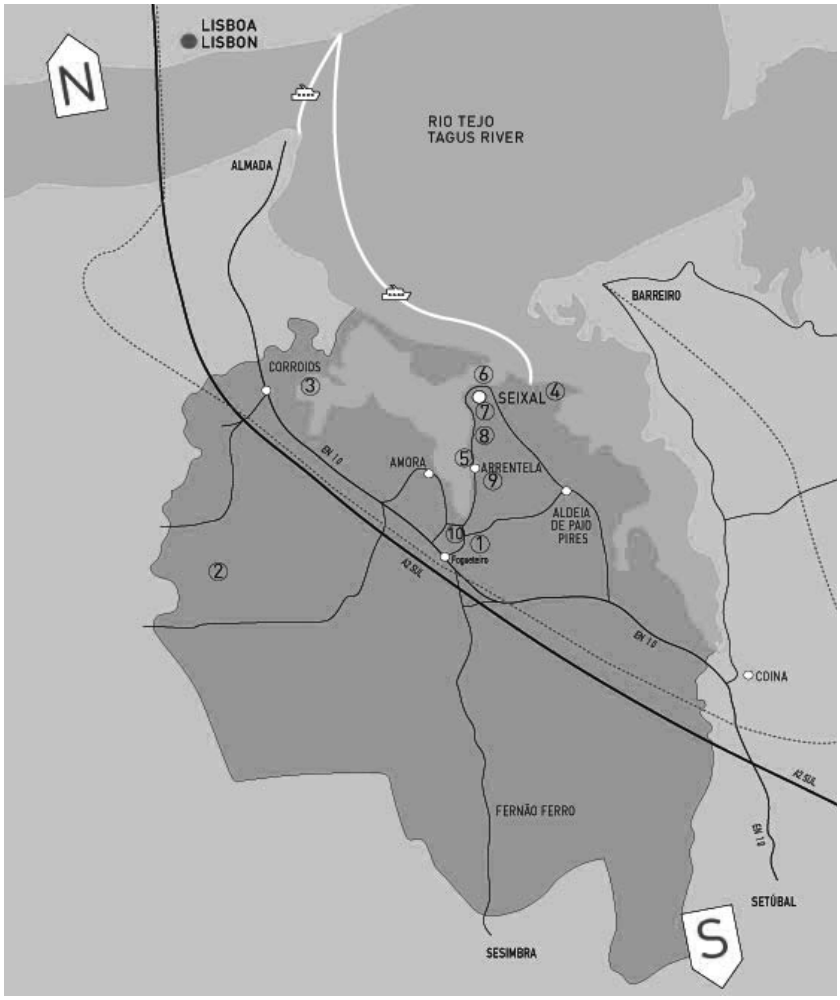






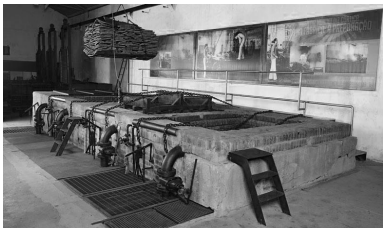
[60] NABAIS, António José, Museus na Actualidade in Iniciação à Museologia, organização Maria Beatriz Rocha-Trindade, Lisboa: Universidade Aberta, 1993, p.67.

Este é um exemplo exímio no reconhecimento de uma paisagem ribeirinha, digna de estudo e musealização, integrada numa valorização Municipal. I*nteressa saber que a preservação local aqui executada é maior do que os limites do território onde intervém, constituindo objectos impares à riqueza do património náutico e industrial de Portugal.*[61]



[61] Filipe, Maria da Graça da Silveira, O Ecomuseu Municipal do Seixal no movimento renovador da museologia contemporânea em portugal (1979-1999), Tese de Mestrado Universidade Nova de Lisboa, faculdade de ciências sociais e humanas, Tese para mestre em Museologia e Património. 2000.





(de cima para baixo | da esq. para a dir.)

94. (página oposta)
Mapa de percursos e localização do Ecomuseu Municipal do Seixal. (1) Ecomuseu Municipal do Seixal - Núcleo Sede na Torre da Marinha; (2) Sociedade Africana de Pólvora; (3) Ecomuseu Municipal do Seixal - Moinho de Maré de Corroios; (4) Ecomuseu Municipal - Quinta da Trindade; (5) Ecomuseu Municipal do Seixal - Núcleo Naval de Arrentela; (6) Ecomuseu Municipal do Seixal - Embarcações Tradicionais do Tejo; (7) Ecomuseu Municipal do Seixal - Fábrica de Cortiça Mundet; (8) Quinta da Fidalga; (9) Igreja de Arrentela; (10) Companhia de Lanifícios de Arrentela.

95. Fachada principal do Ecomuseu Municipal do Seixal - Núcleo da Mundet - Serviços Centrais. "A Mundet foi a maior empresa do país no setor corticeiro. Encerrou em 1988, depois de um conturbado período de lutas sociais e de tentativas de viabilizar a sua manutenção. Pelo seu longo historial, a corticeira está intimamente ligada à vida de muitas gerações de seixalenses". (CMSeixal).

96. Exposição de cortiça em preexistências da antiga fábrica no núcleo Munet.

A IDEIA DE UM MUSEU PARA O PORTO DE LISBOA *já vem de tempos recuados. Apresentada num artigo do Boletim de 1952 e com a consequente recolha de peças amontoadas num armazém sem condições para a sua preservação, o museu está longe de se materializar.* [62]

- *Este museu de carácter permanente, justifica-se pela manifesta importância do conhecimento de longa e interessante história do nosso primeiro porto marítimo, a qual, em grande parte, se confunde com a história do País.* [63]

- *Nele caberão toda a documentação e outros testemunhos materiais do histórico passado do porto e das suas actividades de ontem e de hoje. Nele reviverão, no que respeita ao papel desempenhado pelo porto de Lisboa através dos tempos, o esforço das antigas gerações na tarefa grandiosa de erguer uma nação; realização gloriosa do sonho da descoberta do mundo; os dias de triunfo e os momentos infelizes da nacionalidade.* [63]

- *(...) lembrar-se-á, certamente, nas salas do museu, por meio de gravuras, fotografias, gráficos, mapas, maquetas, desenhos, a evolução gradual, consoante as exigências técnicas e marítimas dos tempos, que foram tendo as instalações do porto, os projectos, os estudos, as realizações materiais, e ainda os factos mais importantes da actividade portuária, a sua acção económica, os seus meios de vida, em resumo, a história da sua vida...* [63]

Ao longo dos tempos, foram várias as propostas que surgiram para a construção de um museu que salvaguardasse e realçasse a memória do porto de Lisboa. No entanto, mais de um século passou desde a apresentação da primeira ideia e, até hoje, o desejado museu ainda não nasceu. [64]

---

62 ACTA 210, 23 de Abril de 1992. APL.
63 Filipe, Maria da Graça da Silveira, O Ecomuseu Municipal do Seixal no movimento renovador da museologia contemporânea em portugal (1979-1999), Tese de Mestrado Universidade Nova de Lisboa, faculdade de ciências sociais e humanas, Tese para mestre em Museologia e Património. 2000.
64 Cais de Cultura - INFOPORTO - Centro de Documentação e Informação do Porto de Lisboa - Museu do Porto de Lisboa.

AGORA O QUE FALTA É FAZÊ-LO

...ACERCA DO PORTO DE LISBOA E DE UM MUSEU QUE LHE DIZ RESPEITO. [65]

[65] RAMOS, Paulo Oliveira, Agora o que Falta é Fazê-lo in Pedra & Cal: Lisboa: GECoRPA, no 22, Maio de 2004, p. 20-21. A frase título desta página é retirada de uma proposta de lei sobre os melhoramentos do porto de Lisboa apresentada à "Câmara dos Senhores Deputados da Nação Portugueza" na sessão de 25 de Abril de 1884. Antonio Augusto Aguiar, depois de historiar várias propostas e projectos desde o séc. XVIII que se fizeram para o porto da capital, concluiu o seu texto escrevendo: "O porto de Lisboa parece sufficientemente estudado. Agora o que falta é faze-lo. E é para isto, senhores, que chamâmos n'este momento a vossa esclarecida attenção".

3.3 UM MUSEU PARA A CIDADE.

UMA IDEIA PARA UM MUSEU DO PORTO DE LISBOA.

Para uma melhor compreensão do documento escrito advertimos para que abra, enquanto lê estas páginas, o documento desenhado relativo à PROPOSTA PARA UM MUSEU DO PORTO DE LISBOA, na pág. 86.

Com mais de um século de memórias enquanto entidade autónoma e com milénios de histórias como pólo de atracção do Mundo - fenícios, romanos, árabes, cruzados nele aportaram. Das diversas opiniões que foi formalizando, o Porto de Lisboa é, inegavelmente, um dos mais importantes portos de Portugal. Da Europa. Do Mundo.

Pode movimentar menos contentores que o porto de Roterdão ou pode receber menos navios que o porto de Southampton mas se há porto importante, com história, desde o séc.XII a.C., é o Porto de Lisboa. [66]

Nunca pensámos, diga-se, em musealizar toda a zona ribeirinha, ao modo de Christo quando "embrulhou" a Pont-Neuf, em Paris, ou o Surrounded Island, em Miami; e também *não vemos este museu como um "clássico" museu de marinha ou naval, em que deposita objectos em salas sem contexto.* [67]

Vemos o futuro Museu do Porto de Lisboa [68], imbuído no espírito da Nova Museologia como uma estrutura polinuclear, pontualmente marcada no território, integrado numa lógica em rede, onde se pretende passar a mensagem "in loco". O objectivo seria o de preservar e dar a conhecer os esquecidos, vestígios históricos *(...), que são testemunhos das várias fases de utilização do território ribeirinho do estuário do Tejo, autênticos itinerários turísticos-culturais de núcleos históricos, que são exemplares raros ou praticamente únicos de arqueologia naval e da arqueologia industrial (e portuária)*. [67]

---

[66] Cais de Cultura - INFOPORTO - Centro de Documentação e Informação do Porto de Lisboa - Museu do Porto de Lisboa.

[67] RAMOS, Paulo Oliveira, Agora o que Falta é Fazê-lo in Pedra & Cal: Lisboa: GECoRPA, no 22, Maio de 2004, pp. 20-21.

[68] Já foi premente necessário encontrar um espaço no qual se pudesse divulgar parte desse património histórico em geral, mesmo que numa instalação provisória, prevista sito no Cais do Sodré, anteriormente ocupado pelo Instituto de Socorros e Náufragos. Instalação a transferir, em instalação definitiva, para o antigo edificado- sede do Porto de Lisboa, também no Cais do Sodré (o edifício do Relógio da "Hora Legal").

Desde logo se coloca o problema da delimitação do território, enquanto base de organização e de trabalho do museu [69]. Deve ser feita a divisão e consequente escolha no território ribeirinho dos locais de maior interesse patrimonial, que, relacionando-se com as lógicas impostas pelas Câmaras Municipais, de certa forma promova a cultura portuária, auxilie a reconversão urbanística, a promoção económica e a recuperação social das áreas em que actua.

Esta proposta não decorre apenas da inviabilidade que seria um grande museu para a economia do país, ou da evidente memória e importância que o porto teve/tem para Lisboa. Pretendemos imperativamente formular uma postura contrária à formalização dos grandes projectos urbanísticos da EXPO 98 e da frente de rio, em Belém, que olham apenas o futuro, modificando o passado.

Espalhado pelas margens do rio, o Museu [70] poderá compreender um velho guindaste, a ponte giratória da Rocha do Conde de Óbidos, um barco desafectado, um entreposto vazio, as Docas, Armazéns Portuários, um Silo, etc., ou tal como no Museum of London Docklands, poderá ter uma reconstrução do porto de outros tempos, seja de há um século seja de há cinco séculos, com o objectivo de levar os visitantes a verdadeiramente sentirem o porto de então através da simulação das ruas, dos ambientes, das oficinas, das lojas, dos sons, dos cheiros.

69 As fronteiras administrativas desse território, serão necessariamente transpostas, sempre que os objectivos de investigação, da documentação, da interpretação e educação assim o justifiquem.

70 A área de jurisdição do Porto de Lisboa apresenta excelentes condições para a realização de estudos de arqueologia industrial, em domínios muito diversificados. O projecto de investigação de António Nabais e Paulo Oliveira Ramos teve como objectivo geral de estudo da multiplicidade dos fenómenos portuários, que devem ser preservados e merecem ser expostos no projecto aqui defendido. Dos quais:
- Conjuntos de bens imóveis: construções portuárias (docas, pontes-cais, cais acostáveis, armazéns, silos...) sítios, conjuntos, etc.
- Equipamentos técnico portuários: guindastes, tractores, zorras, paletas, contentores, material naval, etc.
- Oficiais navais: estaleiros de construção naval e reparação naval, etc.
- Embarcações.
- Outros factores de valorização: fortalezas, sinais semáforos, etc;
- Documentação: escrita, gráfica, fotográfica ou outra, que diga respeito ás actividades, sítios, edifícios e equipamentos portuários, toda a documentação de estudos e projectos, mesmo não realizados, bem como o conjunto de textos administrativos, jurídicos e outros que em geral se aplicam ao património industrial.
- A sociedade: observação da mudança social e cultural; historia social e económica, estratégia das classes; o espaço urbano, etc.

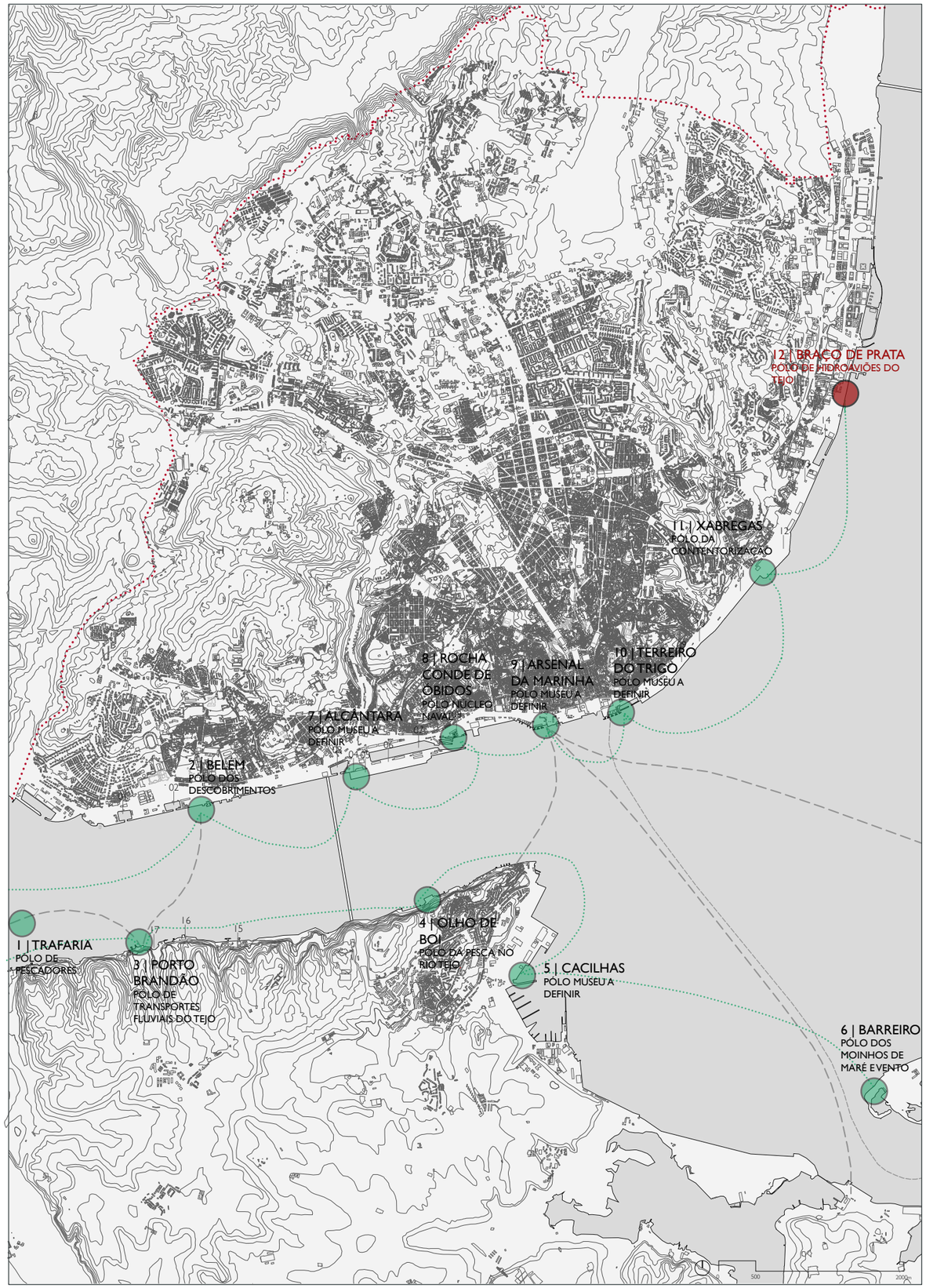




(de cima para baixo | da esq. para a dir.)

97. Surrounded Islands, Christo and Jeanne-Claude, Biscayne Bay, Miami, 1983

98. Fotomontagem sobre o território do aterro portuário de Lisboa evidenciando a escala deste na cidade, Afonso Botelho, 2014.



MAPA DE LOCALIZAÇÃO DOS PÓLOS MUSEOLÓGICOS DO PORTO DE LISBOA E DO PERCURSO FLUVIAL

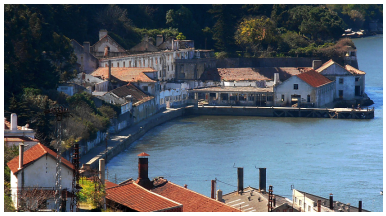
esc. 1/65 000

Não pretendemos com esta prova final de mestrado, nem tal seria possível, dar resposta projectual e definitiva a todo o espaço e conceito ribeirinho que aqui expomos. Contudo assinalamos alguns locais que achamos pertinentes e idealizamos aquilo que, por muito abstrato que seja, seriam as bases para a concepção do Museu do Porto de Lisboa.

A título de exemplo, mesmo em frente da maior zona museológica de Lisboa (em Belém [71]) existe a pequena povoação do Porto Brandão. Uma pequena vila a minutos da capital, para onde são transportados, pela Transtejo, poucos estrangeiros aventureiros, que numa curta e agradável travessia, procuram os mais variados restaurantes. Formalmente degradada, da praça central sai uma ligação à estação Fluvial, a qual, aproveitando o espólio museológico (já temporariamente exposto) da transportadora pública de Lisboa, seria um local ideal para criar um pequeno pólo referente ao museu do Porto de Lisboa. Este investimento tinha como objectivo, para além de dar a conhecer a história/as do transporte fluvial de passageiros no Tejo, impulsionar um promotor público e/ou privado que queira reconverter a povoação.

Subamos o rio. Olho de Boi. Numa autêntica fajã virada a Lisboa, as instalações semi-abandonadas da antiga companhia Portuguesa de Pescas (acessíveis por estrada mas também por aquataxi) seria local ideal para criar outro pólo museológico. Integrando uma relação com o já existente Museu Naval, dedicado à história da Construção Naval, informaria como era feita a pesca no Estuário do Tejo e sobre o modo como o Porto de Lisboa tem interagido com as atividades tradicionais que com ele partilham este grande rio.





(de cima para baixo | da esq. para a dir.)

99. Vista Aérea sobre o Porto Brandão, Almada, s/data.

100. Fotografia do sítio de Olho de Boi, é evidente o grau de degradação dos edifícios existentes, s/data.

[71] com o Centro Cultural de Belém, o renovado, e traço do arquitecto Paulo Mendes da Rocha, o Museu dos Coches, o Museu Nacional da Arqueologia, integrado no Mosteiro dos Jerónimos o Museu da Marinha, o Museu de Etnologia, o Museu da Presidência da República, a Central Tejo - Museu da Electricidade e o recente MAAT (Museu da Arquitectura, Arte e Tecnologia), não esquecendo o Padrão dos Descobrimento e a Torre de Belém, para não chegar ao Forte do Bom Sucesso.

O desconhecimento destes pequenos museus, medido aqui, ainda que injustamente, não pelo trabalho desenvolvido, é causado pela ignorância da sua existência e pela dificuldade do seu acesso.

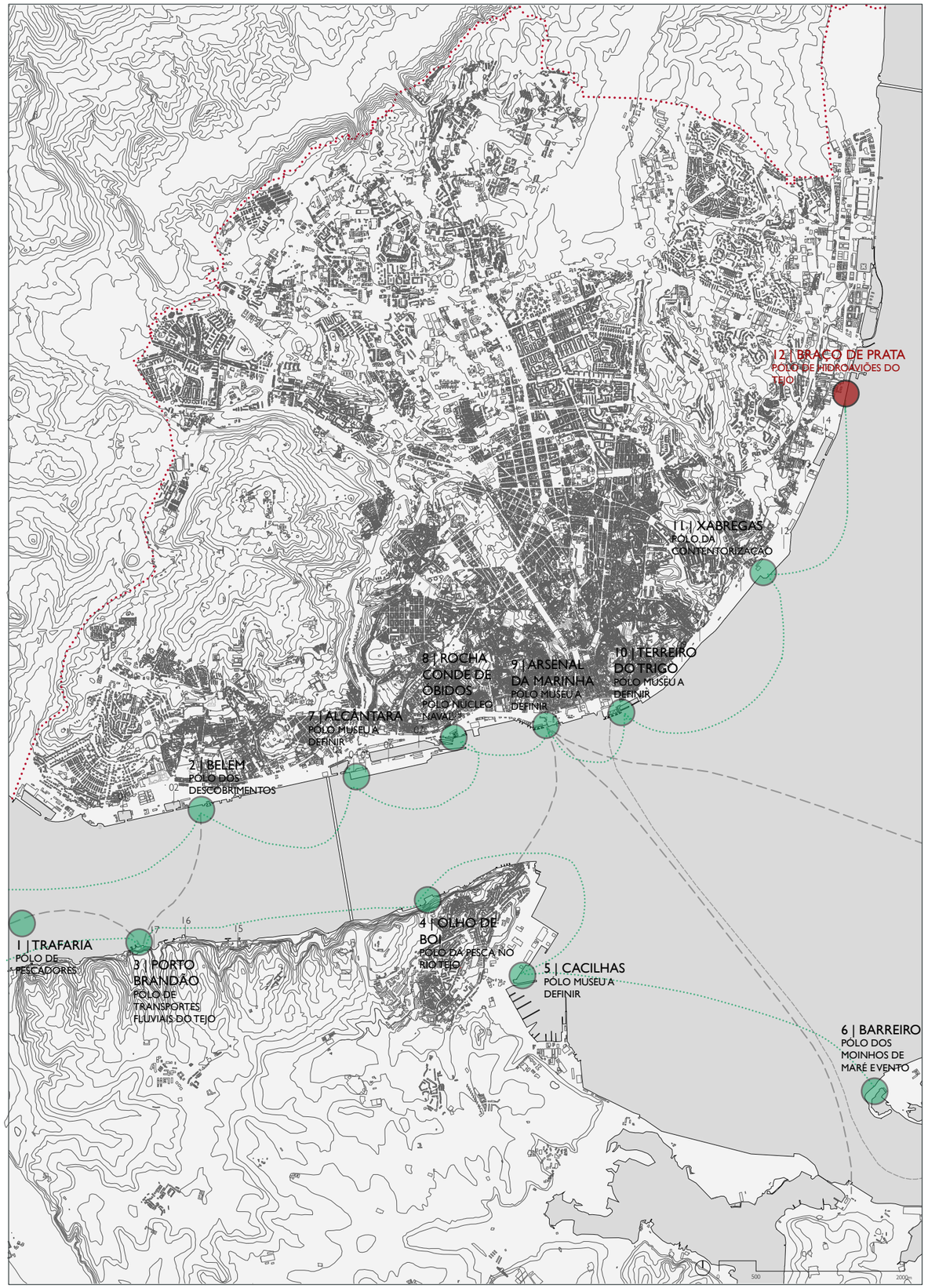
Defendemos que cada pólo deveria cooperar com diversas entidades privadas ou públicas de modo a desenvolver não só o museu mas toda a sua envolvente. É impensável a APL acartar com a economia referente à criação deste museu e consequente regeneração urbana dos sítios onde actua. Como entidade não será a única a tirar proveito deste projecto. A participação e empenho das mais diversas entidades, públicas (como a Transtejo ou a Câmara Municipal de Almada, Lisboa, etc) [72] e privadas relacionadas com o Porto de Lisboa, é praticamente mandatório. [73]

No Pólo de Olho de Boi, por exemplo, poderia ser feita uma parceria com as Pousadas de Portugal ou outro grupo hoteleiro com preocupações patrimoniais. A reabilitação das antigas instalações, localizadas num sítio ímpar, para uso hoteleiro traria outra visibilidade que o pólo museológico por si, limitado de edifícios degradados, nunca se conseguiria impor. [74]

Contudo, é necessário que os diversos pólos sejam vistos como pontos, de um mesmo mundo e não como marcas independentes dispersas pelo mapa.

Criámos, ainda que incompleta e sem análise de técnicos especializados, uma rede/uma lógica/uma narrativa, que ligue os diversos pólos museológico-informativos, de modo a que sejam vistos como capítulos da

72 Até porque o Porto entra pela cidade, como mostra a sua toponímia: pela Travessa dos Mastros, pelo Beco do Gaspar das Naus, Rua da Praia da Boca Duarte Belo.
73 As parcerias a criar não têm de se limitar a entidades relacionadas com o Porto de Lisboa, podendo abranger outras que nenhuma relação tenham ou que, simplesmente, tenham uma relação menos óbvia.
74 Museum of London inDocklands inclui no seu edifício o Sainsbury Study Center patrocinado por uma conhecida empresa não directamente relacionada com o Porto de Londres, que abrange a biblioteca e arquivo do Porto de Londres e o arquivo da empresa privada que o patrocina. Acontece que, lá como cá, o porto tem desde sempre um impacte muito maior do que à primeira vista se poderia julgar.



MAPA DE LOCALIZAÇÃO DOS PÓLOS MUSEOLÓGICOS DO PORTO DE LISBOA E DO PERCURSO FLUVIAL
esc. 1/65 000

da mesma história. Por ventura com cruzeiros fluviais especializados com paragens em cada "porto de cultura". [75]

Mas hoje Marcial já não é a mesma daqueles tempos em que as pessoas iam para o rio nos seus barcos, como aquele feito pelo seu pai em que iam até à Trafaria, no verão, ou subiam o rio. [76]

Sobre os objectos que comporão os discursos expositivos, Paulo Oliveira Ramos refere que *revelar-se-iam espécimens (ou réplicas) diversificadas, onde caberiam, entre outros, os projectos para o porto, como o de Carlos Mardel, não datado, cujos magníficos desenhos aguarelas com 286X55,5 cm se encontram no Arquivo Histórico do MOP; a maqueta do dique do Arsenal que já vimos, há anos, nas reservas do Museu da Marinha; Modelos à escala de embarcações; medalhas comemorativas; exemplares da imprensa periódica, como O Ocidente - de 11 de Novembro de 1887 - que mostra os rostos do principais técnicos, a cerimónia de assinatura do auto de inauguração e o lançamento das primeiras pedras das obras do porto de Lisboa.* [77]

Por outro lado, a aquisição de obras relacionadas com a temática portuária e náutica é necessária. O Porto de Lisboa deve investir, através de uma política de aquisições coerente e sustentável, na compra de um número adequado de pinturas, esculturas, instalações e/ou criar parecerias com museus ligados à temática marítima (como o Museu Marítimo de Ílhavo ou o Museu de Marinha, em Belém), tirando ambos proveito da troca ou empréstimo de bens.



101. Canoa do Tejo, desembarque de passageiros.

[75] Como é referido no documento de REQUALIFICAÇÃO DAS FRENTES RIBEIRINHAS DO PORTO DE LISBOA: "Actividades vocacionais a desenvolver: O tráfego fluvial de passageiros representa igualmente uma grande importância nas ligações entre as duas margens do estuário. As flutuações que tem tido, particularmente como reacção à introdução de melhorias nas travessias rodoviárias, como redução do numero de passageiros transportados que ocorreu após a construção da ponte 25 de Abril e as previsíveis quebras que poderão vir a ocorrer com a construção da nova ponte, não deverão retirar importância que este meio de transporte representa no conjunto do sistema de transportes que interliga todos os concelhos ribeirinhos que marginam o estuário do Tejo.

[76] "Jornal I", 11, Abril de 2016, pag. 21.

[77] RAMOS, Paulo Oliveira, Agora o que Falta é Fazê-lo in Pedra & Cal: Lisboa: GECoRPA, no 22, Maio de 2004, p. 20-21.

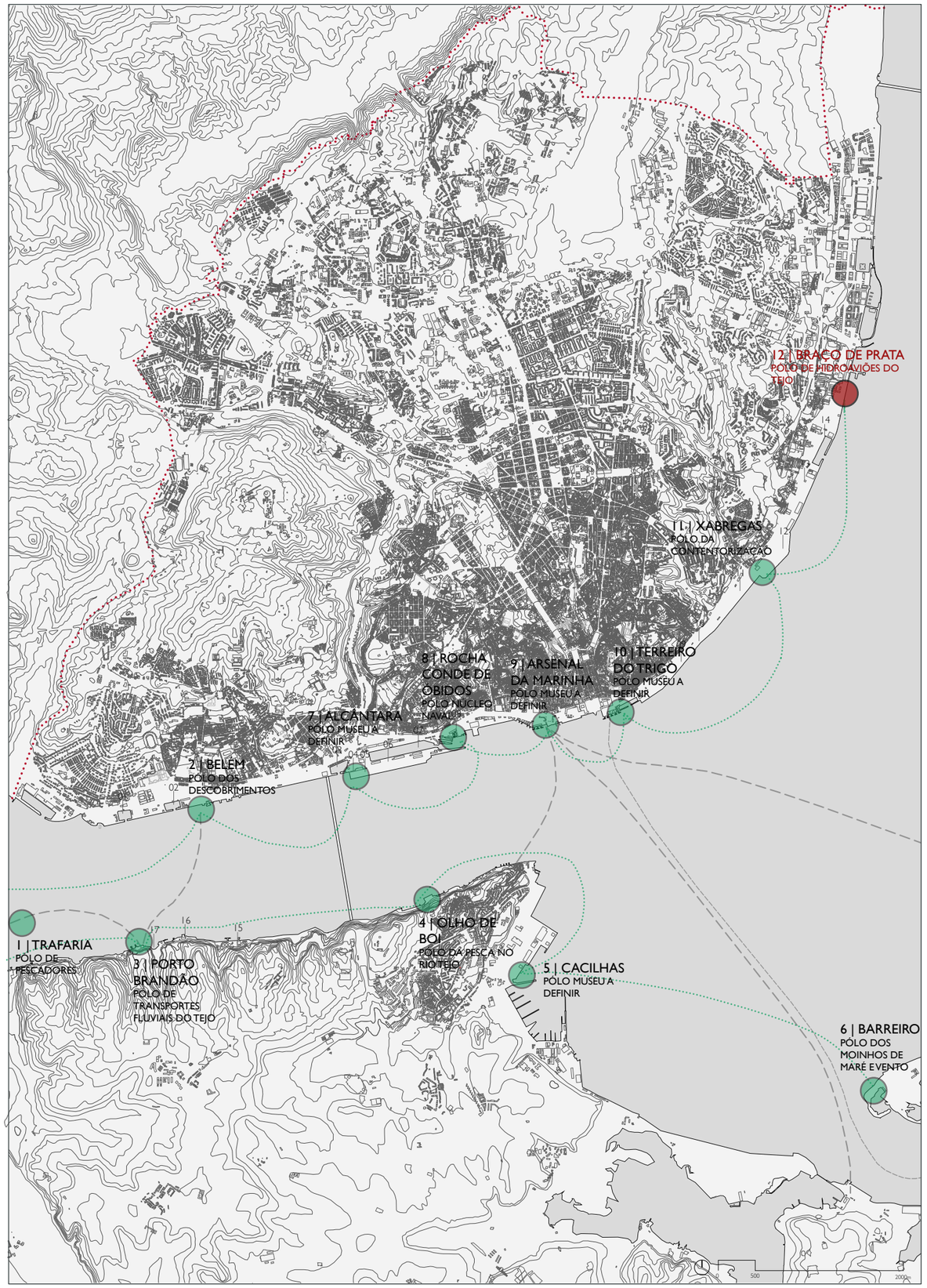
Cada museu deve também integrar uma componente lúdica em que crianças e adultos sejam desafiados (através dos mais modernos meios electrónicos ou através de modelos em escala reduzida), a pilotar um avião, a fazer a correcta estiva de um conjunto de contentores sem que o navio adorne, a distribuir os diversos terminais pela Área Metropolitana de Lisboa... Trata-se de interagir com o público tornando-o participativo e não um mero visitante.

Seria pertinente promover, para os locais onde um pólo museu não faz sentido existir, uma *identificação clara dos diversos cais, molhes e edifícios.* [78] que compõem ou compuseram a frente ribeirinha. *(...) Como não nos afeiçoarmos só por ouvir o nome ?: Cais da Viscondessa, Cais da princesa, Cais do Trigo, Terreiro do Trigo, Cais da Madeira, Cais do Carvão*, [78] que devidamente identificados por pequenas placas, ilustravam para que serviam, contavam pequenas histórias ocorridas no local: *Quantos navios, qual o seu calado máximo, qual a sua tonelagem máxima, que mercadorias movimentam, como eram dantes movimentadas e aonde?...* [78]

O Museu do Porto de Lisboa deve permitir que sejam feitas parcerias com outros museus, para impulsionar a ida a núcleos museológicos menos visitados. Como exemplo propusemos: um bilhete único. Para que se compita com o peso museológico na zona de Belém, e de modo a que faça sentido fazer esse percurso fluvial.

O número de visitante não depende só do que a instituição tem para oferecer mas também da sua localização. Interessa para isso que os museus, sejam pouco extensos e rapidamente visitáveis. Que actuem de forma directa e informativa.

78 Cais de Cultura - INFOPORTO- Centro de Documentação e Informação do Porto de Lisboa - Museu do Porto de Lisboa." p. 30.



MAPA DE LOCALIZAÇÃO DOS PÓLOS MUSEOLÓGICOS DO PORTO DE LISBOA E DO PERCURSO FLUVIAL

esc. 1/65 000

O porto de Lisboa continuará no futuro a desempenhar um importante papel no sistema portuário nacional, mas que para tal se torna necessário harmonizar o seu desenvolvimento com as crescentes exigências da ligação do porto à cidade e desta com o rio. [79]

A frente ribeirinha da cidade de Lisboa, é o território seminal e limite que, de uma forma quase cinematográfica, explicita a história de Lisboa, à força de uma identidade. [80]

A ideia da criação do Museu do Porto de Lisboa nasceu já nos anos 60 do séc. XX. E se há mais de 60 anos essa necessidade já se fazia sentir atrevemo-nos a dizer que agora não se pode esperar mais sob pena de, tendo em conta profundas alterações ocorridas nas últimas décadas, se perder parte importante do património que interessa preservar.

O objectivo que se visou atingir com este estudo é, sobretudo, descritivo, pretendendo-se apenas dimensionar o problema na perspectiva da arqueologia industrial, deixando-se para trabalhos futuros a sua análise detalhada.

Parafraseando Paulo Oliveira Ramos, que por sua vez citava António Augusto Aguiar, em 1884, a propósito das sempre adiadas obras do Porto de Lisboa,

AGORA O QUE FALTA É FAZÊ-LO [81]

---

[79] REQUALIFICAÇÃO DAS FRENTES RIBEIRINHAS DO PORTO DE LISBOA, actividades vocacionais a desenvolver, pág.11.
[80] LISBOA, Construir no (e com o) Construído | O Caminho do Oriente: Reabilitar o Património Industrial / criar novas centralidades | Laboratório de Projecto VI - 2016/2017 | Docentes: José Aguiar e Pedro Pacheco.
[81] RAMOS, Paulo Oliveira, Agora o que Falta é Fazê-lo in Pedra & Cal: Lisboa: GECoRPA, no 22, Maio de 2004, p. 20-21.

DOCAS E TERMINAIS DE LISBOA

1- DOCA DE RECREIO DO BOM SUCESSO
APL,SA

2- DOCA DE RECREIO DE BELÉM
APL,SA

3- DOCA DE RECREIO DE STO. ANTÓNIO
APL,SA

4- CAIS AVANÇADO DE ALCÂNTARA
APL,SA

5-TERMINAL DE CRUZEIROS DE ALCÂNTARA
APL,SA

6- TERMINAL DE CONTENTORES DE ALCÂNTARA
APL,SA - LISCONT

7- DOCAS DE RECREIO DE ALCÂNTARA
APL,SA

8- TERMINAL DE CRUZEIROS DA ROCHA CONDE DE ÓBIDOS
APL,SA

9- TERMINAL DE CRUZEIROS DE SANTA APOLÓNIA
APL,SA

10- TERMINAL MULTIPURPOSE DE LISBOA
TRANSINSULAR

11- TERMINAL DE CONTENTORES DE SANTA APOLÓNIA
SOTAGUS

12- TERMINAL MULTIUSOS DO BEATO
TMB

13- TERMINAL DE GRANÉIS ALIMENTARES DO BEATO
SILOPOR

14- TERMINAL MULTIUSOS DO POÇO DO BISPO
ETE

15- TERMINAL DE GRANÉIS ALIMENTARES DE PALENÇA
TAGOL

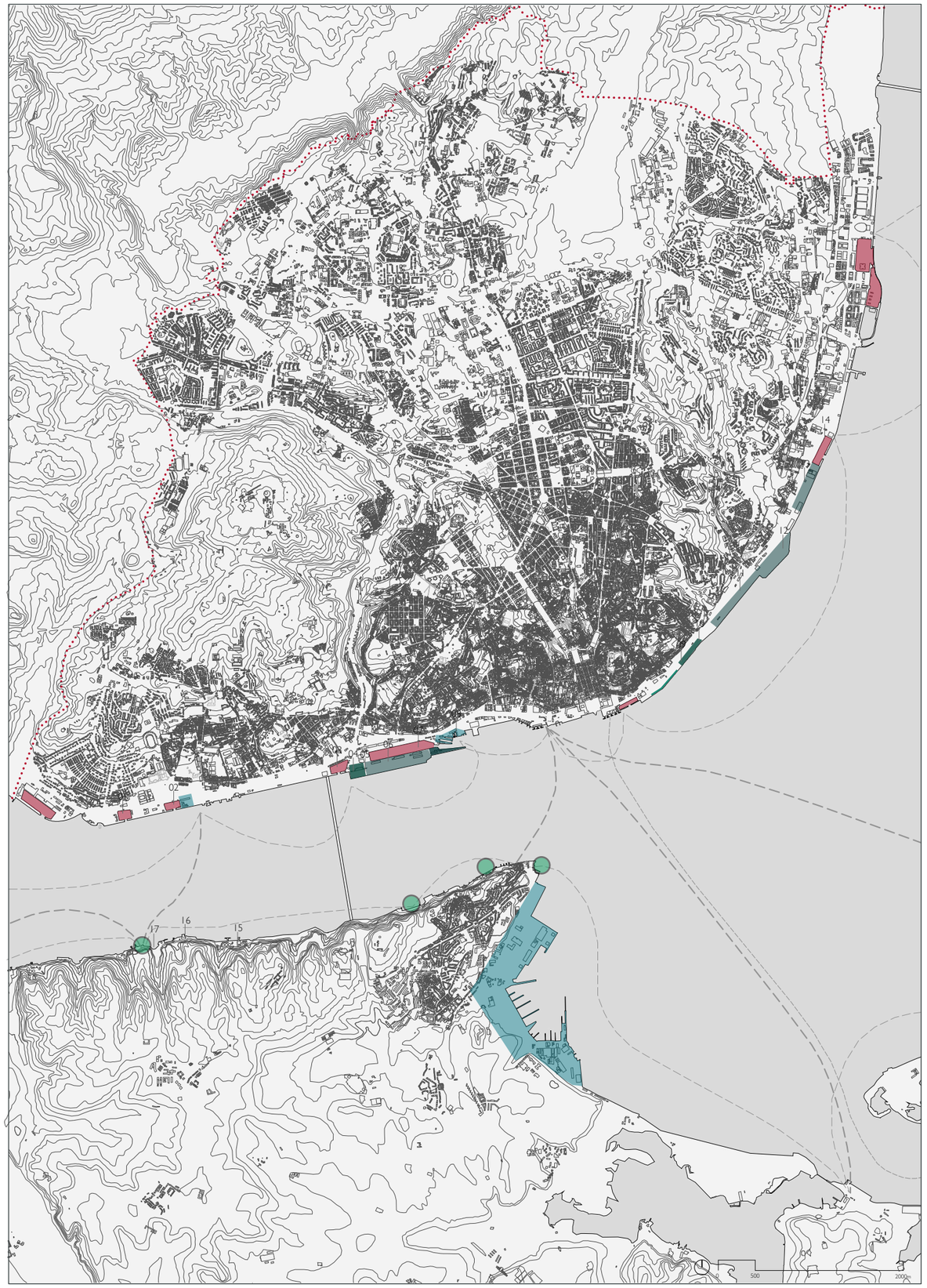
16- TERMINAL DE LÍQUIDOS DA BANÁTICA
REPSOL

17- TERMINAL DE LÍQUIDOS DO PORTO BRANDÃO
PETROGAL

Fonte:
BOTELHO, AFONSO; Memórias de um outro Tejo; Prova Final de Mestrado, sob orientação do Professor Arquitecto António Pedro Pacheco (Orientador Científico) e Professor Doutor José Aguiar; (Co-orientador) FAUL, Lisboa Setembro 2014;
http://www.portodelisboa.pt/portal/page/portal/PORTAL_PORTO_LISBOA/PORTO_LISBOA/LOCALIZACAO/MAPA_PORTO
(02 Março 2017)

LEGENDA:

- LIMITE DA CIDADE DE LISBOA
- CURVAS DE NÍVEL
- RIO TEJO
- ESTRUTURA MORFOLÓGICA DE LISBOA
- DOCAS DE RECREIO
- TERMINAIS DE CRUZEIROS
- FUTURO TERMINAL DE CRUZEIROS
- ESTALEIROS NAVAIS
- TERMINAIS DE CARGA
- POSTOS DE ACOSTAGEM
- TRAJECTO DE TRANSPORTE FLUVIAL
- PROPOSTA DE LIGAÇÃO FLUVIAL ASSOCIADA A PONTOS DE INTERESSE CULTURAIS E RECREATIVOS DA FRENTE RIBEIRINHA



PLANTA DE SECTORIZAÇÃO DO PORTO DE LISBOA
esc. 1/65 000

3.4 Uma Análise para um Projecto Museulógico.

Para desenvolver um projecto museulógico que englobe o porto de Lisboa (com base nos parâmetros da Nova Museologia), investigámos e elaborámos um suporte lógico (resultado de um exaustivo levantamento), que, completado com as 2.5ANÁLISES DE LISBOA auxiliou o desenvolvimento e execusão da proposta.

As páginas que se seguem refletem, por si só, os temas já abordados em 2.DE GÉNESE À SAUDADE e 3.UM MUSEU PARA ALÉM DO TIJOLO, que colmatado num documento (final), tornam público a possibilidade de execução de um Museu para o porto de Lisboa. Sem um conteúdo técnico exímio e detalhado, espelhamos, deste modo, a nossa ideia de um porto informador e de uma populção que se quer ciente do seu passado.

PATRIMÓNEO NACIONAL

21 - ASCENSOR DA GLÓRIA E MEIO URBANO QUE O ENVOLVE
ARQUITECTURA CIVIL / ASCENSOR

22 - ASCENSOR DO LAVRA E MEIO URBANO QUE O ENVOLVE
ARQUITECTURA CIVIL / ASCENSOR

23 - PALÁCIO DE SÃO BENTO, ESCADARIA EXTERIOR E JARDIM CONFINANTE COM A RESIDÊNCIA DO PRIMEIRO-MINISTRO
ARQUITECTURA RELIGIOSA / CONVENTO

24 - ELEVADOR DO CARMO OU DE SANTA JUSTA
ARQUITECTURA CIVIL / ELEVADOR

25 - JARDIM BOTÂNICO DE LISBOA E NÚCLEO PRINCIPAL DA ANTIGA ESCOLA POLITÉCNICA - FACULDADE DE CIÊNCIAS DA UNIVERSIDADE DE LISBOA
ARQUITECTURA CIVIL / JARDIM

26 - CAPELA DO PAÇO DA BEMPOSTA
ARQUITECTURA RELIGIOSA / CAPELA

27 - ASCENSOR DA BICA E MEIO URBANO QUE O ENVOLVE
ARQUITECTURA CIVIL / ASCENSOR

28 - CHAFARIZ DA ESPERANÇA
ARQUITECTURA CIVIL / CHAFARIZ

29 - PALÁCIO QUE PERTENCEU AOS ALMADAS, PROVEDORES DA CASA DA ÍNDIA, OU PALÁCIO ALMADA-CARVALHAIS
ARQUITECTURA CIVIL / PALÁCIO

30 - PALÁCIO NACIONAL DA AJUDA
ARQUITECTURA CIVIL / PALÁCIO

31 - IGREJA DA MEMÓRIA
ARQUITECTURA RELIGIOSA / IGREJA

32 - PRAÇA DO COMÉRCIO
ARQUITECTURA CIVIL / PRAÇA

33 - IGREJA DA CONCEIÇÃO VELHA
ARQUITECTURA RELIGIOSA / IGREJA

34 - PORTAL PRINCIPAL DA IGREJA DA MADALENA
ARQUITECTURA RELIGIOSA / PORTAL

35 - PORTAL LATERAL DOS ANTIGOS PAÇOS DE SÃO CRISTÓVÃO
ARQUITECTURA RELIGIOSA / PORTAL

36 - PALÁCIO DOS CONDES DE ALMADA, COMPREENDENDO OS PADRÕES COMEMORATIVOS DA CONJURAÇÃO DE 1640 (PALÁCIO DA INDEPEDÊNCIA)
ARQUITECTURA CIVIL / PALÁCIO

37 - ANTIGA SACRISTIA DA IGREJA DE SANTO ANTÃO-O-NOVO
ARQUITECTURA RELIGIOSA / IGREJA

38 - IGREJA DE SÃO DOMINGOS
ARQUITECTURA RELIGIOSA / IGREJA

39 - CASA DE BRÁS DE ALBUQUERQUE (CASA DOS BICOS), FACHADA
ARQUITECTURA CIVIL / CASA

40 - SÉ DE LISBOA
ARQUITECTURA RELIGIOSA / SÉ, CATEDRAL

41 - IGREJA DE SANTO ANTÓNIO DE LISBOA E SACRISTIA
ARQUITECTURA RELIGIOSA / IGREJA

42 - IGREJA DO MENINO DE DEUS
ARQUITECTURA RELIGIOSA / IGREJA

43 - CASTELO DE SÃO JORGE E RESTO DAS CERCAS DE LISBOA
ARQUITECTURA MILITAR / CASTELO

44 - PORTAL MANUELINO E GALILÉ DA IGREJA DE CHELAS
ARQUITECTURA RELIGIOSA / CONVENTO

45 - CONVENTO DA GRAÇA
ARQUITECTURA RELIGIOSA / CONVENTO

46 - PADRÃO DO CAMPO PEQUENO
ARQUITECTURA CIVIL / PADRÃO

47 - IGREJA DE SANTO ESTÊVÃO
ARQUITECTURA RELIGIOSA / IGREJA

48 - MOSTEIRO DE BELÉM, COMPREENDENDO OS TÚMULOS, DESIGNADAMENTE OS DE D. MANUEL, DE D. JOÃO III, DE D. SEBASTIÃO E DO CARDEAL D. HENRIQUE
ARQUITECTURA RELIGIOSA / MOSTEIRO

49 -CAPELA DE SÃO JERÓNIMO
ARQUITECTURA RELIGIOSA / CAPELA

50 - IGREJA DA MADRE DE DEUS (MUSEU DO AZULEJO)
ARQUITECTURA RELIGIOSA / IGREJA

51 - ANTIGO CONVENTO DOS EREMITAS DE SÃO PAULO DA SERRA DE OSSA OU DE JESUS CRISTO (PAULISTAS), INCLUINDO A CERCA
ARQUITECTURA RELIGIOSA / CONVENTO

51 - IGREJA DE SANTA CATARINA (VER TAMBÉM ANTIGO CONVENTO DOS EREMITAS DE SÃO PAULO DA SERRA DE OSSA OU DE JESUS CRISTO (PAULISTAS), INCLUINDO A CERCA)
ARQUITECTURA RELIGIOSA / IGREJA

52 - TEATRO NACIONAL DE SÃO CARLOS
ARQUITECTURA CIVIL / TEATRO

53 - SEPULTURAS DA IGREJA DE SANTA LUZIA
ARQUITECTURA RELIGIOSA / IGREJA

54 - BASÍLICA DA ESTRELA, COMPREENDENDO OS TÚMULOS DE D. MARIA I E DO SEU CONFESSOR
ARQUITECTURA RELIGIOSA / BASÍLICA

55 - PALÁCIO, JARDINS, HORTA E MATA DOS DOS MARQUESES DE FRONTEIRA
ARQUITECTURA CIVIL / PALÁCIO

56 - CAPELA DOS CASTROS
ARQUITECTURA RELIGIOSA / CAPELA

57 - CAPELA DE SANTO AMARO
ARQUITECTURA RELIGIOSA / CAPELA

58 - PALÁCIO VALE FLOR (CONJUNTO), INCLUINDO O PALÁCIO, CASA DA FRANÇA, LAVANDARIA, COCHEIRAS E GARAGEM, BEM COMO TODO O JARDIM MURADO E AS CONSTRUÇÕES DECORATIVAS QUE O INTEGRAM
ARQUITECTURA CIVIL / PALÁCIO

59 -IGREJA DE SÃO VICENTE DE FORA
ARQUITECTURA RELIGIOSA / IGREJA

60 - IGREJA DE SANTA ENGRÁCIA
ACTUAL PANTEÃO NACIONAL
ARQUITECTURA RELIGIOSA / PANTEÃO

61 - IGREJA DE SÃO ROQUE
ARQUITECTURA RELIGIOSA / IGREJA

62 - TEATRO NACIONAL DE D. MARIA II
ARQUITECTURA CIVIL / TEATRO

63 - IGREJA DO CARMO (RUÍNAS)
ARQUITECTURA RELIGIOSA / IGREJA

64 - PALÁCIO NACIONAL DE BELÉM E TODO O CONJUNTO INTRAMUROS, NOMEADAMENTE O PALÁCIO, OS JARDINS E OUTRAS DEPENDÊNCIAS, BEM COMO O JARDIM BOTÂNICO TROPICAL, EX-JARDIM-
-MUSEU AGRÍCOLA TROPICAL
MUSEU DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
ARQUITECTURA CIVIL / PALÁCIO

65 - TORRE DE SÃO VICENTE DE BELÉM / TORRE DE BELÉM
ARQUITECTURA MILITAR / TORRE

66 - CAPELA-MOR E SEPULTURA DA INFANTA D. MARIA, FILHA DO REI D. MANUEL I, NA IGREJA DA LUZ
ARQUITECTURA RELIGIOSA / IGREJA

67 -IGREJA DO SAGRADO CORAÇÃO DE JESUS
ARQUITECTURA RELIGIOSA / IGREJA

68 -EDIFÍCIO-SEDE E PARQUE DA FUNDAÇÃO CALOUSTE GULBENKIAN
ARQUITECTURA CIVIL / MUSEU

69 - PORTAL DA CAPELA DE NOSSA SENHORA DOS REMÉDIOS
ARQUITECTURA RELIGIOSA / PORTAL

70 - EDIFÍCIO DO POSTO DE COMANDO DO MOVIMENTO DAS FORÇAS ARMADAS (MFA), INCLUINDO O PATRIMÓNIO INTEGRADO
OUTRO

71 - NÚCLEO ARQUEOLÓGICO DA RUA DOS CORREEIROS (NARC)
OUTRO

Fontes:
http://www.cm-lisboa.pt/visitar/museus-patrimonio/monumentos/monumentos-nacionais (02 Março 2017)

LEGENDA:

- LIMITE DA CIDADE DE LISBOA
- CURVAS DE NÍVEL
- RIO TEJO
- ESTRUTURA MORFOLÓGICA DE LISBOA
- PATRIMÓNEO NACIONAL
- AQUEDUTO DAS ÁGUAS LIVRES
- MURALHAS DE LISBOA



PLANTA DA MORFOLOGIA E DO PATRIMÓNIO NACIONAL DE LISBOA

esc. 1/65 000

MANUFACTURA

1- SÉC. XVIII - FÁBRICA DE TECIDOS DE SEDA
CLASSIFICAÇÃO I.I.P, DECRETO Nº 1/86 DE 3-1 Z.E.P, PORTARIA 1099/95, D.R., 1ª SÉRIE-B, Nº 207 DE 7-9-95

2- SÉC. XVIII - EDIFÍCIO DA FÁBRICA NACIONAL DE CORDOARIA
M.N., DECRETO Nº 2/96, DE 6-3 (MONUMENTO NACIONAL)

INDÚSTRIA

3 - SÉC. XIX - FÁBRICA DE CERÂMICA DA VIÚVA LAMEGO
PRODUÇÃO DE CERÂMICA
I.I.P., DECRETO Nº 95/78 DE 12-9
1849-65

4 - SÉC. XIX - EDIFÍCIO DE PANIFICAÇÃO MECÂNICA
PRODUÇÃO E VENDA DE PÃO. INDÚSTRIA ALIMENTAR.
I.I.P., DECRETO Nº 31/83 DE 9-5

5 - SÉC. XX - A NAPOLITANA
INDÚSTRIA MOAGEIRA ALIMENTAR: EDIFÍCIOS INDUSTRIAIS-ADMINISTRATIVO-SOCIAIS
I.I.P., DECRETO Nº 31/83 DE 9-5

6 - SÉC. XX - CENTRAL TEJO
PRODUÇÃO DE ELECTRICIDADE
I.I.P., DECRETO Nº 1/86 DE 3-1 Z.E.P., PORTARIA Nº140/93 DE 23
ESTRUTURAS SOCIAIS ASSOCIADAS

7 - SÉC. XIX - ESCOLA INDUSTRIAL DE MARQUÊS DE POMBAL
ENSINO INDUSTRIAL
I.I.P., DECRETO Nº 29/84 DE 25-6

8 - SÉC. XX - BAIRRO GRANDELLA
HABITAÇÃO OPERÁRIA
I.I.P., DECRETO Nº 29/84 DE 25-6

9 - SÉC. XX - VILA BERTA
HABITAÇÃO ECONÓMICA
I.I.P., DECRETO Nº 2/96, DE 6-3

OBRAS PÚBLICAS / INFRAESTRUTURAS

10 - SÉC. XVIII - AQUEDUTO DAS ÁGUAS LIVRES
DISTRIBUIÇÃO DA ÁGUA AOS CHAFARIZES DE LISBOA, PERTENCENTES À REDE DO AQUEDUTO | OBRA PÚBLICA
M.N., DECRETO DE 16.6.1910, PUBLICADO A 23.6.1910

11 - SÉC. XIX - ESTAÇÃO DE CAMINHOS DE FERRO DO ROSSIO
SISTEMA DE TRANSPORTES FERROVIÁRIOS | OBRA PÚBLICA
I.I.P., DECRETO Nº 516/71 DE 22-11 Z.E.P., PORTARIA 529/96, DE 1-10
ARQUITECTURA INDUSTRIAL MODERNA (1925-1965)

12 - CASA DA MOEDA E VALORES SELADOS
1933-41
INDÚSTRIA MONETÁRIA E DE VALORES SELADOS: EDIFÍCIOS INDUSTRIAIS-ADMINISTRATIVO-SOCIAIS
EM VIAS DE CLASSIFICAÇÃO DESPACHO DE 2004.08.27 (EM VIAS DESDE 2004.09.23)

13 - DIÁRIO DE NOTÍCIAS - EDIFÍCIO SEDE
1936-39
INDÚSTRIA GRÁFICA: EDIFÍCIO INDUSTRIAL-ADMINISTRATIVO--COMERCIAL
I.I.P., DECRETO Nº1/86, DR 2 DE 03/01/1986, PORTARIA Nº 529/96, DIÁRIO DA REPÚBLICA 1ª SÉRIE-B, Nº228 DE 01/10/1996

14 - TOBIS PORTUGUESA, S.A.
1936 E 1944
INDÚSTRIA CINEMATOGRÁFICA: EDIFÍCIOS DESTINADOS A LABORATÓRIO DE REVELAÇÃO DE PELÍCULAS CINEMATOGRÁFICAS, SERVIÇOS ADMINISTRATIVOS E UM OUTRO DESTINADO A ESTÚDIO DE FILMAGENS
SEM PROTECÇÃO

15 - STANDARD ELÉCTRICA
1945-47
INDÚSTRIA ELÉCTRICA: EDIFÍCIO INDUSTRIAL-ADMINISTRATIVO
I.I.P., DECRETO Nº 2/96, DR 1º SÉRIE-B, Nº 56, DE 06/03/1996

16 - A NACIONAL
1948-58
INDÚSTRIA ALIMENTAR – EDIFÍCIOS DE PRODUÇÃO
I.P.P., DECRETO Nº 29/84 DE 25 DE JUNHO. (A CLASSIFICAÇÃO ABRANGE A IGREJA, O CLAUSTRO, O REFEITÓRIO E A ESCADA DE ACESSO AO PISO SUPERIOR. NÃO HÁ REFERÊNCIAS A QUAISQUER ELEMENTOS DA ACTIVIDADE INDUSTRIAL)

17 - FÁBRICA BARROS
1947-58
INDÚSTRIA TÊXTIL – LANIFÍCIOS: EDIFÍCIOS INDUSTRIAIS-ADMINISTRATIVO-SOCIAIS
SEM PROTECÇÃO

18 - CONSÓRCIO LANEIRO
1951-54
INDÚSTRIA TÊXTIL – LANIFÍCIOS: EDIFÍCIOS INDUSTRIAIS-ADMINISTRATIVOS
SEM PROTECÇÃO

19 - KORES PORTUGUESA, LDA.
1956-57
INDÚSTRIA QUÍMICA: EDIFÍCIO INDUSTRIAL-ADMINISTRATIVO
SEM PROTECÇÃO

20 - ACTUAL EDIFICIO-SEDE DA RTP
1960-66
INDÚSTRIA DE LAPIDAÇÃO DE DIAMANTES: EDIFÍCIOS INDUSTRIAIS-ADMINISTRATIVO-SOCIAIS
SEM PROTECÇÃO

EDIFÍCIOS DE INTERESSE INDUSTRIAL

21 - REAL FÁBRICA DAS SEDAS

22 - EDIFÍCIO DA ANTIGA ESCOLA INDUSTRIAL DO MARQUÊS DE POMBAL,
ACTUALMENTE ESCOLA SECUNDÁRIA DE FONSECA BENEVIDES
CLASSIFICADO COMO IIP - IMÓVEL DE INTERESSE PÚBLICO
1886 ATÉ SÉC.XX

23 - EDIFÍCIO PEDRO ÁLVARES CABRAL, ANTIGOS ARMAZÉNS FRIGORÍFICOS DO BACALHAU
CLASSIFICADO COMO MIP - MONUMENTO DE INTERESSE PÚBLICO
ACTUAL MUSEU DO ORIENTE

24 - EDIFÍCIO DA FÁBRICA SIMÕES E C.ª LIMITADA
NÃO APLICÁVEL
SEM DATA

25 - ANTIGOS) ARMAZÉNS DA SOC. VINÍCOLA ABEL PEREIRA DA FONSECA
EM VIAS DE CLASSIFICAÇÃO PARA IM
SEM DATA

26 - EDIFÍCIO DA SEDE DA SOCIEDADE DE INSTRUÇÃO E BENEFICÊNCIA A VOZ DO OPERÁRIO
CLASSIFICADO COMO MIP - MONUMENTO DE INTERESSE PÚBLICO

27 - FACHADA E CHAMINÉ DO ANTIGO COMPLEXO INDUSTRIAL DA CUF
BENS IMÓVEIS DE INTERESSE MUNICIPAL E OUTROS BENS CULTURAIS IMÓVEIS

28 - (ANTIGA) COMPANHIA DE FIAÇÃO E TECIDOS LISBONENSE
EDIFÍCIOS DE HABITAÇÃO OPERÁRIA
BENS IMÓVEIS DE INTERESSE MUNICIPAL E OUTROS BENS CULTURAIS IMÓVEIS

29 - (ANTIGA) FÁBRICA DE BERNARDO DAUPIÁS & CA

30 - EDIFÍCIO DA ASSOCIAÇÃO INDUSTRIAL PORTUGUESA

31 - (ANTIGA) FÁBRICA DA COMPANHIA LISBONENSE DE TINTURARIA E ESTAMPARIA DE ALGODÕES

50 - (ANTIGO) CONVENTO DE XABREGAS

32 - CONJUNTO ARQUITETÓNICO

33 - ARMAZÉM

34 - (ANTIGA) FÁBRICA DE TABACOS DE XABREGAS

35 - ARMAZÉNS DA FÁBRICA DE TABACOS DE XABREGAS

36 - CONJUNTO INDUSTRIAL DA MANUTENÇÃO MILITAR

37 - CONJUNTO DE ARMAZÉNS

38 - (ANTIGA) FÁBRICA DE TABACOS DE XABREGAS

39 - (ANTIGA) FÁBRICA DE FIAÇÃO E TECIDOS DE XABREGAS

40 - (ANTIGA) FÁBRICA DE LANIFÍCIOS DO CAMPO GRANDE

41 - CONSERVEIRA DE LISBOA

42 - (ANTIGO) LABORATÓRIO PASTEUR / EDIFICIO INDUSTRIAL

43 - PRÉDIOS DE JOSÉ DOMINGOS BARREIROS E ARMAZÉNS CONTÍGUOS

44 - (ANTIGA) TABAQUEIRA

45 - (ANTIGO) BATISTA RUSSO E IRMÃO

46 - (ANTIGOS) GASÓMETROS DA FÁBRICA DE GÁS DE PORTUGAL

47 - CONJUNTO DE (ANTIGOS) ARMAZÉNS

48 - (ANTIGO) ARMAZÉM

49 - (ANTIGO) ARMAZÉM DE VINHOS SANDEMAN

50 - ARMAZÉM

51 - EDIFÍCIO DA (ANTIGA) FÁBRICA DE MATERIAL DE GUERRA DE BRAÇO DE PRATA

52 - EDIFÍCIO INDUSTRIAL CLUBE ORIENTAL DE LISBOA

53 - ADRIANO PEREIRA & MARTINS, LDA. VINHOS

54 - CONJUNTO DE ARMAZÉNS

55 - ARMAZÉNS DA (ANTIGA) FÁBRICA DE CORTIÇA DO PALÁCIO DA MITRA
CENTRO REGIONAL DE SEGURANÇA SOCIAL

56 - (ANTIGA) FÁBRICA DE BORRACHA LUSO-BELGA

57 - (ANTIGO) EDIFÍCIO INDUSTRIAL
BIBLIOTECA DOS AMIGOS DE LISBOA

58 - ESCOLA INDUSTRIAL AFONSO DOMINGUES

59 - EDIFICIO INDUSTRIAL METALÚRGICA LUSO-ITALIANA

61 - (ANTIGA) MARTINI ROSSI

62 - (ANTIGA) COZINHA ECONÓMICA NO1
SANTA CASA DA MISERICÓRDIA - CENTRO DE APOIO SOCIAL DE S. BENTO

63 - (ANTIGA) CENTRAL DA CARRIS

64 - (ANTIGA) FÁBRICA RAMIRO LEÃO

65 - EDIFÍCIO DOS (ANTIGOS) ARMAZÉNS COMERCIAIS CASA DO POVO DE ALCÂNTARA
ESCOLA SUPERIOR DE ARTES DECORATIVAS

66 - (ANTIGA) FÁBRICA NACIONAL DE MOAGENS
EDIFÍCIO DE HABITAÇÃO PLURIFAMILIAR

67 - (ANTIGO) ARMAZÉM FRIGORÍFICO
DELEGAÇÃO ADUANEIRA

68 - (ANTIGA) THE ANGLO PORTUGUESE TELEPHONE CA LTD
PT COMUNICAÇÕES

69 - ANTIGO PALÁCIO VELOSO-REBELO
ANTIGO GUARDA-FISCAL, BATALHÃO NO 1
FÁBRICA DE TABACOS

70 - (ANTIGO) ARMAZÉM
DISCOTECA LUX

71 - CONJUNTO DE (ANTIGOS) ARMAZÉNS PORTUÁRIOS

72 - ARMAZÉNS

73 - CONJUNTO DE (ANTIGOS) EDIFÍCIOS INDUSTRIAIS

74 - (ANTIGA) FÁBRICA DE PRODUTOS FARMACÊUTICOS

75 - EDIFÍCIO INDUSTRIAL ENCOMAR

76 - (ANTIGA) REFINARIA DE CABO RUIVO

77 - EDIFÍCIO INDUSTRIAL / ENTREPOSTO

78 - (ANTIGA) TORRE DA SACOR

79 - ALFÂNDEGA DO JARDIM DO TABACO

80 - (ANTIGO) CELEIRO PÚBLICO
ALFÂNDEGA DE LISBOA

81 - (ANTIGO) ARMAZÉM PORTUÁRIO
EDIFÍCIO DO ARQUIVO DO MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

82 - (ANTIGO) INSTITUTO DO TRIGO E DOS CEREAIS

83 - (ANTIGA) GARAGEM

84 - EDIFÍCIO DA (ANTIGA) COMPANHIA DOS ASCENSORES MECÂNICOS DE LISBOA

85 - CONJUNTO DAS TERCENAS DO MARQUÊS

86 - (ANTIGA) CENTRAL TERMO-ELÉTRICA

87 - (ANTIGA) FÁBRICA DE CERÂMICA CONSTÂNCIA

88 - CENTRAL TELEFÓNICA DO AREEIRO

89 - (ANTIGA) FÁBRICA DE CERVEJA PORTUGÁLIA
(ANTIGA) FÁBRICA DE CERVEJA GERMÂNIA

90 - (ANTIGA) LEITARIA E MANTEIGARIA "A MINHOTA"

91 - CONJUNTO ARQUITETÓNICO
(ANTIGO) BAIRRO FABRIL DAS AMOREIRAS

92 - CONFEITARIA NACIONAL

93 - (ANTIGOS) ARMAZÉNS GRANDELLA

94 - (ANTIGOS) GRANDES ARMAZÉNS DO CHIADO
(ANTIGO) CONVENTO DO ESPÍRITO SANTO DA PEDREIR
(ANTIGO) PALÁCIO BARCELINHOS

95 - (ANTIGA) FÁBRICA VULCANO E COLARES

96 - (ANTIGO) EDIFÍCIO DA CASA DA MOEDA

97 - (ANTIGA) FÁBRICA POMBA

98 - (ANTIGA) FÁBRICA DO GÁS (FACHADA NEO-GÓTICA) INEXISTENTE
ACTUAL EDIFICIO SEDE DA EDP

99 - ARMAZÉNS PORTUÁRIOS

100 - PALÁCIO RESENDE
OFICINAS GERAIS DO FARDAMENTO DO EXÉRCITO

101 - (ANTIGO) PALÁCIO DOS CONDES DE COCULIM OU DE CUNCOLIM
(ANTIGO) ARMAZÉM DE FERRO SOMMER

102 - EDIFÍCIO DE HABITAÇÃO PLURIFAMILIAR
(ANTIGA) FÁBRICA ROMÃO

103 - EDIFÍCIO DE SERVIÇOS
(ANTIGA) SOLVAY PORTUGAL
GENERAL MOTORS

104 - ENTREPOSTO FERROVIÁRIO BRAÇO DE PRATA
(ANTIGA) DEPÓSITO DE MERCADORIAS

105 - ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DO BRAÇO DE PRATA

106 - FÁBRICA TINTURARIA PORTUGÁLIA

107 - FÁBRICA INÁCIO MAGALHÃES BASTOS E CIA

108 - ESTAÇÃO DE SANTA APOLÓNIA

Fontes:
http://www.patrimoniocultural.gov.pt/pt/patrimonio/itinerarios/industrial/ (02 Março 2017); http://www.cm-lisboa.pt/viver/cultura-e-lazer/patrimonio-cultural/patrimonio-arquitetonico/arquitetura-industrial (02 Março 2017)
http://www.patrimoniocultural.gov.pt/pt/patrimonio/itinerarios/arquitetura/24/ (02 março 2017)

LEGENDA:

- LIMITE DA CIDADE DE LISBOA
- CURVAS DE NÍVEL
- RIO
- ESTRUTURA MORFOLÓGICA DE LISBOA
- EDIFÍCIOS DE INTERESSE INDÚSTRIAL
- AQUEDUTO DAS ÁGUAS LIVRES
- MURALHAS DE LISBOA



PLANTA DA MORFOLOGIA E EDIFÍCIOS DE INTERESSE INDÚSTRIAL DE LISBOA

esc. 1/65 000

1 - ACTIVIDADES DESPORTIVAS
1- A PISCINA DOS BÉBÉS
2- ACADEMIA DE DANÇA JAZZY
3- ESCUTEIROS MARÍTIMOS DE BELÉM
4- ASSOCIAÇÃO NAVAL DE LISBOA - SECÇÃO DE REMO
5- ASSOCIAÇÃO NAVAL DE LISBOA - SECÇÃO DE VELA
6- TERRA INCÓGNITA | ATLANTIC TEAMS AND REGATTAS,SA
7- CLUBE NAVAL DE LISBOA - SECÇÃO DE REMO
8- CLUBE NAVAL DE LISBOA - SECÇÃO DE VELA
9- FEDERAÇÃO PORTUGUESA DE MOTONÁUTICA
10- GINÁSIO ACADEMIA LIFE CLUB
90-CAMPO DESPORTIVO, PADEL

2 - ACTIVIDADES INDUSTRIAIS
97-FÁBRICA A NACIONAL

3 - COMÉRCIO
11- LOJA DA ATALAIA
12- SEA WAY, LDA.
13- SIROCO YACHT BROKERS
14- SIROCO - REPRESENTAÇÕES NAUTICAS, S.A
15- TREINO DE MAR

4 - ESPAÇOS CULTURAIS
16- ATELIER JOANA VASCONCELOS
17- MUSEU DE ARTE POPULAR
18-MUSEU DE ELECTRICIDADE
19- MUSEU DO ORIENTE
20- PADRÃO DOS DESCOBRIMENTOS
21- TORRE DE BELÉM
88-MAAT- MUSEU DA ARTE, ARQUITECTURA E TECNOLOGIA

5 - ESTALEIROS E REPARADORES NAVAIS
22- FRANCISCO RAMADA - SERVIÇOS NÁUTICOS, LDA.
23- JJR SOEIRO - REPARAÇÕES NAVAIS E INDUSTRIAIS UNIPESSOAL, LDA.
24- NAUTIRADAR - SISTEMAS MARÍTIMOS, ELETRÓNICA, TELECOMUNICAÇÕES, LDA.
25- NAVALROCHA - SOCIEDADE DE CONSTRUÇÃO E REPARAÇÃO NAVAIS, SA
26- NOVO RUMO - DIVISÃO DE MANUTENÇÃO DE BARCOS DE RECREIO, LDA.
27- SAILFIX, LDA

6 - RESTAURAÇÃO
28-À MARGEM
29- CAFÉ DA PONTE
30- DELIDELUX
31- DISCOTECA LUX
32- DOCA PEIXE
33- DOCA 6
34- DOCK'S CLUBE
35- ESPAÇO ZARCO
36- ESPLANADA MENINOS DO RIO
37- HAVANA
38- HAWAI
39- IBO RESTAURANTE
40- IRISH PUB
41- KINGS & QUEENS
42- LAS BRASITAS
43- MONTEMAR LISBOA
44- NAVIO ÓPERA
45- PIZZARIA CAPRICCIOSA DOCAS
46- PIZZARIA CASANOVA
47- PIZZARIA DO BAIRRO
48- PORTUGÁLIA RIO
49- RESTAURANTE / BAR STATION
50- RESTAURANTE A PESCARIA
51- RESTAURANTE ARDEMAR
52- RESTAURANTE BICA DO SAPATO
53- RESTAURANTE E DISCOTECA KAIS
54- RESTAURANTE MENINOS RIO
55- RESTAURANTE "VELA LATINA"
56- RESTAURANTE 5 OCEANOS
57- RUI DOS PREGOS
58- SUSHI NO RIO
59- ÚLTIMO PORTO
81-CAFÉ ESPLANADA
84- RESTAURAÇÃO PORTUGÁLIA
85- RESTAURAÇÃO NOSOLO ITÁLIA
89-CAFÉ IN

7 - SERVIÇOS DIVERSOS/ ESCRITÓRIOS
60- ASSOCIAÇÃO DE EMPRESAS DE TRABALHO PORTUÁRIO (ETP) - LISBOA
61- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE CRUZEIROS
62- ASSOCIAÇÃO DOS PORTOS DE PORTUGAL
63- ACESSOS REDES DE TELECOMUNICAÇÕES, SA
64- ASSOCIAÇÃO ACADÉMICA DE LISBOA - ESPAÇO ÁGORA
65- ASSOCIAÇÃO BANDEIRA AZUL
66- ASSOCIAÇÃO DOS ARMADORES DA MARINHA DE COMÉRCIO
67- ASSOCIAÇÃO DOS ARTISTAS PLÁSTICOS TÉCNICOS AFINS
68- CIMA - CENTRO INSPECÇÃO MECÂNICA AUTO, LDA.
69- COMMETODO - SOCIEDADE IMOBILIÁRIA, SA
70- DIRECÇÃO-GERAL DOS RECURSOS MARÍTIMOS
71- DOCAPESCA - PORTOS E LOTAS, SA
72- FESMAR - FEDERAÇÃO SINDICATOS TRABALHADORES DO MAR
73- MACANDREWS - NAVEGAÇÃO TRÂNSITOS, LDA.
74- PÚBLICO COMUNICAÇÃO SOCIAL,SA
75- TELMO DIAS PEREIRA
76- TRANSINSULAR - TRANSPORTES MARÍTIMOS INSULARES, SARL
77- TRANSPORTES CENTRAL SANTA APOLÓNIA, LDA.
78- ZENKI GROUP
82- GNR
86- APL DOCA DE BELÉM
92-GNR
93-CAPITANIA DO PORTO DE LISBOA
94-GNR
95-FUNDAÇÃO CHAMPALIMAUD

8 - APOIO AO TRANSPORTE MARÍTIMO
87-ESTAÇÃO FLUVIAL DE BELÉM
91-TERMINAL DE CRUZEIROS DE ALCÂNTARA
95-ESTAÇÃO FLUVIAL DO CAIS DO SODRÉ
96-TERMINAL FLUVIAL DO TERREIRO DO PAÇO

9 - MARÍTIMO TURÍSTICO - PASSEIOS NO RIO TEJO
79- AQUAPARTY, LDA.
80- ATLANTIC TEAMS AND REGATTAS, SA

10 - TURISMO
83-HOTEL ALTIS

LEGENDA:

- LIMITE DA CIDADE DE LISBOA
- RIO TEJO
- ÁREA OPERACIONAL PORTUÁRIA
- ÁREA NÁUTICO-RECREATIVA

- HOTEL
- RESTAURAÇÃO
- CULTURAL
- ACTIVIDADES DESPORTIVAS
- ESTALEIROS E REPARADORES NAVAIS
- APOIO AO TRANSPORTE MARÍTIMO FLUVIAL
- SERVIÇOS DIVERSOS/ ESCRITÓRIOS
- COMÉRCIO
- ACTIVIDADES INDUSTRIAIS



PLANTA ACTUAL DE USOS DE EDIFÍCIOS INTEGRADOS NA ÁREA DE JURISDIÇÃO DO PORTO DE LISBOA

esc. 1/20 000

1- TORRE DE SÃO VICENTE DE BELÉM
MONUMENTO NACIONAL. INICADA EM 1514, FINALIZADA EM 1520. ARQUITECTO FRANCISCO DE ARRUDA. CONSIDERADO UM DOS EDIFÍCIOS CHAVE DO MANUELINO.

2- CAPELA DE SÃO JERÓNIMO
MONUMENTO NACIONAL. CONSTRUÍDA EM 1514 SOB O PROJECTO DE BOITACA E SUPERVISÃO DE LUÍS AFONSO.

3- CENTRO CULTURAL DE BELÉM
IMÓVEL DE INTERESSE PÚBLICO. ABRANGIDO PELA ARQUITECTOS VITTORIO GREGOTTI E MANUEL SALGADO. INAUGURADO EM 1990.

4- PLANETÁRIO GULBENKIAN
NÃO CLASSIFICADO.

5- MOSTEIRO DOS JERÓNIMOS (DE SANTA MARIA DE BELÉM)
MONUMENTO NACIONAL. PROJECTADO NA VIRAGEM DO SÉCULO XV PARA O XVI.

6- IGREJA DA MEMÓRIA
MONUMENTO NACIONAL. MONUMENTO CONSTRUÍDO EM MEMÓRIA DA CÉLEBRE (E ALEGADA) TENTATIVA DE ASSASSIANTO DE DOM JOSÉ I, EM 1758.

7- PALÁCIO NACIONAL DE BELÉM
IMÓVEL DE INTERESSE PÚBLICO.

8- PALÁCIO NACIONAL DA AJUDA
MONUMANTO NACIONAL. NELE SE REFUGIOU DOM JOSÉ I, APÓS O TERRAMOTO DE 1755. PROJECTADO POR FRANCISCO XAVIER FABRI E JOSÉ DA COSTA E SILVA.

9- CENTRAL TEJO
IMÓVEL DE INTERESSE PÚBLICO. CENTRAL ELÉCTRICA , EDIFÍCIO INDUSTRIAL DO INÍCIO DO SÉCULO XX.

10- PALÁCIO MARQUÊS DE ANGEJA
EM VIAS DE CLASSIFICAÇÃO. CONSTRUIDO EM 1760.

11- CONVENTO E IGREJA DE NOSSA SENHORA DA BOA HORA
EM VIAS DE CLASSIFICAÇÃO. EDIFIÍCIO BARROCO INICIADO EM 1758 MAS CONSTRUÍDO ESSENCIALMENTE NAS DÉCADAS SEGUINTES SOB PLANO DE EUGÉNIO DOS SANTOS.

12- CASA NOBRE DE LÁZARO LEITÃO ARANHA (Incluindo jardim)
IMÓVEL DE INTERESSE PÚBLICO. EDIFÍCIO DESENHADO POR CARLOS MARDEL E CONSTRUÍDO EM 1734.

13- CORDOARIA NACIONAL (REAL FÁBRICA DA CORDOARIA DA JUNQUEIRA)
MONUMENTO NACIONAL FOI CONSTRUÍDA POR ORDEM DE MARQUÊS DE POMBAL.

14- PALÁCIO DA EGA
IMÓVEL DE INTERESSE PÚBLICO. CONSTRUÍDO NO SÉC. XVIII, A SUA EXISTÊNCIA REMONDA O SÉC. XVI. FOI PROPRIEDADE DA FAMÍLIA SALDANHA, FOI COMPRADO PELO ESTADO EM 1931 E ALOJA HOJE O ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO.

15- PALÁCIO VALE FLOR
MONUMENTO NACIONAL. EDIFÍCIO DE INÍCIOS DO SÉCULO XX. HOJE É UM HOTEL DE LUXO.

16- QUINTA DAS ÁGUAS
IMÓVEL DE INTERESSE PÚBLICO. CONSTRUÇÃO SETECENTISTA, PRÉ-TERRAMOTO.

17- ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE LISBOA (PALÁCIO PONTE)
EM VIAS DE CLASSIFICAÇÃO. PALÁCIO DE FUNDAÇÃO SETECENTISTA.

18- PALÁCIO BRUNAY
IMÓVEL DE INTERESSE PÚBLICO. PALÁCIO DOS CONDES DE SABUGOSA ANTES DO TERRAMOTO DE 1755 E POSTERIORMENTE RESIDÊNCIA DE VERÃO DOS CARDEAIS-PATRIARCA DE LISBOA, FOI COMPRADO E ALTERADO NO SÉC. XIX POR HENRIQUE BURNAY. HOJE É A SEDE DO INSTIRTUTO DE INVESTIGAÇÃO CIENTÍFICA TROPICAL.

19- PALACETE DA RIBEIRA GRANDE (LICEU DONA AMÉLIA)
EM VIAS DE CLASSIFICAÇÃO. COSNTRUIDO NO INÍCIO DO SÉCULO XVIII.

20- STANDARD ELÉCTRICA
IMÓVEL DE INTERESSE PÚBLICO. EDIFÍCIO FABRIL PROJECTADO NOS ANOS 1940, POR CONTINELLI TELMO. HOJE SEDE DA ORQUESTRA METROPOLITANA DE LISBOA .

21- CAPELA DE SANTO AMARO
MONUMENTO NACIONAL. CONSTRUÍDA EM 1549.

22- PALÁCIO SABUGOSA
EM VIAS DE CLASSIFICAÇÃO. EXISTIA NESTE LOCAL UM PRIMEIRO PAÇO DO SÉCULO XVI. O EDIFÍCIO É DO SÉC. XIX.

23- GARE MARÍTIMA DE ALCÂNTARA
EM VIAS DE CLASSIFICAÇÃO. OBRA DO ARQUITECTO PARDAL MONTEIRO. COM PAINEIS A FRESCO DE ALMADA NEGREIROS.

24- PALÁCIO DAS NECESSIDADES
IMÓVEL DE INTERESSE PÚBLICO. DO SÉCULO XVIII. INICIADO AINDA NO REINADO DE DOM JOÃO V, GANHOU IMPORTÂNCIA ENQUANTO SEDE DA ORDEM DOS ORATÓRIOS, QUE SUBSTITUEM OS JESUITAS ENQUANTO ORDEM DE ENSINO NO PAÍS DURANTE O REINADO DE DOM JOSÉ.

25- PALÁCIO DO CONDE DE ÓBIDOS
IMÓVEL DE INTERESSE PÚBLICO. EDIFÍCO DO SÉCULO XVI, FAZ PARTE DE UM DOS CONJUNTOS CENOGRÁFICOS MAIS IMPORTANTES DA CIDADE, SOBRETUDO S VISTO A PARTIR DO RIO OU DAS SUAS MARGENS.

26- GARE MARÍTIMA DA ROCHA CONDE DE ÓBIDOS
EM VIAS DE CLASSIFICAÇÃO. PROJECTADO POR PARDAL MONTEIRO COM O INTERIOR NOVAMENTE DECORADO POR ALMADA NEGREIROS, CONSTRUÍDO EM 1945-48.

27- PALÁCIO ALVOR | JANELAS VERDES | MNAA
IMÓVEL DE INTERESSE PÚBLICO. UM DOS EDIFÍCIOS MAIS IMPONENTES DA FRENTE RIBEIRINHA.

28- BASÍLICA DA ESTRELA
MONUMENTO NACIONAL. DO SÉC.XVIII REPRESENTA A REACÇÃO NEOBARROCA AO POMBALINO.

29- ABADIA DE NOSSA SENHORA DA NAZARÉ DO MOCAMBO
IMÓVEL DE INTERESSE PÚBLICO. MAIS CONHECIDO POR "CONVENTO DAS BERNARDAS". CONSTRUÍDO NO SÉCULO XVII E XIX, SUBSTITUI UM ANTERIOR COMPLETAMNETE DESTRUÍDO PELO TERRAMOTO.

30- PALÁCIO DE SÃO BENTO
MONUMENTO NACIONAL.

31- IGREJA DAS MERCÊS
IMÓVEL DE INTERESSE PÚBLICO. CONSTRUÍDO NO SÉCULO XVII E PRIMEIRA METADE DO XVIII.

32- IGREJA DE SANTA CATARINA
MONUMENTO NACIONAL. EDIFÍCIO DO SÉCULO XVII.

33- ANTIGA SEDE DA CAIXA GERAL DE DEPÓSITOS
NÃO CLASSIFICADO. EDIFÍCIO OITOCENTISTA.

34- EDIFÍCIO DOS BANHOS DE SÃO PAULO
IMÓVEL DE INTERESSE PÚBLICO. BÁLNEÁRIO DE LINHAS NEOCLÁSSICAS INAUGURADO EM 1850. ACTUAL SEDE DA ORDEM DOS ARQUITECTOS PORTUGUESES.

35- IGREJA DE SÃO PAULO

36- ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DO CAIS DO SODRÉ
EM VIAS DE CLASSIFICAÇÃO. DA PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XX.

37- IGREJA DE SÃO ROQUE
MONUMENTO NACIONAL. O MUSEU ANEXO A ESTE TEMPLO POSSUI UMA DAS COLECÇÕES MAIS VALIOSAS DE ARTE INDO-PORTUGUESA

38- TEATRO NACIONAL SÃO CARLOS
MONUMENTO NACIONAL. CONSTRUÍDO DA DÉCADA DE 1790, DESENHADO POR JOSÉ DA COSTA E SILVA.

39- CONVENTO DE SÃO FRANCISCO DA CIDADE
IMÓVEL DE INTERESSE PÚBLICO.

40- IGREJA DE CORPUS CHRISTI
EM VIAS DE CLASSIFICAÇÃO. CONSTRUÇÃO INICIADA EM 1648.

41- TEATRO NACIONAL DONA MARIA II
IMÓVEL DE INTERESSE PÚBLICO. CONSTRUÍDO EM 1844-46 POR FORTUNATO LODI.

42- PRAÇA DO COMÉRCIO
MONUMENTO NACIONAL. PROJECTADA POR EUGÉNIO DOS SANTOS.

43- IGREJA DE SÃO DOMINGOS
MONUMENTO NACIONAL. DE ORIGEM EM 124, SOFEREU UM INCÊNDIO DEVASTADOR EM 1954.

44- IGREJA DA CONCEIÇÃO VELHA
MONUMENTO NACIONAL.

45- SÉ
MONUMENTO NACIONAL. FOI SAGRADA EM 1147, DATA DA CONQUISTA CRISTÃ DE LISBOA.

46- CASTELO DE SÃO JORGE
MONUMENTO NACIONAL. O CASTELO DE SÃO JORGE FOI CERTAMENTE RECONSTRUÍDO E AMPLIADO PELOS MOUROS, CUJA CERCA PROTEGIA A MAIOR PARTE DA CIDADE EM 1147, AQUANDO DA QUEDA DA CIDADE PARA OS CRISTÃOS. A CERCA FOI EXPANDIDA POR DOM FERNANDO, QUE JÁ ABRANGIA A ÁREA DA BAIXA E ATÉ AOS LIMITES DO ACTUAL BAIRRO ALTO.

47- SÃO VICENTE DE FORA
MONUMENTO NACIONAL. CONSIDERADA MAIOR OBRA DO ESTILO "CHÃO"

48- MUSEU MILITAR
IMÓVEL DE INTERESSE PÚBLICO.

49- PANTEÃO NACIONAL
MONUMENTO NACIONAL. IGREJA DE 1683, DESENHADA POR JOÃO ANTUNES. EXELENTE EXEMPLO DO BARROCO PORTUGUÊS.

50- ESTAÇÃO ELEVATÓRIA DOS BARBADINHOS
EM VIAS DE CLASSIFICAÇÃO. EM 1880 FOI INSTALADA ESTA ESTAÇÃO QUE RECEBIA AS ÁGUAS DO ALVIELA E AS REDIGIA PARA AS COLINAS DA GRAÇA E DA PENHA DE FRANÇA, COMPLETANDO O SISTEMA DE DISTRIBUIÇÃO DO AQUEDUTO DAS ÁGUAS LIVRES. É A SEDE DO MUSEU DA ÁGUA E UM DOS SEUS NÚCLEOS DE EXPOSIÇÃO.

51- IGREJA DA NOSSA SENHORA DA PORCIÚNCULA DOS BARBADINHOS
IMÓVEL DE INTERESSE PÚBLICO. TENDO A OBRA TERMINADO EM 1742.

52- CONVENTO DE SANTOS-O-NOVO
IMÓVEL DE INTERESSE PÚBLICO. EDIFICADO NO SÉCULO XVII.

53- IGREJA DE MADRE DEUS
MONUMENTO NACIONAL. CONSTRUÍDA EM 1516.

54- PALÁCIO DE XABREGAS
IMÓVEL DE INTERESSE PÚBLICO. PALÁCIO DO SÉCULO XVI.

55- CONVENTO DO BEATO ANTÓNIO
IMÓVEL DE INTERESSE PÚBLICO. DO SÉCULO XV.

Fontes:
MATEUS, Manuel Aires; FAVILA, João; DOMINGOS, Pedro; GOES, Teresa; Estudo de Intenções para o Porto de Lisboa entre Belém e a Matinha, Lisboa: APL, 2005.

LEGENDA:

- RIO TEJO
- EDIFÍCIOS NOTÁVEIS



ÁREA DE INTERVENÇAÕ DO PORTO DE LISBOA: DE BELÉM ATÉ MATINHA

esc. 1/20 000

MUSEUS NA CIDADE DE LISBOA

1- CENTRO DE ARQUEOLOGIA DE LISBOA
2- MUSEU COLEÇÃO BERARDO
3- MUSEU DE MARINHA
4- MUSEU NACIONAL DE ARQUEOLOGIA
5-MUSEU DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
6- MUSEU NACIONAL DOS COCHES
7- MUSEU DA ELECTRICIDADE
8- MAAT - MUSEU DE ARTE, ARQUITETURA E TECNOLOGIA
9- MUSEU NACIONAL DE ETNOLOGIA
10- PALÁCIO NACIONAL DA AJUDA
11- MUSEU DO CENTRO CIENTIFICO E CULTURAL DE MACAU
12- MUSEU DA CARRIS
13- MUSEU DO ORIENTE
14- MUSEU - CEMITÉRIO DOS PRAZERES
15- MUSEU NACIONAL DE ARTE ANTIGA (PALÁCIO ALVOR)
16- MUSEU DA MARIONETA
17- MUSEU DAS COMUNICAÇÕES
18- MUSEU DA FARMÁCIA
19- ATELIER-MUSEU JÚLIO POMAR
20- MUSEU GEOLÓGICO
21- CASA-MUSEU AMÁLIA RODRIGUES
22- CASA FERNANDO PESSOA
23- MUSEU JOÃO DE DEUS
24- MUSEU ARPAD SZENES - VIEIRA DA SILVA
25- MUSEU NACIONAL DE HISTÓRIA NATURAL E DA CIÊNCIA
26- CINEMATECA PORTUGUESA - MUSEU DO CINEMA
27- CASA-MUSEU MEDEIROS E ALMEIDA
28- MUSEU MAÇÓNICO PORTUGUÊS
29- MUSEU DE SÃO ROQUE
30- MUSEU NACIONAL DO DESPORTO
31- MUSEU NACIONAL DE ARTE CONTEMPORÂNEA - MUSEU DO CHIADO
32- MUSEU DO DINHEIRO
33- MUSEU DE LISBOA - TORREÃO POENTE
34- MUDE - MUSEU DO DESIGN E DA MODA
35- NÚCLEO ARQUEOLÓGICO DA RUA DOS CORREEIROS (BCP)
36- MUSEU ARQUEOLÓGICO DO CARMO
37- NÚCLEO MUSEOLÓGICO DO CASTELO DE SÃO JORGE
38- MUSEU DE LISBOA - SANTO ANTÓNIO
39- MUSEU DE LISBOA - CASA DOS BICOS
40- MUSEU DA SOCIEDADE DE GEOGRAFIA DE LISBOA
41- MUSEU DO ALJUBE - RESISTÊNCIA E LIBERDADE
42- MUSEU DE LISBOA - TEATRO ROMANO
43- MUSEU DO FADO
44- MUSEU DE ARTES DECORATIVAS PORTUGUESAS
45- MUSEU MILITAR DE LISBOA
46- MUSEU DE SÃO VICENTE DE FORA
47- MUSEU DA ÁGUA
48- MUSEU NACIONAL DO AZULEJO
49- PAVILHÃO DO CONHECIMENTO - CIÊNCIA VIVA
50- COLEÇÃO MUSEOLÓGICA DE RÁDIO E DE TELEVISÃO
51- CASA-MUSEU DOUTOR ANASTÁCIO GONÇALVES
52- MUSEU CALOUSTE GULBENKIAN - COLEÇÃO MODERNA
53- MUSEU CALOUSTE GULBENKIAN - COLEÇÃO FUNDADOR

(FORA DA ÁREA DE ESTUDO)

- PALÁCIO FRONTEIRA - MUSEU
- MUSEU NACIONAL DA MÚSICA
- MUSEU COSME DAMIÃO
- MUSEU DE LISBOA - PALÁCIO PIMENTA
- MUSEU BORDALO PINHEIRO
- MUSEU NACIONAL DO TEATRO E DA DANÇA
- MUSEU NACIONAL DO TRAJE E DA MODA

Fontes:
http://www.cm-lisboa.pt/visitar/museus-patrimonio/museus (11 Maio 2017);
MATEUS, Manuel Aires; FAVILA, João; DOMINGOS, Pedro; GOES, Teresa; Estudo de Intenções para o Porto de Lisboa entre Belém e a Matinha, Lisboa: APL, 2005.

LEGENDA:

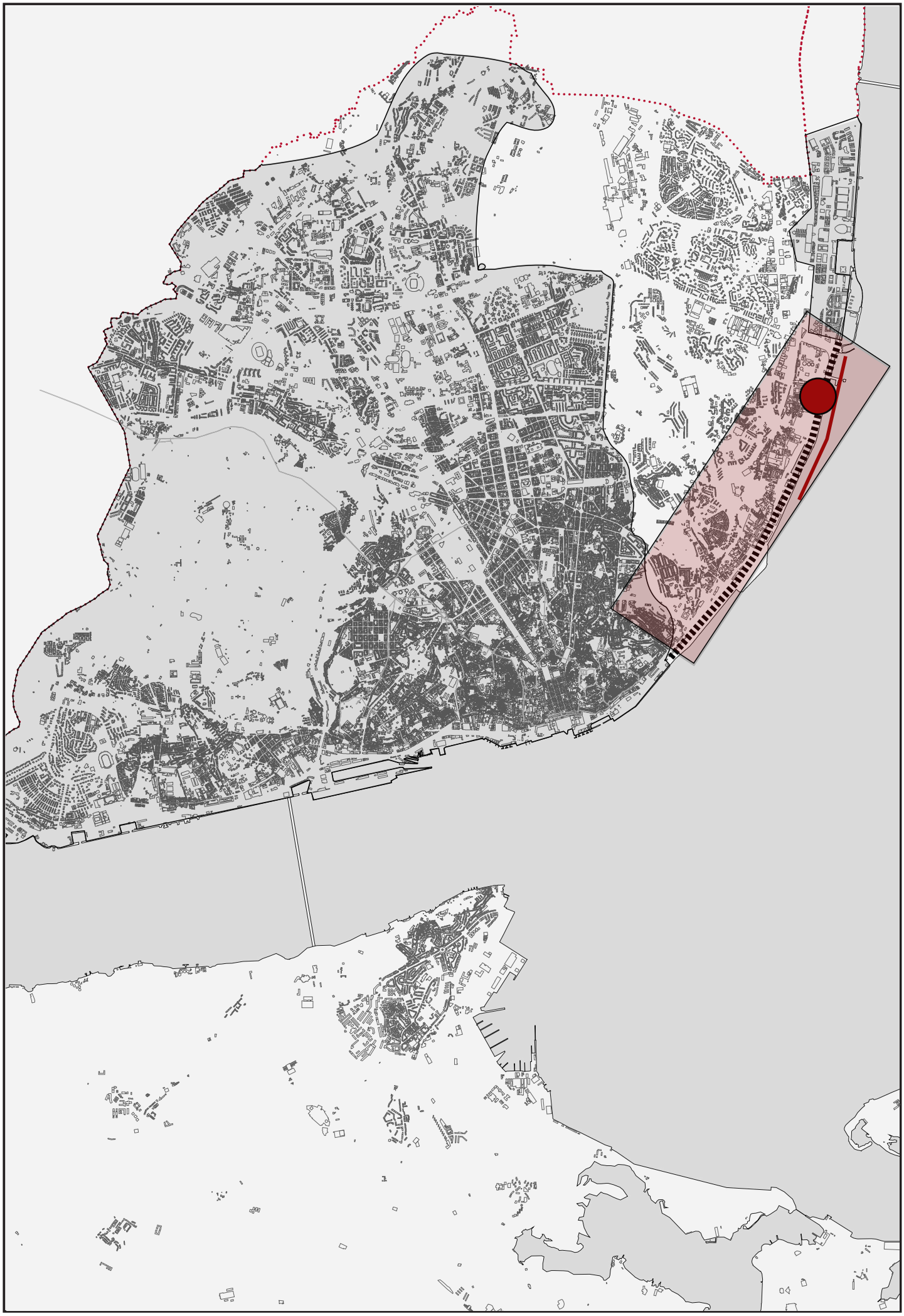
- LIMITE DA CIDADE DE LISBOA
- RIO TEJO
- ÁREA OPERACIONAL PORTUÁRIA
- ÁREA NÁUTICO-RECREATIVA

- HOTEL
- RESTAURAÇÃO
- CULTURAL
- ACTIVIDADES DESPORTIVAS
- ESTALEIROS E REPARADORES NAVAIS
- APOIO AO TRANSPORTE MARÍTIMO FLUVIAL
- SERVIÇOS DIVERSOS/ ESCRITÓRIOS
- COMÉRCIO
- ACTIVIDADES INDUSTRIAIS



PLANTA SÍNTESE DA CIDADE DE LISBOA (UNIDADES DE INTERVENÇÃO)

esc. 1/20 000



4. UM LUGAR ENTRE "DUAS CIDADES"



4. Ortofotomapa da frente de rio Oriental actual.

4. UM LUGAR ENTRE "DUAS CIDADES".

Centramo-nos no lugar "entre". Entre uma Lisboa que fortemente se expandiu para Ocidente e uma Lisboa que, em 1998, foi requalificada na sua extremidade Oriental (actual Parque das Nações). Foi, aliás, ressaltado num título de uma reportagem internacional sobre Lisboa, *A Tale of Two Cities* [82] que, por si só, reforça a marca do lugar "entre" que é visível na cidade de Lisboa.

... é uma coisa perdida entre o Parque das Nações e o centro da cidade. [83]

Desde tempos recuados que *a margem que de Cascais chega a Lisboa foi (...) o lado mais hedonista da cidade*. [84] Nos Descobrimentos, a construção do Mosteiro dos Jerónimos, da Torre de Belém, de Quintas, Palácios e Solares da realeza, vêm confirmar essa premissa. Junta-se a isto, na década de 40, a Exposição do Mundo Português originar uma regeneração, quase total, da zona ribeirinha de Belém, que mais tarde despela regenerações urbanas quase exclusivamente neste sector. [85]

O território Oriental encontrava-se claramente segregado do resto da cidade de Lisboa, [86] conformado num carácter de carências infra-estruturais e evidentes obsolências de estruturas industriais, que denunciavam uma política urbana de isolamento. Com uma ausência de equipamentos culturais e de lazer, este sector representava uma nulidade no critério urbanístico e ambiental.

---

82 Publicado na edição de Junho de 1999, da Computer Graphics World (volume 22, nº 6).
83 Jornal 1, 11, abril 2016 pag. 21.
84 LISBOA | Construir no (e com o) Construído | O Caminho do Oriente: Reabilitar o Património Industrial / criar novas centralidades | Laboratório de Projecto VI - 2016/2017 | Docentes: José Aguiar e Pedro Pacheco.
85 Docas de Alcântara, Requalificação da Praça do Comércio, da Ribeira das Naus, do Cais do Sodré, CCB, novo Museu dos Coches, etc.
86 LISBOA | Construir no (e com o) Construído | O Caminho do Oriente: Reabilitar o Património Industrial / criar novas centralidades | Laboratório de Projecto VI - 2016/2017 | Docentes: José Aguiar e Pedro Pacheco.

Embora nunca referente à sua totalidade, a (...) *Expo 98 inverteu este processo e devolveu quatro quilómetros da margem oriental à cidade*. [87] Caracterizada por uma grande inteligência urbanística, por se inscrever numa extremidade oriental "esquecida" ou negada pela população,[88] tinha, e em grande medida tem, como ideia potenciar uma futura ligação das "duas cidades".

A extensão do metro, a construção do novo Centro de Exposições de Lisboa, do Oceanário, o Pavilhão Multiusos (hoje Altice Arena), a Gare do Oriente, a Requalificação da frente de rio da zona do Parque das Nações, etc, veio implementar um movimento de recentralização da cidade de Lisboa.

Houve um compromisso, entre os interesses locais, de regeneração de uma área totalmente afectada pela pós-industrialização.

A união de dois pontos destintos mais tarde ou mais cedo obrigaria a uma transição requalificada de modo a tornar continua a evolução da cidade.





(de cima para baixo | da esq. para a dir.)

103. Doca dos Olivais, Parque das Nações, regeneração urbana total de uma parte a Oriente da cidade de Lisboa.

104. Fotografia de Lisboa à noite tirada do miradouro da Nossa Senhora do Monte.

Há anos que se previa que um dia Lisboa se voltaria para a zona oriental, para aquele pedaço de cidade de Santa Apolónia até ao Parque das Nações que ficou esquecido nos últimos 30 anos. [89]

Hoje, por via dos estudos e processo delineados pela Câmara Municipal de Lisboa, [90] tem-se vindo a anunciar um processo extensivo de requalificação desta esquecida cidade oriental. São exemplos disso o Campo das Cebolas, o novo Terminal de Cruzeiros, o Hub Creativo do Beato, etc.

---

87 LISBOA | Construir no (e com o) Construído | O Caminho do Oriente: Reabilitar o Património Industrial / criar novas centralidades | Laboratório de Projecto VI - 2016/2017 | Docentes: José Aguiar e Pedro Pacheco.
88 Um dos factores que influenciaram a escolha da Doca dos Olivais foi "o facto de o território em causa se encontrar totalmente marginalizado face ao tecido urbano envolvente, e contar- se que a reabilitação urbanística ajudaria à sua integração no desenvolvimento da cidade" - CML.
89 Jornal I, 11, abril 2016 p. 20.
90 Plano Estratégico, Plano Director Municipal e Planos Urbanos.

Com esta prova final de mestrado, e sobre a ideia de Museu atrás defendida, tentamos dar resposta ao pensar o lugar "entre", como um lugar pertencente à cidade. Consideramos que este é um espaço essencial à união e compreensão da cidade de Lisboa como um todo consciente, coerente... Único!

4.1 O Lugar "Entre".

SOBRE A FRENTE DE RIO ORIENTAL.

4.1 O Lugar "Entre".

SOBRE A FRENTE DE RIO ORIENTAL.

A zona Oriental de Lisboa, com um passado de conventos e palácios, sofreu na década de 40 (do séc. XX), uma profunda alteração. A intensidade com que a actividade industrial se apropriou do uso do solo resultou numa mudança da sua paisagem.

Instalaram-se infraestruturas industriais como a refinaria, depósitos de produtos petrolífero, o matadouro Industrial de Lisboa, a Fábrica do Tabaco, a apropriação do Porto de Lisboa para uma zona de contentores, etc., o que fez surgir, de modo pouco ordenado, pequenos núcleos habitacionais para abrigar manufactura essencial ao bom funcionamento da indústria. Transformando este sector numa atmosfera típica industrial.

Foi até à década de 70 que esta monofuncionalidade urbana prevaleceu.

Contudo, com o advento no modelo fordista [91] muitas das actividades em prática, perderam significado. Várias infra-estruturas existentes ficaram desactivadas, originando um clima urbano devoluto e degradado.

Os anos passaram e a paisagem foi perdendo brilho, muito por falta de legislação ambiental e critérios normativos de ordenamento.

Contudo, Lisboa percebeu que a Cidade e o Rio são *a matriz que traduz a essencial identidade da cidade.* [92]

Por conseguinte, a Câmara Municipal de Lisboa tem vindo a adoptar uma estratégia (através do Plano Geral de Intervenções da Frente Ribeirinha de Lisboa, do PDM, de Planos de Pormenor, etc.) de requalificação, regeneração e revitalização da frente de rio.

[91] Termo criado por Henry Ford, em 1914, tendo como ideal um produto produzido em massa. Apropriando-se da standarderização formal em prol de um maior e mais rápido número de produção.

[92] LISBOA | Construir no (e com o) Construído | O Caminho do Oriente: Reabilitar o Património Industrial / criar novas centralidades | Laboratório de Projecto VI - 2016/2017 | Docentes: José Aguiar e Pedro Pacheco.

O projecto aqui apresentado vai ao encontro dos principais objectivos delineados pela proposta da Câmara Municipal de Lisboa de 2 de Dezembro de 2011) [93] os quais concordamos e acrescentamos:

- Criar uma imagem conjunta da frente ribeirinha que, com apoio do Porto de Lisboa e das respectivas Câmaras Municipais, deve fluir com base nos conceitos expostos neste documento. No qual o Museu do Porto de Lisboa teria um papel preponderante;

- Criar condições para a afirmação do Porto de Lisboa (preservação do Património histórico, implicando por vezes mudanças de usos e requalificações de antigas infraestruturas portuárias).

- Localizar novas actividades culturais, desportivas, lúdicas, comerciais e de restauração.

- Criar infraestruturas de suporte à náutica de recreio, ao lazer, ao desporto e ao turista visitante. Reduzir o impacto da barreira construída, constituida pelos sistemas rodo-ferroviário.

- Desenvolver um sistema de vistas que proporcione, quase sempre, uma vista desimpedida para o rio.

- Restruturar e qualificar o espaço público (aumentar a permeabilidade da cidade ao rio, de modo a tornar a frente ribeirinha em espaço público aproveitado).

O que a literatura mostra é que a seguir aos artistas normalmente vêm os investidores imobiliários. [94]





(de cima para baixo | da esq. para a dir.)
105. Edifício da antiga indústria de Vinho Abel Pereira da Fonseca, devoluto e inutilizado.

106. Antiga Tabaqueira de Lisboa, devoluta.

93 http://www.cm-lisboa.pt/zonas/oriental/urbanismo/planos-eficazes (27 Março 2017).
94 NUNES, Joao Pedro Silva. Jornal 1, 11, abril 2016, p. 20.

Para uma melhor compreensão do documento escrito advertimos para que abra, enquanto lê estas págimas, o documento desenhado relativo à PLANTA DE INTERPRETAÇÃO DE PLANOS EFICAZES E PLANOS COM TERMOS DE REFERÊNCIA APROVADOS DA ZONA ORIENTAL DE LISBOA, na pág.112.



107. "Derivas Urbanas - Urban Drifts" Mapas relativos à localização na cidade de Lisboa; Instituições (azul), Galerias (amarelo) e Espaços Independentes (verde), realizado pela revista Contemporânea, em 2018. Em cima a escala da cidade e localização de espaços culturais, em baixo, derivas urbanas na cidade.É notório a quantidade de espaço criativos existentes na faixa Oriental de Lisboa.

Hoje, começamos a ver estes planos a surgir efeito, o lugar "ENTRE" começa a ser classificado como lugar "PERTENCENTE". Na zona Oriental, com um passado de conventos, palácios, fábricas, operários e estivadores, borbulha um novo movimento cultural e criativo. Com ainda carências de requalificação urbana pontuais, vai sendo visível um aproveitamento do espaço público para a melhoria da vida social e habitacional.

É notório que os positivos efeitos de regeneração do tecido urbano, criados no âmbito da intervenção do Parque das Nações, e o conjunto de operações que se tem vindo a executar na frente Oriental, ao longo do tempo evoluirá. Aproximando a área em causa, do centro da cidade.

No plano urbano que apresentamos tentamos, como pode ser observado na planta aberta, uma integração, da Zona Oriental na cidade de Lisboa. Assimilando o que existe e o que foi proposto, queremos adaptar as intenções impostas pela Câmara Municipal de Lisboa, integrando-as numa lógica económica e patrimonial respeitadoras do Porto de Lisboa. De modo a que cidade e porto vivam em constante harmonia.

Aceitando, por vezes, o futuro daquele lugar, [95] reformulámo-lo e redesenhámos um plano geral de intervenção da Frente Ribeirinha Oriental. Deste modo, formalizou-se uma proposta que, essencialmente (a esta escala), se traduz na apropriação do espaço como mobilizador de massas; na verificação e modificação de vias secundárias a propósito de futuras vias estruturantes, etc., para uma zona em constante evolução:

- Execução de um percurso turístico-fluvial pelas margens do rio, com pontos de paragem nas zonas onde existe um pólo do Museu do Porto de Lisboa;

- Reativação, reconstrução e construção das linhas de elétrico históricas das ruas de Lisboa, das quais destacamos a que vai do centro de Lisboa, pela Rua do Açúcar até ao Parque das Nações;

[95] As propostas já em curso referentes ao Planos de Pormenor de Lisboa. Disponíveis em http://www.cm-lisboa.pt.

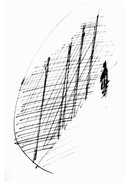
- Activação da antiga linha de comboio (lento) da Matinha que liga Santa Apolónia ao Braço de Prata (junto ao rio), para fins sociais e de serviços do Porto de Lisboa. Esta linha é fundamental para dinamizar a área, visto que inicia junto do novo Terminal de Cruzeiros. Para aqui imaginámos um comboio típico do Porto de Lisboa (adaptado) que transportaria, ao longo do rio, turistas e locais para a Zona Oriental. Onde poderia ser feito um transporte idêntico aos autocarros turísticos, onde deriam reveladas informações históricas e actuais sobre o Porto de Lisboa e respectiva cidade.

- Restruturação das vias rodoviárias, junto da área de intervenção, de modo a expelir o tráfico automóvel das margens do rio, facilitando a entrada das movimentações necessárias ao Porto de Lisboa. Através das vias urbanas de transito rápido propostas, desvia-se a entrada de autocarros de mercadorias (junto do nó do empreendimento Jardins do Braço de Prata), para a zona de actividade do Porto, de modo a libertar a zona Norte da Doca do Braço de Prata para fins sociais, lúdicos, culturais, etc.

- Revitalização e requalificação dos limites da zona operacional portuária, retirando as barreiras artificiais marcadas na frente ribeirinha, substituindo-as por uma estrutura que, sem criar uma barreira visual entre a cidade e o porto, permita disciplinar o tráfego citadino pedonal e automóvel. A título de exemplo, referimos a substituição do betão pela vegetação que, relacionada com mobiliário urbano (com linguagem material semelhante à do Porto de Lisboa) permitiria que o cidadão se possa sentar, estar. VIVER;

- Formalizar uma continuidade da morfologia urbana existente, reconvertendo uma área industrial, em área mista de habitação, cultural e de actividades económicas;

- Consolidar a ligação entre áreas habitacionais, articuladas com os espaços próximos do rio;





(de cima para baixo | da esq. para a dir.)
108. Barreira actual visível entre Porto de Lisboa e Cidade.

109. Exemplo de barreira possível de se construir, impedindo a passagem, mas fumentando sítios de estada entre porto e cidade.

PLANTA DE INTERPRETAÇÃO DE PLANOS EFICAZES E PLANOS COM TERMOS DE REFERÊNCIA APROVADOS DA ZONA ORIENTAL DE LISBOA
escs. 1/10.000

Concluímos que o Porto deve, em certa medida, ter um papel catalisador e socialmente aceite pela cidade, mantendo actividade e em paralelo acompanhar as exigências e determinações de uma cidade em constante evolução.

Esta é a base do Plano de Intenções que pretendemos para o futuro da Frente Ribeirinha Oriental de Lisboa, de modo a que cidade e porto intersectem actividade consciente e proveitosa para todos.

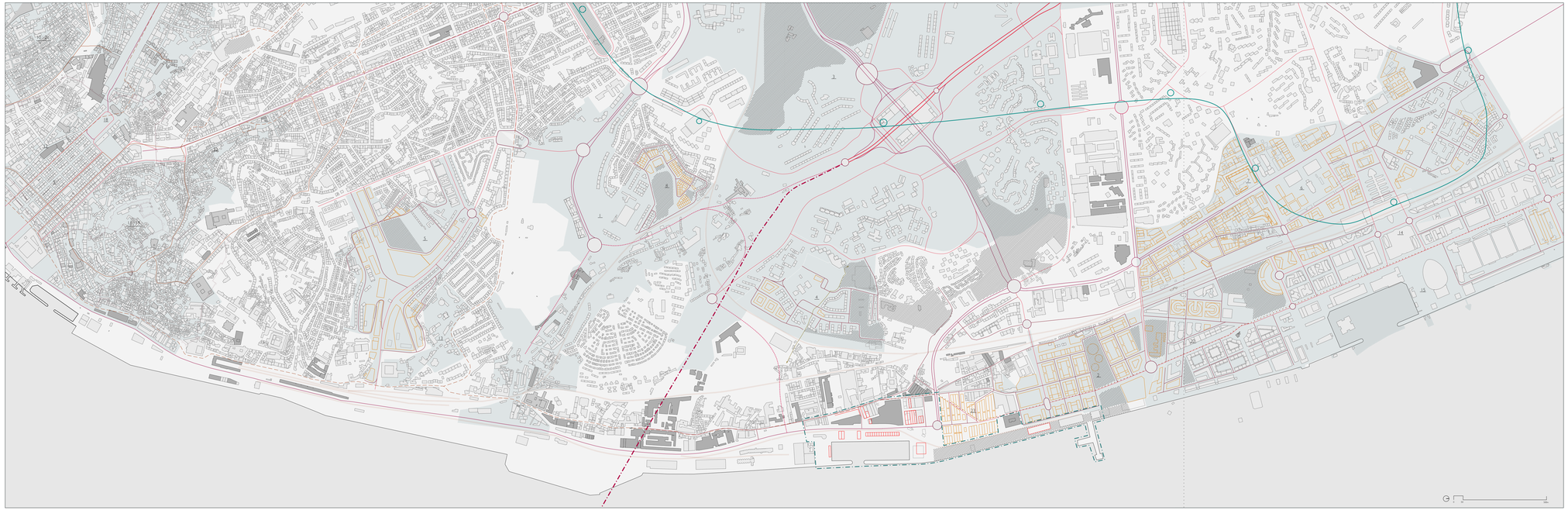
PLANTA DESENVOLVIDA COM BASE NOS SEGUINTES PLANOS

1. PLANO DE PORMENOR VALE DE CHELAS
2. PLANO DE PORMENOR MATINHA
3. PLANO DE PORMENOR DO PARQUE HOSPITALAR ORIENTAL
4. PLANO DE PORMENOR DA QUINTA DO MARQUÊS DE ABRANTES E ALPINETES
5. PLANO DE URBANIZAÇÃO DO VALE DE SANTO ANTÓNIO
6. PLANO DE URBANIZAÇÃO DA ÁREA ENVOLVENTE À ESTAÇÃO DO ORIENTE
7. PLANO DE PORMENOR PROJECTO URBANO PARQUE ORIENTE
8. PLANO DE PORMENOR DO CASAL DO PINTO
9. PLANO DE PORMENOR DE SALVAGUARDA DA BAIXA POMBALINA
10. PLANO DE PORMENOR DE REABILITAÇÃO URBANA DO BAIRRO ALTO E BICA
11. PLANO DE PORMENOR DE REABILITAÇÃO URBANA DA COLINA DO CASTELO
12. PLANO DE PORMENOR DA RECUPERAÇÃO DA ZONA SINISTRADA DO CHIADO
13. PLANO DE PORMENOR DA CALÇADA DAS LAJES
14. PLANO DE PORMENOR 1 – ZONA CENTRAL, PLATAFORMA PANORÂMICA
15. PLANO DE PORMENOR 2 – ZONA DO RECINTO DA EXPO 98
16. PLANO DE PORMENOR 3 – ZONA SUL/AVENIDA DO MARECHAL GOMES DA COSTA
17. PLANO DE PORMENOR 4 – ZONA NORTE, BERCOLAS
18. ALTERAÇÃO SIMPLIFICADA DO PLANO DE URBANIZAÇÃO DA AVENIDA DA LIBERDADE E ZONA ENVOLVENTE
19. ALTERAÇÃO DO PLANO DE URBANIZAÇÃO DO NÚCLEO HISTÓRICO DE ALFAMA E DA COLINA DO CASTELO
20. ALTERAÇÃO DO PLANO DE PORMENOR 3 – ZONA SUL – AVENIDA MARECHAL GOMES DA COSTA
21. ALTERAÇÃO AO PLANO DE URBANIZAÇÃO DO NÚCLEO HISTÓRICO DO BAIRRO ALTO E BICA
22. ALTERAÇÃO AO PLANO DE URBANIZAÇÃO DO NÚCLEO HISTÓRICO DA MOURARIA
23. PLANO DE ALTERAÇÃO AO LOTEAMENTO DE BRAÇO DE PRATA

Informação publicada no Website da Câmara Municipal de Lisboa verificada em 19 junho 2017

LEGENDA:

- ACTUAL LINHA DE COSTA
- RIO TEJO
- MORFOLOGIA URBANA
- EDIFÍCIOS CLASSIFICADOS (Património Municipal)
- EDIFÍCIOS CLASSIFICADOS (Património Industrial)
- EDIFÍCIOS PROPOSTOS POR PLANOS APROVADOS
- EDIFÍCIOS A DEMOLIR de acordo com Planos aprovados
- ESTRUTURA VERDE PROPOSTA
- LINHA DE METRO
- LINHA DE ELÉCTRICO (Desactiva)
- LINHA DE ELÉCTRICO (Activa)
- LINHA DE ELÉCTRICO (Proposta)
- FERROVIA
- ÁREA DE INFLUENCIA DE CADA PLANO
- VIAS URBANAS (Transito Rápido)
- VIAS URBANAS (Colectora)
- VIAS URBANAS (Arterial)
- VIAS URBANAS (Histórica)
- VIAS URBANAS PROPOSTAS
- EDIFÍCIOS URBANOS PROPOSTOS
- LIMITE PLANO DE PORMENOR



PLANTA DE INTERPRETAÇÃO DE PLANOS EFICAZES E PLANOS COM TERMOS DE REFERÊNCIA APROVADOS DA ZONA ORIENTAL DE LISBOA

escala 1/10.000

4.2 O Conceito Como Materialização da Ideia.

PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO URBANA NA FRENTE DE RIO ENTRE O POÇO DO BISPO E O PARQUE DAS NAÇÕES.

4.2 O Conceito Como Materialização da Ideia.

PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO URBANA NA FRENTE DE RIO ENTRE O POÇO DO BISPO E O PARQUE DAS NAÇÕES.

A arquitectura implica projectar na assunção de uma ideia de colectivo, desenhar as interacções sociais e culturais entre as pessoas e os espaços que irão propiciar (ou negar) a possibilidade essencial das acções. A evidência desta relação torna o exercício do arquitecto uma experiência antropológica. A noção de que a organização do espaço pode determinar comportamentos e contribuir decisivamente para a qualidade das relações humanas, é um dos mais significativos e enigmáticos motores de construção do habitar, pelo seu sentido de imprevisibilidade e pela diversidade de factores que convergem na criação dos lugares. Trazer este tema para o centro do nosso trabalho, significa pensar a arquitectura como um dispositivo complexo capaz de reinventar e de reactivar, num determinado tempo e local, novas relações para este habitar colectivo. [96]

É com as palavras do Arq. Pedro Pacheco e Dr. Arq. José Aguiar que nos inscrevemos na zona Oriental de Lisboa. Lugar em constante evolução, tem deixado uma herança heterogénea na caracterização formal da matéria que, ao longo do tempo, foi sobrevivendo.

Não obstante da aprovação, com respectivo alvará, das Operações Urbanísticas referentes ao Loteamento do Braço de Prata, ao Loteamento da EDP (antiga Tabaqueira) e ao Plano de Pormenor da Matinha, intervimos no território de forma consciente alterando intenções (formais e funcionais), sobre as quais fazemos uma reflexão com o fim de idealizar um plano coeso de requalificação da frente ribeirinha Oriental.

É neste contexto, e de acordo com os pressupostos estabelecidos no documento PLANO GERAL DE INTERVENÇÕES DA FRENTE

[96] LISBOA | Construir no (e com o) Construído | O Caminho do Oriente: Reabilitar o Património Industrial / criar novas centralidades | Laboratório de Projecto VI - 2016/2017 | Docentes: José Aguiar e Pedro Pacheco.

RIBEIRINHA DE LISBOA [97] que desenvolvemos mais do que uma mera questão formal ou desenho urbanístico. Damos resposta a questões maiores, nas quais porto e cidade devem ter um papel fundamental.

Nas palavras de Simon Thurley [98], ao pensar património é mais expressiva a ideia de um ambiente histórico do que a ideia do edifício. E esse é o nosso maior desafio.

Queremos preservar e revelar, acima de tudo, um ambiente Industrial que, conciliado com as novas formas urbanas emergentes, faz prevalecer o património material e ambiental que a zona Oriental foi, ao longo do tempo, moldando.

Neste trabalho, a reactivação de importantes actividades, intrinsecamente ligadas à vida do rio e dos cidadãos, são idealizadas de modo a promover, na margem, novas centralidades capazes de captar vida.

Existe uma arte da paisagem construída. Este é o argumento central da paisagem urbana mas perdeu-se pelo caminho, foi abafado por "certos urbanistas", que o tentaram desvirtuar e tipificar. A sua prática tem-se resumido por um lado ao emprego da calçada, e à conservação, e por outro lado tem resultado em ultrajes e poluição visual. Nada disto, se me é permitido apontá-lo, diz respeito à arte do ambiente. [99]

Tentemos com este trabalho, ainda que de forma projetual, abordar e responder ao ambiente pretendido como resultado da forma e materialidade adoptada, compondo uma atmosfera industrial actual, de outro tempo.

Os textos que se seguem tentam, de certo modo, responder à fragmentação do ambiente construído em zonas desconexas, totalmente





(de cima para baixo | da esq. para a dir.)
110. Edifício pertencente à Sociedade José Domingos Barreiro.

111. Edifício da antiga indústria de Vinho Abel Pereira da Fonseca. Ambos edifícios de interesse patrimonial.

97 Disponível em Planeamento Urbano / Documento Prospectivos no sítio http://ulisses.cm-lisboa.pt .
98 Presidente do Instituto Britânico do Património - (English Heritage).
99 CULLEN, Gordon, Paisagem urbana, p. 195.

desligadas umas das outras, *como uma série desarticulada de notas musicais tocadas no piano com um único dedo*. [100] O objectivo é integrar os elementos que compõem um ambiente, numa relação expressiva, *por forma a que, utilizando, embora, as mesmas notas, surjam acordes e sequências coerentes.* [100]



112. Fotografia aérea da zona de intervenção.

[100] CULLEN, Gordon, Paisagem urbana, p. 55.

Para uma melhor compreensão do documento escrito advertimos para que abra, enquanto lê estas págimas, o documento desenhado relativo ao PLANO DE PORMENOR | PLANTA PROPOSTA, na pág. 160.

4.2.1 Da Morfologia que ERA, para a Morfologia que É | O Rio como Foco.

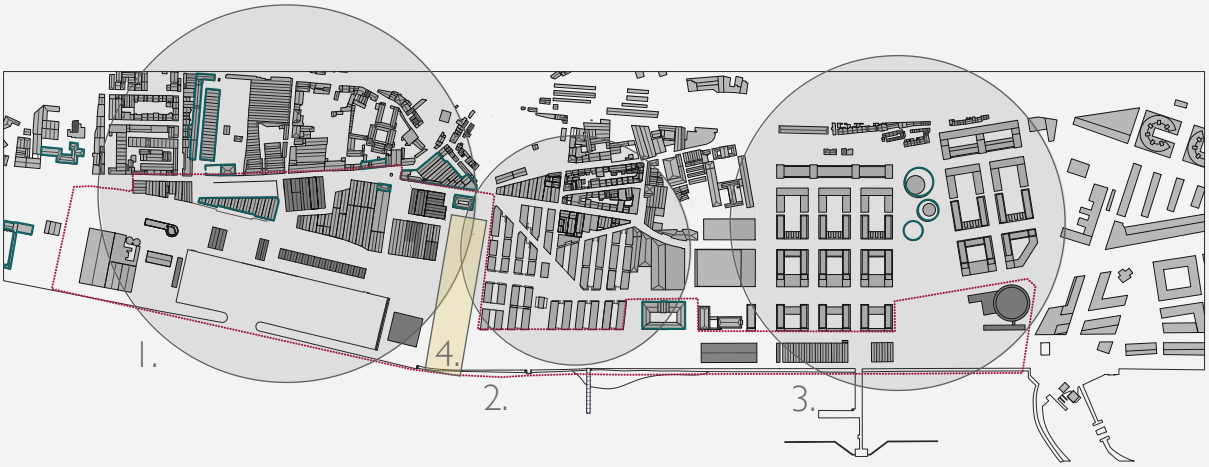
É facilmente observável, pela planta morfológica anexa, que na área de intervenção existe uma distinção de malhas urbanas:

- Uma malha de carácter industrial (1.) que regenerámos e rematámos em estrita relação com a sua envolvente;
- O loteamento Braço de Prata (2.) que agarra a malha industrial existente a Norte e formaliza-se perpendicular ao rio. O que permite uma continuidade visual e física entre cidade e água;
- A malha do Plano da Matinha (3.) que surge principalmente para dar continuidade ao Loteamento do Braço de Prata para o Parque das Nações;

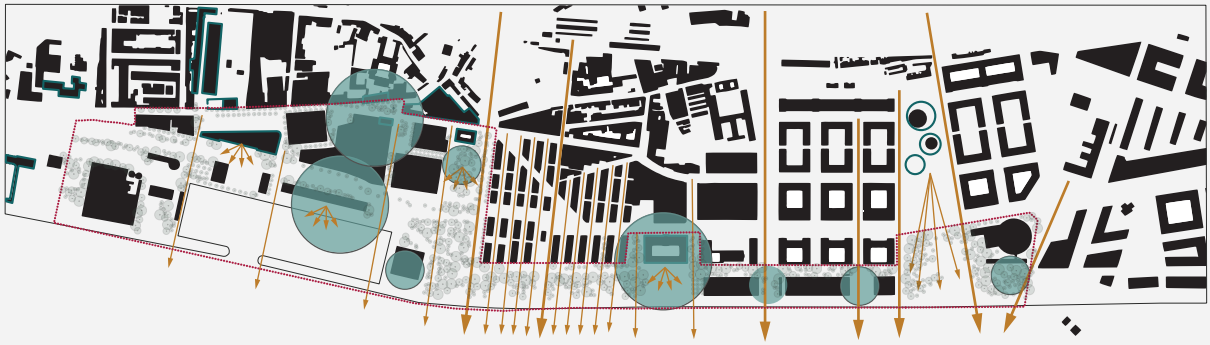
Por um lado, a nossa proposta pretende agarrar esta futura ideia, que se tem vindo a impor nesta zona, (expansão contínua da massa construída em função da margem do rio) relacionando-se com a sua envolvente. Por outro, tentamos (através da malha urbana, pavimentação, forma e materialidade do edificado) distingui-la. Isto deve-se, na nossa opinião, à falta de sensibilidade das intervenções que vão surgindo na nossa área de influência, para aquilo que idealizamos como ambiente Industrial. (ex: Loteamento Braço de Prata).

A distinção é clara. Propusemos uma diferença de altura; de forma; de desenho viário; e de sentido de conjunto, que é aqui reforçado pela massa vegetal (visível na zona (4.)) que remata, e de certo modo separa, a intersecção do Plano de Pormenor Braço de Prata e a malha industrial (1.) proposta. A arborização tenta criar uma barreira entre o que existiu (1.) e o que vai existir (2. e 3.) promovendo um percurso pedonal direccionado ao rio. Assim, diferenciamos um ambiente Industrial de um ambiente que apenas tenta ser.



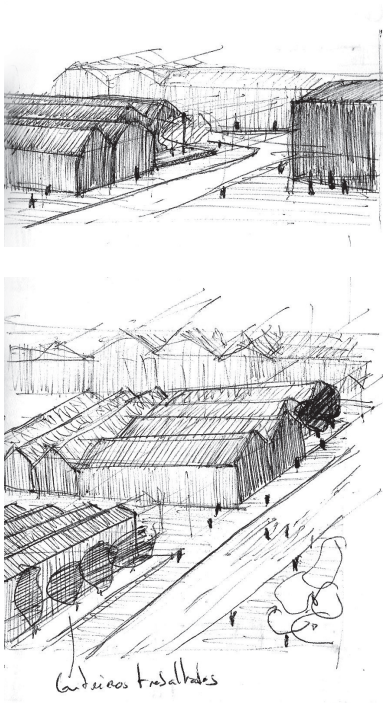






PLANTA DE CORES CONVENCIONAIS | MALHA URBANA PROPOSTA | SISTEMA DE VISTAS

s/ esc.



(de cima para baixo | da esq. para a dir.)
113. Desenho da relação de edifícios armazéns e a fábrica do Braço de Prata, zona 1.

114. Desenho do espaço urbano na zona 1.

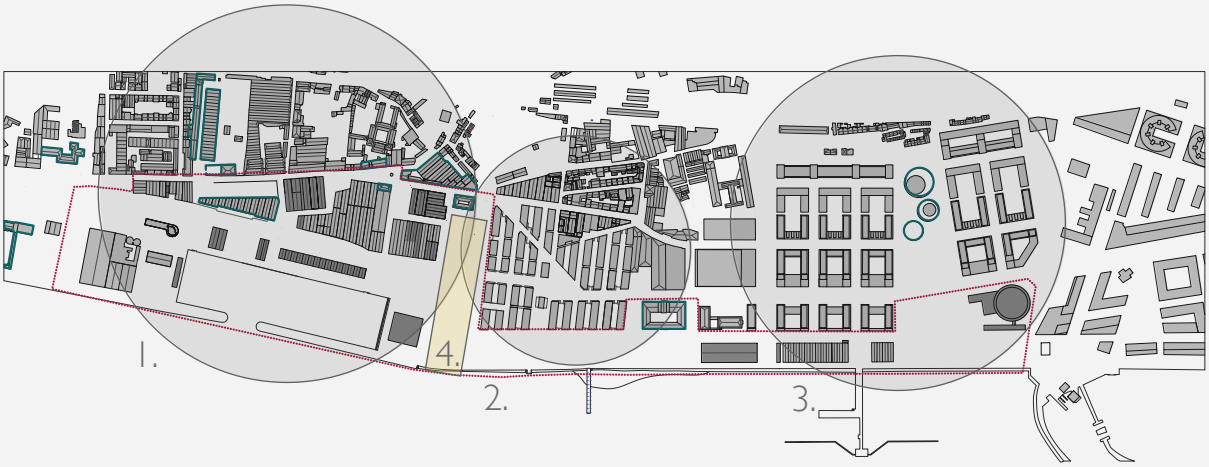
Ao longo da margem do rio (3.) os apontamentos edificados que propomos, servem para dar continuidade às propostas habitacionais. Promovendo, novas centralidades (mercado, museu, restauração, etc.), socialmente catalisadoras.

Era óbvio que, para preservar um conceito industrial, os edifícios que fossem potencialmente prejudiciais (a este conceito) deveriam ser demolidos ou requalificados.

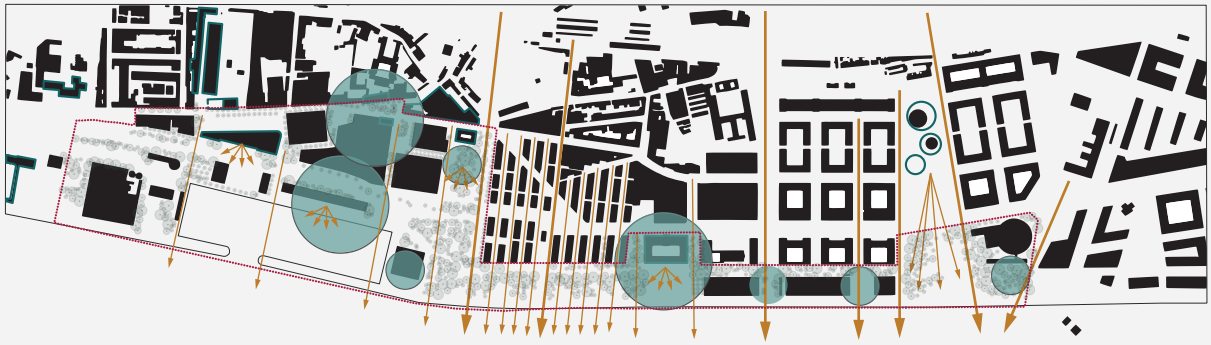
A proposta de demolição deveria ser mínima de acordo com os pressupostos do trabalho. Por isso, todos os edifícios que não respeitassem: a estética, a relação com os possíveis percursos pedonais/viários propostos, a condição física (de degradação ou devolutos), o inexistente valor patrimonial e a incapacidade formal de se relacionarem com o todo, foram demolidos, de modo a ser conseguido um ambiente conjunto e contínuo, afecto a todo o plano e planos envolventes.

Por outro lado, já depois de identificados os edifícios de interesse patrimonial para a Câmara Municipal de Lisboa e em certa medida para nós, (dos quais se destacam os três gasómetros, a antiga Fábrica Tabaqueira, os armazéns industriais pertencentes à APL junto ao Cais/Pontão da Matinha, as instalações Abel Pereira da Fonseca e as instalações Domingos Barreiro & Ca Lda.) propomos recuperá-los e enquadrá-los na restante malha urbana (associando as respectivas mudanças de usos, se necessário). Propusemos edifícios de características semelhantes aos existentes, que fechem/concluam, as malhas incompletas de modo a incentivarem e promoverem uma procura pelas margens do rio. É disso exemplo a malha a Sul do Plano de Pormenor (1.) e os armazéns junto ao rio no limite da zona (3.).









PLANTA DE CORES CONVENCIONAIS | MALHA URBANA PROPOSTA | SISTEMA DE VISTAS

s/ esc.



115. Desenho revelador de uma ideia de sistema de vistas com a arborização (Parque Urbano Oriental). em estrita relação com as malhas urbanas existentes e porpostas, zona 3.

A água fornece-nos o exemplo mais óbvio, porque a transição entre esta e a terra constitui o maior contraste psicológico. Cidades à beira mar deveriam viver sobre o mar, no sentido em que a presença visível do oceano deveria ser apreensiva do maior número possível de locais da cidade. [101]

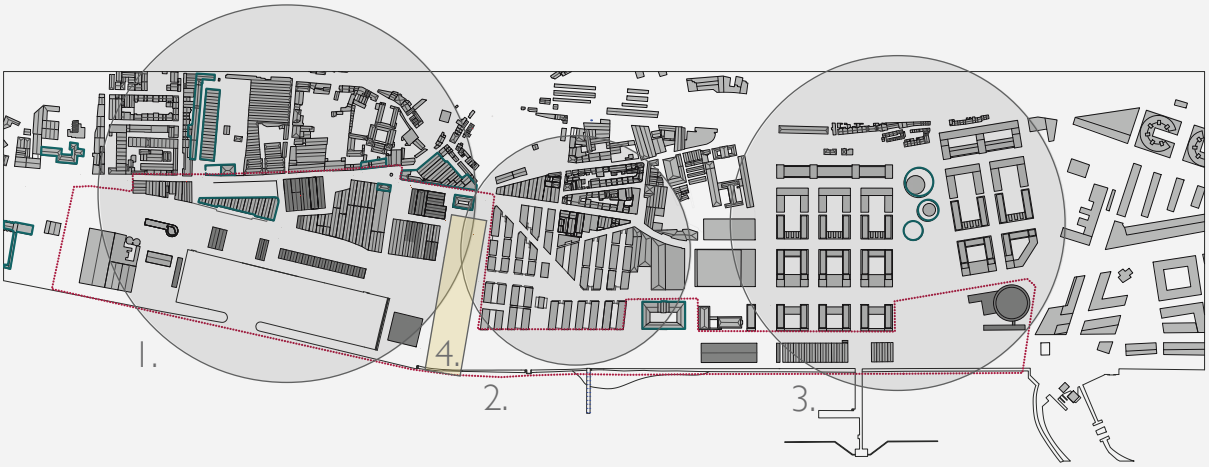
Esta rede coesa de equipamentos e elementos patrimoniais que propomos, surgem de uma articulação entre espaços urbanos em função do rio Tejo. É imperativo que, da malha urbana surja uma continuidade visual de modo a criar enfiamentos, privilegiados para o rio, em que possibilitem a permeabilidade da cidade até à sua margem, aproveitando toda a frente de rio como espaço público qualificado.

Muitos dos espaços que deveriam estar identificados por uma estrutura escultórica vertical, símbolo de paragem e orientação aqui perdem significado, bastando apresentar- se como um espaço aberto ou fechado com relação ao rio.

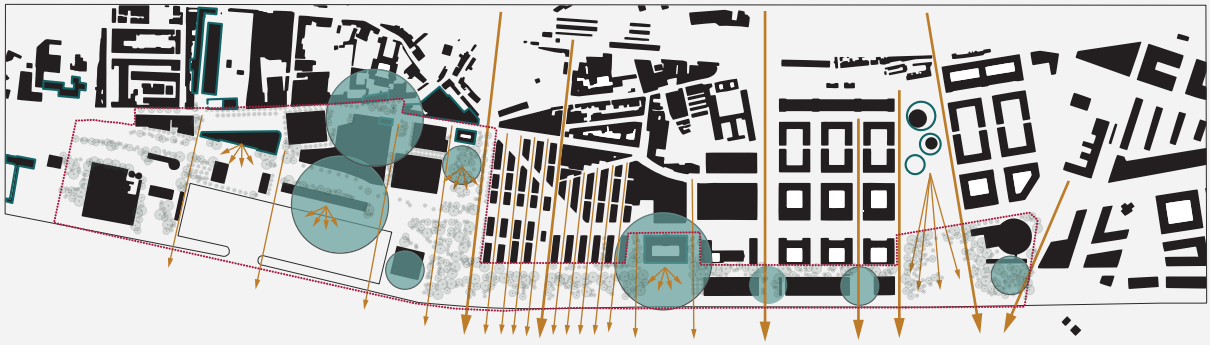
O rio tem por isso, um papel principal e orientador no plano, fazendo que ao longo de toda a frente ribeirinha libertem-se espaços (exemplo da criação de um grande Parque Ribeirinho), nos quais se destacam apontamentos de edifícios-chave, socialmente catalisadores, e de apoio a actividades ligadas ao Tejo.

[101] CULLEN, Gordon, Paisagem urbana, p. 192.









PLANTA DE CORES CONVENCIONAIS | MALHA URBANA PROPOSTA | SISTEMA DE VISTAS

s/ esc.

LEGENDA:

- ACTUAL LINHA DE COSTA
- EDIFÍCIOS PROPOSTO A CONSTRUIR
- EDIFÍCIOS EXISTENTES A MANTER
- EDIFÍCIOS CLASSIFICADOS
- LIMITE ÁREA DE INTERVENÇÃO
- DEMOLIÇÕES
- CONSTRUÇÕES
- MORFOLOGIA URBANA
- CENTRALIDADES PONTOS FOCAIS PRINCIPAIS
- CENTRAIDADES PONTOS FOCAIS SECUNDÁRIOS
- SISTEMA DE VISTAS DIRECCIONADA PRINCIPAL
- SISTEMA DE VISTAS DIRECCIONADA SECUNDÁRIO
- SISTEMA DE VISTAS GLOBAL
- MASSA VEGETAL PROPOSTA



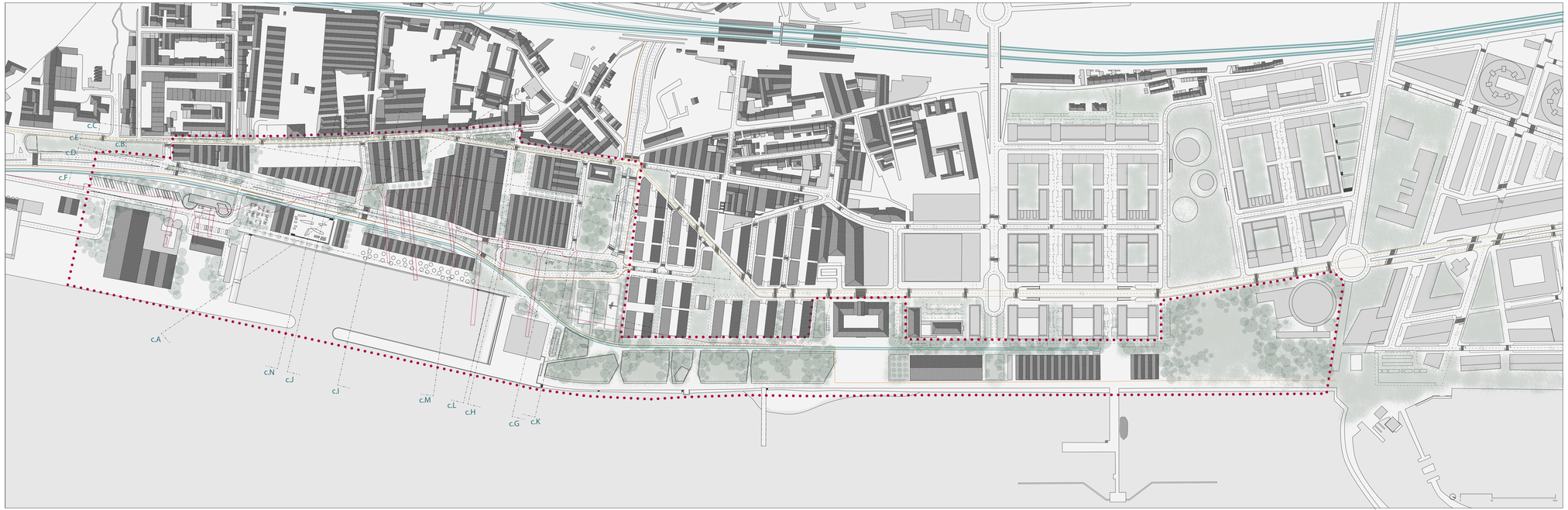






PLANTA DE CORES CONVENCIONAIS | MALHA URBANA PROPOSTA | SISTEMA DE VISTAS

s/ esc.



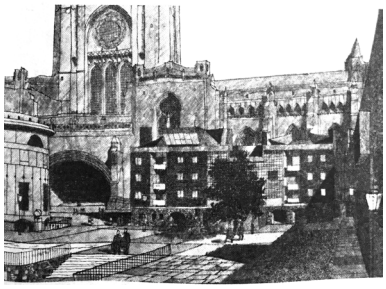
PLANO DE PORMENOR | PLANTA PROPOSTA

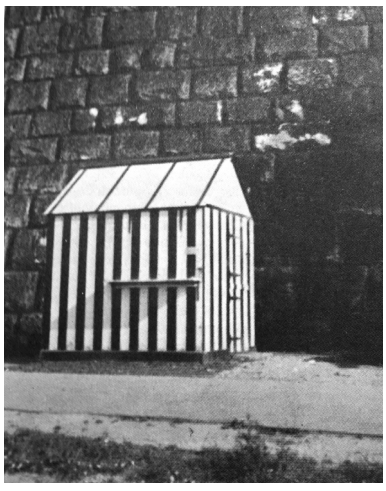
esc. 1/3 000

4.2.2 Massa edificada e vegetal. Uma noção de escala.

A escala, tanto da matéria artificial como da matéria vegetal, é dos principais instrumentos da justaposição e compreensão do lugar. Ela é entendida como uma emoção em que o sujeito poderá indiciar um espaço, de intimista, acolhedor, exposto, etc. Quando falamos em "*Escala não é dimensão métrica, mas sim a dimensão que um edifício reivindica, implicitamente aos nossos olhos.*[102]

É claro para toda a gente que um edifício grande tem uma escala igualmente grande. O mesmo se passa com o inverso. Mas é na fronteira entre ambos e na forma como um e outro se relacionam que devemos intervir.





(de cima para baixo | da esq. para a dir.)

116. Imediações da Catedral de Liverpool, neste caso é patente a justaposição entre o doméstico e o monumental.

117. A justaposição de duas escalas, completamente diferentes, em cima parede sólida e maciça imponente comparando com a barrada, torna (ilusóriamente) o grande em maior e o pequeno em menor, comparando directamente cada uma delas.

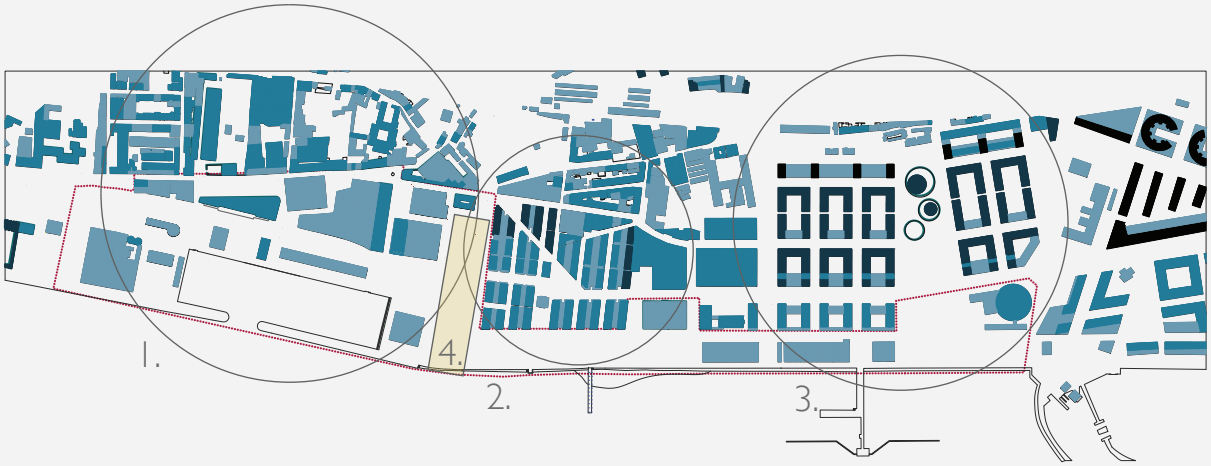
Na imagem à esquerda, podemos reparar que a justaposição de duas escalas completamente diferentes, valorizam-se pelo facto de serem vistas em conjunto. O que é grande parece maior, e o que é pequeno parece menor.

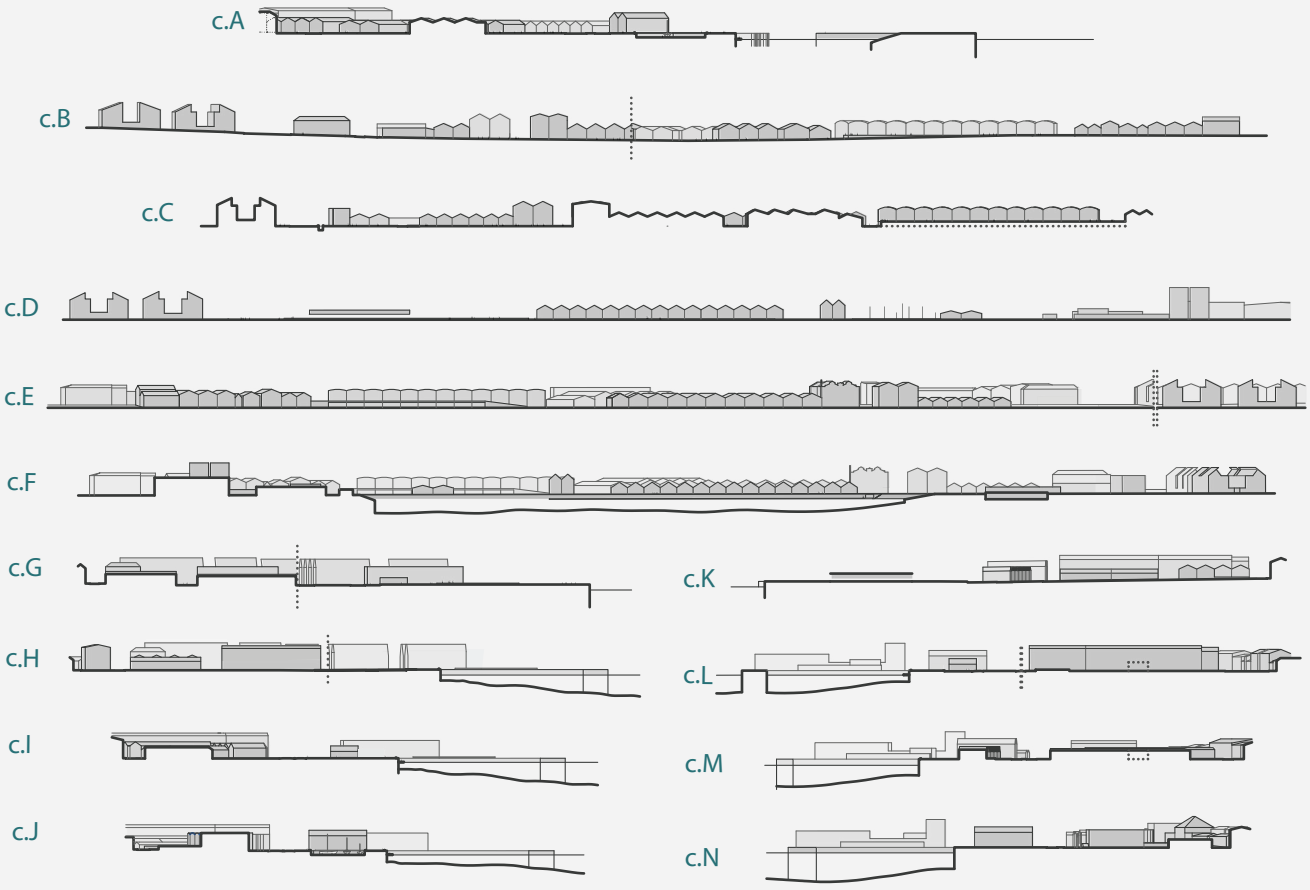
É com esta diferenciação ou continuidade de escala que acautelámos trabalhar. É notório através da análise feita que a escala dos edifícios diminui à medida que estes se aproximam do rio. Contudo há zonas de transição onde os novos planos urbanos se destacam, quando se deveriam conter.

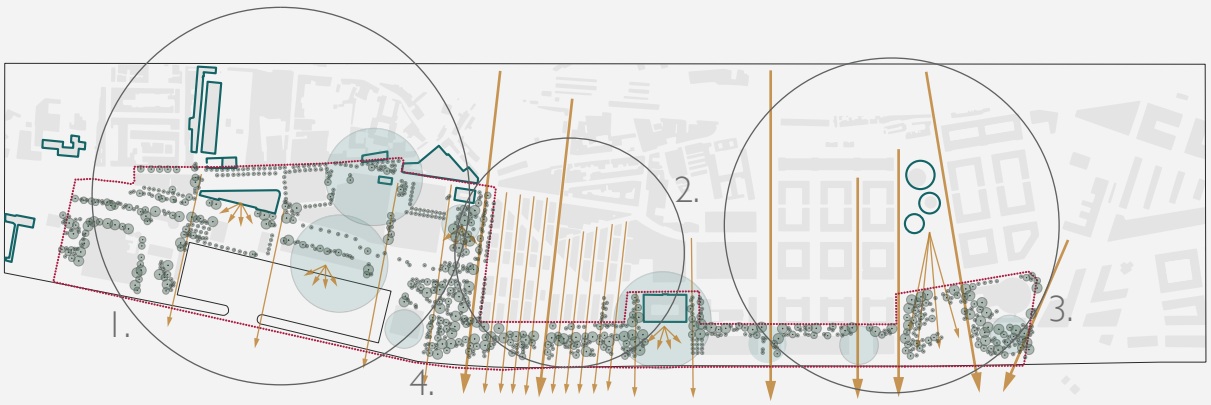
Surge assim a ideia de que (à semelhança dos edifícios) as árvores de característica estruturais e massificadas, interpenetram-se com os elementos construídos.

Entre os diversos elementos naturais que compõem a paisagem urbana, a árvore é, sem dúvida, o mais frequente, e a relação entre árvores e cidades tem uma longa e respeitosa tradição. [103]

[102] CULLEN, Gordon, Paisagem urbana, p. 81.
[103] CULLEN, Gordon, Paisagem urbana, p. 85.

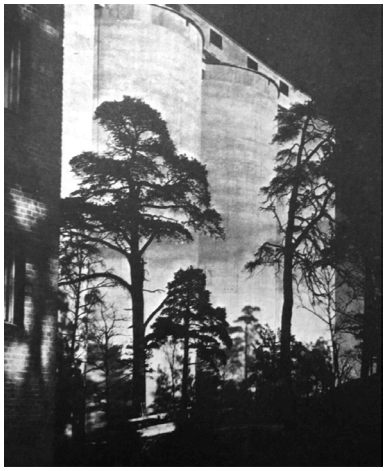


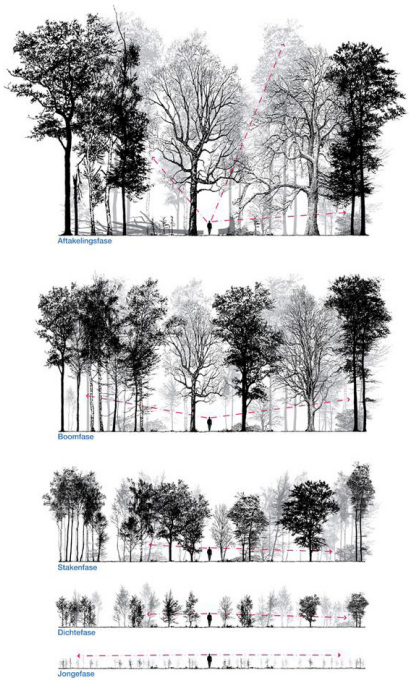




PLANTA DE ESCALA URBANA | CORTES DO PLANO PROPOSTO | MASSA ARBÓREA

s/ esc.





(de cima para baixo | da esq. para a dir.)

118. Sombra projectada num Silo Industrial, relação entre indústria e vegetação.

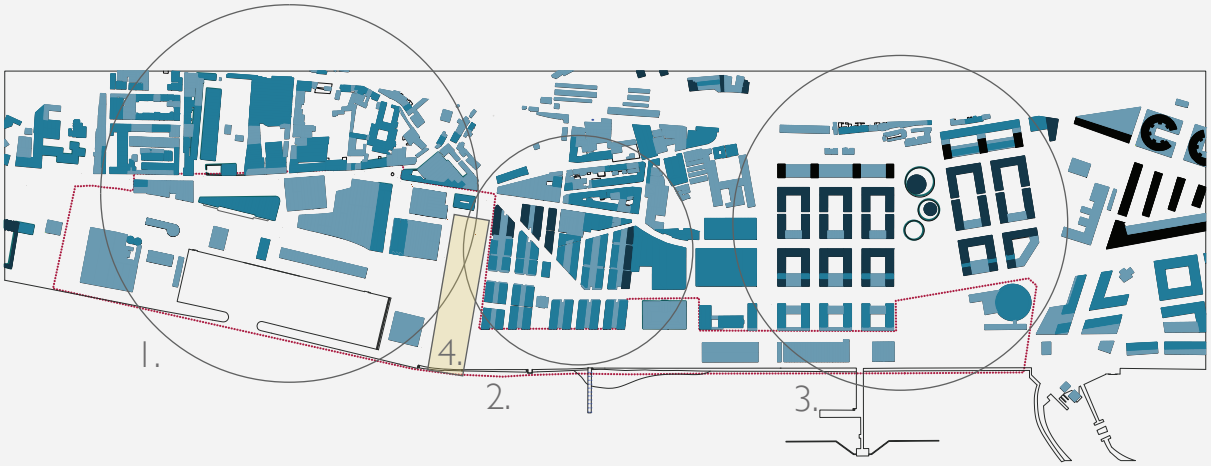
119. Esquemas conceptuais de apropriação arbórea consoante intenções relacionadas com o observador.

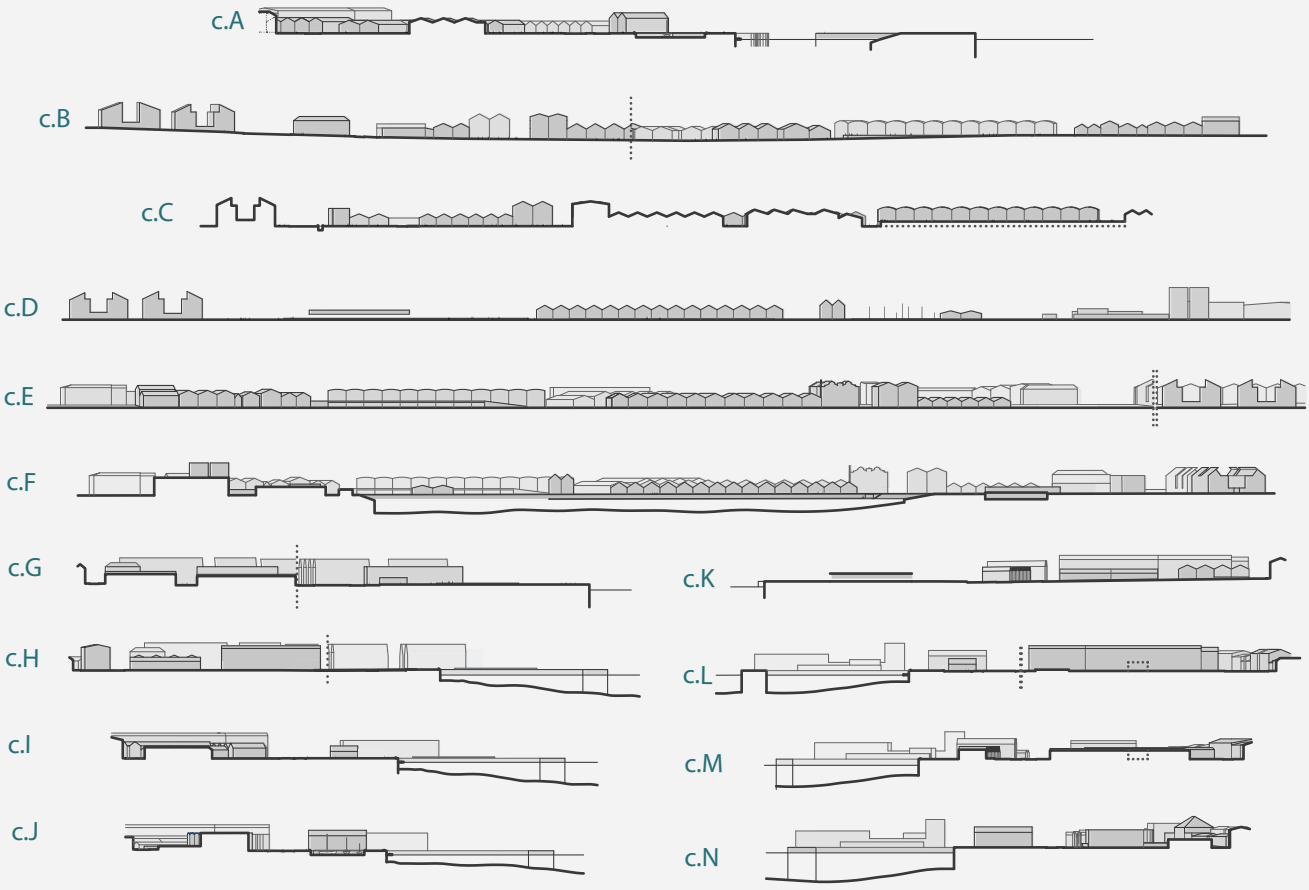
Tentámos, deste modo, controlar a escala da morfologia urbana através da vegetação (4.) que de certo modo limita o espaço (1.) numa vivência pessoal, escondendo as formas emergentes dos planos envolventes (2.) (porque nada têm a ver com o ambiente industrial idealizado neste projecto). A arborização irá, por conseguinte, criar uma barreira entre o que existe e o que vai existir promovendo um percurso pedonal direccionado ao rio. O mesmo acontece a Sul da Doca do Poço do Bispo (na zona (1.)) quando integramos a estrutura vegetal de modo a diminuir o impacto visual que as grandes estruturas industriais têm na cidade, promovendo uma continuidade formal e consequente integração destas em todo o plano.

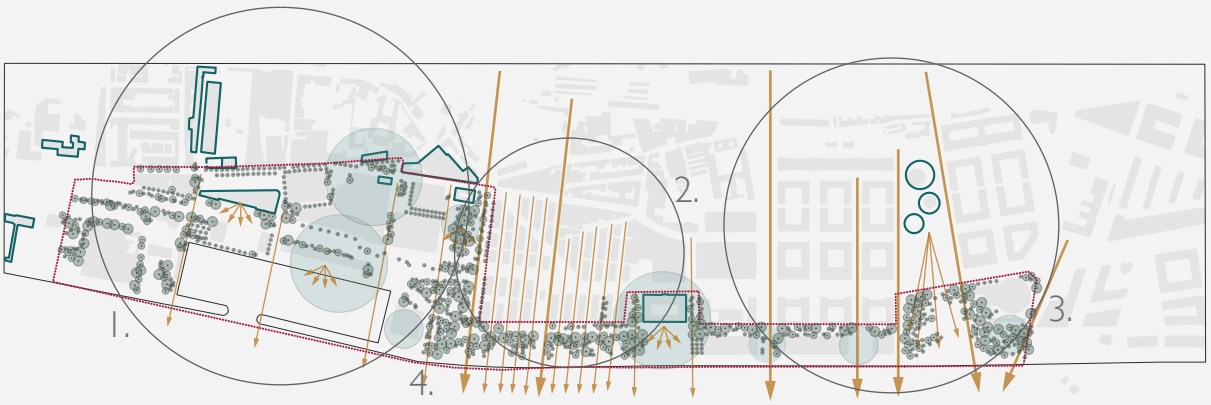
Na zona (2.), a vegetação existe para não só esconder, as grande edificações presentes nos plano envolventes, mas também para tornar o parque ribeirinho mais pessoal e relacionado com o rio. Criando ambientes de reflexão limitados ao longo da margem. [104]

A arborização proposta (de três formas distintas: árvores altas, médias e arbustos) foi criteriosamente desenhada para que cada conjunto vegetal possa esconder, elucidar, direcionar ou evidenciar vistas em relação ao olhar, como é exemplificado no esquema do lado esquerdo.

104 A estrutura verde que aqui propomos é desenhada de modo a que o Plano seja passível de se integrar na Estrutura Ecológica Municipal e no respectivo Sistema Húmido, consagrada na proposta de revisão do PDM. Setembro 2010, disponível em http://pdm.cm-lisboa.pt/.







PLANTA DE ESCALA URBANA | CORTES DO PLANO PROPOSTO | MASSA ARBÓREA

s/ esc.

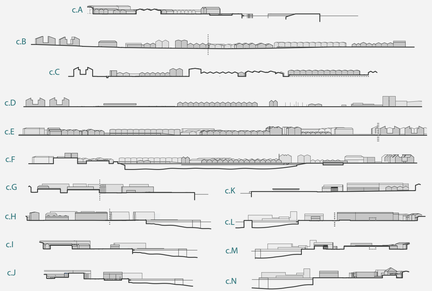
LEGENDA:

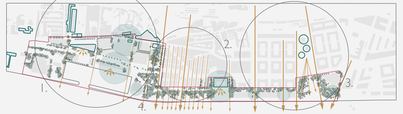
- BAIXO (1 A 2 PISOS)
- MÉDIO (3 A 6 PISOS)
- ALTO (7 A 10 PISOS)
- MUITO ALTO (> 11 PISOS)

- LINHA DE CORTE
- EDIFICIOS EM 1º PLANO
- EDIFICIOS EM 2º PLANO

- ACTUAL LINHA DE COSTA
- EDIFÍCIOS PROPOSTO A CONSTRUIR
- EDIFÍCIOS EXISTENTES A MANTER
- EDIFÍCIOS CLASSIFICADOS
- LIMITE ÁREA DE INTERVENÇÃO
- DEMOLIÇÕES
- CONSTRUÇÕES
- MORFOLOGIA URBANA
- CENTRALIDADES PONTOS FOCAIS PRINCIPAIS
- CENTRAIDADES PONTOS FOCAIS SECUNDÁRIOS
- SISTEMA DE VISTAS DIRECCIONADA PRINCIPAL
- SISTEMA DE VISTAS DIRECCIONADA SECUNDÁRIO
- SISTEMA DE VISTAS GLOBAL
- MASSA VEGETAL PROPOSTA

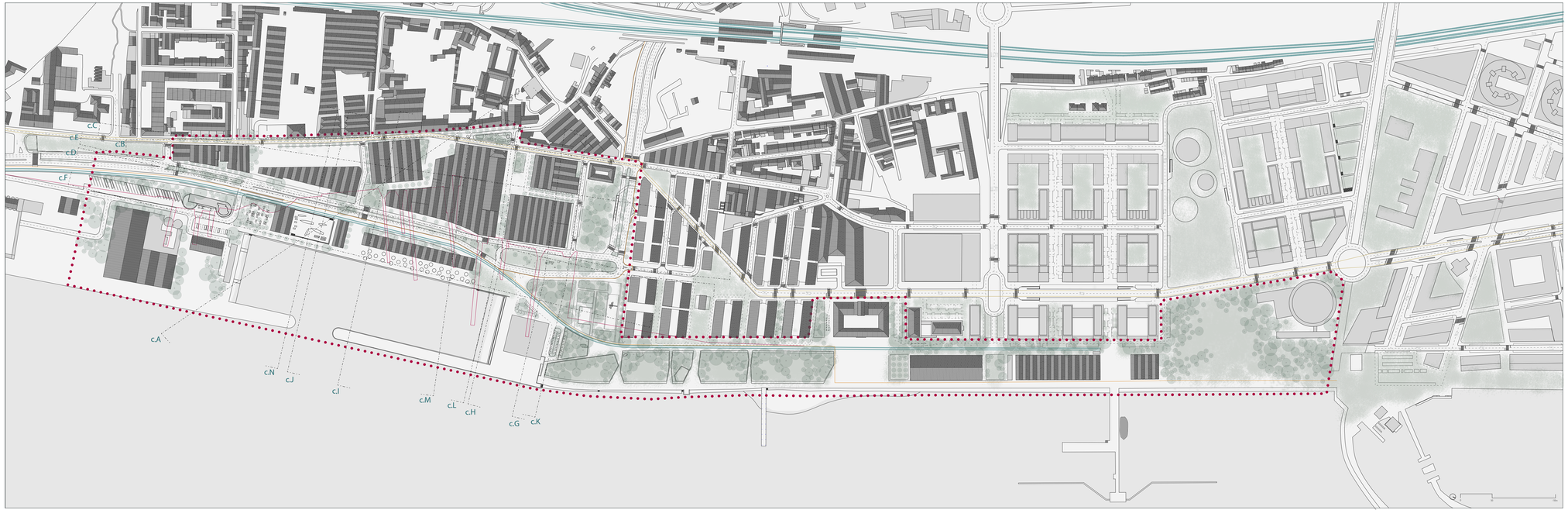






PLANTA DE ESCALA URBANA | CORTES DO PLANO PROPOSTO | MASSA ARBÓREA

s/ esc.



PLANO DE PORMENOR | PLANTA PROPOSTA

esc. 1/3 000

4.2.3 Intenções na Apropriação de Espaços e Distribuição de Usos.

Desde que se começou a levar o planeamento urbano a sério, uma das diligências tem sido a do alojamento das pessoas em casas arejadas e com sol, situadas longe da sujidade, do ruído e do mau cheiro da indústria. Mas, apesar de ninguém se opor seriamente a isto, o facto é que a segregação e o zonamento continuam a praticar-se, pondo em risco as grandes unidades da nossa vida social. [105]

Uma vida social deve, para além de criar condições para uma oferta diversificada de espaços, actividades e usos, dar resposta a diferentes formas de apropriações aceitando as vantagens da convivência, assim como os seus inconvenientes. O balanço final revelar-se-á compensador.

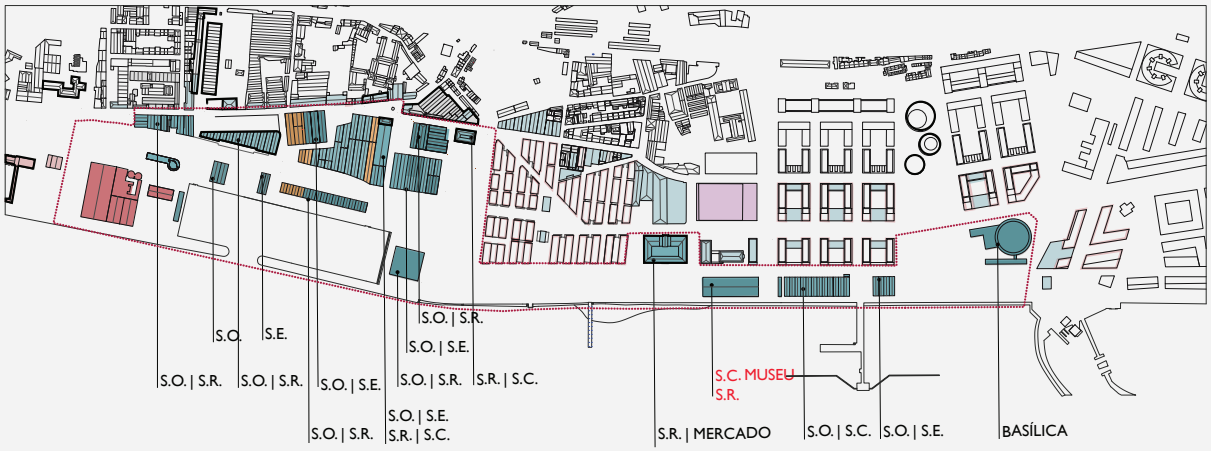
De características semelhantes à zona de intervenção, o West End Londrino está cada vez mais a tornar-se uma zona de serviços do que habitacional e cultural. Há constantes oposições quanto à construção de igrejas ou bares nas ruas onde as pessoas moram por causa do barulho e da poluição. *Até há juristas que afirmam ser uma violação da lei permanecer-se imóvel nos passeios.* [105]

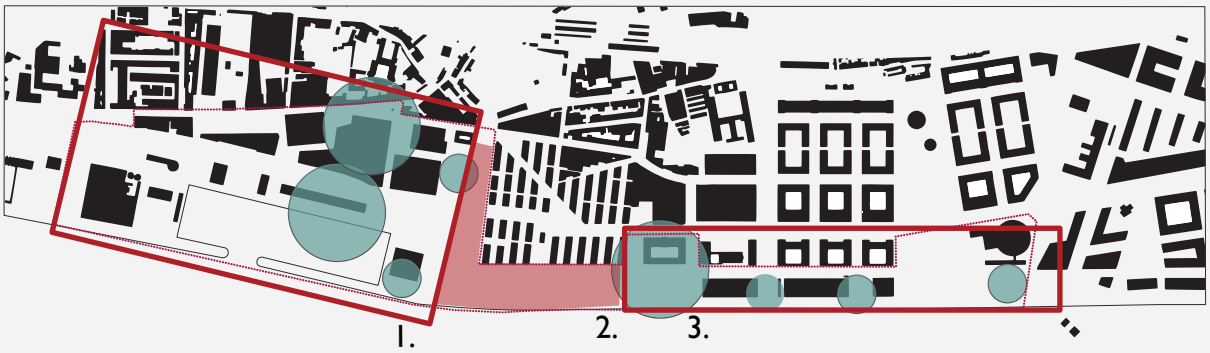
Actualmente, também no Poço do Bispo, existe uma actividade praticamente ligada aos serviços. Contudo as novas intervenções urbanísticas têm vinda a modificar esse futuro. Com a adição de uma imponente escala habitacional e comercial, começa a surgir (ao longo do rio) a necessidade de regenerar uma área degradada com novas actividades culturais, lúdicas, recreativas e comerciais para lhes dar resposta.

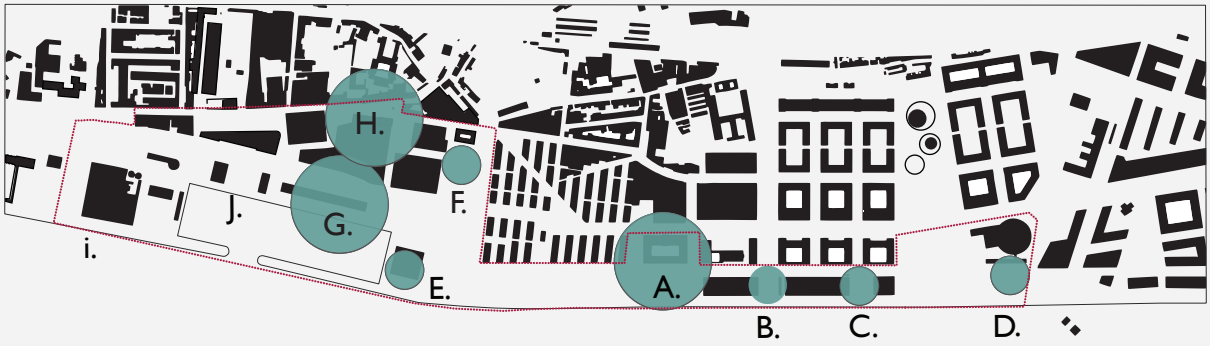
Para tornar o Plano de Pormenor o mais rentável possível, a distribuição de usos foi feita de modo a criar duas áreas centrais (1 e 3) que intersectam num grande parque (2.). A sua função é de abstrair o sujeito da sua

[105] CULLEN, Gordon, Paisagem urbana, p. 78.









PLANTA DE USOS EXISTENTES | USOS PROPOSTOS | PRAÇAS CENTRAIS

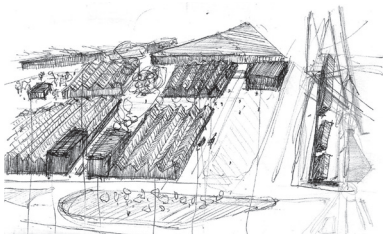
s/ esc.

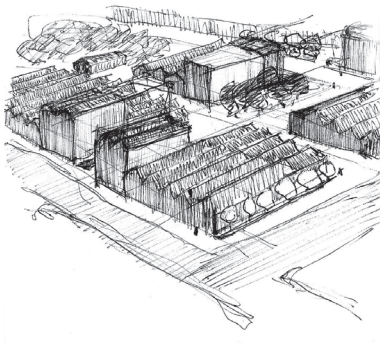
envolvente, mantendo apenas a ligação imaginária e directa entre duas centralidades do mesmo mundo ambiental (preexistências Industriais e rio).

Em (1.) tentamos expressar o ambiente industrial que outrora se viveu. Queremos que o sujeito habite o Património (definido como actor principal), numa peça onde as praças (em conjunto com os seus limites) têm a função de cenário. Em (3.), numa zona à beira rio, a actividade cultural e de serviços apoiará e chamará a actividade social necessária, de modo a tornar o lugar socialmente activo.

Em (1.) evidenciam-se as praças:

- (H.) Delimitada, principalmente, pelas instalações Abel Pereira da Fonseca e as instalações Domingos Barreiro & Ca Lda., destinadas a restauração e comércio de modo a reter as pessoas e dinamizar a zona;
- (F.) Visualizámos um grande jardim gerido pela Fábrica do Braço de Prata, com o fim de enquadrar o edifício patrimonial que o integrará;
- (G.) Propomos a criação de restaurantes e pequenos comércios que, à semelhança das Docas de Alcântara, pudessem dinamizar as Docas do Poço do Bispo.
- (E.) Formalizamos um edifício (originado em consequência da já existente rampa de varadouro) de apoio à atracagem de pequenos barcos que qualquer pessoa singular poderá utilizar. Deverá ser acautelado um apoio de serviços (um café/restaurante incorporado) onde será possível apreciar o rio e criar atractividade de toda a envolvente da Doca, para a zona do parque.





(de cima para baixo | da esq. para a dir.)

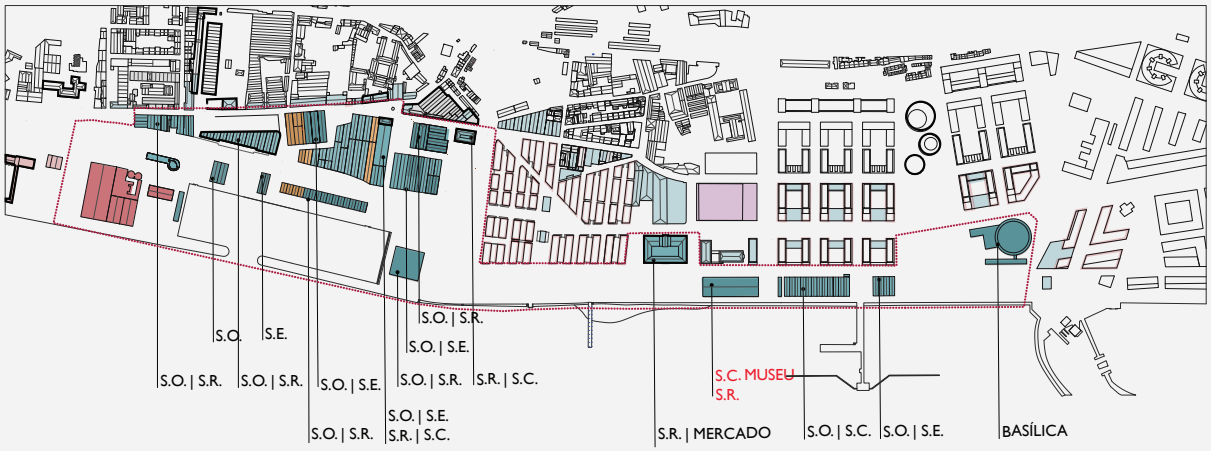
120. Desenho de estudo desactualizado sobre a zona , relação entre a frente da malha industrial e vazios limitados por edifícios.

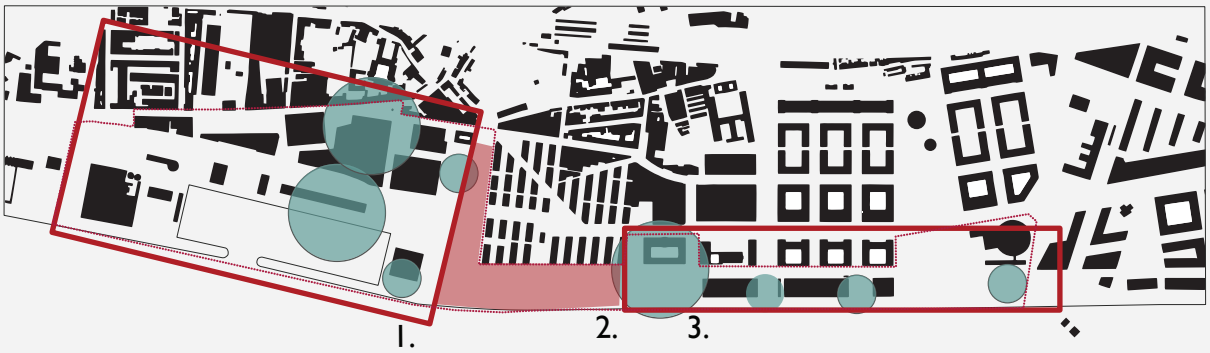
121. Desenho de estudo desactualizado sobre a zona , relação entre a frente da malha industrial. Dois edifícios destacados da malha iriam ser protagonistas nesta frente, ao longo da Avenida Infante Dom Henrique.

Em (3.) surgem as praças:

- (A.) De área limitada pelo Mercado, antiga Tabaqueira (agora com conceito semelhante ao Mercado da Ribeira), o Museu de hidroaviões a vasta vegetação que o limita, tem como finalidade criar um espaço









PLANTA DE USOS EXISTENTES | USOS PROPOSTOS | PRAÇAS CENTRAIS

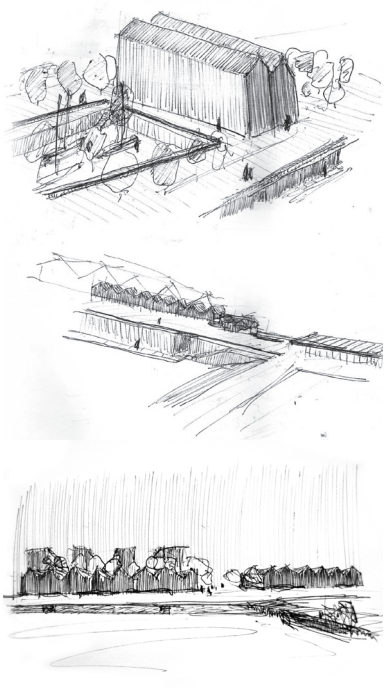
s/ esc.

e a vasta vegetação que a limita (a Ocidente), tem como finalidade criar um espaço central dinamizador. Virado para o rio. Isto também possibilita que se aproprie para uma possível expansão do mercado (para esplanadas), bem como para futuras apropriações de espaço público para feiras, eventos, etc, porque, *Num mundo de conceitos bem definidos as estradas destinar-se-iam ao trânsito de pessoas e coisas e os edifícios às relações sociais e de trabalho. Mas como a maioria das pessoas faz o que lhe convém, verifica-se que também o exterior se encontra ocupado para fins sociais e comerciais.*[106] Propomos uma alteração ao paredão/muralha com avanço do plano de terra, definindo uma praia urbana para usufruto público.

- (B.) Com o propósito de finalizar a malha habitacional e entrada na frente ribeirinha, desenhámos um jardim de apoio à biblioteca do museu e às oficinas a ele afectas. Localizadas nos antigos equipamentos portuários do Cais/Pontão Matinha, têm como função albergar um pavilhão multi-usos, com capacidade para executar parte de uma exposição temporária referente ao museu, concertos ou actividades várias.

- (C.) Na zona de chegada do transporte flúvial do Museu e onde se localiza o terminal do comboio ribeirinho, propomos que, atracado ao cais (nas laterais que não conflituem com o atracamento de barcos referentes ao porto de Lisboa e ao seu respectivo museu), expôr o submarino "Barracuda" - exposição de caracter público do equipamento naval, de modo a dar continuidade à ideia defendida em 3.3 UM MUSEU PARA A CIDADE.

- (D.) Zona de jardins afecta à futura Basílica de Lisboa.



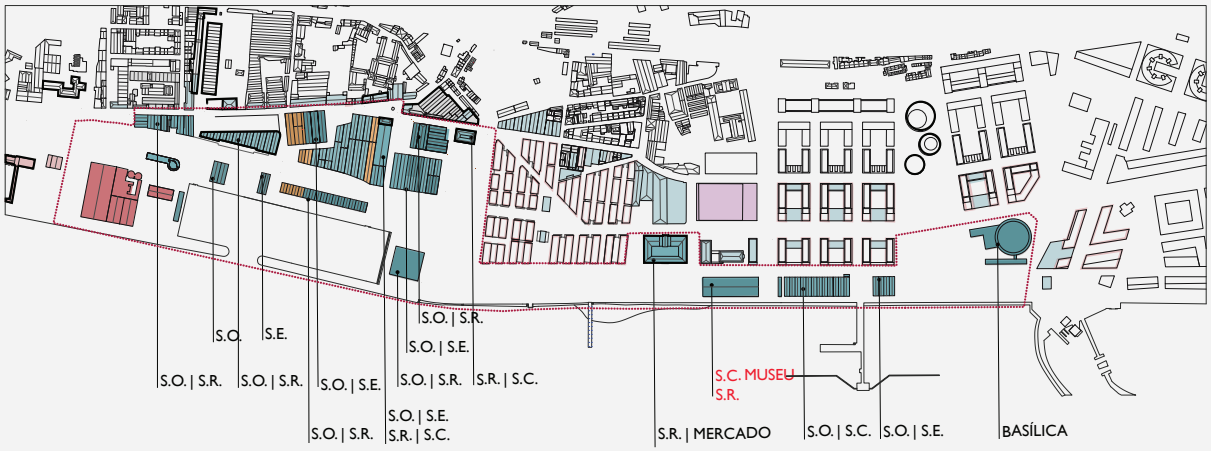
(de cima para baixo)

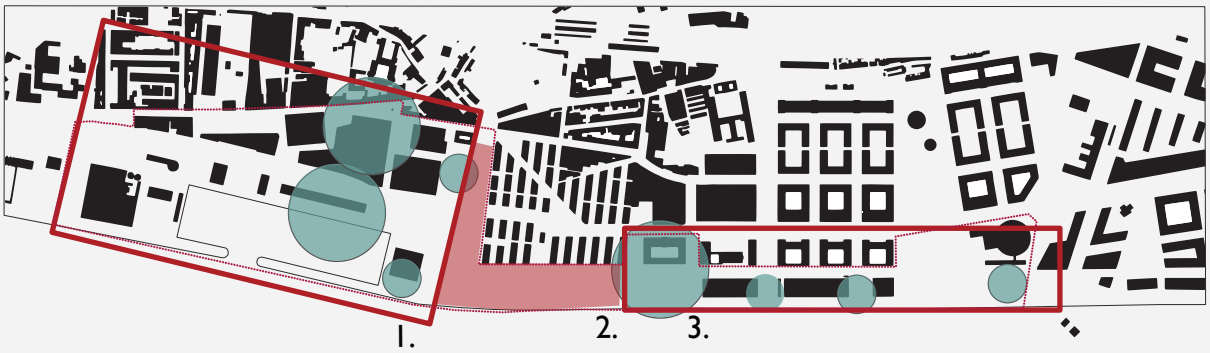
122. Desenho da relação entre zona de operações de barcos e espaço público. Em baixo, de uma antiga ideia de entrada para a Doca de Recreio.

123. Desenho da ponte cais da Matinha, com o Submarino Barracuda atracado. Do lado oposto, os barcos de transporte do museu do Porto de Lisboa.

106 CULLEN, Gordon, Paisagem urbana, p. 23.









PLANTA DE USOS EXISTENTES | USOS PROPOSTOS | PRAÇAS CENTRAIS

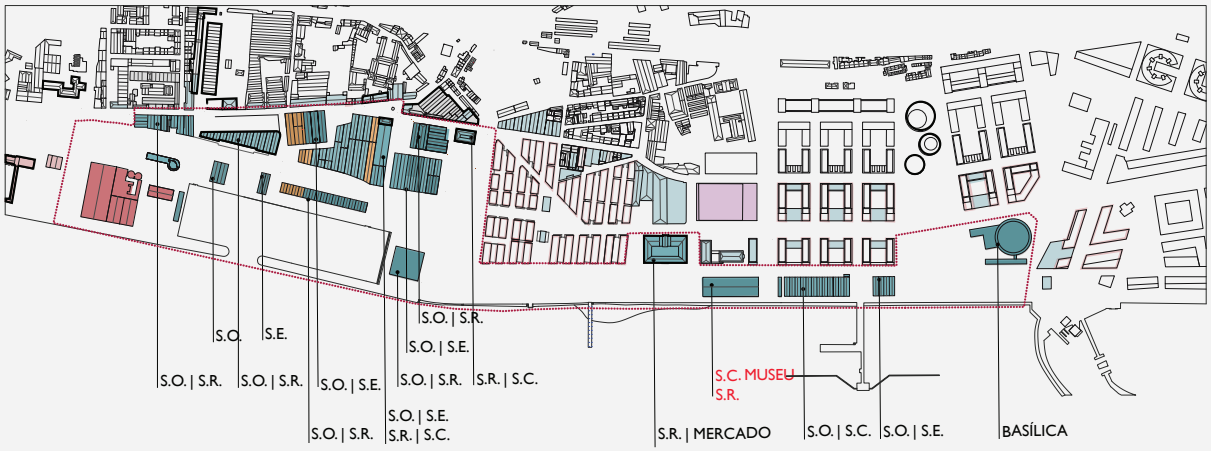
s/ esc.

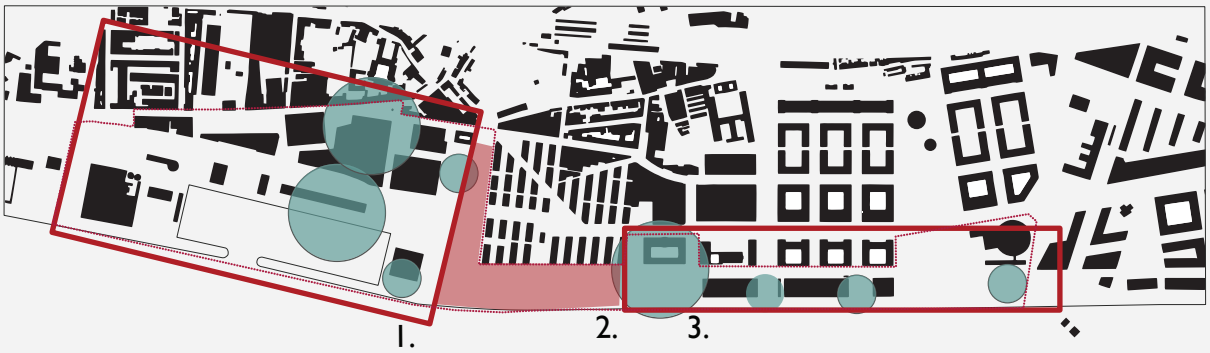
Fora das zonas centrais surgem outros espaços igualmente importantes em que:

- (i.) Plaenámos uma reorganização/reestruturação da doca do Poço do Bispo, que concentra os usos estritamente portuários e industriais no seu extremo Sul. Com o devido desvio dos acessos rodoviários, libertamos o topo Norte da Doca (antiga entrada e saída de camiões) para usufruto público. De modo a manter as actividades ligadas ao rio (manutenção de barcos, canoagem, etc.) no topo Sul.

- (J.) Criámos infraestruturas de suporte à náutica de recreio e desportiva, para dinamizar as actividades ligadas ao rio, prevendo uma utilização de forma continuada e sustentada.









PLANTA DE USOS EXISTENTES | USOS PROPOSTOS | PRAÇAS CENTRAIS

s/ esc.

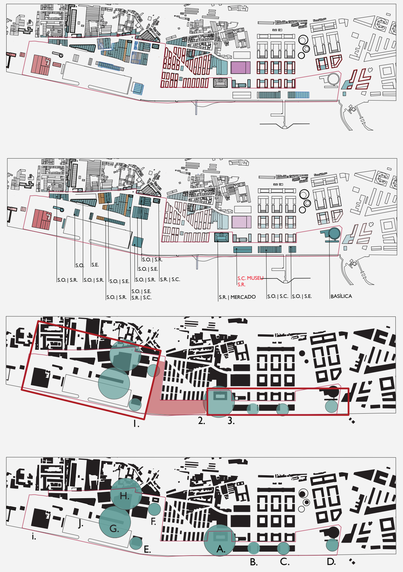
LEGENDA:

COMÉRCIO
C.01 VENDA DE ARTIGOS DE DESGIN

SERVIÇOS
S.R. RESTARUANÇÃO/ BAR
S.O. OFICINA
S.E. ESCRITÓRIO
S.C.S. CENTRO DE SAÚDE
S.C. CULTURAL
S.D. DESPORTIVO

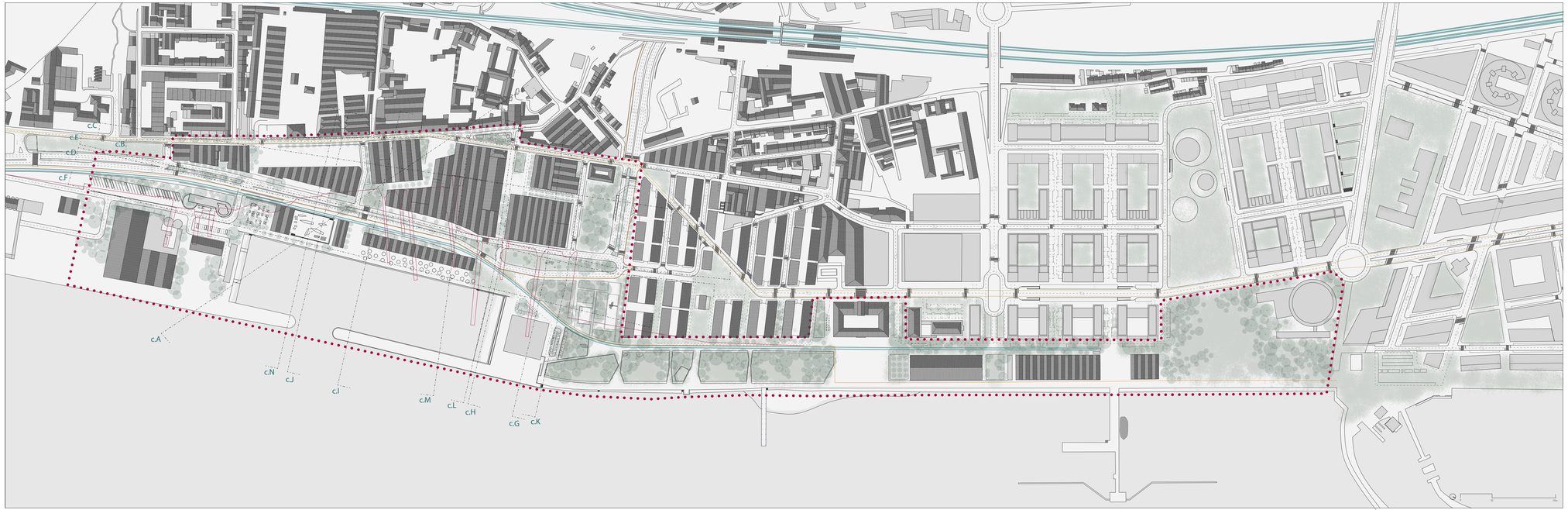
MISTO (HABITAÇÃO E/OU COMÉRCIO/SERVIÇOS)
INDÚSTRIA
DEVOLUTOS
EQUIPAMENTOS

ACTUAL LINHA DE COSTA
EDIFÍCIOS PROPOSTO A CONSTRUIR
EDIFÍCIOS EXISTENTES A MANTER
EDIFÍCIOS CLASSIFICADOS
LIMITE ÁREA DE INTERVENÇÃO
DEMOLIÇÕES
CONSTRUÇÕES
MORFOLOGIA URBANA
CENTRALIDADES PONTOS FOCAIS PRINCIPAIS
CENTRAIDADES PONTOS FOCAIS SECUNDÁRIOS



PLANTA DE USOS EXISTENTES | USOS PROPOSTOS | PRAÇAS CENTRAIS

s/ esc.



PLANO DE PORMENOR | PLANTA PROPOSTA

esc. 1/3 000

4.2.4 Mobilidade Urbana.

O séc. XX, entre outras coisas, marcou-se pelo advento do automóvel. A invenção e a familiarização do uso desta máquina trouxe profundas mudanças nos hábitos e costumes dos povos, mas também na coesão e na ocupação dos seus territórios. O uso do automóvel aproximou a distância, democratizou o acesso e mudou (acelarou) a leitura do mundo e a forma como o ocupamos. (...) Hoje, séc.XXI detemos uma paisagem em que a figura do automóvel foi e é um elemento decisivo, porém, incompreensível, pouco se questiona a forma ou o desenho que essa mesma paisagem continua a adquirir. [107]

A incapacidade do desenho das vias urbanas não acertar com o equilíbrio entre a máquina, homem e local é visível por toda a cidade de Lisboa. *Quando a intervenção se desliga do suporte, quando apenas o manipula, sem que no fundo o compreenda, embora ligando um ponto A um ponto B, não se está a unir mas a separar os locais.* [108] É notório que o seu desenho é pensado, em certa medida, sobre o território e não com o território. Esta é a ideia que queremos alterar.

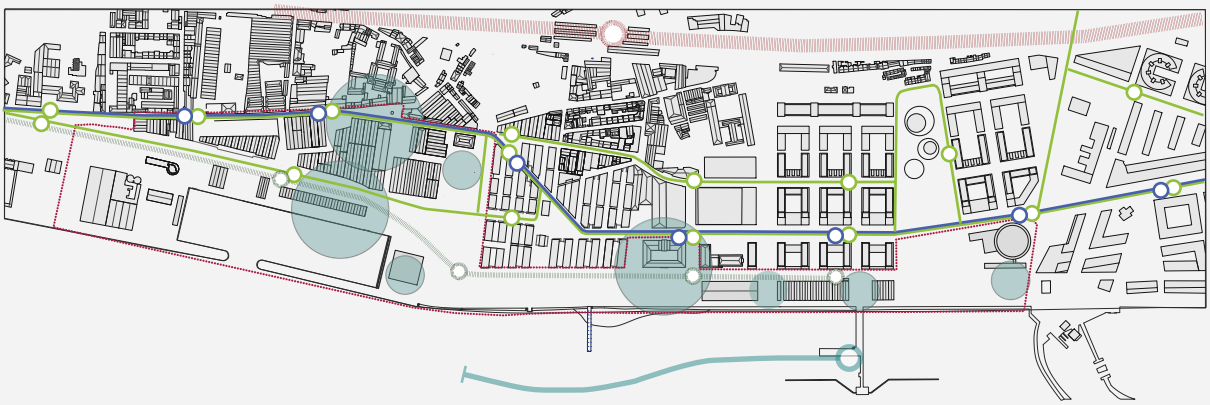
Assente na necessidade de circular, o uso do automóvel obrigou a profundas transformações urbanas que de certa forma devem ser controladas (tomando-o como prioritário). Deste modo, qualificámos o espaço público que tem como sistema de mobilidade prioritário, o peão. Redesenhámos as vias, modificando sentidos, redimensionando estradas e passeios, atribuíndo materialidades, posicionando mobiliário urbano, etc. de modo a responder ao ambiente urbano pretendido, contínuo por todo o Plano.

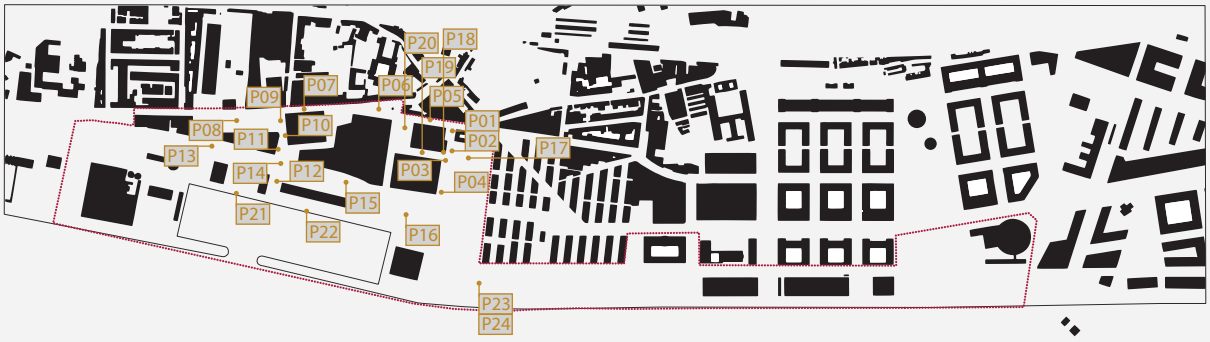
Tentámos reduzir o impacto da barreira constituída pelos grandes sistemas rodoviários, de forma a aumentar a permeabilidade da cidade á

[107] RODRIGUES, Sérgio Fazenda, A Casa Dos Sentidos, p. 113.
[108] RODRIGUES, Sérgio Fazenda, A Casa Dos Sentidos, p. 114.



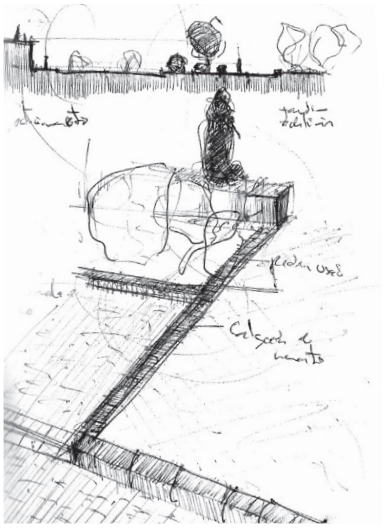


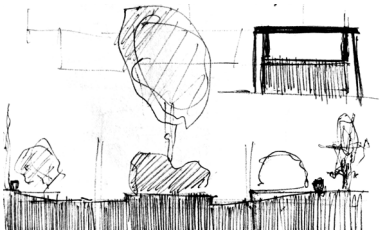




PLANTA DE HIERAQUIZAÇÃO E SENTIDO VIÁRIO | CICLOVIAS | TRANSPORTES
IDENTIFICAÇÃO DE PORMENORES

s/ esc.





(de cima para baixo)

124. Desenhos de estudo de pavimentação, mobiliário urbano, dimensão de vias, escala na cidade e vegetação.

125. Desenhos de estudo de pavimentação, mobiliário urbano, dimensão de vias, escala na cidade e vegetação.

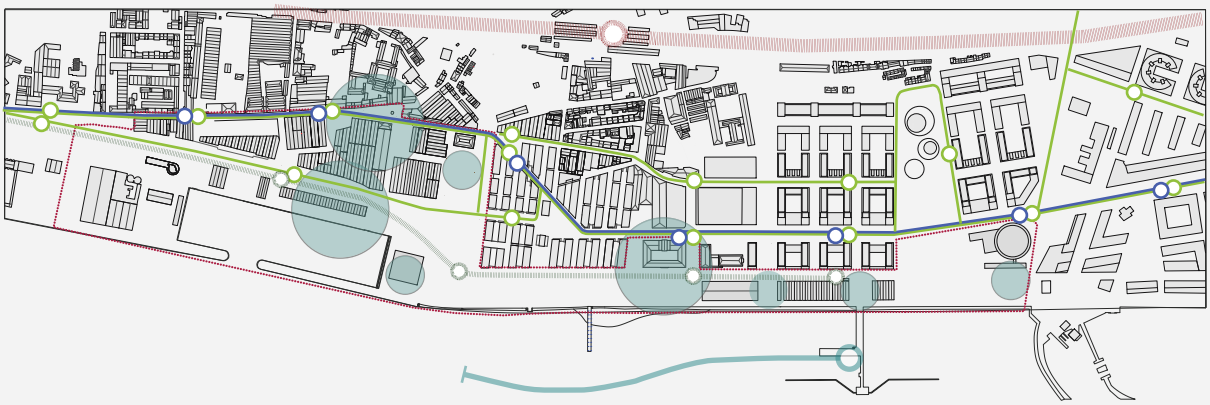
margem do rio, definindo toda a frente de rio como espaço público qualificado. Pretendemos que o automóvel tenha uma redução de apropriação e velocidade nesta zona, servindo, apenas propósitos de estacionamento de apoio às actividades sociais aí localizadas.

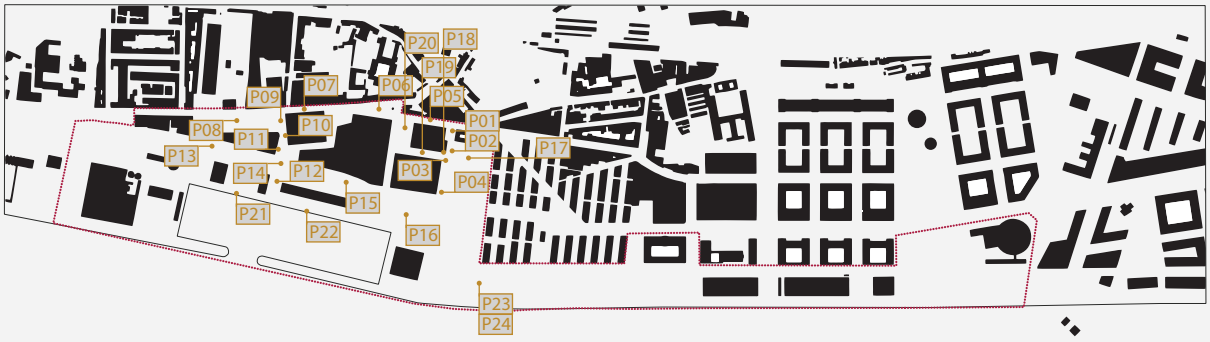
Reorganizámos as áreas sob administração portuária, criando uma nova entrada (temporária), de transportes afectos ao funcionamento do porto de Lisboa, na Zona Ocidental da Doca do Poço do Bispo (como mostra o PDM que, com a construção de uma futura via urbana arterial vai desenhar este futuro). Isto permite libertar a área Oriental da Doca para usufruto público.

Propomos também a continuidade do sistema de mobilidade pedonal e ciclável ao longo de toda a frente ribeirinha (ligando de Norte a Sul desde o Parque das Nações até ao centro da cidade através da Avenida Infante D. Henrique e para poente, em direcção ao futuro Parque do Vale Fundão) que era imperativo na ideia da Câmara Municipal. Junta-se a isto, a nova via de circulação do comboio ribeirinho e as propostas intenções de apropriação dos transportes públicos (autocarros e eléctricos) com pontos de paragem em áreas centrais, que facilitam a movimentação de massas do centro da cidade para o lugar de intervenção.









PLANTA DE HIERAQUIZAÇÃO E SENTIDO VIÁRIO | CICLOVIAS | TRANSPORTES
IDENTIFICAÇÃO DE PORMENORES

s/ esc.

4.2.4.1 Pavimentação e Dimensionamento.

As construções ricas em texturas e cores, assentam, necessariamente, num pavimento. Se este não passar de uma extensão asfaltada lisa e uniforme, elas por sua vez parecer-nos-ão desarticuladas, separadas umas das outras (...) Entre os diversos factores que contribuem para a unificação e coesão numa cidade, o pavimento é dos mais importantes. [109]

O desaparecimento da diversidade e da personalidade das superfícies pavimentadas não está só relacionado com o uso do automóvel e da influência que este teve na concessão das cidades. Contudo é notório que a pavimentação, na maior parte das fracções citadinas, é um factor secundário quanto à organização, dimensionamento e desenho do espaço público. Comumente originado em função do trânsito rápido.

Tentámos por isso repensar, redimensionar e modificar a pavimentação, para que haja uma leitura mais fácil da rua, introduzindo simultaneamente uma nova estética funcional no ambiente proposto, e em grande medida na paisagem. O pavimento foi, por isso, estudado de modo a construir uma superfície de ligação por entre e à volta dos edifícios, ao invés de ser uma uma faixa neutra de asfalto limitada por passeios.

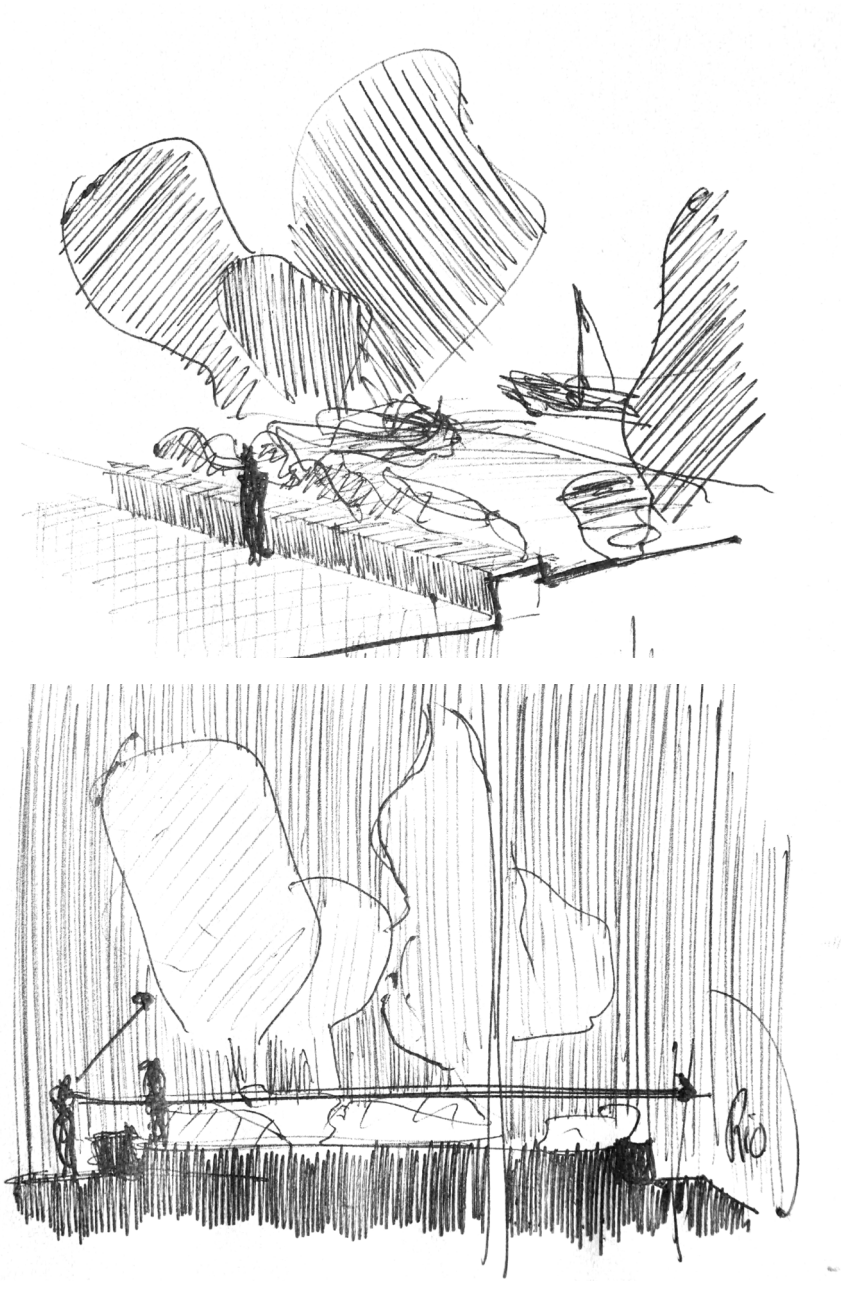


126. Pavimentação em redor da Acrópole idealizada por Dimitris Pikions. Neste projecto, tudo comunica entre si e se relaciona com a envolvente. Desde a materialidade, o seu desenho, a irregularidade das pedras, até à forma como é trabalhada.

A riqueza e variedade do pavimento foi submersa num fluxo automóvel e os habitantes aventuram-se a sair dos prédios por sua conta e risco, avançando de ilha em ilha, procurando passadeiras, semáforos e faixas separadoras. Se considerarmos que os arruamentos ocupam um terço da superfície do quarteirão normal, ficamos com uma ideia do desperdício a que esta idade mecanizada nos obriga. [110]

As páginas seguintes revelam a resposta pormenorizada dada a problemas que parecem não ser respondidos em muitas regenerações urbanas, essenciais à caracterização e identidade de um ambiente urbano.

109 CULLEN, Gordon, Paisagem urbana, p. 55.
110 CULLEN, Gordon, Paisagem urbana, p. 123.



127. Desenhos de estudo do conceito do parque ribeirinho Oriental: 1.(em cima) relação visual da zona mais afastada do rio com as zonas verdes; 2.(em baixo) sistema de vistas pretendido para a arborização do Parque Ribeirinho Oriente.

LEGENDA:

- ACTUAL LINHA DE COSTA
- EDIFÍCIOS PROPOSTO A CONSTRUIR
- EDIFÍCIOS EXISTENTES A MANTER
- EDIFÍCIOS CLASSIFICADOS
- LIMITE ÁREA DE INTERVENÇÃO
- DEMOLIÇÕES
- CONSTRUÇÕES
- MORFOLOGIA URBANA
- CENTRALIDADES PONTOS FOCAIS PRINCIPAIS
- CENTRAIDADES PONTOS FOCAIS SECUNDÁRIOS
- SISTEMA DE VISTAS DIRECCIONADA PRINCIPAL
- SISTEMA DE VISTAS DIRECCIONADA SECUNDÁRIO
- SISTEMA DE VISTAS GLOBAL
- MASSA VEGETAL PROPOSTA
- VIAS URBANAS (Arterial)
- VIAS URBANAS (Principal)
- VIAS URBANAS (Secundária)
- VIAS URBANAS (Transito lento)
- VIAS URBANAS (Afecta ao porto de Lisboa)
- VIAS COM SENTIDO ÚNICO
- VIAS COM SENTIDO DUPLO
- CICLOVIA
- TRANSPORTE FLUVIAL
- ELÉCTRICO
- AUTOCARROS
- COMBOIO
- COMBOIO RIBEIRINHO
- PONTOS DE PARAGEM

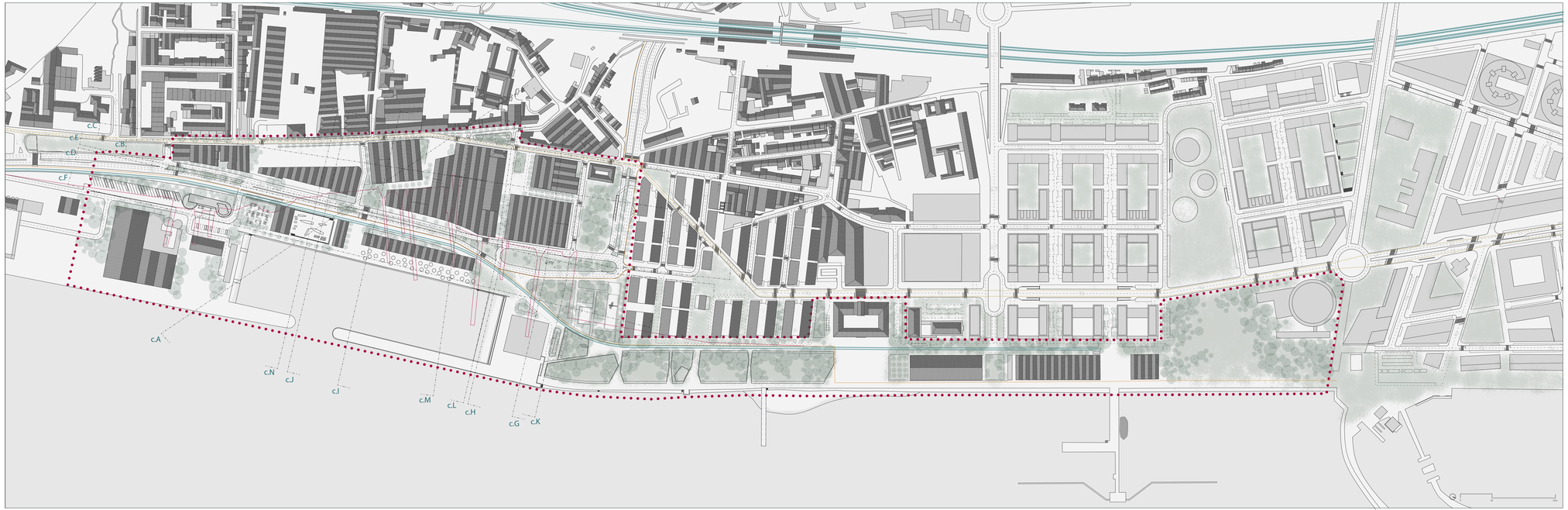




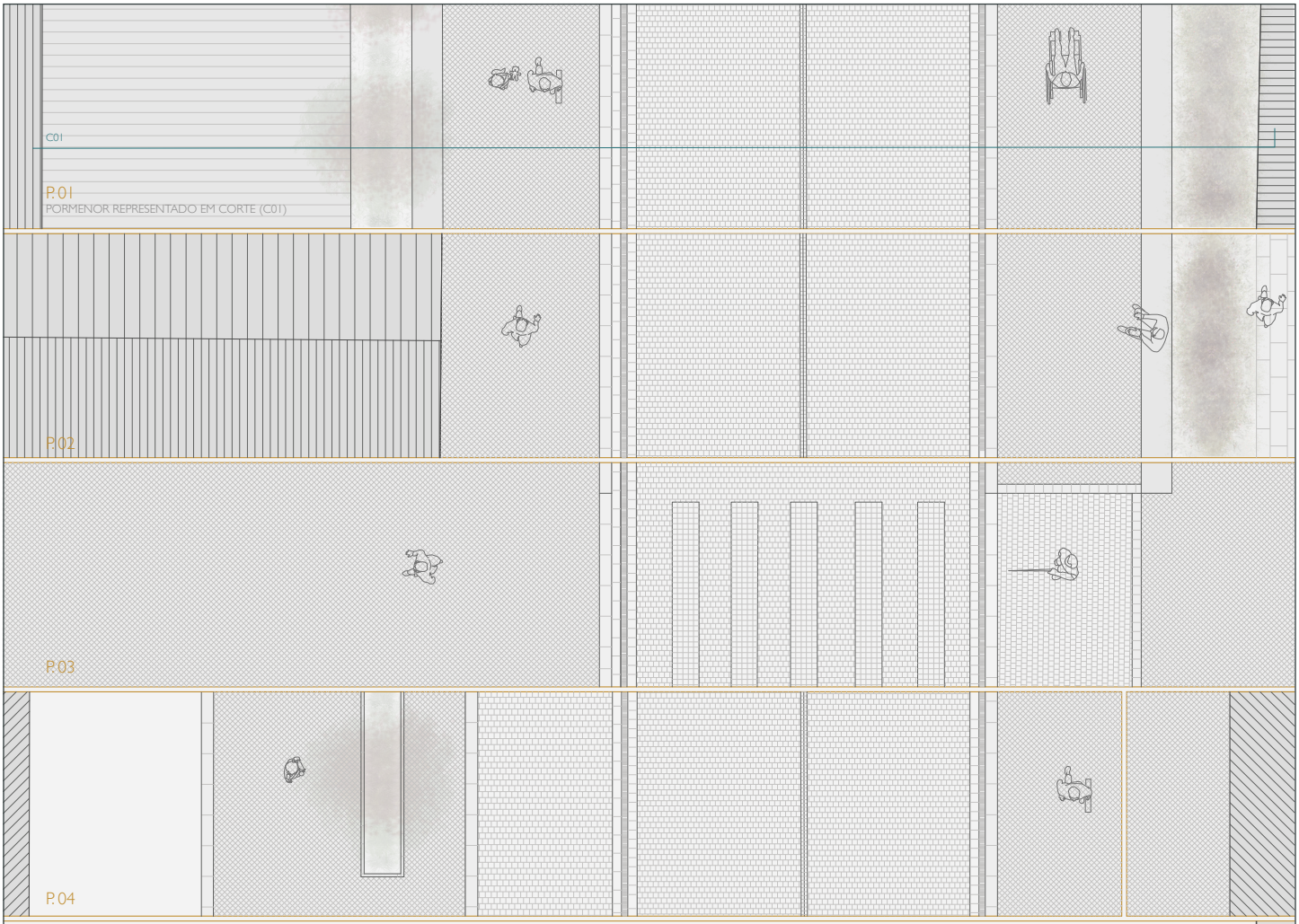




PLANTA DE HIERAQUIZAÇÃO E SENTIDO VIÁRIO | CICLOVIAS | TRANSPORTES
IDENTIFICAÇÃO DE PORMENORES
s/ esc.



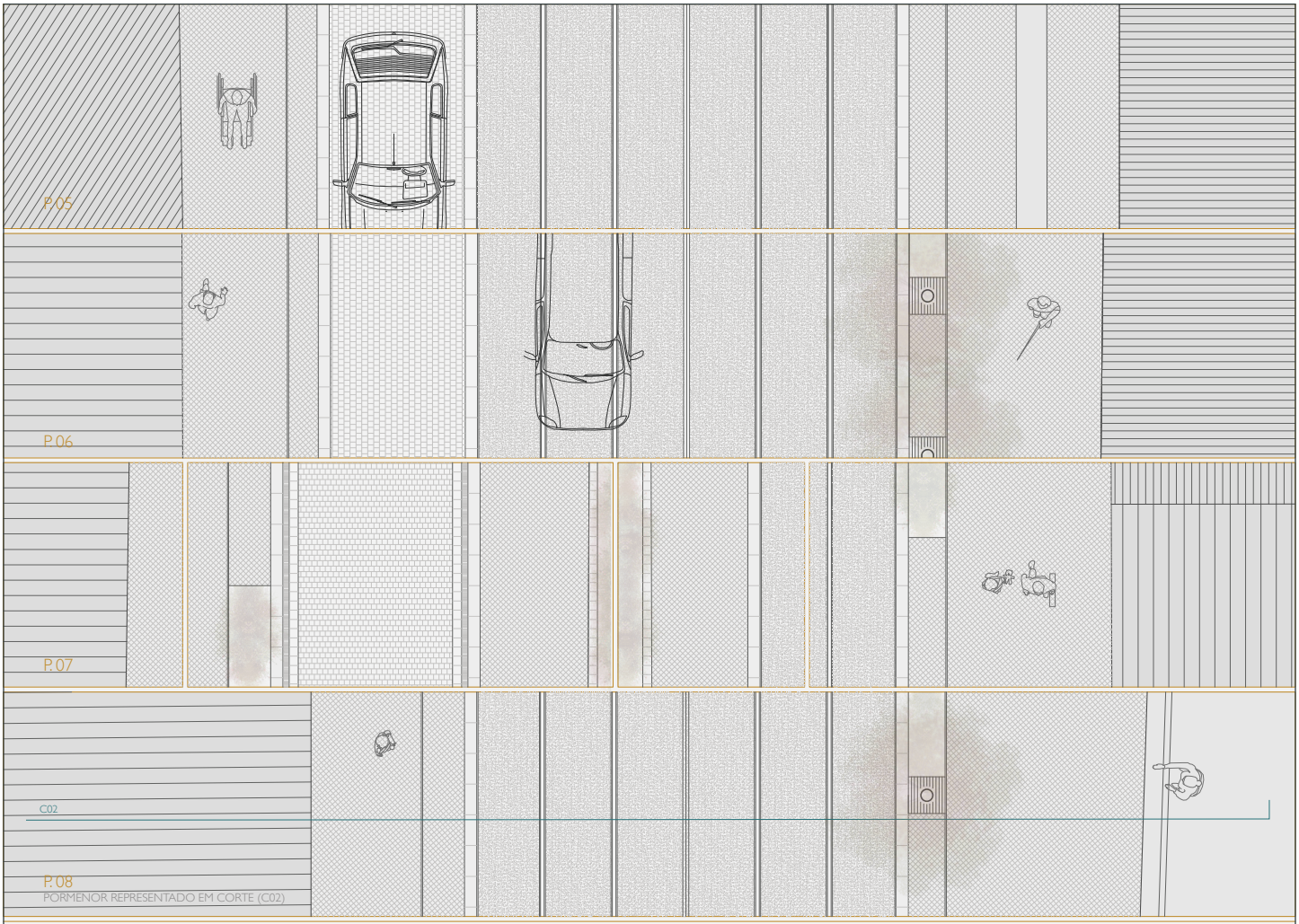
PLANO DE PORMENOR | PLANTA PROPOSTA
esc. 1/3 000





P01-04 PROPOSTA DESENHADA DA RUA FÁBRICA MATERIAL DE GUERRA

esc. 1/100





C.02
CORTE REPRESENTADO EM PLANTA DE PORMENOR (P.08)

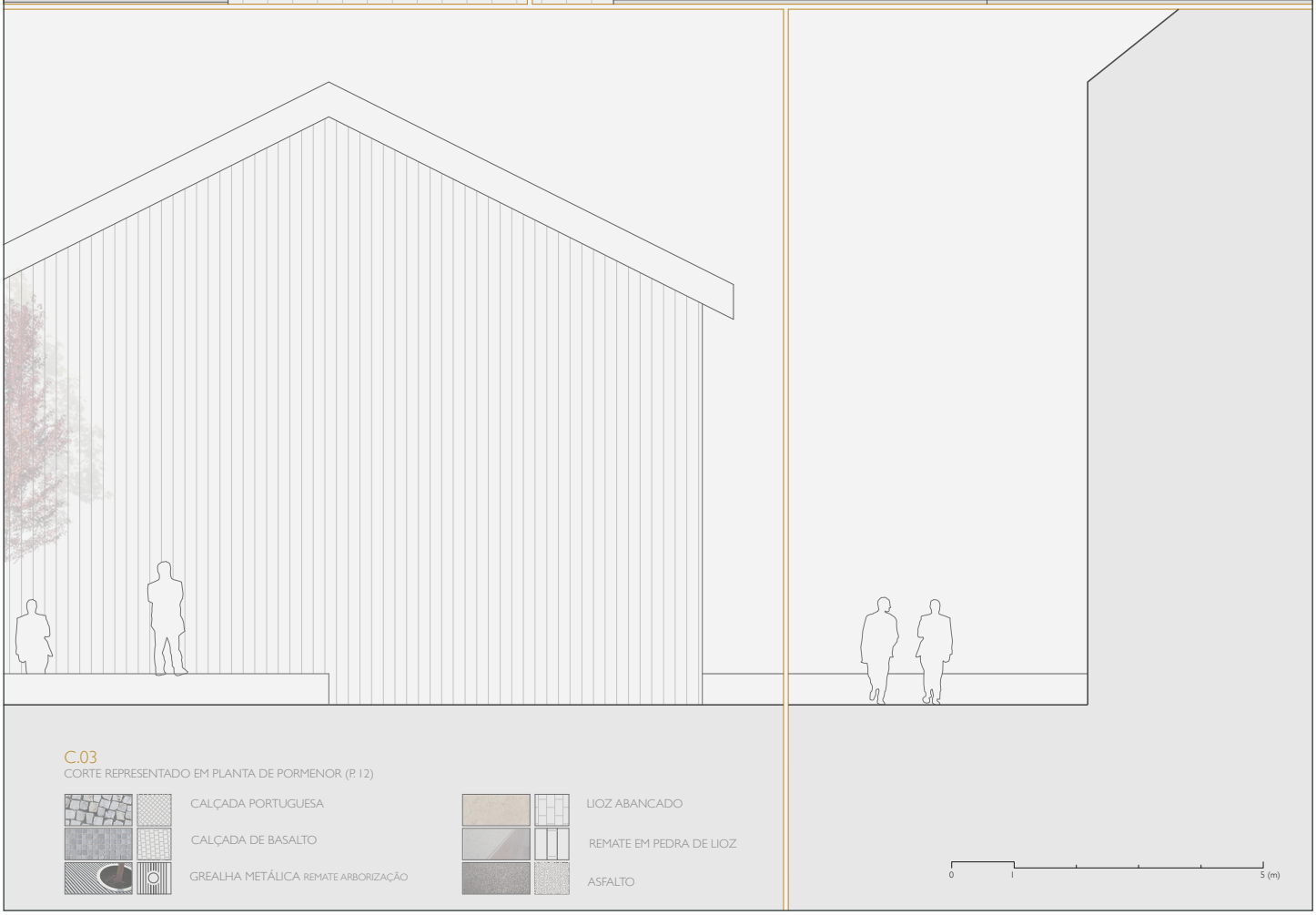
CALÇADA PORTUGUESA
CALÇADA DE BASALTO
GREALHA METÁLICA REMATE ARBORIZAÇÃO
REMATE EM PEDRA DE BASALTO
REMATE EM PEDRA DE LIOZ
ASFALTO

0 1 5 (m)

P05-08 PROPOSTA DESENHADA DA RUA DO AÇÚCAR

esc. 1/100





C.03
CORTE REPRESENTADO EM PLANTA DE PORMENOR (P. 12)

CALÇADA PORTUGUESA
CALÇADA DE BASALTO
GREALHA METÁLICA REMATE ARBORIZAÇÃO
LIOZ ABANCADO
REMATE EM PEDRA DE LIOZ
ASFALTO

0 1 5 (m)

P09-12 PROPOSTA DESENHADA DA RUA PEREIRA HENRIQUES
+ PROLONGAMENTO ATÉ À DOCA DO POÇO DO BISPO

esc. 1/100



P13-16 PROPOSTA DESENHADA DA AVENIDA INFANTE DOM HENRIQUE

esc. 1/100



P17-20 PROPOSTA DESENHADA DA RUA Nº1

esc. 1/100



P21-24 PROPOSTA DESENHADA DO PARQUE RIBEIRINHO ORIENTE

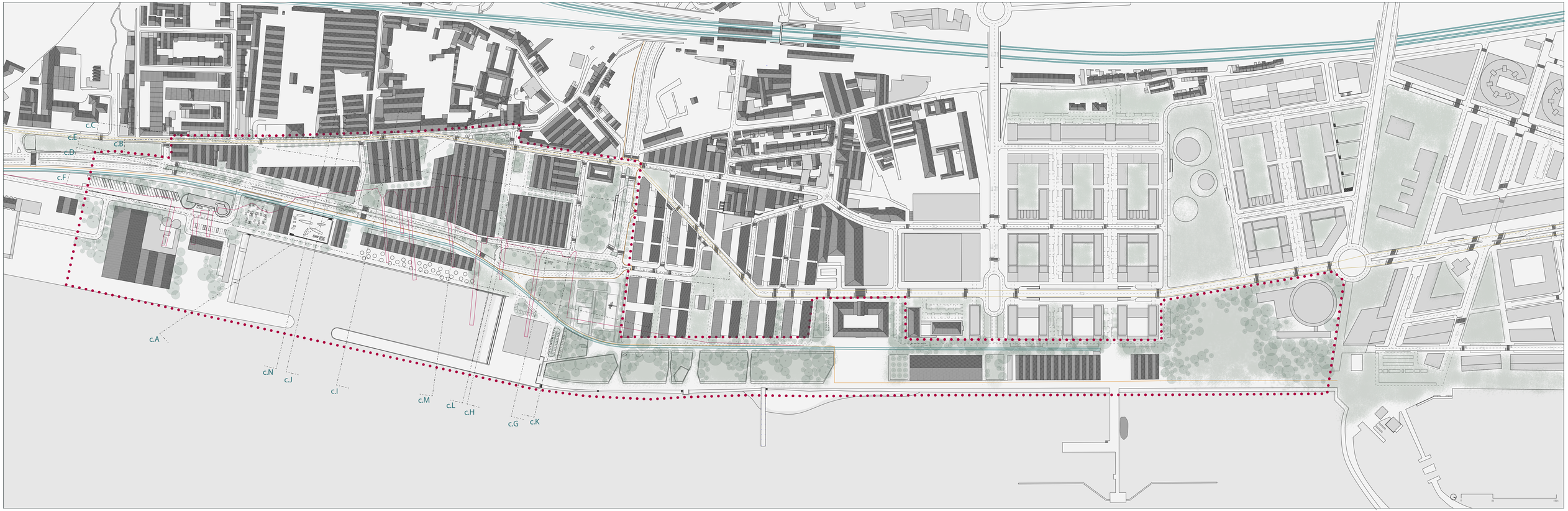
esc. 1/100

4.2.5 PEÇAS DESENHADAS

LEGENDA:

- ACTUAL LINHA DE COSTA
- RIO TEJO
- EDIFÍCIOS EXISTENTES
- EDIFÍCOS PROPOSTOS
- EDIFÍCIOS CLASSIFICADOS
- LIMITE ÁREA DE INTERVENÇÃO
- CICLOVIA
- FERROVIA
- LIMITE VIA DE RODAGEM
- LIMITE FAIXA DE RODAGEM
- PASSADEIRA
- ELEMENTOS MÓVEIS URBANOS
- LINHA DE COSTA ANTIGA
- EDIFÍCIOS A DEMOLIR
- PERCURSO A CONSIDERAR
- SENTIDO VIAS
- ÁRVORES DE FOLHA PERSISTENTE OU CADUCA (DE ALTURA VARIADA)
- ELÉTRICO PROPOSTO
- COMBOIO TURÍSTICO DA FRENTE RIBEIRINHA ORIENTAL

Informação, referente á linha de costa, publicada no Centro de Documentação e Informação do Porto de Lisboa em: PROJECO DE ATERRAMENTO DA ZONA MARGINAL ENTRE XABREGAS E POÇO DO BISPO, APL, s | data.



PLANO DE PORMENOR | PLANTA PROPOSTA

esc. 1/3 000

4.3 Forma | Materialidade | Espaço Envolvente.

4.3 Forma | Materialidade | Espaço Envolvente.

Para uma melhor compreensão do documento escrito advertimos para que abra, enquanto lê estas páginas, os desenhos relativos às PLANTAS E ALÇADOS DE CARACTERIZAÇÃO DA ENVOLVENTE DO EDIFÍCIO, na pág. 180-184.

O título deste subcapítulo expõem a relação imprescindível entre Forma e Materialidade que, palavras indissociáveis (em construção), inscrevem-se num espaço e nele vivem em harmonia.

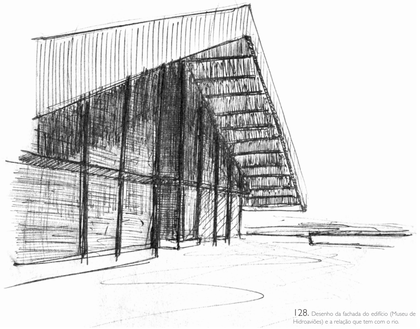
A arquitectura resolve os problemas que lhe são colocados. Como fazer uma casa, como resolver um espaço de trabalho, (...) mas mais do que resolver problemas, o arquitecto procura superá-los ou transcendê-los. Por exemplo, mais do que saber que uma cozinha serve para preparar os alimentos e que é um sítio onde se come, que isso obriga à existência de uma pia, de um fogão e de uma bancada, o que se procura saber ao certo, para sobre isso trabalhar, é que tipo de espaço é este e qual a nossa relação com ele. [111]

Com as palavras de Sérgio Fazenda Rodrigues importa darmos, não só uma resposta funcional mas também, uma ideia de ambiente que, num sentido de globalidade e coerência entre o lugar e aquilo que queremos construir, devem coexistir como um só.

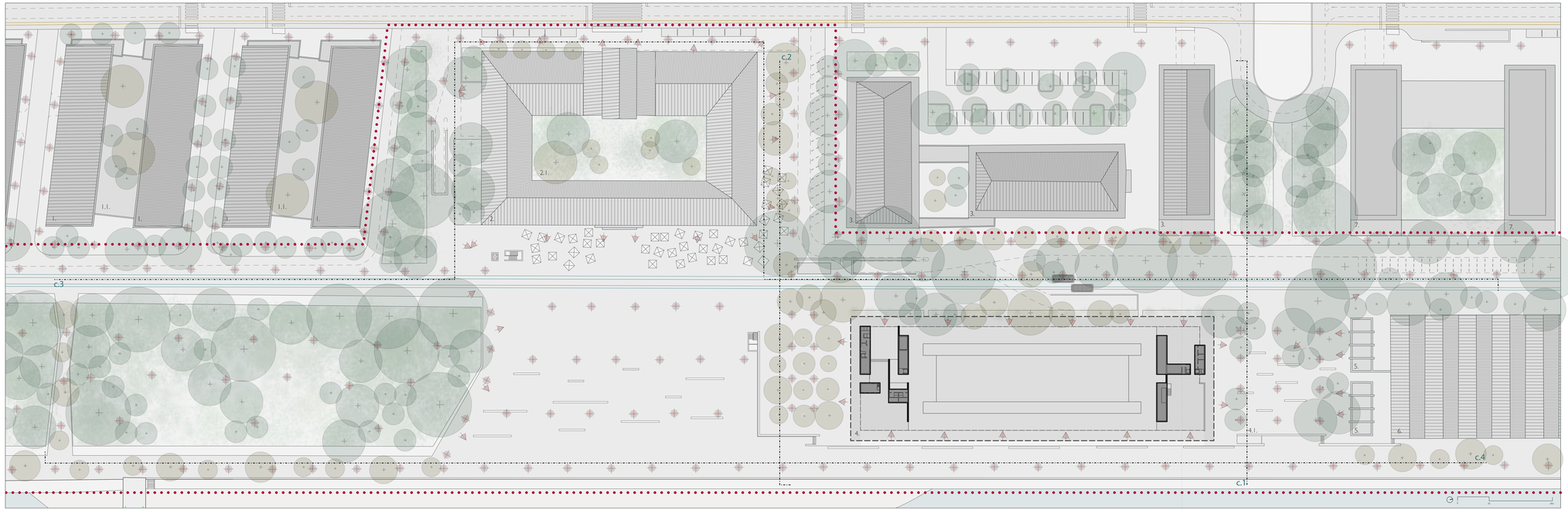
(...) uma cozinha nórdica não é nem nunca podia ser uma cozinha do Sul. Seria absurdo ignorar que na Suécia as pessoas não se reúnem à volta da mesa, da mesma forma que o fazem em Itália ou em Portugal. (...) A cozinha do Sul é um compartimento onde se lava, coze, frita, com cheiro, sabor e barulho. A cozinha do Norte é tendencialmente um móvel (...) que se fecha, que se arruma, utilitariamente descaracterizado, que se oculta na parede ou que se confunde na sala. [111]

Se generalizarmos o tema cozinha, podemos aplicar estas palavras a qualquer projecto de arquitectura. É neste sentido, que o lugar deve influênciar o projecto de forma a pertencer e a acrescentar mais, ao existente. Fomalizando um único ambiente.

[111] RODRIGUES, Sérgio Fazenda, A Casa Dos Sentidos, p. 27.



128. Desenho da fachada do edifício (Museu de Hidroaviões) e a relação que tem com o rio.



PLANTA DE CARACTERIZAÇÃO DA ENVOLVENTE DO EDIFÍCIO (IDENTIFICANDO PISO TÉRREO DA INTERVEÇÃO)

esc. 1/ 600

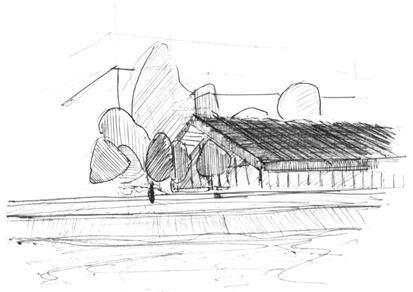
4.3.1 Lugar e Edifício.

Reflectindo sobre o que atrás foi dito, a forma edificada deve por si só relacionar-se com a envolvente e evidenciar uma estrutura estética que o Porto de Lisboa foi construíndo ao longo da margem do rio.

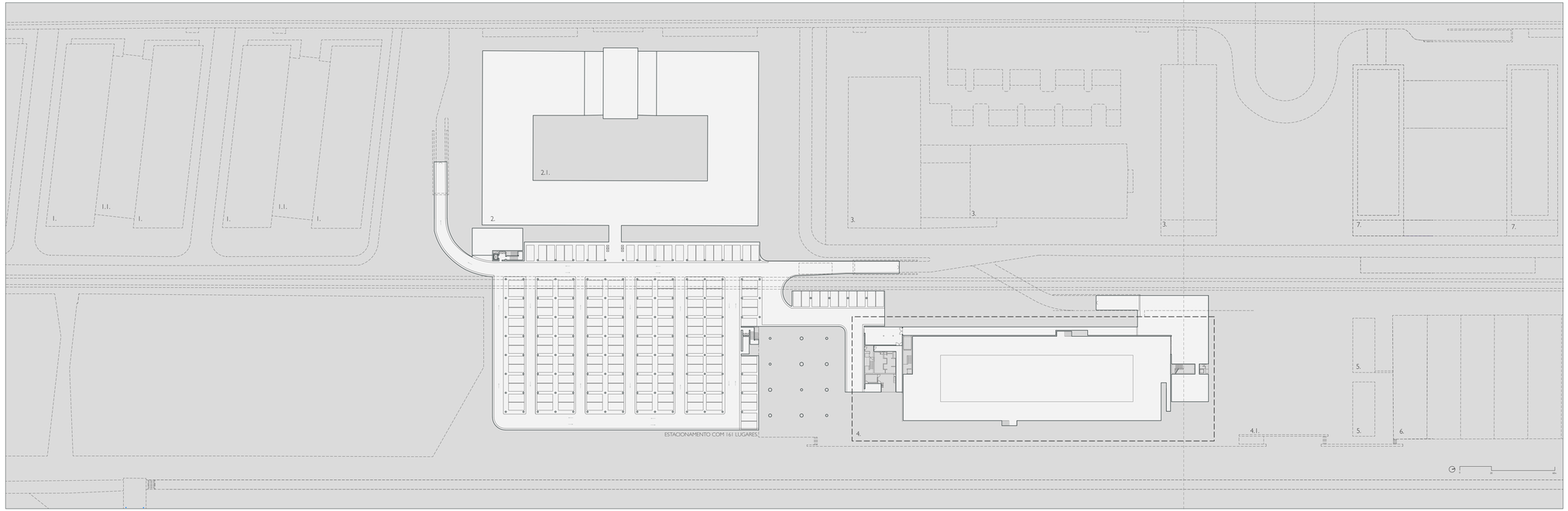
Em estrutura de aço e paredes de tijolo, o edifício insere-se de forma a privilegiar os sistemas de vistas da cidade (como referido em 4.2.1 DA MORFOLOGÍA QUE ERA, PARA A MORFOLOGIA QUE É. O RIO COMO FOCO) e a formalizar uma praça junto ao rio, que é limitada pelo Museu aqui proposto, pela antiga Fábrica Tabaqueira (agora Mercado do Oriente) e a intensa vegetação do Parque Ribeirinho Oriental.

Esta praça tem a capacidade de não só potenciar um lugar de paragem no Parque Ribeirinho, mas também de focalizar as 4 estruturas (Museu, Fabrica Tabaqueira, Parque Ribeirinho Oriental e Rio Tejo) que no seu conjunto refletem a ideia, materialidade e ambiente que propomos para este lugar do Porto de Lisboa.

Por baixo dela surge (tal como distribuído por todo o plano) um parque de estacionamento que apoiará as quatro estruturas referidas. Com 161 lugares, três núcleos de acessos (um dos quais a ser inserido com ligação directa à antiga Fábrica Tabaqueira) e espaços técnicos de apoio ao Museu e ao novo Mercado do Oriente. Para além das várias intenções móveis já propostas (elétrico, percurso flúvial, comboio do Oriente), o estacionamento proposto tem o objectivo de facilitar o acesso a esta nova centralidade criada na zona Oriental de Lisboa.



129. Desenho da fachada do edifício (Museu de Hidrovaviões) e a relação que tem com a envolvente. É notória a intenção da massa vegetal justapor-se aos edifícios existentes.



PLANTA DE ESTACIONAMENTO (IDENTIFICANDO PISO SUBTERRADO DA INTERVEÇÃO)

esc. 1/1.600

4.3.1.1 Materialidade e Pavimentação | Identidade do Projecto.

A escolha de um material é um procedimento criterioso que vem arreigado ao processo de concepção. Não é algo para se decidir depois, nem é algo para se decidir por terceiros (...). É algo que nasce no projecto que dá forma a um corpo e que para o revestir ou estruturar, responde a uma forma própria. Uma lógica do material, da expressão que ele constrói e da ideia a que dá corpo. [112]

É sabido que a escolha da materialidade é uma peça fundamental na concepção da arquitectura. Sem esta, a resposta à integridade de um corpo e de uma ideia seria nula. Sem significado.

Através dos textos atrás referidos (descritivos do projecto), a ideia base desta fracção do Plano de Pormenor, tem o dever de expressar uma linguagem que memorize e relembre a ideia do porto de Lisboa de outros tempos (contemporânea e adaptada), que tem vindo a perder-se na cidade. É de notar que o lugar em que nos inserimos, revela uma oportunidade de excepção para a caracterização do conceito que aqui abordamos.

É notório, através das plantas e cortes anexos, que a identidade da Fábrica Tabaqueira toma um papel catalisador no ambiente da praça. Como foco principal (à excepção do rio), esta massa de tijolo dividida por uma estrutura metálica escura na qual assenta uma cobertura negra, embutida e limitada na/pela vegetação, promove um ambiente no qual o novo Museu de Hidroaviões do Porto de Lisboa deve intersectar.

Pensamos que, o Museu deve comunicar esta idêntica ideia de materialidade de armazéns portuários (paredes em tijolo, cobertura negra, cércea pequena, etc.), de modo a não interferir e a não se destacar da

[112] RODRIGUES, Sérgio Fazenda, A Casa Dos Sentidos, p. 64.

sua envolvente, modernizando a sua forma e concepção em função da intenção do espaço interior.

Contudo, e não menos importante, as edificações repletas de texturas e cores, assentam obrigatoriamente sobre um pavimento. Se este for apenas uma extensão asfaltada lisa e uniforme, o edifício parecer-nos-á desarticulado e incoerente.

Posto isto, intrinsecamente ligado à concepção do edifício (já identificado em 4.2.4.1 PAVIMENTAÇÃO E DIMENSIONAMENTO), o pavimento tende obrigatoriamente a relacionar-se com ele.

Hoje em dia o ambiente construído encontra-se totalmente fragmentado em zonas descarnadas: casa para um lado, árvores para outro, (...) zonas totalmente desligadas umas das outras, como uma série desarticulada de notas musicais tocadas no piano com um único dedo. [113]

Das quatro diferenciações de pavimentação que definimos para o Plano de Pormenor (asfalto, betão, calçada portuguesa e basalto quadrangular), há uma que se destaca pela relação que evidencia com o edifício, invadindo-o.

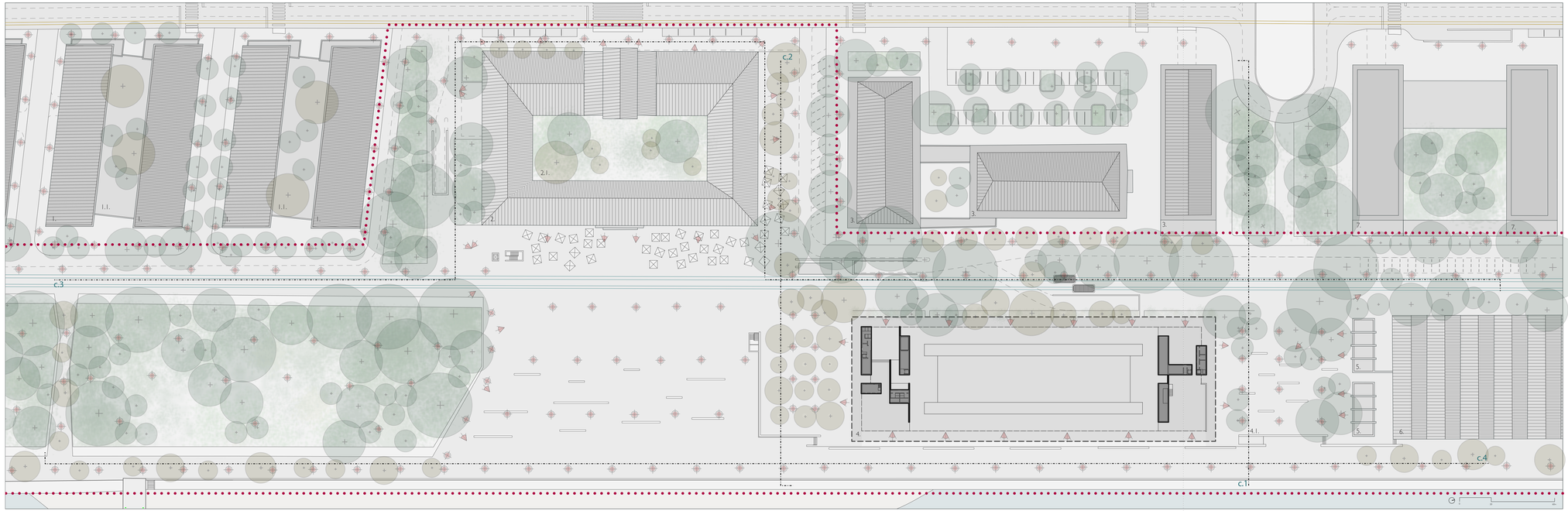
Revestindo a maior parte do pavimento do Parque Ribeirinho Oriental, o basalto quadrangular (pavimento escuro, sujo, que reflete muito o ambiente desta secção do Porto de Lisboa), diferencia a frente ribeirinha da restante estrutura pavimentada nos planos envolventes, que relacionado com o tijolo de burro e a estrutura de aço origina ao longo do tempo uma identidade única e coerente do espaço. Revelando uma memória intrínseca de quem habitava o porto de outros tempos.

A pavimentação interior do Museu, divide-se em duas situações. Uma primeira, em que a pavimentação exterior invade-o e se funde com o



(de cima para baixo | da esq. para a dir.)
130. Relação entre materialidades relativas ao Museu de Hidroaviões e sua envolvente. (por ordem) Aço escuro; Tijolo de burro; basalto quadrangular; betão cofrado em bloco.

[113] CULLEN, Gordon, Paisagem urbana, p. 55.



PLANTA DE CARACTERIZAÇÃO DA ENVOLVENTE DO EDIFÍCIO (IDENTIFICANDO PISO TÉRREO DA INTERVEÇÃO)
esc. 1/ 600



131. Materialidade no interior do Edifício-Museu. pedra Lióz irregular.

exterior. Por outro lado, quando a cota do piso térreo baixa à cota do Museu (-0.50m), o pavimento toma um certo requinte (comparado ao asfalto sujo e irregular) no qual se destaca a pedra lióz de estereotomia semelhante às docas existentes ao longo da margem de Lisboa.

Nos jardins, onde abunda vegetação, propomos um remate com um bloco de betão que faz a transição entre o basalto e o verde da relva, limitando os espaços verdes. O que propiciona, em comunhão com a vegetação, autênticas zonas de retiro.

Cada corpo tem uma identidade própria. Escolher um material para revestir ou dar a forma a um elemento é caracterizar um corpo, é eleger uma expressão que o define e o demarca como algo específico. [114]

[114] RODRIGUES, Sérgio Fazenda, A Casa Dos Sentidos, p. 63.

4.3.1.2 Muros | Barreiras.

Desenhar um limite é uma das primeiras formas de organização do espaço. É marcar uma fronteira e nomear algo para cá e para lá dessa fronteira. Então, pensar a fronteira é pensar o registo dessa divisa, mas é também pensar aquilo que fica dividido. [115]

Preocupados com a diferença de cota (ainda que irrisória) entre a margem do rio e a linha de edifícios habitacionais dos planos adjacentes, modificámos a continuidade existente do nível do solo, onde o edifício Museu se formaliza.

Tal como Souto Moura fez com um falso muro de pedra na ruína da Casa Av. da Boavista (Porto, 1987) ou os falsos socalcos que caracterizam a encosta preexistente na Casa de Caminha (Moledo, Minho 1991), forçámos a existência de um desnível que vai-se nivelando nas suas extremidades, no lugar onde o edifício apoia. Na base desta diferenciação está, não só na capacidade que o interior do Museu tem em criar uma continuidade visual do rio para dentro do edifício (fazendo com que os hidroaviões estejam expostos "dentro" do rio), mas também de existir (no exterior), uma proximidade e um momento de reflexão entre sujeito e oTejo, subdividindo espaços.[116]

Os muros/barreiras que esta intenção origina, desenham um limite espesso e baixo, em que à altura de bancos, convidam a sentar. Quando o muro é muro mas deixa de o ser, é por vezes mais interessante *aquilo que nos aproxima do que aquilo que nos separa.* [117]

Para além de limitar o espaço exterior do Museu, formaliza lugares "acima" e "abaixo", como no caso da pequena praça virada à Sudoeste, apoiada pelo restaurante/bar do museu e a biblioteca no lado oposto.

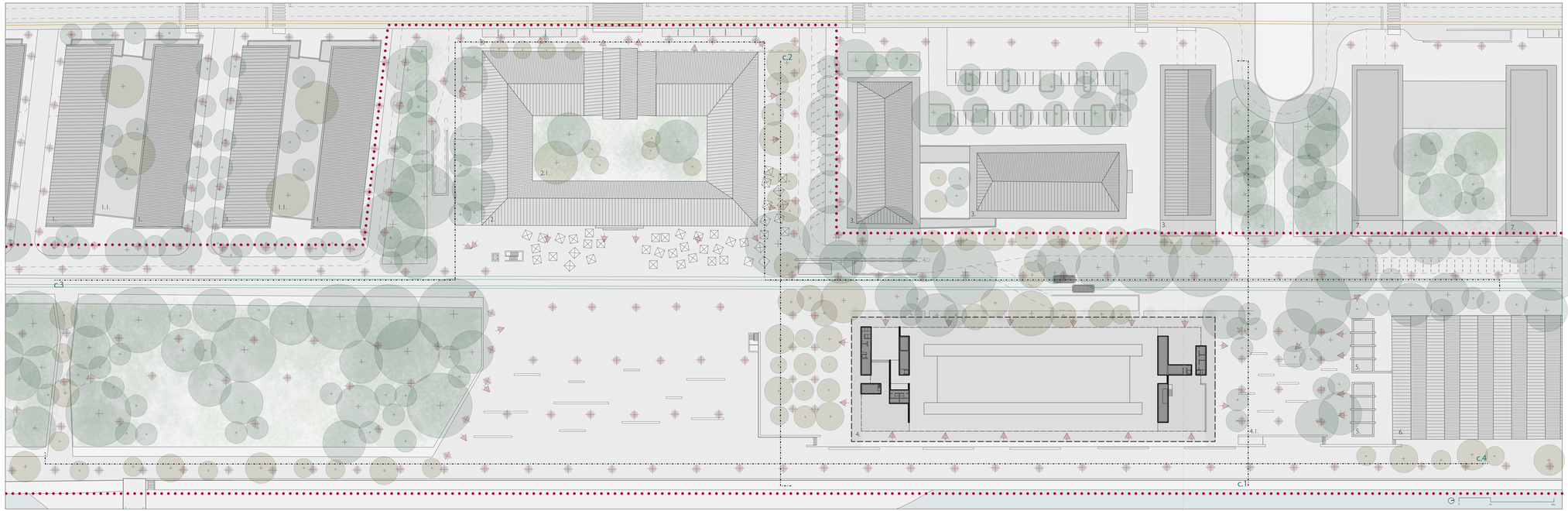




(de cima para baixo | da esq para a dir:)
132. Casa de Caminha, Moledo, 1991, elaborada por Eduardo Souto de Moura.

133. Casa de Caminha, Moledo, 1991, elaborada por Eduardo Souto de Moura, vista dos socalcos executados.

[115] RODRIGUES, Sérgio Fazenda, A Casa Dos Sentidos, p.67.
[116] "Trata-se aqui de"corrigir o voo das pombas,porque as pombas voam mal." [117] RODRIGUES, Sérgio Fazenda, A Casa Dos Sentidos, p.69.



PLANTA DE CARACTERIZAÇÃO DA ENVOLVENTE DO EDIFÍCIO (IDENTIFICANDO PISO TÉRREO DA INTERVEÇÃO)
esc. 1/ 600

Acima do nível do muro assume-se um significado pela sua localização privilegiada, motivado pela procura do além. Em contraste (em baixo), assume-se um aspecto de intimidade e aconchego, transmitindo uma noção de privacidade entre sujeito e o rio Tejo.



134. Desenho representativo do desnível executado na zona envolvente ao Museu de Hidroaviões.

4.3.1.3 Estrutura Verde como parte da Arquitectura.

A árvore e o edifício sempre mantiveram entre si uma relação especial. (...) No passado eram concebidos como complementos em si mesmo, e continham em volumetria e alçados, uma variedade de modelação, incidentes e texturas que os tornava obras de arte auto-suficientes. Hoje em dia o arquitecto tenta reduzir a estrutura ao mínimo, e o corolário desta tendência é que pouco mais resta para intrigar o olhar do que o diagrama. (...) a paisagem exterior torna-se muito mais importante para o arquitecto. [118]

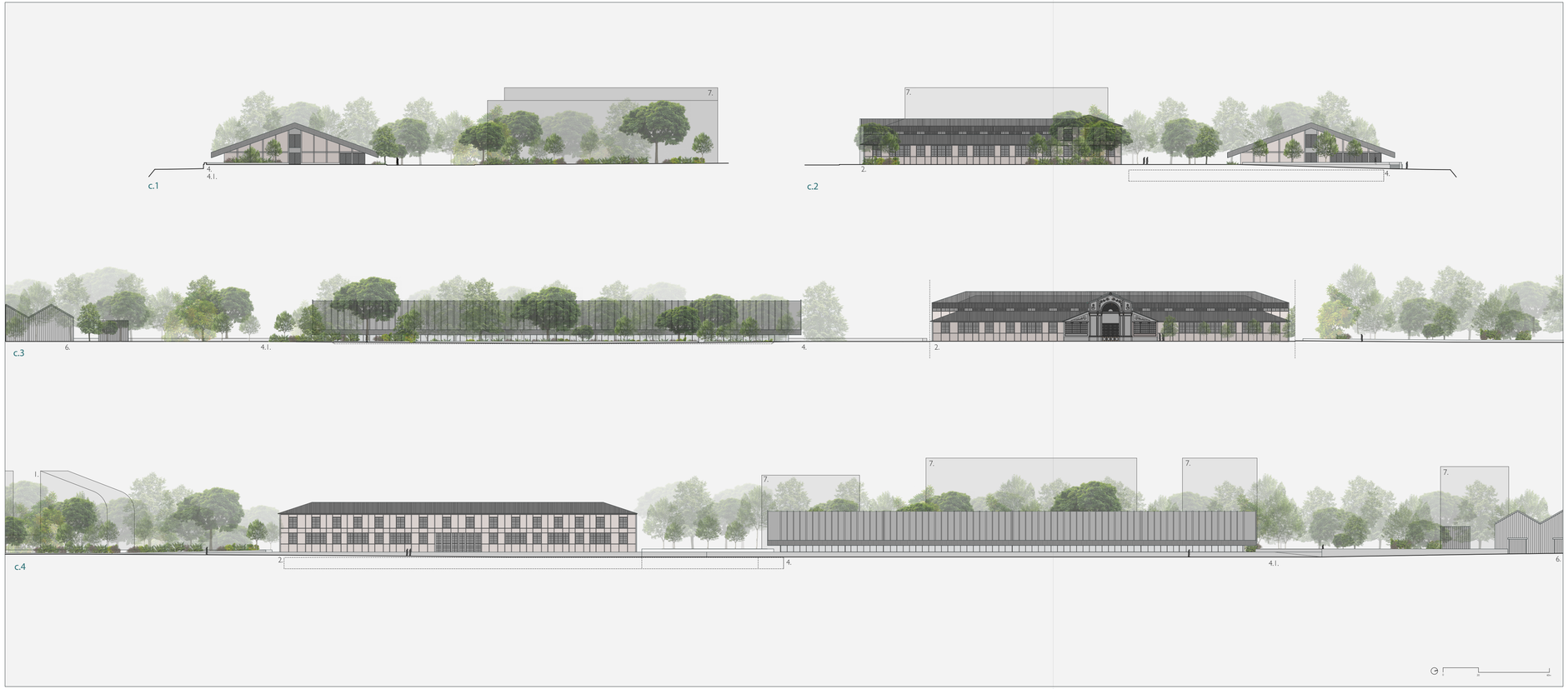
A massa arbórea é parte da arquitetura, na medida em que a árvore cede a sua riqueza ao edifício, e o edifício faz realçar as qualidades arquitectónicas, de forma a constituírem um todo.

Distinguindo escalas; formas; se são de folha caduca ou persistente, etc. Colocadas em pontos estratégicos, a arborização proposta existe de modo a prevenir vistas, esconder edifícios, acrescentar textura e criar sombras (ambientes) ao longo de todo o Plano de Pormenor.

A primeira observação a fazer neste tipo de relação diz respeito à forma da sua composição. A árvore na sua variedade tem uma caterva de especificidades. Umas pontiagudas, esticadas, esponjosas, etc., queríamos que a vegetação fosse diferenciada para cada local, respondendo a certas imposições conceptuais:

- Na zona do Parque Ribeirinho Oriente, a arborização deve ser raza (arbustos), abundante (grande volume) e alta (como indicado na planta e respectivo corte) para que não só omita os edifícios dos planos adjacentes e limite a praça do Museu, mas também para potenciar um factor de privacidade a quem habita os jardins do Parque Ribeirinho.

[118] CULLEN, Gordon, Paisagem urbana, p. 170.



CORTES DE CARACTERIZAÇÃO DA ENVOLVENTE DO EDIFÍCIO
esc. 1/ 600

- Nas traseiras do edifício Museu, as árvores altas e robustas tenderão a abafar a monumentalidade de escala das edificações descaracterizadas do Plano de Pormenor da Matinha. Rematamos os canteiros do Museu com arbustos que lhe permitem criar uma mancha verde de continuidade entre interior e exterior. Um filtro que redefine o olhar no interior e, ao mesmo tempo, no exterior reconfigura a linha horizontal que o edifício formaliza.

- Na área livre existente a Norte do Museu, deve ser proposto um jardim diferente. Imaginámo-lo com espécies raras/exóticas que faz daquele espaço um retiro com vista para o rio.



135. Desenho das traseiras do Museu de Hidroaviões. Representação da arborização como filtro no exterior, e continuidade no interior.

4.3.1.4 Iluminação Artificial.

Se a luz também é fruto da realidade construída do local, facilmente percebemos que a mesma depende de um conjunto, mas também de cada parte ou de cada edifício. (...) quando falamos na luz de uma cidade, podemos falar nas relações que se criam entre a luz que ela recebe e a luz que ela emana, seja esta natural (solar) ou artificial (elétrica), mas também nas relações entre a luz do todo (da cidade no seu conjunto) com a luz de cada parte (da zona, do bairro e, no extremo, do edifício). [119]

Neste excerto centramo-nos na luz artificial, pela necessidade de recriar o ambiente que queremos implementar. Não pretendíamos que a luz do edifício-museu destacasse-o, como o Arq. Steven Holl fez ao construir a extensão de um antigo complexo de escritórios (Sarphatistraat Offices); nem tão pouco que fosse quase inexistente como no paredão das margens do rio Liffey, em Dublin. Vamo-la mais como a iluminação existente ao longo dos canais de Amesterdão, que o exterior é pontualmente iluminado por candeeiros (com uma luz quente) sendo visível o enaltecimento (sem protagonizar) de algumas iluminações dos edifícios circundantes.

Assim, distinguimos a iluminação artificial em duas características: Uma iluminação em candeeiros (quente, de baixa intensidade) e uma iluminação em focos direcionados (fria, de alta intensidade). A primeira destina-se ao plano em geral. Uma luz fraca, quente, que origina ambientes sóbrios iluminando apenas onde se insere; uma luz pessoal que faz ressaltar os edifícios que se iluminam no seu interior. A segunda, é uma luz forte, mais esbranquiçada (mais fria) para contrastar com o quente dos candeeiros. Tem como função iluminar e fazer sobressair formas pertinentes (tais como a antiga Fábrica Tabaqueira, a vegetação que limita a praça central e a fachada Sudoeste e Nordeste do Museu). No museu, quando anoitecer, devem existir luzes de presença que iluminem o rasgo que o edifício faz

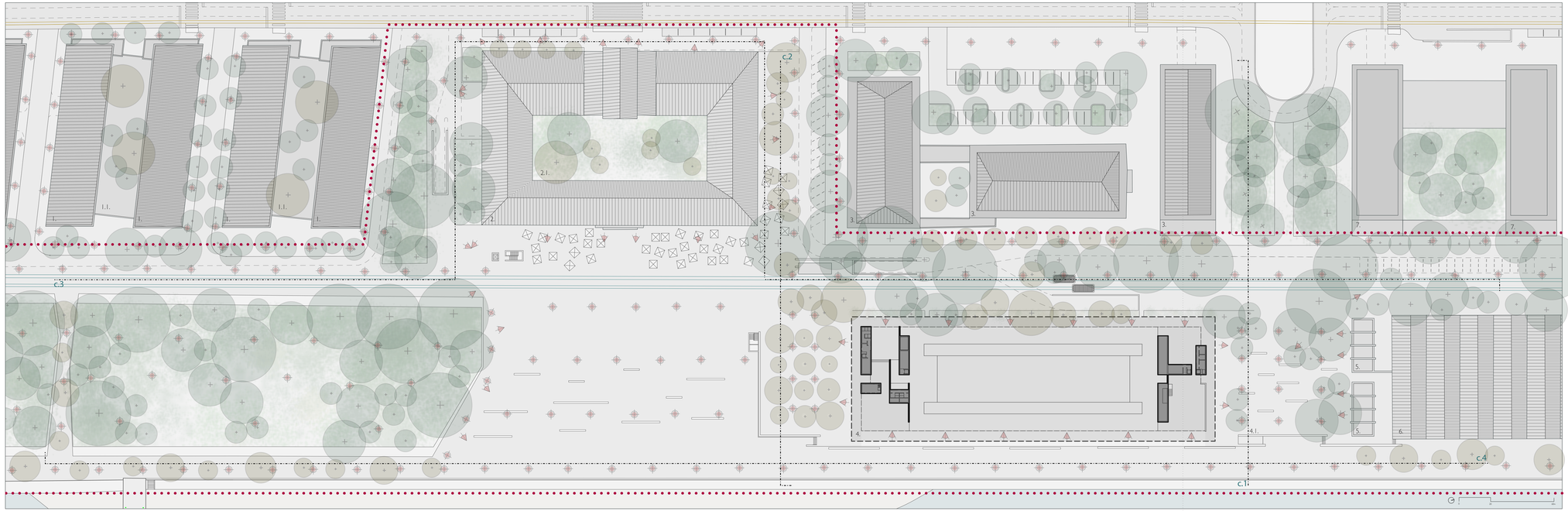
[119] RODRIGUES, Sérgio Fazenda, A Casa Dos Sentidos, p. 128.





(de cima para baixo | da esq. para a dir.)
136. Sarphatistraat Offices, iluminados durante a noite. A proposta de iliminação em conjunto com a conveção da fachada, destaca o edifício, tornando-o protagonista da paisagem nocturna.

137. Ruas de Amesterdão durante a noite. Os edifícios ao contrário do que Steven Holl fez tornam um papel secundário na paisagem, tornando como principal protagonista o rio.

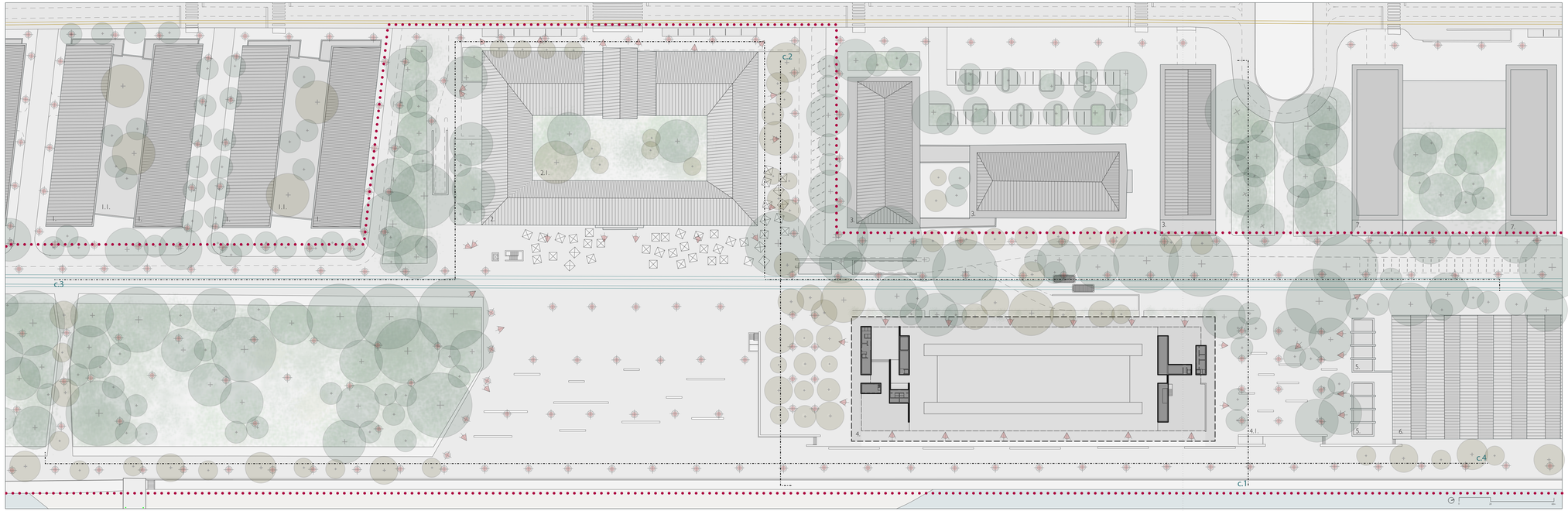


PLANTA DE CARACTERIZAÇÃO DA ENVOLVENTE DO EDIFÍCIO (IDENTIFICANDO PISO TÉRREO DA INTERVEÇÃO)
esc. 1/ 600

ao elevar-se do chão. Mantendo/reforçando a ideia de que o edifício plana sobre o solo.

Queremos acima de tudo olhar de forma mais ambiciosa e abrangente para o ato de iluminar e, como resultado, resolver e superar a mera questão funcional. O objecto que se ilumina ganha uma dimensão poética que recupera e qualifica o valor do próprio lugar. [120]

[120] É de notar várias intenções que têm sido executadas para melhorar a qualidade da luz nas cidades, como o Ayuntamiento de Madrid, que no final de cada ano, lança um concurso para a concepção da iluminação nas ruas mais marcantes, redesenhando estrategicamente o local. Também em Lisboa, existe o Luzboa - Bienal Internacional da Luz, que, desde 2004, transforma algumas das ruas de Lisboa num campo de experimentação artística (artistas plásticos, arquitectos, cineastas, etc.).



PLANTA DE CARACTERIZAÇÃO DA ENVOLVENTE DO EDIFÍCIO (IDENTIFICANDO PISO TÉRREO DA INTERVEÇÃO)
esc. 1/ 600

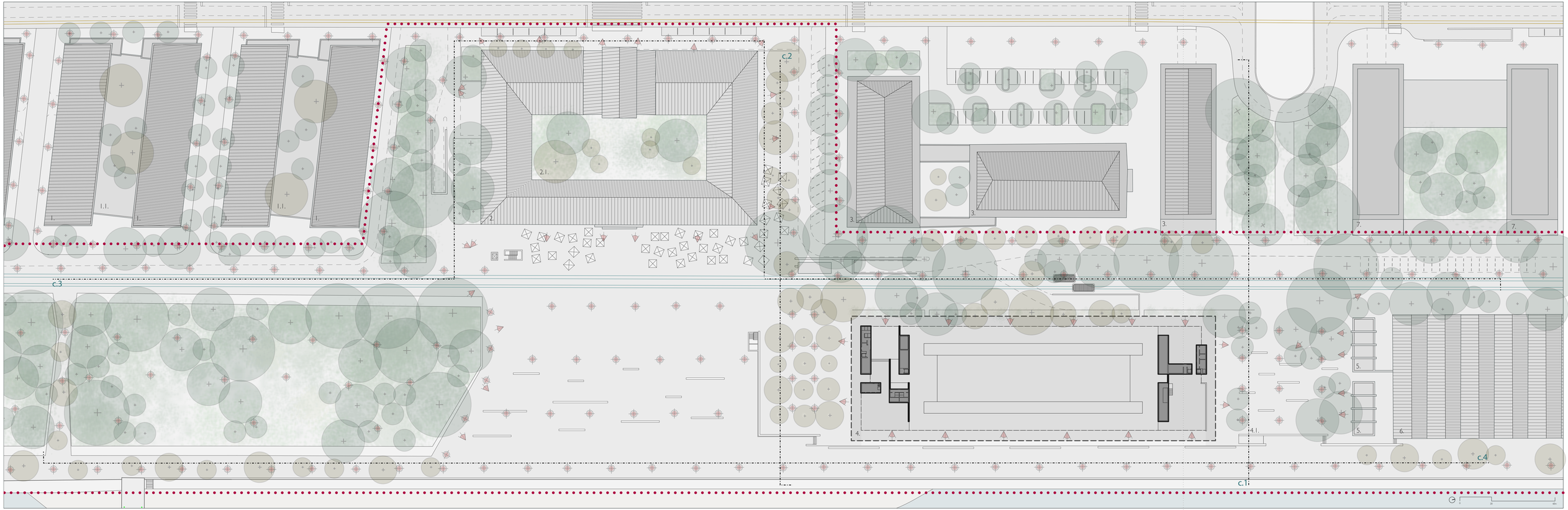
4.3.2 PEÇAS DESENHADAS

LEGENDA:

IDENTIFICAÇÃO FUNCIONAL:

1. EDIFÍCIOS DE HABITAÇÃO (PP BRAÇO DE PRATA)
1.1. JARDINS PRIVADOS
2. MERCADO DO ORIENTE
2.1. JARDINS DO MERCADO DO ORIENTE
3. EDIFÍCIO DE SERVIÇOS EXISTENTE
4. MUSEU DO PORTO DE LISBOA
4.1. JARDINS DA RESPONSABILIDADE DO MUSEU
5. NÚCLEOS DE APOIO AOS JARDINS E MUSEU.
6. ARMAZÉNS DO PORTO DE LISBOA (EXTENÇÃO MUSEU)
7. EDIFÍCIOS DE HABITAÇÃO (PP MATINHA)

- RIO TEJO
- EDIFÍCIOS EXISTENTES
- PRAIA URBANA
- TOLDOS EXTERIORES
- LIMITE ÁREA DE INTERVENÇÃO
- CICLOVIA
- LIMITE VIA DE RODAGEM
- LIMITE FAIXA DE RODAGEM
- PASSADEIRA
- MOBILIÁRIO URBANO
- ÁRBORIZAÇÃO DE FOLHA PERSISTENTE (DE ALTURA VARIADA)
- ARBORIZAÇÃO DE FOLHA CADUCA (DE ALTURA VARIADA)
- ELÉTRICO PROPOSTO
- COMBOIO TURÍSTICO DA FRENTE RIBEIRINHA ORIENTAL
- ILUMINAÇÃO EM CANDEEIRO BAIXA INTENSIDADE
- ILUMINAÇÃO EM FOCO DIRECIONADO ALTA INTENSIDADE



PLANTA DE CARACTERIZAÇÃO DA ENVOLVENTE DO EDIFÍCIO (IDENTIFICANDO PISO TÉRREO DA INTERVEÇÃO)

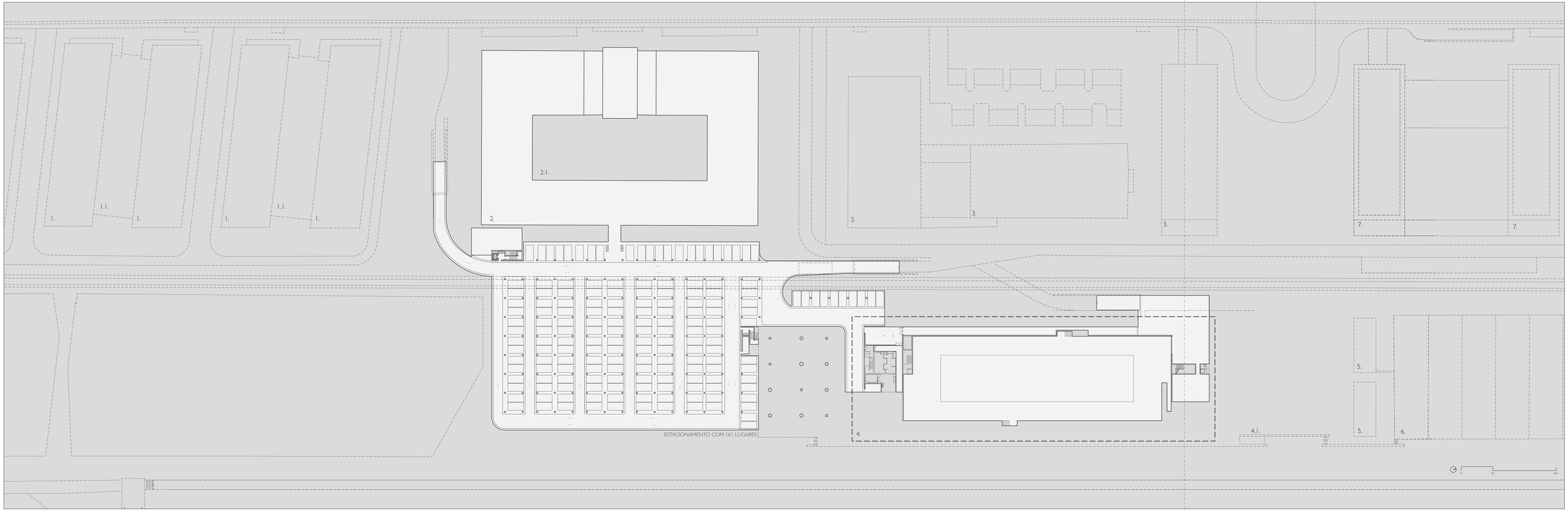
esc // 600

LEGENDA:

IDENTIFICAÇÃO FUNCIONAL:

1. EDIFÍCIOS DE HABITAÇÃO (PP BRAÇO DE PRATA)
1.1. JARDINS PRIVADOS
2. MERCADO DO ORIENTE
2.1. JARDINS DO MERCADO DO ORIENTE
3. EDIFÍCIO DE SERVIÇOS EXISTENTE
4. MUSEU DO PORTO DE LISBOA
4.1. JARDINS DA RESPONSABILIDADE DO MUSEU
5. NÚCLEOS DE APOIO AOS JARDINS E MUSEU.
6. ARMAZÉNS DO PORTO DE LISBOA (EXTENÇÃO MUSEU)
7. EDIFÍCIOS DE HABITAÇÃO (PP MATINHA)

RIO TEJO
EDIFÍCIOS EXISTENTES
LIMITE ÁREA DE INTERVENÇÃO
SENTIDO VIAS DE RODÁGEM



PLANTA DE ESTACONAMENTO (IDENTIFICANDO PISO SUBTERRADO DA INTERVEÇÃO)

esc. 1/ 600

LEGENDA:

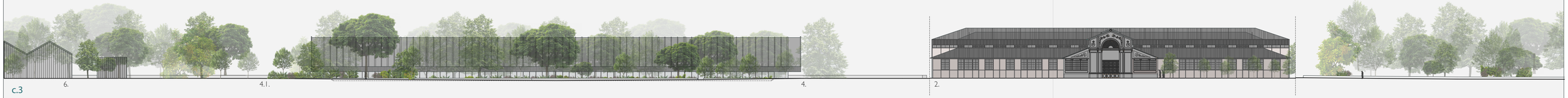
IDENTIFICAÇÃO FUNCIONAL:
1. EDIFÍCIOS DE HABITAÇÃO (PP BRAÇO DE PRATA)
1.1. JARDINS PRIVADOS
2. MERCADO DO ORIENTE
2.1. JARDINS DO MERCADO DO ORIENTE
3. EDIFÍCIO DE SERVIÇOS EXISTENTE
4. MUSEU DO PORTO DE LISBOA
4.1. JARDINS DA RESPONSABILIDADE DO MUSEU
5. NÚCLEOS DE APOIO AOS JARDINS E MUSEU.
6. ARMAZÉNS DO PORTO DE LISBOA (EXTENÇÃO MUSEU)
7. EDIFÍCIOS DE HABITAÇÃO (PP MATINHA)



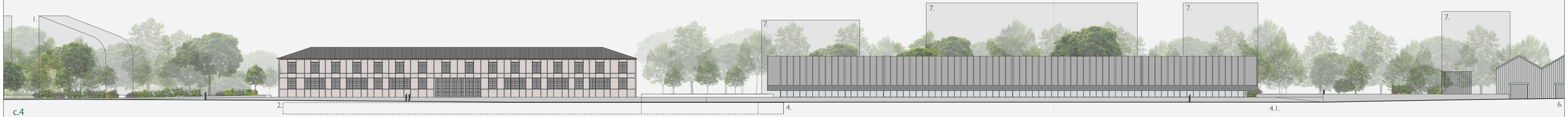
c.1



c.2



c.3



c.4

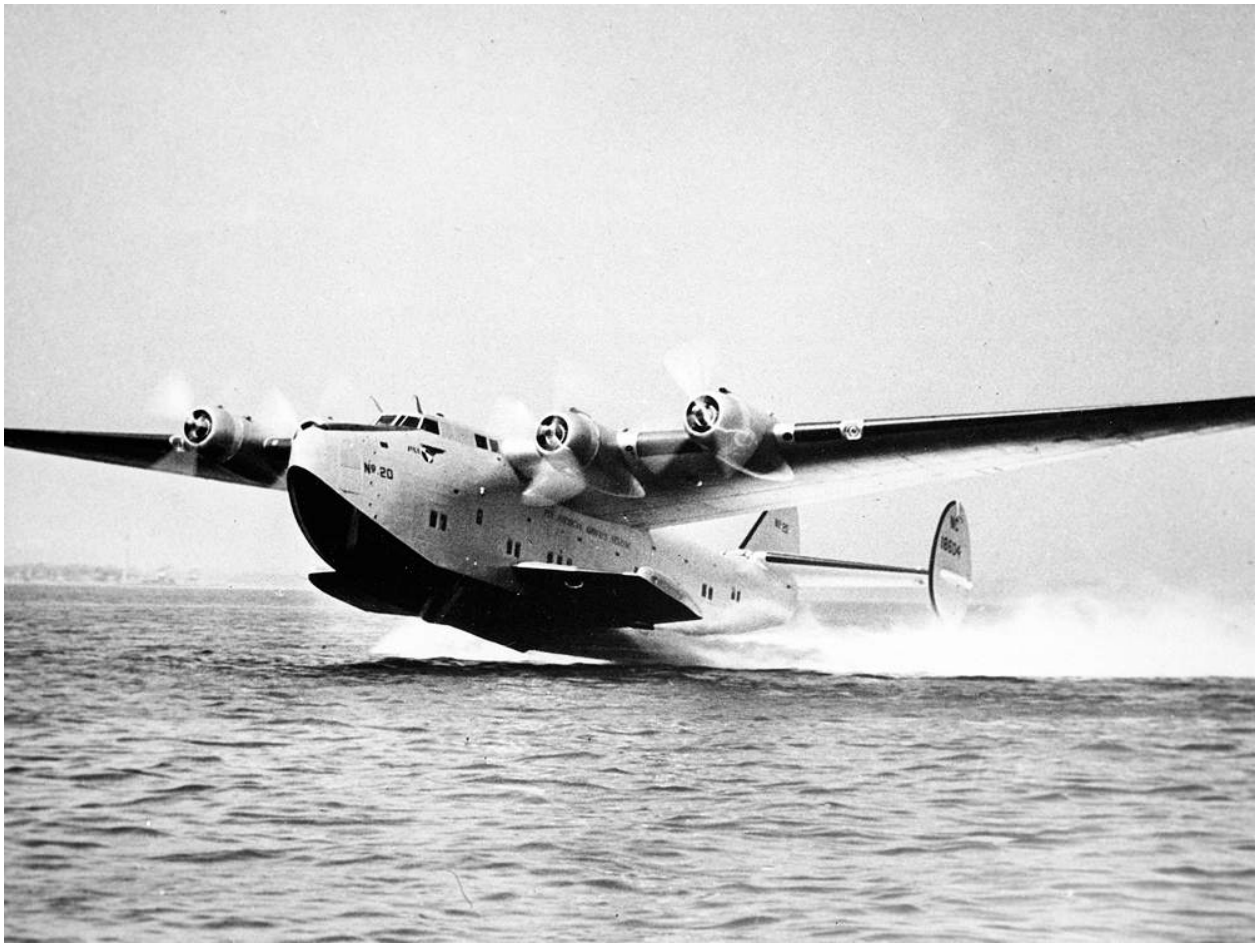
0 10 40m

CORTES DE CARACTERIZAÇÃO DA ENVOLVENTE DO EDIFÍCIO

esc. 1/ 600



5. PÓLO MUSEOLÓGICO DE HIDROAVIÕES DO PORTO DE LISBOA.



138. Pan Am Boeing 314 a descolar.

5. PÓLO MUSEOLÓGICO DE HIDROAVIÕES DO PORTO DE LISBOA.

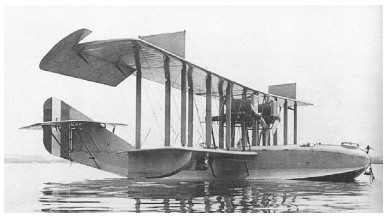
O Rio Tejo desempenhou um papel crucial para a história da aviação em Portugal. Em particular da aviação naval.

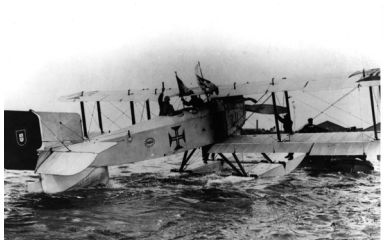
O primeiro exemplo de aviação data de 1912, quando Alberto Sanches de Castro sobrevoou o rio Tejo, em Mouchão da Póvoa. Posteriormente, em Março de 1921, Sacadora Cabral, Gago Coutinho e Ortins de Bettencourt, acompanhados do mecânico Roger Soubiran, efectuaram o primeiro voo Lisboa-Funchal.

Servidos de um pequeno hidroavião bimotor (Felixtone, F3 ,n.o 4018),; com matemática e precisão; utilizando o sextante de horizonte artificial (corrector de rumos e os métodos de cálculo pré-preparados - experiências feitas com os novos aparelhos e métodos por eles inventados), dava o título de pioneiros, neste rigor de fazer uma navegação aérea sobre o mar.

Ao feito dos Descobrimentos Marítimos, que ainda hoje é motivo de espanto pelo seu arrojo, audácia e precisão, outro se seguiu não menos significativo. Com os mesmo intervenientes, a história da aviação em Portugal (no Mundo) iria atingir o seu auge quando *Das águas do Tejo, frente à Torre de Belém, do mesmo rio donde partiram os navegadores de antanho, dois homens a bordo de um frágil aparelho iniciaram em 1922 uma viagem única na sua época, que viria pôr à prova toda a coragem que os portugueses assumiram, como se de qualidade inata se tratasse. Os meios eram diferentes, mas o espírito era o mesmo e havia uma idêntica vontade de vencer.* [121]

[121] REFERÊNCIAS HISTÓRICAS DO PORTO DE LISBOA - Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações - Edição da Administração do Porto de Lisnoa. 1991.

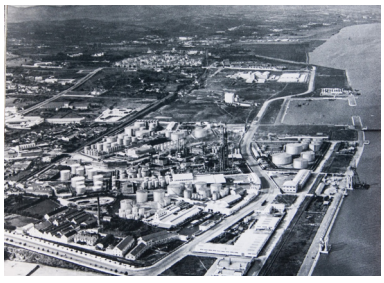












Foi assim, em 30 de Março de 1922, que cobrindo pelos ares um percurso de 4527 milhas em 62 horas e 27 minutos, o hidroavião denominado "Lusitânia", ao comando de Sacadora Cabral e Gago Coutinho, aterrou na Baía de Guanabara e colocou Portugal no primeiro plano da navegação científica.

Anos mais tarde, no início da década de 40, na aurora dos voos comerciais, Lisboa tinha dois aeroportos complementares: o da Portela, para receber os aviões europeus, e o Aeroporto Marítimo do Cabo Ruivo, na Doca dos Olivais, em pleno Porto de Lisboa, onde amarravam os hidroaviões vindos da América.

Durante a II Guerra Mundial estes aeroportos atingiram o seu auge. Contudo, o pós-guerra e o consequente desenvolvimento da aviação terrestre, vem tornar os hidroaviões obsoletos. Originando, na década de 50, a desactivação e consequente extinção dos aeroportos marítimos de Lisboa.

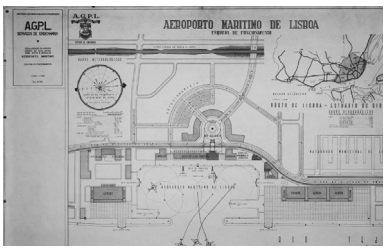
Até hoje, nada se fez para mudar este destino. As únicas relações que temos de conexão a um passado aéreo em Lisboa, residem num heliporto no Porto de Lisboa, junto à Torre VTS, operado pela Lisbon Helicopters (que oferece passeios turísticos a bordo de um helicóptero); a estátua do hidroavião "Lusitânia", nos jardins da Torre de Belém; e uma antiga grua situada na Doca de Belém, que auxiliava a colocação dos hidroaviões no rio.

É por tudo isto que importa revelar o edifício-museu que propomos para Lisboa.

Complementar à ideia base já explicada em 1.2.2 UM MUSEU PARA A CIDADE, surge a necessidade de, na zona Oriental de Lisboa (marcada pela actividade da hidroaviação portuguesas), projectar um pólo museulógico de memória a estes objectos hídricos e aéreos que presentearam e marcaram a história e sociologia de Portugal.

Serve-nos este pólo para nos relembra que o Porto de Lisboa foi um grande contribuinte para uma nova descoberta dos caminhos da navegação, desta vez pelo céu, sobre os mares.

Assim fomos abrindo aqueles mares, (...) e os novos ares [122]



(de cima para baixo | da esq. para a dir.)

139. (página oposta)
Felixstowe, F3, pequeno hidroavião bimotor que serviu Sacadura Cabral e Gago Coutinho à travessia Lisboa-Funchal.

140. (página oposta)
Fairey-III, hidroavião usado para a travessia Lisboa-Guanabara.

141. (página oposta)
Fairey-III "Lusitânia", hidroavião de Sacadura Cabral e Gago Coutinho na praia da Torre de Belém.

142. (página oposta)
Hidroavião atracado ao Cais da Matinha. Zona de intervenção do projecto apresentado.

143. (página oposta)
Passageiros da Pan American Clipper a sair da Doca no rio Tejo onde 18 passageiros após uma viagem transatlântica de 23horas com início em Nova York.

144. (página oposta)
Doca do Cabo Ruivo, ainda com actividade destinada aos hidroaviões.

145. Grafísmo identificativo da organização da Doca do Cabo Ruivo, a propósito dos hidroaviões.

[122] CAMÕES, Luis Vaz de, Os Lusíadas Canto V

5.1 A PROPOSTA PARA UM MUSEU DE HIDROAVIÕES DO PORTO DE LISBOA.

5.1 A Proposta para um Museu de Hidroaviões do Porto de Lisboa.

O edifício que nos propomos desenvolver, tem como objectivo principal expôr hidroaviões e os demais protótipos de aviões, maquetas e documentos (relacionados com a aviação em Portugal) que não têm oportunidade de exposição em Lisboa.

Este museu deve ser um projecto conjunto, composto numa relação financeira e expositiva com outros museus com a mesma temática (por exemplo: o Museu do Ar, em Sintra e/ou o Museu da Marinha, em Belém) que em conjunto com o Porto de Lisboa se apropriariam deste espaço para a exposição de obras referentes à aviação Portuguesa.

Com o apoio de um programa que respondesse às necessidades do local na cota de soleira (adição programática de restaurante e biblioteca), era imperativo que, afecto a um espaço amplo, central e principal do Museu,, os já existentes Hidroaviões (hoje expostos no Museu da Marinha) fossem o principal motor de atração:

- **Farey 17 "Santa Cruz"**. Avião do Sacadora Cabral e Gago Coutinho (partida para o Brasil na primeira travessia pelo Atlântico pelo ar, em Junho de 1922).

- **Scherck F.B.A.** (o primeiro tipo de hidroavião em serviço na aviação naval em Portugal, de 1917).

- **Grumman G.44 Widgeon** (avião anfíbio em serviço na aviação naval de 1942, a 1952).

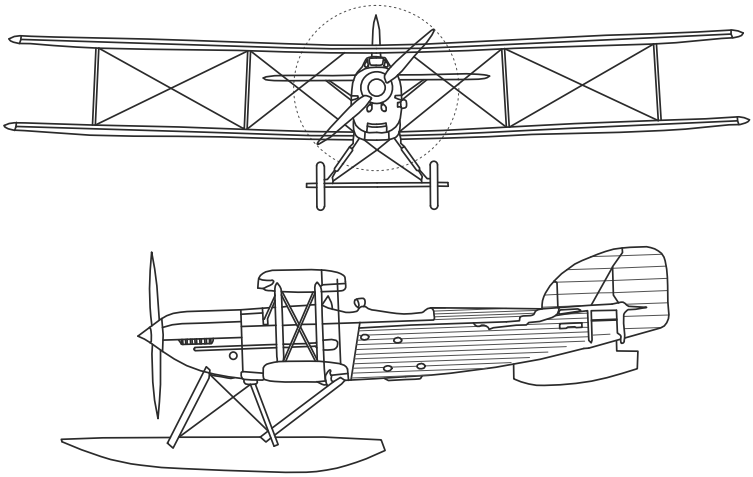
Com uma lógica programática e formal inserida paralelamente ao rio, a nave expositiva surge ligeiramente abaixo do piso térreo e no piso

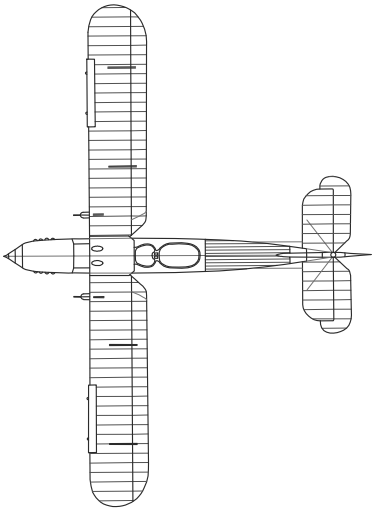
(de cima para baixo | da esq. para a dir.)

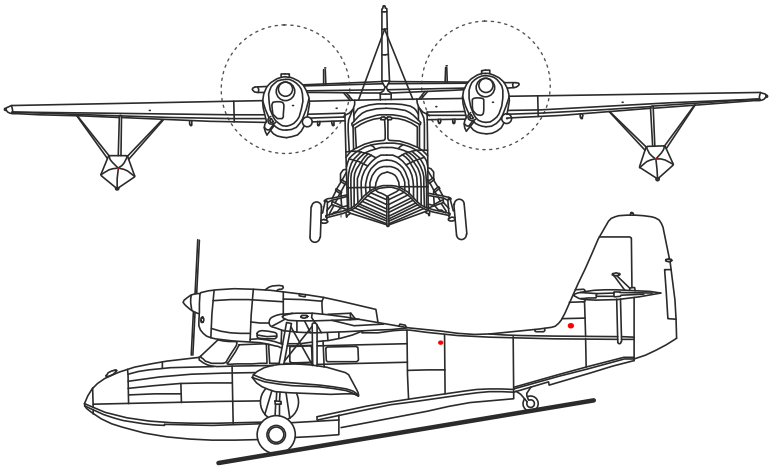
146. (página oposta)
Planta | Alçados do Hidroavião Farey 17 "Santa Cruz", Comprimento máximo: 7.28m | Largura: 2.4m | Altura: 2.7Mm Peso vazio: 8000Kg, elaborado pelo autor.

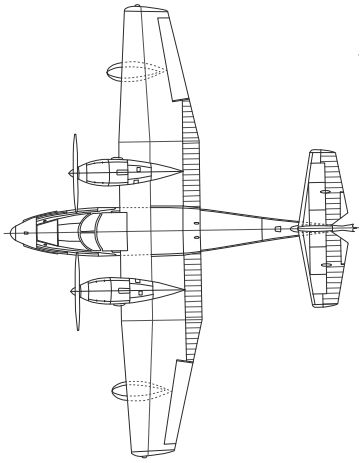
147. (página oposta)
Planta | Alçados do Hidroavião Grumman G.44 Widgeon, Comprimento: 9,47m | Velocidade máxima: 246 km/h | Envergadura: 12,19m | Altura: 3.48m, elaborado pelo autor.

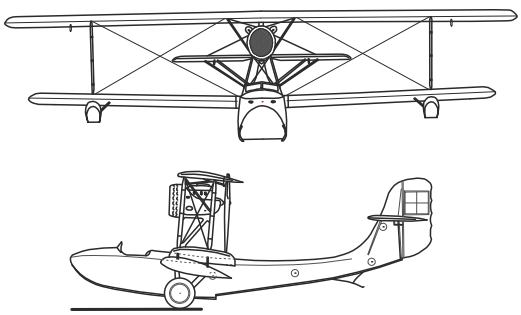
148. (página oposta)
Planta | Alçados do Hidroavião Scherck F.B.A., Velocidade máxima: 150 km/h | Comprimento: 8,94 m | Envergadura: 13 m | Peso: 640 Kg, elaborado pelo autor.

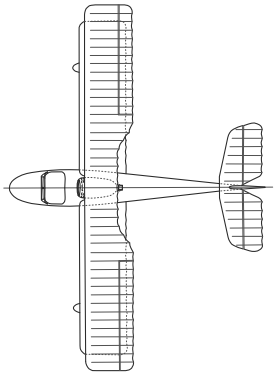












subterrâneo. As informações referentes aos hidroaviões indicados, estariam expostas nos longos corredores que limitam o seu vazado central. Em continuidade, no piso inferior surgiam, para além de todas as funcionalidades técnicas de apoio ao edifício, documentos históricos e aviões de outros museus que participariam na formalização e programação deste Museu.

Como já foi referido, para além da temática da aviação, o museu deveria adequar a sua estrutura programática a um sistema funcional exterior (servindo o Parque Ribeirinho Oriente, o Mercado do Oriente e a praça na qual todas estas estruturas edificadas intersectam).

Surge assim a necessidade de criar (nas extremidades do edifício e com vista para o rio) duas estruturas de apoio ao Museu. Um restaurante/bar aberto à praça central e, no lado oposto, uma biblioteca apoiada pelo jardim exótico e distinto da restante da massa vegetal.

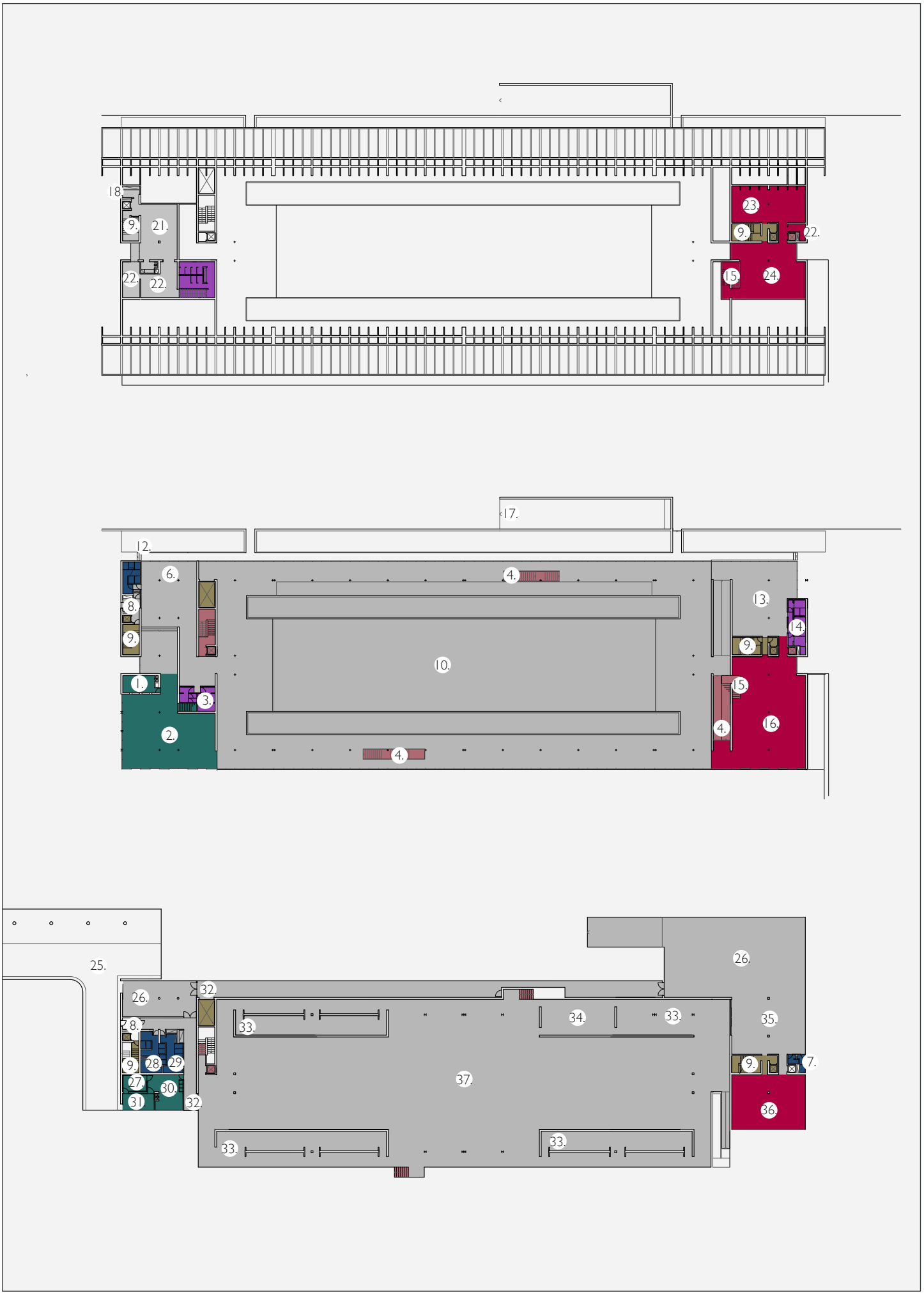
O restaurante, localizado a Sul da recepção do Museu, com a sala de refeições (no piso térreo) a olhar o rio, é servido por uma copa (na mesma cota da sala de refeição) que tem ligação para a cozinha no piso subterrâneo, no qual garantimos todas as implicações técnicas para o seu funcionamento (câmara frigorifica, despensa, respectivas zonas distintas dentro da cozinha, exaustão, etc.) e por instalações sanitárias situadas no piso superior.

No lado oposto ao restaurante e intersectante à zona de saída/loja do Museu, separados por um núcleo de serviços que formaliza a distinção das duas salas, imaginámos a biblioteca. Apoiada por dois pisos, os quais são ligados por um sistema de escadas e elevador (independentes), serve propósitos de educação e leitura relacionada com a aviação e leituras alheias que qualquer pessoa poderá usufruir.

LEGENDA:

IDENTIFICAÇÃO PROGRAMÁTICA:
1. COZINHA RESTAURANTE
2. RESTAURANTE
3. I.S. MUSEU PÚBLICO
4. ACESSOS MUSEU PÚBLICO
5. ELEVADOR MONTA-CARGAS
6. RECEPÇÃO MUSEU
7. I.S. FUNCIONÁRIOS
8. ENTRADA FUNCIONÁRIOS
9. ACESSOS FUNCIONÁRIOS
10. EXPOSIÇÃO PERMANENTE (HIDROAVIÕES)
11. ESPELHO DE ÁGUA
12. CORREDOR DE EMERGÊNCIA
13. LOJA MUSEU
14. I.S. BIBLIOTECA E MUSEU PÚBLICO
15. ACESSO PISO SUPERIOR BILBITOTECA
16. BIBLIOTECA PISO TÉRREO
17. RAMPA PARA CARGAS E DESCARGAS
18. SALA TÉCNICA (QUADRO ELÉTRICO)
19. I.S. RESTAURANTE
20. SALA TÉNICA SERVIÇOS MUSEU
21. COZINHA SERVIÇOS
22. ARMAZÉM
23. SALA DE ESTANTES BILBIOTECA
24. SALA DE ESTUDO BILBIOTECA
25. ESTACIONAMENTO SERVIÇOS MUSEU, ETC.
26. CARGAS E DESCARGAS MUSEU
27. CÂMARA FRIGORÍFICA
28. BALNEÁRIOS MASCULINOS
29. BALNEÁRIOS FEMININOS
30. COZINHA RESTAURANTE
31. ARMAZÉM RESTAURANTE
32. CORREDOR SERVIÇOS
33. SALA DE EXPOSIÇÃO DE MAQUETAS/DESENHOS, ETC.
34. SALA AUDOVISUAL
35. SALA PARA REPARAÇÃO DE PEÇAS
36. ARMAZÉM BIBLIOTECA
37. SALA PRINCIPAL

- PROGRAMA MUSEU
- PROGRAMA BIBLIOTECA
- PROGRAMA RESTAURANTE
- ACESSOS PÚBLICOS
- ACESSOS SERVIÇOS
- I.S. PÚBLICAS
- I.S. SEVIÇOS



PLANTA DE DISTRIBUIÇÃO DE USOS

s/ esc.

5.2 HOMEM | OBJECTO | CENÁRIO.

UM MUSEU DE HIDROAVIÕES.

5.2 Homem | Objecto | Cenário.
UM MUSEU DE HIDROAVIÕES.

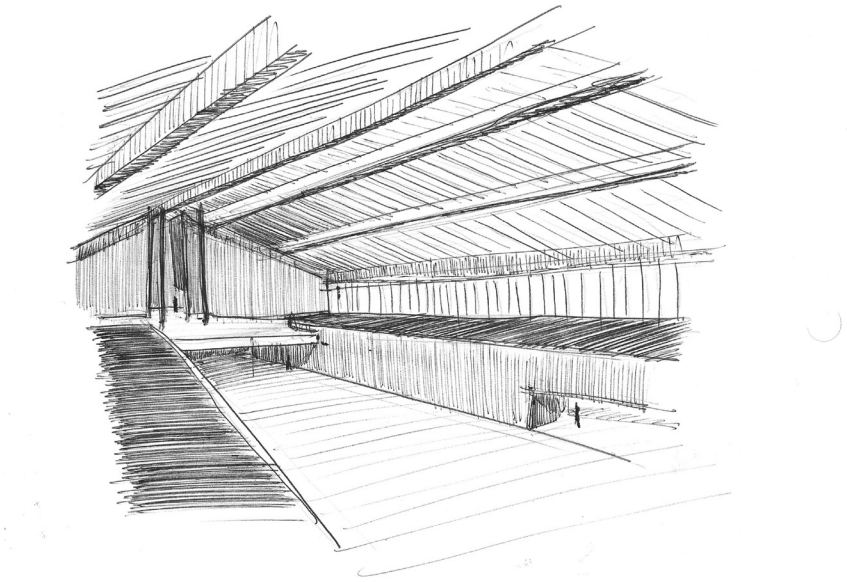
É quinta-feira Santa de 2003. Sou eu. Estou ali sentado, uma praça ao sol, uma arcada grande, longa alta e bonita ao sol. A praça — frente de casas, igrejas, monumentos — como panorama à minha frente. A parede do café nas minhas costas. A densidade de certas pessoas. Um mercado de flores. Sol. Onze horas. A parede do outro lado da praça na sombra, em tons agradavelmente azuis. Sons maravilhosos: conversas próximas, passos na praça, pedra, pássaros, um leve murmúrio da multidão, sem carros, sem barulho de motores, de vez em quando ruídos de obra ao longe. Os feriados a começar já tornaram os passos das pessoas mais lentos, imagino. Duas freiras — isto é realidade e não imaginação —, duas freiras cruzam a praça, gesticulando, de passos leves e toucas a agitarem-se levemente ao vento, cada uma traz um saco de plástico. A temperatura: agradavelmente fresco, com calor. Estou sentado na arcada, num sofá estofado em verde mate, a figura de bronze à minha frente no alto pedestal está de costas para mim e olha, como eu, para a igreja de duas torres. As duas torres da igreja têm duas cúpulas diferentes, que em baixo começam de forma igual e que ao subir se individualizam. Uma é mais alta e tem uma coroa dourada à volta do topo.(...) Agora o que é que me tocou? Tudo. Tudo, as coisas, as pessoas, o ar, ruídos, sons, cores, presenças, materiais, texturas e também formas. Formas que consigo compreender. Formas que posso tentar ler. Formas que acho belas. E o que é que me tocou para além disso? A minha disposição, os meus sentimentos, a minha expectativa na altura que estive ali sentado. E vem-me à cabeça a famosa frase inglesa que remete a Platão: 'Beauty is in the eye of the beholder.' Isto é: tudo existe apenas dentro de mim, mas depois faço a experiência e elimino a praça. E já não tenho os mesmos sentimentos. [...] Ao eliminar a praça — os meus sentimentos desaparecem. [123]

[123] ZUMTHOR, Peter, Atmosferas, pág.15.

A maneira como Peter Zumthor nos descreve este ambiente construído (a praça) levou-nos a desenhar e a pensar o espaço de maneira a que tudo o que o envolve ou influencia (mediante intenções adoptadas). Deve ser imperativo na criação de emoções: Desde variações de escalas; transições espaciais; intenções de percurso; relações de interior/exterior; materialidade; etc. O espaço deve, emocional e fisicamente, ser interpretado pelo indivíduo na sua individualidade e/ou na continuidade da matéria formal que o compõe.

Não tentámos responder apenas, com esta proposta, a problemas funcionais. Lógicas programáticas ou estruturais, construtivamente interligadas mas descaraterizadas em função do espaço projectado. Comprometemo-nos a fazer acrescer ao habitante um lado emocional e teatral da forma construída, materialidade, luz, etc. em relação ao objecto exposto, ao percurso, ao discurso... ao conceito espacial do Museu.

Surge assim HOMEM | OBJECTO | CENÁRIO. Título que resume a ideia de que, projectamos um cenário (espaço, luz, materialidade, etc.) que envolverá objectos destinados e directamente relacionados, com a escala humana. É na relação destas palavras que entendemos o Museu de Hidroaviões do Porto de Lisboa.



149. Desenho representativo do vazio (onde se expõe os hidroaviões) e ambiente interior do edifício proposto.

5.2.1. Analogia entre Homem | Espaço | Luz | Matéria.

Para uma melhor compreensão do documento escrito advertimos para que abra, enquanto lê estas págimas, os documentos desenhados relativos às PLANTAS GERAIS DE ARQUITECTURA E RESPECTIVOS CORTES, nas págs. 232-250.

Merleau-Ponty fala-nos do corpo como um veículo por onde o homem experimenta o mundo. É através dele que a percepção funciona e é através dele que, parados ou em andamento, de forma ativa ou contemplativa, construímos o mundo que nos envolve. [124]

Esta ideia intrínseca da arquitectura, serve para explicar a lógica sequencial do espaço que propomos, relacionando o Corpo da Arquitectura (materialidade, escala, luz) com o Corpo na Arquitectura (escala humana, percurso, e sequência espacial). Deste modo o edifício gera uma forma emotiva de habitar os espaços. [125]

Pensamos a arquitectura numa percepção do espaço como anatomia, como refere Peter Zumthor numa conferência proferida em Junho no palácio de Wendlinghausen. O Arquitecto Suíço entende o espaço como um corpo que nos toca fisicamente e na nossa génese psicológica.

Formalizado numa junção de materiais que comunicam entre si, a arquitectura é pensada como um corpo, uma massa, uma membrana, um tecido, um invólucro, um pedaço de seda, veludo, tudo o que nos rodeia e que nos pode "tocar".

Tal como nós temos o nosso corpo como uma anatomia e coisas que não se vêem e uma pele... etc., assim funciona também a arquitectura. [126]

5.2.1.1 O corpo da Arquitectura.

De uma perspectiva geral o edifício formaliza-se com uma materialidade que se relaciona com a envolvente (antiga Fábrica Tabaqueira e Porto de

[124] RODRIGUES, Sérgio Fazenda, A Casa Dos Sentidos, p. 101.
[125] Le Corbusier afirmava que "a arquitectura é um jogo de volumes sob a luz". E Louis Kahn dizia que a luz só era realmente percebida quando nela existia um pouco de sombra e que a verdadeira escuridão só era mensurável quando nela existia um pouco de luz.
[126] ZUMTHOR, Peter, Atmosferas, pág.15.

Lisboa). Estruturado numa relação mista entre betão e aço (este último aparente), reivindicamos todas as infra-estruturas inerentes ao programa, mantendo visível, todos os cabos, todas as condutas... tudo.

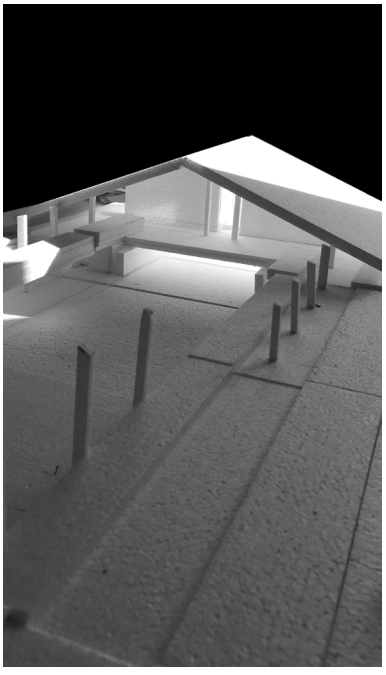
Bem entendido, um homem razoávelmente meticuloso irá torturar os miolos com a mais pequena coisa, (...).Mandará enterrar os fios eléctricos no jardim, dissimular os comutadores em armários de parede, sob as estantes, correr as linhas interiores á sombra de biombos, de tal forma que acontece que, por vezes, no fim de tanto engenho se experimenta alguma irritação face a este excesso de artifício. Uma lâmpada elétrica é, doravante, coisa familiar aos nossos olhos; então, porquê estas meias-medidas em vez de deixar muito simples a bolbo nu, (...) dará a impressão de naturalidade e simplicidade. [127]

O edifício, entendido como uma cobertura de duas águas (revestida a placas de zinco), ilusóriamente, suspensa sobre dois blocos de tijolo nas suas extremidades longitudinais, permite não só repensar/modernizar a ideia de armazém industrial (mantendo uma materialidade característica do Porto de Lisboa), como também, relacionando a sua forma com os armazéns existentes (a ele contínuos), invertemos o estereótipo de armazém existente e acabamos com a continuidade formal por eles criada. Marcando um novo (mas pertencente) momento na frente de rio.

Nas suas extremidades (zonas de entrada e saída do Museu), surge um café/restaurante e uma biblioteca que, mantendo sempre uma relação visual com o rio, abrem-se ao exterior convidando o viajante a entrar.

No vazado, formalizado entre os dois blocos de tijolo, triunfa o espaço central do Museu, onde os três hidroaviões propostos são expostos numa continuidade visual com o rio. Desenhado nos seus dois pisos, claramente distintos (nas características espaciais que os definem) e pavimentados a pedra lióz (como as subtracções do aterro ao longo da margem do rio são caracterizadas, Docas, Estaleiros Navais, etc), este grande vazado é





(de cima para baixo | da esq. para a dir.)

150. Maquete de estudo em que é notório o "voo" da cobertura em relação ao pavimento.

151. Maquete de estudo de Luz Natural e Volumetria Interior.

[127] TANIZAKI, Junichiro, Elogio da sombra, p.15.

apoiado por dois espelhos de água (estruturados a aço e betão) que o acompanham no seu comprimento, mantendo uma relação visual directa com o rio. Expondo, ilusoriamente, os hidroaviões no rio Tejo.

O edifício, não é apenas uma nave majestosa ou um espaço expositivo; tão-pouco é matéria maciça subtraída para originar espaço, ou uma leve cobertura que paira sobre o chão. Pensado numa justaposição de espaços, escalas, sombras e luz, formas e materialidades, o edifício é projectado para que o habitante reflita e relacione-se com o espaço idealizado para a exposição dos demais aviões que fizeram parte da história de Lisboa. De Portugal.

(...) creio que o belo não é uma substância em si, mas apenas um desenho de sombras, um jogo de claro-escuro produzido pela justaposição de diversas substâncias.[128]

5.2.1.2 O corpo na Arquitectura.

Na relação entre homem e espaço surge a arquitectura como um corpo que os relaciona. O homem não é imóvel e apático. Por conseguinte, o percurso e a ideia de cada espaço, deve revelar, influênciar e relacionar-se na emoção que o ambiente transmite ao habitante, construíndo uma história de continuidade e transição espacial detalhada e crítica.

Iniciando o percurso na praça central, olhamos a fachada do edifício por entre as folhas e ramos das árvores que o antecedem. O muro baixo que o limita quase em todo o seu perímetro, obriga-nos a contorná-lo. Aí, descobrimos uma praça revestida por árvores, onde a monumentalidade do edifício surge relacionada com o rio.

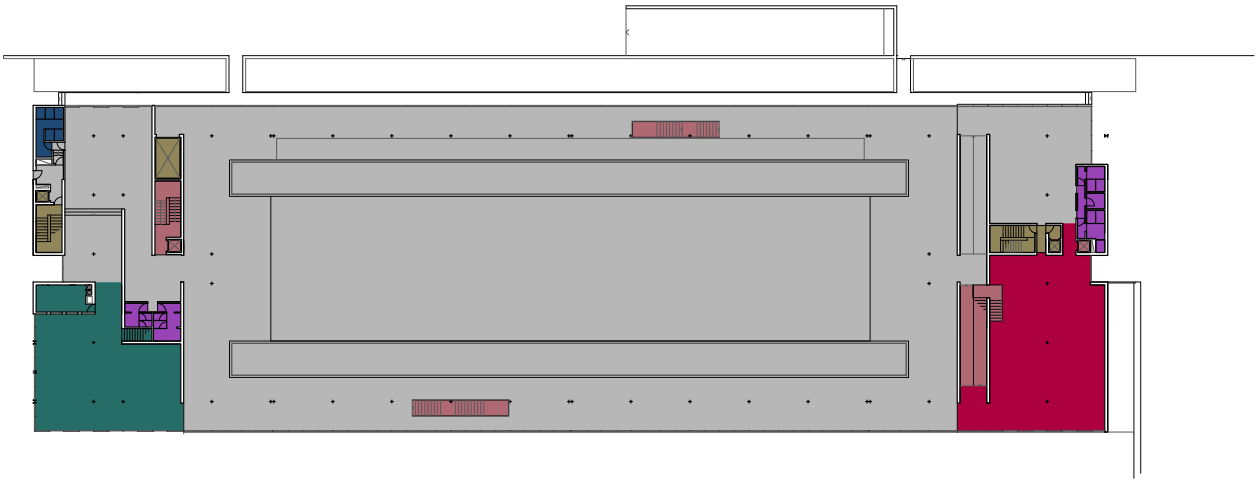
Nesta praça (intersectante com o Museu), entre duas estruturas de tijolo, emerge um rasgo vertical que, iluminado no interior, acentua a zona de

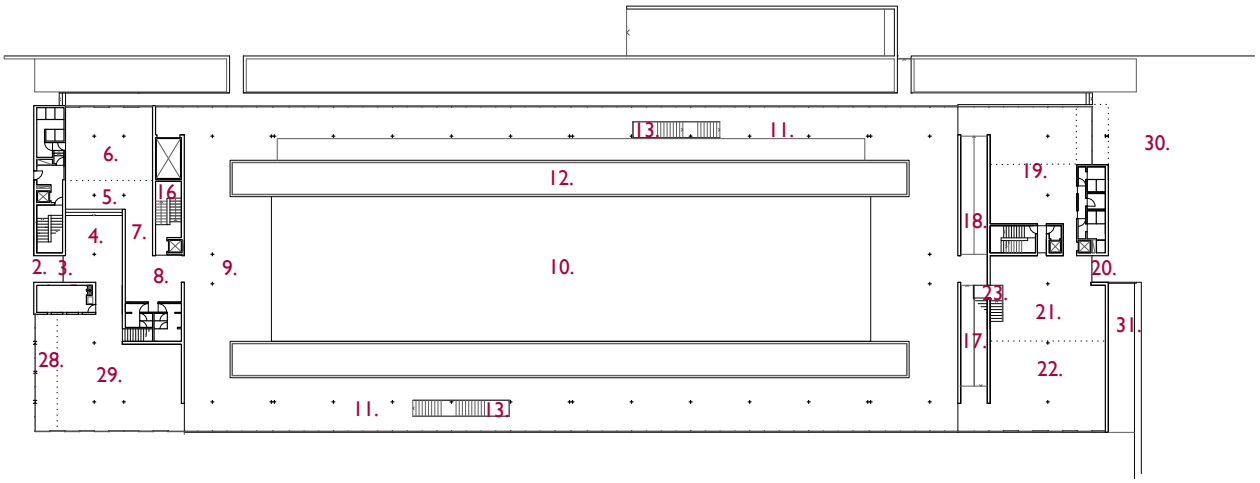
LEGENDA:

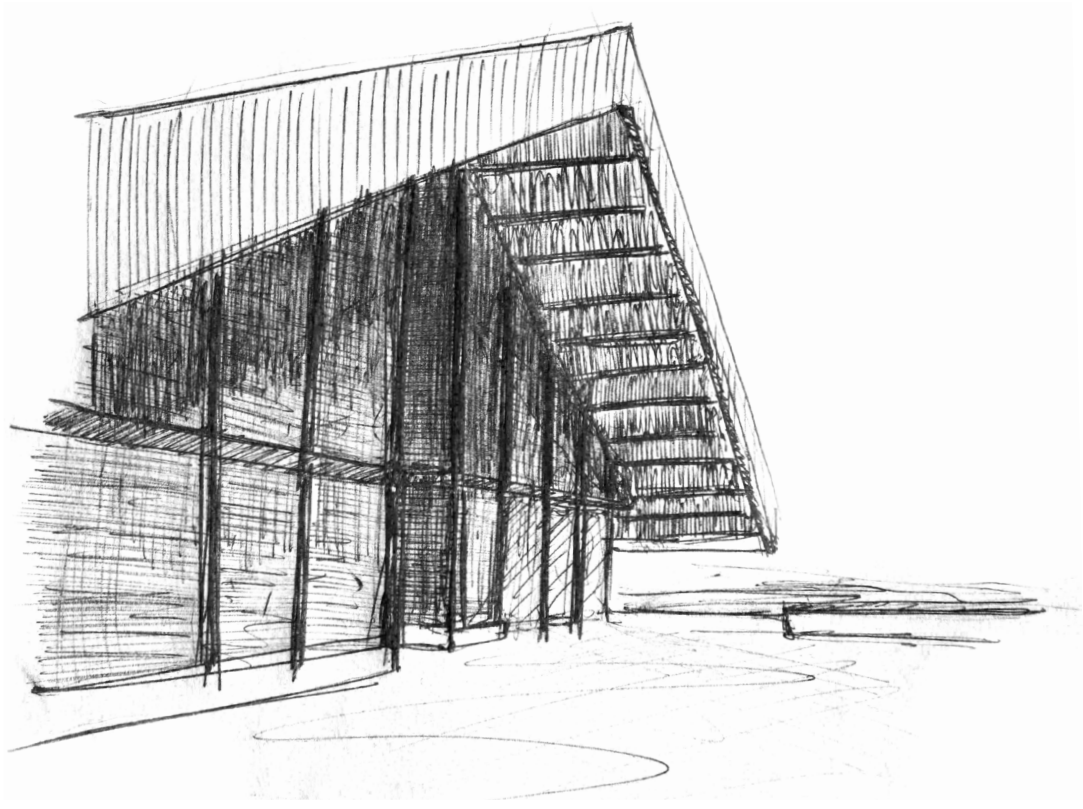
- PROGRAMA MUSEU
- PROGRAMA BIBLIOTECA
- PROGRAMA RESTAURANTE
- ACESSOS PÚBLICOS
- ACESSOS SERVIÇOS
- I.S. PÚBLICAS
- I.S. SEVIÇOS

152. (página oposta)
Desenho da fachada do edifício, de quem vem da praça central.

128 TANIZAKI, Junichiro, Elogio da sombra, p.64.

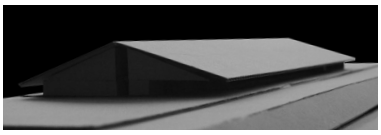






ESPACILADADE | TRANSIÇÃO E CONTINUIDADE

s/ esc.



(de cima para baixo | da esq. para a dir.)
153. Maquete de estudo em que é notório a continuidade do rasco horizontal em dois lados do edifício .

154. (página oposta)
Desenho da zona de recepção vista para a entrada do Museu.

entrada do Museu (1.). Ao lado, uma das superfícies de tijolo rasga-se horizontalmente, numa continuidade com o rasgo longitudinal da cobertura, formalizando uma relação de interior/exterior entre o restaurante e a praça do Museu, o que possibilita a expansão do restaurante para esplanada (28.).

Museu.

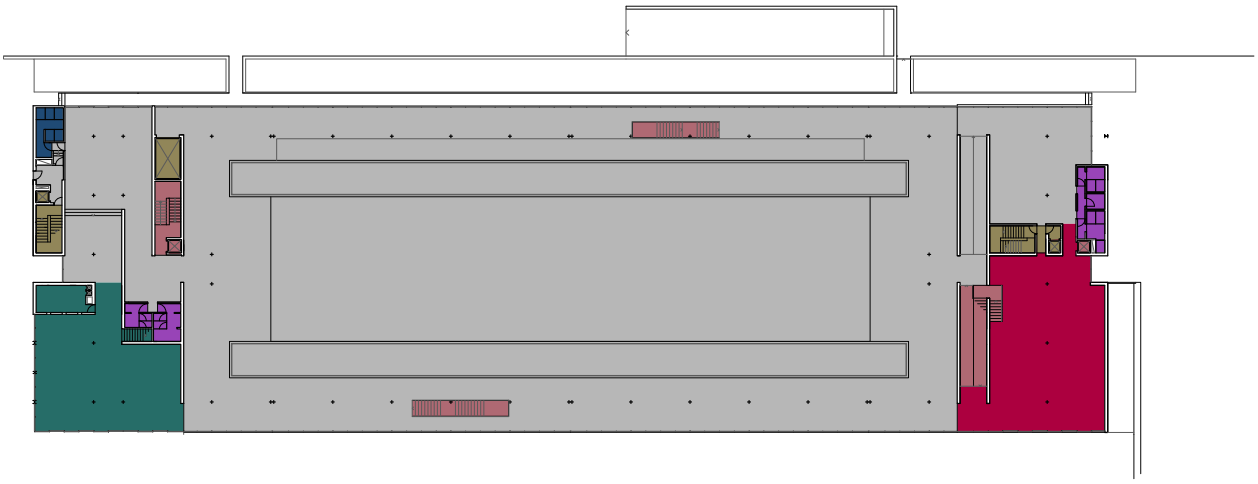
A entrada no museu faz-se em dois momentos contrastantes entre si. O primeiro é entendido pela monumentalidade da abertura vertical (com uma largura de 3 metros e uma altura de 11 metros) (2.), assemelhamos este momento à entrada de um pórtico clássico onde as expressivas colunas exteriorizam o edifício hiperbolizando a sensação de entrada. O segundo, é caracterizado pelo contraste de escala ao entramos num espaço com um pé direito de 2,70 metros (3.), que imediatamente nos direcciona para a zona de recepção. Esta intenção ganha força não só pela organização dos volumes propostos, mas também pela luz zenital (intensa e direcionada) que surge da recepção (5.). Tendo como propósito orientar o habitante relativamente ao percurso a seguir.

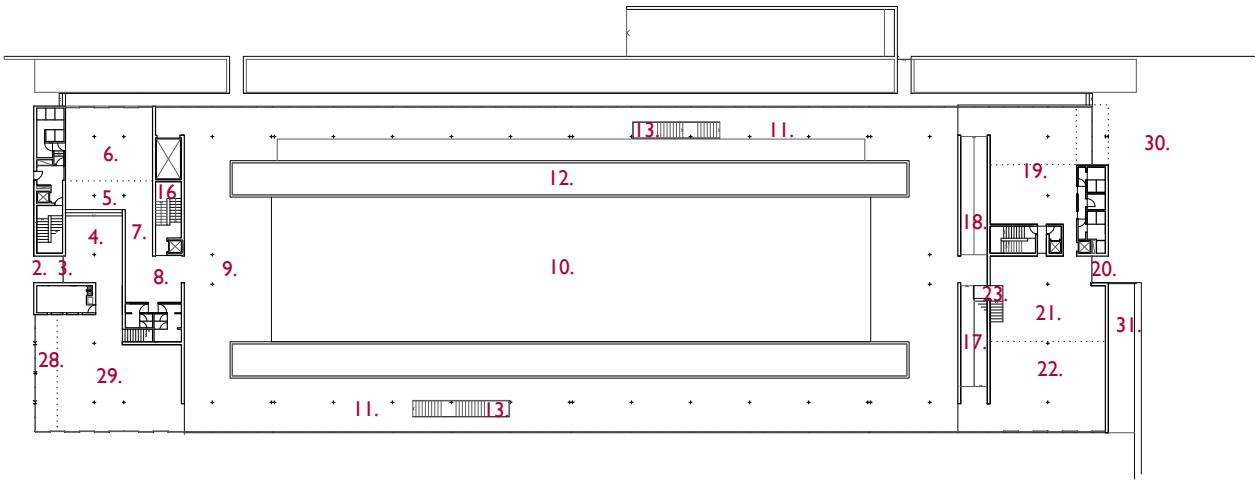
Ao percorrer este espaço de entrada, surgem três degraus que, introduzindo-nos à cota do Museu e variando de pavimento (mas mantendo o pé-direito), tentam transitar de uma espacialidade mais recolhida, para a área de recepção aberta e ampla, onde o alto pé-direito diz respeito à cobertura do edifício (5.). Como pano de fundo, atrás do balcão da recepção, vemos um conjunto de vegetação proposta que gera esta privacidade de interior e salienta a paisagem arbórea exterior (6.).

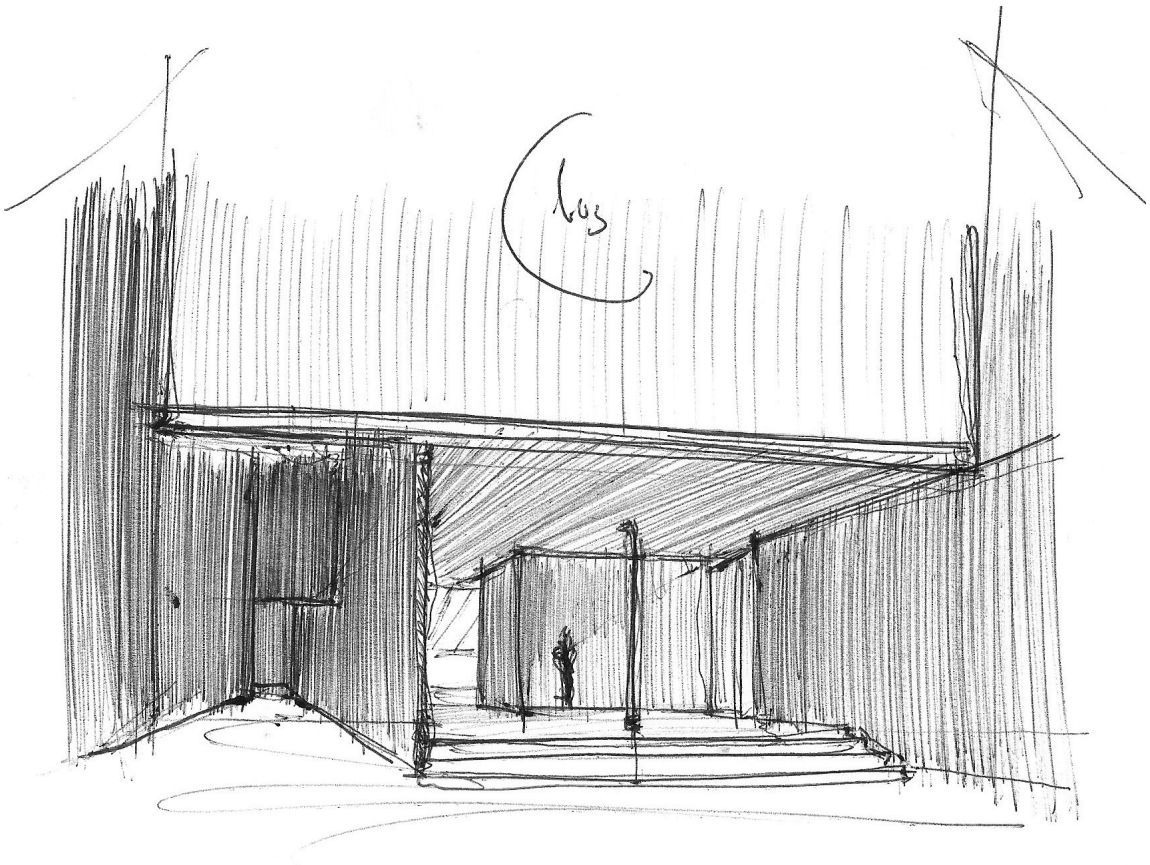
Entre a zona de recepção e a nave central do Museu, existe um espaço (7.) onde, percorrendo um corredor estreito, alto e sombrio, sob a alçada da monumentalidade de escala em tijolo, se chega a uma zona na qual queremos dar a sensação de estar dentro da exposição mas ainda

LEGENDA:

- PROGRAMA MUSEU
- PROGRAMA BIBLIOTECA
- PROGRAMA RESTAURANTE
- ACESSOS PÚBLICOS
- ACESSOS SERVIÇOS
- I.S. PÚBLICAS
- I.S. SEVIÇOS







ESPACILADADE | TRANSIÇÃO E CONTINUIDADE

s/ esc.



(de cima para baixo | da esq. para a dir.)
155. Fotografia tirada pelo autor na estação de autocarros de Campolide, onde foi captada a luz que pertendíamos para as abertturas centrais (iluminação dos hidroaviões) do Museu.

156. (página oposta)
Desenho do vazio interior na exposição central.

fora. Este espaço (**8.**) destinar-se-ia a criar um momento de percepção/ transição da entrada no museu. Com um pé direito de 11 metros, a nave central é observável pelo vazio vertical entre as duas grandes paredes de tijolo, onde estão localizadas as instalações sanitárias e os núcleos de acesso.

Só depois de passar esta massa materializada em tijolo e estruturada em betão, é que a percepção da grande nave nos toca (**9.**). De vão praticamente livre, entramos na exposição central.

A distribuição da exposição, é feita em redor de um grande vazado onde os três hidroaviões, observáveis de todos os cantos da sala, estão suspensos (**10.**). De materialidade escura, suja e com a estrutura à vista (muito semelhante aos armazéns portuários) este ambiente tem o propósito de ser sóbrio e sombreado, com alguns apontamentos de luz (intensa e direcionada) para, apenas, iluminar os aviões expostos, sem comprometer o ambiente geral do edifício.

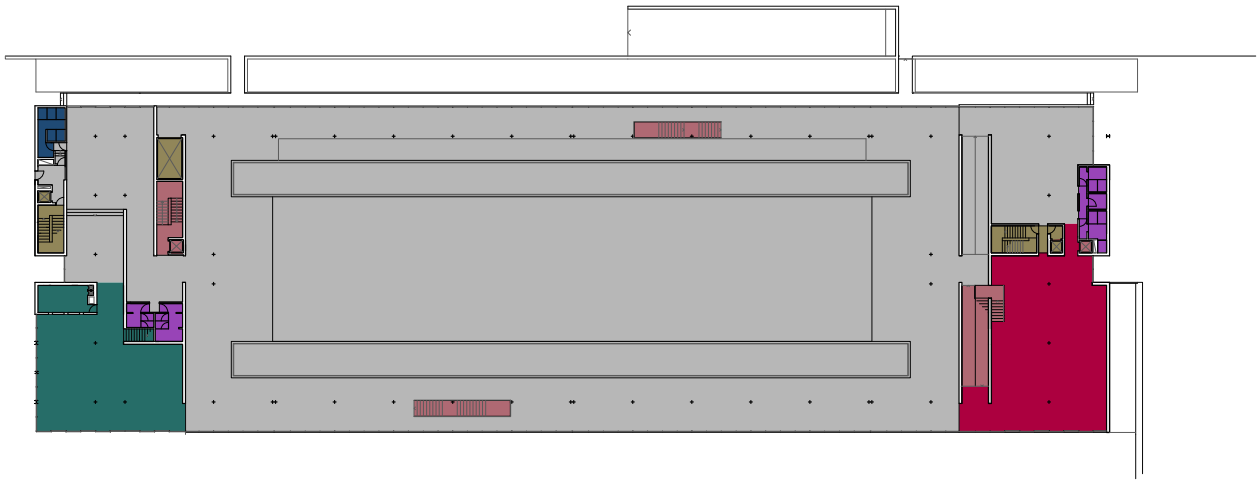
No vazio central a cobertura atinge a sua máxima escala, permitindo que os hidroaviões respirem e vivam em comunhão com o espaço. Contudo, à medida que nos aproximamos dos corredores laterais, a cobertura, sem tocar no pavimento, vai gradualmente modificando esta percepção de escala até surgir um ambiente mais intimista de leitura e observação (**11.**).

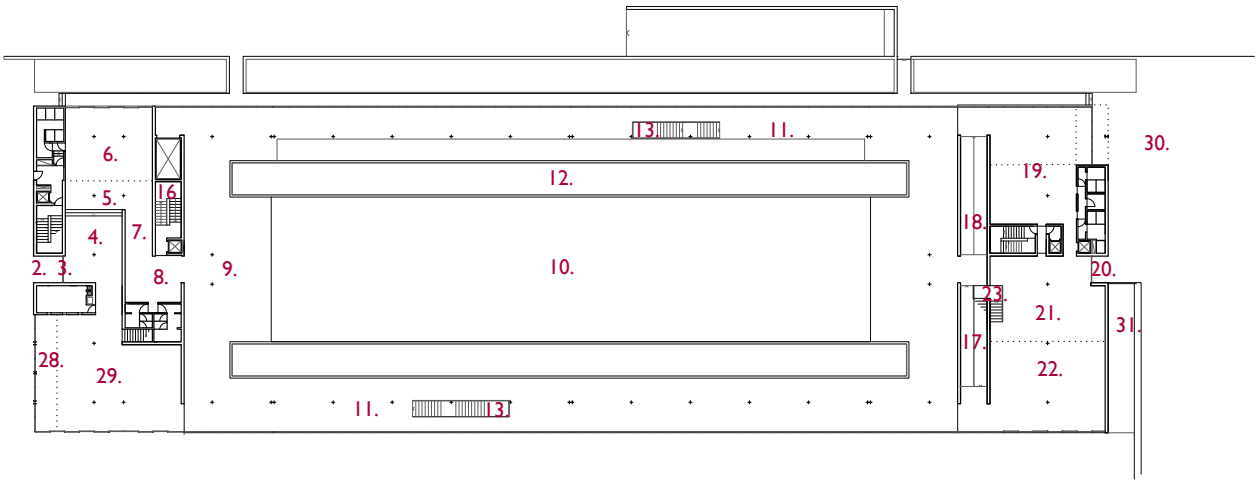
O facto da cobertura estar suspensa permite que a luz seja controlada de forma a criar não só uma observação directa e focalizada na paisagem, mas também controlá-la, criando um ambiente interno mais sombrio (apenas iluminado pelos vão zenitais).

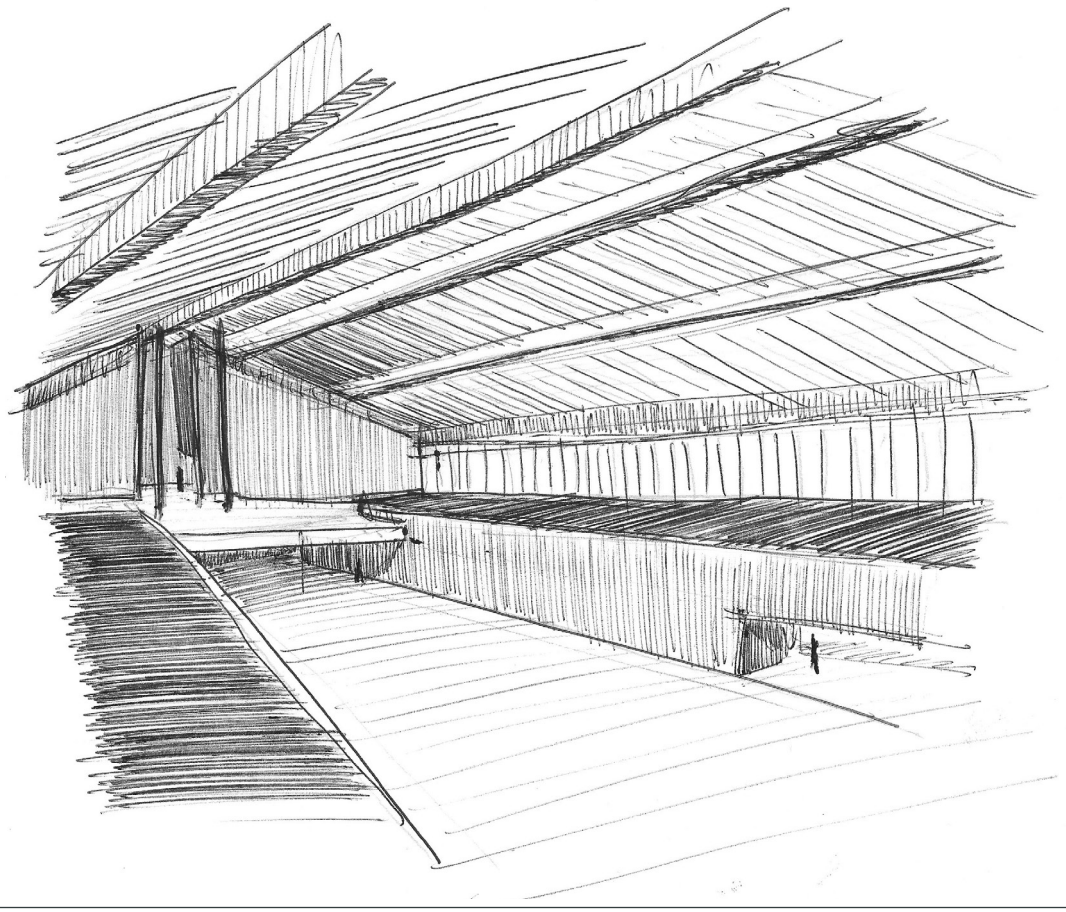
LEGENDA:

- PROGRAMA MUSEU
- PROGRAMA BIBLIOTECA
- PROGRAMA RESTAURANTE
- ACESSOS PÚBLICOS
- ACESSOS SERVIÇOS
- I.S. PÚBLICAS
- I.S. SEVIÇOS

É à volta deste grande vazado, que se concentra a informação relativa aos hidroaviões (**11.**). Na sequência longitudinal deste espaço , no corredor oposto ao rio, criamos uma perspectiva (motivada pelos planos de água internos e externos) de modo a que se crie a ilusão do rio Tejo invadir o edifício, fazendo com que os hidroaviões estejam, ilusoriamente, apoiados







ESPACILADADE | TRANSIÇÃO E CONTINUIDADE

s/ esc.





(de cima para baixo | da esq. para a dir.)
157. Imagem fotorealista do projecto Boat Museum, autor desconhecido. Aqui é demonstrado a ambiência que pretendemos para os espaços de exposição no piso inferior do Museu (15).

158. Fotografia de uma mota inserida num espelho de água. Não queríamos expor os hidroaviões nestas condições pela impossíbilidade da sua conservação. (12).

159. (página oposta)
Desenho da chegada ao piso inferior do Museu, dedicado à exposição de documentos e maquetas, (14).

LEGENDA:

- PROGRAMA MUSEU
- PROGRAMA BIBLIOTECA
- PROGRAMA RESTAURANTE
- ACESSOS PÚBLICOS
- ACESSOS SERVIÇOS
- I.S. PÚBLICAS
- I.S. SEVIÇOS

sobre as águas do rio (12.).

Ao percorrer estes longos corredores eis que, ao deparármo-nos com um vazio criado no pavimento e com o auxilio de uma iluminação natural (vinda da cobertura), afloram os acessos principais de descida ao piso inferior (13.). Caracterizadas por apresentarem uma materialidade semelhante às escadas existentes nas demais docas espalhadas pelas margens do rio Tejo (materializadas a pedra lióz), transitamos para um espaço mais sóbrio com um pé-direito baixo (14.).

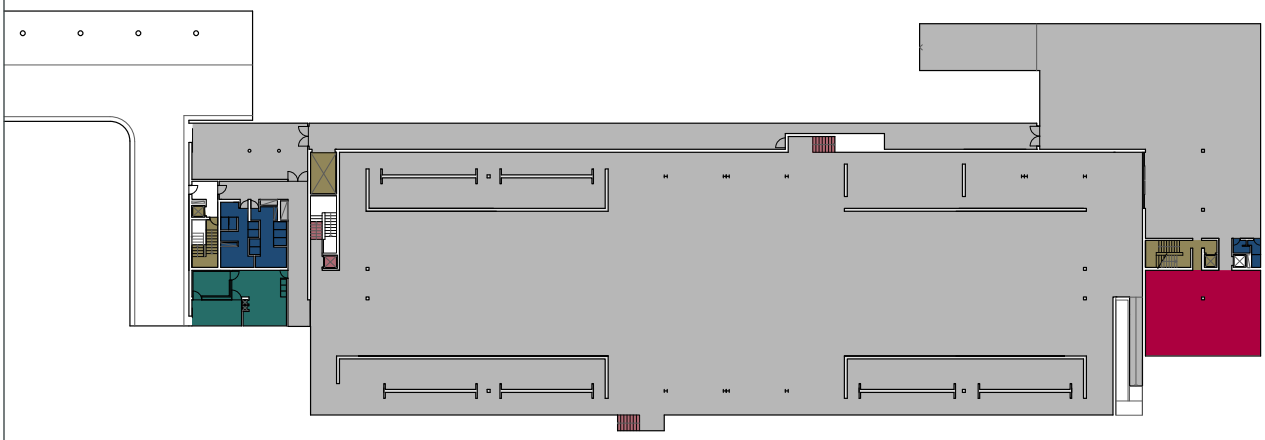
Dedicado à exposição de documentos e maquetas, este espaço tem a intenção de criar uma transição não só entre os núcleos de exposição escuros (apenas iluminados artificialmente) (15.), mas também hiperbolizar (em termos de escala) a chegada ao vazio central. Esta sequência de formas espaciais deverá criar ao observador a ideia de que o espaço central é ainda mais vertical do que é na realidade (10.).

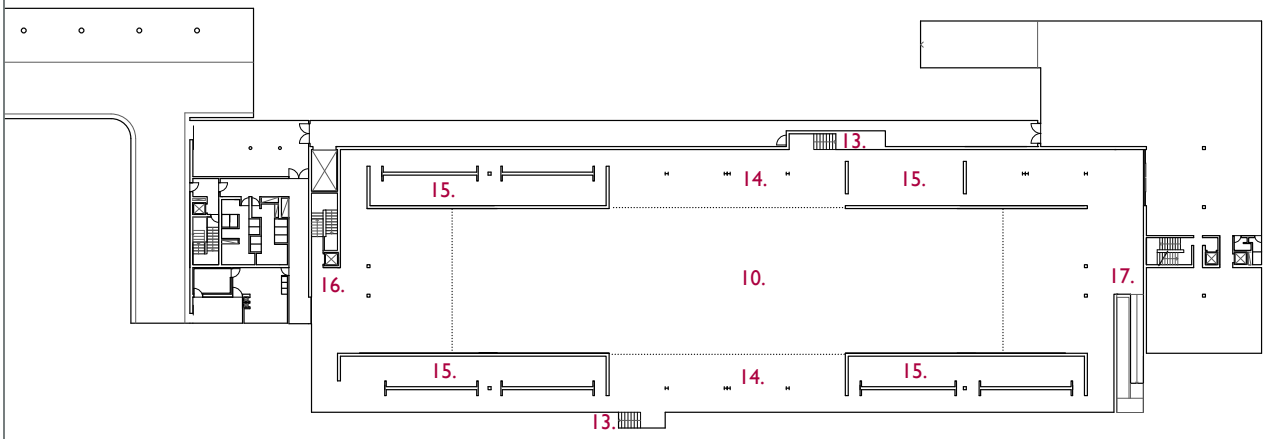
No espaço central, com uma altura de aproximadamente 15 metros, para além da exposição a ele afecta (aviões de todo o tipo) podemos observar os hidroaviões de uma nova perspectiva, enquanto esvoaçam a forma proposta, pairando no ar.

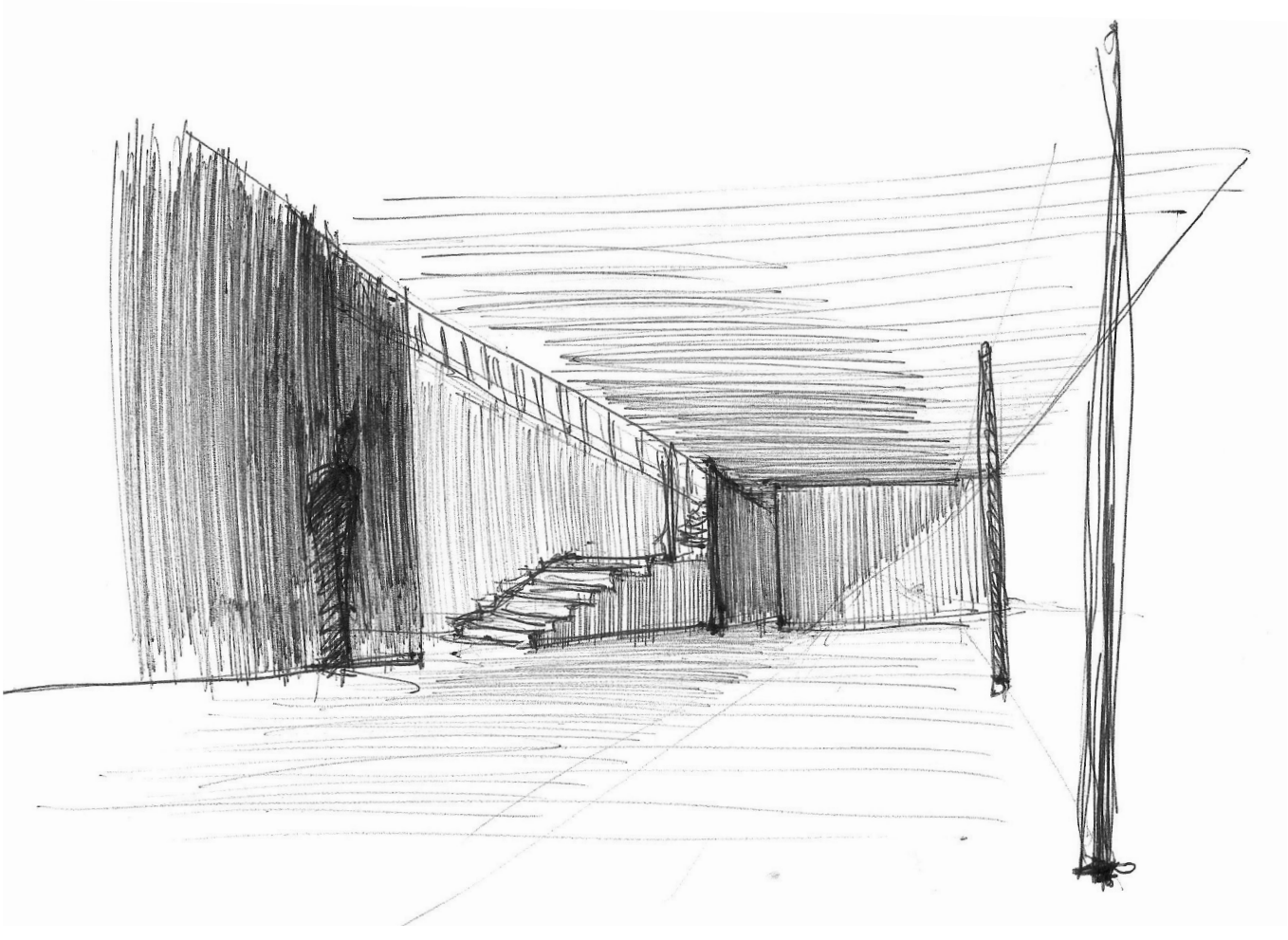
A sequência expositiva não obriga a um percurso definido e restrito, tentamos que cada visitante procure orientar-se da forma que lhe convir.

A saída do piso enterrado , embora possa ser feita pela zona de entrada (recepção (7.)), é pelo lado oposto que ganha importância (na loja (18.)).

Quando nos apropriamos do vazio central, em ambas as sua extremidades longitudinais (por baixo das grandes varandas do piso térreo)(16. e 17.) um feixe de luz desperta-nos a atenção. A luz natural que idealizámos nos acessos faz com que, da sombra criada, surja um feixe de luz natural que nos direcciona a subir.







ESPACILADADE | TRANSIÇÃO E CONTINUIDADE

s/ esc.

Em casos normais só o acesso a Norte (17.) estaria aberto. O acesso (16.) fechado por uma cortina pesada encarnada (de estética semelhante ao tijolo), serve para casos de emergência.

Para os arquitectos é recorrente ouvir a afirmação que, entre dois pisos, uma escada separa e uma rampa une. Talvez porque, pela rampa, o suave movimento não implica um esforço tão sentido. Por este motivo, o acesso (17.) é feito em rampa. Também pela lógica de, na rampa, a atenção não se fixar no caminho, libertando-se em vista para o rio Tejo.

Os acessos (16. e 17.), de triplo pé-direito e de largura a respeitar as mínimas dimensões permitidas (1,40 metros), são espaços, extremamente iluminados por oposição aos espaços antecedentes, construindo uma transição brusca entre pisos e terminando nas zonas já denominadas "entre"(8.) e (18.).

Em frente à rampa (17.), mostra-se a saída do espaço expositivo (18.). Entre duas paredes de tijolo (ambiente semelhante ao da entrada no museu) e com uma altura de 11 metros e 3 metros de largura, este espaço existe (tal como o espaço em que entramos) para contrastar a diferenciação de escalas e assinalar o término da exposição.

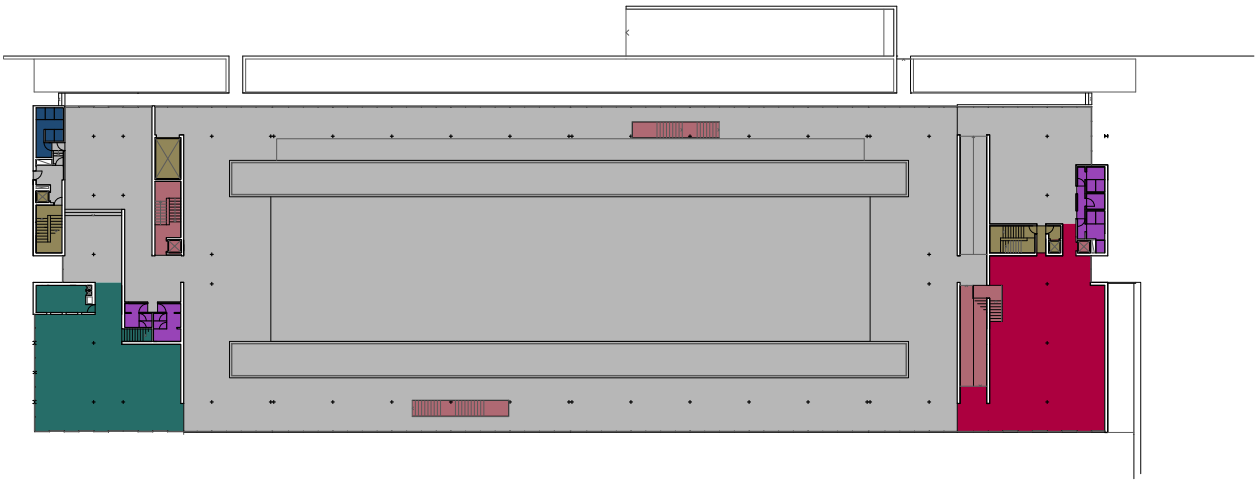
À medida que vamos subindo os 50 cm de rampa (quase irrisória), a cobertura vai baixando de altura para dar entrada no espaço da loja (19.). Passando as várias montras de exposição de artefactos relacionados com o museu, manifesta-se um grande rasgo horizontal, no qual o habitante pode sair do edifício envolvendo-se no agradável jardim exótico, com vista para o rio (30.).

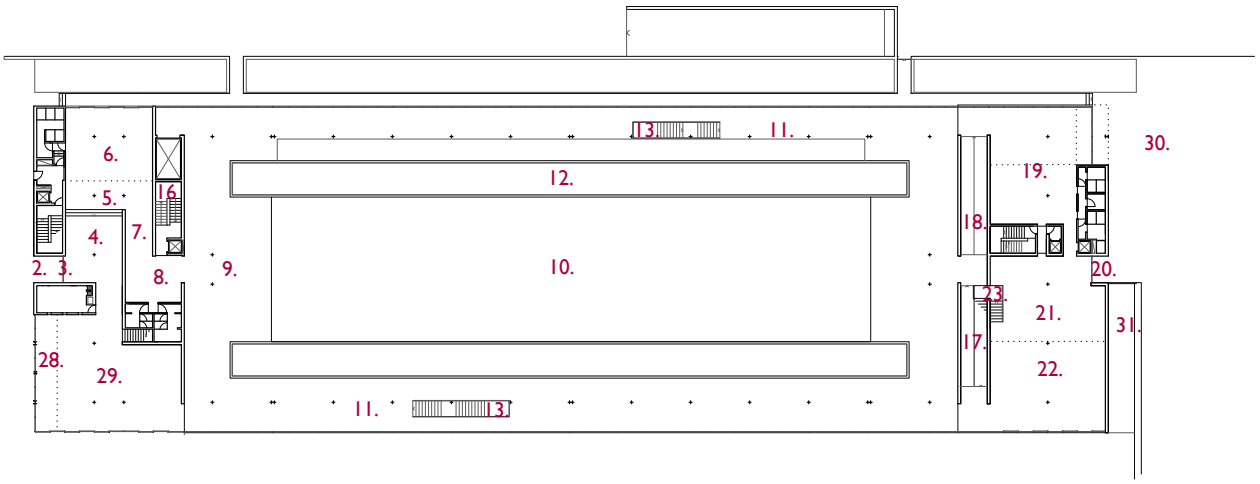
Tudo isto serve para explicar as características que (em projecto) tentámos manipular e acrescentar ao ambiente e ao percurso. Concebendo e trabalhando o espaço na perspectiva do habitante (através da materialidade, forma, luz, etc.).

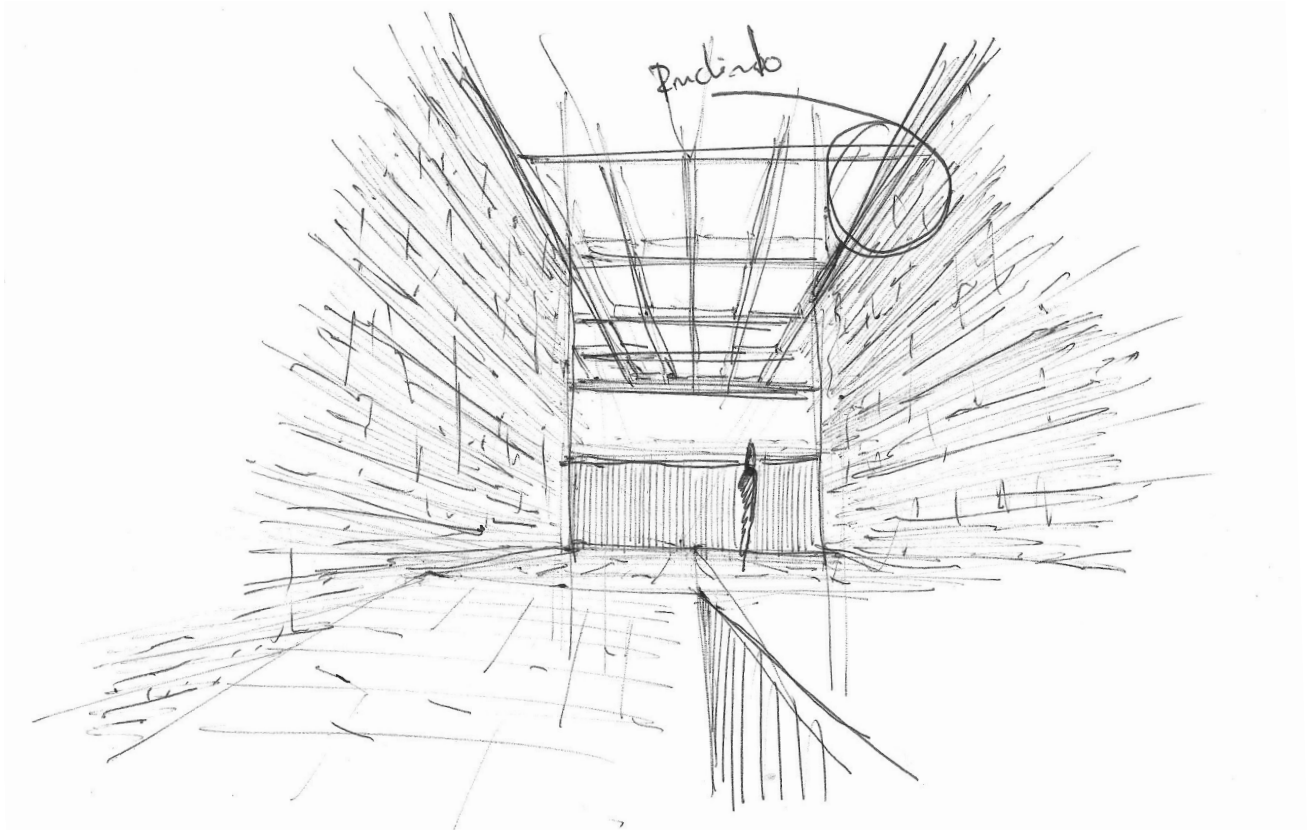
LEGENDA:

- PROGRAMA MUSEU
- PROGRAMA BIBLIOTECA
- PROGRAMA RESTAURANTE
- ACESSOS PÚBLICOS
- ACESSOS SERVIÇOS
- I.S. PÚBLICAS
- I.S. SEVIÇOS

160. (página oposta)
Desenho da rampa de subida do piso inferior para o piso térreo. Neste espaço destaca-se a vista que se tem para o rio limitada pelas paredes estruturais deste núcleo de acessos, (17).







ESPACILADADE | TRANSIÇÃO E CONTINUIDADE

s/ esc.



161. Intervenção da artista Marina Abramovic, que nos fala da ideia de construir algo partindo da interação do seu corpo, com o corpo do planeta, presente nos elementos que recolhia e que, com um uso distinto, por vezes contraditório, ganhavam um novo sentido.

162. (página oposta)
Desenhos de estudo para a biblioteca e a loja do Museu.

É na experiência directa com as coisas, com o contacto do corpo, que percebemos a inteira dimensão do espaço. Como Julhani Plasma nos diz *as minhas pernas medem a distância da arcada e a amplitude da praça.* [129] *é pelo número de passos que custa a dar que se percebe a rua na sua extensão, é pelo esforço de subir degraus que a escada aproxima ou afasta o outro lado, e é à natureza do material, à forma a que ele dá corpo e ao espaço que ele confina que, numa primeira instância, antes do raciocínio, o nosso corpo responde.*[130]

É por essa razão que a arquitectura não se conhece pela imagem, pelo desenho ou pela escrita, mas sim pela experiência vivida.

Biblioteca.

A entrada da biblioteca faz-se oposta à do Museu.(20.) Com uma relação semelhante à do Museu, de contraste entre uma forma vertical para a entrada num espaço horizontal de pé direito baixo (2,70m), a entrada da biblioteca é marcada pela vegetação jusante ao edifício (31.).

Neste espaço de entrada surge, como separação, uma "parede móvel" formalizada pelas prateleiras onde os demais livros estão pousados (21.). O que permite fazer uma distinção da zona de recepção, da zona de leitura (22.).

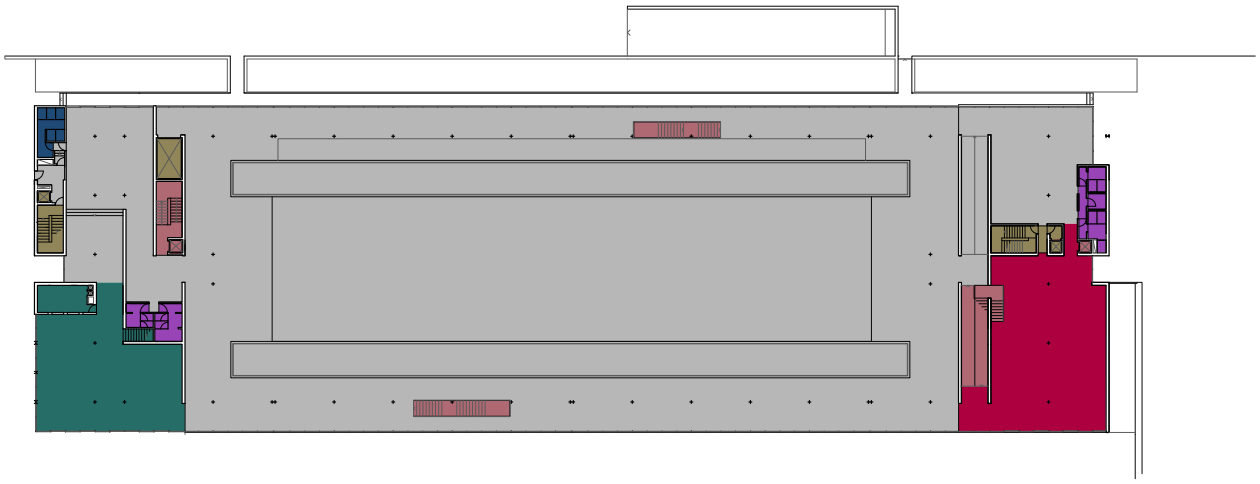
De pé-direito alto limitado pela cobertura, surge um espaço de relaxamento e observação, onde a única luz surge do grande rasgo criado entre a cobertura e o pavimento, no qual o espelho de água exterior (contínuo ao longo do museu) cria uma sensação de proximidade com o rio.

Entre o espaço da recepção e a sala de leitura, surge um bloco de escadas em betão de meio piso (23.) iluminado por uma luz que vem do lado oposto (17.).

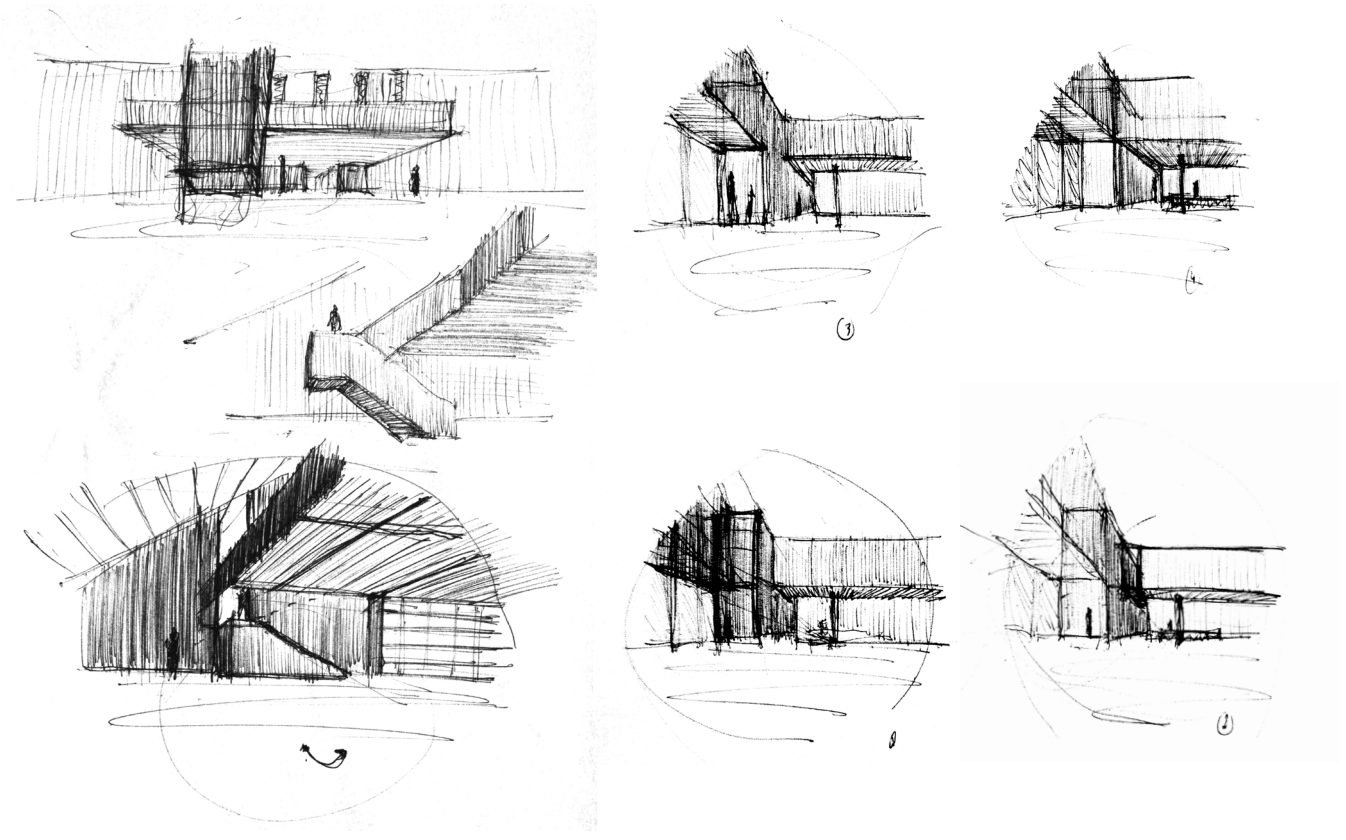
LEGENDA:

- PROGRAMA MUSEU
- PROGRAMA BIBLIOTECA
- PROGRAMA RESTAURANTE
- ACESSOS PÚBLICOS
- ACESSOS SERVIÇOS
- I.S. PÚBLICAS
- I.S. SEVIÇOS

129 PLASMA, Julhani, The eyes of the skin / Architecture and the sentes - Academy Editions 1996.
130 RODRIGUES, Sérgio Fazenda, A Casa Dos Sentidos, p. 102.







ESPACILADADE | TRANSIÇÃO E CONTINUIDADE

s/ esc.

Ao subirmos, apropriamo-nos de uma relação visual (numa cota superior), com quem está no Museu.

Para o piso superior da biblioteca, idealizámos uma mezzanine aberta ao espaço de leitura inferior (24.). Este espaço é iluminado por um grande vão vertical (25.). Do lado oposto (26.) pode-se ver de uma outra perspectiva, pela brecha entre as duas estruturas de tijolo e com um vão na cobertura que acentua a sua exposição na nave central do Museu, a exposição dos hidroaviões.

O espaço de estantes dos livros do piso superior (27.) é caracterizado por: ao entrarmos num corredor curto e baixo, surgem as estante com uma leve e pontual iluminação artificial, onde ao fundo (junto à parede) uma intensa e direccionada luz natural ilumina o espaço em que actua, forçando a sombra no resto da sala, tomando como actor principal a lâmpada.

Café | Restaurante.

Os cafés, são locais de profundo e vincado carácter por onde, entre o estudo e o encontro, as pessoas vão passando. São ao mesmo tempo, o lugar do colectivo e do individual, o sítio onde se discute, onde se encontra e onde se observa, simultaneamente palco e plateia das relações sociais de uma comunidade. [131]

O café/restaurante é algo que está presente em todas os bairros, vilas, cidades, ou países do mundo. Das coisas mais aliciantes em todos eles, é o intenso estímulo que criam em relação aos sentidos.

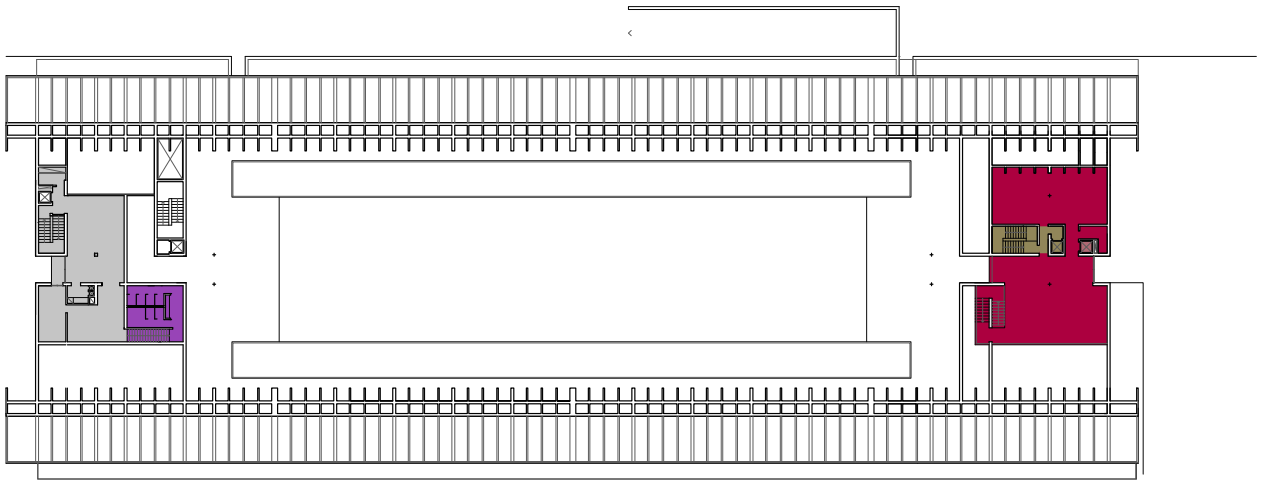
O sabor do café quente, os cheiros misturados, o burburinho de fundo, o barulho das chávenas, o toque frio da pedra do tampo da mesa, o toque quente das cadeiras de madeira, ou o reflexo do olhar de quem passa, são experiên-

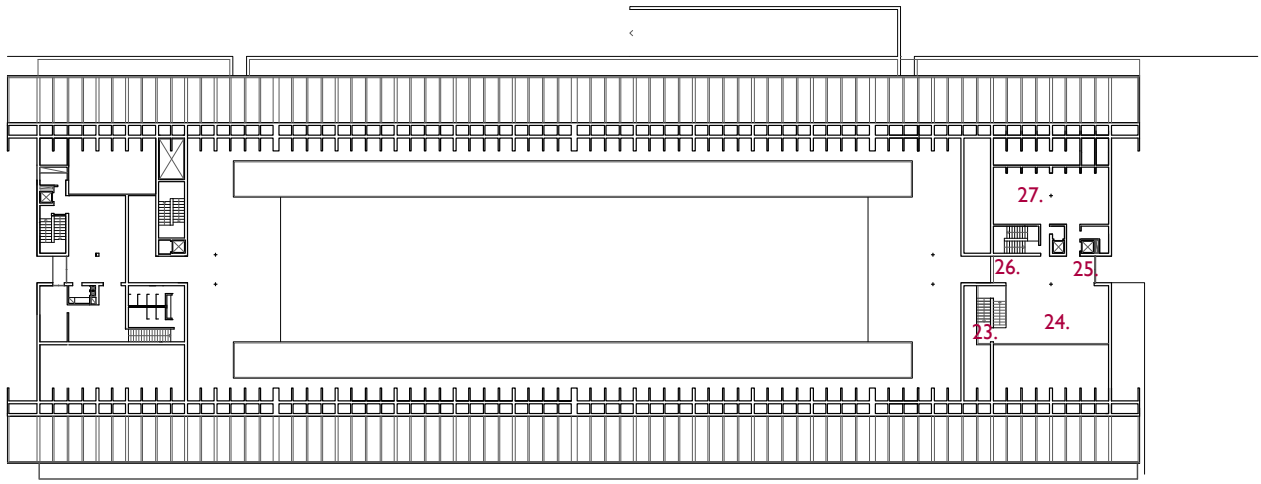
LEGENDA:

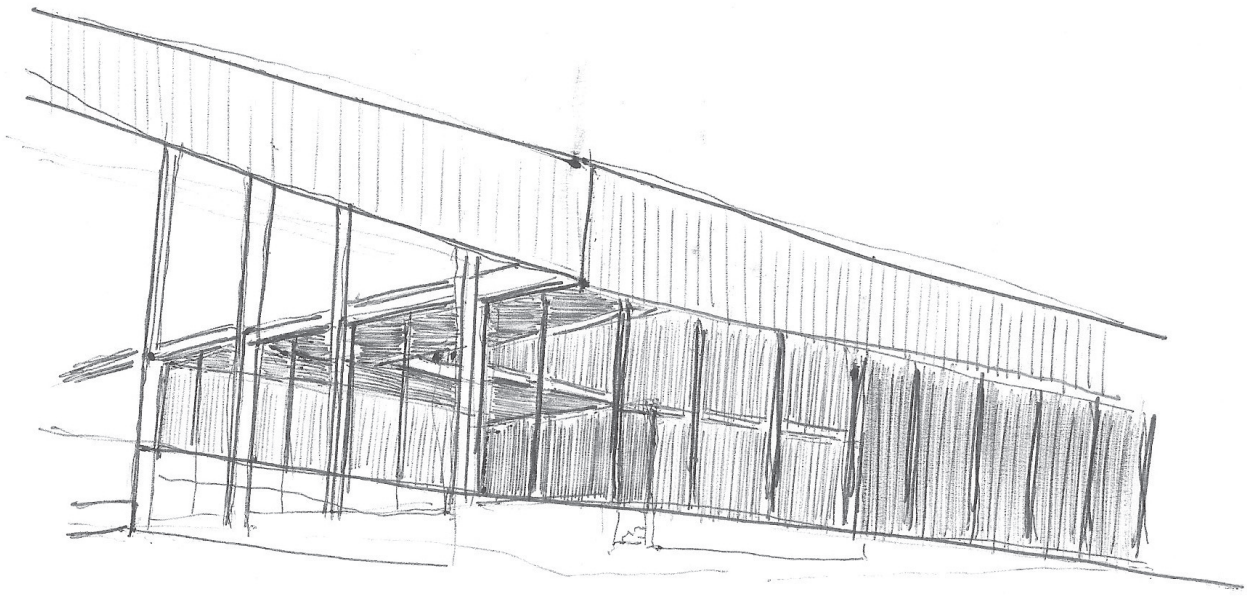
- PROGRAMA MUSEU
- PROGRAMA BIBLIOTECA
- PROGRAMA RESTAURANTE
- ACESSOS PÚBLICOS
- ACESSOS SERVIÇOS
- I.S. PÚBLICAS
- I.S. SEVIÇOS

163. (página oposta)
Vista do corredor inferior junto ao rio, para o restaurante.

131 RODRIGUES, Sérgio Fazenda, A Casa Dos Sentidos, p. 109.
132 RODRIGUES, Sérgio Fazenda, A Casa Dos Sentidos, p. 110.







ESPACILADADE | TRANSIÇÃO E CONTINUIDADE

s/ esc.

Desenhar o espaço onde este ambiente se desenrola, é aliciante. A entrada do café surge pela grande abertura horizontal intersectante com a Praça do Museu (28.). Criámos um contraste em que o pé-direito, primeiro rebaixado em 3m, e posteriormente evolui para uma altura considerável (altura da cobertura).

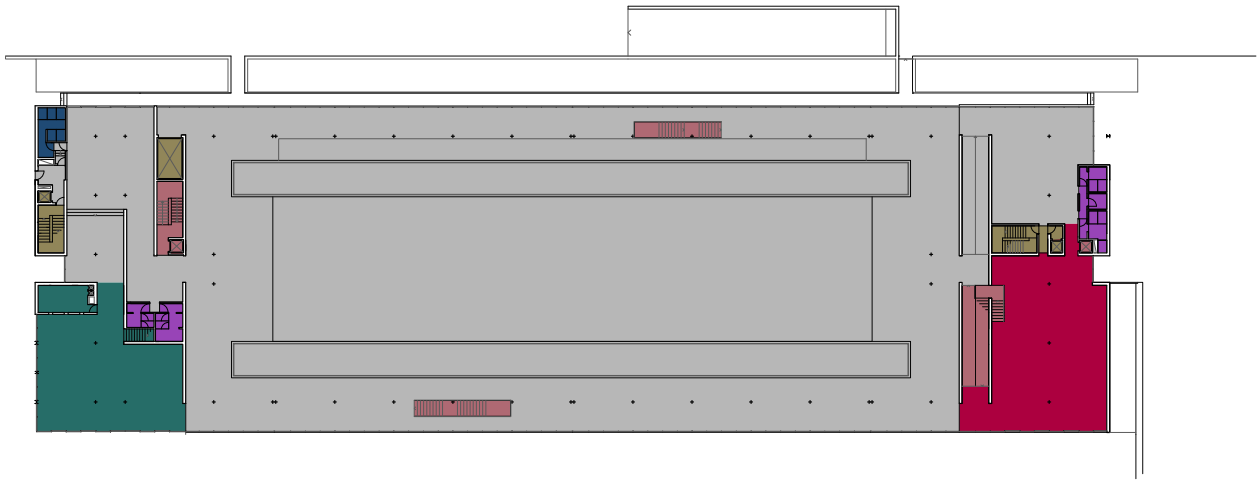
Uma vez dentro deste, com um pé-direito limitado pela cobertura e uma monumentalidade de escala, a inclinação do tecto dirige o nosso olhar para a paisagem do rio. Perpendicular a esta e com o grande vão já referido, queríamos dar a possibilidade de quem está de fora pudesse observar os acontecimentos interiores; e quem esteja dentro, dar espaço a poder acenar a quem passa e relacionar-se com o exterior arbóreo proposto.

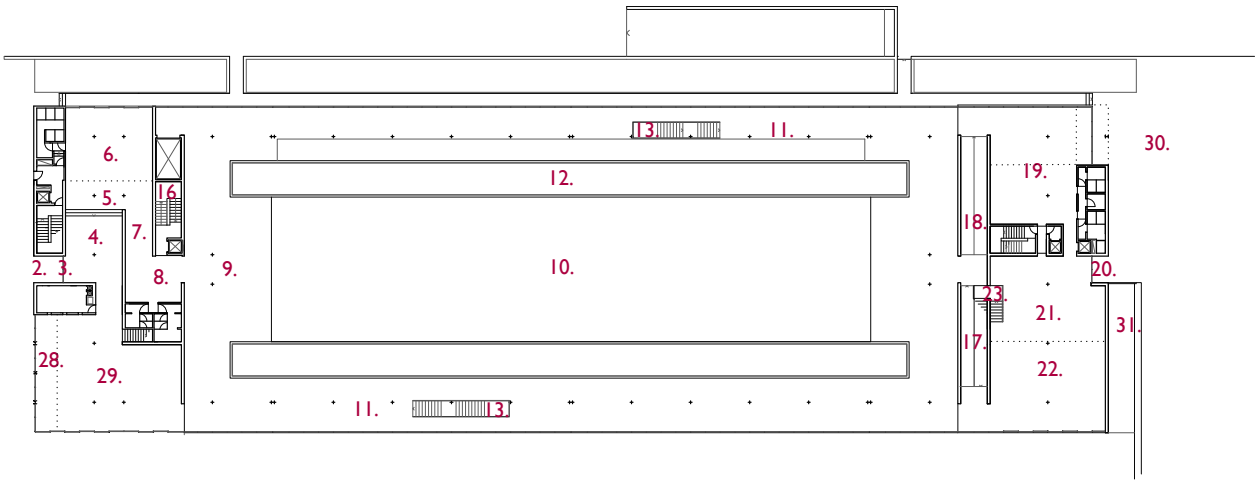
Com mesas em pedra e bancos em madeira, não pretendíamos que o café/restaurante fosse apoderado por aqueles franchisings sem sabor, onde se serve apenas uma rápida vontade de lucro. Locais atípicos, iguais a tantos outros, que com o seu pálido e enfadonho mobiliário de plástico recusam um momento de estadia e observação. Víamo-lo mais com um ambiente industrial em que se mantivesse o espaço a "cru" relacionando o seu mobiliário com a atmosfera do lugar.

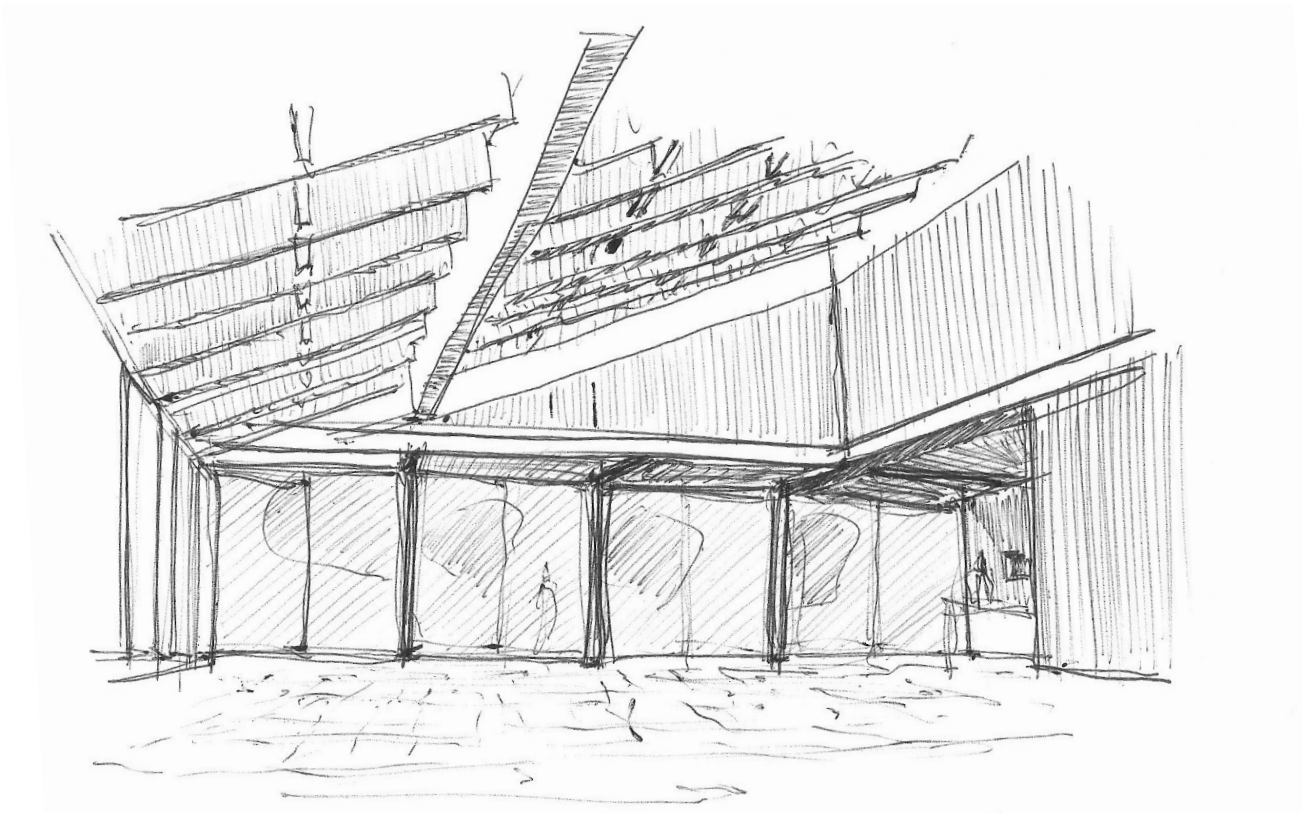
LEGENDA:

- PROGRAMA MUSEU
- PROGRAMA BIBLIOTECA
- PROGRAMA RESTAURANTE
- ACESSOS PÚBLICOS
- ACESSOS SERVIÇOS
- I.S. PÚBLICAS
- I.S. SEVIÇOS

164. (página oposta)
Vista do interior do restaurante.







ESPACILADADE | TRANSIÇÃO E CONTINUIDADE

s/ esc.

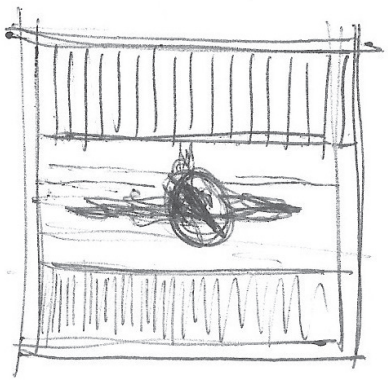
5.2.2 Interior | Exterior. Para além de um vão.

É nessa fronteira entre o interior que o habitante ocupa e o exterior para onde é projectado que, numa visão panorâmica, a janela se transforma em ecrã e o exterior se emoldura numa perspectiva cinematográfica. [133]

No filme a " Janela Indiscreta", de Alfred Hitchcock, a janela é tida como um filtro que na posição e proporção do actor (James Stewart) agrega os acontecimentos exteriores. De idêntica perspectiva, Le Corbusier, pensava o edifício como uma sucessão de espaços que são entendidos em movimento, o que faz com que o observador projecte o olhar para um exterior definido e idealizado. Nós "arquitectos" temos este "poder" de criar atmosferas em torno de acontecimentos reais no invólucro interior do edifício, temos esta peculiaridade de mostrar e esconder o que nos convir. Nesse sentido a relação interior/ exterior, deve se definida com um detalhe cuidado.

No edifício, as relações de interior e exterior destacam-se em cinco momentos.

- O primeiro é revelado na relação entre o café e a praça intersectante ao museu, que com uma continuidade de pavimentação e observação contínua, convida o observador a entrar e mantém um ambiente comum e extensível entre interior e exterior. Também aqui a constante descida da cércea da cobertura, que define a altura do pé-direito, ao não tocar no pavimento revela a imagem do rio tejo em toda a extensão da sala. Com uma propositada altura de 1,50m a cobertura obriga a que o usuário do café/restaurante se sente para olhar o rio. Esta atitude surge da nossa opinião (explicada em 5.2.1.2 O CORPO NA ARQUITECTURA | Café/Restaurante), onde o café/ restaurante deve ser um local de estadia e admiração.



165. Imagem exemplificativa de conceito para a exposição de Hidroaviões no Museu, realçando a ideia da perspectiva para o rio Tejo.

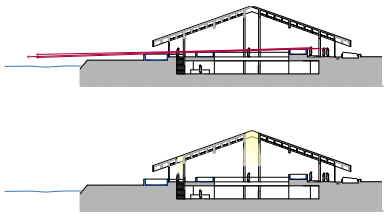
[133] RODRIGUES, Sérgio Fazenda, A Casa Dos Sentidos, p. 20.

- Esta relação é repetida no piso térreo da biblioteca, onde o habitante apropria-se da paisagem exterior ao sentar-se, revelando (pelo espelho de água proposto) uma sensação de proximidade na qual o rio "toca" o edifício.

- O terceiro momento de relação interior/exterior sucede-se quando o espaço de recepção se expande para Norte do edifício, envolvendo a sombra interior (formalizada pela cobertura), na sombra criada pelas demais árvores. e arbustos propostos. Aqui a relação entre árvore e arbusto ressalta a qualidade selvagem do parque avolumando a massa vegetal do campo visual.

- A quarta relação existe na loja. Era importante que este programa relacionasse-se com a praça exótica, para não só servir o visitante do museu e indicar-lhe a saída, mas também ser vista através do exterior. Funcionando, também, de forma independente ao museu.

- A quinta, e talvez a mais importante, surge na sala principal do museu. Projectada para ser mais do que uma relação de interior/exteriror ela tenta, através da colocação dos espelhos de água internos e externos, criar a ilusão de que o rio Tejo invade o edifício e apoia os três hidroaviões expostos. Não pensámos, como na zona de Belém (sobre uma antiga Doca), criar um espelho de água interrompido pelo corredor de circulação público que separa a água artifialmente colocada, do rio Tejo. Víamo-lo mais de forma a criar uma relação como no recinto da Fundação Champalimaud, em Algés. Em que a elevação de cota térrea permite que o rio surja em continuidade com o espelho de água. Queríamos que, com a diminuição da cota de piso do Museu e através da elevação gradualmente menor dos espelhos de água (de acordo com a aproximação ao rio), quem observasse os hidroaviões sentisse esta ilusória entrada do rio pelo edifício, expondo os hidroaviões no seu habitat natural.







(de cima para baixo | da esq. para a dir.)

166. Cortes exemplificativos da relação prespética do rio a entrar para o edifício e da intenção proposta para a Luz Natural na zona de exposição central.

167. Fotografia tirada em Belém criando um espelho de água e uma relação com o rio.

168. Espelho de água exterior da Fundação Champalimaud em Algés. Exemplo de espelho pretendido para o Museu de Hidroaviões.

5.2.3 Iluminação Artificial.





(de cima para baixo | da esq. para a dir.)
169. Neues Galery, Mies Van Der Rohe, proposta semelhante de Luz para os corredores de exposição no piso térreo.

170. Proposta de Luz para os espaços de trabalho e refeição. (Biblioteca e Restaurante).

Num Museu, a Iluminação Artificial tem um papel fundamental não só na exibição das peças e na maneira como as expõe sobre a luz, mas também no modo como o edíficio é pensado e cada espaço equilibrado de acordo com os percursos e ambientes idealizados.

Embora tenhamos desenvolvido uma ideia sobre como queremos iluminar (peças expositivas e espaços do Museu), é de referir que a ideia proposta não foi suficientemente estudada de modo a surgir uma proposta final. A falta de maquetas e de estudos exaustivos de iluminação fazem-nos pensar que ainda há algo a fazer a este respeito. Contudo, a ideia da proposta de iluminação surge, de forma muito resumida, nos seguintes moldes conceptuais:

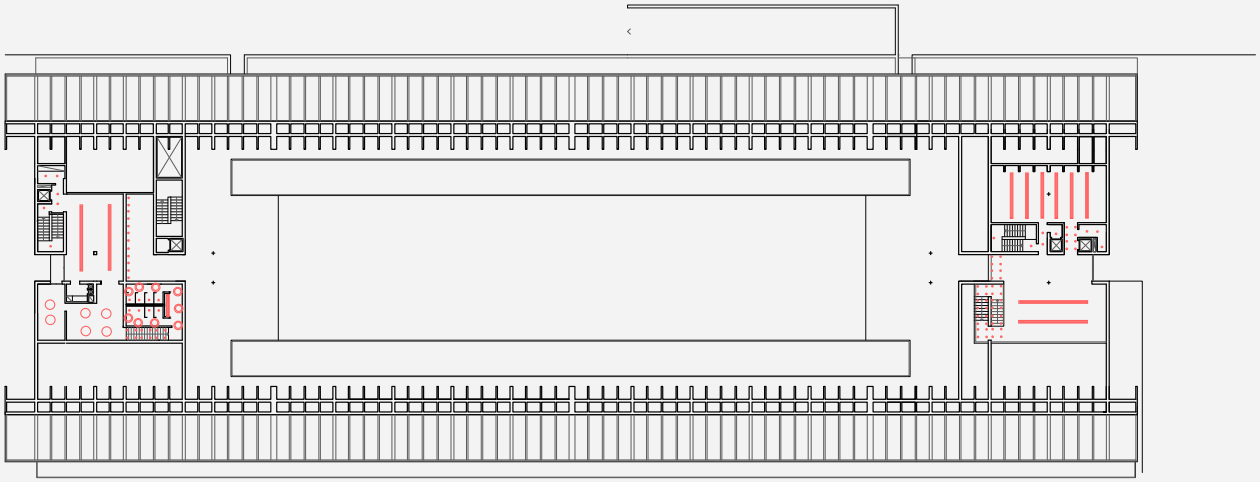
Surge uma primeira ideia de focos com uma iluminação fraca, luz quente, embutida nas chapas de remate do tecto (à semelhança com o projecto Neues Gallery, de Mies Van der Rohe, em Berlim), esta luz criaria um ambiente sobre os corredores de exposição no qual seria possível direcionar alguns focos para os elementos informativos expostos. Esta iluminação também serviria para iluminar espaços, paredes e zonas que queremos em destaque (escadas de acesso entre pisos, etc.).

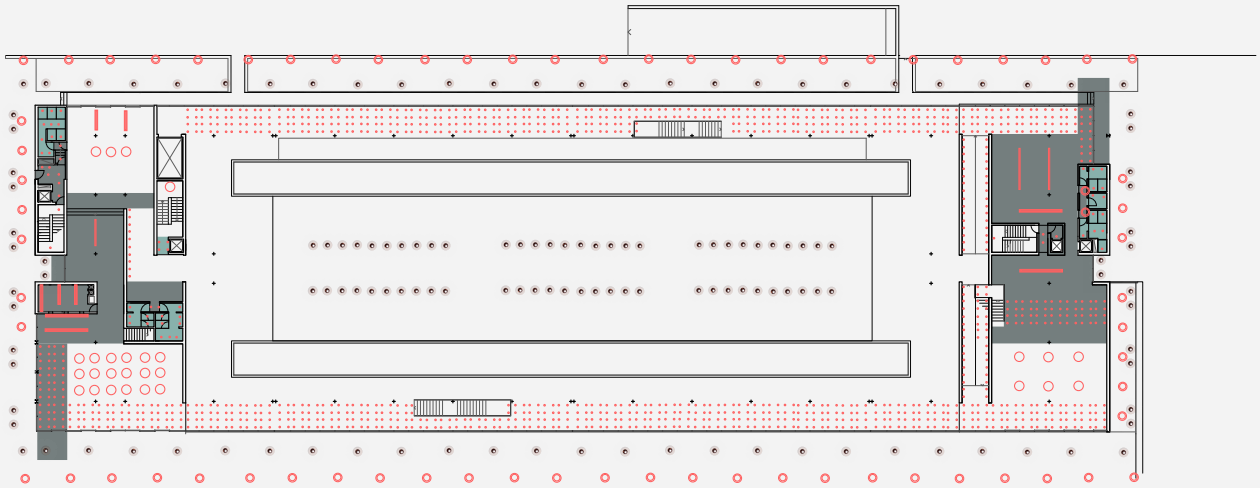
A exposição central (aviões e hidroaviões) seria iluminada por focos salientes, direcionados de modo adequado para a exibição do objecto, salientando as suas qualidades quando a luz natural fosse insuficiente. Estes focos em conjunto com uma iluminação de pavimento evidenciariam (no exterior) a forma e materialidade do edifício na praça, criando um momento de destaque e aproximação.

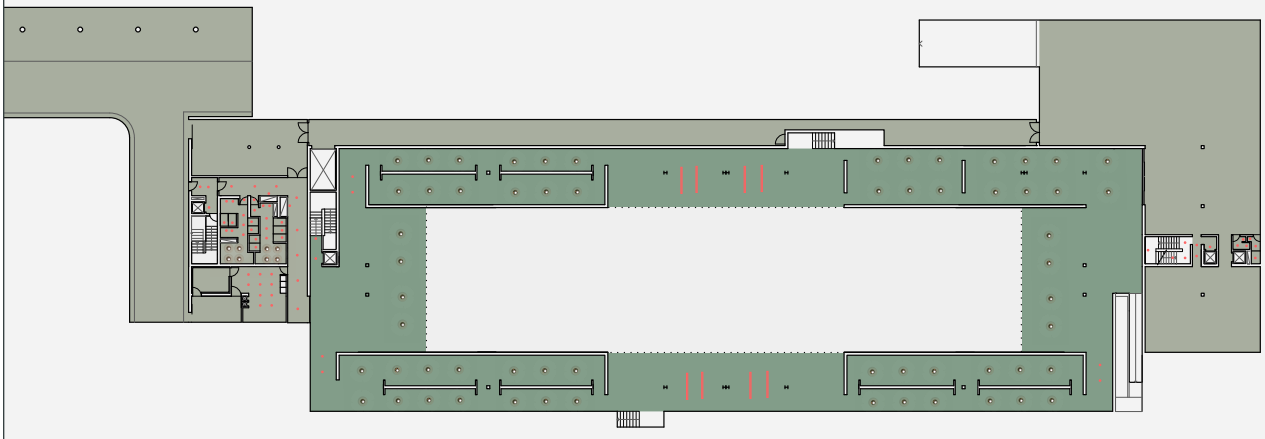
Para além destas, pensámos para zonas de trabalho, estudo e refeição, uma iluminação mais localizada constituída por um candeeiro suspenso em calha rectangular ou circular.

LEGENDA:

- ILUMIINAÇÃO EM CALHA NO TECTO
- ILUMINAÇÃO SUSPENSA EM CALHA
- ILUMINAÇÃO EM FOCO TECTO
- ILUMINAÇÃO EM FOCO SALIENTE TECTO
- ILUMINAÇÃO NO PAVIMENTO
- ILUMINAÇÃO SUSPENSA REDONDA
- TECTO A 3,10m
- TECTO A 2,70m
- TECTO FALSO A 2,60m
- TECTO FALSO A 2,50m







PLANTA DE ILUMINAÇÃO | TECTOS

s/ esc.

5.2.4 Regulamento de Incêndios.

Para uma correcta construção da proposta, verificámos e consequentemente alterámos as especificidades do projecto para responder de forma adequada nos casos de emergência que possam ocorrer. Embora tenhamos tido em conta um estudo mais aprofundado para que a resposta dada seja adequada, consideramos imperativo assinalar apenas alguns dos principais contribuintes para a correcta execução do desenho de projecto.

O edifício, considerado de altura média (entre 9m e 28m), tem como plano de referência o piso térreo, por onde a evacuação do piso inferior e superior deve ser feita. A evacuação entre pisos é executada pelos núcleos de circulação assinalados na planta de modo a ser conseguido uma saída segura do edifício.

De utilização mista, é de referir que os espaços administrativos afectos às utilizações-tipo em baixo assinaladas correspondem a uma área menor que 10% da área bruta afecta às utilizações-tipo. Deste modo as especificidades não são aplicáveis (artigo 8). Sendo por isso preciso especificar as seguintes utilizações-tipo:

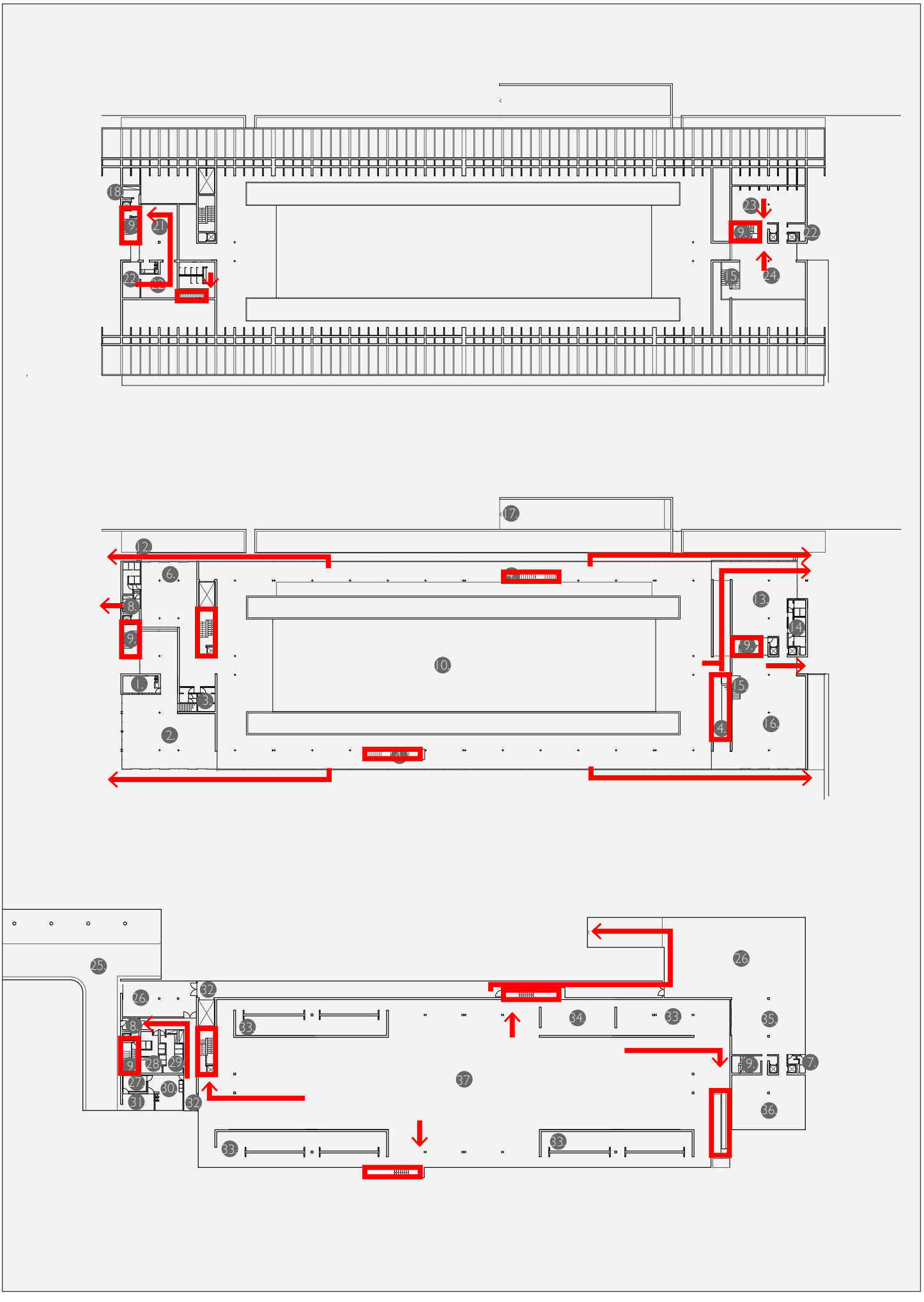
- **RESTAURAÇÃO** (TIPOVII)
  Local de risco A.
  Efectivo maior ou igual a 100.
  1ª categoria de risco.
  Efectivo = 1.00 x 112 (m^2) = 112.

- **MUSEU** (TIPO X)
  Local de risco B.
  Efectivo menor ou igual a 1500 e altura superior a 9m.
  3 ª categoria de risco.
  Efectivo = 0,35 x 2496 (m2) = 873.6.

LEGENDA:

IDENTIFICAÇÃO PROGRAMÁTICA:
1. COZINHA RESTAURANTE
2. RESTAURANTE
3. I.S. MUSEU PÚBLICO
4. ACESSOS MUSEU PÚBLICO
5. ELEVADOR MONTA-CARGAS
6. RECEPÇÃO MUSEU
7. I.S. FUNCIONÁRIOS
8. ENTRADA FUNCIONÁRIOS
9. ACESSOS FUNCIONÁRIOS
10. EXPOSIÇÃO PERMANENTE (HIDROAVIÕES)
11. ESPELHO DE ÁGUA
12. CORREDOR DE EMERGÊNCIA
13. LOJA MUSEU
14. I.S. BIBLIOTECA E MUSEU PÚBLICO
15. ACESSO PISO SUPERIOR BILBITOTECA
16. BIBLIOTECA PISO TÉRREO
17. RAMPA PARA CARGAS E DESCARGAS
18. SALA TÉCNICA (QUADRO ELÉTRICO)
19. I.S. RESTAURANTE
20. SALA TÉNICA SERVIÇOS MUSEU
21. COZINHA SERVIÇOS
22. ARMAZÉM
23. SALA DE ESTANTES BILBIOTECA
24. SALA DE ESTUDO BILBIOTECA
25. ESTACIONAMENTO SERVIÇOS MUSEU, ETC.
26. CARGAS E DESCARGAS MUSEU
27. CÂMARA FRIGORÍFICA
28. BALNEÁRIOS MASCULINOS
29. BALNEÁRIOS FEMININOS
30. COZINHA RESTAURANTE
31. ARMAZÉM RESTAURANTE
32. CORREDOR SERVIÇOS
33. SALA DE EXPOSIÇÃO DE MAQUETAS/DESENHOS, ETC.
34. SALA AUDOVISUAL
35. SALA PARA REPARAÇÃO DE PEÇAS
36. ARMAZÉM BIBLIOTECA
37. SALA PRINCIPAL

← SENTIDO SAÍDA
ACESSOS DE EMERGÊNCIA



PLANTA DE EVACUAÇÃO EM CASO DE INCÊNDIO

s/ esc.

- **BIBLIOTECA** (TIPO XI)
  Local de risco A.
  Efectivo inferior a 100.
  1ª categoria de risco.
  Efectivo = 0,20 x 210 (m2) = 42.

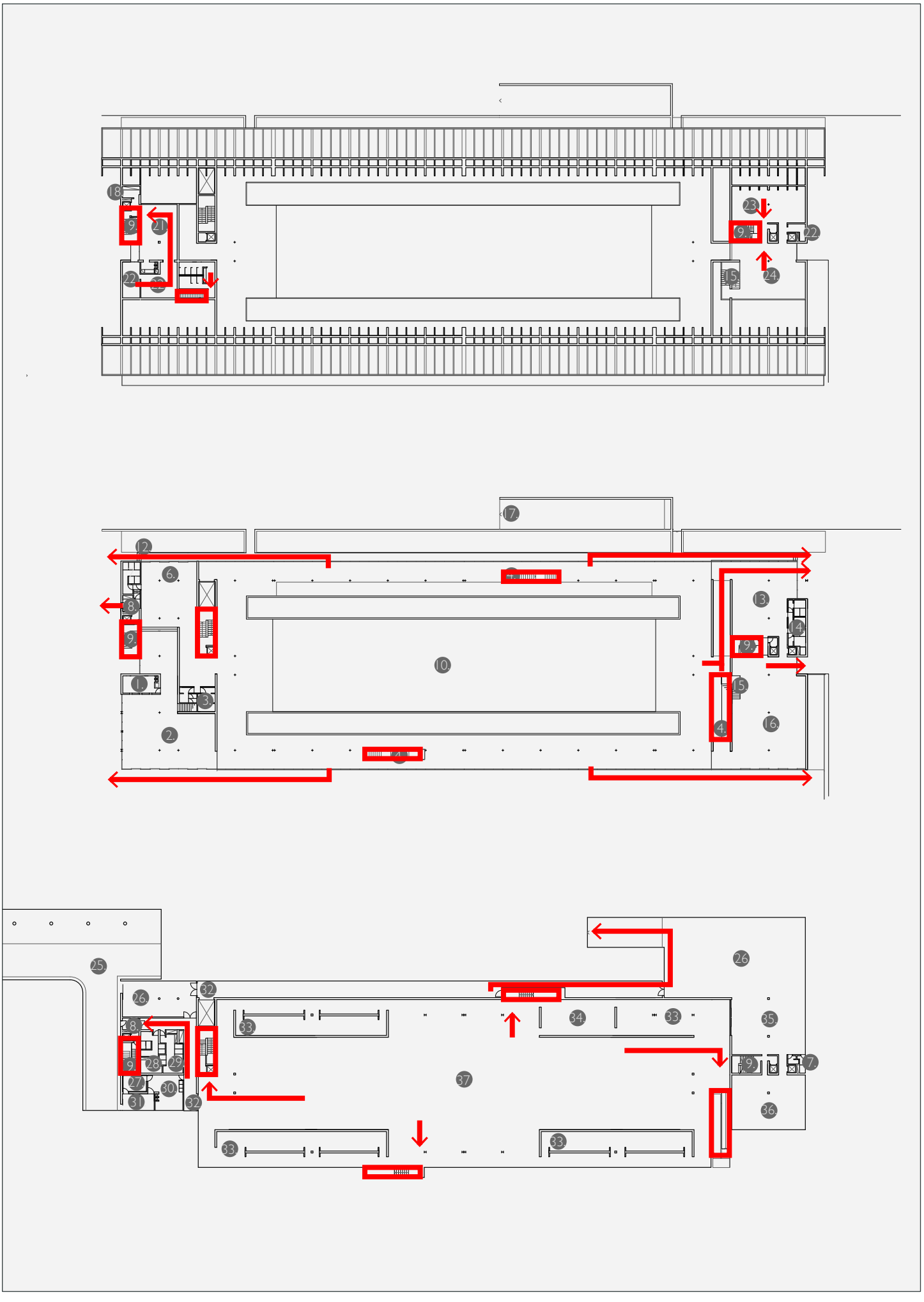
- Os **ESPAÇOS DE ARMAZÉM** afecto ao museu e à cozinha do restaurante são classificados como locais de risco C.

O edifício corresponde com as unidades de passagem requeridas, sendo que em todas as zonas, propomos um mínimo duas unidades de passagem. Prevê também que as viaturas de emergência possam parar junto ao recinto, permitindo acessibilidade às quatro fachadas do edifício.

LEGENDA:

IDENTIFICAÇÃO PROGRAMÁTICA:
1. COZINHA RESTAURANTE
2. RESTAURANTE
3. I.S. MUSEU PÚBLICO
4. ACESSOS MUSEU PÚBLICO
5. ELEVADOR MONTA-CARGAS
6. RECEPÇÃO MUSEU
7. I.S. FUNCIONÁRIOS
8. ENTRADA FUNCIONÁRIOS
9. ACESSOS FUNCIONÁRIOS
10. EXPOSIÇÃO PERMANENTE (HIDROAVIÕES)
11. ESPELHO DE ÁGUA
12. CORREDOR DE EMERGÊNCIA
13. LOJA MUSEU
14. I.S. BIBLIOTECA E MUSEU PÚBLICO
15. ACESSO PISO SUPERIOR BILBITOTECA
16. BIBLIOTECA PISO TÉRREO
17. RAMPA PARA CARGAS E DESCARGAS
18. SALA TÉCNICA (QUADRO ELÉTRICO)
19. I.S. RESTAURANTE
20. SALA TÉNICA SERVIÇOS MUSEU
21. COZINHA SERVIÇOS
22. ARMAZÉM
23. SALA DE ESTANTES BILBIOTECA
24. SALA DE ESTUDO BILBIOTECA
25. ESTACIONAMENTO SERVIÇOS MUSEU, ETC.
26. CARGAS E DESCARGAS MUSEU
27. CÂMARA FRIGORÍFICA
28. BALNEÁRIOS MASCULINOS
29. BALNEÁRIOS FEMININOS
30. COZINHA RESTAURANTE
31. ARMAZÉM RESTAURANTE
32. CORREDOR SERVIÇOS
33. SALA DE EXPOSIÇÃO DE MAQUETAS/DESENHOS, ETC.
34. SALA AUDOVISUAL
35. SALA PARA REPARAÇÃO DE PEÇAS
36. ARMAZÉM BIBLIOTECA
37. SALA PRINCIPAL

← SENTIDO SAÍDA
□ ACESSOS DE EMERGÊNCIA



PLANTA DE EVACUAÇÃO EM CASO DE INCÊNDIO

s/ esc.

5.2.5 Regulamento de Acessibilidades.

O edifício foi desenhádo de modo que, além de responder correctamente a uma situação de emergência, previsse a legislação aplicada à regulamentação de acessibilidades (acessibilidade e mobilidade para todos - DL 163/2006 de 8 de Agosto). Promovendo uma arquitectura inclusiva e respeitadora da mobilidade de todos os seus utentes. Que é *Condição essencial para o pleno exercício de direitos de cidadania consagrados na Constituição Portuguesa, como o direito à Qualidade de Vida, à Liberdade de Expressão e Associação, à Informação, à Dignidade Social e à Capacidade Civil, bem como à Igualdade de Oportunidades no acesso à Educação, à Saúde, à Habitação, ao Lazer e Tempo Livre e ao Trabalho.* [134]

Verificámos por isso, toda a legislação registando (apenas) aquela que achamos pertinente referir.

O edifício permite o acesso confortável e seguro a pessoas de mobilidade reduzida em todas as suas entradas. Todas as portas de acesso público são de dimensão superior a 0,87m sendo possível uma rotação de 360º em todos os átrios interiores bem como no exterior do edifício. Para além disto, todos os patamares e corredores têm uma largura superior a 1.5m de modo a que pessoas com mobilidade reduzida possam manobrar em 360º.

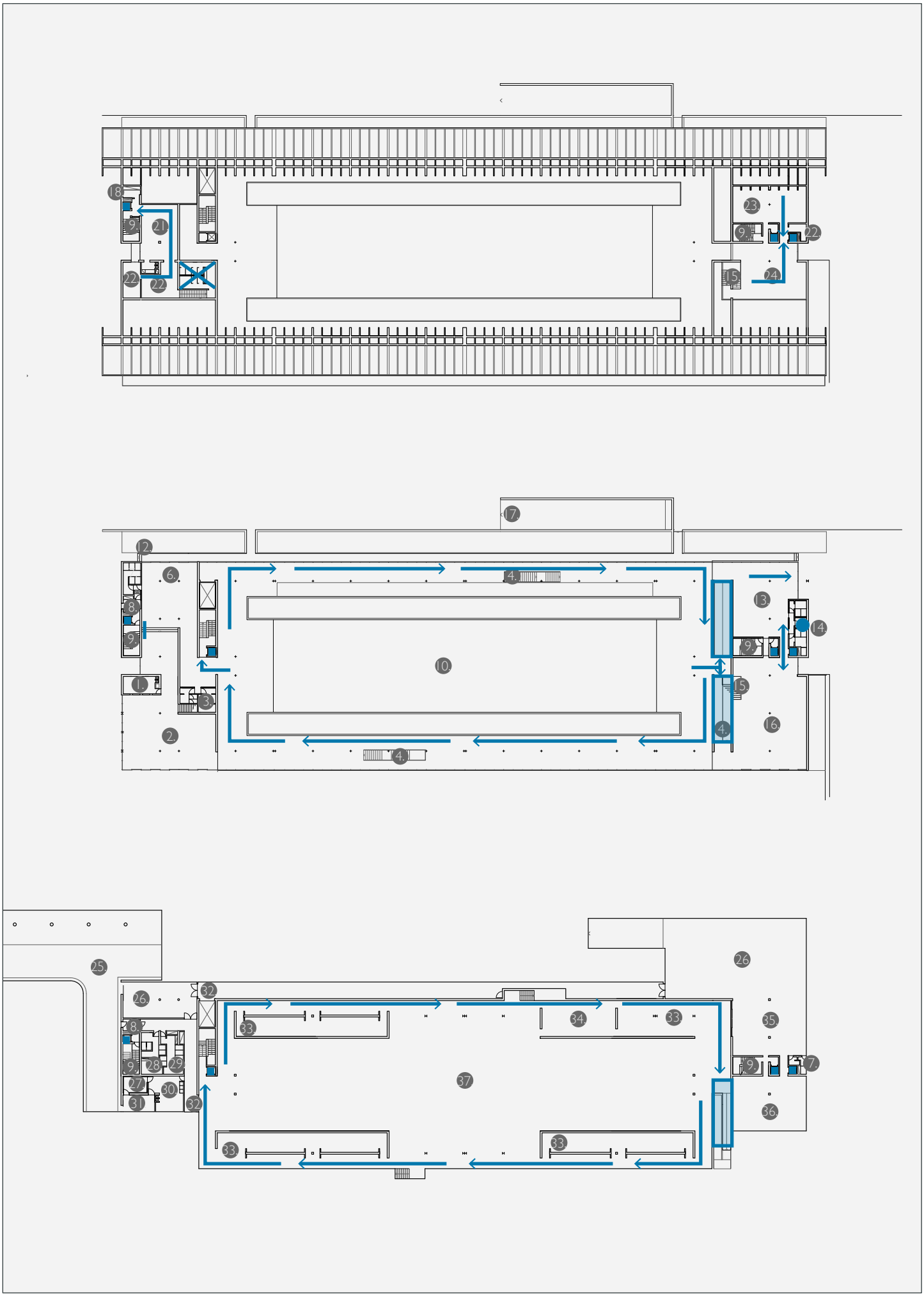
Os patins de todas as escadas têm uma dimensão maior do que 1,2m de largura e de comprimento superior a 0,70m, sendo que os degraus têm uma profundidade de cobertor superior a 0,28m (0,32m) e de espelho inferior a 0,18m (0,165m) e todas elas dispõem de corrimãos com altura compreendida entre os 0,85 a 0,90m.

LEGENDA:

IDENTIFICAÇÃO PROGRAMÁTICA:
1. COZINHA RESTAURANTE
2. RESTAURANTE
3. I.S. MUSEU PÚBLICO
4. ACESSOS MUSEU PÚBLICO
5. ELEVADOR MONTA-CARGAS
6. RECEPÇÃO MUSEU
7. I.S. FUNCIONÁRIOS
8. ENTRADA FUNCIONÁRIOS
9. ACESSOS FUNCIONÁRIOS
10. EXPOSIÇÃO PERMANENTE (HIDROAVIÕES)
11. ESPELHO DE ÁGUA
12. CORREDOR DE EMERGÊNCIA
13. LOJA MUSEU
14. I.S. BIBLIOTECA E MUSEU PÚBLICO
15. ACESSO PISO SUPERIOR BILBITOTECA
16. BIBLIOTECA PISO TÉRREO
17. RAMPA PARA CARGAS E DESCARGAS
18. SALA TÉCNICA (QUADRO ELÉTRICO)
19. I.S. RESTAURANTE
20. SALA TÉNICA SERVIÇOS MUSEU
21. COZINHA SERVIÇOS
22. ARMAZÉM
23. SALA DE ESTANTES BILBIOTECA
24. SALA DE ESTUDO BILBIOTECA
25. ESTACIONAMENTO SERVIÇOS MUSEU, ETC.
26. CARGAS E DESCARGAS MUSEU
27. CÂMARA FRIGORÍFICA
28. BALNEÁRIOS MASCULINOS
29. BALNEÁRIOS FEMININOS
30. COZINHA RESTAURANTE
31. ARMAZÉM RESTAURANTE
32. CORREDOR SERVIÇOS
33. SALA DE EXPOSIÇÃO DE MAQUETAS/DESENHOS, ETC.
34. SALA AUDOVISUAL
35. SALA PARA REPARAÇÃO DE PEÇAS
36. ARMAZÉM BIBLIOTECA
37. SALA PRINCIPAL

← CORREDORES MOBILIDADE REDUZIDA
● I.S. PARA MOBILIDADE REDUZIDA
▯ RAMPAS
■ ELEVADORES
× ZONAS SEM ACESSO

[134] MONIZ, Idália Maria Marques Salvador Serrão de Menezes - Acessibilidade e Mobilidade para Todos. p.50.



PLANTA DE ACESSIBILIDADES

s/ esc.

As rampas existentes no projecto não têm uma inclinação superior a 6% (sendo este o valor para a rampa que vai do piso inferior para o piso térreo), com largura superior a 1,2m e corrimãos respeitando as alturas indicadas. O piso da rampa é tratado de modo diferente sendo um pavimento em lióz raspado para que crie mais atrito ao deslize.

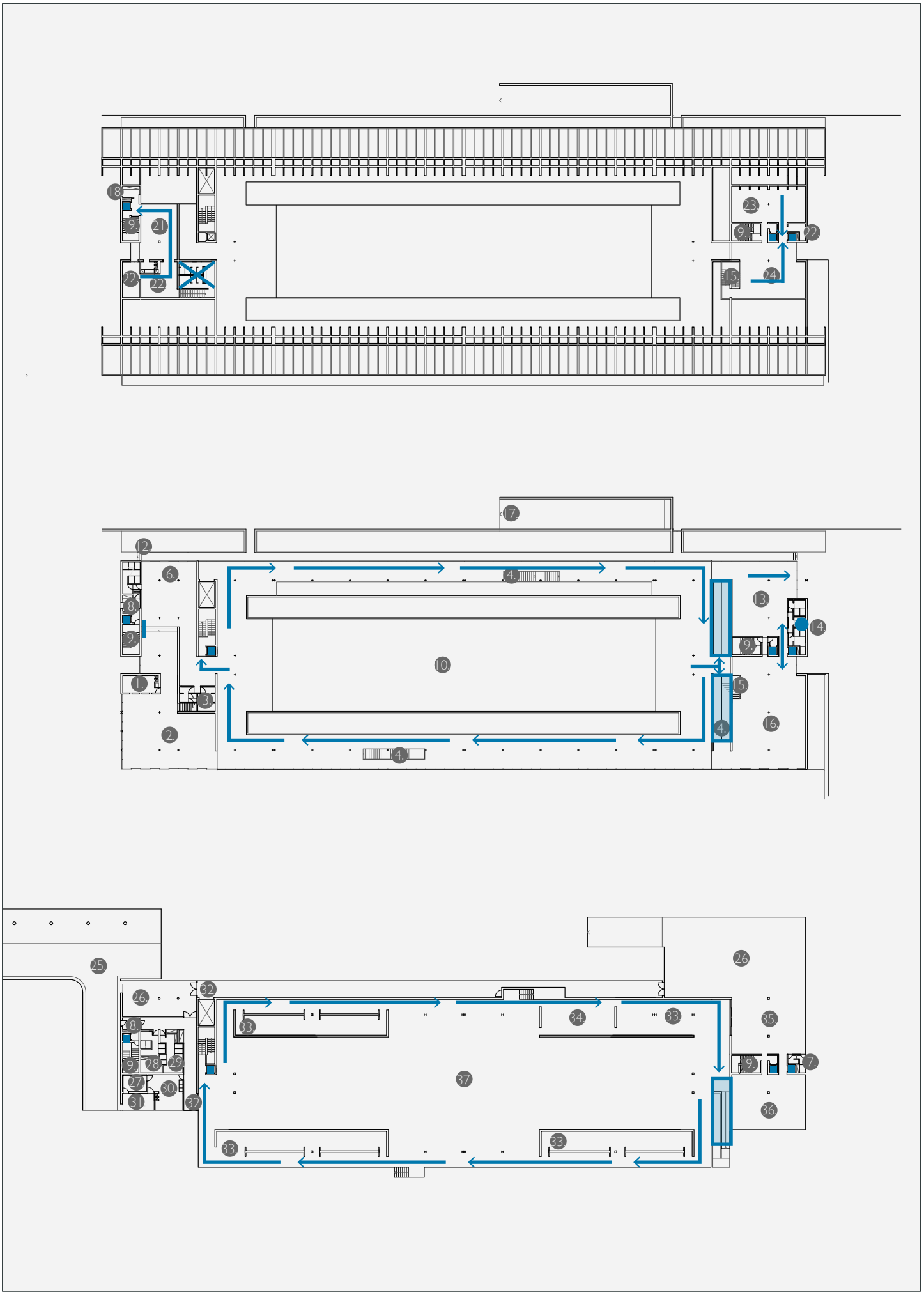
Relativamente aos ascensores, estes permitem que, pelas dimensões de patamares diante das portas, se faça uma manobra de rotação de 360º. Têm cabines não inferiores a 1,1m de largura e 1,4m de profundidade.

Na zona da recepção do Museu, poderá ser necessário uma plataforma elevatória rebatível para descer os três degraus existentes.

LEGENDA:

IDENTIFICAÇÃO PROGRAMÁTICA:
1. COZINHA RESTAURANTE
2. RESTAURANTE
3. I.S. MUSEU PÚBLICO
4. ACESSOS MUSEU PÚBLICO
5. ELEVADOR MONTA-CARGAS
6. RECEPÇÃO MUSEU
7. I.S. FUNCIONÁRIOS
8. ENTRADA FUNCIONÁRIOS
9. ACESSOS FUNCIONÁRIOS
10. EXPOSIÇÃO PERMANENTE (HIDROAVIÕES)
11. ESPELHO DE ÁGUA
12. CORREDOR DE EMERGÊNCIA
13. LOJA MUSEU
14. I.S. BIBLIOTECA E MUSEU PÚBLICO
15. ACESSO PISO SUPERIOR BILBITOTECA
16. BIBLIOTECA PISO TÉRREO
17. RAMPA PARA CARGAS E DESCARGAS
18. SALA TÉCNICA (QUADRO ELÉTRICO)
19. I.S. RESTAURANTE
20. SALA TÉNICA SERVIÇOS MUSEU
21. COZINHA SERVIÇOS
22. ARMAZÉM
23. SALA DE ESTANTES BILBIOTECA
24. SALA DE ESTUDO BILBIOTECA
25. ESTACIONAMENTO SERVIÇOS MUSEU, ETC.
26. CARGAS E DESCARGAS MUSEU
27. CÂMARA FRIGORÍFICA
28. BALNEÁRIOS MASCULINOS
29. BALNEÁRIOS FEMININOS
30. COZINHA RESTAURANTE
31. ARMAZÉM RESTAURANTE
32. CORREDOR SERVIÇOS
33. SALA DE EXPOSIÇÃO DE MAQUETAS/DESENHOS, ETC.
34. SALA AUDOVISUAL
35. SALA PARA REPARAÇÃO DE PEÇAS
36. ARMAZÉM BIBLIOTECA
37. SALA PRINCIPAL

← CORREDORES MOBILIDADE REDUZIDA
● I.S. PARA MOBILIDADE REDUZIDA
▯ RAMPAS
■ ELEVADORES
× ZONAS SEM ACESSO



PLANTA DE ACESSIBILIDADES

s/ esc.

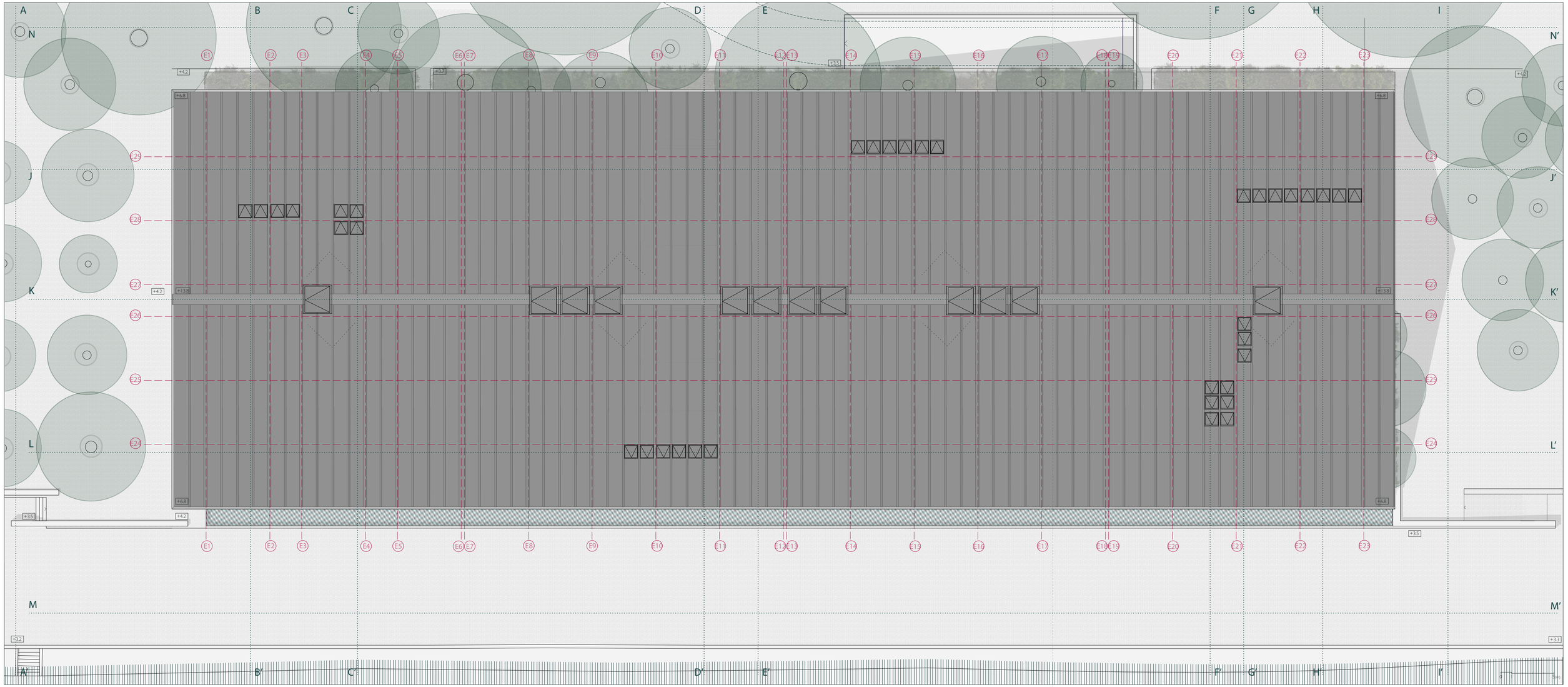
5.3 PEÇAS DESENHADAS

LEGENDA:

IDENTIFICAÇÃO PROGRAMÁTICA:

1. COZINHA RESTAURANTE
2. RESTAURANTE
3. I.S. MUSEU PÚBLICO
4. ACESSOS MUSEU PÚBLICO
5. ELEVADOR MONTA-CARGAS
6. RECEPÇÃO MUSEU
7. I.S. FUNCIONÁRIOS
8. ENTRADA FUNCIONÁRIOS
9. ACESSOS FUNCIONÁRIOS
10. EXPOSIÇÃO PERMANENTE (HIDROAVIÕES)
11. ESPELHO DE ÁGUA
12. CORREDOR DE EMERGÊNCIA
13. LOJA MUSEU
14. I.S. BIBLIOTECA E MUSEU PÚBLICO
15. ACESSO PISO SUPERIOR BILBITOTECA
16. BIBLIOTECA PISO TÉRREO
17. RAMPA PARA CARGAS E DESCARGAS
18. SALA TÉCNICA (QUADRO ELÉTRICO)
19. I.S. RESTAURANTE
20. SALA TÉNICA SERVIÇOS MUSEU
21. COZINHA SERVIÇOS
22. ARMAZÉM
23. SALA DE ESTANTES BILBIOTECA
24. SALA DE ESTUDO BILBIOTECA
25. ESTACIONAMENTO SERVIÇOS MUSEU, ETC.
26. CARGAS E DESCARGAS MUSEU
27. CÂMARA FRIGORÍFICA
28. BALNEÁRIOS MASCULINOS
29. BALNEÁRIOS FEMININOS
30. COZINHA RESTAURANTE
31. ARMAZÉM RESTAURANTE
32. CORREDOR SERVIÇOS
33. SALA DE EXPOSIÇÃO DE MAQUETAS/DESENHOS, ETC.
34. SALA AUDOVISUAL
35. SALA PARA REPARAÇÃO DE PEÇAS
36. ARMAZÉM BIBLIOTECA
37. SALA PRINCIPAL

ÁGUA
EIXOS ESTRUTURAIS
PLANIFICAÇÃO DA ESTRUTURA DA COBERTURA
ÁRVORES PROPOSTAS(DE TAMANHO VARIADO)
ARBUSTOS
PAVIMENTAÇÃO EM CUBOS DE BASALTO
PAVIMENTAÇÃO EM PEDRA DE LIÓZ
+4.5 INDICAÇÃO COTA DE PAVIMENTO
31 INDICAÇÃO PROGRAMÁTICA



PLANTA DE COBERTURA | COTA 21.0 m

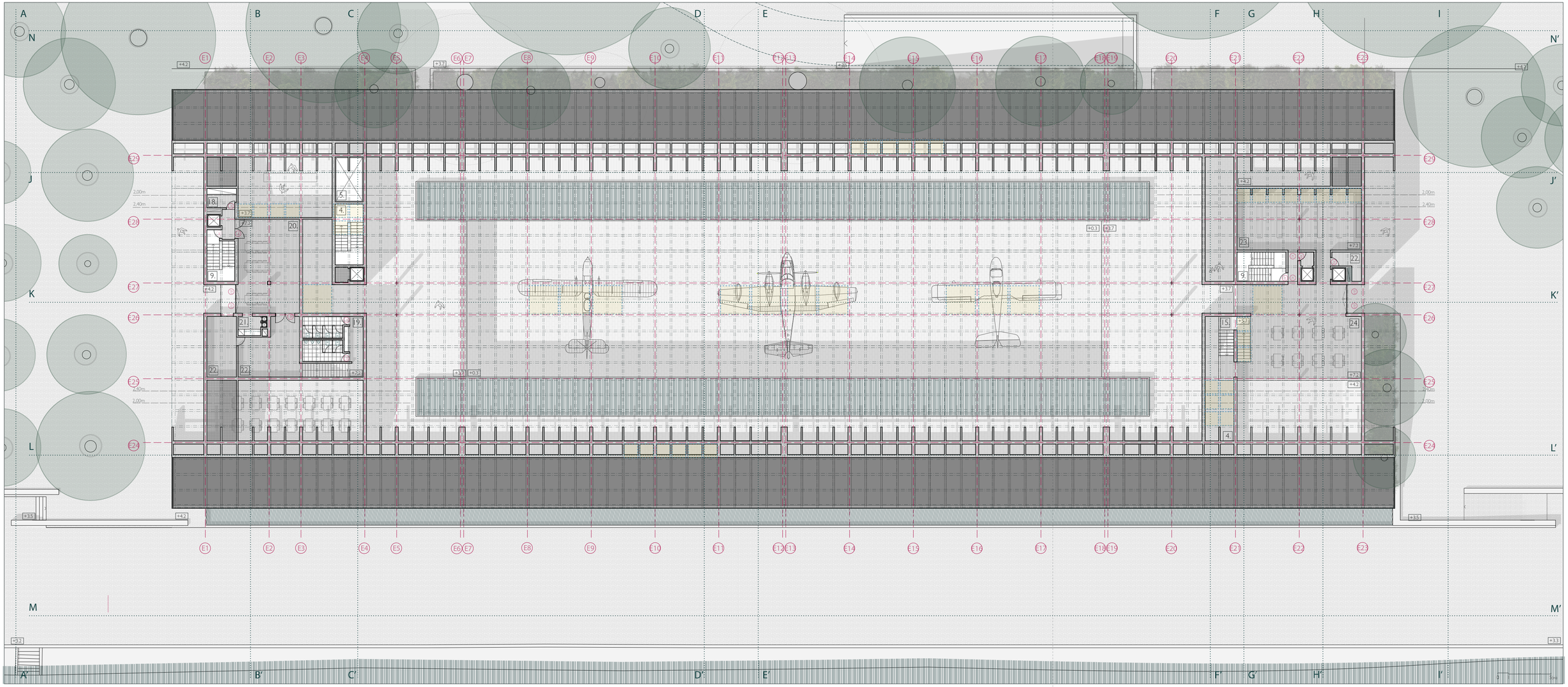
esc. 1/ 240

LEGENDA:

IDENTIFICAÇÃO PROGRAMÁTICA:

1. COZINHA RESTAURANTE
2. RESTAURANTE
3. I.S. MUSEU PÚBLICO
4. ACESSOS MUSEU PÚBLICO
5. ELEVADOR MONTA-CARGAS
6. RECEPÇÃO MUSEU
7. I.S. FUNCIONÁRIOS
8. ENTRADA FUNCIONÁRIOS
9. ACESSOS FUNCIONÁRIOS
10. EXPOSIÇÃO PERMANENTE (HIDROAVIÕES)
11. ESPELHO DE ÁGUA
12. CORREDOR DE EMERGÊNCIA
13. LOJA MUSEU
14. I.S. BIBLIOTECA E MUSEU PÚBLICO
15. ACESSO PISO SUPERIOR BILBITOTECA
16. BIBLIOTECA PISO TÉRREO
17. RAMPA PARA CARGAS E DESCARGAS
18. SALA TÉCNICA (QUADRO ELÉTRICO)
19. I.S. RESTAURANTE
20. SALA TÉNICA SERVIÇOS MUSEU
21. COZINHA SERVIÇOS
22. ARMAZÉM
23. SALA DE ESTANTES BILBIOTECA
24. SALA DE ESTUDO BILBIOTECA
25. ESTACIONAMENTO SERVIÇOS MUSEU, ETC.
26. CARGAS E DESCARGAS MUSEU
27. CÂMARA FRIGORÍFICA
28. BALNEÁRIOS MASCULINOS
29. BALNEÁRIOS FEMININOS
30. COZINHA RESTAURANTE
31. ARMAZÉM RESTAURANTE
32. CORREDOR SERVIÇOS
33. SALA DE EXPOSIÇÃO DE MAQUETAS/DESENHOS, ETC.
34. SALA AUDOVISUAL
35. SALA PARA REPARAÇÃO DE PEÇAS
36. ARMAZÉM BIBLIOTECA
37. SALA PRINCIPAL

ÁGUA
EIXOS ESTRUTURAIS
PLANIFICAÇÃO DA ESTRUTURA DA COBERTURA
ÁRVORES PROPOSTAS(DE TAMANHO VARIADO)
ARBUSTOS
PAVIMENTAÇÃO EM CUBOS DE BASALTO
PAVIMENTAÇÃO EM PEDRA DE LIÓZ
+42 INDICAÇÃO COTA DE PAVIMENTO
31. INDICAÇÃO PROGRAMÁTICA



PLANTA DO PRIMEIRO PISO | COTA 8.70 m

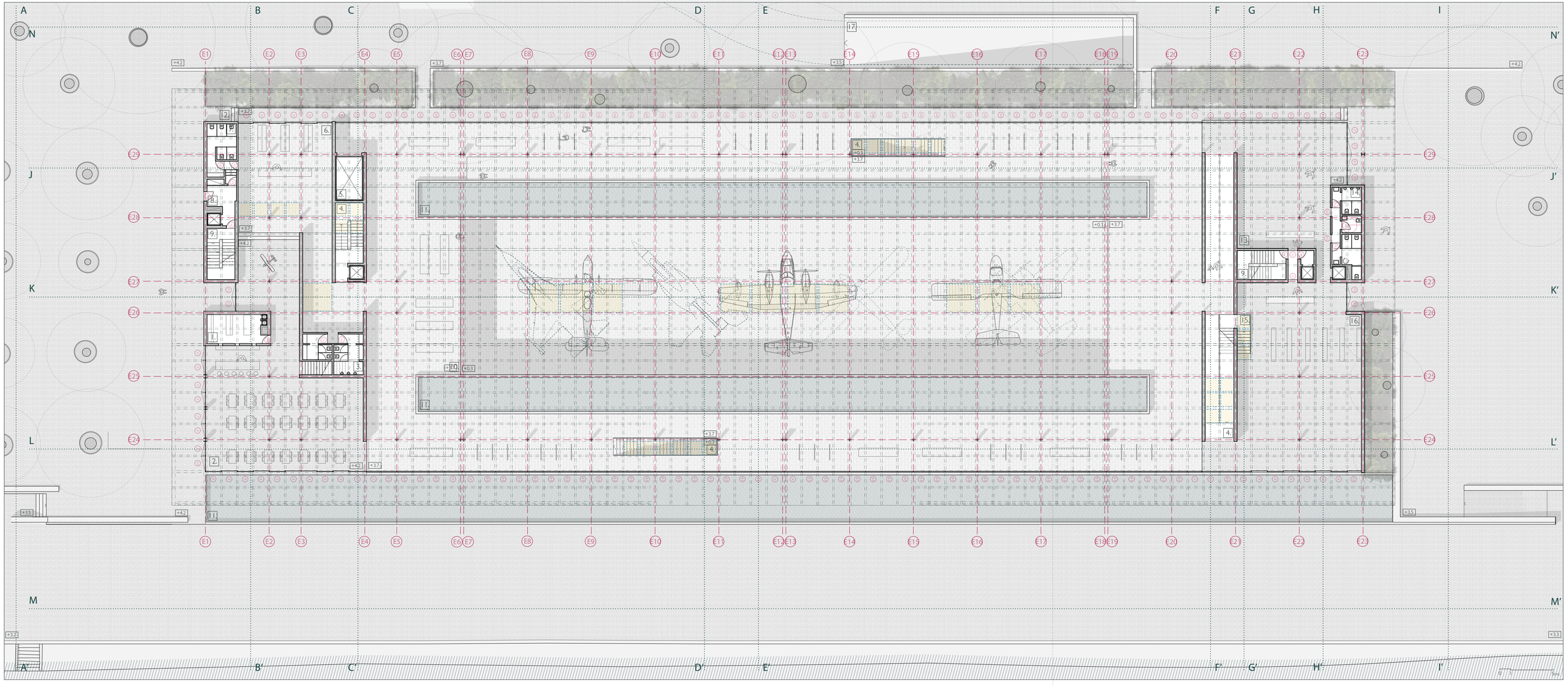
esc. 1/ 200

LEGENDA:

IDENTIFICAÇÃO PROGRAMÁTICA:

1. COZINHA RESTAURANTE
2. RESTAURANTE
3. I.S. MUSEU PÚBLICO
4. ACESSOS MUSEU PÚBLICO
5. ELEVADOR MONTA-CARGAS
6. RECEPÇÃO MUSEU
7. I.S. FUNCIONÁRIOS
8. ENTRADA FUNCIONÁRIOS
9. ACESSOS FUNCIONÁRIOS
10. EXPOSIÇÃO PERMANENTE (HIDROAVIÕES)
11. ESPELHO DE ÁGUA
12. CORREDOR DE EMERGÊNCIA
13. LOJA MUSEU
14. I.S. BIBLIOTECA E MUSEU PÚBLICO
15. ACESSO PISO SUPERIOR BILBITOTECA
16. BIBLIOTECA PISO TÉRREO
17. RAMPA PARA CARGAS E DESCARGAS
18. SALA TÉCNICA (QUADRO ELÉTRICO)
19. I.S. RESTAURANTE
20. SALA TÉNICA SERVIÇOS MUSEU
21. COZINHA SERVIÇOS
22. ARMAZÉM
23. SALA DE ESTANTES BILBIOTECA
24. SALA DE ESTUDO BILBIOTECA
25. ESTACIONAMENTO SERVIÇOS MUSEU, ETC.
26. CARGAS E DESCARGAS MUSEU
27. CÂMARA FRIGORÍFICA
28. BALNEÁRIOS MASCULINOS
29. BALNEÁRIOS FEMININOS
30. COZINHA RESTAURANTE
31. ARMAZÉM RESTAURANTE
32. CORREDOR SERVIÇOS
33. SALA DE EXPOSIÇÃO DE MAQUETAS/DESENHOS, ETC.
34. SALA AUDOVISUAL
35. SALA PARA REPARAÇÃO DE PEÇAS
36. ARMAZÉM BIBLIOTECA
37. SALA PRINCIPAL

ÁGUA
EIXOS ESTRUTURAIS
PLANIFICAÇÃO DA ESTRUTURA DA COBERTURA
ÁRVORES PROPOSTAS(DE TAMANHO VARIADO)
ARBUSTOS
PAVIMENTAÇÃO EM CUBOS DE BASALTO
PAVIMENTAÇÃO EM PEDRA DE LIÓZ
+0.2 INDICAÇÃO COTA DE PAVIMENTO
31 INDICAÇÃO PROGRAMÁTICA



PLANTA DO PISO TÉRREO | COTA 5.70 m

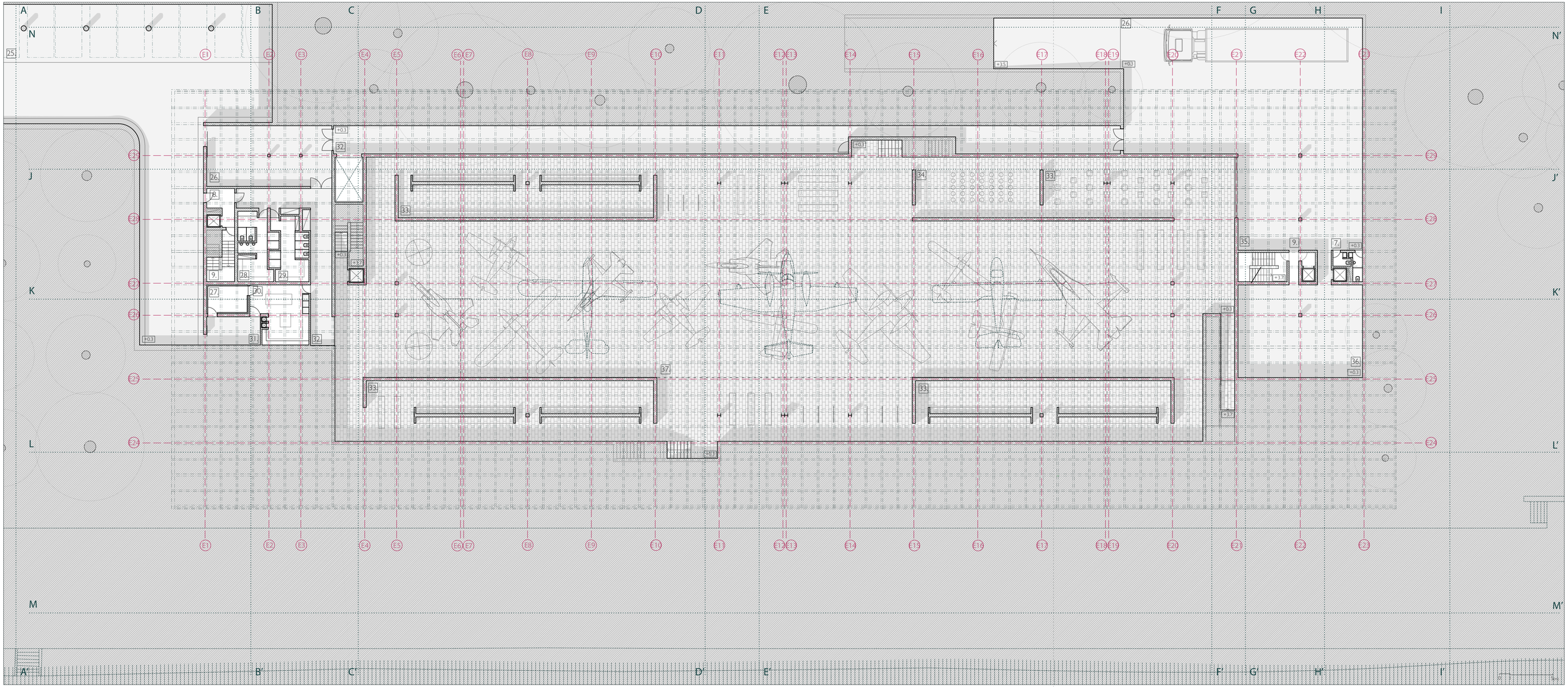
esc. 1/ 240

LEGENDA:

IDENTIFICAÇÃO PROGRAMÁTICA:

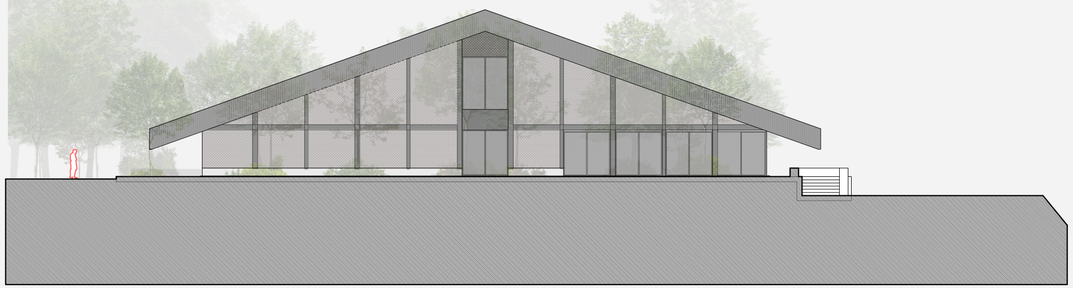
1. COZINHA RESTAURANTE
2. RESTAURANTE
3. I.S. MUSEU PÚBLICO
4. ACESSOS MUSEU PÚBLICO
5. ELEVADOR MONTA-CARGAS
6. RECEPÇÃO MUSEU
7. I.S. FUNCIONÁRIOS
8. ENTRADA FUNCIONÁRIOS
9. ACESSOS FUNCIONÁRIOS
10. EXPOSIÇÃO PERMANENTE (HIDROAVIÕES)
11. ESPELHO DE ÁGUA
12. CORREDOR DE EMERGÊNCIA
13. LOJA MUSEU
14. I.S. BIBLIOTECA E MUSEU PÚBLICO
15. ACESSO PISO SUPERIOR BILBITOTECA
16. BIBLIOTECA PISO TÉRREO
17. RAMPA PARA CARGAS E DESCARGAS
18. SALA TÉCNICA (QUADRO ELÉTRICO)
19. I.S. RESTAURANTE
20. SALA TÉNICA SERVIÇOS MUSEU
21. COZINHA SERVIÇOS
22. ARMAZÉM
23. SALA DE ESTANTES BILBIOTECA
24. SALA DE ESTUDO BILBIOTECA
25. ESTACIONAMENTO SERVIÇOS MUSEU, ETC.
26. CARGAS E DESCARGAS MUSEU
27. CÂMARA FRIGORÍFICA
28. BALNEÁRIOS MASCULINOS
29. BALNEÁRIOS FEMININOS
30. COZINHA RESTAURANTE
31. ARMAZÉM RESTAURANTE
32. CORREDOR SERVIÇOS
33. SALA DE EXPOSIÇÃO DE MAQUETAS/DESENHOS, ETC.
34. SALA AUDOVISUAL
35. SALA PARA REPARAÇÃO DE PEÇAS
36. ARMAZÉM BIBLIOTECA
37. SALA PRINCIPAL

ÁGUA
EIXOS ESTRUTURAIS
PLANIFICAÇÃO DA ESTRUTURA DA COBERTURA
ÁRVORES PROPOSTAS(DE TAMANHO VARIADO)
ARBUSTOS
PAVIMENTAÇÃO EM CUBOS DE BASALTO
PAVIMENTAÇÃO EM PEDRA DE LIÓZ
+4.2 INDICAÇÃO COTA DE PAVIMENTO
31. INDICAÇÃO PROGRAMÁTICA

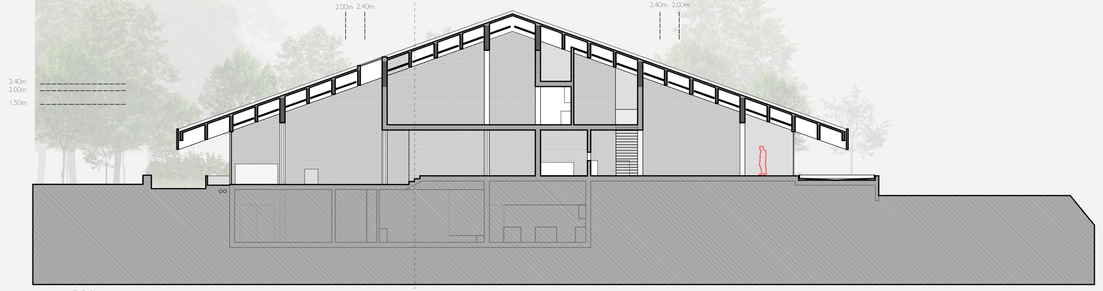


PLANTA DO PISO SUBTERRADO | COTA 1.50 m

esc. 1/ 240



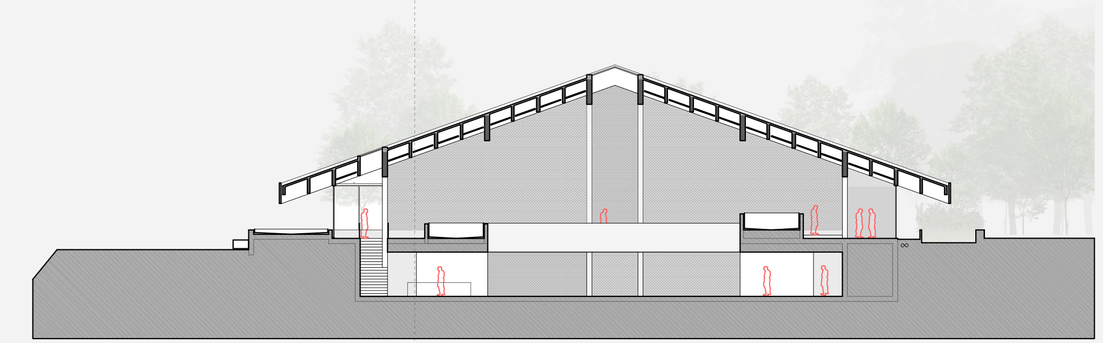
corte AA'



corte BB'



corte CC'

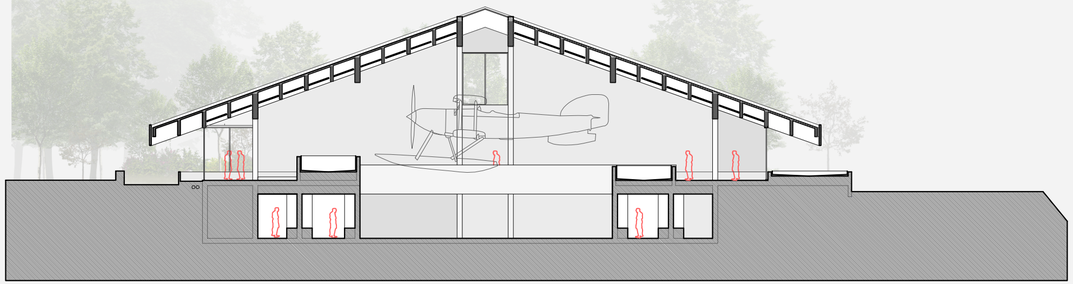


corte DD'

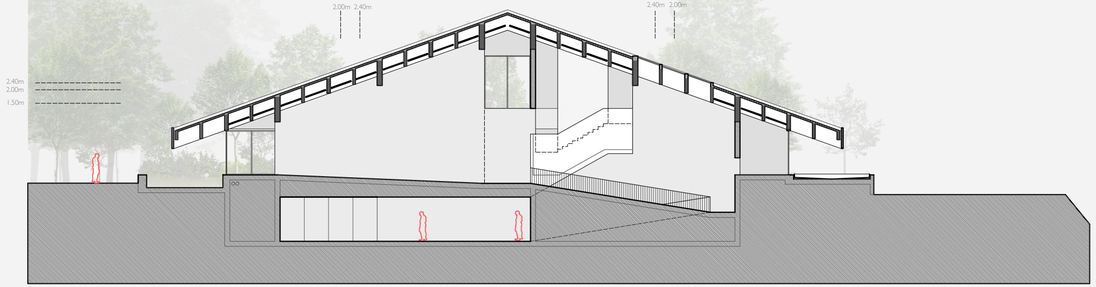
0 1 5(m)

CORTES DO PROJECTO | MUSEU DE HIDROAVIÕES

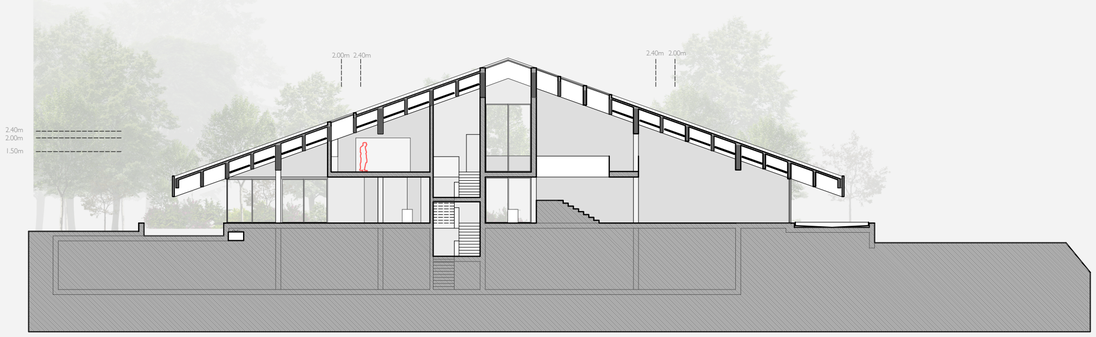
esc. 1/ 240



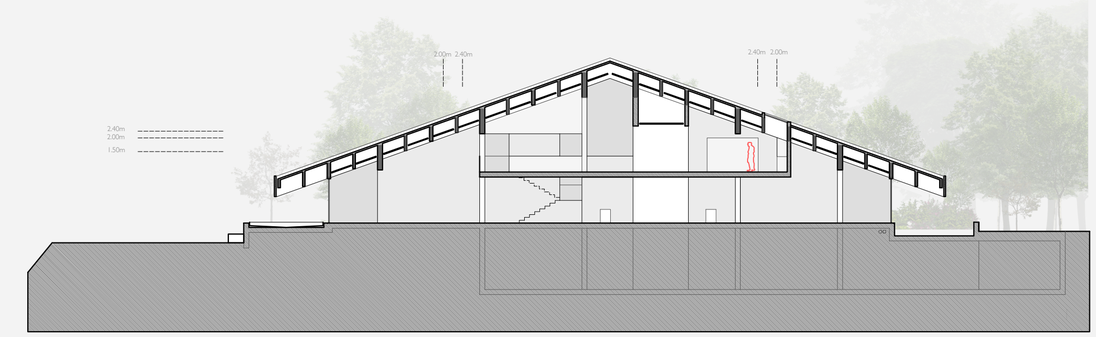
corte EE'



corte FF'



corte GG'

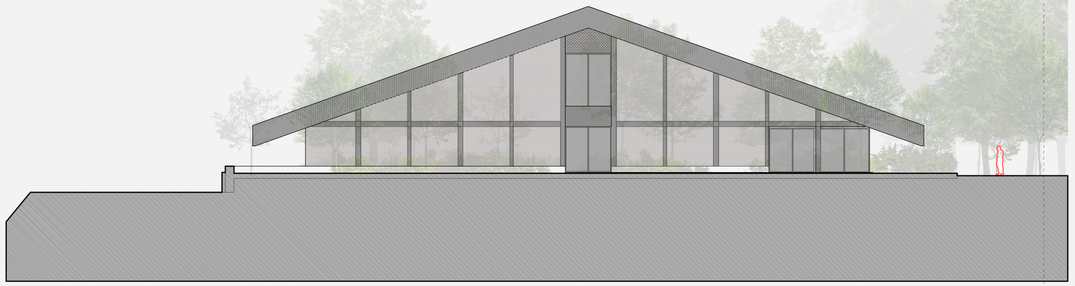


corte HH'

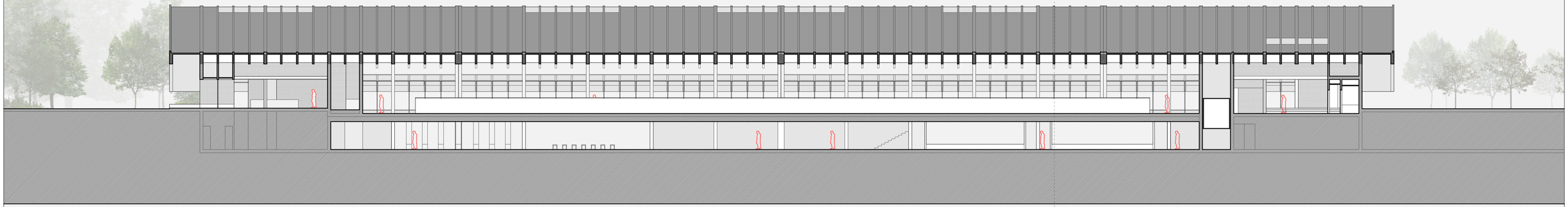
0 5(m)

CORTES DO PROJECTO | MUSEU DE HIDROAVIÕES

esc. 1/ 240



corte II'

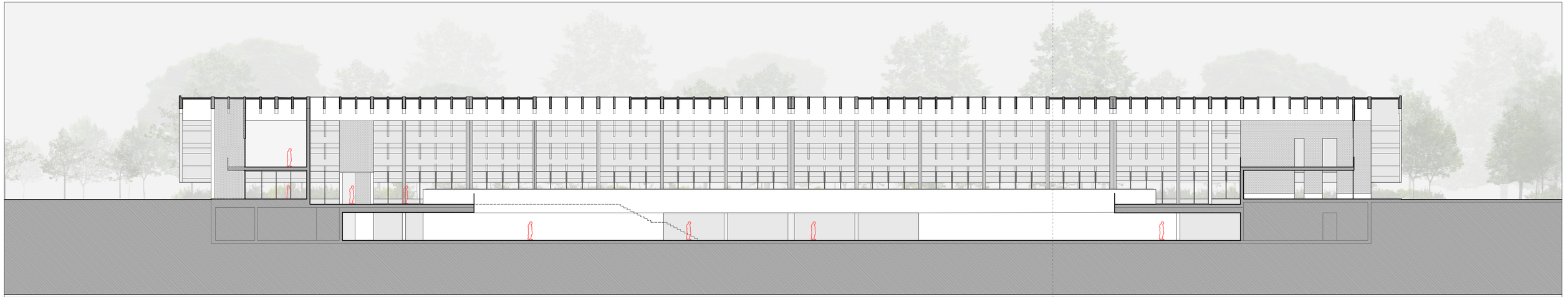


corte JJ'

0 5(m)

CORTES DO PROJECTO | MUSEU DE HIDROAVIÕES

esc. 1/ 240



corte KK'



corte LL'

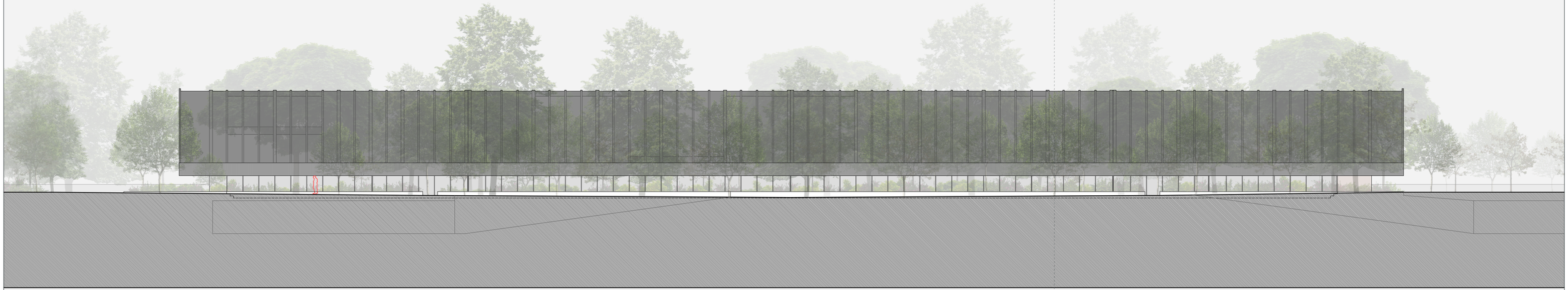
0 1 5(m)

CORTES DO PROJECTO | MUSEU DE HIDROAVIÕES

esc. 1/ 240



corte MM'



corte NN'

0 1 5(m)

CORTES DO PROJECTO | MUSEU DE HIDROAVIÕES

esc. 1/ 240

6. CASOS DE ESTUDO.

6. CASOS DE ESTUDO.

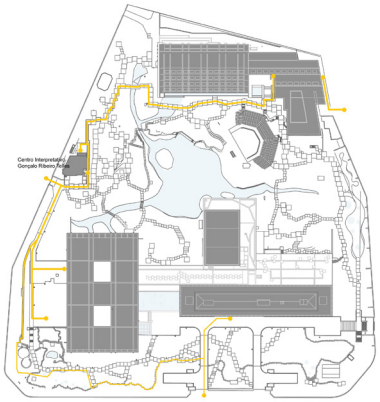
O presente capítulo pretende expôr casos de estudo que permitiram recolher, fundamentar e comprovar dados essenciais para o aprofundamento e realização do projeto arquitetónico do Museu de Hidroaviões proposto. De cada caso, surge uma intenção individualizada em resposta a um conceito projectual que intenta incorporar-se na proposta.

Apesar de não apresentar um único fio condutor, cada caso procura estabelecer, tanto a nível programático como formal, soluções de composição e enquadramento (em contextos semelhantes ou divergentes), que servem de base conceptual para a execução do projecto Museológico aqui apresentado. Este capítulo, para além de compreender as relações programáticas essenciais à exposição de aviões, tenta responder a dinâmicas espaciais, morfológicas, materiais e sociais que acrescentam algo mais à arquitectura.

A estes projectos de referência juntam-se outros tantos identificados nas folhas de anexo deste documento.

6.1 Fundação Calouste Gulbenkian.

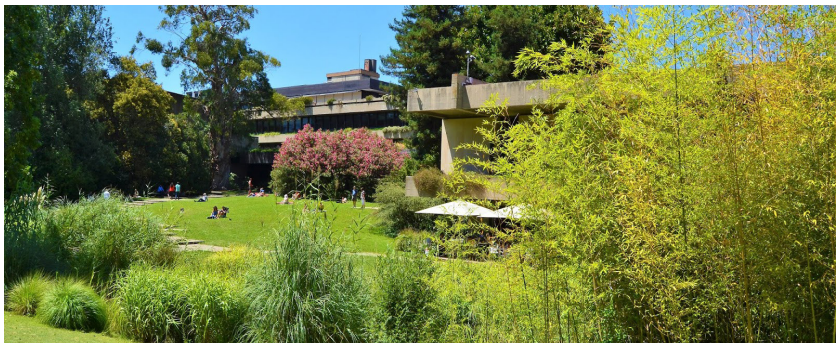
Ruy Althouguia, Pedro Cid Alerto Pessoa, Gonçalo Ribeiro Telles, António Viana Barreto.
Lisboa (Portugal), 1969



Embora a sua localização seja oposta à proposta aqui apresetada (situado no centro da cidade) importa realçar que, em perfeita comunhão com a envolvente vegetal , surge de conceito inverso ao típico quarteirão (bloco limitado por blocos habitacionais formalizando um logradouro/vazio no seu inteiro), um edifíco envolto de uma prestigiada massa arbórea que o integra num ambiente externo à agitação citadina, formalizando um retiro de uma cidade repleta de stress e movimento.

Deste centro edificado nasce um projecto que, ao esconder a maior parte do seu programa interno no subsolo, de maneira a optimizar espaço, integra-se numa envolvente de caracter "selvagem" comunicativa com a rigidez do projeto. A arborização para além de criar jogos de luz e sombra caracterizadores de espaços intimistas e expostos, tem também um papel de reveladora e impeditiva nas intenções que o edifício pretende fluir com o habitante.

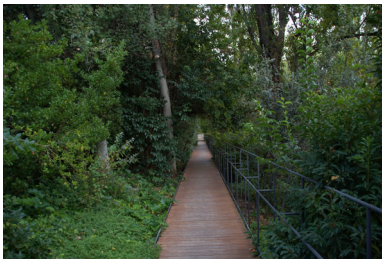
Assinalando zonas de entrada e focalizando relações de interior/exterior dignas de estudo. Importa interiorizar que esta relação entre construção e vegetação, para além de enquadrar e embelezar o edifício, revela intenções ideais de se replicar no Parque Ribeirinho Oriente. As clareiras, os bosques, os caminhos, as orlas, o grande lago, a água, a vegetação rasteira, os volumes salientes, a luz, a sombra, a descompressão a compressão permite estabelecer múltiplas variações na composição da proposta de enquadramento do Museu.











(de cima para baixo | da esq. para a dir.)

171. (página oposta)
Planta de implantação do edifício e jardins envolventes.

172. (página oposta)
Relação entre massa arbórea e vegetal. Em alguns pontos a proposta paisagista sobrepõem-se à arquitectura.

173. Relação entre edifício e arbustos, exemplo quase idêntico ao Museu de Hidroaviões proposto.

174. Os percursos dos jardins "selvagens" vão desvendando espaços e vistas sobre o edifício.

175. Relação entre edifício, espaço envolvente e água.

176. Percurso intimista e resguardado pelos jardins da Fundação, semelhante às zonas de retiro.

6.2 Kolumba Museum.

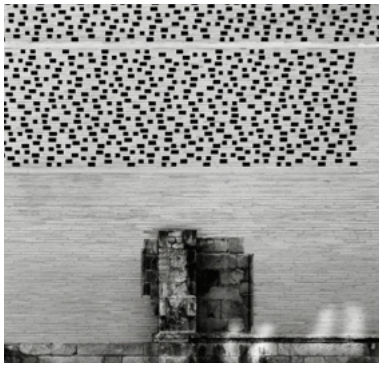
Peter Zumthor.
Cologne (Alemanha), 1997–2007.

O Museu Kolumba, situado numa cidade praticamente destruída na Segunda Guerra Mundial, dá forma à coleção de arte da Arquidiocese Católica Romana. O edifício fechado sobre si, ergue-se sobre as ruínas de uma igreja gótica tardia, respeitando a história do local e preservando a sua essência. Contudo é no interior que estão as características que nos interessaram refletir. Com uma escolha crítica de materialidade e um desenho exímio de detalhe construtivo, Peter Zumthor aplica o tijolo articulado com perfurações na fachada, de modo a que uma luz difusa preencha alguns espaços do Museu. Surge, por isso, da constante movimentação do sol, um jogo de luz que origina um ambiente mágico nas zonas de exposição.

Embora o contexto e a intenção não seja a mesma a aplicar, este caso de estudo serve de exemplo para a caracterização de dois tipos de intenções de iluminação de um espçao central museulógico. Uma iluminação que cria um ambiente geral sóbrio e outra mais focalizada que tem como função iluminar as peças em exposição.

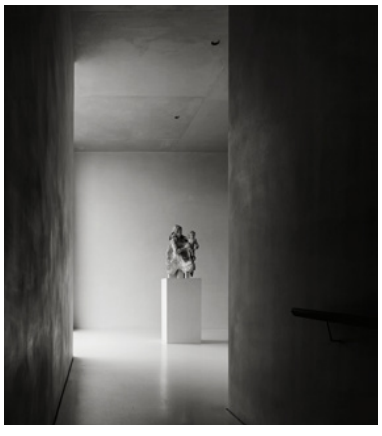
No Museu de Hidroaviões pretende-se igualar esta qualidade de exposição de objectos. Queriamos que, ao focar os hidroaviões suspensos no rio Tejo (originado pelo grande vão criado), permitisse que desta intenção surja uma luz difusa que não ambientalize (como se sucede no Kolumba Museum) mas intenta em focar o olhar para o além, de modo a criar um cenário envolvente ao edifício, respeitante à exposição.

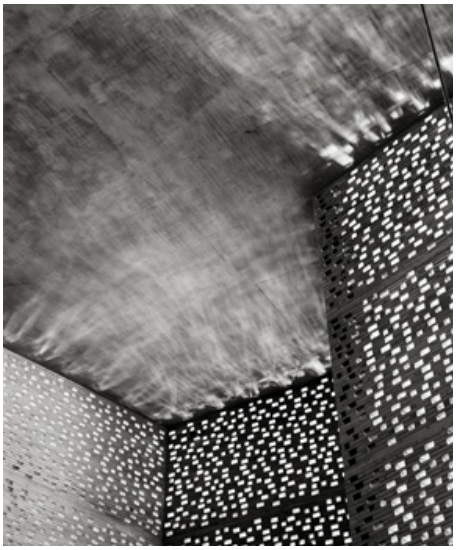
Da cobertura saíem rasgos de luz direcionados que, em dias de sol, iluminariam os aviões expostos. É de salientar que no projecto de Peter Zunthor, tal como deverá acontecer no Museu de Hidroaviões proposto, as sequências espaciais são iluminadas assinalando o caminho a percorrer.















(de cima para baixo | da esq. para a dir.)

177. Relação entre fachada existente e proposta.

178. Zona de entrada e materialidade do tijolo em constraste com grandes vão de separam espaços.

179. Pormenor de escada limitada pelo tijolo, onde se sente um espaço mais escuro na continuação do percurso.

180. Relações de luz entre espaços.

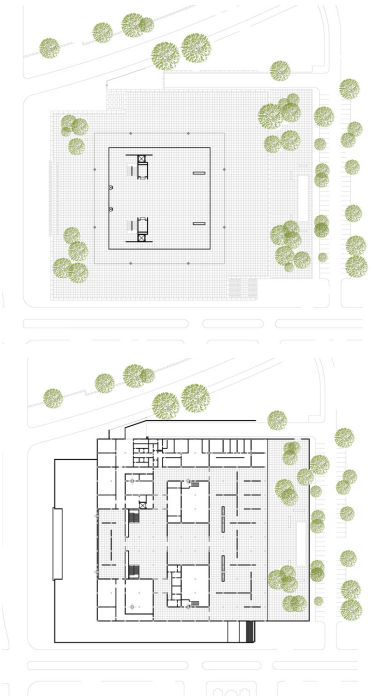
181. Pormenor da luz difusa que entra pelo museu; detalhe do efeito que surge , quando esta intersecta a matéria interior.

182. Ambiente geral do espaço central de exposição. Distinção dos dois tipos de luzes.

183. Ambiente geral do espaço central de exposição.

6.3 Neue National Gallery.

Mies van der Rohe.
Berlim (Alemanha), 1968.

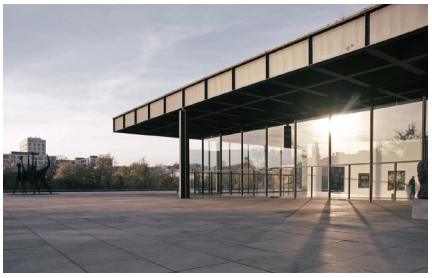


Na área do Kulturfórum, no centro de Berlim, ergue-se um edifício minimalista destacado por uma "leve" cobertura negra limitada por um espaço exteriror elevado da cota da rua. Praticamente de planta livre, e expondo grande parte da sua galeria em baixo de terra, o edifício é caracterizado pela abordagem de uma exposição em constante relação com o exterior.

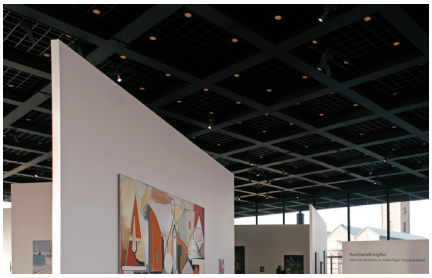
O conceito retirado deste caso de estudo é óbvio. A ideia de uma galeria coberta por uma estrutura escura em aço, fisicamente limitada por vidro apoiada em apenas oito pilares, é imperativa para o museu que conceptualizámos. Embora a estrutura seja mais replicada na nossa proposta, aplica-se a ideia de uma "leve" cobertura a sobrevoar o pavimento. Para além desta cobertura influênciar as intenções de ambiência do Museu de Hidroaviões, facilita o desenho de detalhe (embora diferente) daquela que seria a cobertura para abrigar a exposição por nós proposta. É também neste caso de estudo que percebemos que a quantidade de luz existente no interior do Museu não ia ao encontro do conceito luminoso proposto. Contudo, o foco visual e a relação que este edifício tem com o exterior foi um aspecto a estudar e a aplicar no Museu de Hidroaviões.

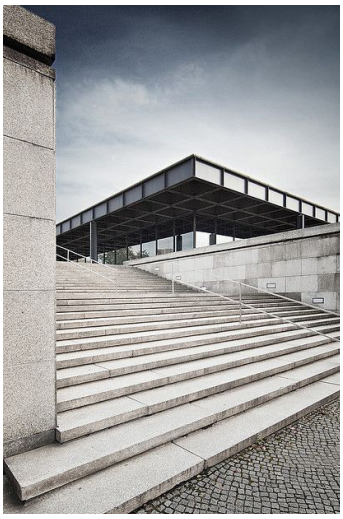
Deste edifício também retiramos a ideia de sobreelevação do espaço envolvente. Limitado por um muro (que neste caso tenta afastar o movimento citadino de Berlim) cria uma perspectiva de retiro e introespeção da cidade que o envolve. Embora o lugar em que propomos projectar, por si só, já seja um espaço afastado da cidade (integrado num ambiente de parque e estrutura verde), quisemos diferenciar a zona envolvente do Museu, elevando-a para aproximar o habitante do rio Tejo. Criando uma zona de reflexão e introspencção exteriorizada do ambiente do Parque Ribeirinho.















(de cima para baixo | da esq. para a dir.)

184. (página oposta)
Planta térrea do edifício.

185. (página oposta)
Planta do piso enterrado do edifício.

186. Vista da rua, a fachada do edifício, onde é impeditiva uma relação visual para a zona envolvente do museu e subresai a cobertura sem apoio, a pairar sobre o ar.

187. Relação dos muros com o edifício, nasce aqui a ideia de que o muro pode ser um banco para se estar.

188. Relação dos muros com o edifício.

189. Vista interior do museu. Nota-se aqui o foco que estes grandes vão criam na paisagem.

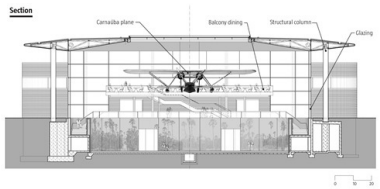
190. Cobertura, vidro e paisagem exterior. Ausência de confusão automóvel.

191. Vista de pormenor da estrutura da cobertura e sistema de iluminação.

192. Vista da iluminação do edifício à noite.

6.4 Fortaleza Hall and The Commons.

Foster + Partners, London.
Racine, Wisconsin (América do Norte), 2010.



Neste projecto do atelier de Norman Foster (situado em Londres), caracterizado por ser um espaço de entrada de edifícios de escritórios, é construído para homenagear a quinta geração da empresa Johnson Wax. Formalizado numa estrutura circular limitada por vidro e numa cobertura que estende esses limites, sobressai, num espaço central da entrada, um avião histórico para a família fundadora.

O edifício tenta expor (numa posição contrária às nossas intenções para o Museu de Hidroaviões), o avião para todo o campos. No exterior, através dos grandes vidro vê-se o objecto a flutuar no ar.

O arquitecto justifica a materialidade limpa no interior do edifício para que o avião se exíba na sua forma e cor, destacando-se do espaço.

Embora a forma, materialidade, programa e intenções sejam praticamente contrárias ao que propomos, nasce deste caso de estudo, para além da ideia de vazio e do desaque que o avião toma no espaço, a capacidade desta estrutura motorizada se relacionar com o exterior. Numa ideia contrária à visão do avião (exterior ao edifício), queríamos reservar a observação dos aviões para quem visitasse o museu, fazendo com que a relação dos objectos expostos fosse feita do interior para o exterior, fechando a visão dos objectos expostos a todo o público que não visite o museu.









(de cima para baixo | da esq. para a dir.)

193. (página oposta)
Corte representativo da sala de entrada do edifício.

194. (página oposta)
Vista do restaurante com uma relação do avião com a área envolvente.

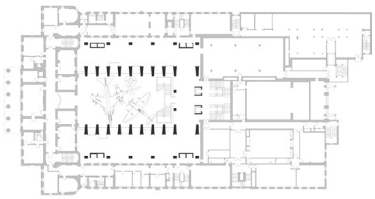
195. Vista da rua, avião a planar no ar.

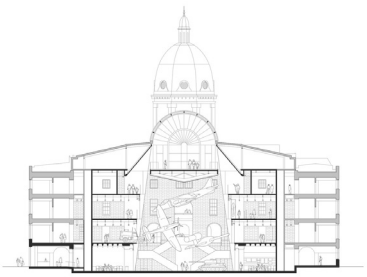
196. Vista do espaço central, relação do avião com o exterior.

197. Relação vazio/avião, visto de baixo.

6.5 Imperial War Museum.

Foster + Partners, London.
Lambeth Road, Londres, (Reino Unido), 2014.





De postura contrária ao museu que propomos, este edifício agrega toda a exposição de objectos de guerra de Inglaterra. Numa grande estrutura construída, destaca-se um grande vazio central de exposição onde, iluminado por uma luz zenital, exibem-se uma caterva de aviões suspensos no ar. Este grande vazio, extremamente iluminado, é limitado pelos espaços de exposição caracterizados por longos corredores. Isto permite não só que a luz entre para os corredores adjacentes, mas também cria sistemas de vistas para a nave central, identificando-a como um ponto focal e orientador no percurso do museu.

Embora mais uma vez as características arquitectónicas deste museu divirjam do nosso conceito de ambiente museológico, extraímos deste espaço a percepção de que, no vazio central, os pórticos estruturais das varandas no seu limite tomam uma expreção muito vincada no espaço, removendo atenção aos objectos nele expostos. Por conseguinte, na nossa solução, optámos por uma intenção de retrair as colunas de aço de apoio à cobertura para os corredores de exposição, de modo a que os aviões pairem no ar sem obstrução destes elementos.

Percebemos também que os espaços de exposição de menores dimensões não deveriam estar relacionados visualente com o grande espaço de exposição central. A sobreposição de objectos expostos cria uma confusão de elementos na observação de uma peça que deveria brilhar por si só.

Contudo esta relação constante com um espaço central e orientador do percurso deveria existir no Museu de Hidroaviões. Era imperativo que estas exposições interiores (viradas para o objecto), tivessem uma relação com o vazio de exposição dos grandes aviões.



(de cima para baixo | da esq. para a dir.)

198. (página oposta)
Planta do Museu. É possível observar a grande dimensão do vazio central.

199. (página oposta)
Corte pelo vazio central do museu.

200. Exposição de objectos (na zona das varandas) sobreposta ao vazio central, que origina uma confusão de informação.

201. Vista de uma varanda para a exposição central do museu.

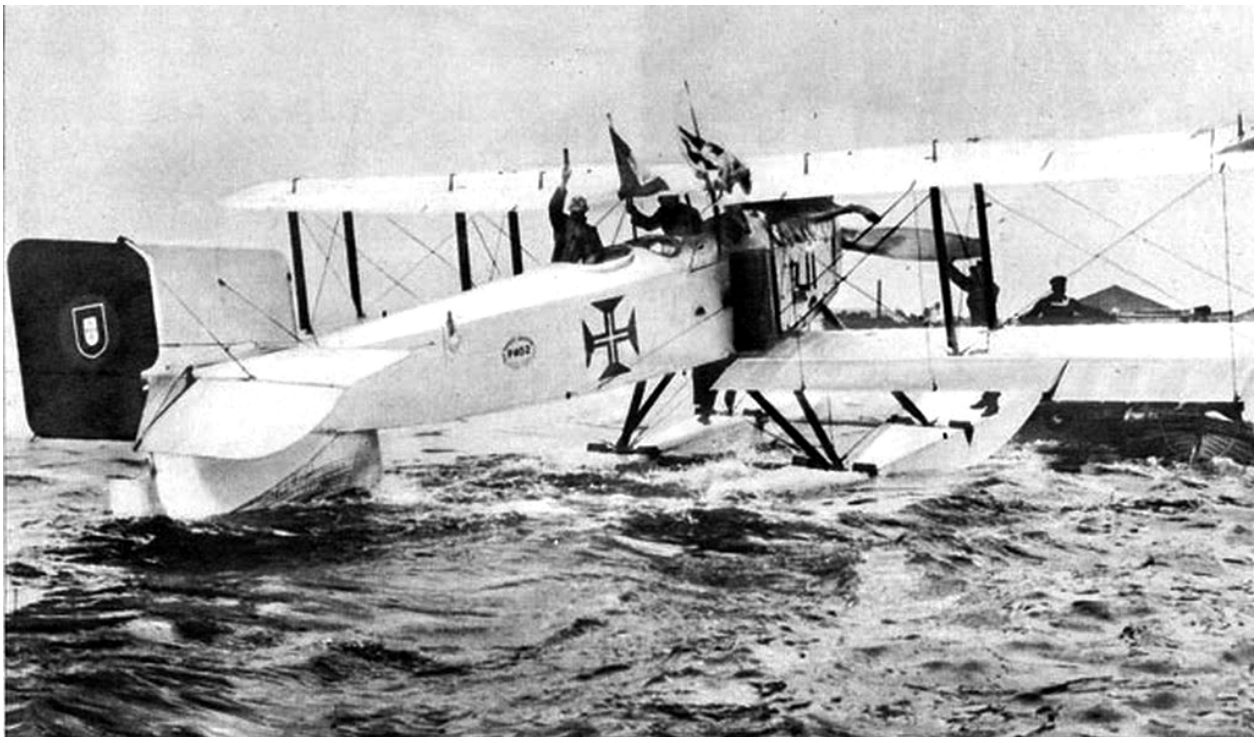
202. Vista para cima do vazio central. É notório o excesso de elementos e detalhes que deixam de focalizar o objecto como parte fundamental do museu.

203. Vista entrada do vazio central. Esta entrada assemelha-se à projectada para o museu de hidroaviões.

204. Exposição central vista de cima, com a relação dos pórticos estruturais e a mistura de detalhes e confusão visual.

205. Exposição central vista de baixo, com a relação dos pórticos estruturais e a mistura de detalhes e confusão visual.

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS



206. Fairey III D Santa Cruz na Chegada ao Brasil,
17-06-1922.

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS.

Ao longo do tempo a relação porto e cidade (em perfeita comunhão com o rio), vagueia pela história como um só. Ao Tejo devemos Conquistas, Descobrimentos, Cultura , Literatura, Música... Foi por este rio, e pela inevitável relação entre porto e cidade, que se elevou Lisboa às principais rotas europeias, aclamando-a como um centro cosmopolita europeu. No entanto, os novos tempos e formas de abordagem portuária levaram a que Lisboa desprezasse a sua relação com o rio, ocidentalizando-se e virando-se para o interior.

Hoje, com saudade, Lisboa quer existir naquele pedaço de cidade onde impera uma situação de devolução e abandono. Atmosfera crítica e desajustada à cidade posterior a um período pós-industrial da segunda metade do séc.XX, de que o aterro portuário foi alvo.

Na frente de rio impera a saudade de uma cidade que partiu e a rebelião de um porto que a manteve. As relações administrativas e financeiras subjacentes ao aterro de Lisboa criaram pontuais desajustes e abandonos de um plano urbano coerente por toda a frente ribeirinha. Formalmente marcada na cidade como matéria devoluta e insuficiente nas características básicas do habitar.

Junta-se a isto, a intenção de, nas mais diversas iintervenções arquitectónicas que a frente ribeirinha tem sido alvo, tendam a priveligiar-se interesses particulares e económicos, negando uma correta abordagem histórica, arquitectónica e social. São disso exemplo a proposta feita em 1931 pelo engenheiro Cid Perestelo ao redesenhar a imagem da fachada ribeirinha, apresentando *preocupações meramente estéticas.* [135] e o POZOR 1994 [136]

[135] GARCIA, Pedro Ressano (2010). Tagus Platform – Back To The River: Lisbon's waterfront and the 21st century. Lisboa: Edições e Publicações da Fundação Serra Henriques. p. 158.

[136] O Plano de Ordenamento da Zona Ribeirinha – POZOR – apresentado em 29 de Junho de 1994 propunha para a frente ribeirinha compreendida entre Algés e a Matinha uma compatibilização entre as exigências específicas da actividade portuária e as características e usos previstos para as áreas urbanas adjacentes, segundo o considerado no Plano Director Municipal de Lisboa e com o suporte legal do DL no 309/87, o seu estatuto orgânico, que lhe conferia poderes para intervir em funções urbanas. - Porto de Lisboa, Memória Institucional.

caracterizada por uma proposta de escritórios e habitação de luxo para uma zona de importância industrial em Alcântara e Santos.

Consciente de que a cidade vive em constante mutação, desenvolveu-se uma proposta que na sua génese procurou lançar as bases para a regeneração da zona ribeirinha de Lisboa.

Este trabalho, tenta fazer mais do que lamentar o facto de que estas e outras propostas surjam de uma reflexão para futuras estratégias da cidade, inconscientes do seu património. Nem tão pouco queremos afastar os cidadãos, (sujeitos reveladores de uma angustiante saudade pela margem do rio) mantendo toda a actividade portuária que hoje formaliza as margens de Tejo. Impomos que as instituições responsáveis por este pedaço de cidade revelem propostas conjuntas e benéficas para todos.

Defendemos que as alterações de uso do património devoluto e as novas propostas que surgem na cidade, devem ser realizadas de forma equilibrada, respeitando valores ambientais, culturais, patrimoniais e turísticos, respondendo ao ordenamento de uma cidade que fervilha evolução.

Construir na cidade, construir a cidade, requer um delicado equilíbrio entre o tecido urbano e a construção, entre a substância comum e os objetos especiais, entre a norma e exceção. [137]

O conceito que propomos desenvolver, assente sobre os princípios da nova Museologia, tenta (nos seus moldes) dar resposta ao problema da relação entre cidade/porto anunciada. Ideia formalizada numa instituição ao serviço da comunidade e do seu desenvolvimento que apele à participação dos cidadãos, surge a solução (com base no Caso de Estudo EcoMuseu Municipal do Seixal), de conceptualizar um Museu polinuclear para o Porto de Lisboa.

[137] IBELINGS, Hans em Cosas Urbanas de Manuel de Solá-Morales.

Com o objectivo de reforçar a imagem e importância do porto na cidade, este museu terá (hipotéticamente) o poder de reconfigurar as margens do rio devolutas que, relacionando-se com as lógicas impostas pelas Câmaras Municipais, promova, a cultura portuária, auxilie a reconversão urbanística, a promoção económica e a recuperação social das áreas em que actua.

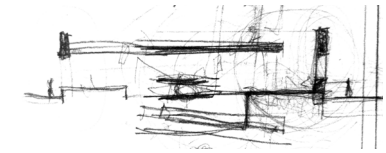
Na impossibilidade de reconversão total daquilo que abordamos em 3.UM MUSEU PARA A CIDADE, centrámo-nos na Zona Oriental de Lisboa.

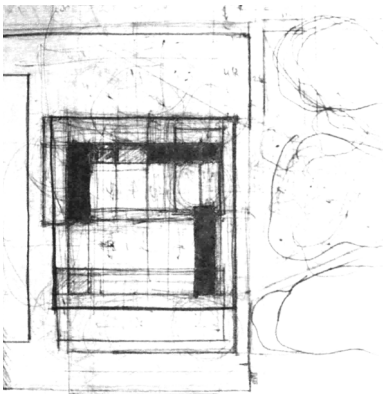
Caracterizada como 4."UM LUGAR ENTRE", as particularidades materiais e sociais deste lugar, assim como o estado devoluto da matéria arquitectónica, constituem uma oportunidade única para a preservação daquilo que foi um passado industrial revelador da história e histórias de Lisboa, no qual o Porto de Lisboa tem um papel preponderante.

Clarificando uma opinião crítica sobre os planos futuros para a Zona Oriental (propostos pela Câmara Municipal), desenvolvemos um estudo e consequentemente intenções que, acautelando a lógica museológica de 3.UM MUSEU PARA A CIDADE, formalizassem um futuro consciente e comumente benéfico para o porto e a cidade que lhe empresta o nome.

Simbólicamente propõe-se para a zona entre a Doca do Poço do Bispo e o Parque das Nações, um Plano de Pormenor detalhado, respeitador de um ambiente industrial, numa área esquecida pela cidade e carente de um plano estruturado. Essencial à ligação do centro histórico ao Parque das Nações.

Identificando o património material e acautelando uma postura socialmente caracterizadora do lugar, numa primeira fase, desenha-se uma rede composta por serviços, comércio, áreas de lazer, zonas verdes, culturais, etc. aptas e socialmente catalisadoras de forma a criar um itinerário





(de cima para baixo)

207. Desenho(desatualizado) referente à intenção de exposição dos hidroaviões.

208. Desenhos de uma proposta (desactualizada) para o Museu de Hidroaviões na Doca do Poço do Bispo.

turístico-cultural e reconverter um futuro para Lisboa que só tem sido perspectivado para a zona Ocidental da cidade.

Partindo de um Plano Geral de Intervenção, focalizámos a atenção na Pormenorização de uma Praça criada como mote de gerar uma nova Centralidade na cidade de Lisboa. Agregado à reconversão da Antiga Fábrica de Tabaco e aos Armazéns portuários da Matinha, surge um museu integrado num conceito maior.

Modesto e inevitavelmente inacabado projecto, o núcleo museológico de Hidroaviões do Porto de Lisboa está longe de ser inquestionável. Como lugar, o porto transborda história e por essa razão qualquer conceito proposto que intersecte a sua matéria deve ser resultado de um processo demorado, exaustivo e participado.

O aterro de Lisboa é resultado da sobreposição de camadas no decurso do tempo que preservam memórias de um passado essenciais ao entendimento do lugar como evolução e futuro de Lisboa.

Com esta Proposta Final de Mestrado procuramos contribuir para o debate em torno da necessidade de recuperar e preservar um passado, (ainda formalizado na cidade), para originar um futuro que tem sido descaracterizado de relações históricas e patrimoniais de Lisboa.

Urge conceber uma forma de percepcionar o rio enquanto parte integrante da cidade; de forma equilibrada, lúcida, participativa, contemporânea, que releia o passado e a memória industrial do sítio, adaptando-a às necessidades de uma cidade moderna que reconhece no rio a sua identidade. [138]

Este trabalho parte da contestação, (visível na degradação pontual afecta

[138] SANTOS, Afonso de Sousa Botelho, MEMÓRIAS DE UM OUTRO TEJO - Regeneração Urbana no Sítio da Rocha Conde d'Óbidos, Tese Final de Mestrado, orientada por Professor Arquitecto António Pedro Pacheco e co-orientada por Professor Doutor José Aguiar, Lisboa, Setembro 2014, p. 97.

à margem ribeirinha de Lisboa), e da constante ansiedade em devolver as margens do rio Tejo aos cidadãos. Satisfazemo-nos apenas com o lançar das bases para uma discussão que mobilize e resulte na apropriação das margens do rio, em consequência de uma transformação no território ribeirinho evolutíva de um futuro e crítica de um passado. Mantendo o Tejo como símbolo mobilizador e catalizador de actividades sociais , culturais e administrativas.

Antes de propor; recuperar; Antes de construir; readaptar e aproveitar; Antes de sobrecarregar ou mutilar, simplificar e clarificar. [139]

[139] EDUARDO SOLÀ MORALES.



8. FONTES E BIBLIOGRAFIA

8. FONTES E BIBLIOGRAFIA

BIBLIOGRAFIA.

AA VV, Helena Caria (coord.), Baixa Pombalina 250 Anos em Imagens, Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, 2004.

ANICO, Marta, Museus e Pós-Modernidade – Discursos e Performances em Contextos Museológicos Locais, Lisboa: ISCSP - UTL, 2008.

AUGÉ, Marc, Os Não Lugares – Introdução a uma Antropologia da Sobre Modernidade, Lisboa: 90 Graus Editora, 1993.

BRANDÃO, Pedro; JORGE, Filipe, Lisboa a Cidade e o Rio - Concurso de Ideias Para a Renovação da Zona Ribeirinha de Lisboa, Lisboa: APL publicações, 1988.

CAETANO, Carlos, A Ribeira de Lisboa na Época da Expansão Portuguesa (séc. XV a XVIII), Lisboa: Pandora, 1a Edição, 2004.

CALVINO, Italo. Seis Propostas para o Próximo Milénio. Editorial Teorema, Lisboa, 1998.

CARITA, Hélder, Lisboa Manuelina, Lisboa: Horizonte, 2002.

COSTA, João Pedro, Urbanismo e Adaptação às Alterações Climáticas – As Frentes de Água, Lisboa: Livros Horizonte, 2013.

CULLEN, Gordon, Paisagem Urbana, Architectural Press, 1971.

DAVES, Peter, Ecomuseums: a sense of place, Leicester: Leicester University Press, 1999.

DIAS, Marina Tavares, Lisboa Desaparecida, Vol. I, II e III, Lisboa: Quimera, 1987.

ECOMUSEU MUNICIPAL DO SEIXAL Barcos, memórias do Tejo: Seixal: Ecomuseu Municipal do Seixal, 2008.

ECOMUSEU MUNICIPAL DO SEIXAL, Navegando o Tejo, Seixal: Ecomuseu Municipal do Seixal, s/d.

FERNANDEZ, Luís Alonso, Museologia y Museografia, Barcelona: Ediciones del Serbal, 4a Edição, 2010.

FERREIRA, Fátima Cordeiro, Guia Urbanístico e Arquitectónico de Lisboa, Lisboa: AAP, 1987.

FRAMPTON, Kenneth, História Crítica da Arquitectura Moderna, São Paulo: Martins Fontes, 2008.

FRANÇA, José Augusto, Images of Lisbon Through the Centuries Bolonha: Rassegna 59, 1999.

FRANÇA, José Augusto, Lisboa Pombalina e o Iluminismo, Lisboa: Bertrand Edições, 2a Edição, 1977.

GUIMARÃES, Carlos, Arquitectura e museus em Portugal – Entre Reinterpretação e Obra Nova, Porto: FAUP Edições, 2004.

GUIMARÃES, João, Cidade Portuária – O Porto e as suas Constantes Mutações, Porto: ParqueEXPO'98, 2002.

HENRIQUES, Pedro Castro - Do Vasto e Belo Porto de Lisboa, Lisboa, Outubro 2013

HERTEZBERGER, Herman, Lições de Arquitectura, São Paulo: Martins Fontes, 2006.

KENNETH, Hudson, Museums of influence, Cambridge University Press, 1987.

LAMPUGNANI, Vittorio, SACHS, Angeli, Museus para o Novo Milénio, Munique: Prestel, 1999.

LEONI, Antonio Esposito Giovani, Eduardo Souto de Moura, Milano: Mondadori Electa Spa, 2003.

LINCH, Kevin, A Imagem da Cidade, Lisboa: Edição 70, 2009.

MARTINS, Miguel Gomes, Lisboa Ribeirinha, Lisboa: Sociedade Lisboa 94, 1994.

MONTANER, José Maria, Museus para el Siglo XXI, Barcelona: Editorial Gustavo Gilli, 2003.

MONTEIRO, Luisa Mellid, História de Lisboa – Tempos Fortes, Lisboa: GEO – Gabinete de estudos Olisiponenses da CML, 2009.

NABAIS, António José. RAMOS, Paulo, 100 Anos do Porto de Lisboa, Lisboa: APL publicações, 1987.

NABAIS, António José. RAMOS, Paulo, Porto de Lisboa: Subsídios Para O Estudo Das Obras, Equipamentos E Embarcações Na Perspectiva Da Arqueologia Industrial, Lisboa: AGPL publicações, 1985.

PEREIRA, Paulo, Património Edificado Pedras Angulares, Lisboa: Aura, 2005.

PORTAS, Nuno, VIEGAS, Luís. GRANDE, Nuno. TEIXEIRA, Miguel Branco, Água: Cidades E Frentes de Águas, Cities & Waterfronts, Porto: FAUP publicações, 1998.

RODRIGUES, Sérgio Fazenda, A Casa Dos Sentidos, Crónicas de Arquitectura, Uzina Books, 2013.

ROSSI, Aldo, A Arquitectura da Cidade, Lisboa: Cosmos, 1977.

SILVA, Augusto Vieira da, Muralhas da Ribeira de Lisboa, vol. 1, Lisboa: CML publicações, 1940.

ZUMTHOR, PETER, ATMOSFERAS, BARCELONA, GUSTAVO GILI, 2006.

ZEVI, BRUNO, SABER VER A ARQUITECTURA, SÃO PAULO: MARTINS FONTES, 2002.

PUBLICAÇÕES PERIÓDICAS.

RAMOS, Paulo Oliveira. Agora o que Falta é Fazê-lo in Pedra & Cal: Lisboa: GECoRPA, no 22, Maio de 2004, pp. 20-21.

SALVADOR, Fernando Sanchez. Aquitectura nas Margens de Rios – Três Casos in AR: Lisboa: FA UTL, no 4, Abril de 2005, pp. 150-157.

SPENCER, Jorge, Um Ócio produtivo – Notas Sobre os Desenhos de Viagem de José Neves, in AR: Lisboa: FA UTL, no 4, Abril de 2005, pp. 158-163.

PUBLICAÇÕES NÃO PERIÓDICAS.

ANDRESEN, Sophia de Mello Breyner, In Navegações, OBRA POÉTICA, Edição de Carlos Mendes de Sousa, Editorial Caminho, Lisboa, 2011.

ADRIÃO, José; PACHECO, Pedro, Concurso de Ideias do Terreiro do Paço – Memória Descritiva, Lisboa: S/e, 1992.

AGUIAR, José; PACHECO, Pedro, LISBOA: um Bairro um Centro – Construir no (e com) o Construído – Novos serviços de Comunidade: Novas Centralidades, Lisboa: FA UL, 2017.

MATEUS, Manuel Aires; FAVILA, João; DOMINGOS, Pedro; GOES, Teresa Estudo de Intenções para o Porto de Lisboa entre Belém e a Matinha, Lisboa: APL, 2005.

ROSA, Walter, A Imagem Ribeirinha de Lisboa – Alegoria de uma Estética Urbana Barroca e o Instrumento de propaganda para o Império, in Henry A. Millon (org.) Symposium Circa 1700: Architecture in Europe and the Americas, Washington: National Gallery of Art, 2005.

SANTANA, Mariana, Para Além do Museu – O Espaço da Arte, dos Artistas e Arquitectura na Cidade Contemporânea, Lisboa: FA UTL, 2012.

SPRANGER, Tiago Mesquita, Museu dos Coches e a Nova Museologia, Lisboa: FA UTL, 2012, tese de mestrado (texto policopiado).

DOCUMENTOS ELECTRÓNICOS.

AML, Área Metropolitana de Lisboa – Território, Lisboa: AML, 2014.
Disponível em: http://www.aml.pt/aml/territorio/
Acedido em: 16 | 12 | 2016

TAVARES, Gonçalo M., Arquitectura, Natureza e Amor, Ópusculo 14, Pequenas Construções Literárias sobre Arquitectura, Porto: Dafne Editora, 2008
Disponível em: http://www.dafne.com.pt/pdf_upload/opusculo_14.pdf
Acedido em: 14 | 02 | 2017

UNESCO, Declaração de Santiago do Chile, Mesa-Redonda de Santiago do Chile, ICOM, 1972
Disponível em: http://www.museologiaportugal. net/index.php?option=com_content&view=article&id=3:declaracao-de-santiago-1972&catid=3:declaracao-de-santiago-do-chile-1072&Itemid=3.
Acedido em: 10 | 04 | 2017


Parte 2 ver desenho destas paginas
"A ideia de um museu para o porto de Lisboa já vem de 1952, num artigo do Boletim, nunca chegou a ser concretizada, tendo-se começado a recolher as peças (amontoadas num armazém sem condições para a sua preservação) apenas em meados dos anos 70."
Bibliografia:
ACTA 210: 23 de Abril de 1992: AP:
BOLETIM DO PORTO DE LISBOA - pp 8
Página oposta
"AGORA O QUE FALTA É FAZÊ-LO"
acerca do porto de Lisboa e de um museu que lhe diz respeito
Bibliografia
Pereira Oliveira Ramos, Agora o que Falta é Fazê-lo in Pedra & Cal (Lisboa)
GRGORRA, no.22, Maio
de 2004 pp. 20-21
1.2.1 UM MUSEU PARA A CIDADE
Planeamento Urbano Gaston Cullen Avaliza 70.
Monumento de 2006

9. ANEXOS

9. ANEXOS.

I HISTÓRIA DA CONSTRUÇÃO DO PORTO DE LISBOA.

II COMPLEMENTOS AO TRABALHO TEÓRICO.

1. Documentos Históricos.
2. Um Porto de Antigamente.

III COMPLEMENTOS AO TRABALHO PRÁTICO.

1. Pormenores com História.
2. Repositório de Referências.

IV PROCESSO DE TRABALHO.

1. Gráfico.
2. Maquetes de Estudo.
3. Painéis Intermédios de Análise e Estudo.

V FOTOMONTAGENS.

VI MAQUETES FINAIS.

VII PEÇAS DESENHADAS.

I HISTÓRIA DA CONSTRUÇÃO DO PORTO DE LISBOA.

Pensa-se que já tenham existido vestígios, aquando se estabeleceram no estuário do Tejo os romanos, e mais tarde os árabes, de infra estruturas que melhorassem o tráfego marítimo, para facilitar as devidas trocas comerciais. Em 1571, quando se abriram os alicerces para a construção de novos dormitórios em S.Domingos, encontram ali os restos de um caes com boa cantaria e com argolões de bronze para amarração de embarcações, como empregavam os romanos. E não seria isso para surprhender dos povos que, por toda a margem do Tejo e no próprio esteiro até as alturas da Magdalena, bem como nas ilhotas que nele emergiam, levantavam diversas edificações, de que tantos vestígios se teem modernamente achado. [1]

As obras mais antigas do Porto de Lisboa, com execção das referentes à defesa da cidade e do porto, tinham por objetivo o melhoramento do embarque e desembarque, bem como o suporte de terras junto ao rio. Não se conhece, dessas épocas, qualquer plano abrangedor para a regularização das margens e construção de obras portuárias. Porém, apesar das poucas infra-estruturas de que o porto deveria estar dotado, Lisboa era paragem fundamental das rotas de navegação, principalmente comercial. Constituindo um verdadeiro centro de comércio mundial.

Está fundada a nova era, que os sonhos patrióticos do engrandecimento da capital e da nação portugueza previam há tantos annos, e que, ao aproximar-se gradualmente da sua realização positiva, se vão convertendo, sobretudo para os homens praticos, e até para os mais descrecentes, em factos reaes e de alta valia económica e financeira. Desde muito que grande numero de espiritos, ao contemplar a nossa admiravel posição geographica, ao mirar esta formosa e vasta bahia do Tejo, que a natureza dotou de condições e belezas excepcionaes, que todos admiram e com razão invejam, e que nos dão o direito de continuar a ser, no mundo moderno, como a historia mostra que já fomos no cyclo glorioso da nossa preponderancia civilizadora, um grande emporio da navegação e do commercio, pediam à opinião e aos governos que engrandecessem esse porto com as official inaugurar as

[1] LOUREIRO, Adolfo, Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes, Cap.III, parte I, Lisboa , Imprensa Nacional, 1906, p. 143

comodidades, estabelecimentos e disposições modernas que têem tornado os mais relativamente insignificantes portos aptos a receber e a servir navegação e comercio actual e prestar-lhe rapida e facilmente todos os serviços, auxílios e commodidades de que eles carecem. Lutou-se e venceu-se. Logrou-se convencer a opinião e despertar os governos, e todos cumpriram o seu dever civico, e mais gloriosamente os que o fizeram com mais desinteresse. O rei de Portugal, n'um dos seus, - por este grande facto, - mais dignamente celebrados anniversarios, foi ontem à tarde, perante a multidão enthusiasmada, acompanhado da côrte, do governo e do mundo official inaugurar as collosaes obras do novo porto, que já no povo desenham comprehensivelmente grandiosas. [2]

São vários os projectos que se fizeram papel. A tentativa de formalização de um grande porto não passava de intenções e conceitos, que são apenas documentos de relevância histórica para Lisboa.

O primeiro atesta um impresso, de 1730, em Paris e Amesterdão, descrito num livro dito "Descrption de la Ville de Lisbonne, où l'on Traite de la Cour, du Portugal, de Langue Portugaise, & des Moeurs des Habitants; du Government, des Revenus du Roi, & de ser Forces par Mer & par terre; des Colonies Portugaises, & du Commerce de cette capitale", pensa-se que a pedido de D. JoãoV para obras de melhoramento do porto de Lisboa.

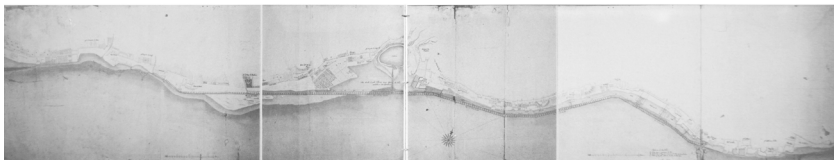
O segundo, descrito numa carta, de 9 de Outubro de 1742, de Antonio Guedes Pereira, secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar, ao vereador Gaspar Ferreira Aranha, onde propõe a construção *por toda a marinha de um caes de cantaria, na maior distancia que se puder ganhar pelo rio dentro, observando pò-lo em linha directa, quando permitir o fundo, e danos ao mesmo caes a largura necessária, para a comodidade do trafico e para servir juntamente uma parte d'elle de passeio público; e todo o seu comprimento ficará formando rua direita ao longo da marinha,*

[2] In Diário de Notícias, nº 7830, de 1 de Novembro de 1887.

livre das torturas, apertos e desegualdades de hoje encontra quem faz este caminho. [3]

Nenhum dos dois projetos foi concretizado.

Surge então o período pombalino que marca, fortemente, a história do porto de Lisboa. Para além de melhoramentos portuários no porto, (de que são exemplo o cais de desembarque do Terreiro do Paço, a Doca de Paço d'Arcos, o canal e a Doca de Oeiras, etc) lançam-se os fundamentos, numa perspetiva de conjunto, para um novo porto para Lisboa.



Este projecto do Eng.º Carlos Mardel, datado de 1726, consistia:
(...) em um caes, que partindo de um ponto a montante da alfandega, seguia em linha recta até a Ribeira das Naus, deixando dois grandes caes salientes para desembarque, com escadas, um em frente da alfandega e do Jardim do Tabaco, outro em frente do paço real. Continuando em dois alinhamentos rectos até defronte do largo da Esperança (Santos), estabelecia ao longo d'elle uma avenida com novas habitações, creando uma larga praça com uma igreja parochial, a qual seria no terreno hoje occupado pelo jardim de Santos até a avenida D. Carlos, e tendo ao centro um chafariz monumental. Ao meio teria este terrapleno um caes saliente para o rio, com escadas ao longo de todo elle. Antes de chegar áquella nova praça havia uma doca com communicação para o Tejo, e naturalmente destinada aos barcos do rio.
Continuando ainda o caes em alinhamentos rectos com escadas exteriores, acompanhado da mesma avenida arborisada e com uma faixa lateral de terrenos para edificações, depois de dobrada a rocha do conde de Obidos tinha começo um pouco mais abaixo um canal, que deixava para o lado do S., isolado de terra, o novo arsenal de marinha. Para o N. conservava-se uma

[3] Eduardo Freire de Oliveira, Elementos para a História do Município de Lisboa, Vol. XIV, Lisboa, Typographia Universal, 1906, p. 104-108.

caldeira, que parece já existia em frente do baluarte do Sacramento, e um novo bairro com ruas, praças e até uma igreja. O arsenal tinha dos dois lados duas caldeiras para a mastreação e seis carreiras do construção, e em toda a sua extensão um novo renque de armazens e officinas ao correr com o canal. Para jusante e ao fim do referido canal havia ainda uma doca chamada Caldeira, destinada a estaleiros, seguindo d'ahi para baixo o caes, pouco mais ou menos pelo limite do prea-mar, e deixando por fóra d'elle um forte que avançava sobre o rio em frente da chamada quinta do Saldanha, bem como umas casas denominadas da Viscondessa, em frente do forte da Estrella, e criando uma praça fronteira ao palacio real de Belem. Ao centro d'esta praça havia um cais saliente e com escadas, semelhante ao caes das Columnas. O caes ia terminar de encontro ás casas mais avançadas de Belem antes de chegar ás alturas do convento dos Jeronimos, ficando d'ahi para baixo a margem sem revestimento, e convervando se a Torre de Belem cercada agua, pelo menos no prea-mares. A praça, chamada da Boa Vista, deveria ter 1:500 palmos por 650 (300m x 143m), e o arsenal, começando na Junqueira, estender-se-hia até defronte da valla de Alcantara, com as docas onde o auctor dizia ficariam os navios muito seguros e resguardados do vento. [4]

Porém em 1755, com o terramoto de 1 de Novembro, todos estes projectos se desmoronaram.

Apesar das vastas obras levadas a cabo para reconstruir a cidade e a existência de vários planos para a construção de um grande porto, a capital continuava sem possuir um cais funcional, nem armazéns, pelo que, em 1766, o juiz do povo Joaquim Pereira Carouço, propõe a construção de dois cais para Lisboa, um na parte oriental e outro na parte ocidental. No entanto, so se viria a construir o cais da Bica do Sapato - como ficou conhecido - em Outubro de 1769.

Em 1871, é apresentado um dos mais completos estudos para o melhoramento do porto de Lisboa, em que, mais uma vez se conclui que

[4] LOUREIRO , Adolfo, Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes, Cap.III, parte I, Lisboa , Imprensa Nacional, 1906, p. 160-161.

(...) não há um local com as condições necessárias que seja destinado á construção de navios mercantes; e além d'isto faltam officinas apropriadas onde possam ser feitos os concertos das principaes peças dos barcos a vapor (...). Assim, não só o acesso às alfandegas é difícil e demorado, o que muito prejudica o commercio, mas ainda se tornam mais vezes difficeis, e outras impraticáveis as communicações directas com os arsenaes militares e os caes publicos (...). [5]

A necessidade de Lisboa ter um porto competitivo e que desse resposta à inexorável marcha do progresso, levou a que se elaborasse, na segunda metade do século XIX, mais projectos para os melhoramentos de um futuro porto:

- .Projecto de Malaquias Ferreira Leal (13 de Março de 1823)
- .Projecto para uma doca de flutuação, de Thomaz Rumball (1845)
- .Projecto para uma ponte cais na Alfândega, de Feleciano de Sousa Correia (1848)
- .Projecto de Manuel Luis dos Santos (8 de Janeiro de 1855)
- .Projecto de Pedro José Pezerat (1Agosto de 1855)
- .Projecto de Pedro José Pezerat e Ladislau Miceno Machado (1860)
- .Projecto de Pedro José Pezerat
- .Projecto do Conde Clarange du Lucotte (1855)
- .Projecto de Luís de Lenne
- .Proposta apresentada por António Joaquim Pereira de Carvalho
- .Projecto do Eng.oLadislau Miceno Machado (7 de Janeiro de 1860)
- .Projecto de Domingos Parente da Silva (4 de Abril de 1861)
- .Projecto denominado: Chemin de fer et doks de Lisbonne (8 de Março de 1861)
- .Projecto de Joaquim Nunes de Aguiar e de josé Joaquim Cabral Couceira .Projecto de João Envangelista de Abreu (1866)
- .Projecto Hubert Debrousse (Abril 1866)
-

[5] CORREIA, Paes, Melhoramentos de Lisboa e do seu porto,Vol.II, Lisboa,Typographia Universal, 1884 p. 9-10.

- .Projecto do Visconde de S.Januário e do Eng.oMendes Guerreiro (Novembro de 1869).
- .Reformulação do projecto anterior pelos mesmos autores (1870)
- .Projecto de um cais e de cisternas estrumeiras, por D. António de Almeida (16 de Dezembro de 1870) .Projecto de Thomé Gamond (1870)
- .Projecto de molhes de abrigo flutuantes e de uma doca com molhes da mesma natureza; eng.o naval Júlio Vasconcelos Correia (1870)
- .Projecto para uma ponte-cais no Cais do Sodré (1871)
- .Projecto da comissão de 1871 (atrás referido)
- .Novo projecto do conde Clarange du Lucotte (7 de Agosto de 1873)
- .Projecto apresentado pelo barão de Roeda (11 de Agosto de 1873)
- .Projecto da comissão nomeada em 1871 (1873)
- .Contrato com o príncipe Adam Wiszniewski e outros (15 de Setembro de 1874)
- .Projecto de John Dixon (21 de Setembro de 1874)
- .Projecto do cais oriental e ponte-cais, de Albino Acácio Correia Neves (14 de Julho de 1876)
- .Projecto de H. J. Moser
- .Projecto do eng.o inglês J.Abernethy (1877)
- .Project do Eng.o Manuel Raimundo Valadas (3 de Maio de 1879)
- .Projecto do Eng.o inglês John Coode (7 de Agosto de 1880)
- .Projecto do Eng.o inglês Luciano A. Golla (1 de Novembro de 1883)
- .Projecto do Eng.o Correa Paes
- .Plano elaborado por umacomissão nomeada em 1883 (16 de Maio de 1883) .Projecto de Francisco Maria Pereira da Silva (1884)

Em 1884, é apresentada uma proposta de lei pelo Ministro António Augusto Aguiar, em que refere a necessidade urgente de se começarem as tão estudadas obras de melhoramento do porto de Lisboa.

De todas as obras que na actualidade se recomendam á attenção do governo, figuram em primeiro logar as do porto de Lisboa. (...) Depois de Carlos Mardel passaram-se muitos annos sem que a grande questão do porto de Lisboa fosse vantajosamente ventilada, e precisámos de chegar ao anno de 1854 para ella outra vez aparecer na téla da discussão. (...) Não são precisas mais investigações para que se tome com segurança uma resolução acertada sobre tão momentoso assumpto, e por mais meticuloso que seja o nosso espírito não póde deixar de dar-se por satisfeito em face de tantos projectos. O porto de Lisboa parece sufficientemente estudado.
Agora só falta é faze-lo. E é para isto, senhores, que chamamos n'este momento a vossa esclarecida attenção. [6]

A proposta é rejeitada e António Augusto Aguiar demite-se.
Seguiram-se, em 1884, o projecto de lei para a execução das obras do porto de Lisboa. Através do Eng.º Arnault, chefe do sindicato construtor *Des grands Boulevards et égouts de Paris* e o construtor Pierre Hildenert Hersent.

Herselt apresenta ainda, no ano seguinte, uma proposta intitulada: *Projet de marché pour l'entreprise dês nouvelles installations maritimes à exécuter au port de Lisbonne.*

Foram posteriormente apresentados a concurso, de 1885 lançado pelo rei D.Luiz, seis projectos:

- .Projecto de H. Hersent
- .Projecto de Jorge Artur Schiappa Monteiro
- .Projecto de Frederico Williams Reeves
- .Projecto "A" do "Grupo Nacional"
- .Projecto "B" de "Grupo Nacional"

[6] Proposta de Lei sobre os Melhoramentos do porto de Lisboa apresentado à Câmara dos Senhores Deputados na Sessão de 25 de Abril de 1884, in MOPCI, Melhoramentos do porto de Lisboa, Documentos Parlamentares, Lisboa, Imprensa Nacional, 1884, p. 3-31.

- .Projecto de H.J.Fourmont
- .Projecto do Eng.º francês Guérard (pós-concurso)
- .Projecto do Eng.º Mendes Guerreiro (pós-concurso)

Três dos projectos, foram considerados utilizáveis pelo seu valor e capacidade de fornecer elementos necessários ao projecto definitivo, apresentado em 6 de Dezembro de 1886 pelos Eng.º José Joaquim de Matos e Adolfo Loureiro.

Por portaria de 9 de Abril de 1887, foram adjudicadas ao empreiteiro Hersent. Compreendiam as obras entre o caneiro de Alcantara e a ponte Caminho de Ferro em Santa Apolónia, 870 metros de rampas e 10 378 metros de cais. [7]

A construção do porto de Lisboa não fará a reputação de nenhum indivíduo isoladamente, mas será uma obra nacional, fructo da vontade de todos os cidadãos, gloria de todos os partidos, justíssimo orgulho de todos os governos. É um monumento levantado ao commercio e á industria cosmopolita, e a affirmação mais accentuada da nossa vitalidade, ao mesmo tempo que será a maior de todas as homenagens prestada á memoria dos antigos navegadores portuguezes. D'esta nova conquista ficarão tributarios todos os povos matritimos do universo. [8]

Por portaria de 8 de Outubro de 1887 foi marcada para 31 desse mesmo mês, dia do aniversário do rei D. Luis I, a inauguração das obras do porto de Lisboa.

---

[7] REFERÊNCIAS HISTÓRICAS DO PORTO DE LISBOA -Ministério das Obras Públicas,Transportes E Comunicações - Edição da Administração do Porto de Lisboa, 1991, p.158.

[8] 25 de Abril, 1884, António Augusto de Aguiar, ministro da obras publicas e comercio, em proposta de lei sobre melhoramentos do porto de Lisboa .

II COMPLEMENTOS AO TRABALHO TEÓRICO.

Concentramos alguns documentos, cartografias e fotografias, úteis para um melhor entendimento do trabalho teórico que, por várias razões não foram incluídos no documento principal. Recolhidos dos arquivos da Administração do Porto de Lisboa (APL), da Câmara Municipal de Lisboa (CML) e do Centro de Cartografia da Faculdade de Arquitectura da Universidade de Lisboa, este conjunto de elementos é composto por vistas panorâmicas, cartografia histórica, fotografias e esquemas.



Cópia, de 1947, da planta desenhada em 1650 pelo arq. João Nunes Tinoco. Abrangendo desde o Corpo da Guarda (largo do Corpo de Santos) até à Fundição dos Canhões (Museu Militar). Para Norte chega à Calçada da Glória, Travessa do Forno, Rua Fernandes da Fonseca e Calçada do Monte.

"Em 1650, com receio de uma invasão pelos exércitos de Castela, mandou-se proceder aos estudos das reparações das Muralhas e das portas do Tejo." Tinha como fim demonstrar o que ainda restava das antigas fortificações e para quaisquer estudos que houvesse de fazer-se.

É, por isso, notório a evidência que os dispositivos amuralhados, da cerca Moura (cerca Velha) e da cerca Fernandina (cerca Nova), tomam no desenho. Excluindo da representação os núcleos urbanos exteriores ao limite da muralha, que é delineada a vermelho, destacando-se.

" Até então, a defesa de Lisboa era assegurada pelo sistema de fortes de Belém-Bugio- Trafaria. (...) Mas após 1640, durante praticamente vinte anos lavrou uma guerra de média intensidade nas zonas fronteiriças do interior com receios permanentes de que as tropas espanholas pudessem penetrar no reino e chegar a Lisboa. Daí o recobramento interno que esta planta representa, não dando a ideia completa de cidade que então se prolongava principalmente junto ao rio em arrabaldes sucessivos até Alcantara e o Calvário, para Poente, e Santa Apolónia, para Nascente."

" Meia milha abaixo de Lisboa, há dois montes distanciados um quarto de milha um do outro; pela garganta que eles formam entra o mar em direcção à nascente até uma distancia de 14 léguas, tendo três léguas de largura em alguns sítios, e menos em outros. Que férteis e bem povoadas são as margens desse braço mar! São abundantíssimas em azeite, sal, e todos os frutos da terra. Junto de Lisboa, os navios estão abrigados mesmo contra as maiores tempestades." (Jerónimo Munzer, 1460)



Levantamento Sebastião Popper, nº3, Colecção Vieira da Silva, 1761

Concentrando-se principalmente nos aspectos militares, esta planta abrange, apenas, desde o Cais do Sodré até ao início do Campo de Santa Clara.
Esta planta é definida no livro de análise "Estudo de intenções para o Porto de Lisboa Belém-Matinha" - como "(...) uma representação pós-terramoto mas ante-reconstrução."
Partindo de uma cópia de uma planta pré-pombalina, esta carta é interessante pelo momento que caracteriza, no acrescento de algumas modificações pombalinas que começavam a destacar-se após o terramoto, principalmente nas fortificações, porem ainda sem a reconstrução da Baixa e da modificação do Terreiro do Paço.
As partes existentes são marcadas a cor vermelha, e as, na altura extintas, são representadas por pontos "(...) pellos districtos que parecerão mais próprios, cuia configuração destas partes emaginadas, vão notadas com cor parda " distinguindo as diferentes fortificações: de Ulisses (no I), dos Romanos (no II) e a Fernandina (no III).
"Nas proximidades do porto de Lisboa existe uma montanha chamada a Roca, que já de longe se avista. À medida que nos vamos aproximando do dito porto, vão-se encontrando bancos de areia e rochedos à flor da água, o que torna a entrada difícil e perigosa aos navios cujos capitão não queiram tomar os pilotos (locais). De Belém até à cidade, encontra-se um grande número de lindíssimas casas de campo com agradáveis jardins." (Charles Dellon, 1687).



Planta Topographica de Lisboa, nº4, Colecção Vieira da Silva, antes de 1780.

Esta é a, primeira, planta que concede uma visão mais ampla da cidade junto ao rio.
Compreendida entre "abeira Mar da Ponte d'Alcantara, até ao Convento das Comendadeiras de Santos, e a sua largura, da Real Praça do Commercio ate ao Collegio dos Religiozos Agostinhos descalços na Rua de S. Sebastião da Pedreira".
Os edifícios enchidos de vermelho, são edifícios antigos a conservar; a vermelho mais vivo identificam-se as Igrejas; A dourado destaca-se o projecto do Novo Plano; a amarelo mais vivo as Igrejas novas.
Esta carta tem um interesse particular, uma vez que se trata da sobreposição de duas plantas - uma pré-terramoto (a rosa), a outra com o plano pombalino (realizado ou por realizar) a amarela. A data desta planta é desconhecida, porém é anterior a 1780 porque a basílica da Estrela não está identificada.
Relativamente ao porto, note-se a sinuosidade da linha da margem, a existência de construções em cima da praia fluvial, já demonstrando uma necessidade de privatizar a margem. O aterro que "praticamente duplicou a área disponível para a nova Praça do Comércio" , note-se também o desenvolvimento das Docas e outras estruturas portuárias junto ao Arsenal e a Santa Apolónia.
"Assim abandonada dos fados e dos homens, Lisboa seria uma cidade quase inteiramente insulsa e inestética, como nenhuma outra incolor e incaracterística, se não resgatasse estes defeitos, amplamente, a sua maravilhosa situação dominadora, e não a enriquecesse de pitoresco um rio como o Tejo, raro no mundo, de gradações infinitas de colorido, irreais como panoramas entrevistos em sonhos - azul profundo por vezes, anilado de outras, de outras azul-celeste, e ainda de outras cor de pérola, ou dum espantoso tom de ardósia, ou listrado de sulcos nacarados, quando não retalhado em faixas policromas de encantador cambiante -, rio largo e profundo como um mar, grandioso e evocativo, inconcebivelmente proteico e sempre belo." (Raul Proença, 1924).



Esta carta é relativamente semelhante à anterior porém concentra-se na reconstrução pombalina posteriores ao terramoto. Abrange desde o baluarte de Alcântara até ao Convento de Sta. Apolónia ("que na realidade não é no lugar onde começa a actual estação com o mesmo nome, mas onde ela termina.") Para norte chega até aos Largos de Andaluz e de Arroios.
"Seja porém, como for, o que não há dúvida é que a situação é admirável; e a cidade cheia de igrejas, palácios, zimbórios, pináculos, erguendo-se da água até escalar os cimos de numerosas colinas, oferece da baía uma das mais nobres vistas que podem imaginar-se, e superior talvez à de qualquer outra cidade do Mundo... Mas ao desembarcarmos a ilusão desvanece-se..."
Semple, 1805.

Plano Geral da Cidade de Lisboa, nº5 Levantamento Francisco de Mikent, Colecção Vieira da Silva, 1785.



Mapa da Cidade de Lisboa, nº7, Colecção Vieira da Silva, 1812.



Lisboa, autor desconhecido, XVI (Arquivo da Biblioteca Nacional de Portugal).



"Grundriss von Lissabon, Dessau und Leipzig, Georg Lof, 1808."
Gravura alemã, editada em Dessau e Leipzig no ano de 1808, dividida três partes. No terço superior, uma imagem em voo-de-pássaro de Lisboa vista a partir do Tejo. No terço inferior, um mapa do Reino de portal disposto no sentido Norte-Sul. No meio, uma planta da cidade, abrangendo a ribeira de Alcântara até ao Vale de Santo António (e, a Norte, até São Sebastião). É notória a finalização da Basílica da Estrela (que acentua a atracção para a zona Noroeste da cidade), porém, não apresenta grandes alterações à planta anterior.

Carta de Lisboa, "Ungebung von Lissabon", nº8, Colecção Vieira da Silva, 1844.



Planta da Cidade de Lisbo, nº9, Colecção Vieira da Silva, 1855.

Abrangente desde o baluarte de Alcântara até Sta. Apolónia, nesta planta reparamos, comparativamente com a planta anterior, uma fraca evolução da cidade, porém a densificação em torno do Rato, da Estrela e do sector ocidental em geral, que já se vinha anunciando desde a época pombalina, contorna esta afirmação.

"Disse que o panorama da cidade, visto do rio, era magnífico. Deveria ter dito, porém que era imponente, pois que é simples e falaz ilusão. O prestígio desa-parece assim que desembarcamos, e a alegre e ridente cidade apresenta-se-nos então como um verdadeiro túmulo...".

Matthews, 1817



Planta da Cidade de Lisboa, nº10, Colecção Vieira da Silva, 18/1/1911.

"Extrato da Carta Topográfica de Lisboa. Publicada em 1871, tendo sobrepostas a tinta vermelha as alterações feitas até 1911."
Planta feita a partir de uma cópia actualizada do levantamento de Filipe Folque, em 1871. Assinalado a vermelho estão as alterações ocorridas entre 1871 e 1911. Esta carta tem importância extrema para o porto de Lisboa afirma o Arq. João Favila, uma vez que "documenta de uma forma muito eloquente a revolução sofrida pelo porto de Lisboa na viragem do século. Desaparecem as margens sinuosas so Tejo que tinham marcado a zona ribeirinha de Lisboa desde sempre e nasce uma recta recortada de estruturas de interface portuário." Realizam-se aterros, enterram-se cursos de água secundários, equaliza-se a linha da margem.



Planta da Cidade de Lisboa, nº11, Colecção Vieira da Silva, 18/9/1948.

"Planta da Cidade de Lisboa. Planta organizada em 1899 que serviu de minuta para as cartas do levantamento topográfico em 1904-1911. O traçado a tinta encarnada representa as modificações feitas até à actualidade (1948)."
Esta planta abrange toda a área da cidade e os concelhos contíguos. Á zona do porto, diz respeito as alterações não são tão revolucionárias como na carta anterior, porém a construção da Gare Marítima de Alcântara e da Rocha do Conde de Óbidos, bem como de diversas estruturas aduaneiras ou de apoio ao armazenamento.
Nota-se um reforço e uma atitude de ligar o núcleo central da cidade, a todos os seus bairros e antigos arrabaldes até Belém.
O desequilíbrio do desenvolvimento da cidade de Lisboa no que respeita a zona oriental e Ocidental era evidente, aqui é notório os primeiros esforços de compensação desse desequilíbrio com a construção do Bairro Madre Deus e de Olivais Norte.



"Carta Topographica da Cidade de Lisboa, reduzida da que foi levantada de 1856 a 1858 sob a direcção do General Filippe Folque, Director geral dos trabalhos geodésicos. Publicada em 1871."
Esta é a primeira carta topográfica com plena de Lisboa. Abrange toda a extensão ribeirinha que ia desde os Jerónimos até ao Convento do Beato e para Norte até ao Campo Pequeno.
De um trabalho de 63 folhas aguareladas, esta planta corresponde a uma parte de um trabalho que demorou dois anos a realizar.
Aqui é notória a representação do porto na cidade, onde a linha de margem é interrompida por ribeiras (Alcântara, Junqueira, Ajuda), por construções em cima da linha de água, o aproveitamento racional ou irracionalmente de porções da linha de água para usufruto de pequenas praia fluviais, mas é principalmente relevante e marcante para a cidade, a profusão de estruturas de interface com o rio Tejo.

Carta Topographica da Cidade de Lisboa, Levantamento Filippe Folque, 1856-58.

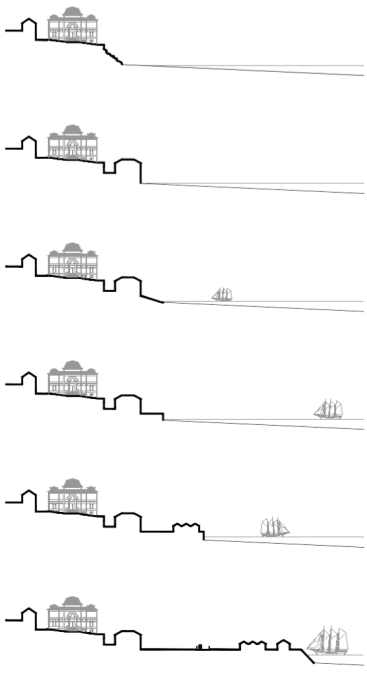


Visita de D. Filipe II de Portugal/III de Espanha, Jautor desconhecido, 1619 (Museu da Cidade).



Carta Topographica da Cidade de Lisboa, 1856-58, alterações a vermelho, 1880.

"Carta Topographica da Cidade de Lisboa, reduzida da que foi levantada de 1856 a 1858 sob a direcção do General Filippe Folque, Director geral dos trabalhos geodésicos. Publicada em 1871."
Esta é uma cópia da carta anterior onde são acrescentados, a encarnado, as alterações ocorridas na década de 1880. O crescimento da cidade no Hinterland é notório com o aparecimento das Avenidas Novas e da Avenida Dona Amélia (actual Almirante Reis) e do bairro de Campo de Ourique.
No porto de Lisboa, nota-se, cada vez mais, estruturas de apoio de atracarem, principalmente no Cais do Sodré, impondo-se como ponto de chegada das viagens marítimas para a capital.
"A única maneira... é convencermo-nos de que o ambiente natural nos não basta, sendo mister envolvermo-nos também numa atmosfera de arte... a construção duma Lisboa Monumental, que a erija em legítima capital-europeia, com o seu Palácio de Justiça, o seu Palácio de Leitura, o seu Palácio de Exposições, o seu Palácio de Festas, o seu Palácio do Povo, os seus jardins, o seu Bosque e... uma larga avenida marginal orlada em toda sua extensão das estátuas de navegadores, poetas, artistas, filantropos, e das alegorias triunfantes da nossa aventura marítima. Seria um curso de história pátria desenvolvido à beira do grande rio histórico... sob este céu e nesta atmosfera, que é, como nenhuma outra, pela sua admirável limpidez, vibração, prufundi-dade e transparência, o fundo luminoso onde se deviam recortar perfis esguios de pináculos e de torres, e projectarem os monumentos a sua linha nobre e pura...." (Raul Proença, 1924).

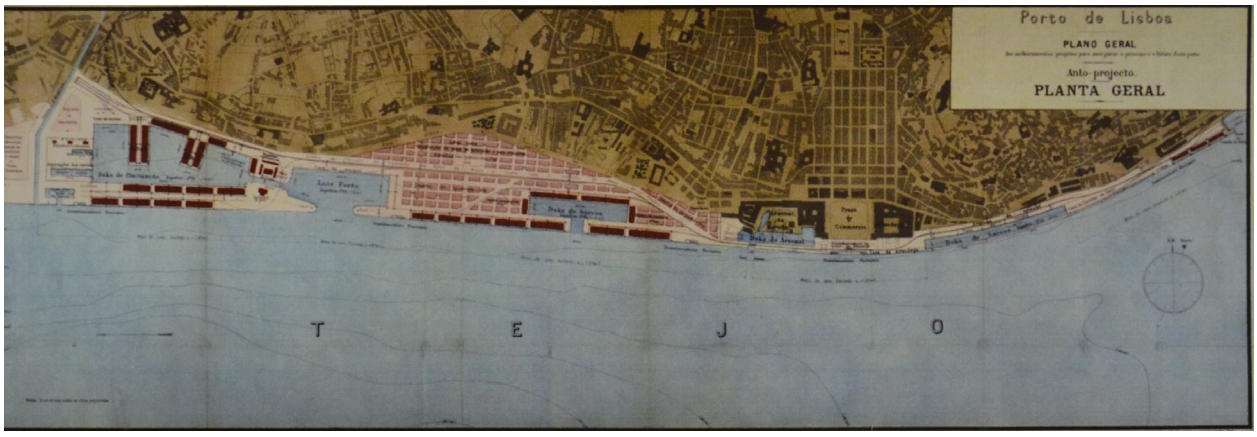


Esquema da evolução da cidade no aterro portuário de Lisboa. Lodo na praia; primeiros armazéns; margéns entulhadas, aterro progressivo; cais privados; regularização do aterros par culares para aterros o ciais; construção das grandes obras do porto de Lisboa.
Elaborado por Afonso Botelho.



"Planta da cidade de Lisboa, como os differentes melhoramentos introduzidos e projetados. 1888."

Planta do rio Tejo e suas margens, 1883.



"Porto de Lisboa. plano Geral dos melhoramentos previstos para assegurar o presente e o Futuro deste porto. Ante-projecto. Planta Geral."

Planta geral do Porto de Lisboa, 1909.

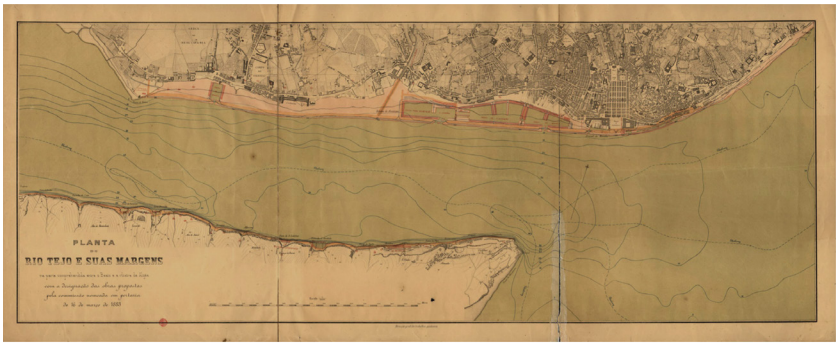


Planta de Lisboa com todos os melhoramentos feitos e projectados na cidade,c. 1930.

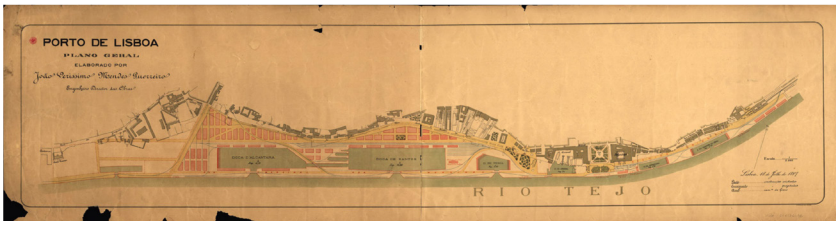
"Planta de Lisboa, com todos os melhoramentos feitos e projectados na cidade , c. 1930."

















(de cima para baixo)
Planta do Rio Tejo e Suas Margens, autor descon-

Planta do Rio Tejo,Francisco Maria Pereira da Silva, 1884 (Centro de Cartogra a FA UL).

Porto de Lisboa Plano Geral, José Verissimo Mendes Ribeiro, 1887 (Centro de Cartogra a FA UL).

Panorâmica do Miradouro de Santa Catarina, autor desconhecido, 1905 (Arquivo Fotográ co da CML).

Panorâmica de Almada para Lisboa, autor desconhecido, s/d.

Panorâmica de Almada para Lisboa, autor desconhecido, s/d.

GONÇALO MACHADO SANTOS | DEZEMBRO 2018
DOCA POÇO DO BISPO









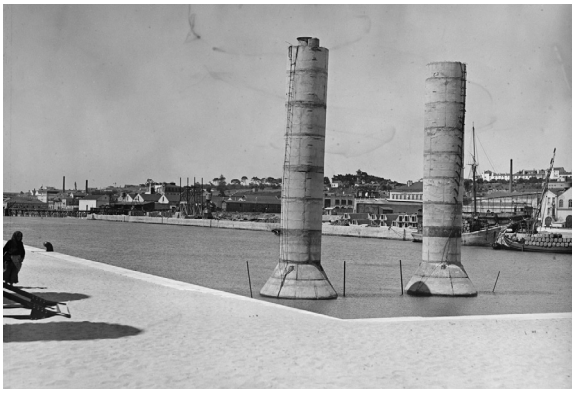


(de cima para baixo, da esquerda para a direita)
1. Vista aérea - Poço do Bispo | Fevereiro de 2003; 2. Vista aérea - Poço do Bispo | Fevereiro de 2003; 3. Vista aérea - Poço do Bispo | Novembro de 2008; 4. Matinha - Ponte cais | 1959; 5. Vista aérea - Poço do Bispo | Novembro de 2008;







(de cima para baixo, da esquerda para a direita)
1. Doca do Poço do Bispo | 12/07/1946; 2. Doca do Poço do Bispo (parque de toros de pinho para activação de minas) | 01/02/1956; 3. Obras da ponte-cais da Matinha (pilares no plano inclinado da doca do Poço do Bispo) | 15/07/1946; 4. Doca do Poço do Bispo | 12/07/1946; 5. Muro cais da doca do Poço do Bispo | 12/07/1946; 6. Vista das obras do pérre da Matinha | 04/02/1946; 7. Obras da ponte-cais da Matinha (pilares no plano inclinado da doca do Poço do Bispo) | 15/07/1946;

GONÇALO MACHADO SANTOS | DEZEMBRO 2018
HIDROAVIÕES NO TEJO



(de cima para baixo, da esquerda para a direita)
1. Destroços do quadrimotor caído entre Xabregas e Beato | 09/01/1943; 2. Destroços do quadrimotor caído entre Xabregas e Beato | 09/01/1943; 3. Sem legenda | .....

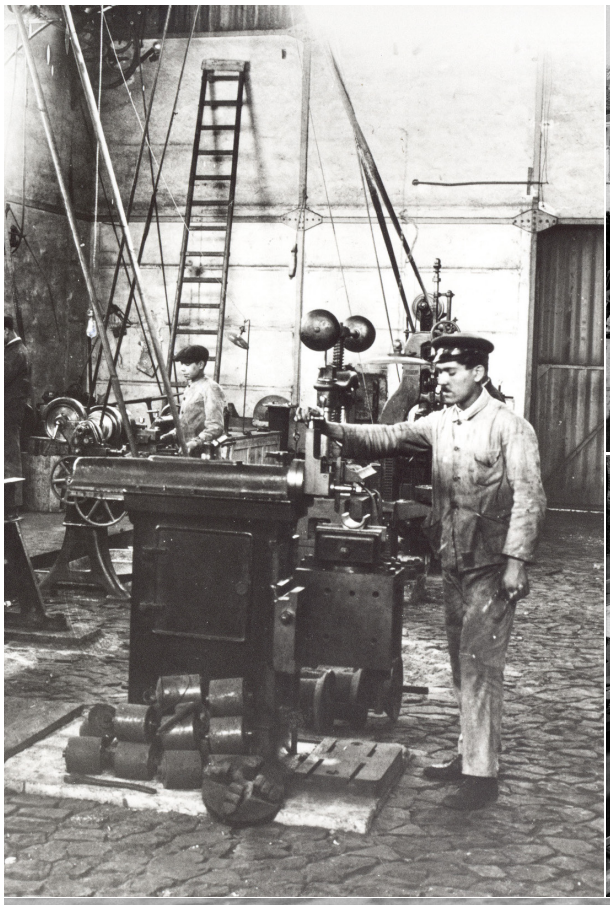


(de cima para baixo, da esquerda para a direita)
1. Destroços do Cliper | 21-02-1943; 2. Hidroavião no Tejo | 15/05/1938; 3. Aeroporto Marítimo de Cabo Ruivo (ponte-cais de embarque) | 05/12/1942; 4. Destroços do quadrimotor caído entre Xabregas e Beato | 09/01/1943; 5. Paquetes alemães Wilhelm Gustloff, Der Deutsche e Sierra Cordoba atracados ao Cais da Rocha do Conde de Óbidos | s/ data;

GONÇALO MACHADO SANTOS | DEZEMBRO 2018
ATMOSFERAS DO PORTO DE LISBOA



(de cima para baixo, da esquerda para a direita)
1. Armazéns | s/ data; 2. Entreposto de Santos (armazéns) | 1941; 3. Entreposto de Santos (armazéns) | 1941; 4. Cais de Santos (armazém dos importadores de peixe) | 1941; 5. Cais de Santos (armazém dos importadores de peixe) | 1941; 6. Sem legenda | ..... ;









(de cima para baixo, da esquerda para a direita)
1. Fragatas junto à ponte-cais da Matinha do lado de dentro | s/ data; 2. Cais de Santos | 1941; 3. Sem legenda | ..... ; 4. Armazéns no Entreposto de Santos (carregamento de sacaria por meio de carroças) | 13/02/1919; 5. Entreposto de Santos (velho barracão de madeira) | 01/08/1941; 6. Sem legenda | ..... ;

GONÇALO MACHADO SANTOS | DEZEMBRO 2018
ATMOSFERAS DO PORTO DE LISBOA



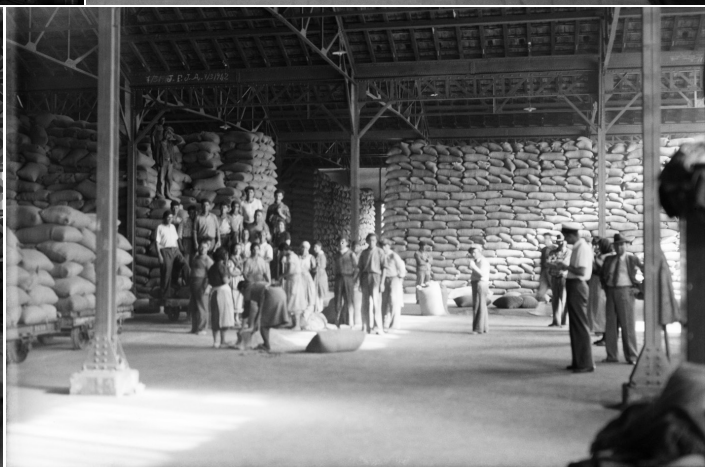
(de cima para baixo, da esquerda para a direita)
1. Trabalhos de mergulhador | s/ data; 2. Trabalhos de salvamento do rebocador Cabo Sardão | 21/11/1939; 3. Nau Portugal tombada na entrada da doca de Belém | s/ data; 4. Salvamento do rebocador Cabo Sardão - trabalhos de mergulhador | 12/10/1939; 5. Afundamento de uma fragata no cais do Gás (Santos) motivado pelo temporal | 29/10/1942; 6. Nau Portugal tombada na entrada da doca de Belém | s/ data;



(de cima para baixo, da esquerda para a direita)
1. Barcos de pesca. Ribeira Nova | s/ data; 2. Varinos e Fragatas. Ribeira Nova | s/ data; 3. Esquadra americana atracada ao cais de Alcântara | 22/06/1948; 4. Barco de pesca Seixalense | 10/07/1945; 5. Cais das Colunas e ponte-cais do Arsenal da Marinha | 31/07/1917; 6. Varinos carregados de cortiça. Tejo | s/ data;

GONÇALO MACHADO SANTOS | DEZEMBRO 2018
ATMOSFERAS DO PORTO DE LISBOA





(de cima para baixo, da esquerda para a direita)
1. Sem legenda | ..... ; 2. Oficinas de serralharia da AGPL | 12/12/1917; 3. Sem legenda | .....; 4. Sem legenda | .....; 5. Interior de um armazém com sacaria empilhada | s/ data; 6. Armazém de cimento armado de Alcântara (interior do armazém) | s/ data;











(de cima para baixo, da esquerda para a direita)
1. Bateria de guindastes Nomag. Alcântara | 1948; 2. Navios atracados ao muro cais de Alcântara | 1944; 3. Entreposto de Santos | s/ data; 4. Ponte cais da Matinha | 1951;
5. Bateria de guindastes Nomag. Alcântara | s/ data;

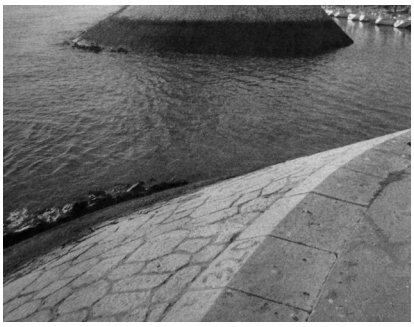
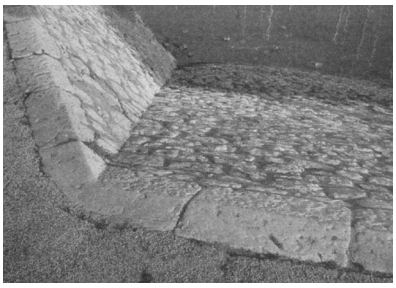
III COMPLEMENTOS AO TRABALHO PRÁTICO.

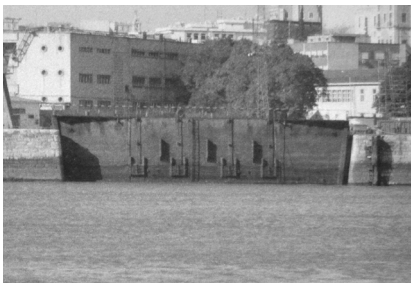
Neste excerto procurei selecionar fragmentos fotográficos, referências arquitectónicas e pormenores do aterro que de certa forma (incosciente ou conscientemente) foram cruciais para a formalização desta prova final de mestrado. O objectivo está na facilidade associativa do processo e intenções que inseriam o leitor num contexto formal da proposta urbana e arquitectónica para a frente de rio, de Lisboa Oriental.

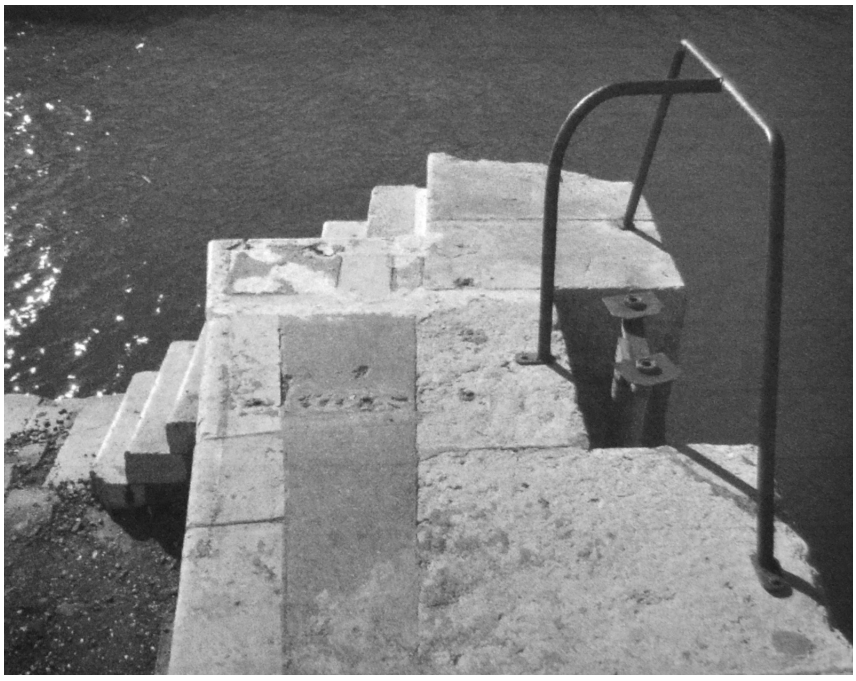
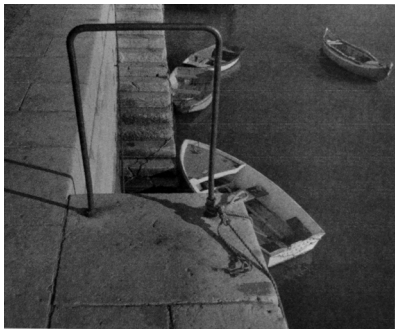
GONÇALO MACHADO SANTOS | DEZEMBRO 2018
FOTOGRAFIAS LUÍS ROSÁRIO (ARQUIVO APL)



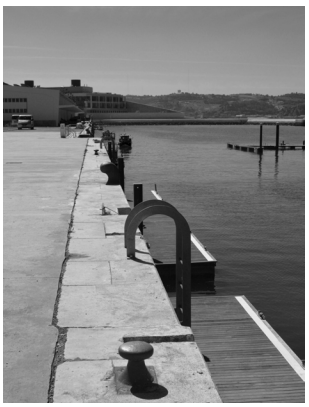
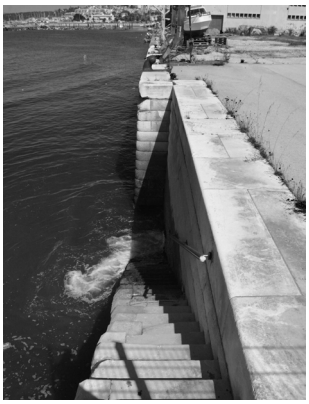
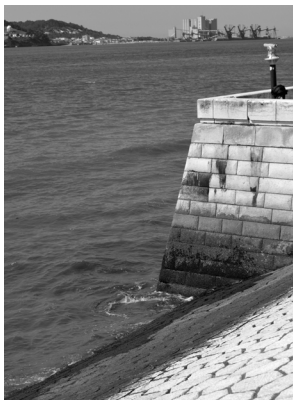


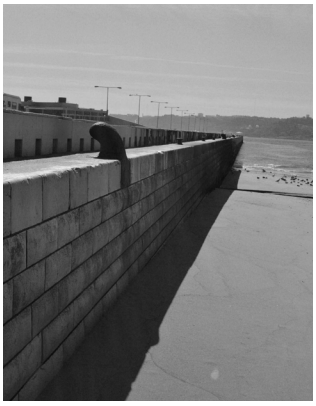





GONÇALO MACHADO SANTOS | DEZEMBRO 2018
FOTOGRAFIAS ELABORADAS PELO AUTOR (2017)

















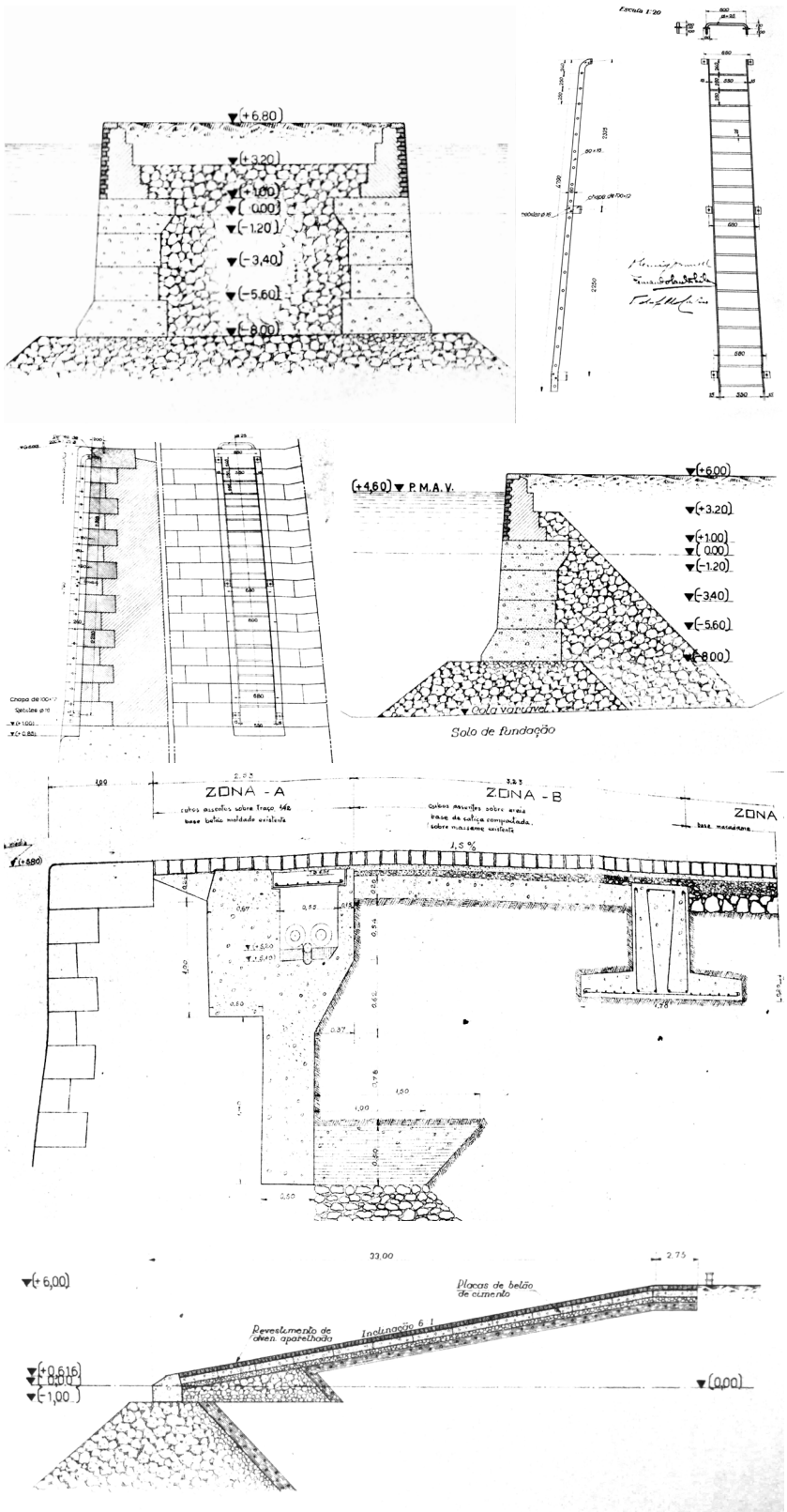









F NDIC 0



(de cima para baixo | da esq. para a dir.)

Molhe de Abrigo, Secção Tipo. in Doca do Poço do Bispo 3º Projecto de Variante.

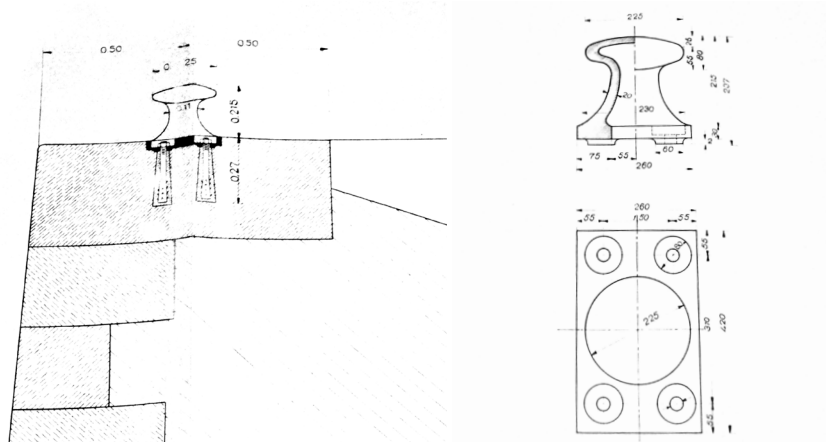
Escadas, in Doca do Poço do Bispo 3º Projecto de Variante.

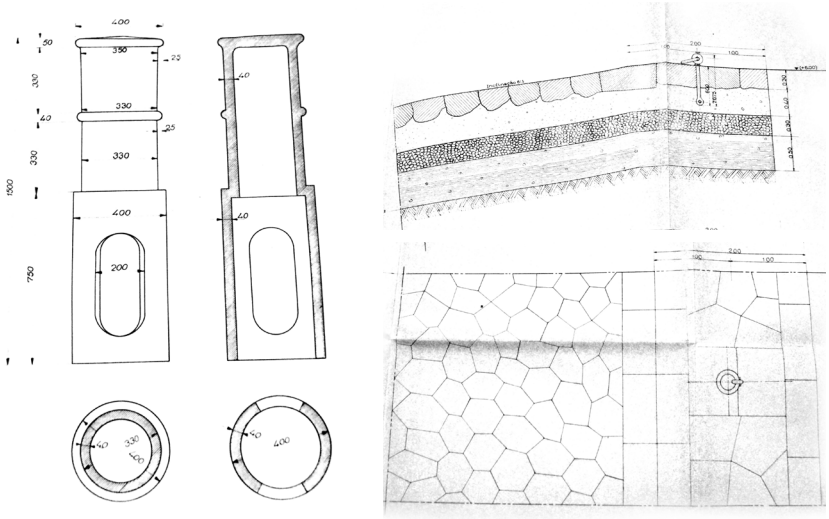
Escadas de Ferro, in Doca do Poço do Bispo 3º Projecto de Variante.

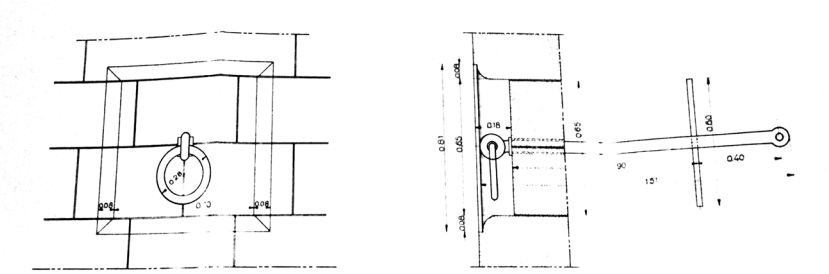
Pormenor Doca Poço do Bispo, in Doca do Poço do Bispo, 2ª Fase Perfis da Obra.

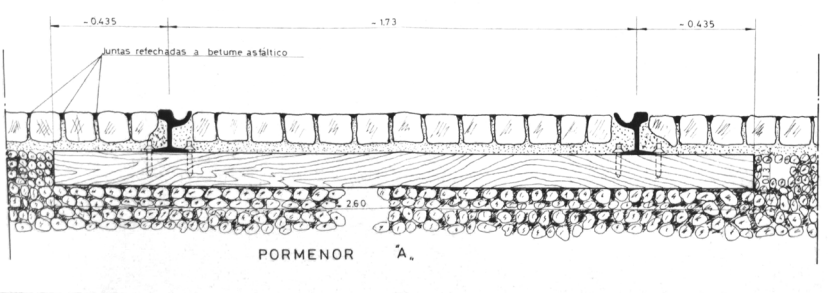
Remodelação do Arruamento Marginal Oeste da Doca do Poço do Bispo, in Direcção dos Serviços de Obras do Porto de Lisboa.

Rampa Varadouro Secção Tipo, in Doca do Poço do Bispo, 2ª Fase Perfis da Obra.









(de cima para baixo | da esq. para a dir.)

Cabêços Pequenos, in Doca do Poço do Bispo 3º Projecto de Variante.

Cabêços Pequenos, in Doca do Poço do Bispo 3º Projecto de Variante.

Cabêços de Canhão, in Doca do Poço do Bispo 3º Projecto de Variante.

Argolas em planta e corte, in Doca do Poço do Bispo 3º Projecto de Variante.

Argolas em planta e corte, in Doca do Poço do Bispo 3º Projecto de Variante.

Argolas, in Doca do Poço do Bispo 3º Projecto de Variante.

Pavimentação e Vias Férreas do Molhe a Montante da Doca do Poço do Bispo., in Doca do Poço do Bispo, 2ª Fase Perfis da Obra.



SOBREVOAR O PAVIMENTO.

(de cima para baixo | da esq. para a dir.)

Escola Jardim Ipê, Santos, Decio Tozzi, 1965 (Nelson Kon);

Faculdade de Arquitura da Universidade de São Paulo, São Paulo, João Vilanova Artigas, 1969, (Fernando Stankuns);

Nova Alcântara, Lisboa, J. P. Falcão de Campos, 2009 (Falcão de Campos);

Naoshima Ferry Terminal Naoshima, Kagawa, Japan, SANAA, 2006 (SANAA);

MASP , São Paulo, Lina Bobardi, 1968 (Nelson Kon)

Museu Brasileiro de Escultura, São Paulo, Paulo Mendes da Rocha, 1995 (Nelson Kon);

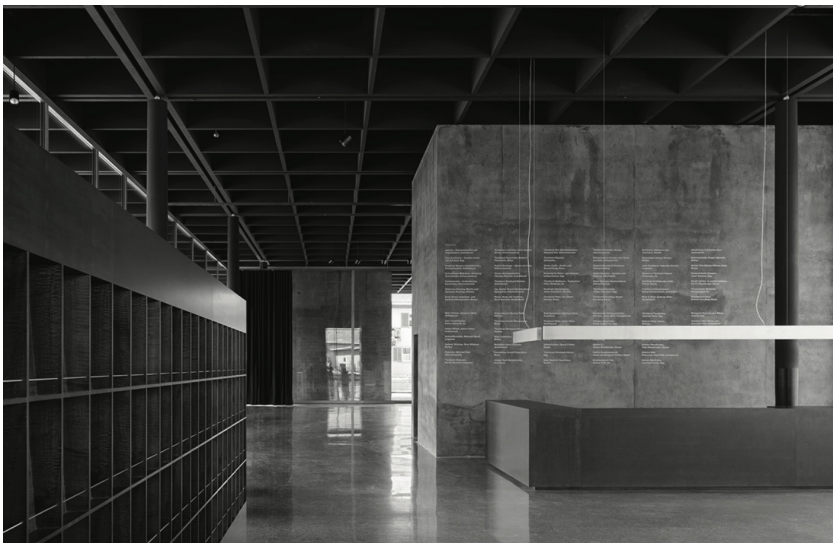
Pavilhão Multiusos, Viana do Castelo, Eduardo Souto de Moura, 2013 (João Morgado);

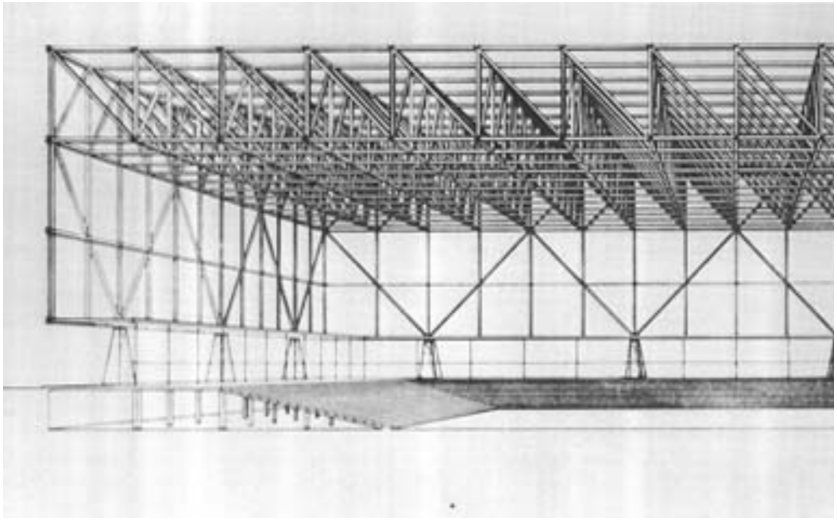
Floating Roof, Oton Jugovec, 1970;











ESTRUTURAR A COBERTURA.

(de cima para baixo | da esq. para a dir.)

Aircraft Hangars, Orvieto, Pier Luigi Nervi, 1935;

Christ Pavilion, Thüringen, Meinhard von Gerkan and Joachim Zais, 2005 (JUERGEN SCHMIDT);

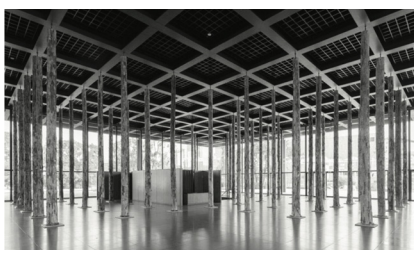
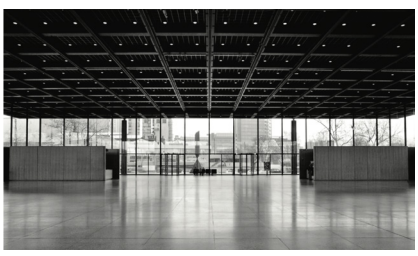
Werkraumhaus Bregenzerwald, Aústria, Peter Zumthor, 2013 (Adolph Bereuter);

Conven on Hall, Chicago, Mies van der Rohe, 1954;







PARA ALÉM DE UM VÃO.

(de cima para baixo | da esq. para a dir.)

Biblioteca, Viana do Castelo, Álvaro Siza Vieira, 2008;

Musée du Louvre-Lens, Lens, Kazuyo Sejima e Ryue Nishizawa, 2012 (Luc Boegly);

Copper House II, Chondi, Índia Studio Mumbai;

Escola Secundária Garcia da Orta, Porto, Bak Gordon Arquitectos, 2010 (Fernando Guerra | FG+SG)

Neue Nationalgalerie, Berlim, Mies Van der Rohe, 1968 Perrault, 2000 (Manfred Brückels);








ESPELHO DE ÁGUA.

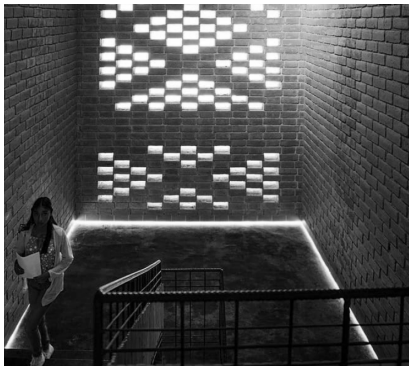
(de cima para baixo | da esq. para a dir.)

Piscinas das Marés, Leça da Palmeira, Álvaro Siza Vieira, 1973 (João Morgado);

Water Mirror, Bordeaux, Michel Corajoud, 2009 (Michel Corajoud);









ILUMINAÇÃO NATURAL.

(de cima para baixo | da esq. para a dir.)

Kilkenny Castle, interior Ireland, tirada pelo autor, 2017;

Escola Jardim Ipê, Santos, Decio Tozzi, 1965 (Nelson Kon);

Faculdade de Arquitura da Universidade de São Paulo, São Paulo, João Vilanova Artigas, 1969, (Fernando Stankuns);

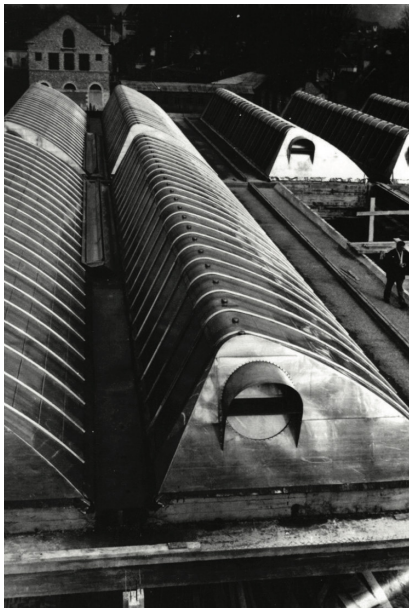
Centro Cultural y Ecológico Imagina, TIBÁrquitectos;

Escola Ginásio do Colégio Maravilhas, Madrid, Alejandro de la Sota 1961;

Hou Bowen, Shitang Village;

(página oposta)
L'imprimerie MAME, Tours, Jean Prouvé, 1954;

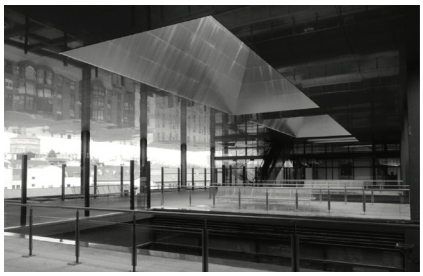
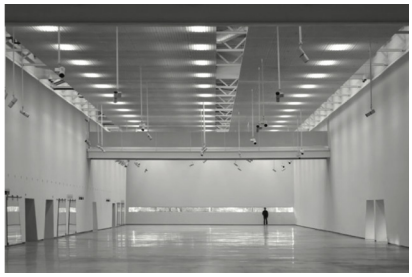
(página oposta)
Matadero de Legazpi, Nave 16, Madrid, Alejandro Vírseda e José Ignacio Carnicero, 2011;

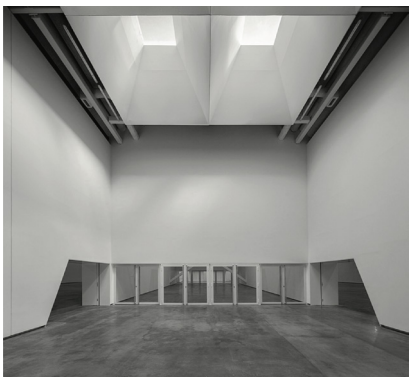
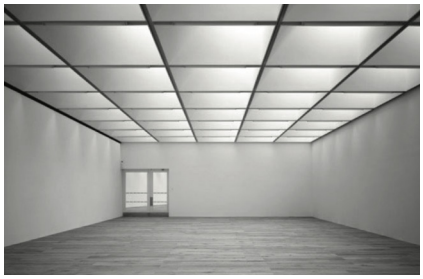









ILUMINAÇÃO NATURAL.

(de cima para baixo | da esq. para a dir.)

Museu Rainha Sophia, Madrid, Jean Nouvel, 2005 (WojtekGurak);

Novo Museu dos Coches, Lisboa, Paulo Mendes da Rocha, 2012 (Fernando Guerra I FG+SG;

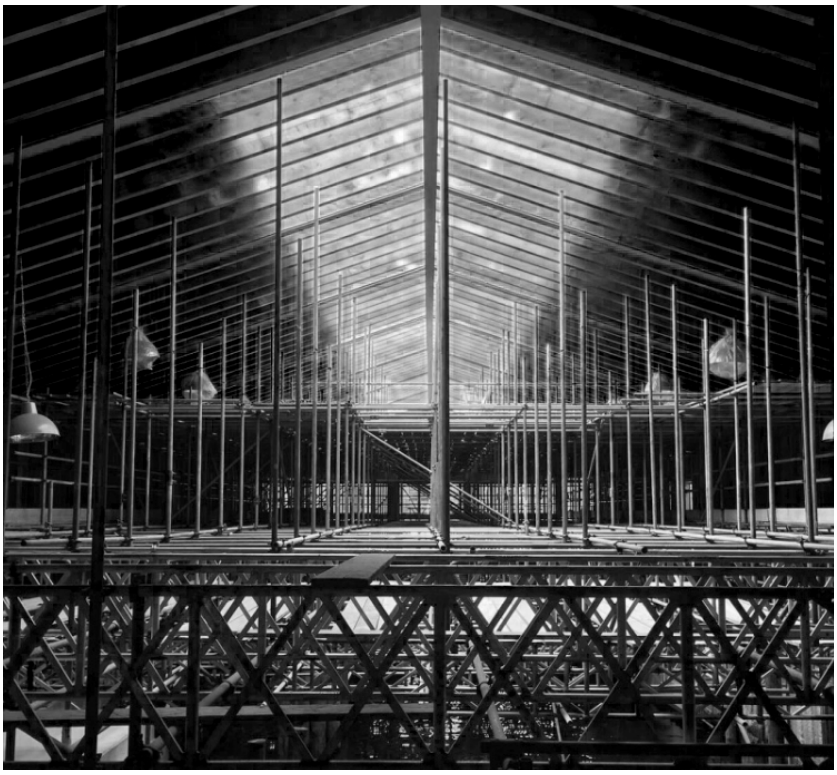
Pinacoteca do Estado de São Paulo, São Paulo, Paulo Mendes da Rocha, 1990 (Nelson Kon)

Nottingham's Centre for Contemporary Art,Nottingham, Caruso St John, 2009, (Helene Binet);

Mercado Municipal de Carandá, Braga, Eduardo Souto de Moura, 1984 (Souto de Moura);

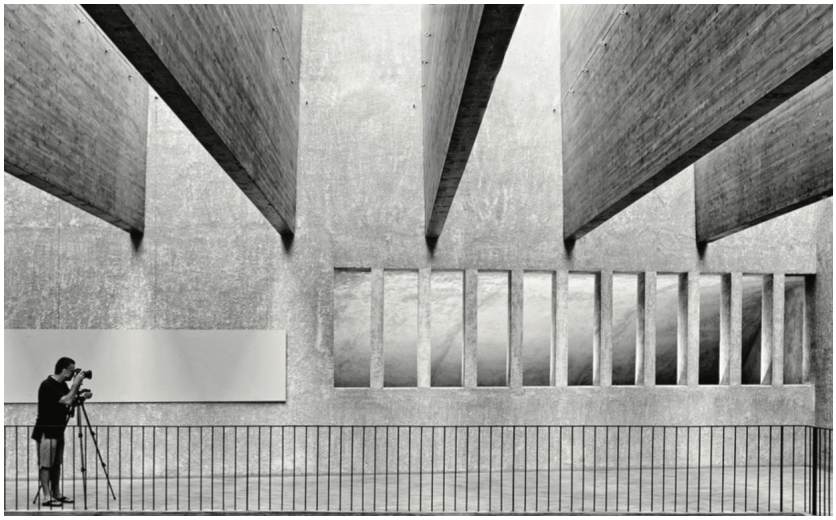
(página oposta)
Windermere Jetty, Wet Dock, Carmody Groarke;

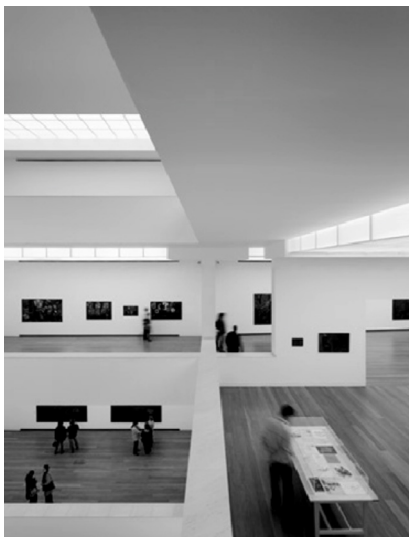
(página oposta)
Palacio del Condestable, Pamplona, Tabuenca & Leache Arquitectos, 2008 (Rubén P. Bescós);

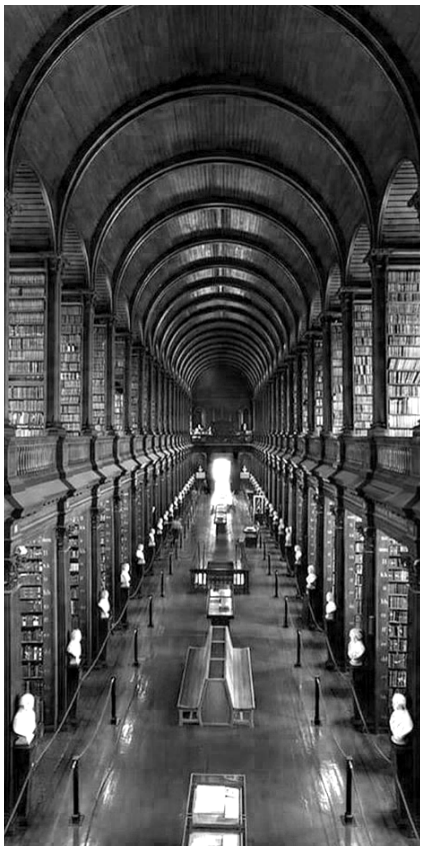


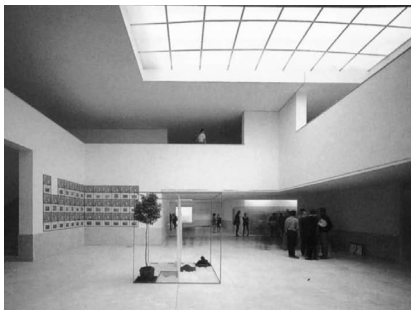














IDEIA DE VAZIO.

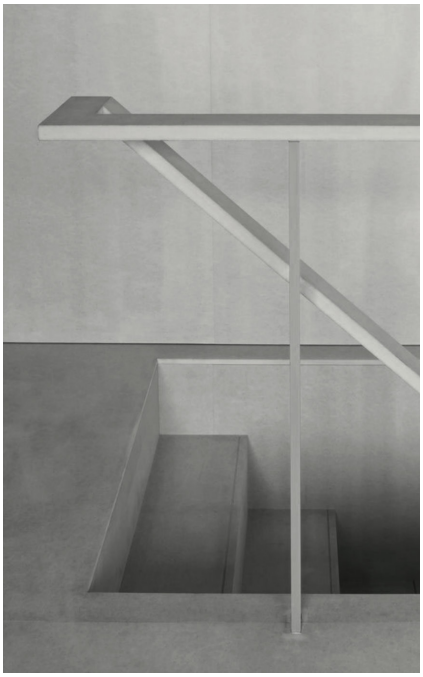
(de cima para baixo | da esq. para a dir.)

Fundação de Serralves, Porto, Álvaro Siza, 1999 (A. Siza);

Trinity College Library, Ireland, George III's, 1798;

Guggenheim Museum, New York, Frank Lloyd Wright, 1959 (New Yorker);











DETALHE E TOQUE.

(de cima para baixo | da esq. para a dir.)

Detalhe de corrimão em ferro , autor e projecto desconhecido, s/data;

Detalhe de corrimão em ferro , autor e projecto desconhecido, s/data;

Kunsthaus Bregenz, Peter Zumthor, 1997 (Michiel van Raaij);

Detalhe de vão fixo em inox , autor e projecto desconhecido, s/data;

[1] Jorge Spencer, Um Ócio produtivo – Notas Sobre os Desenhos de Viagem de José Neves, in AR: Lisboa: FA UTL, no 4, Abril de 2005, p. 158.

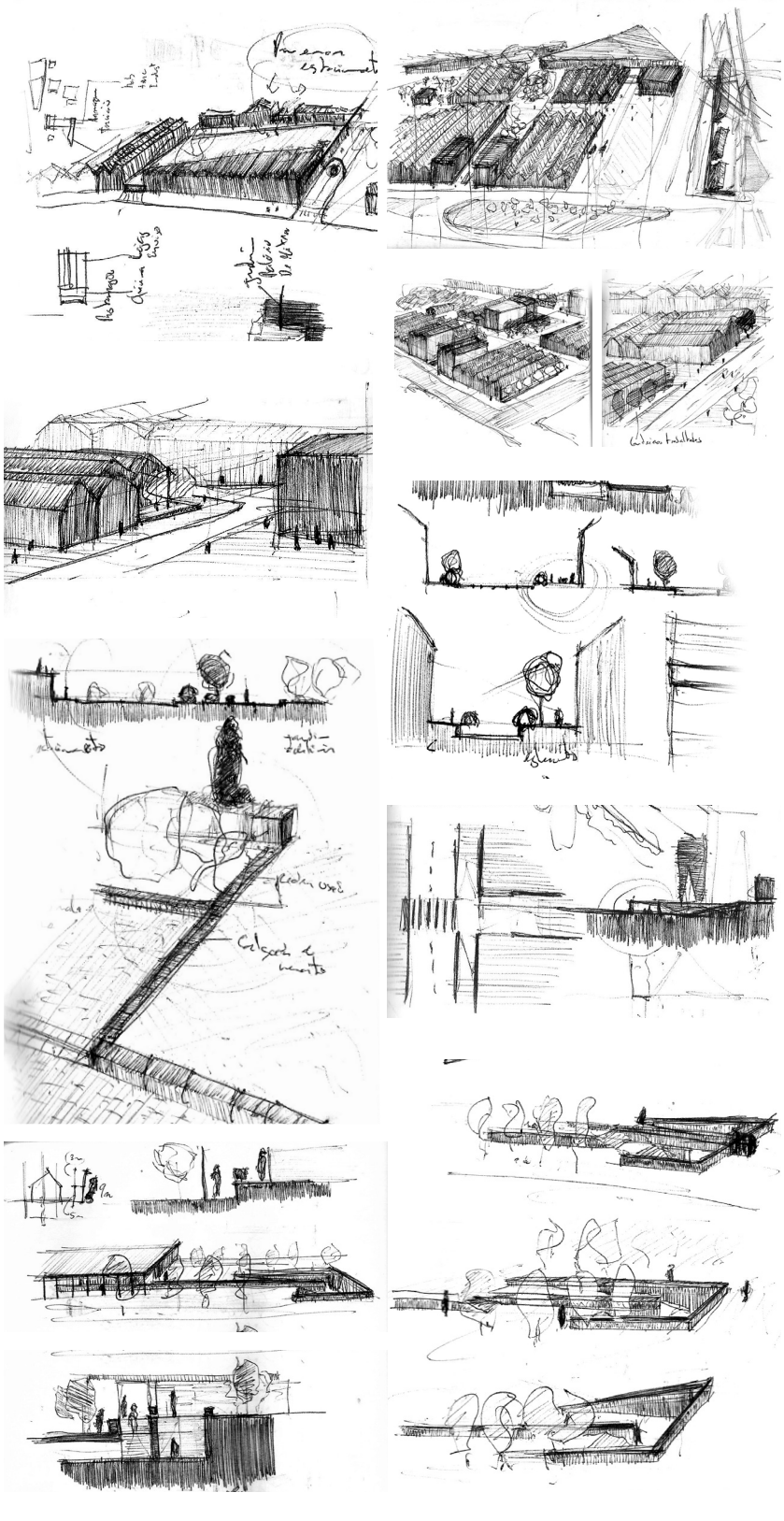
[2] José Mateus, in Vitruvius, entrevista por Pedro Jordão e Rui Mendes em: http://www.vitruvius.com.br/revi stas/read/entrevista/05.020/3321 ?page=5

IV PROCESSO DE TRABALHO.

O projecto avança e recua. Numa lógica de conjunto e de detalhe, vai-se formalizando segundo intenções que vão ganhando e perdendo significado consoante um conceito definidor da arquitectura que propomos. Nas páginas que se seguem, tentámos rebobinar todo o processo de trabalho até à idealização do "produto" final. Desmembrado em esquemas, desenhos, plantas, cortes, maquetes, análises… surge aqui organizado de modo a construir um discurso lógico, suficiente para clarificar o projecto.

(...) os desenhos (...) funcionam bastante como fotografias, sendo embora necessariamente mais selectivos. No entanto, se a fotografia replica rigorosamente o visível, a partir de um determinado ponto de vista, um desenho representativo, pela própria impossibilidade de tudo representar, descreve as partes de uma vista que são significados para quem desenha. [1]

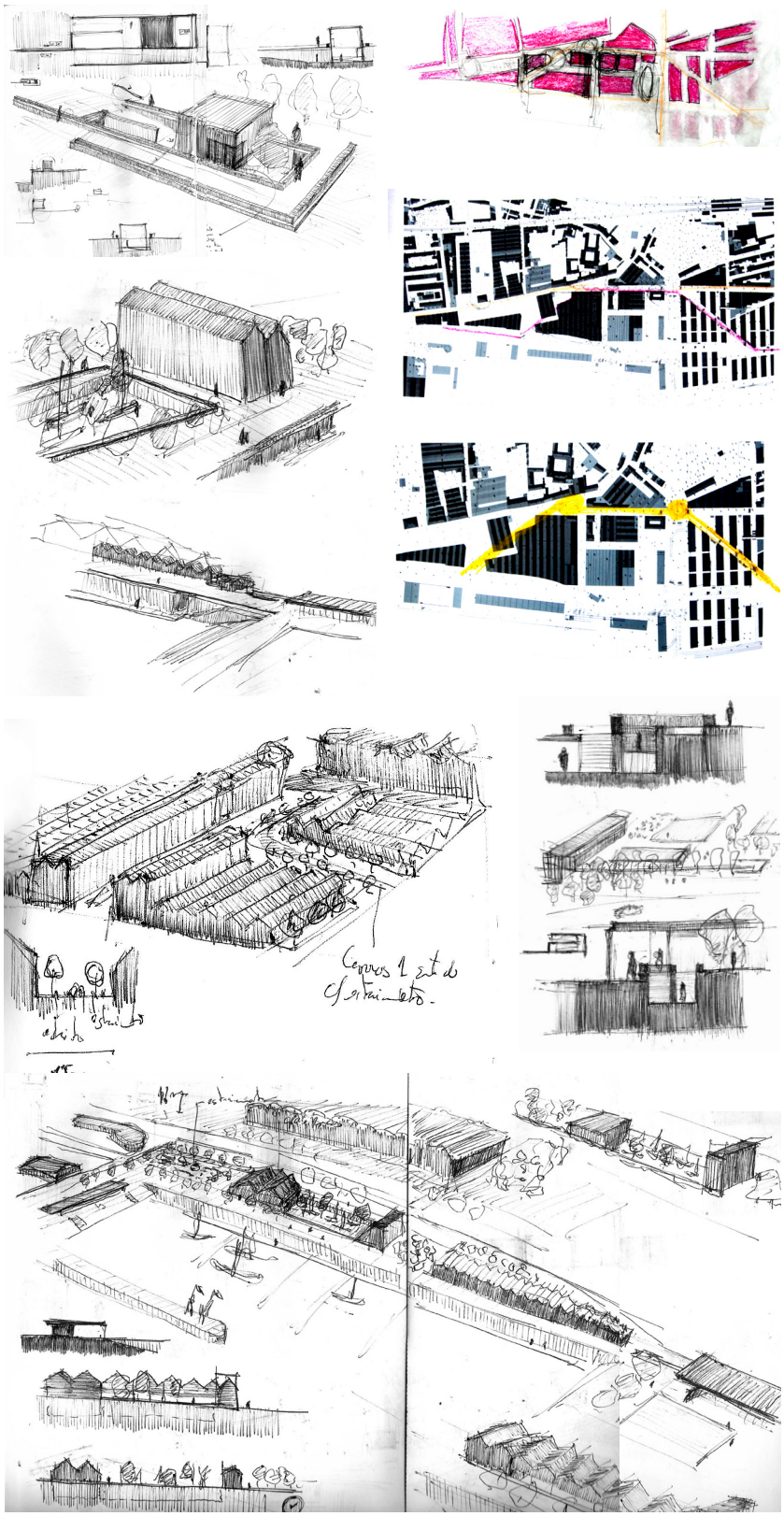
As maquetes têm a vantagem de teres o objeto na mão e de lhes poderes mexer e rapidamente alterar. Uma representação tridimensional em computador está distante a um certo nível e o desenho bidimensional é obviamente limitado em termos de antecipação do que é o objecto (...).[2]

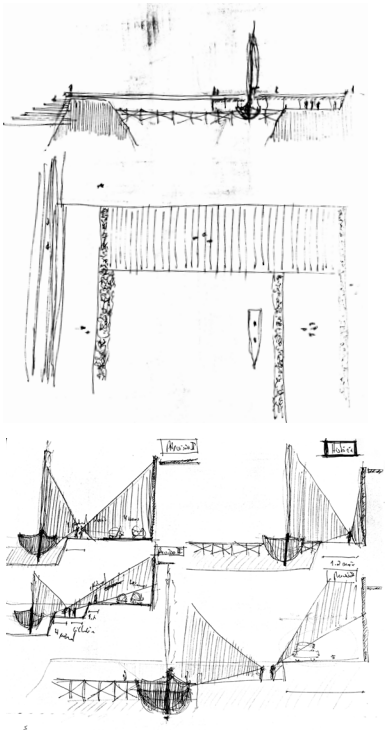


ESCALA URBANA.

(esta página e a oposta)

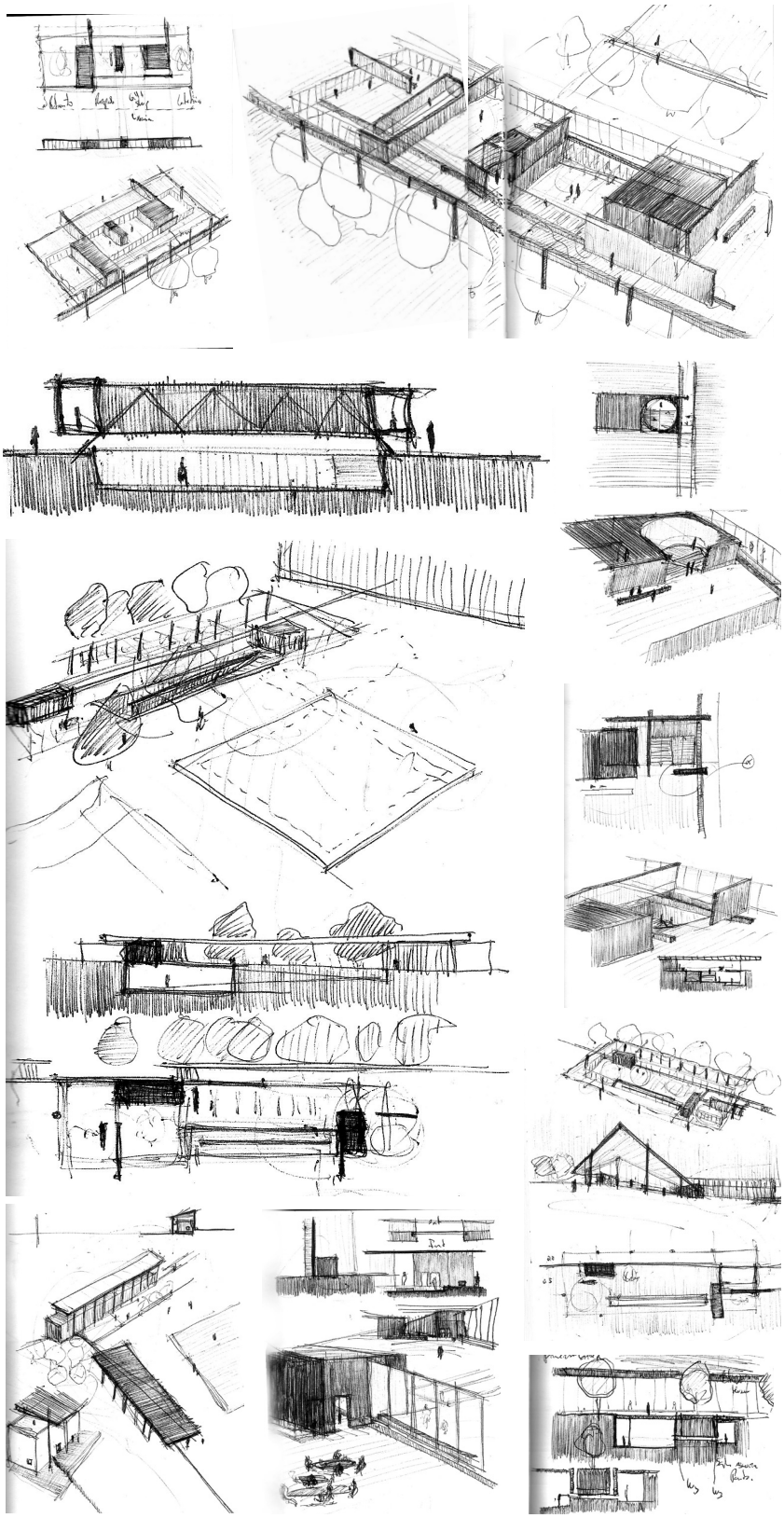
Aqui mostramos um processo de regeneração urbana referente à zona entre a Doca do Poço do Bispo e Parque das Nações, pormenorizando pavimentos, relações entre edifícios novos e existenes, dimensão e arborização de passeios, sistemas de vistas, intenções de percurso, etc. que nos ajudáram à elaboração do plano urbano apresentado no Projecto Final de Mestrado.





ESCALA URBANA.

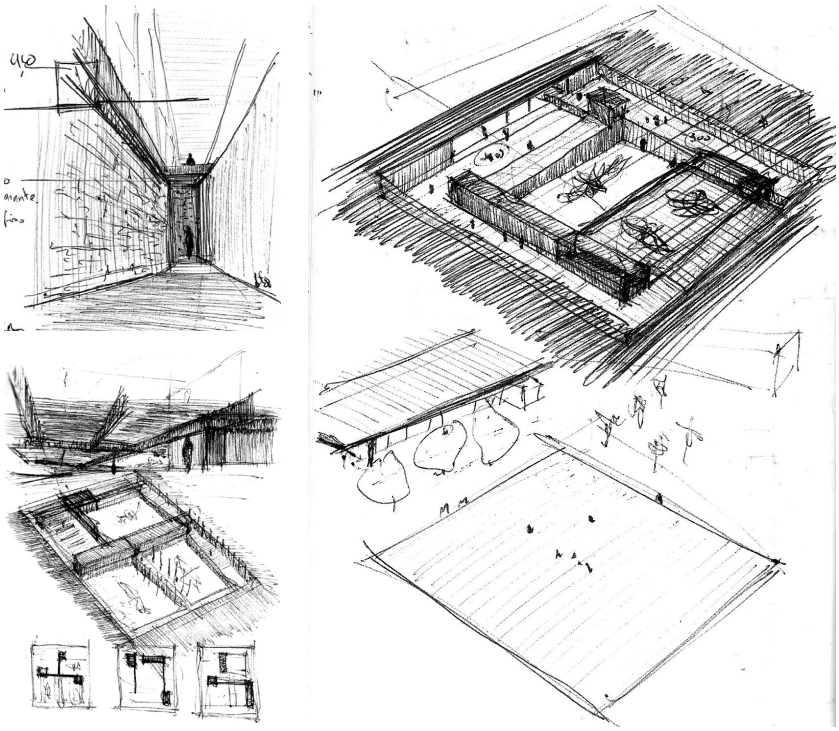
Ideia para a Doca do Poço do Bispo.
(desactualizada)

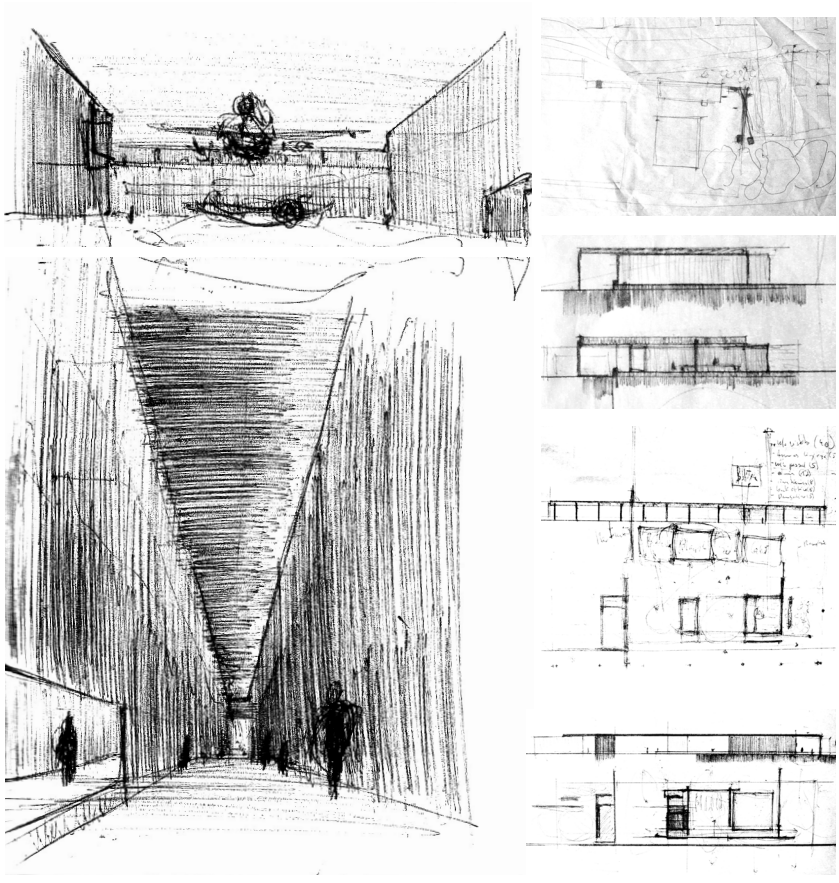


ESCALA DO EDIFÍCO.

Aqui mostramos um processo de concepção que surgiu de uma ideia constantemente posta em condição de crítica e renovação. A disparidade de formas e intenções que abordámos é notória. Com estes desenhos e esquemas procurámos entender o eddifício do ponto de vista formal, estrutural, da materialidade que aborda, da luz que o trespassa, etc. que originaram os excertos que apresentamos no Projecto Final de Mestrado e de certa forma idealizaram o projecto.

Aqui está representada uma primeira proposta onde o Museu se desenvolveria por 3 edifícios, um primeiro com em vidro e com uma cobertura plana, de modo a que não criásse uma barreira visual para o rio; o volume de exposição aos hidroaviões enterrado no aterro e um terceiro volume para exposição de outros aviões ligados à aviação em Portugal.



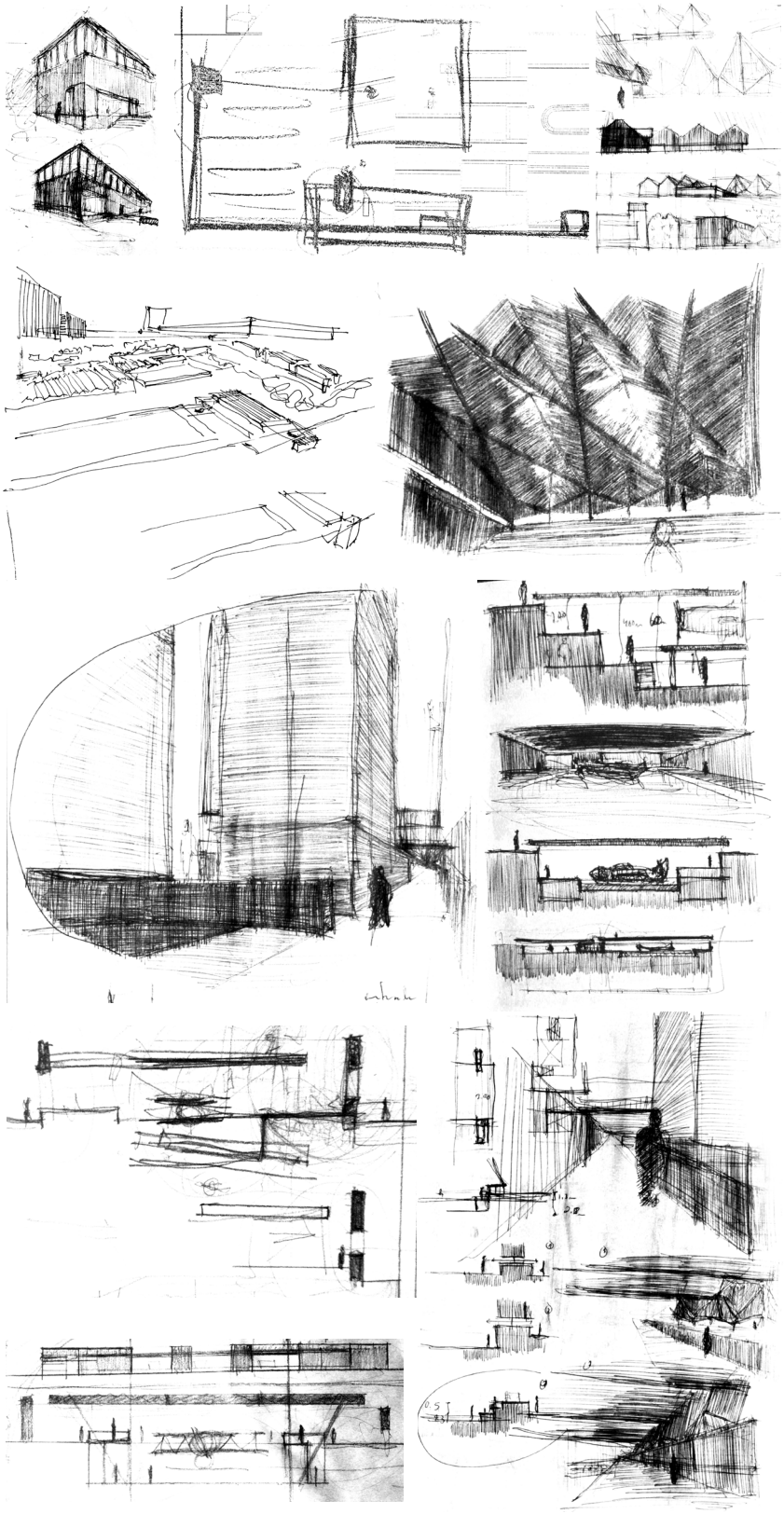


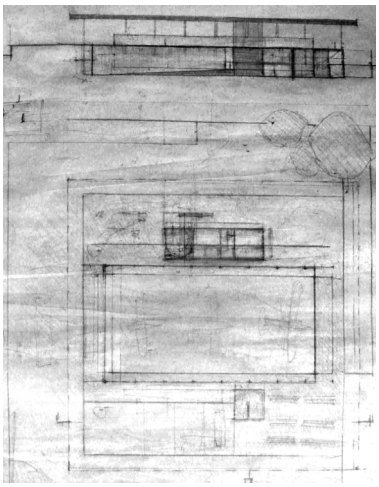
ESCALA DO EDIFÍCO.

(esta página e a página oposta)

Nesta página mostramos o volume de exposição de hidroaviões, enterrado no aterro, tinhamos a ideia de expô-los num grande vazado no qual com um espelho de água permitíamos esta relação entre a água e a exposição.

Começámos a estudar outro tipo de abordagem no qual a cobertura ganhava uma forma semelhante (mas contemporaneizada) aos armazéns espalhados pelo porto de Lisboa, ou noutra tentativa apenas pairava sobre o aterro permitindo uma relação directa entre os hidroaviões e o rio.



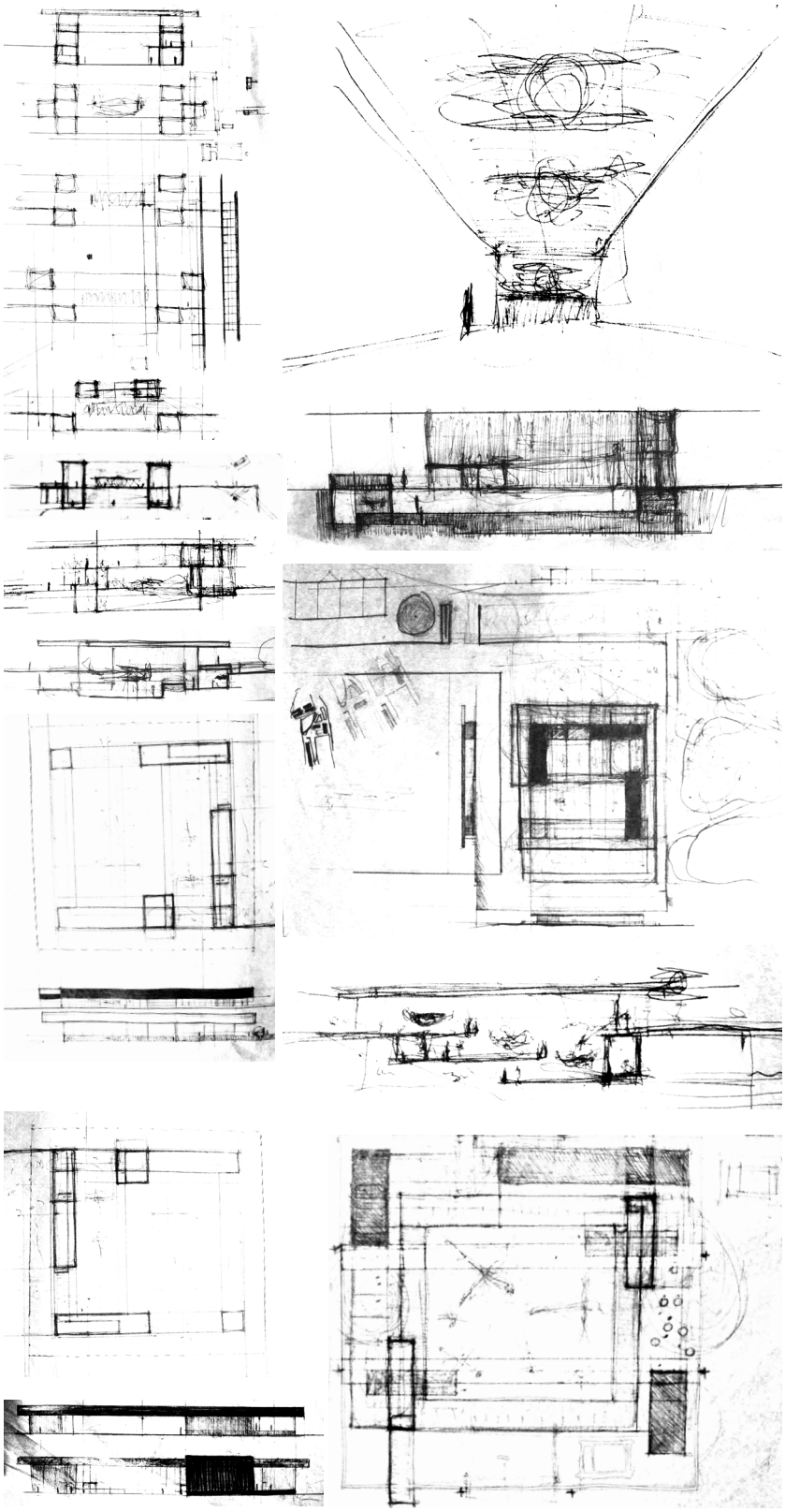


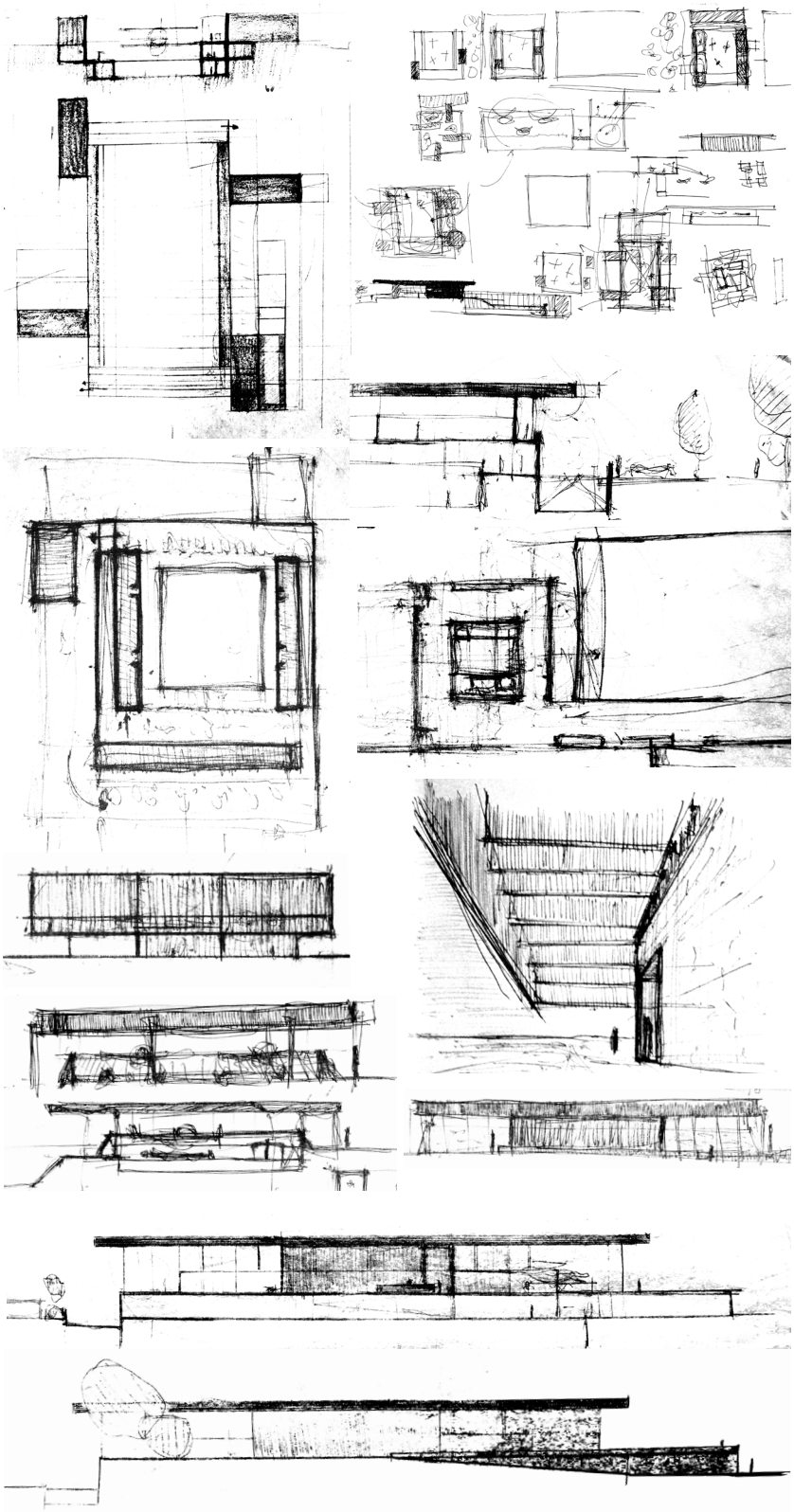
ESCALA DO EDIFÍCO.

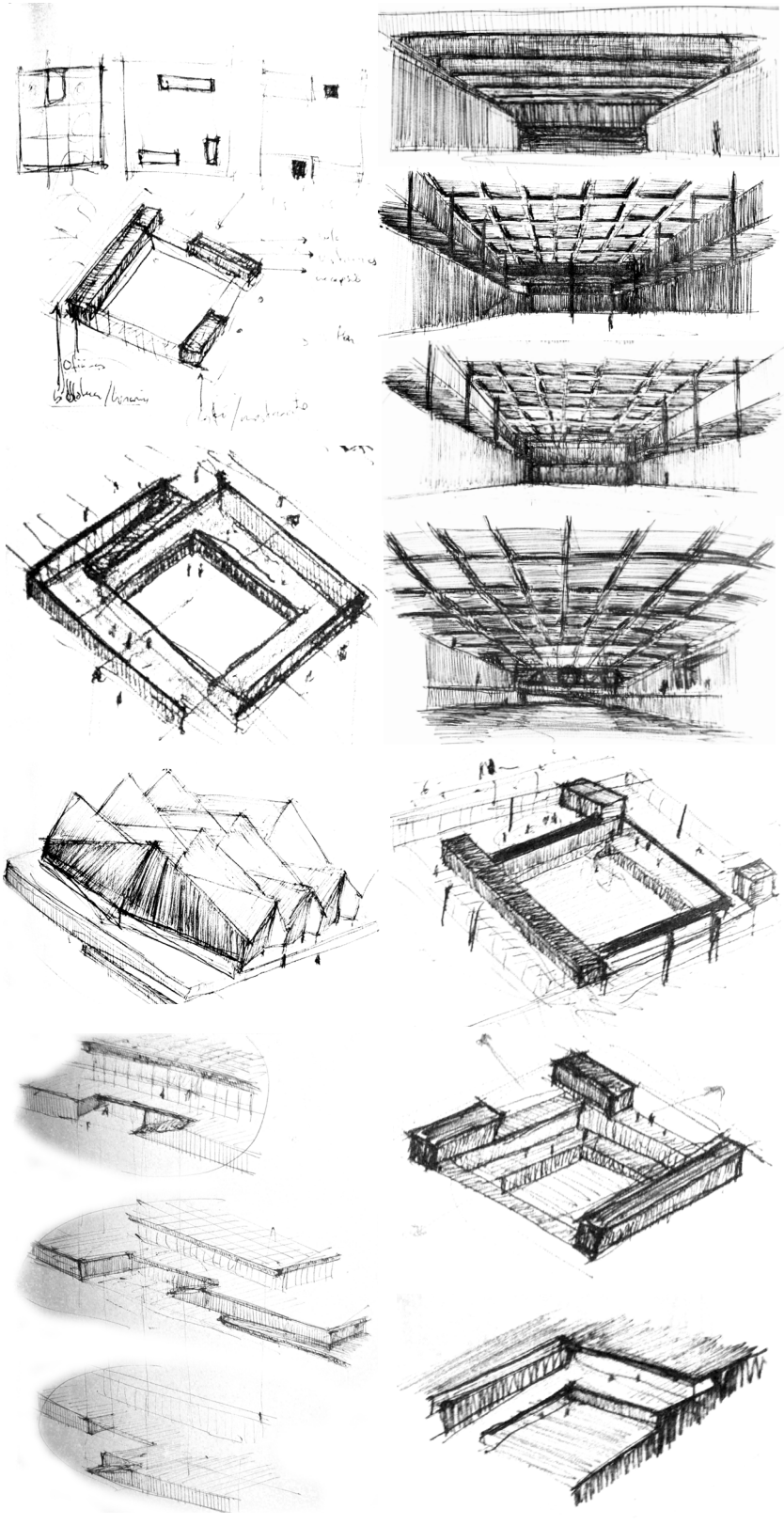
(esta página e a página oposta)

Nesta página e oposta, mostramos o volume de exposição de hidroaviões, que apresenta uma limpeza formal, onde surge uma cobertura que paira sobre o aterro permitindo uma relação directa entre os hidroaviões e o rio. Tentámos elevar a cota do aterro onde o edifício se insere para que permitisse a visão dos objectos expostos no rio Tejo.

Em cima apresentamos um desenho dessa intenção.



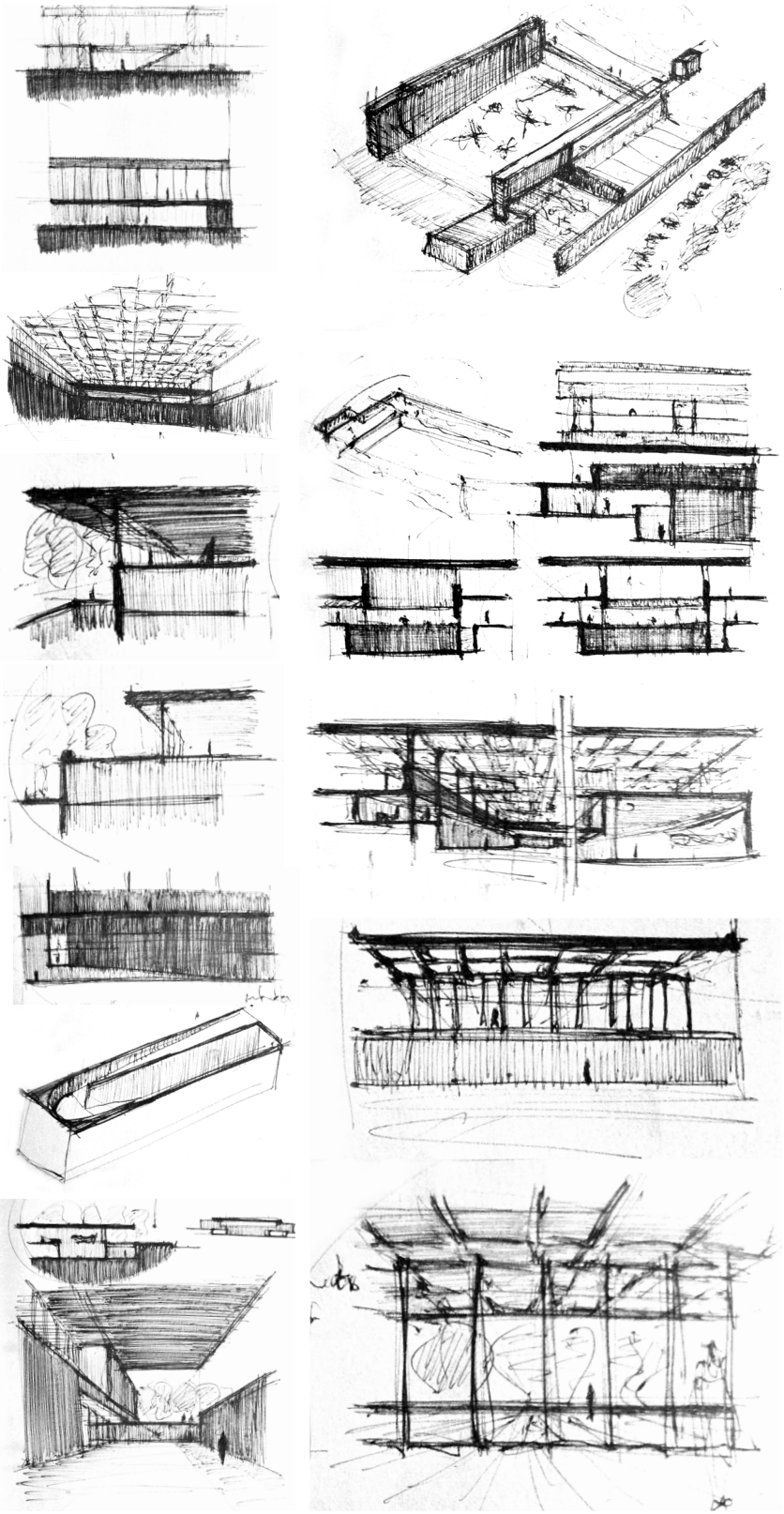


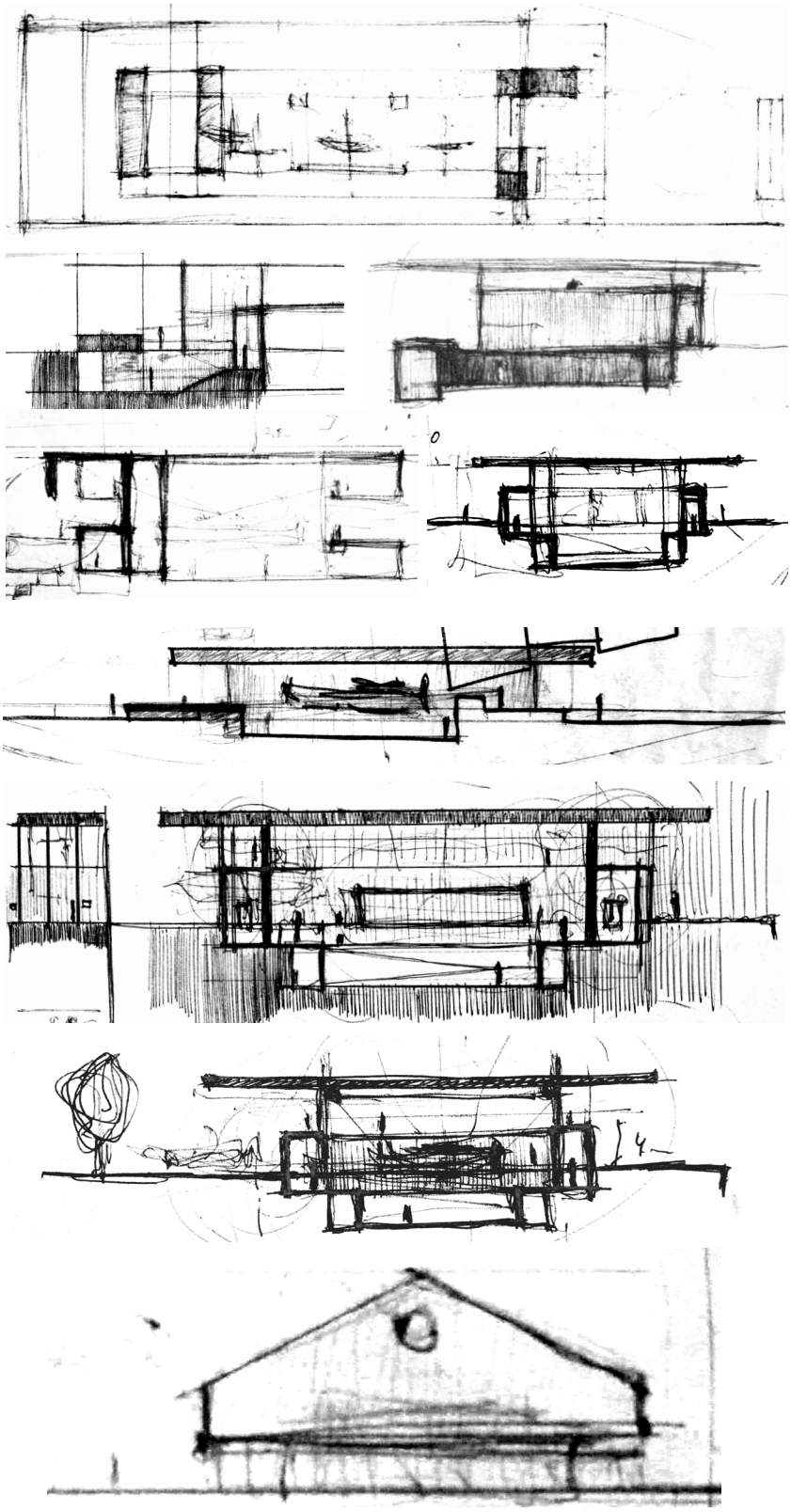


ESCALA DO EDIFÍCO.

(esta página e a oposta)

Desenhos de uma proposta de planta quadrangular (desactualizada), contudo fundamental para a compreenção e intenção de ambiente que queríamos transmitir no museu de Hisdroaviões. Estas propostas pecam pela falta uma prespectiva dos hidroaviões no rio Tejo, conceito que achámos imprescindível abdicar.

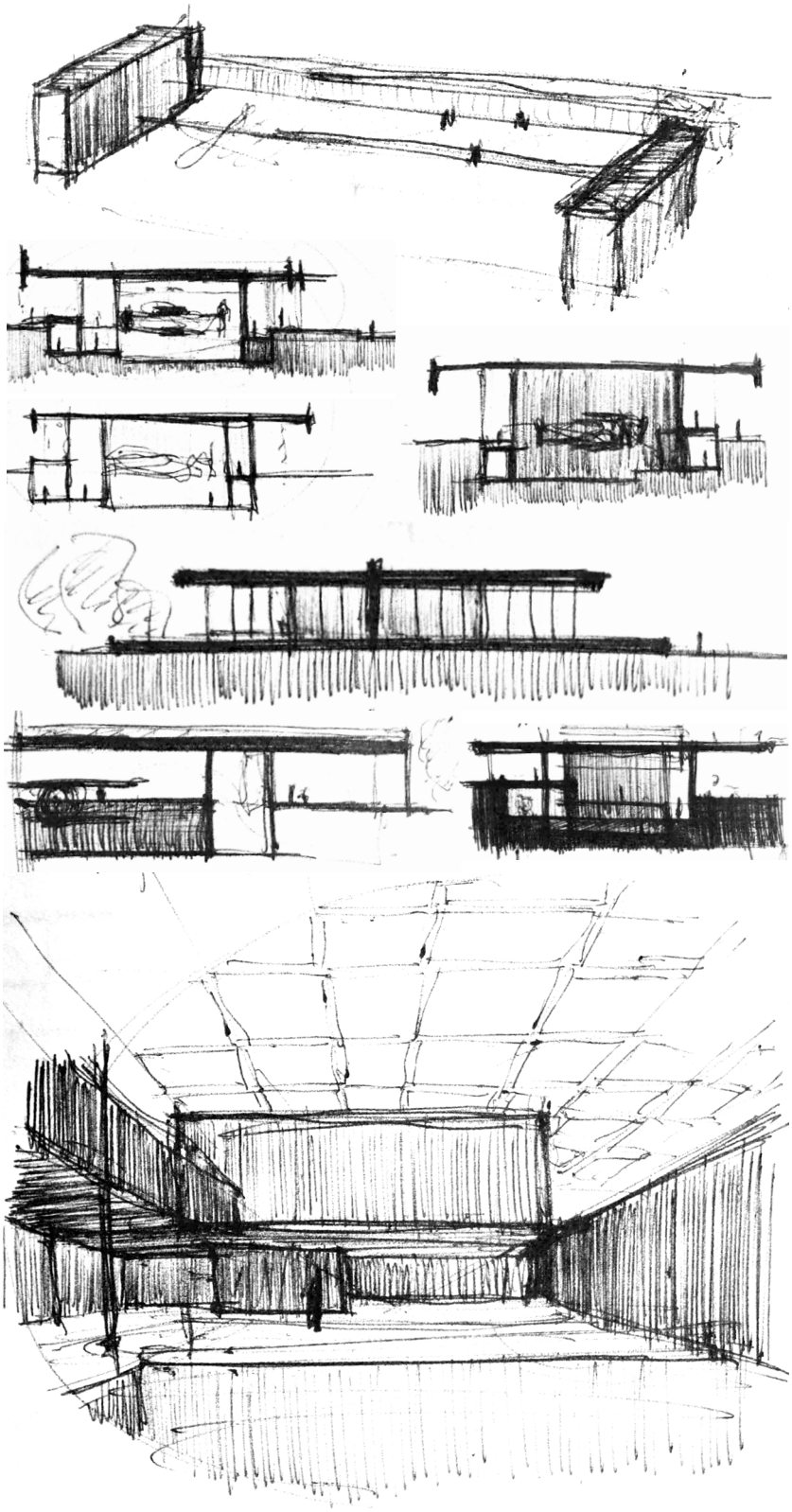


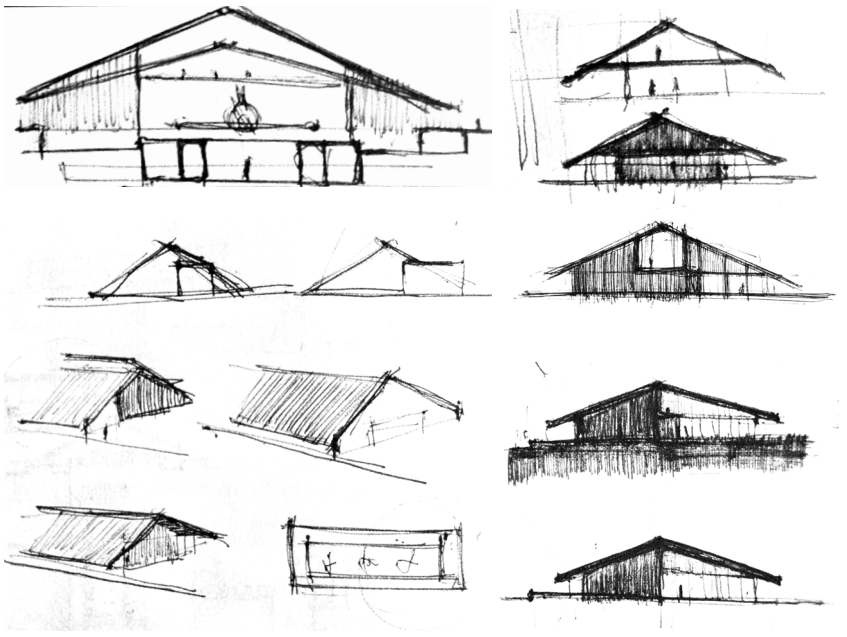


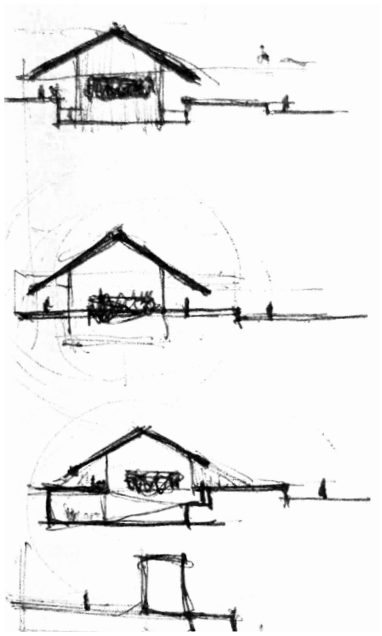
ESCALA DO EDIFÍCO.

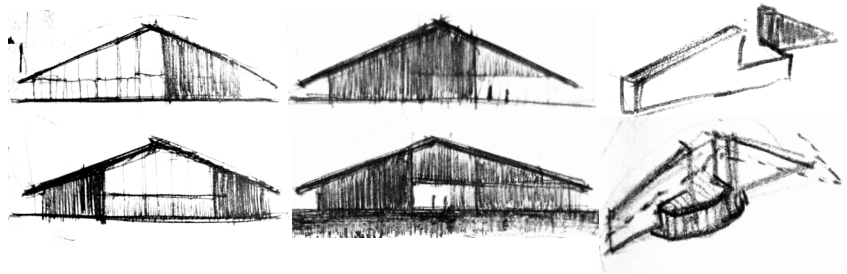
(esta página e a oposta)

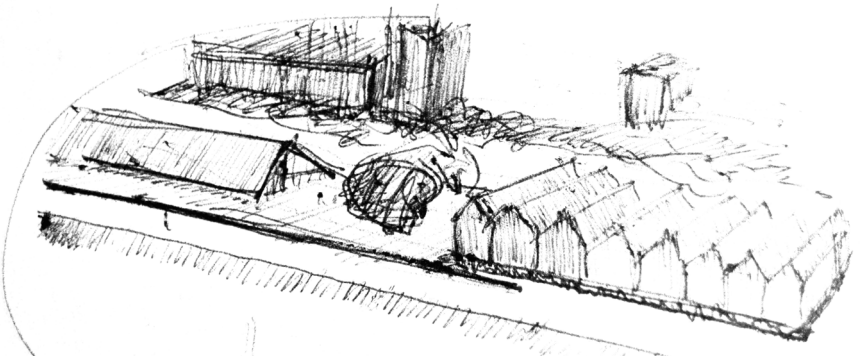
Nestas e nas páginas que se seguem surge, após todo o estudo elaborado nos desenhos já mostrados, uma nova forma. A ideia de uma planta quadrangular perde significado e atacamos o projecto com outro olhar. Os hidroaviões ainda sobre uma cobertura plana, são aqui posicionados linearmente sobre um vazio perpendicular ao rio.

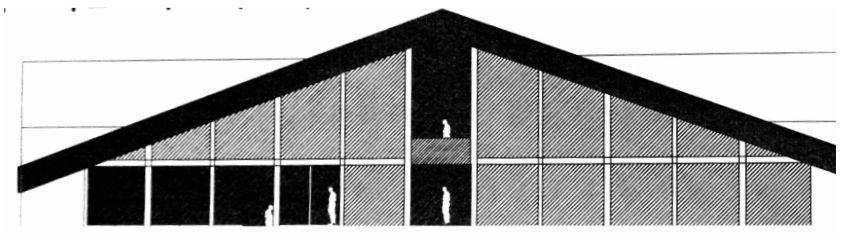












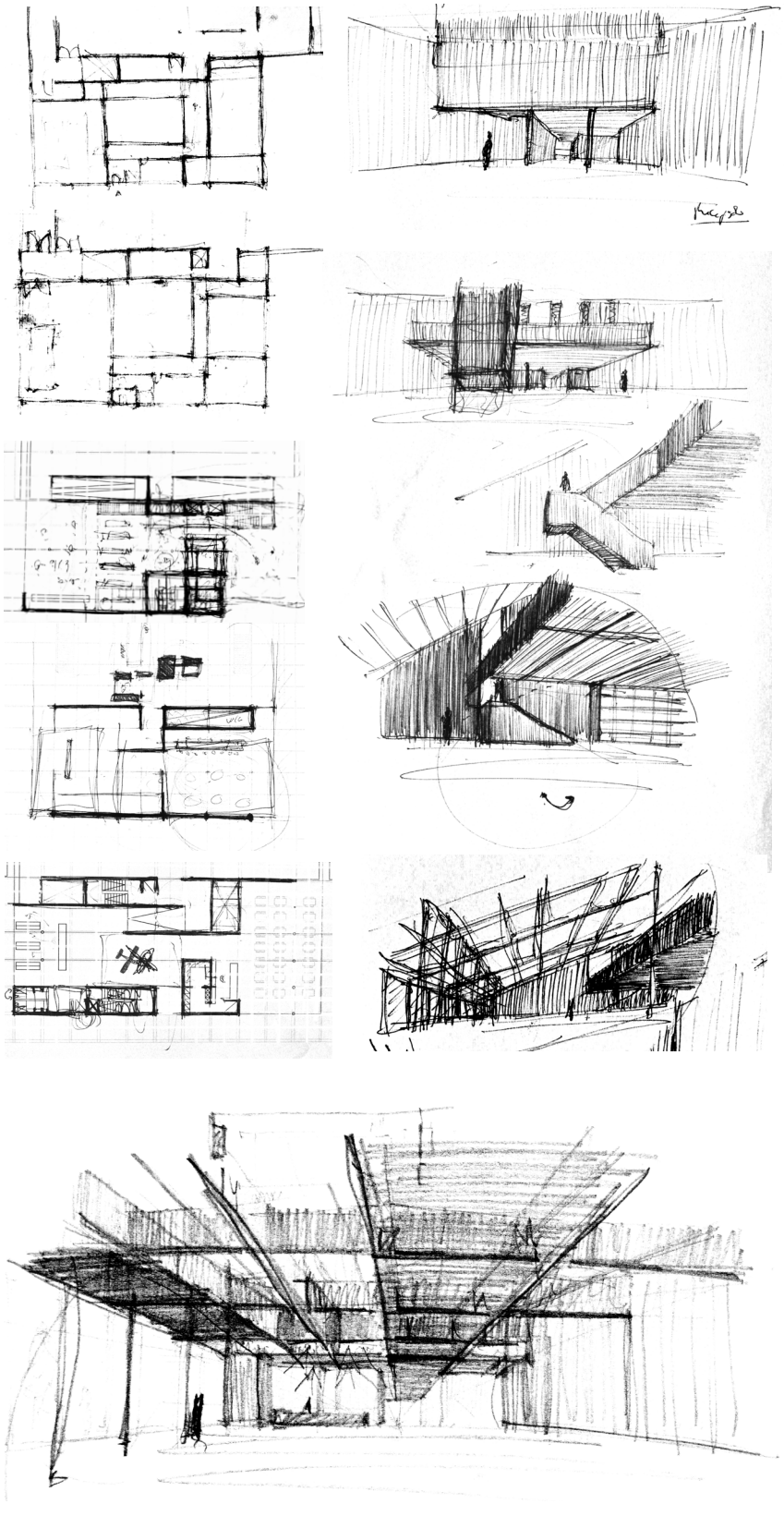
ESCALA DO EDIFÍCO.

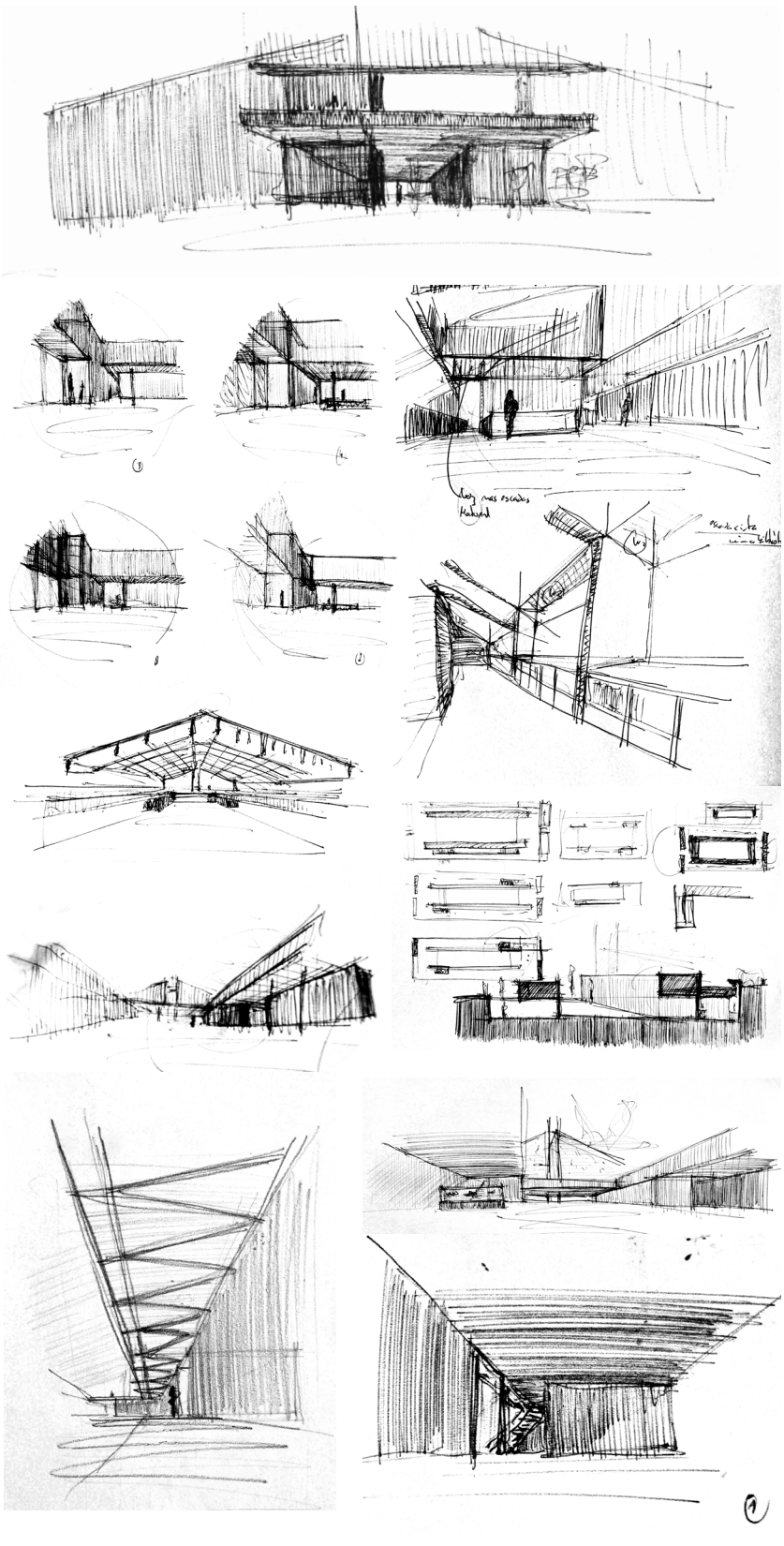
(esta página e a oposta)

Segundo o que mostram os desenhos é perceptível que o desenho do edifício muda. Agora com uma cobertura de duas águas, o espaço interior ganha a expressão suficiente para que os hidroaviões voem dentro dele. Por conseguinte, este novo desenho cria-nos a possibilidade de controlar melhor a luz dentro do Museu clarificando aspectos que achamos pertinentes de serem evidenciados.

Nesta página é notória a disparidade de fachadas que estudámos. Embora este desenho esteja intimamente ligado com o espaço interior, decidimos destacá-lo em modo comparativo dos vários desenhos que ideias que foram surgindo.

Na págia oposta, surgem desenhos da espacialidade em estudo, dos núcleos de entrada e saída, biblioteca, cafeé e recepção do Museu .

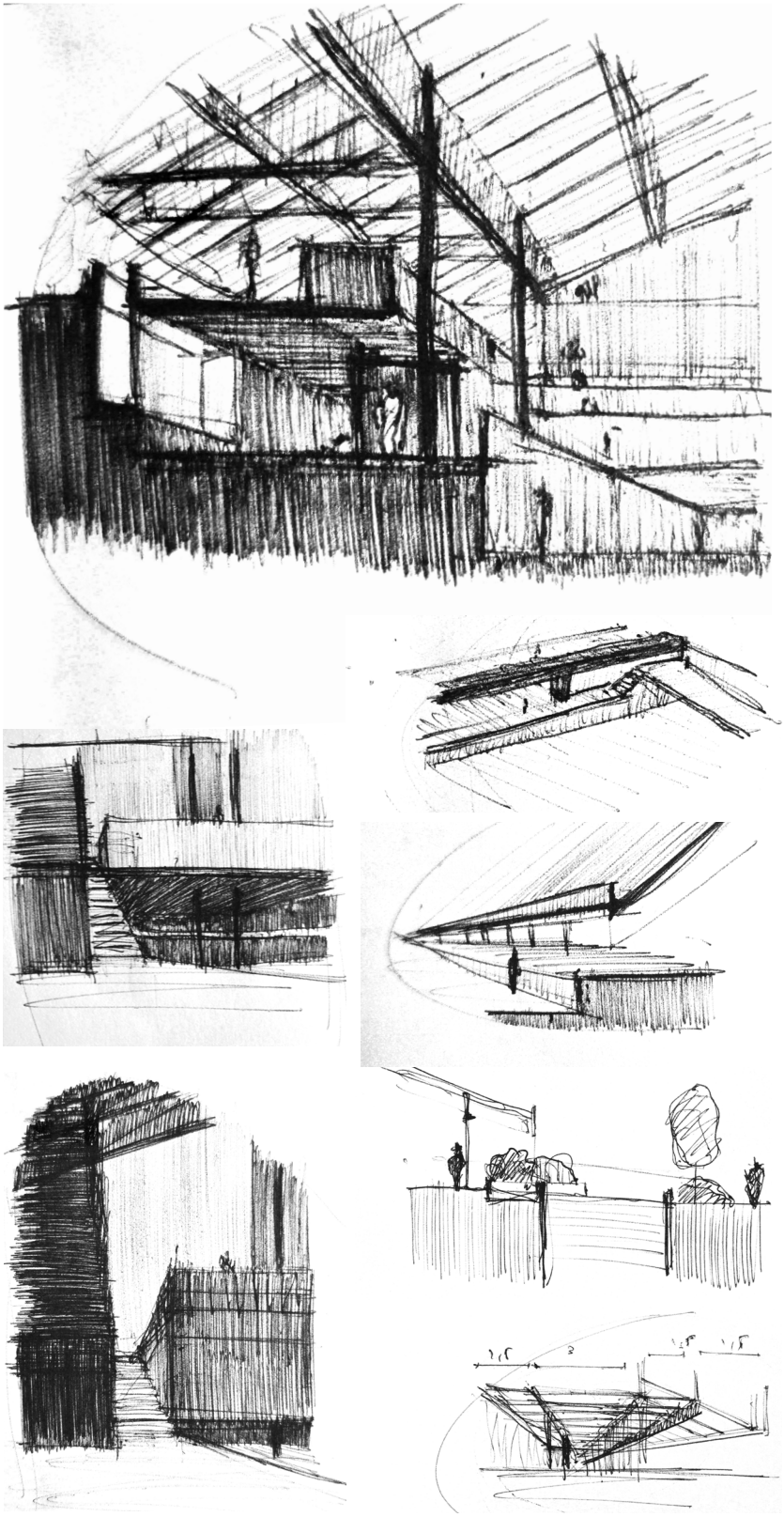


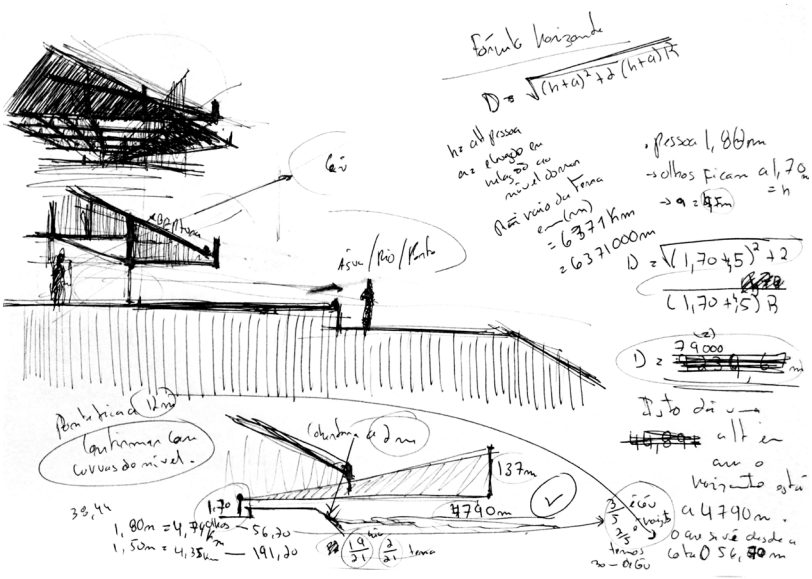


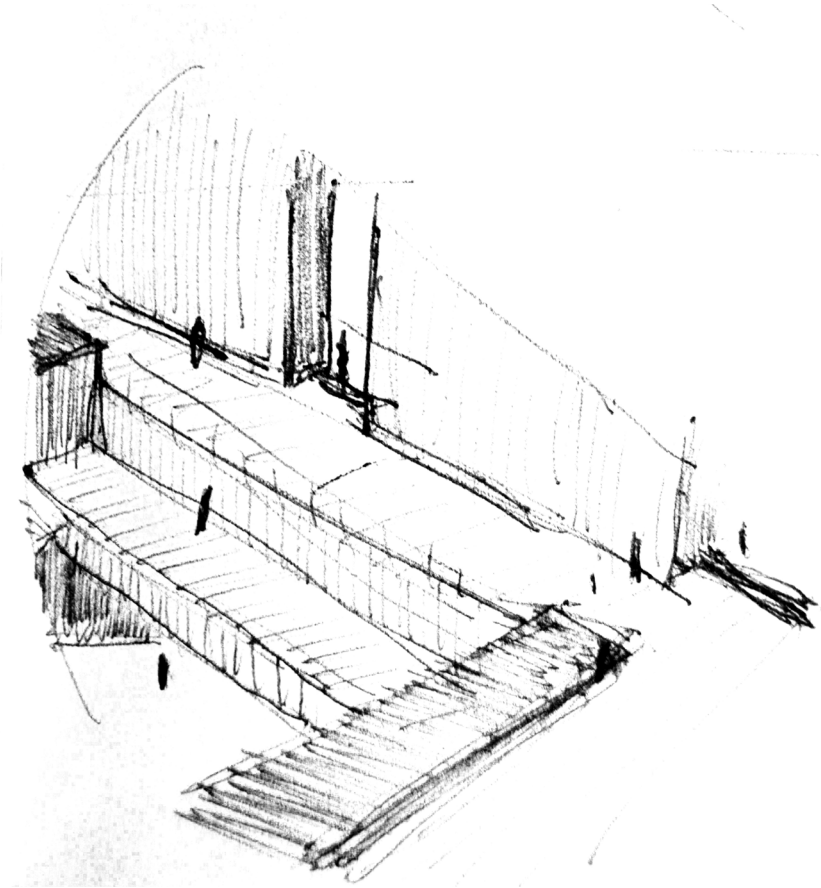
ESCALA DO EDIFÍCO.

(esta página e a oposta)

Desenhos da espacialidade em estudo, do Museu e zonas a ele afectas, bem como altura da cobertura, inclinação, luz, espaço, etc.



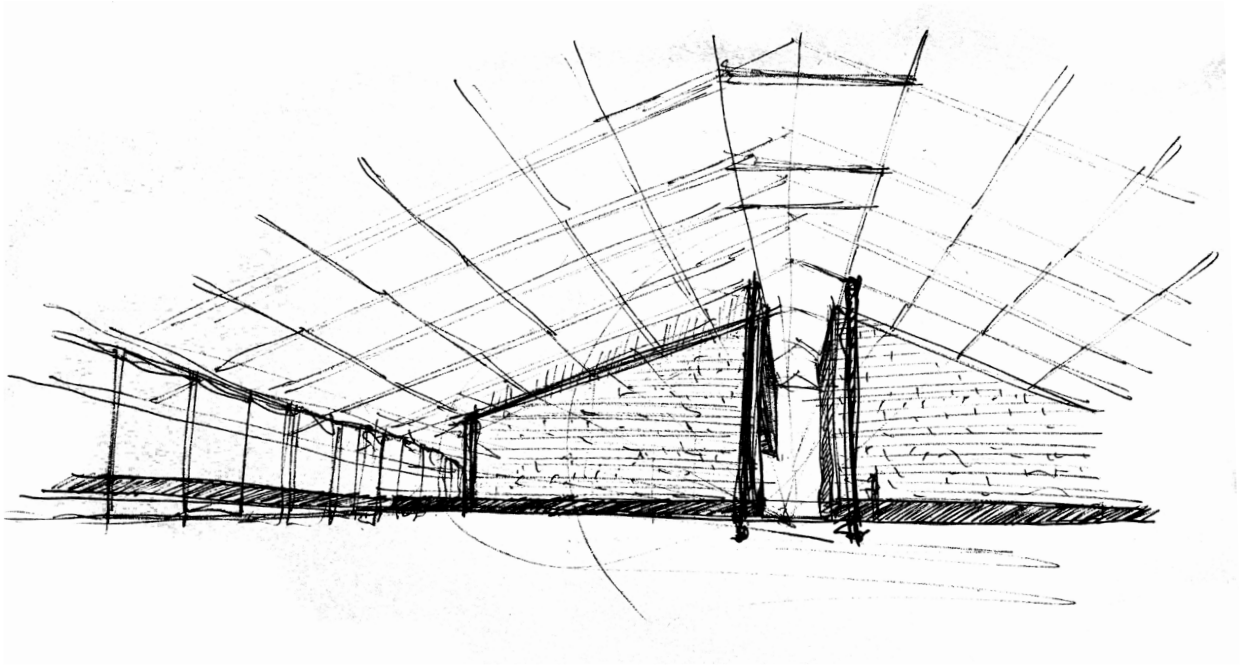


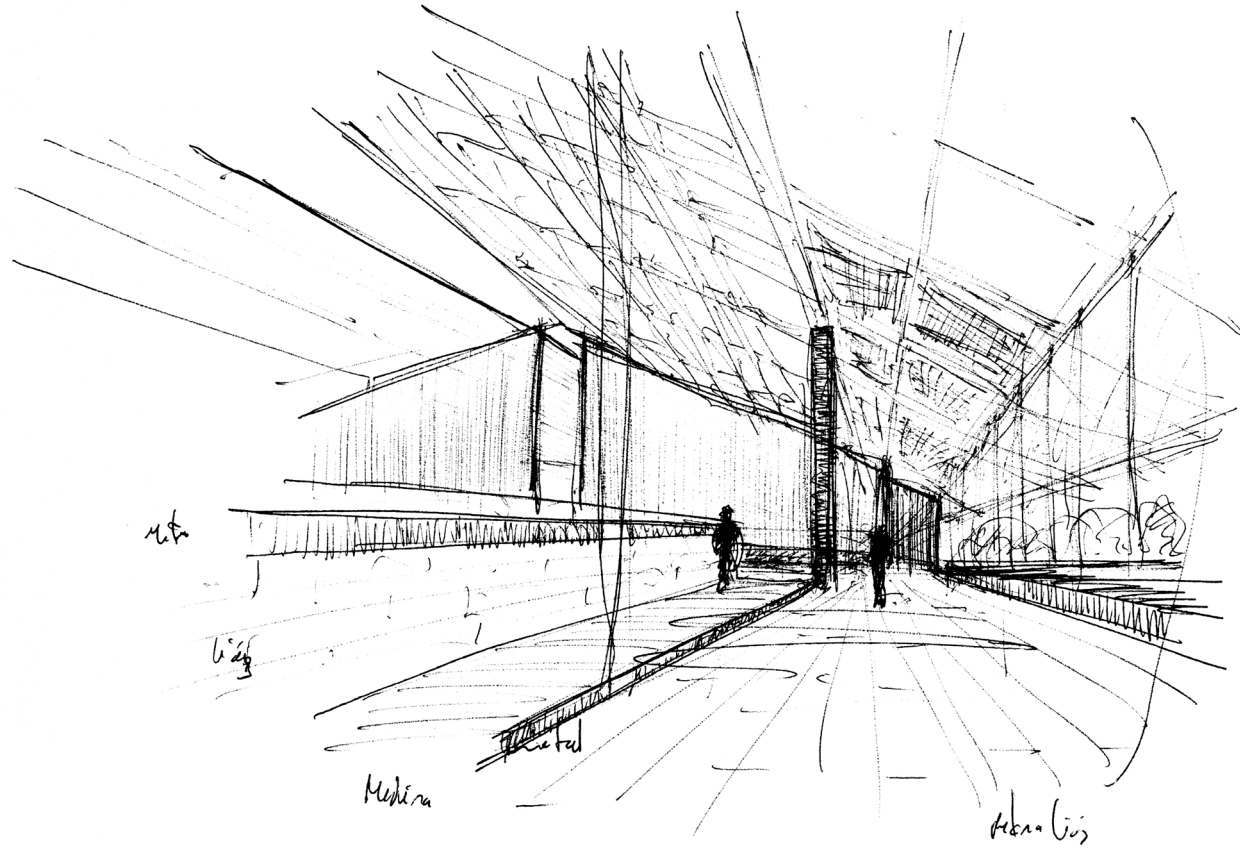


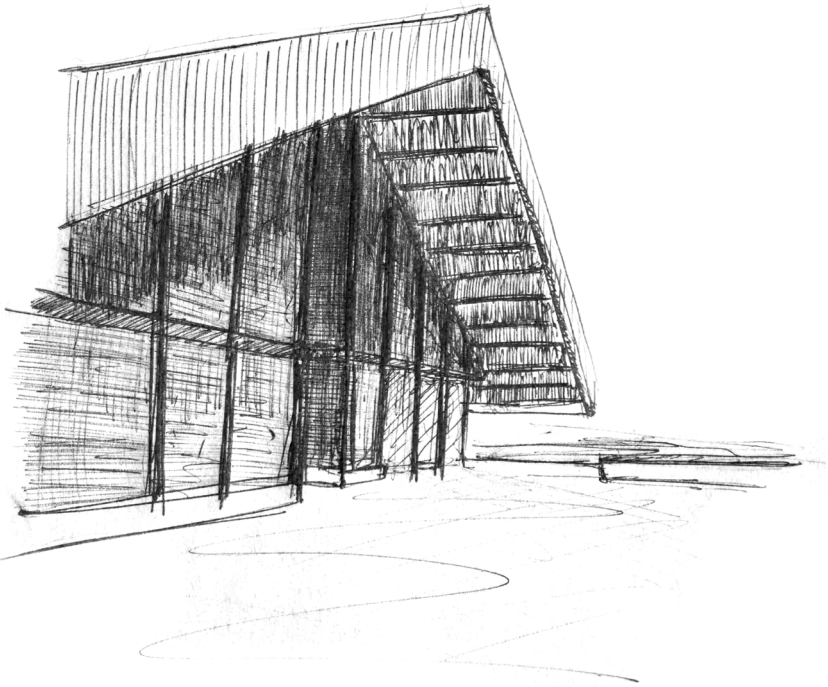
ESCALA DO EDIFÍCO.

(esta página e a oposta)

Desenhos da espacialidade em estudo, do Museu e zonas a ele afectas, bem como altura da cobertura, inclinação, luz, espaço, etc.

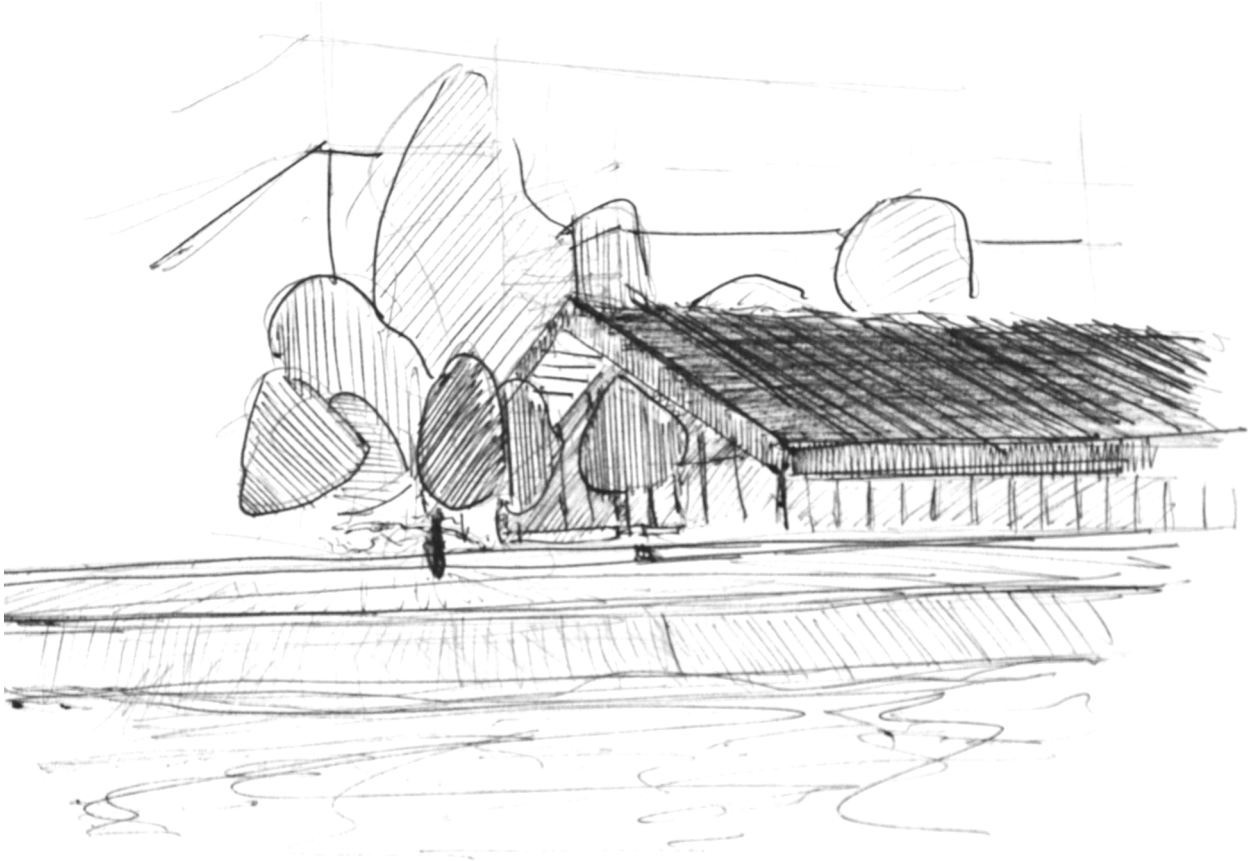


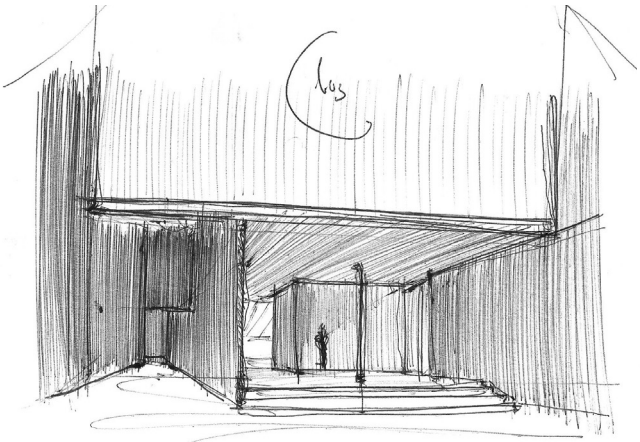


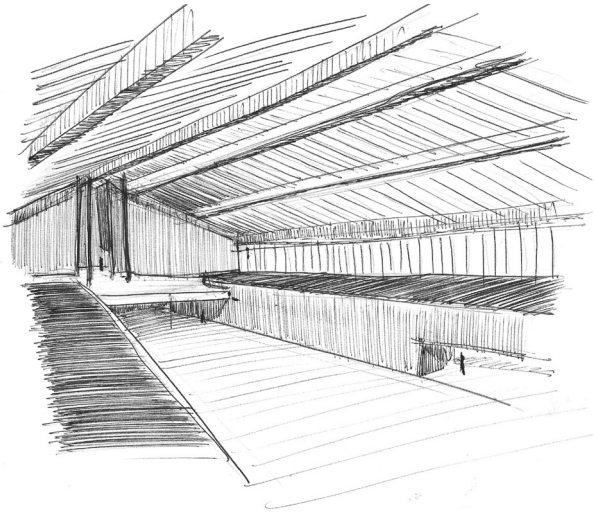


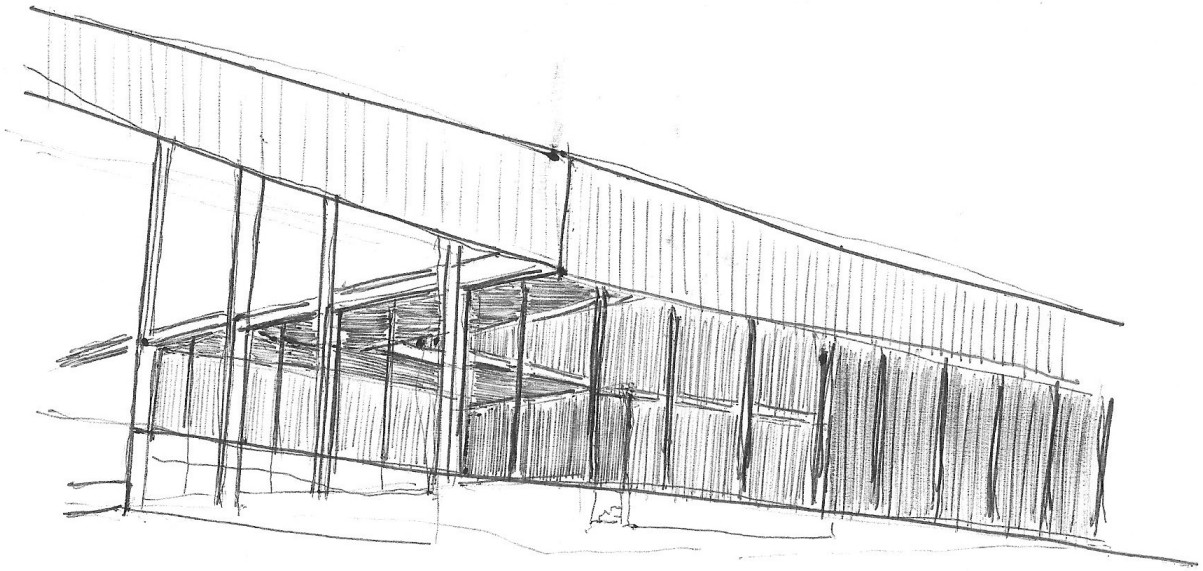
ESCALA DO EDIFÍCO.

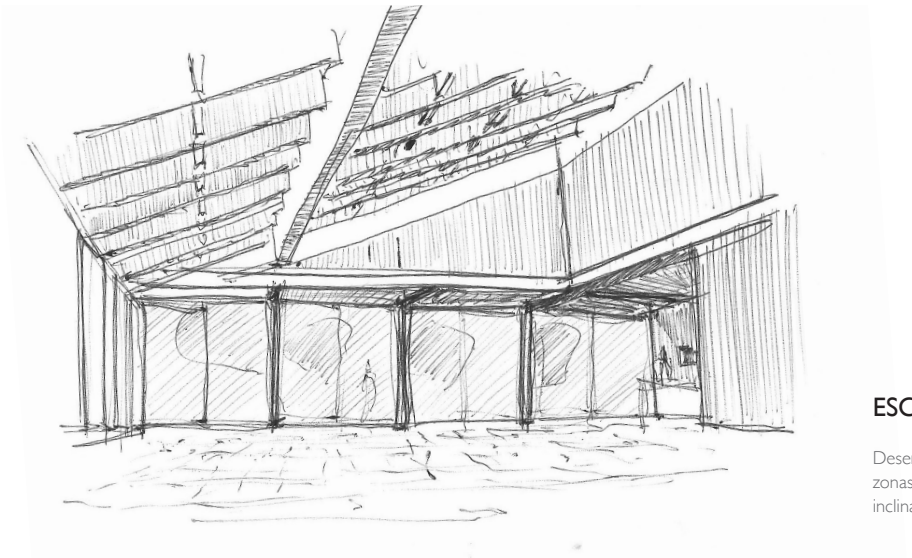
Desenhos da espacialidade e forma exterior final do Museu e zonas a ele afectas.





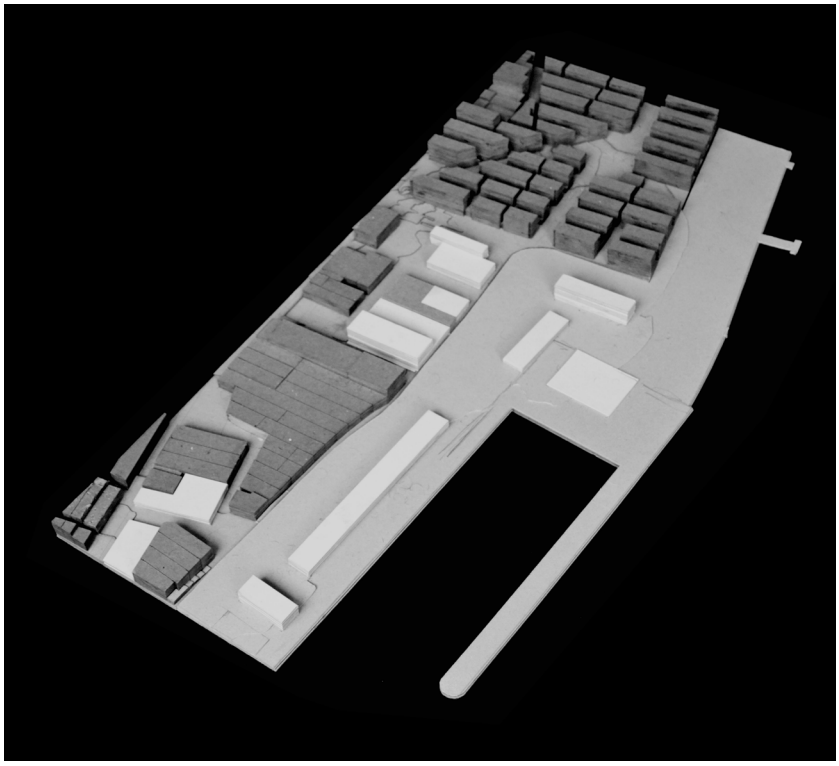


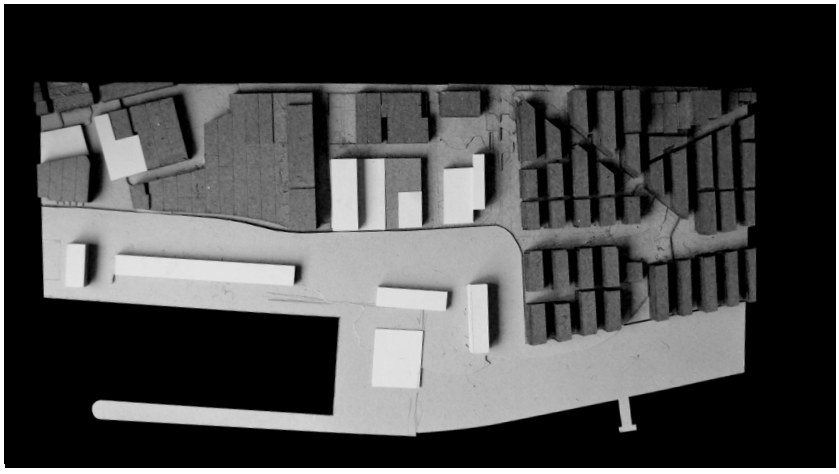




ESCALA DO EDIFÍCO.

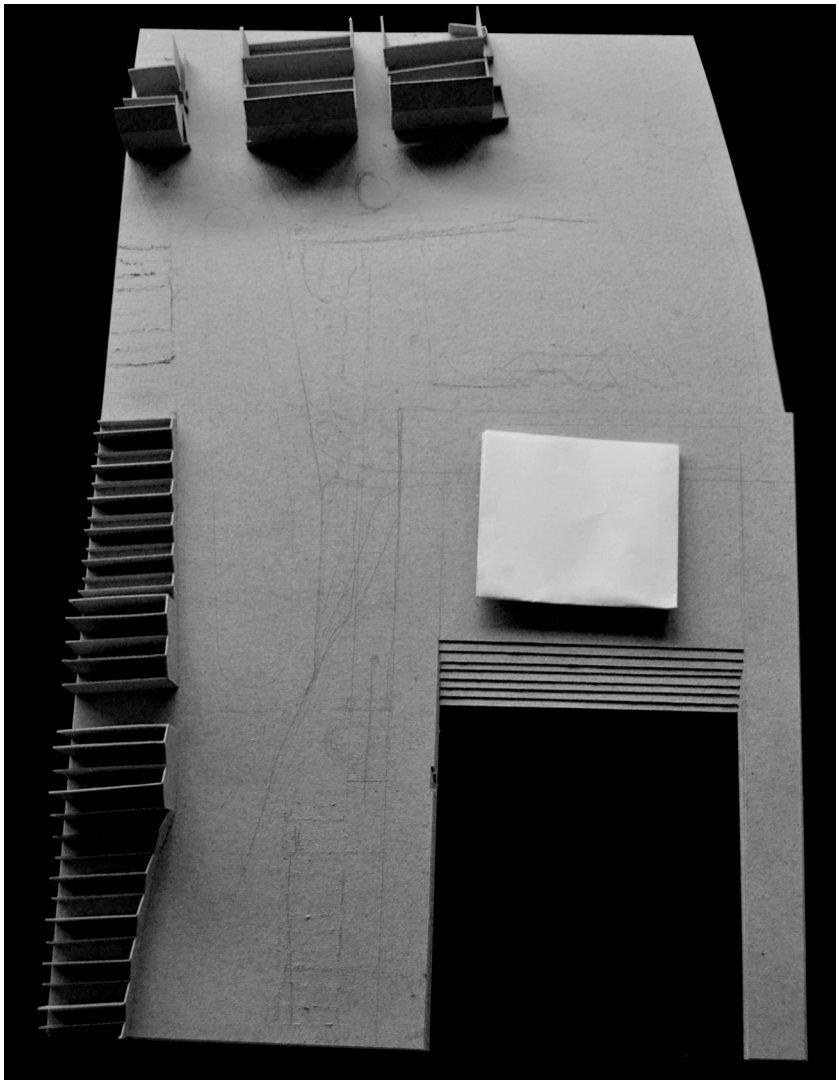
Desenhos da espacialidade interior final do Museu e zonas a ele afectas, bem como altura da cobertura, inclinação, luz, espaço, etc.

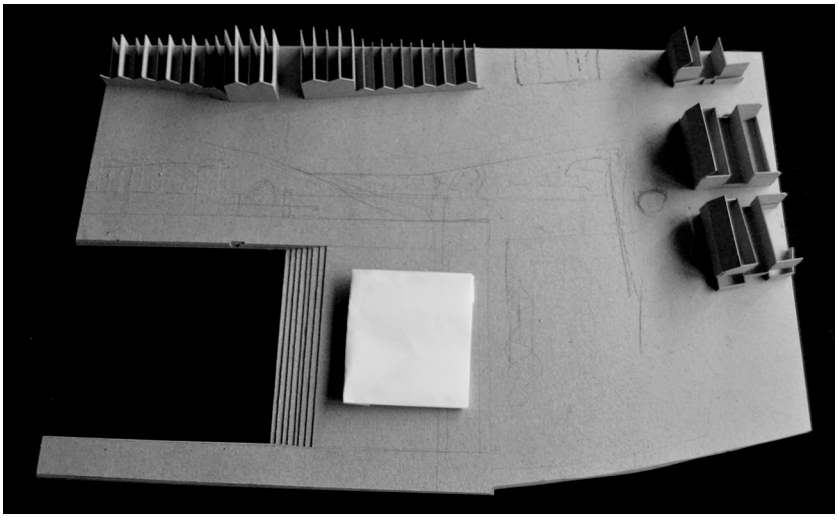




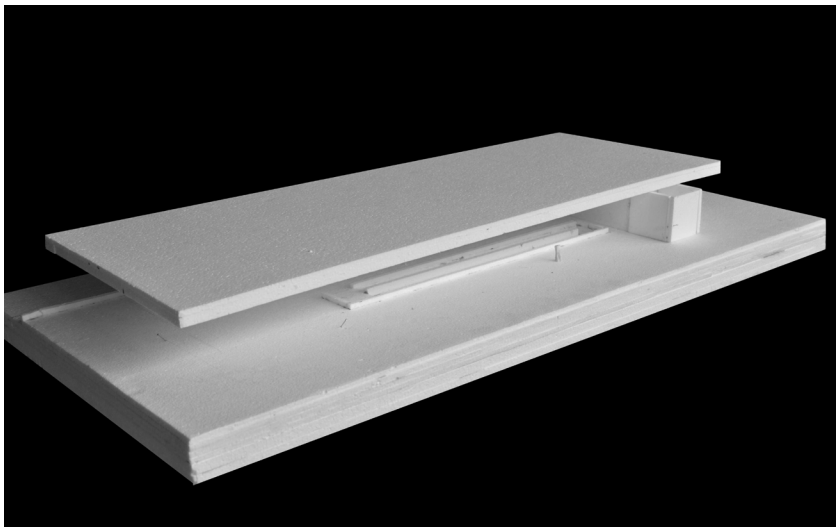
MAQUETES DE ESTUDO.

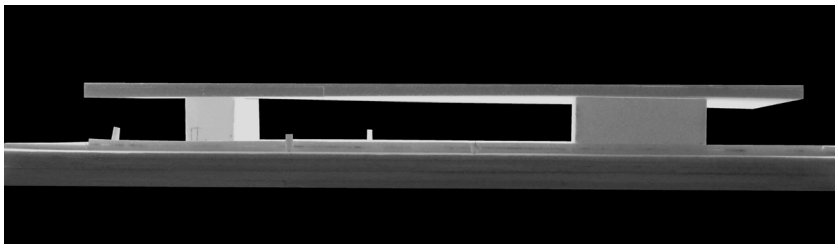
Maquete de estudo em cartão prensado da proposta urbana da Doca do Poço do Bispo e zonas envoventes, à escala 1/1500. (proposta desactualizada).

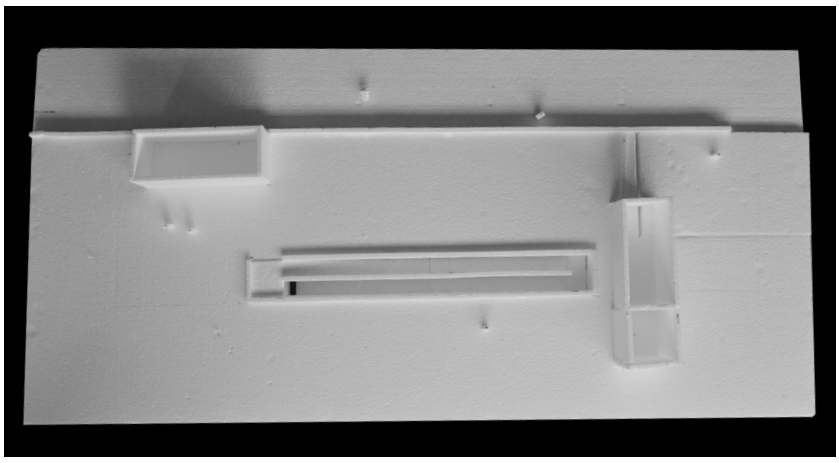




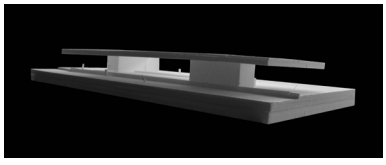
Maquete de estudo em cartão prensado e papel, da proposta urbana da Doca do Poço do Bispo e zonas envoventes, à escala 1/500. (desactualizada).

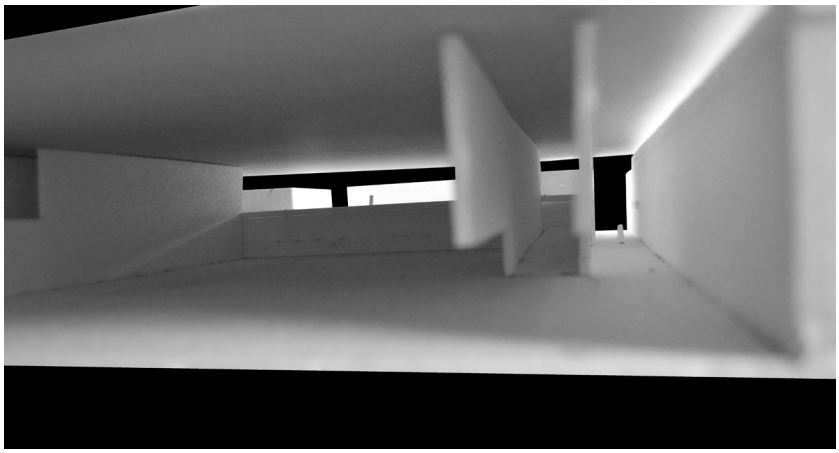


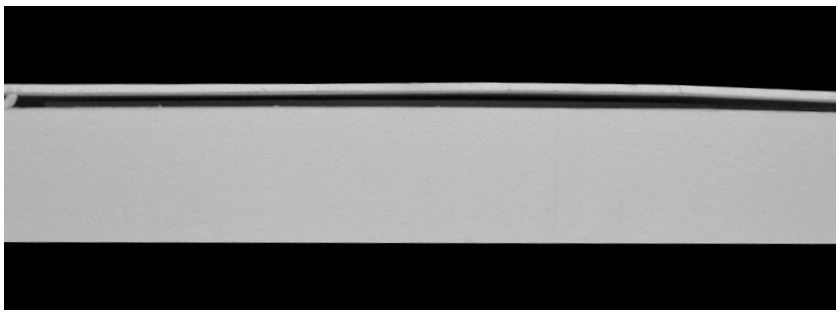


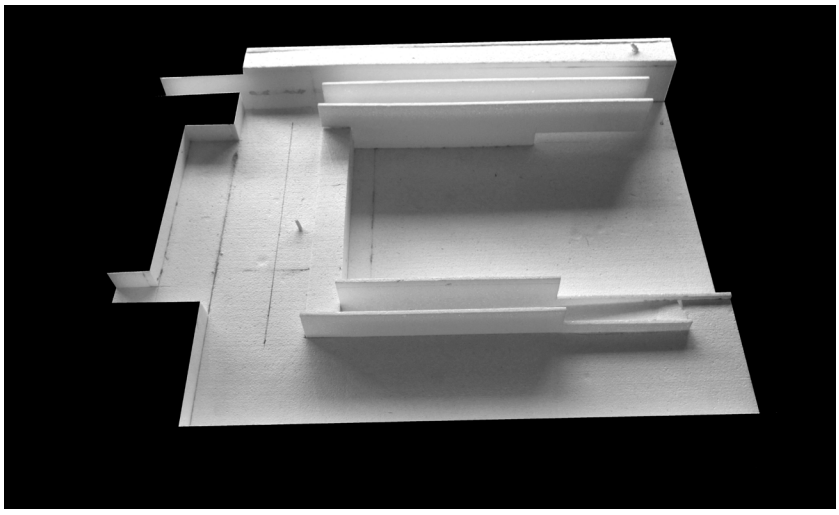


Maquete de estudo em poliestireno extrudido, da 1° proposta de Museu, à escala 1/100.

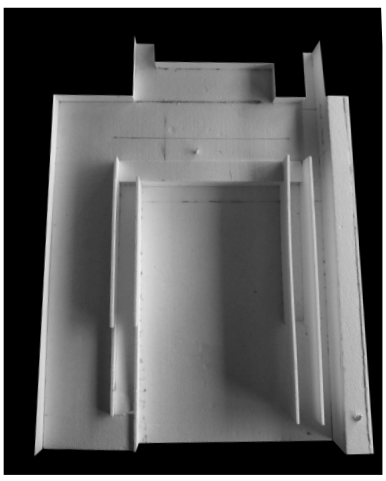


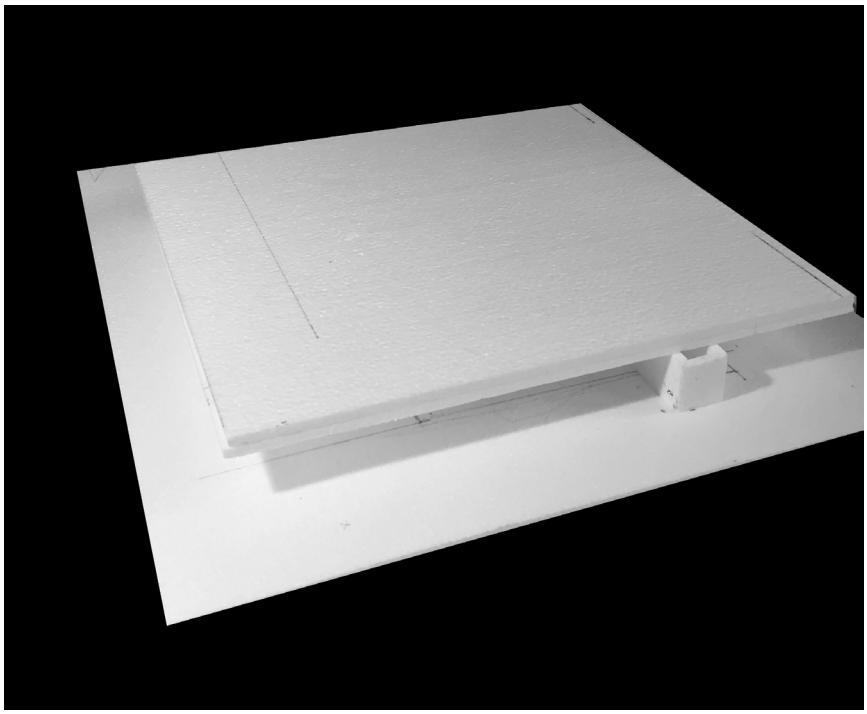


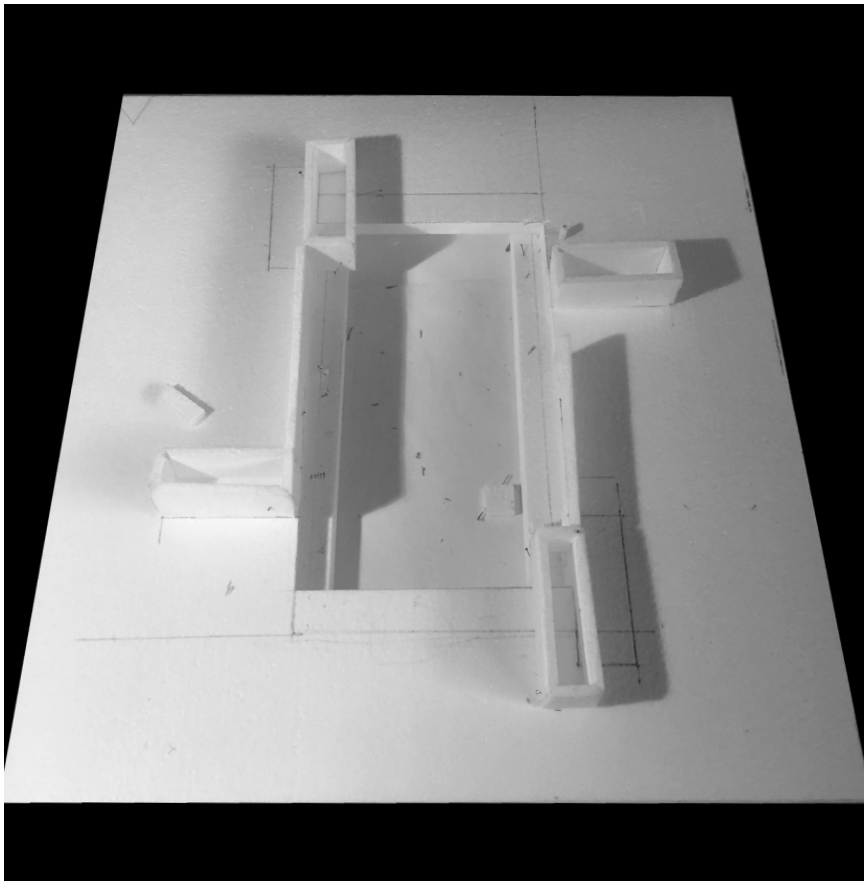




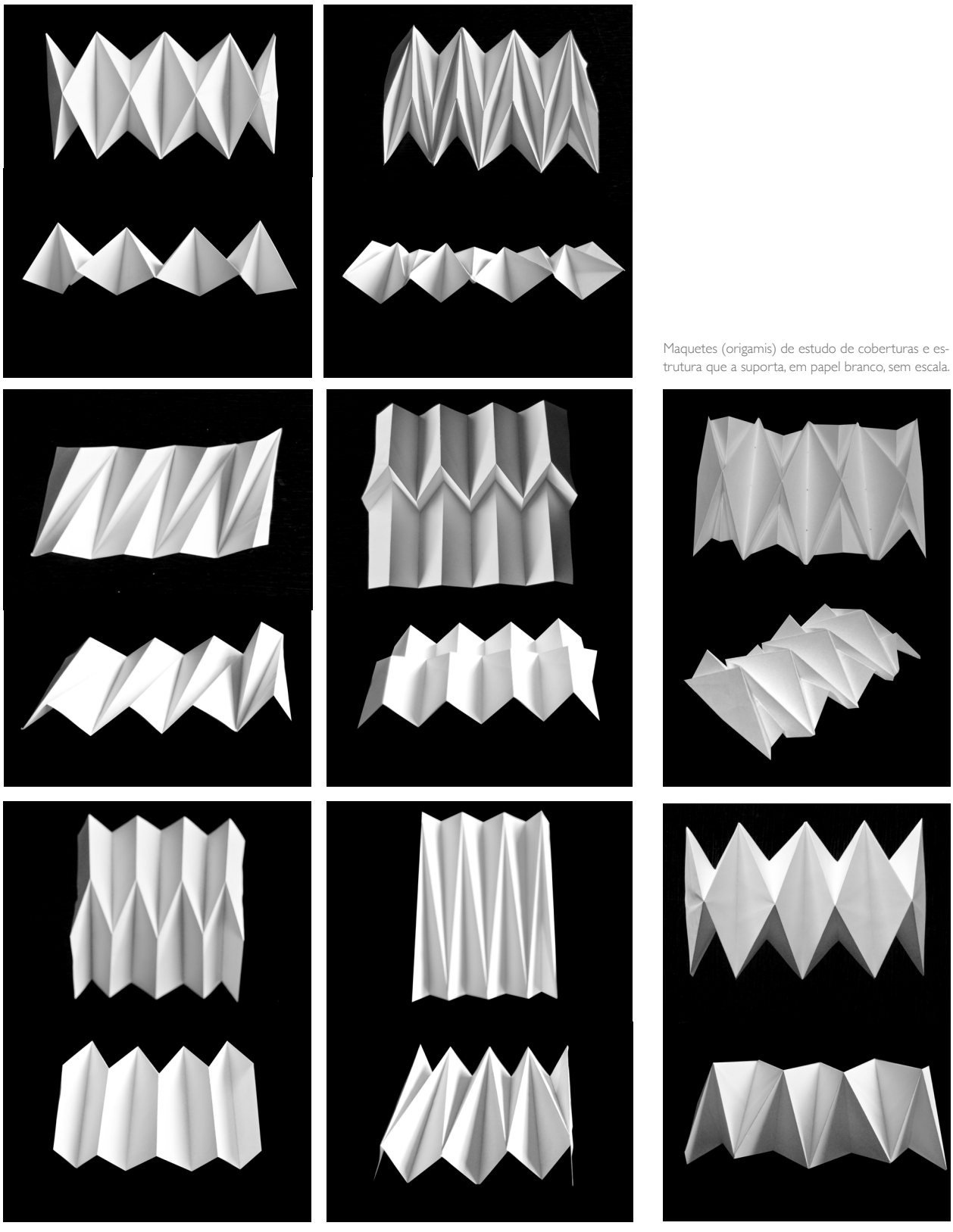
Maquete de estudo em poliestireno extrudido, da 1º proposta de Museu, sala de exposição de hidroaviões, à escala 1/100.



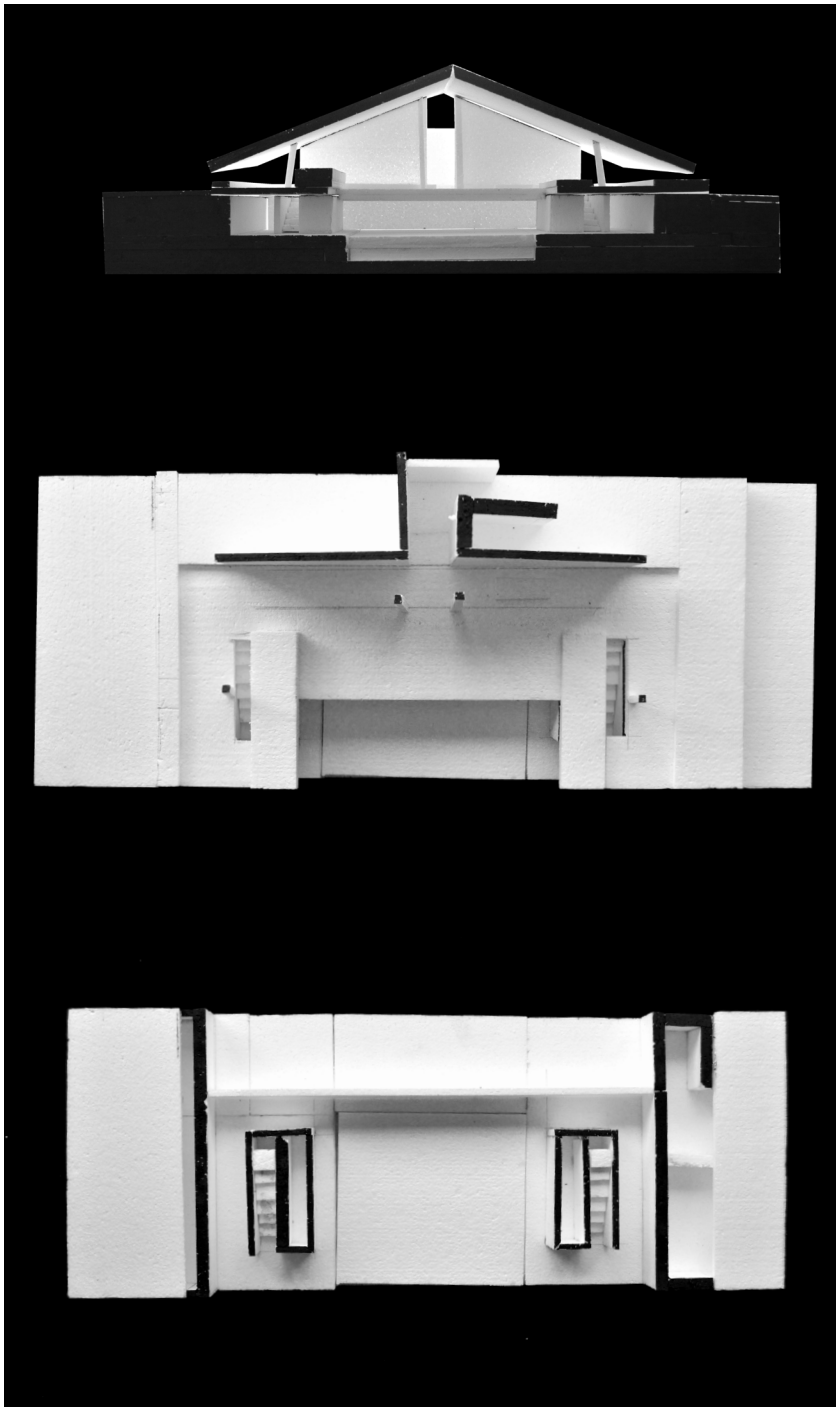




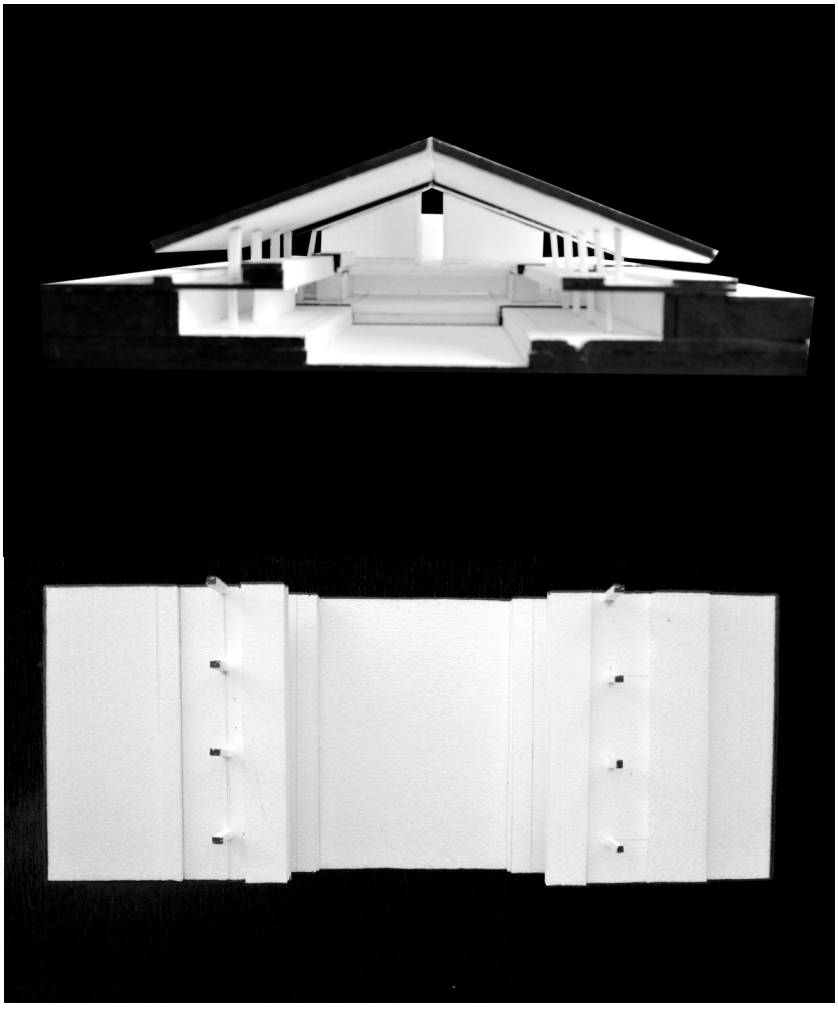
Maquete de estudo em poliestireno extrudido, da 2° proposta de Museu, à escala 1/200.



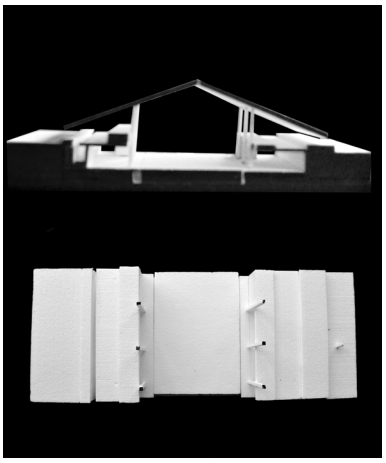
Maquetes (origamis) de estudo de coberturas e estrutura que a suporta, em papel branco, sem escala.

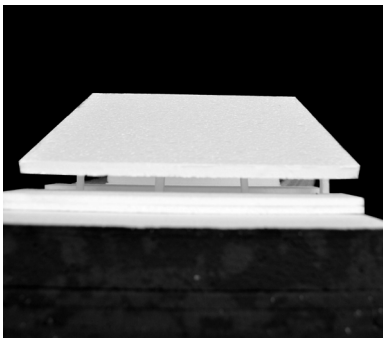


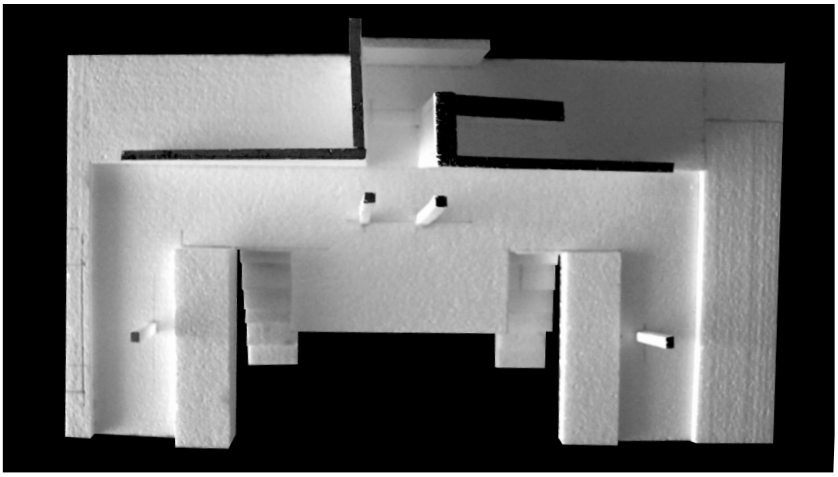
Maquete de estudo em poliestireno extrudido e tinta acrílica, com escadas embutidas no pavimento, à escala 1/100.

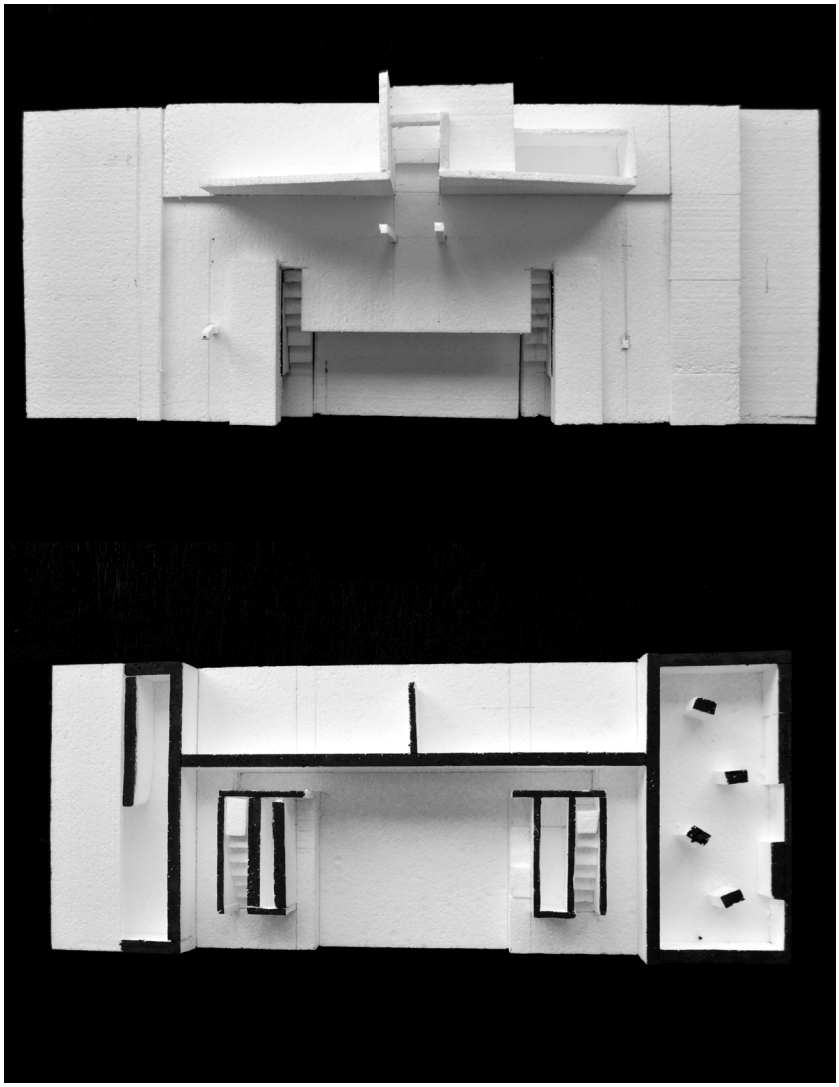


Maquete de estudo em poliestireno extrudido e tinta acrílica, para testar localização de pilares, à escala 1/100.

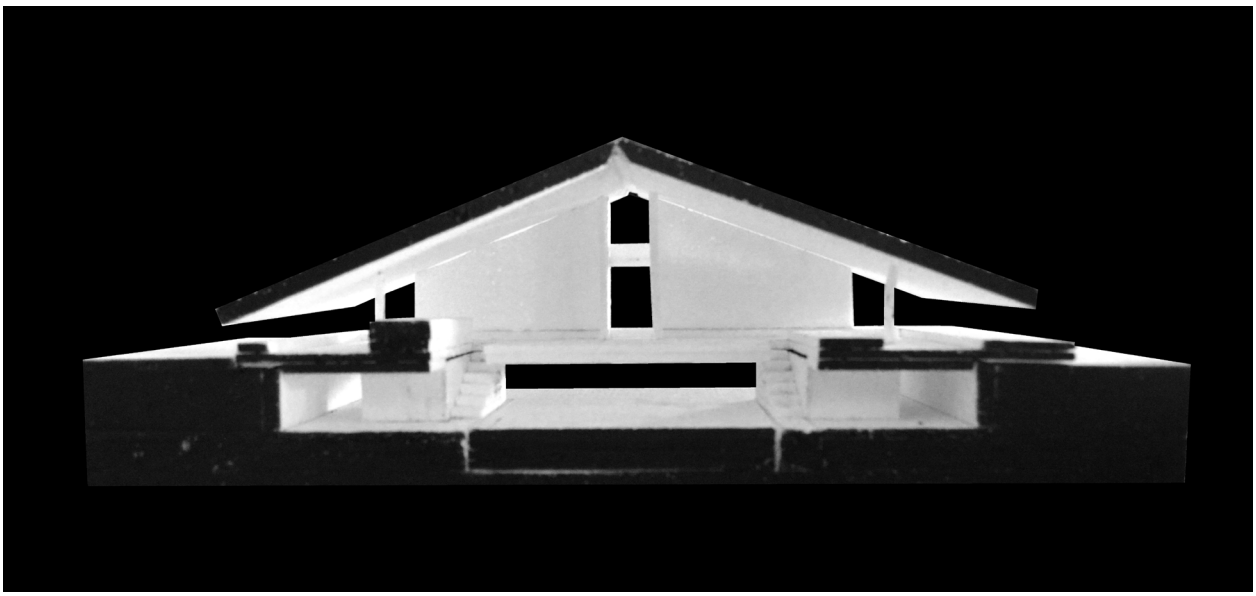


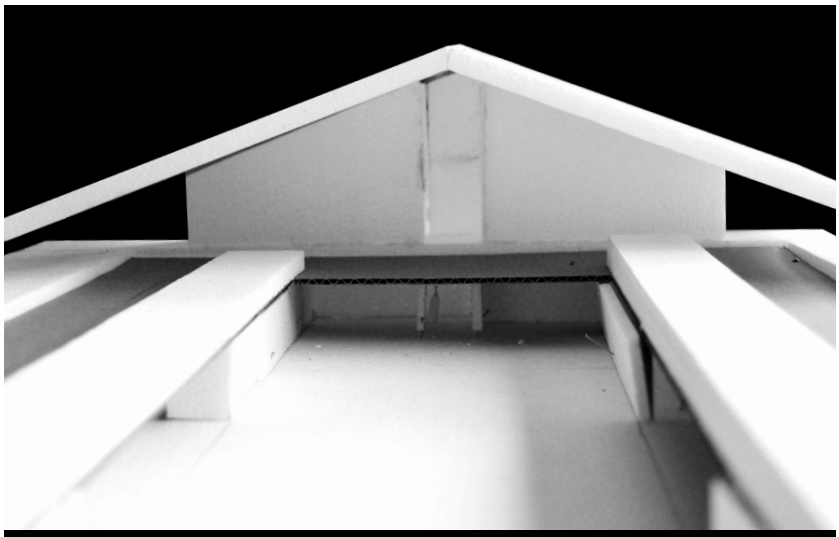


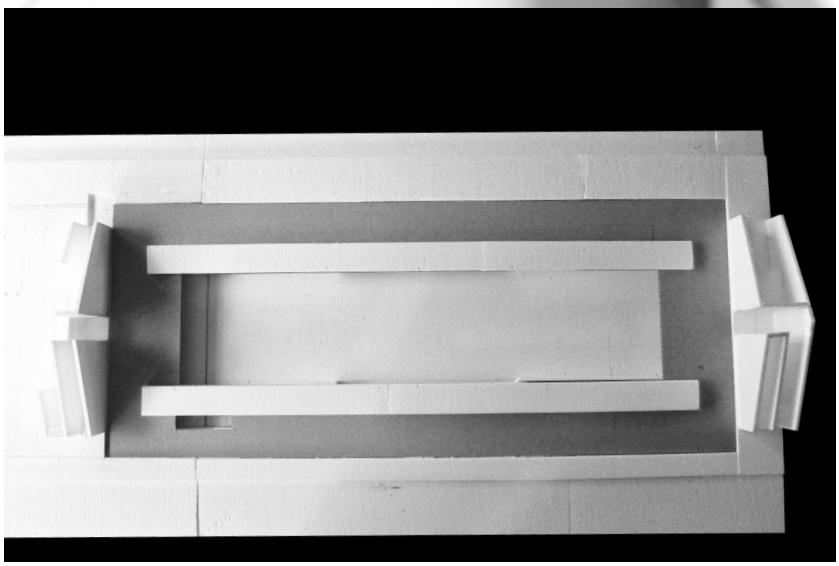




(Nesta página e oposta)
Maquete de estudo em poliestireno extrudido e tinta acrílica, para testar a largura e localização de escadas para o piso inferior, à escala 1/100.

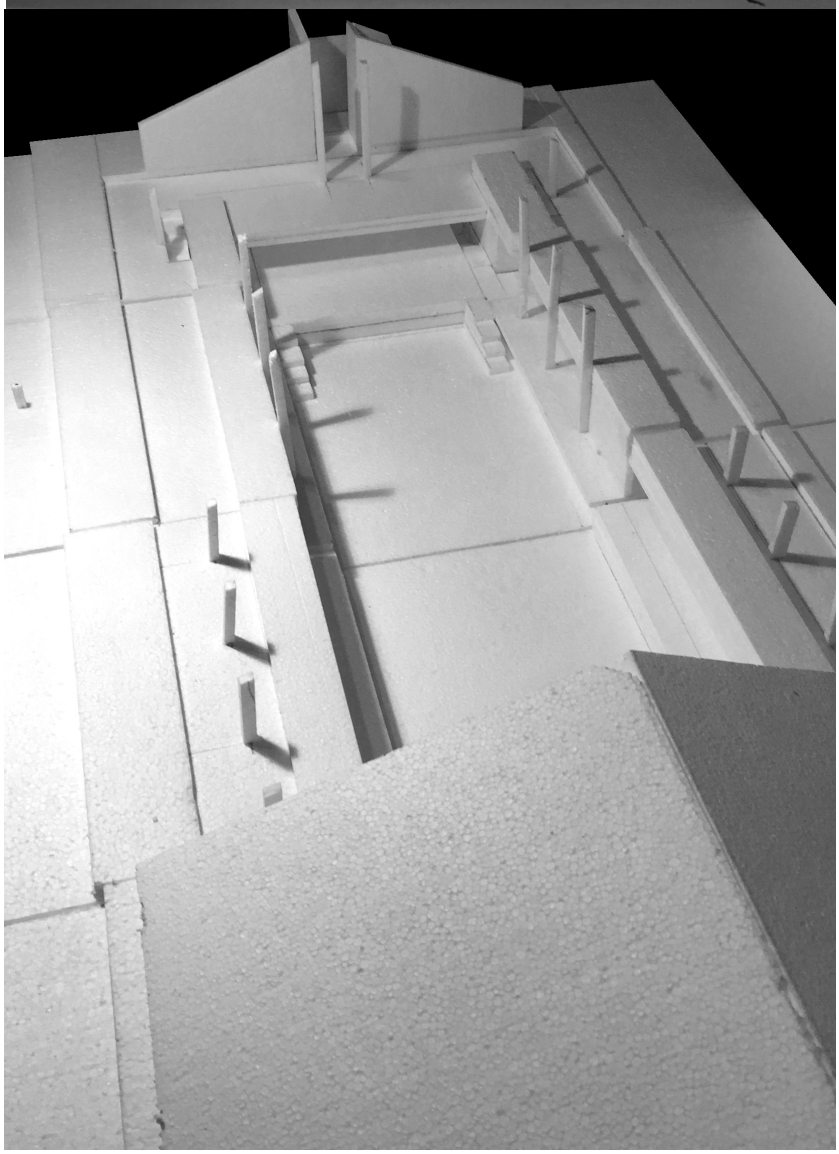




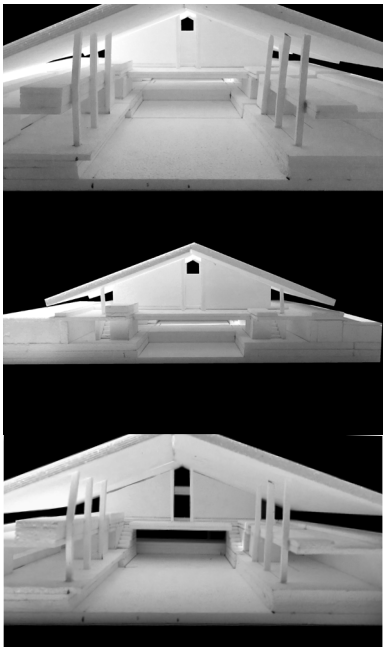


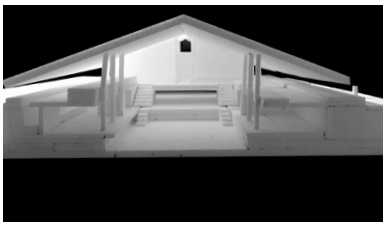
Maquete de estudo em poliestireno extrudido e cartão canelado, para testar a dimensão e proporções do vazio de exposição dos aviões e os rasgos de acessos no piso inferior para a referida sala, à escala 1/100.

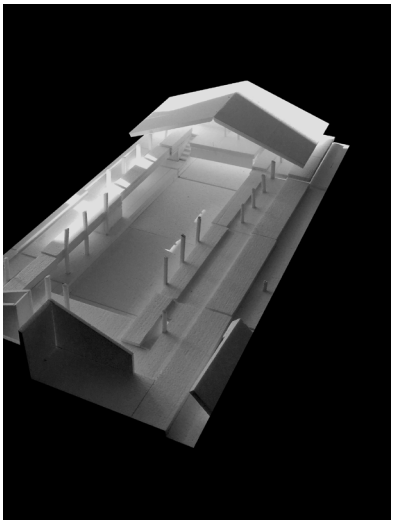




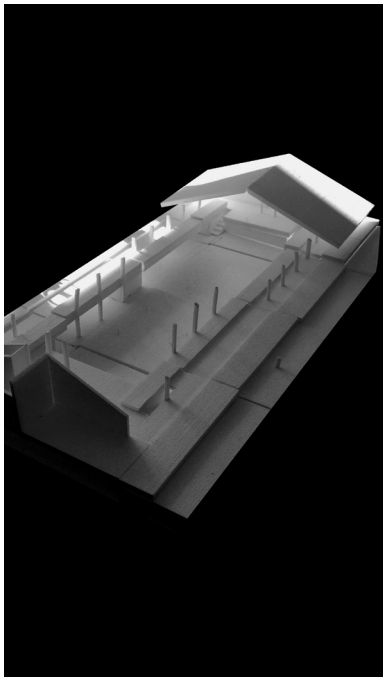
Maquete de estudo em poliestireno extrudido e, para testar a dimensão e proporções do vazio de exposição dos aviões e os acessos ao piso inferior para a referida sala (possibilidade de construção de 3 níveis de exposição), à escala 1/100.

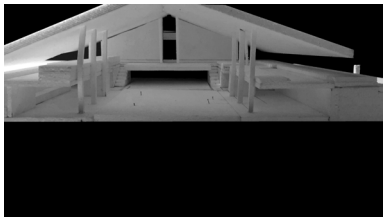


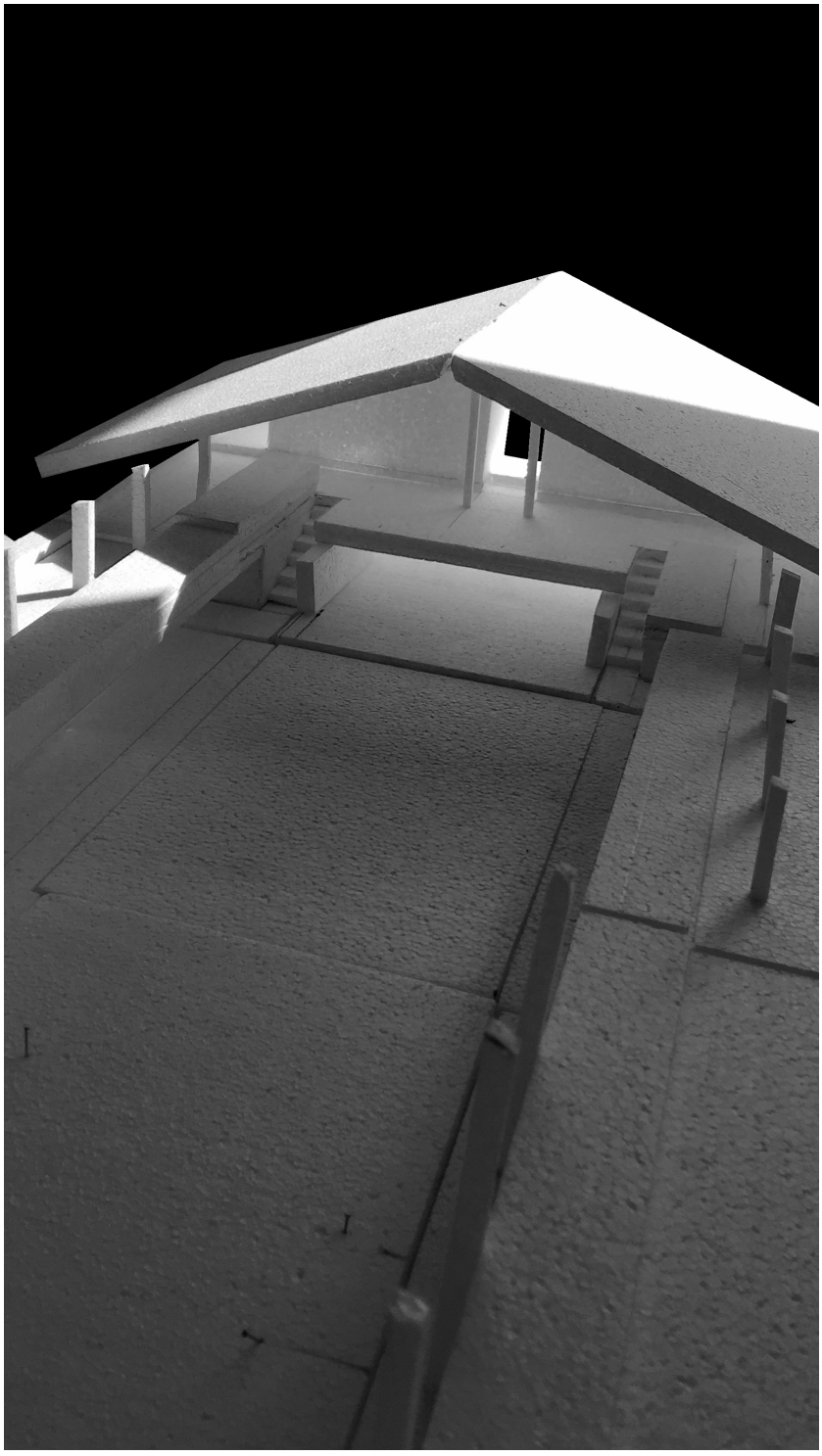


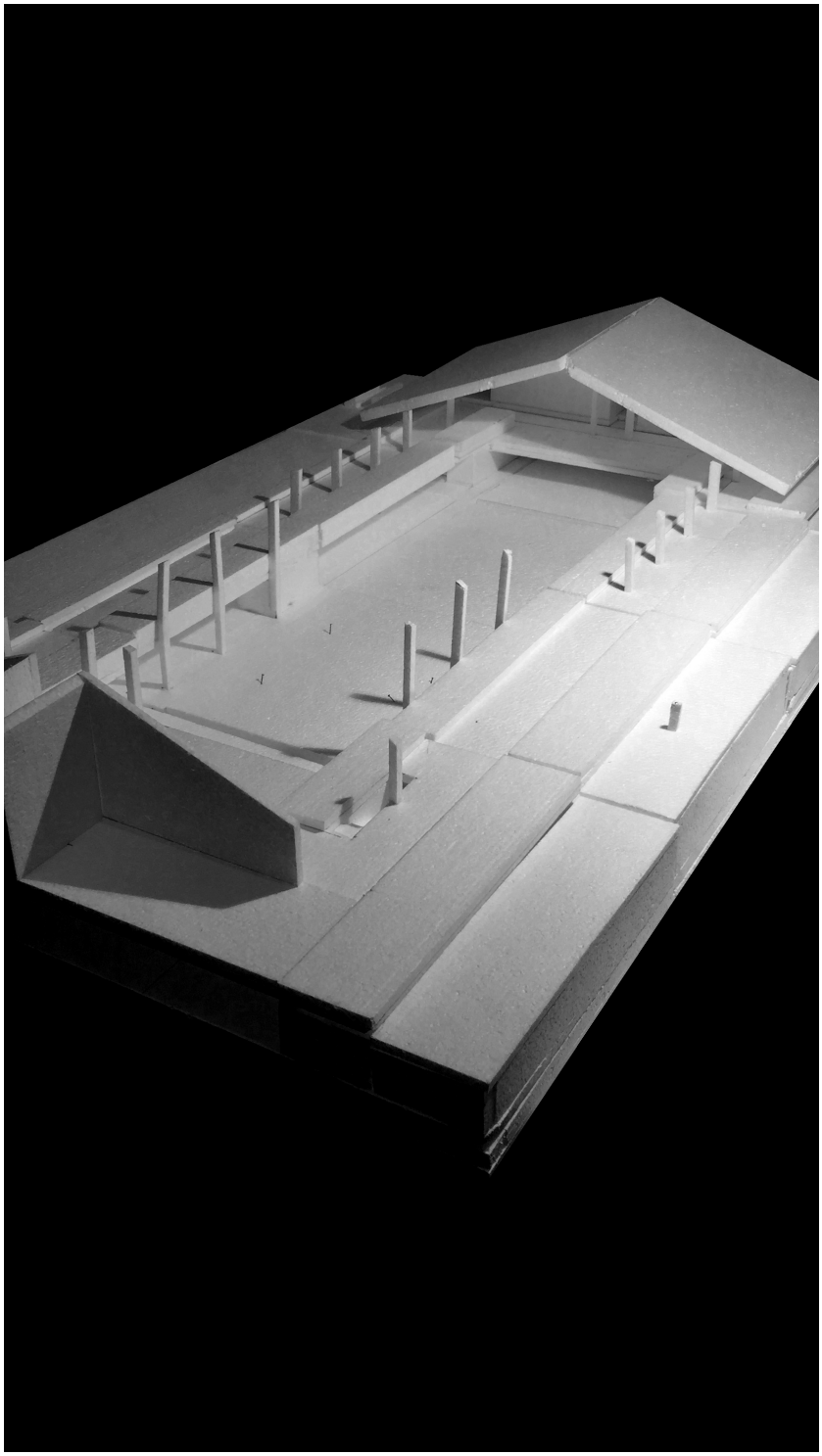


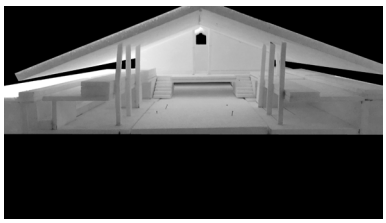
(esta página e oposta)
Maquete de estudo em poliestireno extrudido e cartão canelado, para testar a dimensão e proporções do vazio de exposição dos aviões e os rasgos de acessos no piso inferior para a referida sala (sala de exposições em 2 pisos), à escala 1/100.

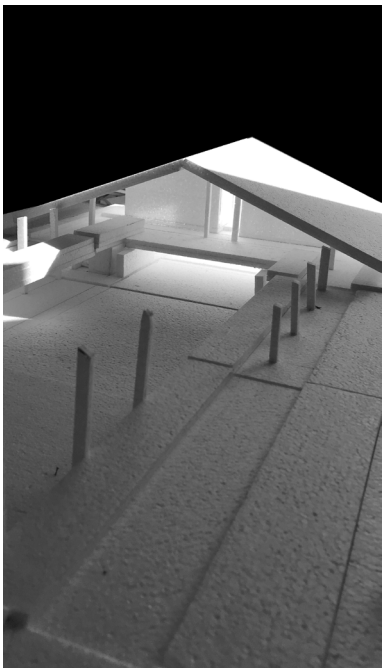




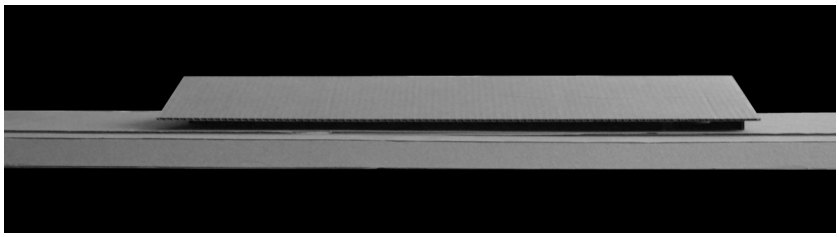




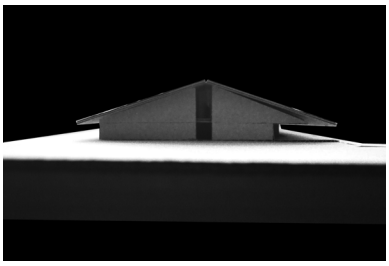


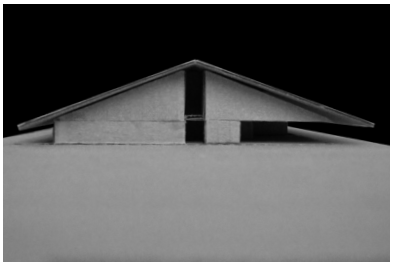


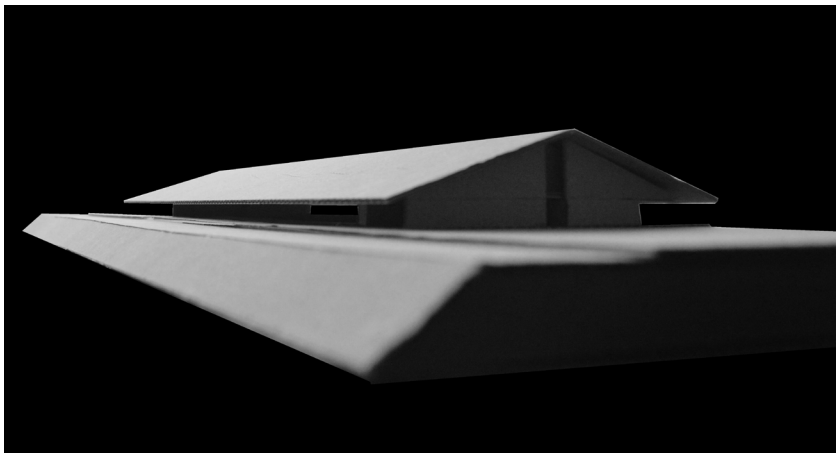


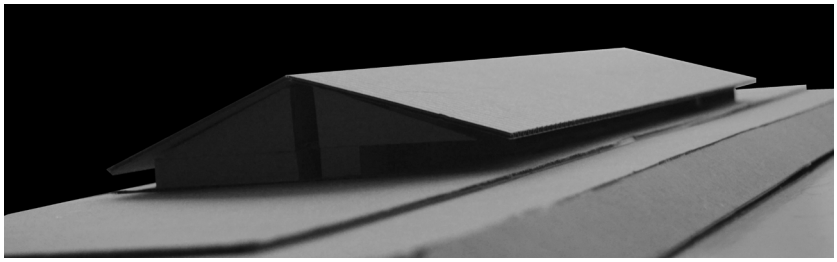


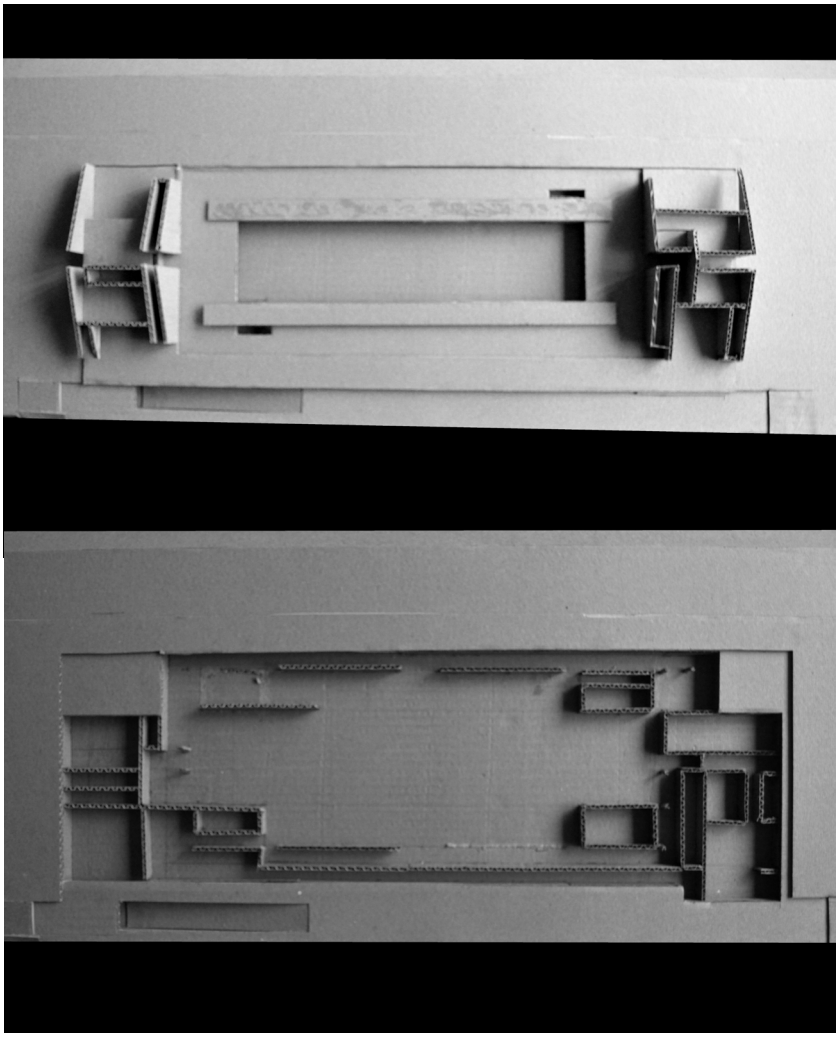
(esta página e oposta)
Maquete de estudo em cartão canelado, à escala 1/100.

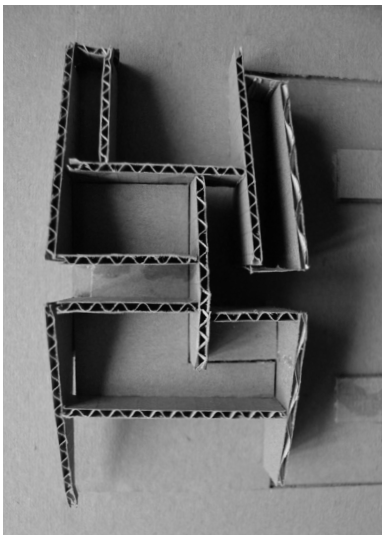


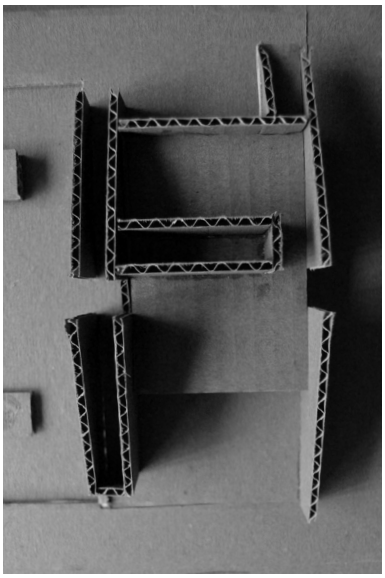


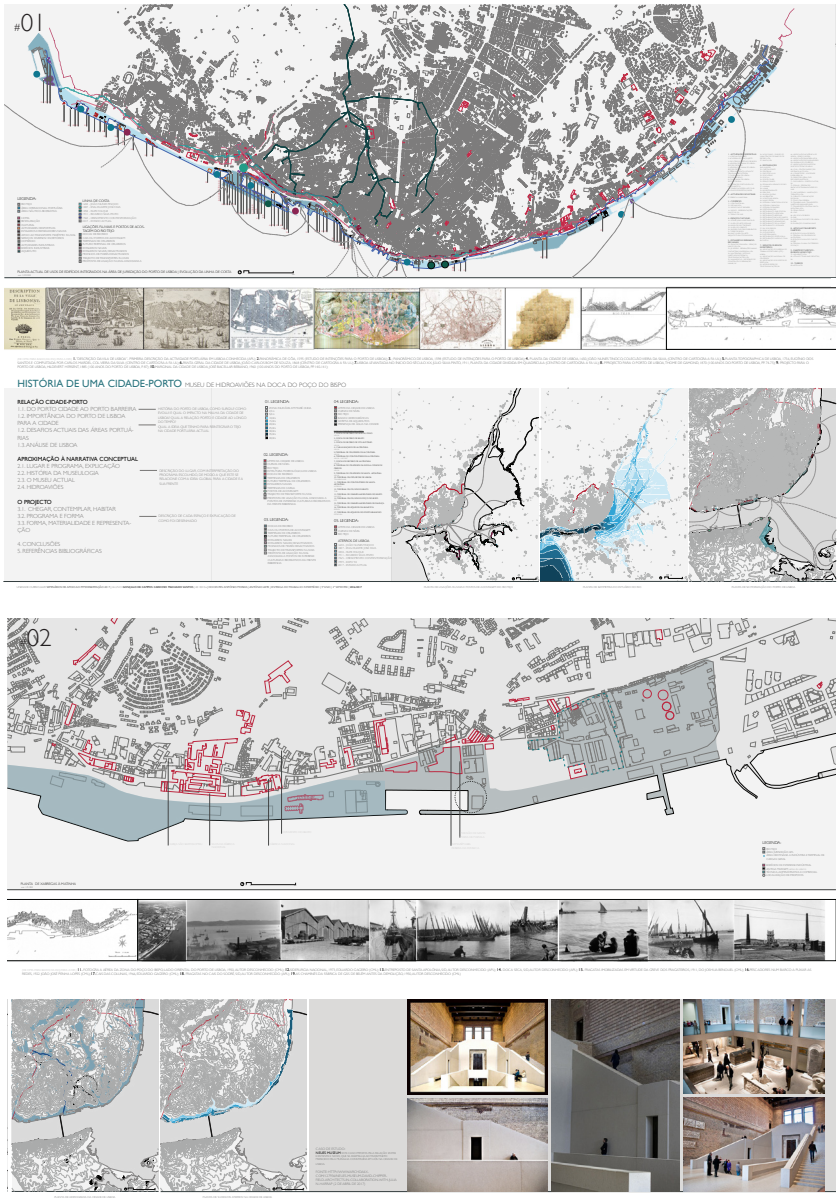






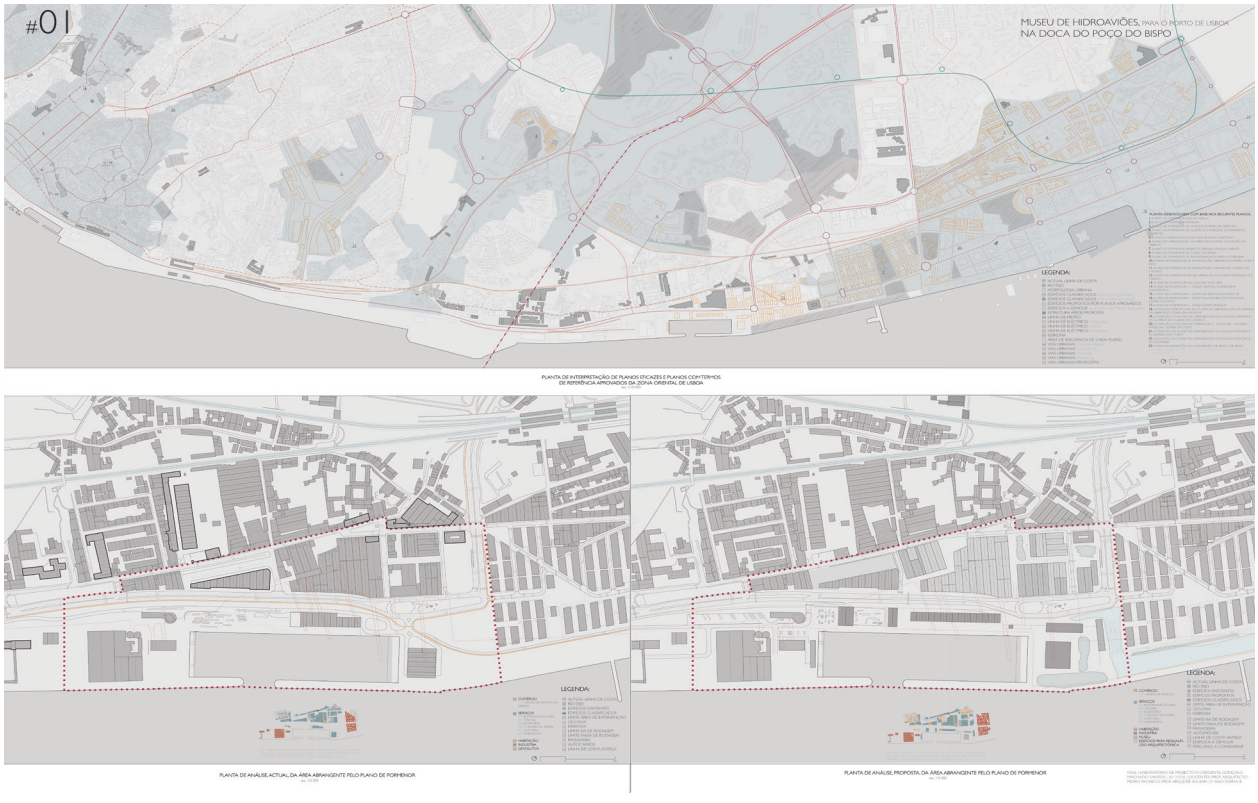






Desenhos da primeira fase de entrega de Seminários de Apoio ao Projecto (2017).

Desenhos referentes ao exame de Projecto do 5º ano (2017).



PLANTA DE INTERPRETAÇÃO DE PLANOS EFICAZES E PLANOS COM TERMOS DE REFERÊNCIA APROVADOS DA ZONA ORIENTAL DE LISBOA

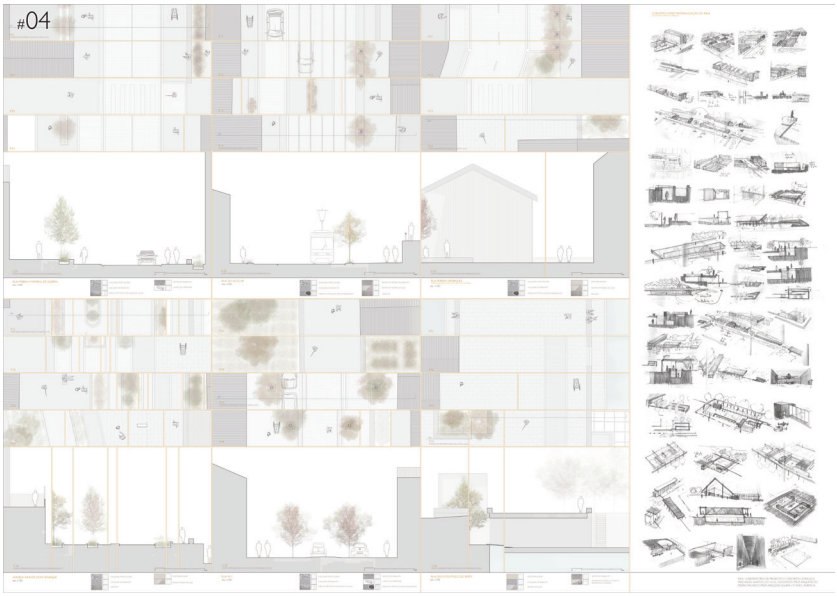
PLANTA DE ANÁLISE ACTUAL DA ÁREA ABRANGENTE PELO PLANO DE PORMENOR

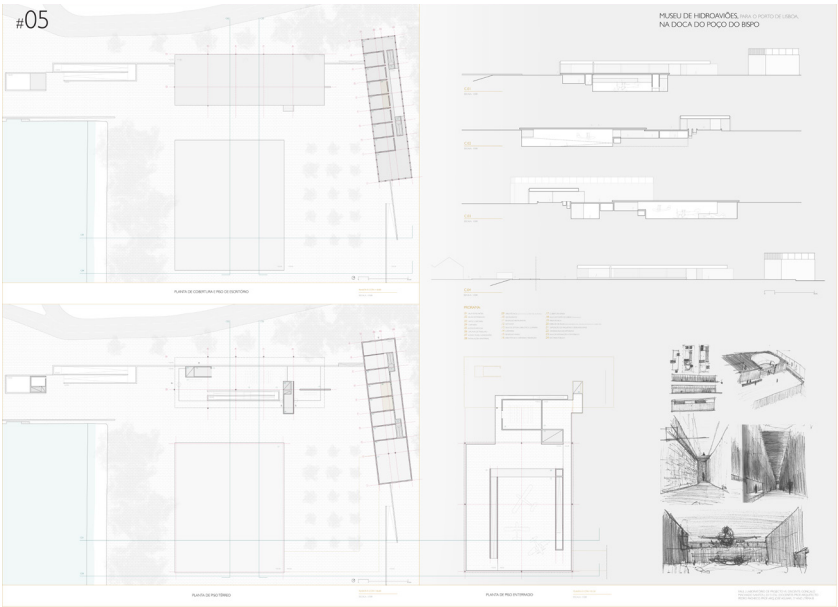
PLANTA DE ANÁLISE PROPOSTA DA ÁREA ABRANGENTE PELO PLANO DE PORMENOR





(esta página e oposta)
Desenhos referentes ao exame de Projecto do 5º ano (2017).


#04


#05
MUSEU DE HIDROAVIÕES, PARA O PORTO DE LISBOA,
NA DOCA DO POÇO DO BISPO

V FOTOMONTAGENS.



IMAGEM DA FACHADA E VISTA PARA O RIO DO EDIFÍCIO-MUSEU

s/ esc.





IMAGEM DA FACHADA DO EDIFÍCIO-MUSEU VISTA DA PRAÇA CENTRAL

s/esc.





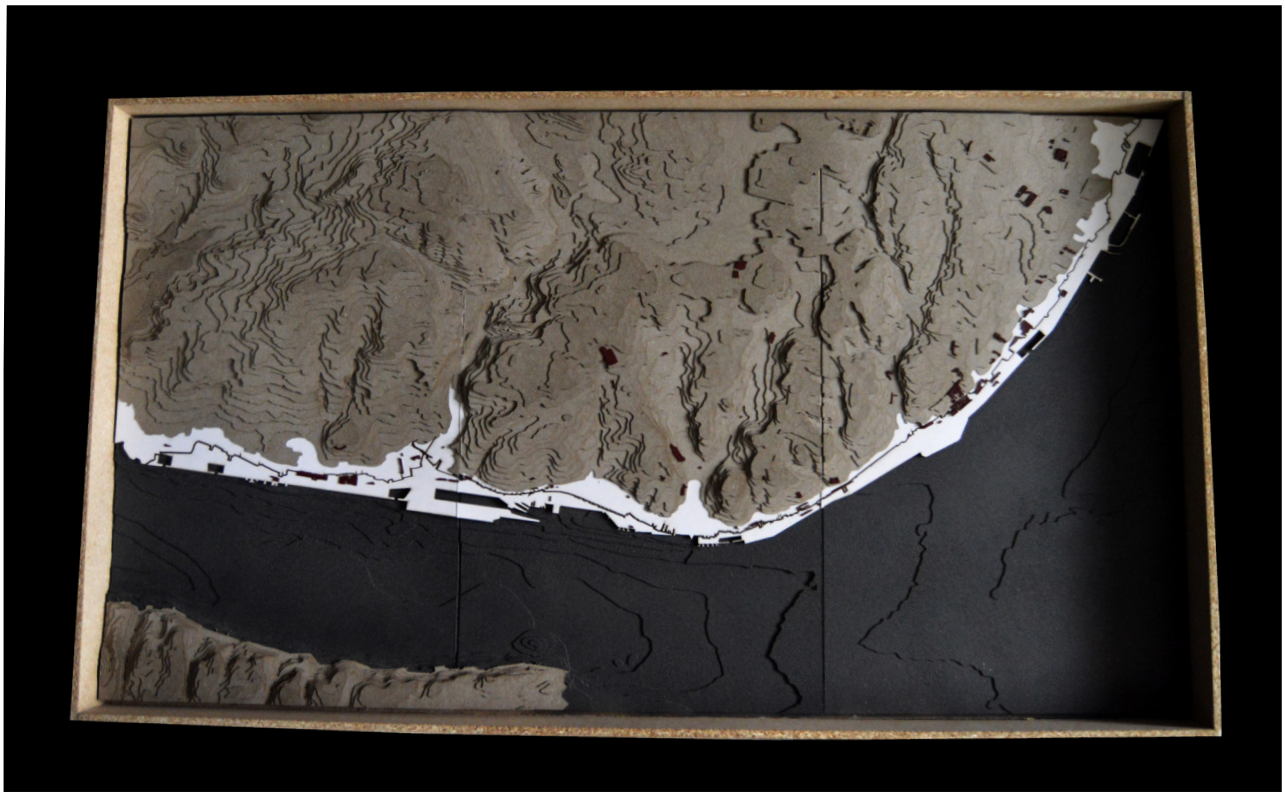
IMAGEM DO EXTERIOR SUL DO EDIFÍCIO-MUSEU

s/esc.

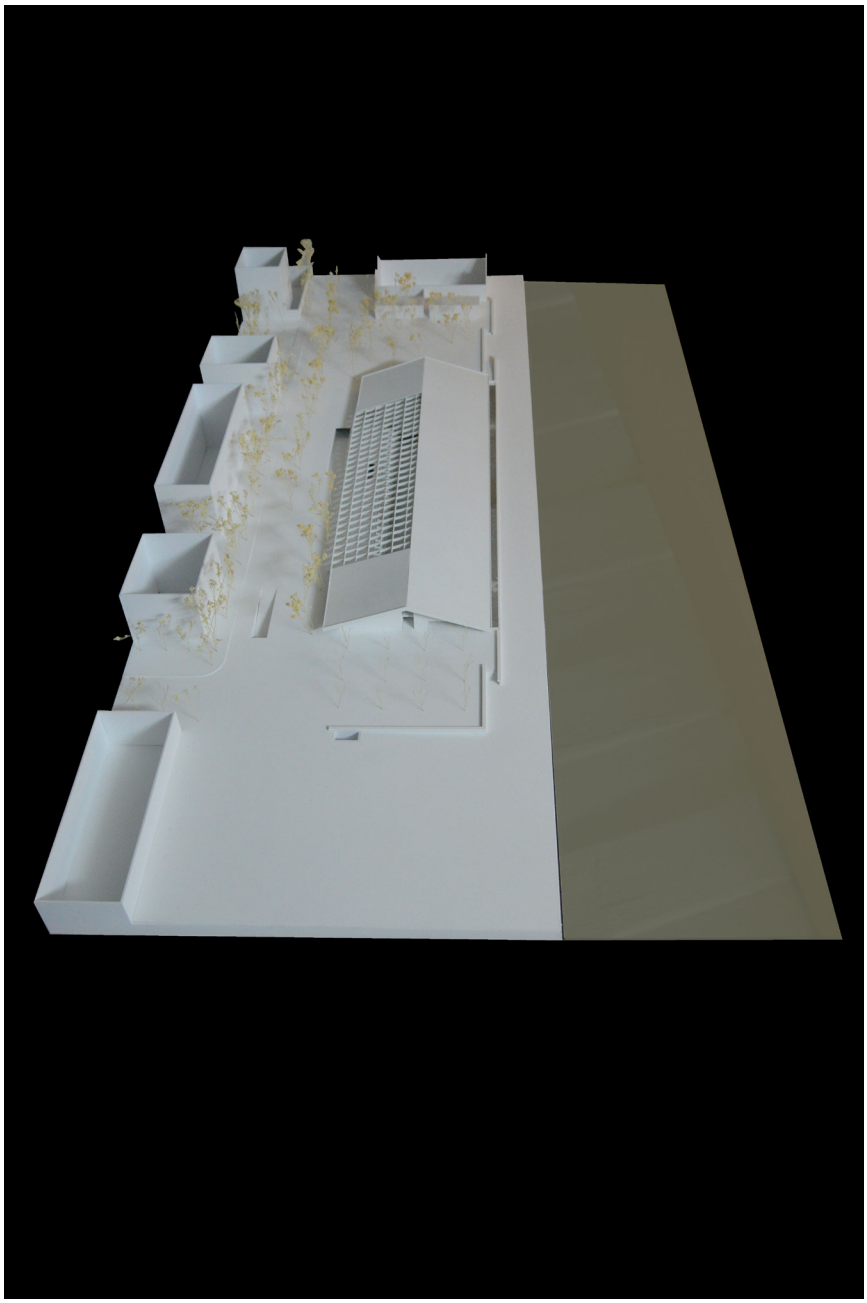
VI MAQUETES FINAIS.

(esta página e oposta)
Maqueta simplificada e representativa, na escala de Lisboa, das curvas de nível da cidade, identificando o existente património industrial de Lisboa e pondo em evidência toda a àrea aterrada ganha ao rio Tejo.

Maquete em cartão prensado (oleado), pintada a tinta acrílica na cor preto mate, PVC branco, à escala 1/10 000 (2017).



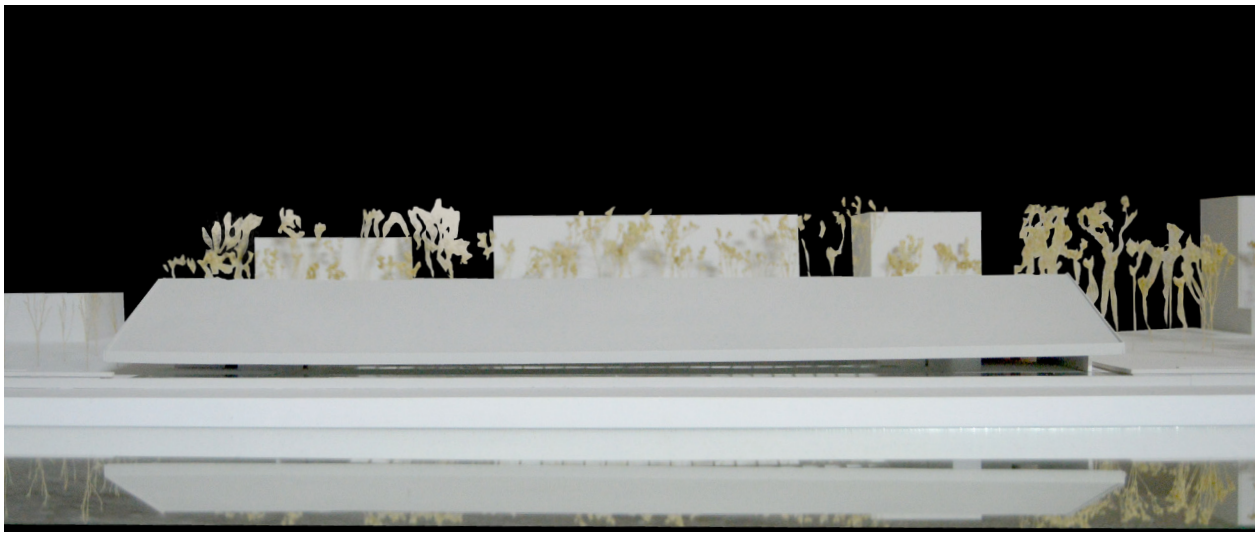




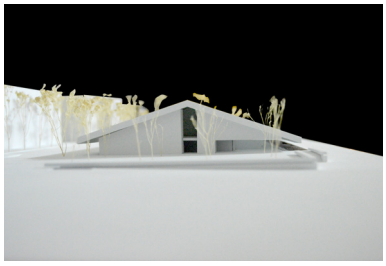
(esta página e oposta)
Maqueta do edifício proposto e zona envolvente.

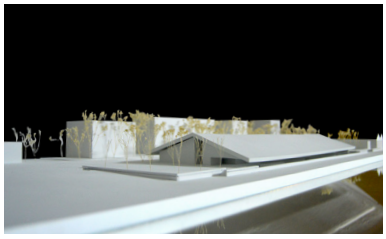
Maquete em pvc de 2 mm (branco), pintada a tinta acrílica na cor branco primário, com apontamentos de água em vidro de 3mm (rio Tejo) e película reflectante (espelhos de água). À escala 1/200 (2018).

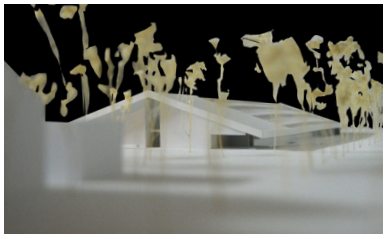


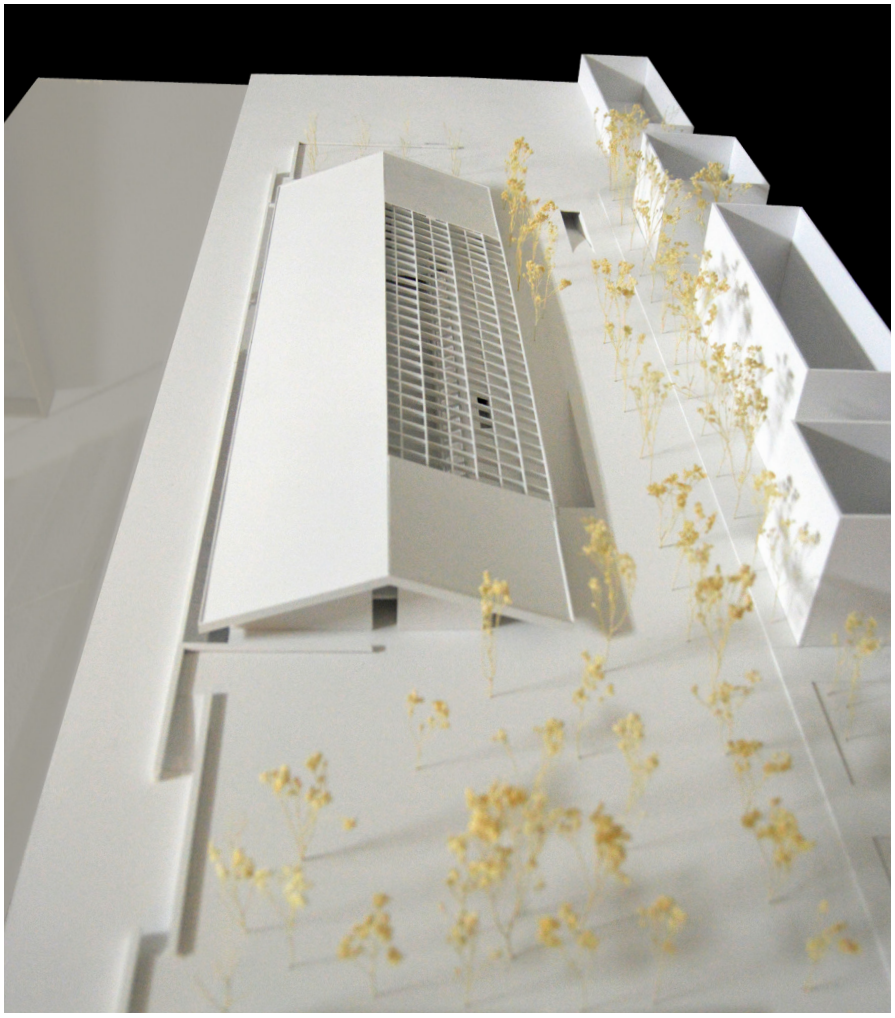


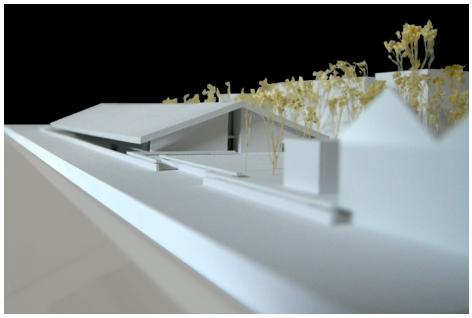


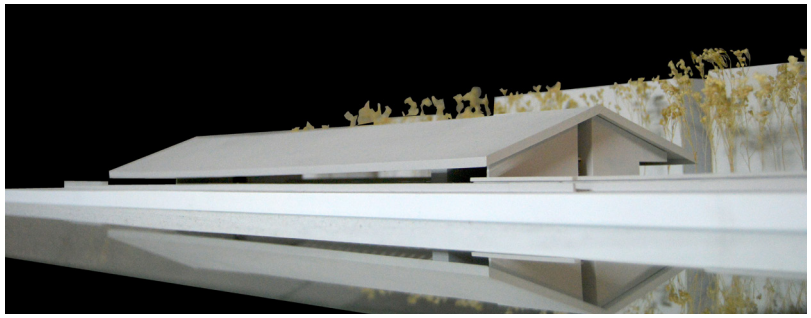


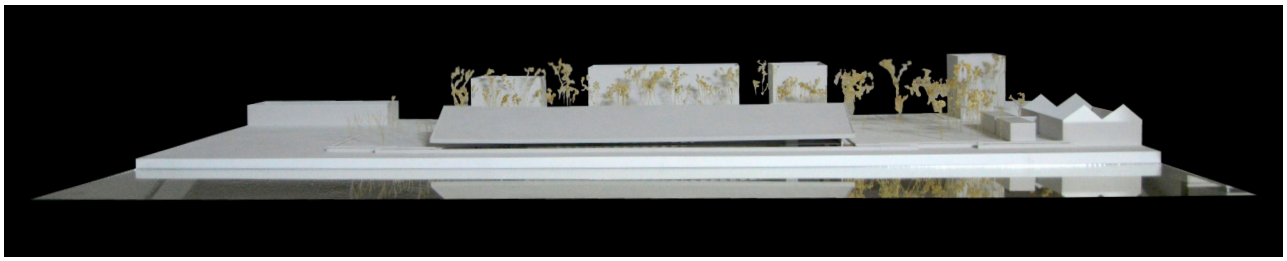




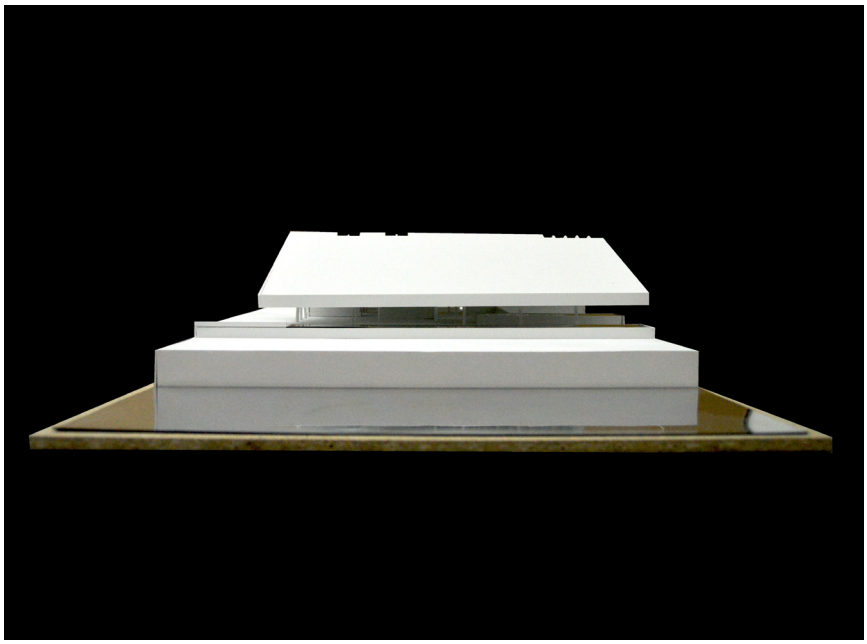






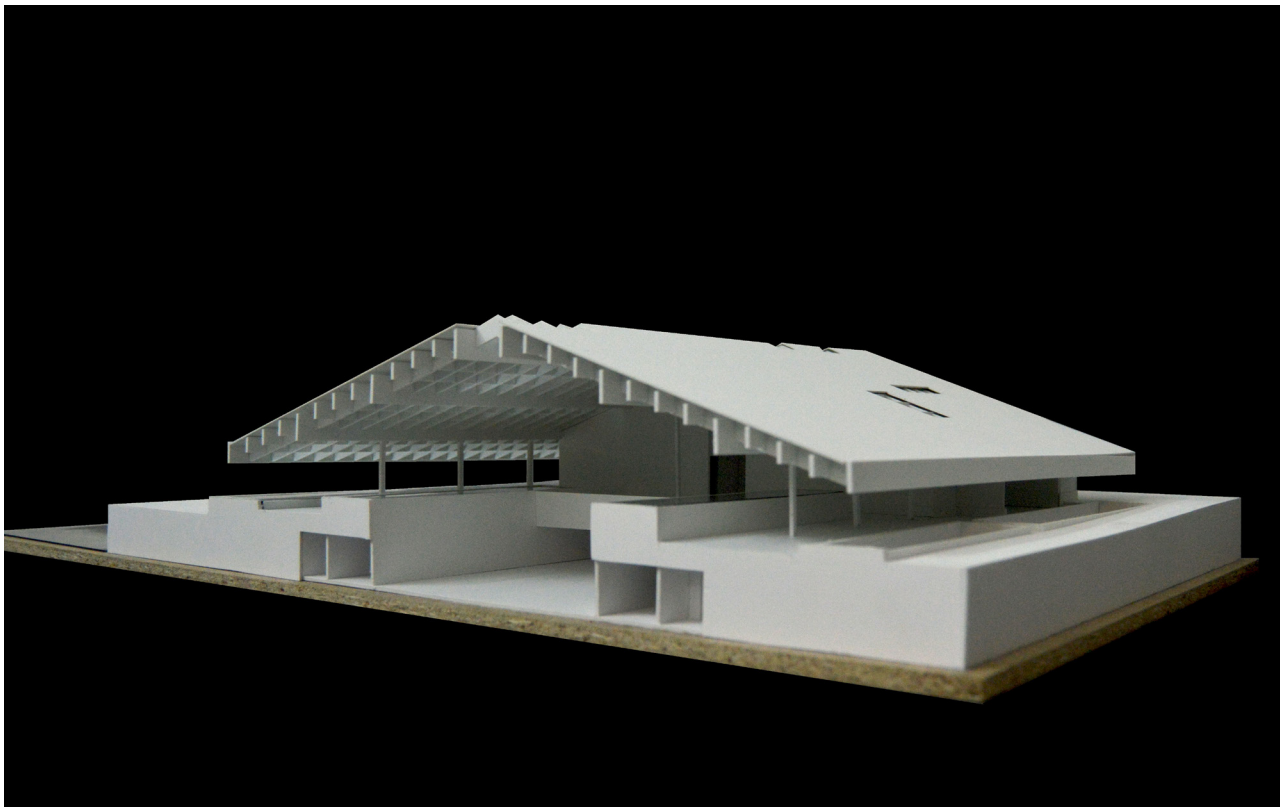


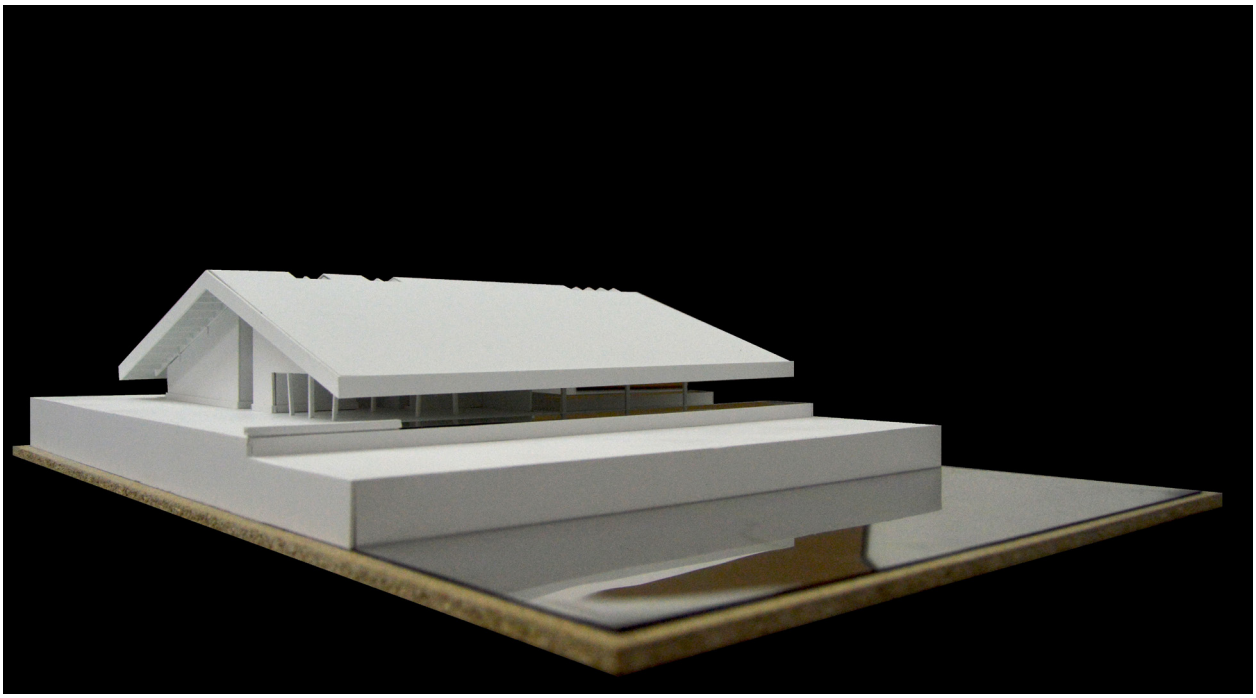


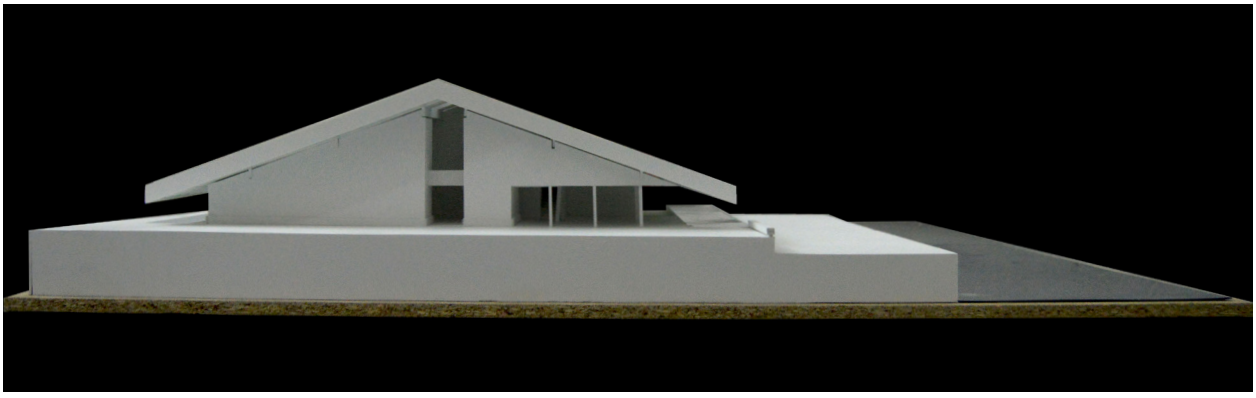


(esta página e oposta)
Maqueta do edifício proposto e zona envolvente.

Maquete em pvc de 2 mm (branco), pintada a tinta acrílica na cor branco primário, com apontamentosS em película reflectante (espelhos de água e rio Tejo). À escala 1/100 (2018).

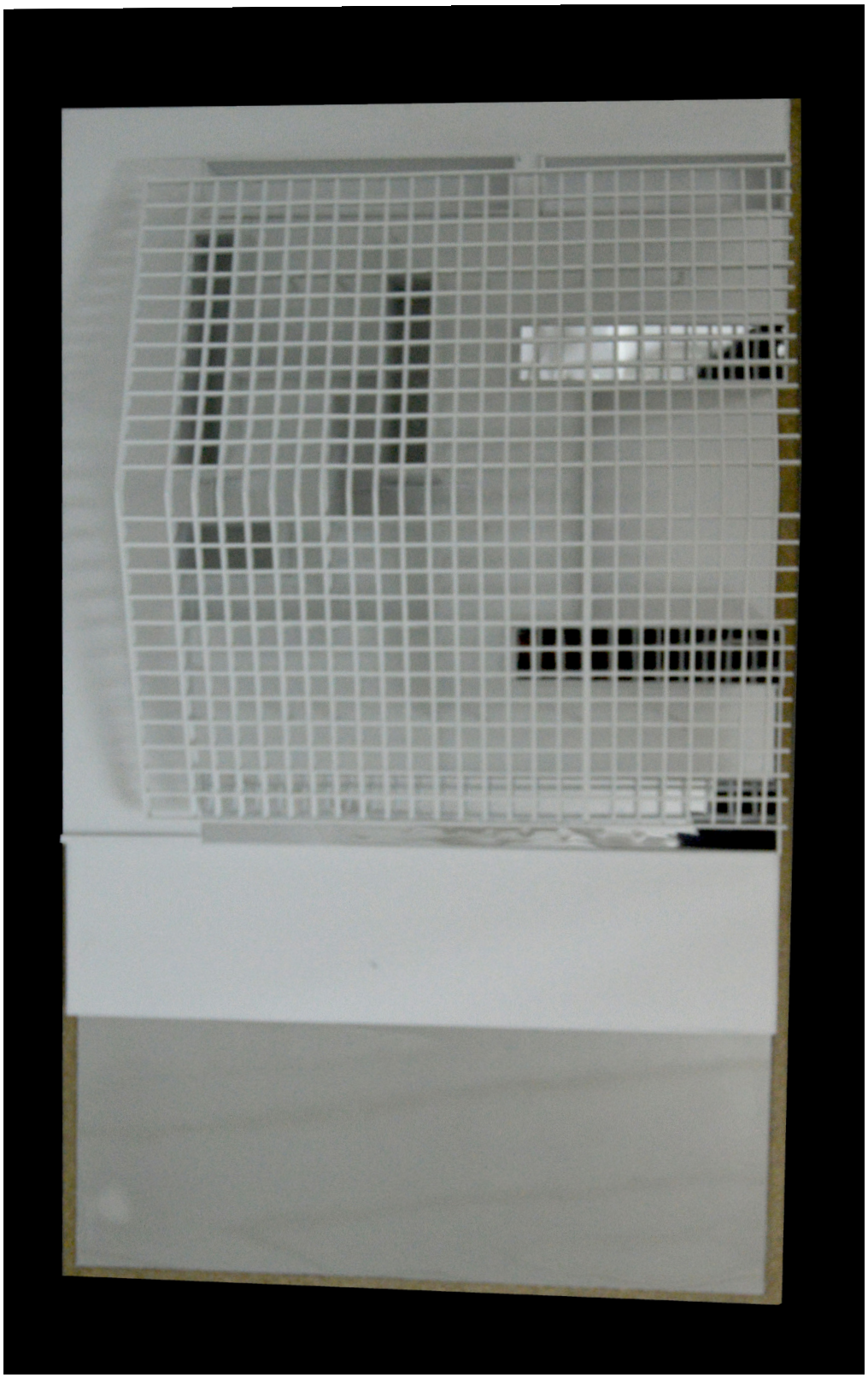




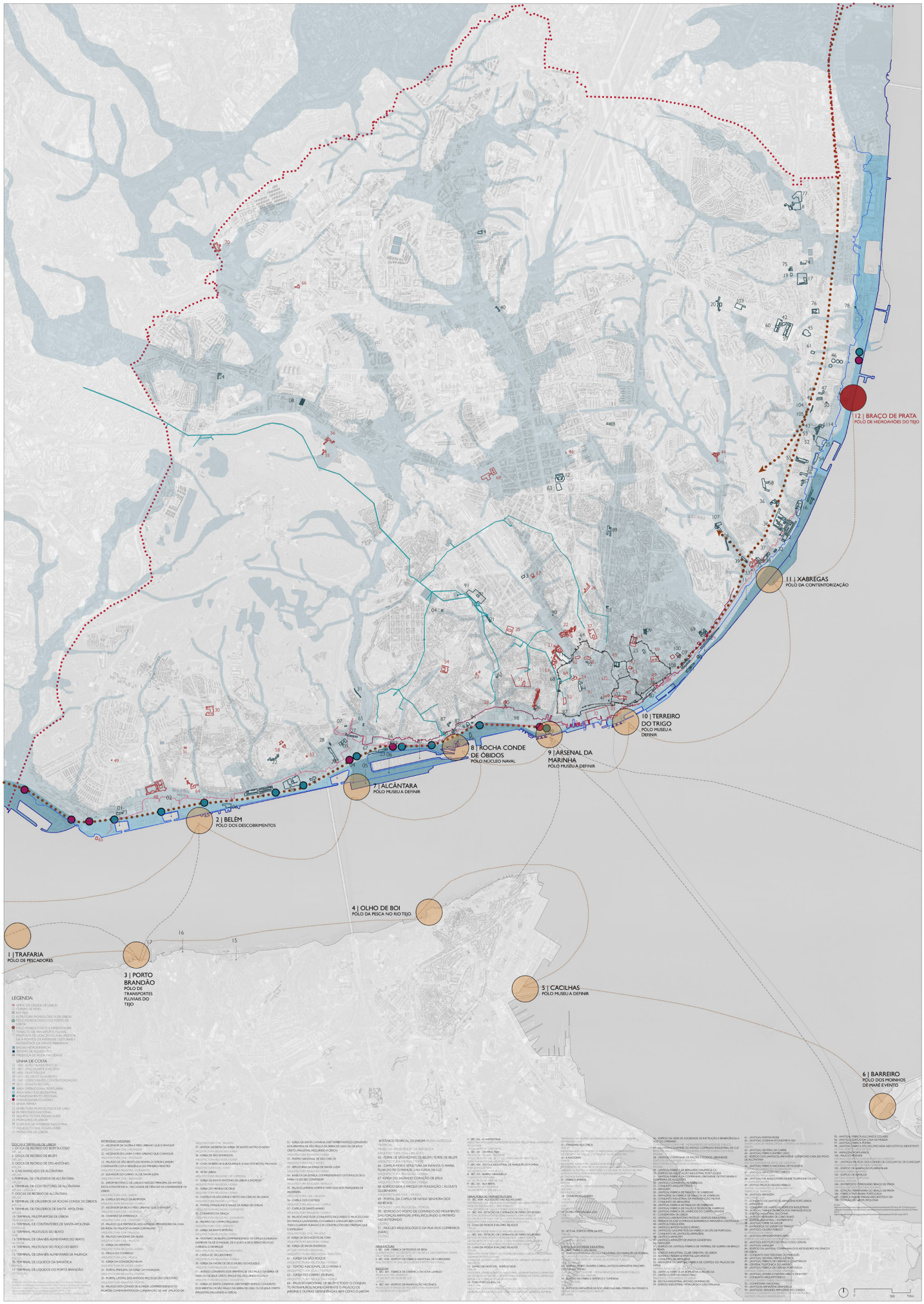








VII PEÇAS DESENHADAS.



PLANTA DE ESTUDOS SOBRE LISBOA, RELEVANTES PARA A CONCEPÇÃO DE UM MUSEU PARA O PORTO DE LISBOA

PROJECTO DE ARQUITECTURA DA UNIVERSIDADE DE LISBOA, ESCOLA DE ARQUITECTURA, DOUTOR MIGUEL BATTEN BASTOS

escala 1:10 000

SOBRE O TEJO

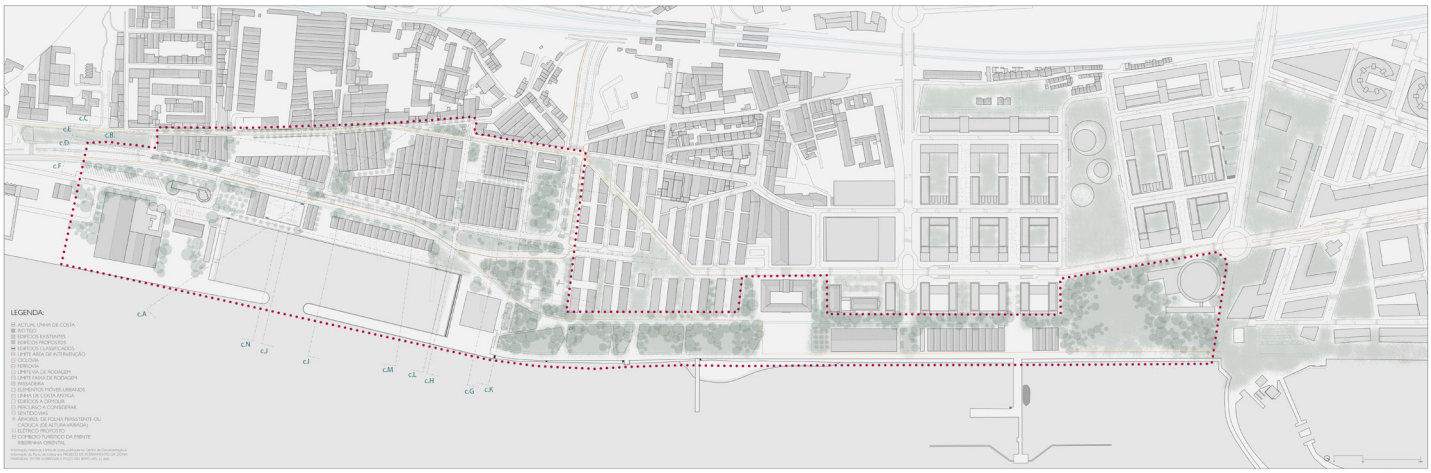
UM IDEA DEL MUSEO PARA EL PUERTO DE LISBOA
PORTO DE LISBOA | MÓDULO DE HIDROAVIÕES

01.



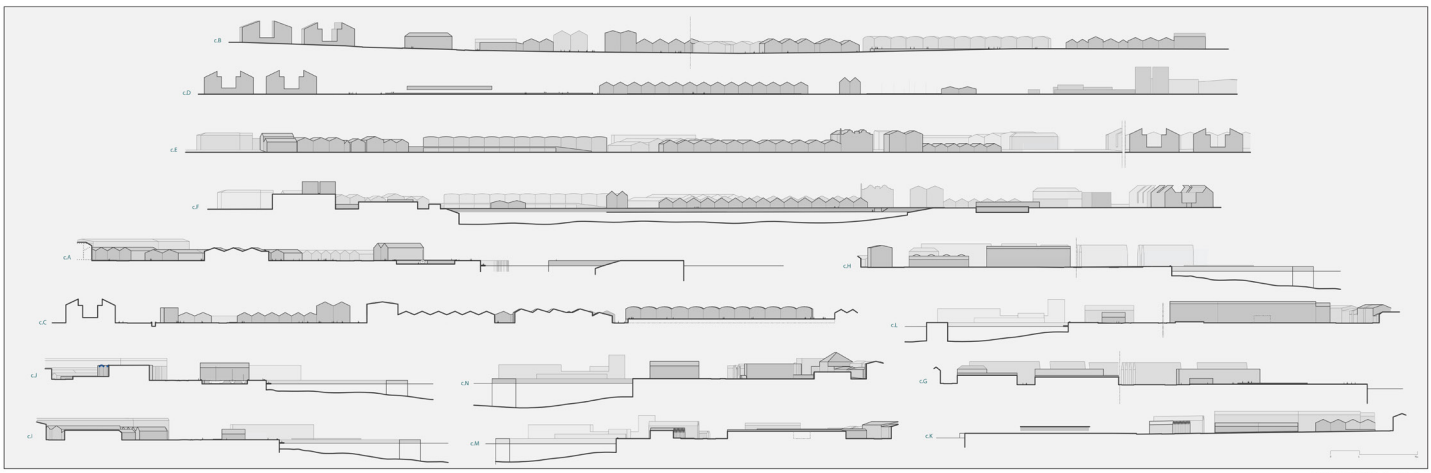
PLANTA DE INTERPRETAÇÃO DE PLANOS EFICAZES E PLANOS COM TERMOS DE REFERÊNCIA APROVADOS DA ZONA ORIENTAL DE LISBOA
FACULDADE DE ARQUITECTURA DA UNIVERSIDADE DE LISBOA | DOUTORADO PAULO MIGUEL SANTOS | 2013/2016 | ORIENTADOR CIENTÍFICO DOUTOR MIGUEL BAPTISTA BASTOS
sem escala

SOBRE O TEJO | **02.**
UMA IDEIA DE URBANIDADE PARA A FRENTE RIBEIRINHA DO PORTO DE LISBOA | NÚCLEO DE HIDROGARES



PLANO DE PORMENOR | PLANTA PROPOSTA
FACULDADE DE ARQUITECTURA DA UNIVERSIDADE DE LISBOA | DOUTORADO PAULO MIGUEL SANTOS | 2013/2016 | ORIENTADOR CIENTÍFICO DOUTOR MIGUEL BAPTISTA BASTOS
sem escala

SOBRE O TEJO | **03.**
UMA IDEIA DE URBANIDADE PARA A FRENTE RIBEIRINHA DO PORTO DE LISBOA | NÚCLEO DE HIDROGARES



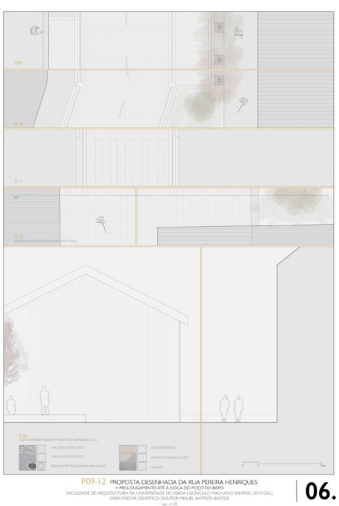
CORTES REFERENTES AO PLANO DE PORMENOR
FACULDADE DE ARQUITECTURA DA UNIVERSIDADE DE LISBOA | DOUTORADO PAULO MIGUEL SANTOS | 2013/2016 | ORIENTADOR CIENTÍFICO DOUTOR MIGUEL BAPTISTA BASTOS
sem escala

SOBRE O TEJO | **04.**
UMA IDEIA DE URBANIDADE PARA A FRENTE RIBEIRINHA DO PORTO DE LISBOA | NÚCLEO DE HIDROGARES



P05-08 PROPOSTA DESENHADA DA RUA DO AÇÚCAR
FACULDADE DE ARQUITECTURA DA UNIVERSIDADE DE LISBOA | DOUTORADO PAULO MIGUEL SANTOS | 2013/2016 | ORIENTADOR CIENTÍFICO DOUTOR MIGUEL BAPTISTA BASTOS
sem escala

05.



P09-12 PROPOSTA DESENHADA DA RUA PEREIRA HENRIQUES
+ PROLONGAMENTO ATÉ À DOCA DO POÇO DO BISPO
FACULDADE DE ARQUITECTURA DA UNIVERSIDADE DE LISBOA | DOUTORADO PAULO MIGUEL SANTOS | 2013/2016 | ORIENTADOR CIENTÍFICO DOUTOR MIGUEL BAPTISTA BASTOS
sem escala

06.



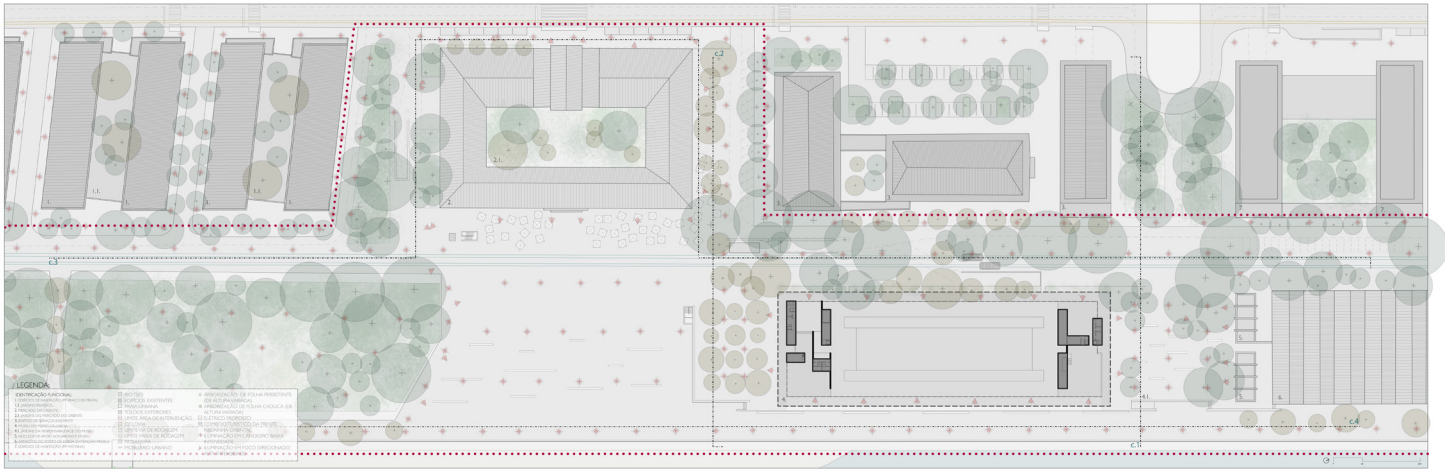
P13-16 PROPOSTA DESENHADA DA AVENIDA INFANTE DOM HENRIQUE
FACULDADE DE ARQUITECTURA DA UNIVERSIDADE DE LISBOA | DOUTORADO PAULO MIGUEL SANTOS | 2013/2016 | ORIENTADOR CIENTÍFICO DOUTOR MIGUEL BAPTISTA BASTOS
sem escala

07.

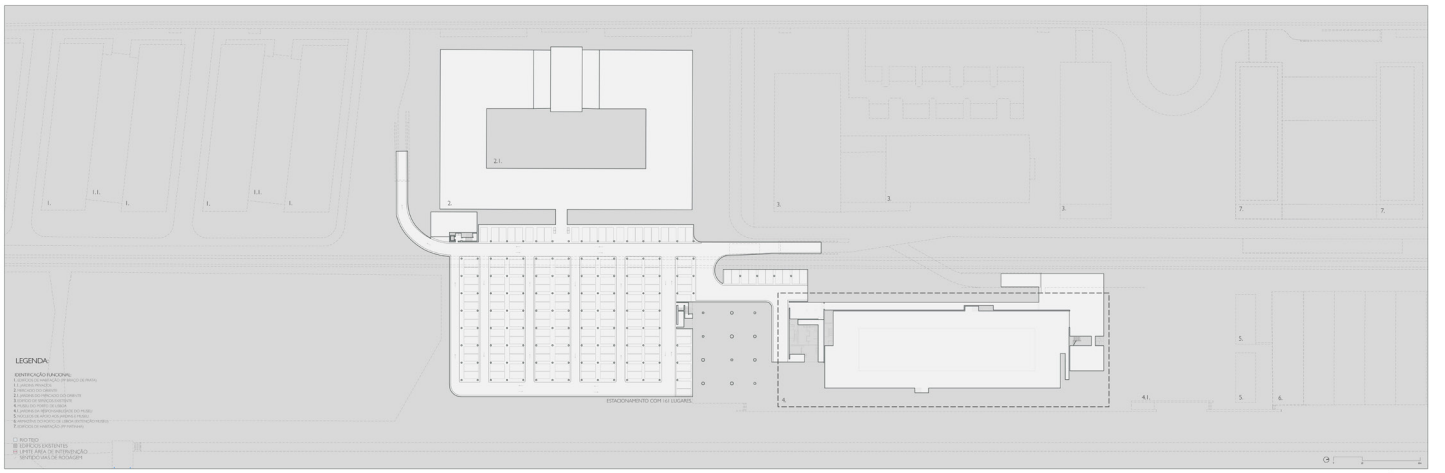


P21-24 PROPOSTA DESENHADA DO PARQUE RIBEIRINHO ORIENTE
FACULDADE DE ARQUITECTURA DA UNIVERSIDADE DE LISBOA | DOUTORADO PAULO MIGUEL SANTOS | 2013/2016 | ORIENTADOR CIENTÍFICO DOUTOR MIGUEL BAPTISTA BASTOS
sem escala

08.



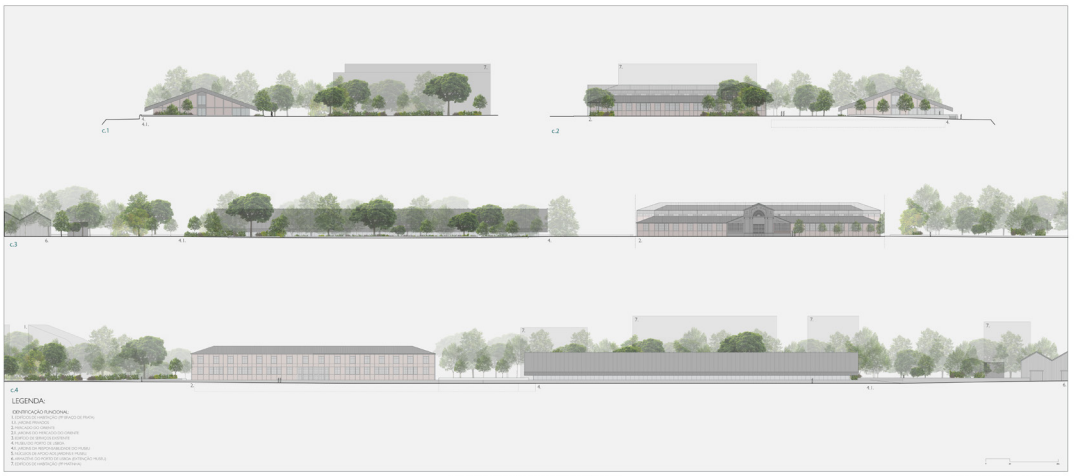
PLANTA DE CARACTERIZAÇÃO DA ENVOLVENTE DO EDIFÍCIO (IDENTIFICANDO PISO TÉRREO DA INTERVENÇÃO)
FACULDADE DE ARQUITECTURA DA UNIVERSIDADE DE LISBOA | GONÇALO MACHADO SANTOS | 20-21036 | ORIENTADOR CIENTÍFICO DOUTOR MIGUEL BAPTISTA BASTOS
escala 1:1000



PLANTA DE ESTACIONAMENTO (IDENTIFICANDO PISO SUBTERRADO DA INTERVENÇÃO)
FACULDADE DE ARQUITECTURA DA UNIVERSIDADE DE LISBOA | GONÇALO MACHADO SANTOS | 20-21036 | ORIENTADOR CIENTÍFICO DOUTOR MIGUEL BAPTISTA BASTOS
escala 1:1000



IMAGEM DA FACHADA E VISTA PARA O RIO DO EDIFÍCIO-MUSEU
FACULDADE DE ARQUITECTURA DA UNIVERSIDADE DE LISBOA | GONÇALO MACHADO SANTOS | 20-21036 | ORIENTADOR CIENTÍFICO DOUTOR MIGUEL BAPTISTA BASTOS
s/ escala



CORTES DE CARACTERIZAÇÃO DA ENVOLVENTE DO EDIFÍCIO
FACULDADE DE ARQUITECTURA DA UNIVERSIDADE DE LISBOA | GONÇALO MACHADO SANTOS | 20-21036 | ORIENTADOR CIENTÍFICO DOUTOR MIGUEL BAPTISTA BASTOS
escala 1:1000

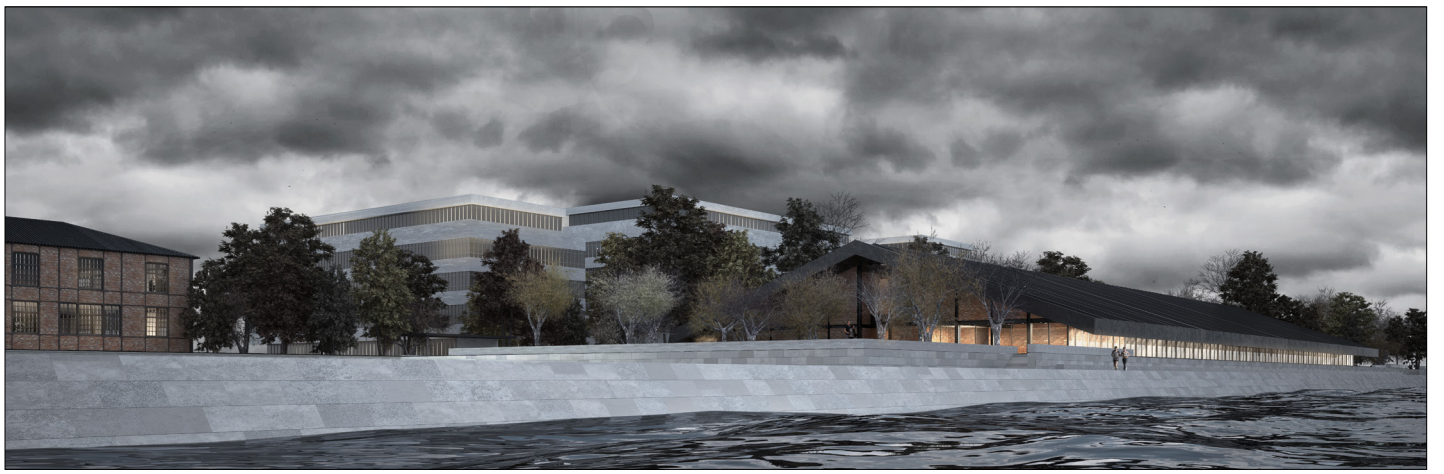
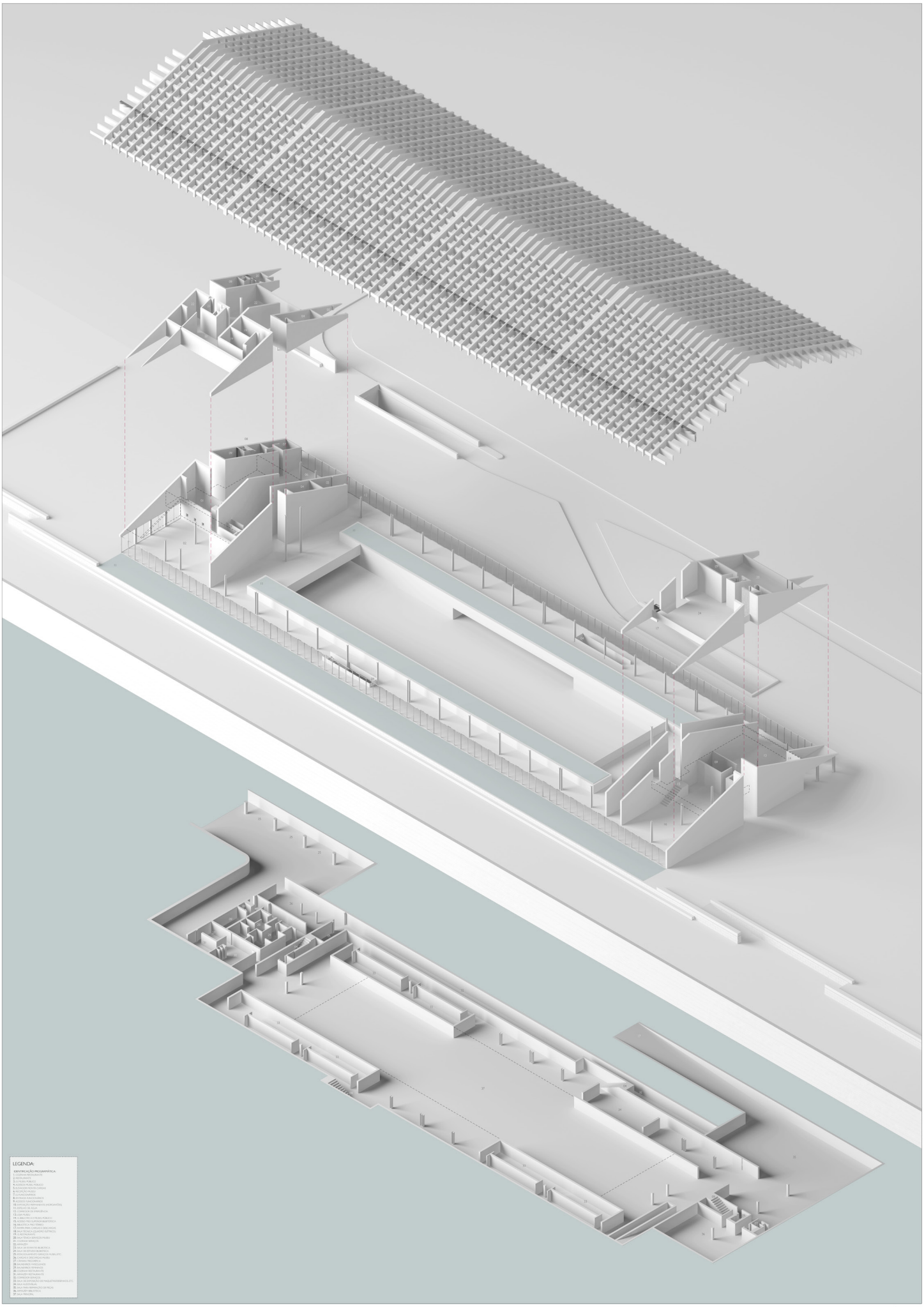


IMAGEM DO EXTERIOR SUL DO EDIFÍCIO-MUSEU
FACULDADE DE ARQUITECTURA DA UNIVERSIDADE DE LISBOA | GONÇALO MACHADO SANTOS | 20-21036 | ORIENTADOR CIENTÍFICO DOUTOR MIGUEL BAPTISTA BASTOS
s/escala



LEGENDA:

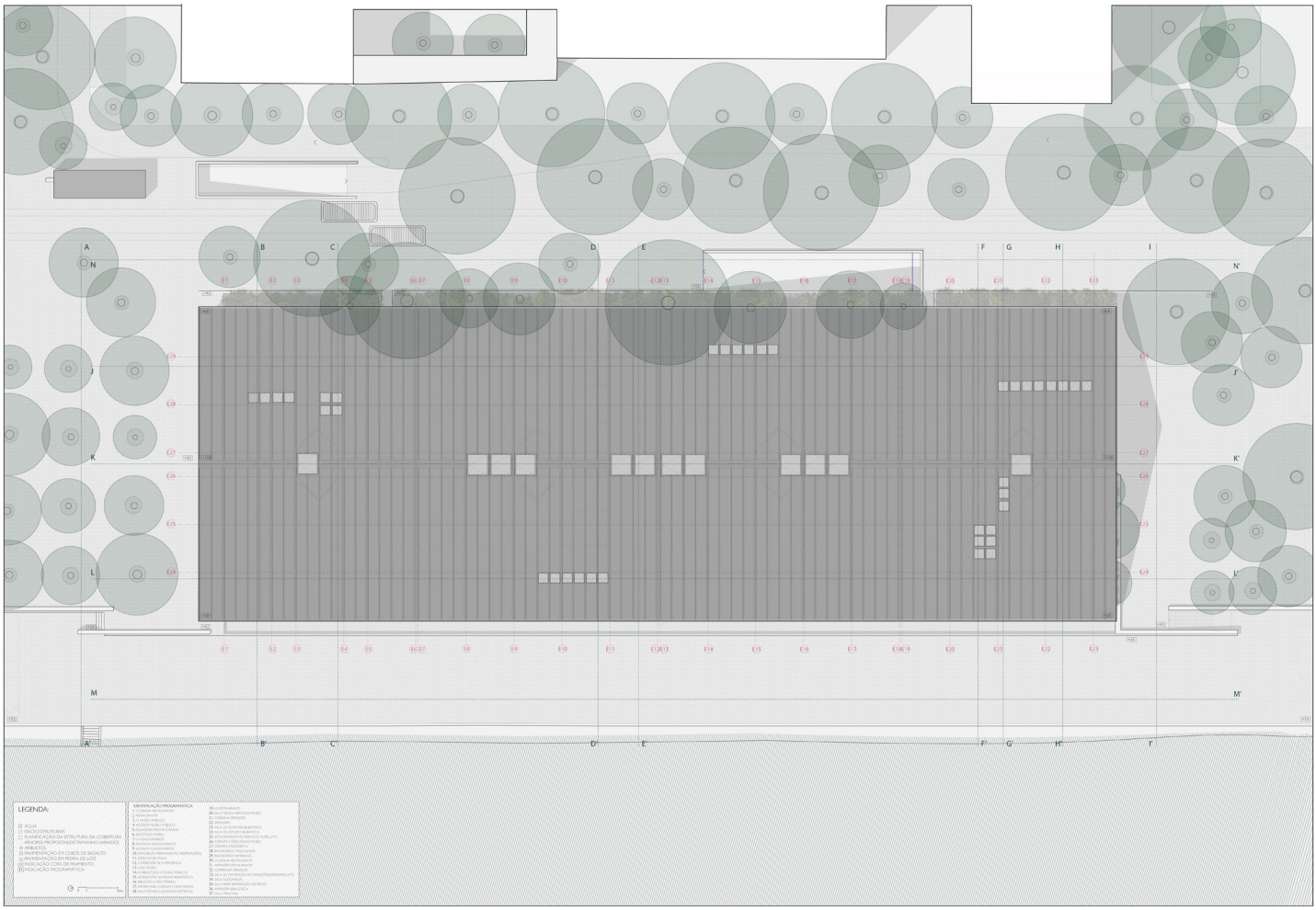
IDENTIFICAÇÃO PROGRAMÁTICA:

1. ESTRUTURA PRIMÁRIA
2. RESPLANDE
3. ELEVADOR PÚBLICO
4. ACESSO PÚBLICO PÚBLICO
5. ELEVADOR PARA CARGAS
6. ACESSO PÚBLICO
7. ELEVADOR PÚBLICO
8. ESTRADA ESPECIALMENTE
9. ACESSO TRANSITÁRIOS
10. EXPOSIÇÃO PERMANENTE (HIDROAVIÕES)
11. ESPLANADA ÁGUA
12. CORREDOR DE EMERGÊNCIA
13. CÓPULA
14. ELEVADOR DE PASSAGEIROS
15. ACESSO PÚBLICO PARA ELEVADOR
16. BIBLIOTECA PASTEURIZADA
17. ESPERA PARA CARGAS E DESCARGAS
18. SALA TÉCNICA (QUADRO ELÉTRICO)
19. ESPERA PARA CARGAS
20. SALA TÉCNICA SERVIÇOS PÚBLICO
21. CORREDOR SERVIÇOS
22. ESPERA PARA CARGAS
23. SALA DE ESPAÇOS BIBLIOTECA
24. SALA DE ESTUDOS BIBLIOTECA
25. ESTACIONAMENTO SERVIÇOS PÚBLICO PTC
26. CARGAS E DESCARGAS PÚBLICO
27. CARGAS PARA CARGAS
28. SALA DE ARQUIVOS PARA CARGAS
29. SALA DE ARQUIVOS PERMANENTE
30. ESTACIONAMENTO PARA CARGAS
31. ESPERA PARA CARGAS
32. CORREDOR SERVIÇOS
33. SALA DE EXPOSIÇÃO DE PAQUETES/DESENHOS, ETC.
34. SALA DE ESPAÇOS BIBLIOTECA
35. SALA PARA ARRANQUE DE PEÇAS
36. ESPERA PARA CARGAS
37. SALA PRINCIPAL

ISOMETRIA DO MUSEU DE HIDROAVIÕES

MAQUEDADE DE ARQUITECTURA DA UNIVERSIDADE DE LISBOA | DISPOSIÇÃO PROGRAMÁTICA DE ÁREAS | ORIENTADOR CIENTÍFICO DOUTOR MIGUEL BAPTISTA BASTOS

2020



PLANTA DE COBERTURA | COTA 21.0 m

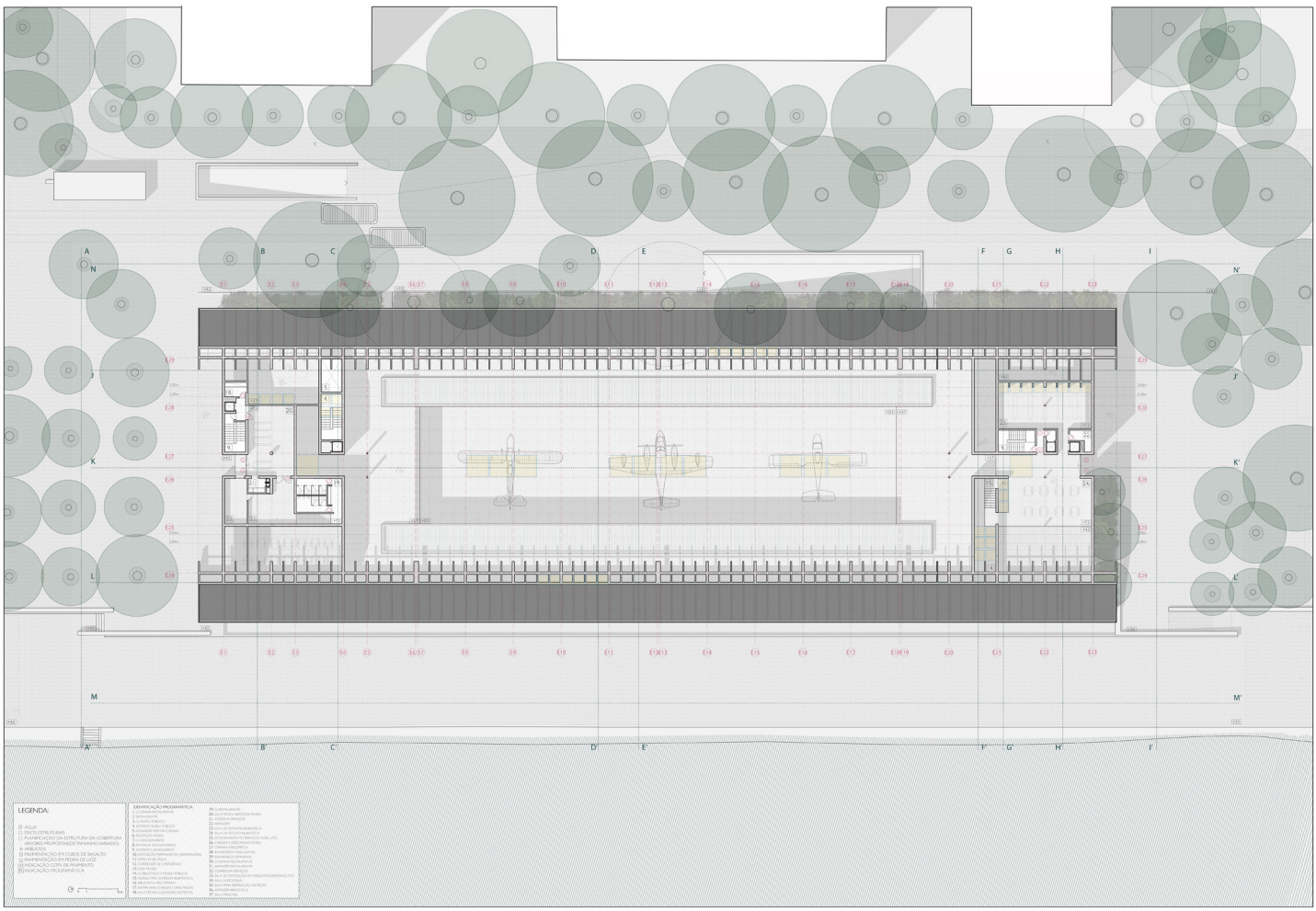
FACULDADE DE ARQUITECTURA DA UNIVERSIDADE DE LISBOA | DOCENÇÃO PROFISSIONAL | 2015/2016 | ORIENTADOR CIENTÍFICO: DOUTOR MIGUEL BAPTISTA-BASTOS

ano 1º 2015

SOBRE O TEJO

UMA IDEIA DE ORTOGRAFIA PARA ALGUMAS PEÇAS DO PORTO DE LISBOA | FACULDADE DE HIDROMÓVEIS

15.



PLANTA DO PRIMEIRO PISO | COTA 8.70 m

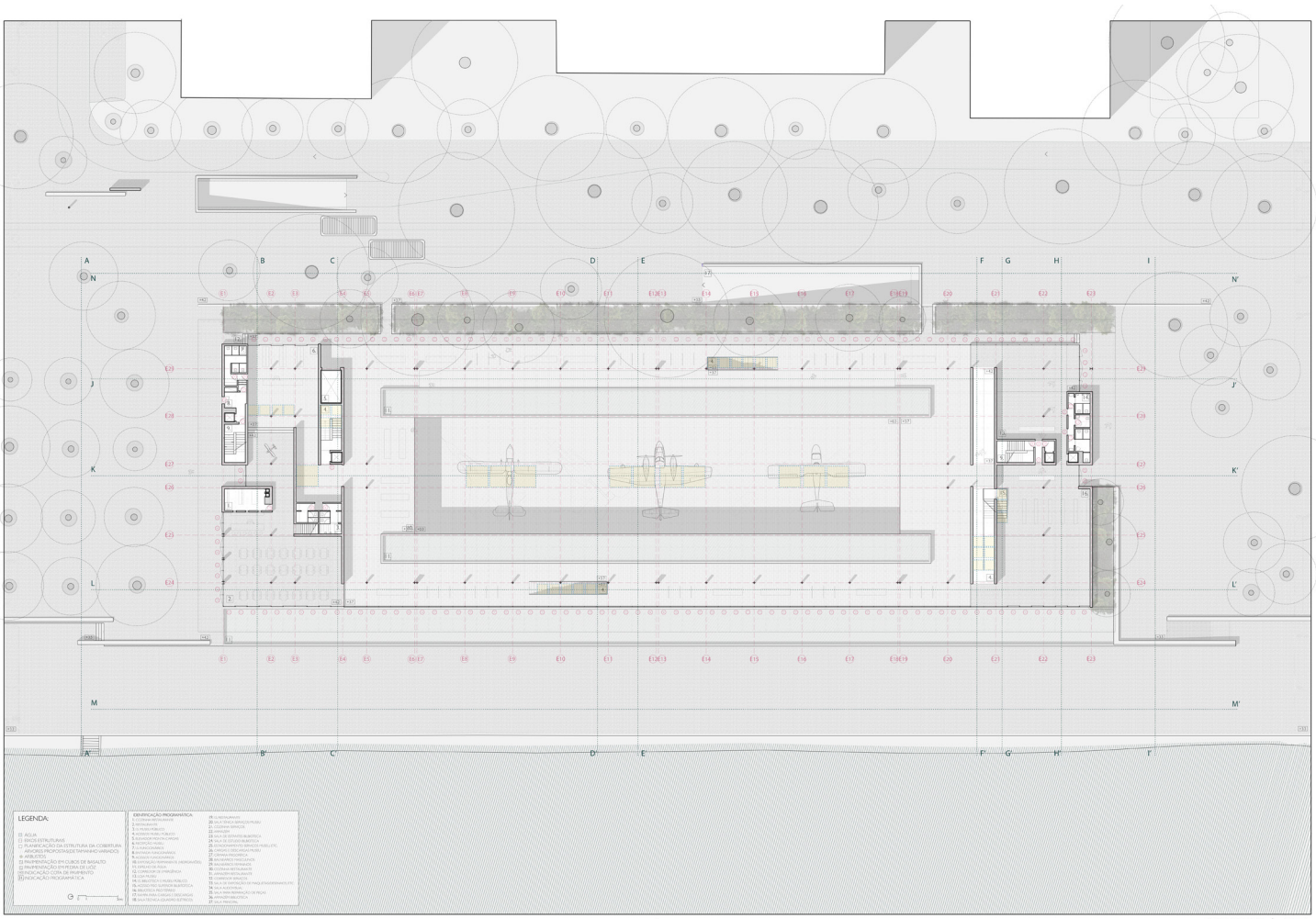
FACULDADE DE ARQUITECTURA DA UNIVERSIDADE DE LISBOA | DOCENÇÃO PROFISSIONAL | 2015/2016 | ORIENTADOR CIENTÍFICO: DOUTOR MIGUEL BAPTISTA-BASTOS

ano 1º 2015

SOBRE O TEJO

UMA IDEIA DE ORTOGRAFIA PARA ALGUMAS PEÇAS DO PORTO DE LISBOA | FACULDADE DE HIDROMÓVEIS

16.



PLANTA DO PISO TÉRREO | COTA 5.70 m

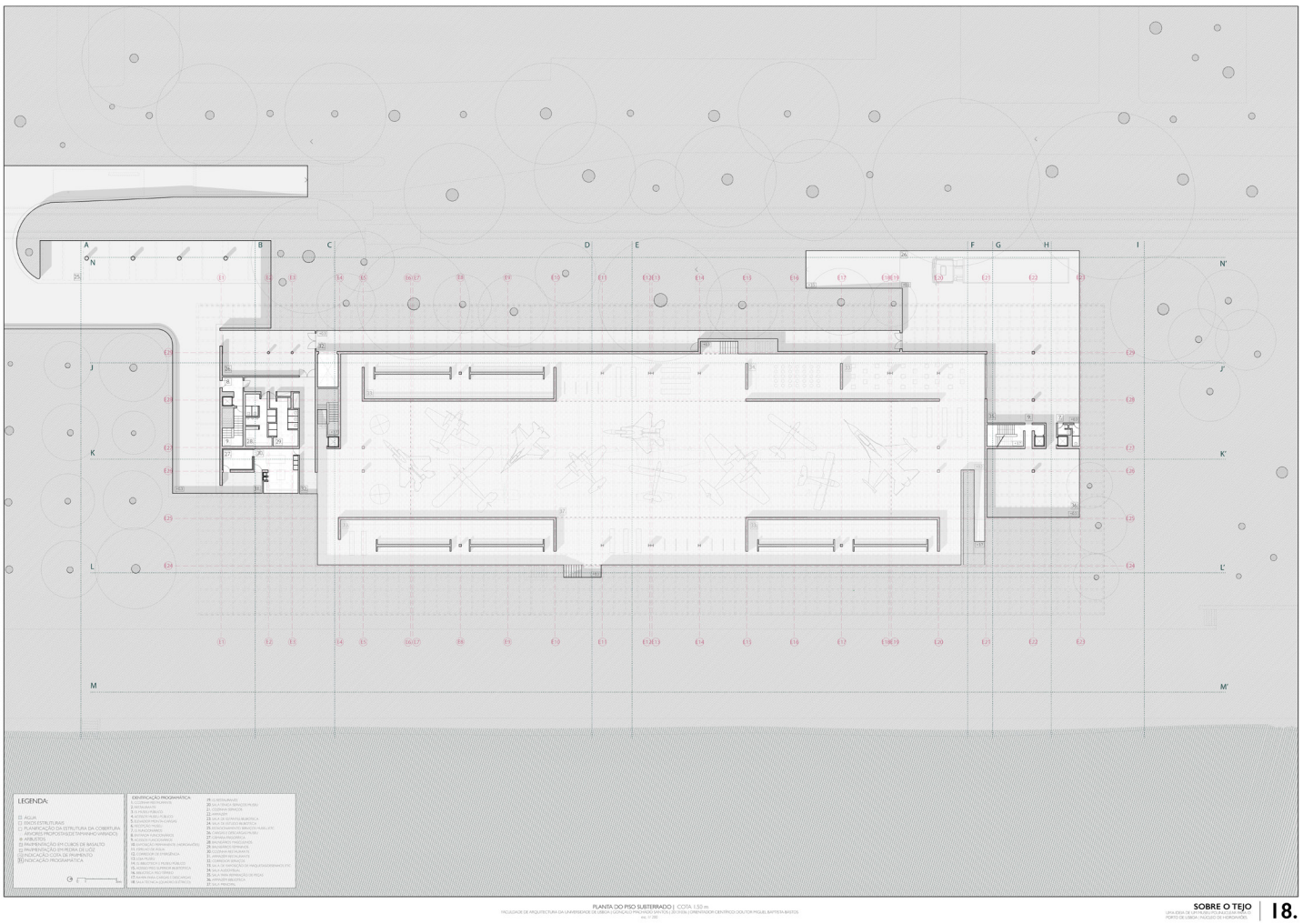
FACULDADE DE ARQUITECTURA DA UNIVERSIDADE DE LISBOA | GONÇALO PROCHADO SANTOS | 201 5936 | ORIENTADOR CIENTÍFICO: DOUTOR MIGUEL BAPTISTA BASTOS

ano. 1º 2011

SOBRE O TEJO

UMA IDEIA DE UM PÓLO PÚBLICO EM PLANO DE PORTO DE LISBOA | NÚCLEO DE HORÓRVÕES

17.



PLANTA DO PISO SUBTERRADO | COTA 1.50 m

FACULDADE DE ARQUITECTURA DA UNIVERSIDADE DE LISBOA | GONÇALO PROCHADO SANTOS | 201 5936 | ORIENTADOR CIENTÍFICO: DOUTOR MIGUEL BAPTISTA BASTOS

ano. 1º 2011

SOBRE O TEJO

UMA IDEIA DE UM PÓLO PÚBLICO EM PLANO DE PORTO DE LISBOA | NÚCLEO DE HORÓRVÕES

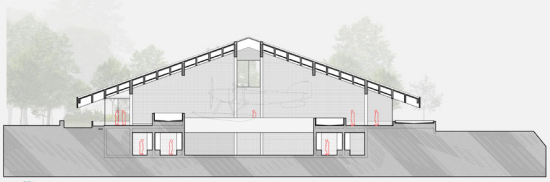
18.



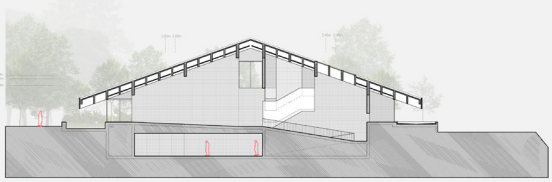
corte AA'



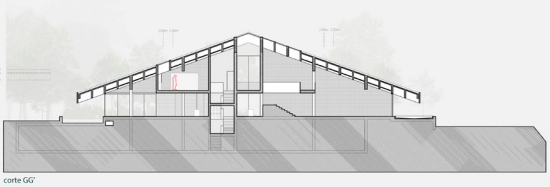
corte BB'



corte EE'



corte FF'



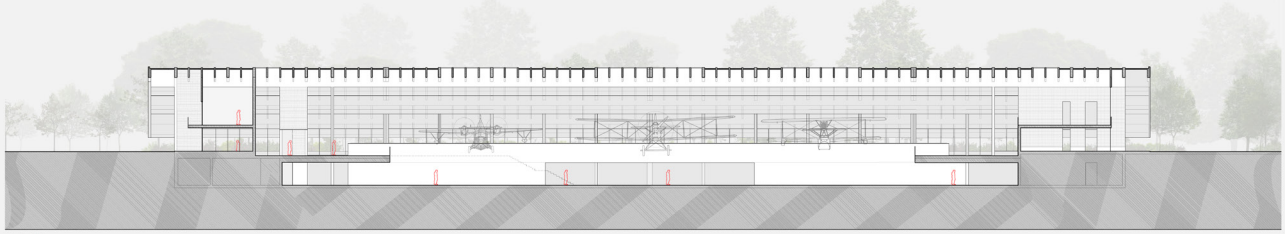
corte GG'



corte HH'



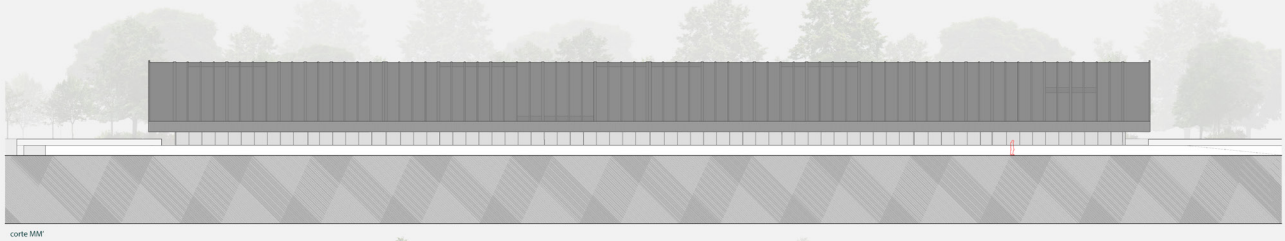
corte JJ'



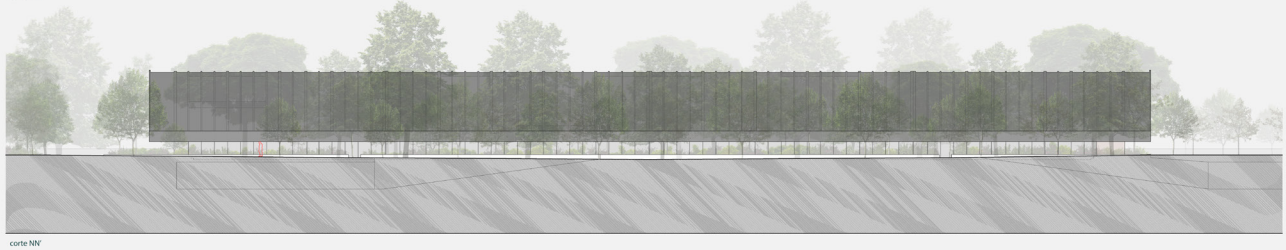
corte KK'



corte LL'

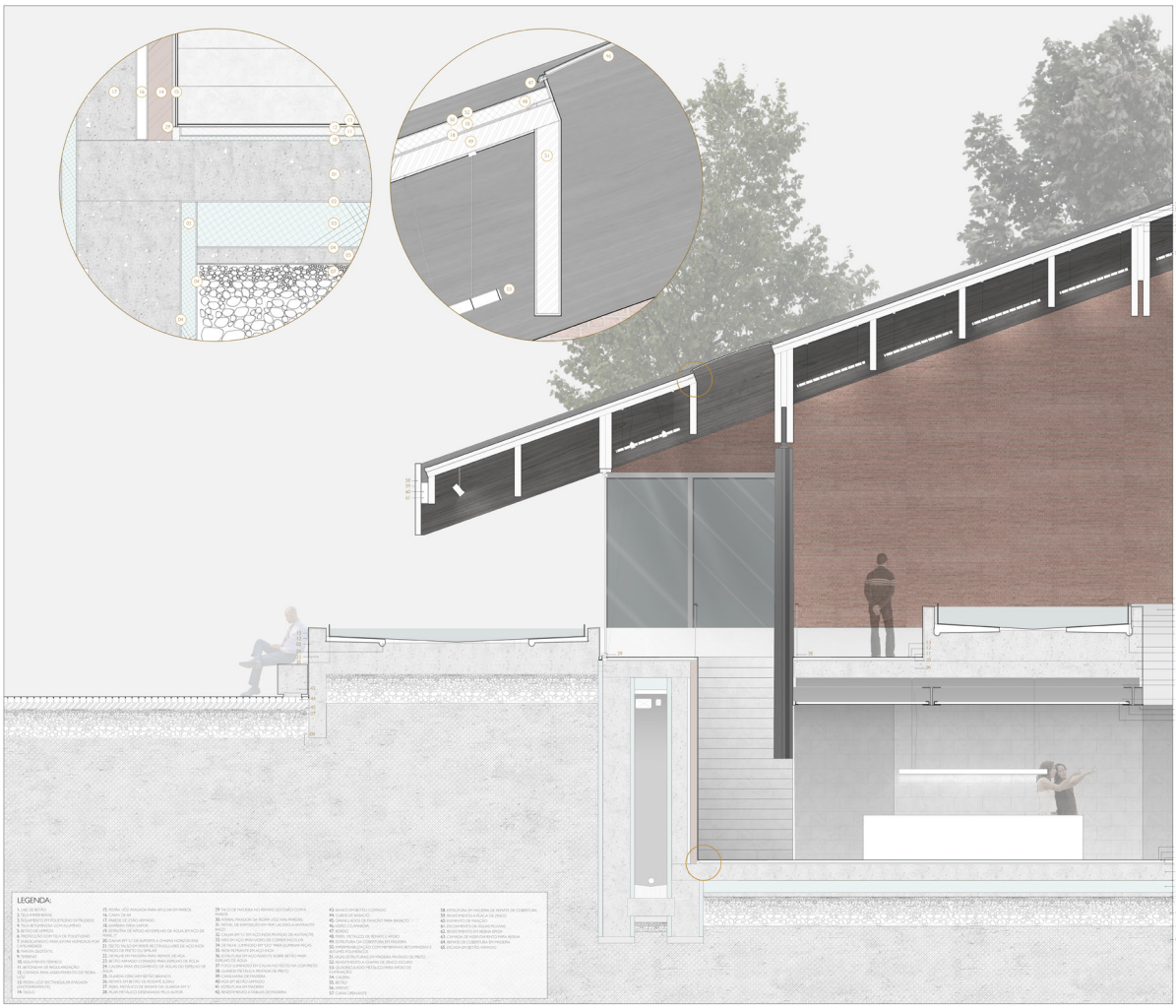


corte MM'



corte NN'

CORTES DO EDIFÍCIO-MUSEU DE HIDROAVIÕES
FACULDADE DE ARQUITECTURA DA UNIVERSIDADE DE LISBOA | GONÇALO MACHADO SANTOS | 2013 | DAU | ORIENTADOR CIENTÍFICO DOUTOR MIGUEL BAPTISTA BASTOS



CORTE TRANSVERSAL

FACULDADE DE ARQUITECTURA DA UNIVERSIDADE DE LISBOA | GONÇALO O MACHADO

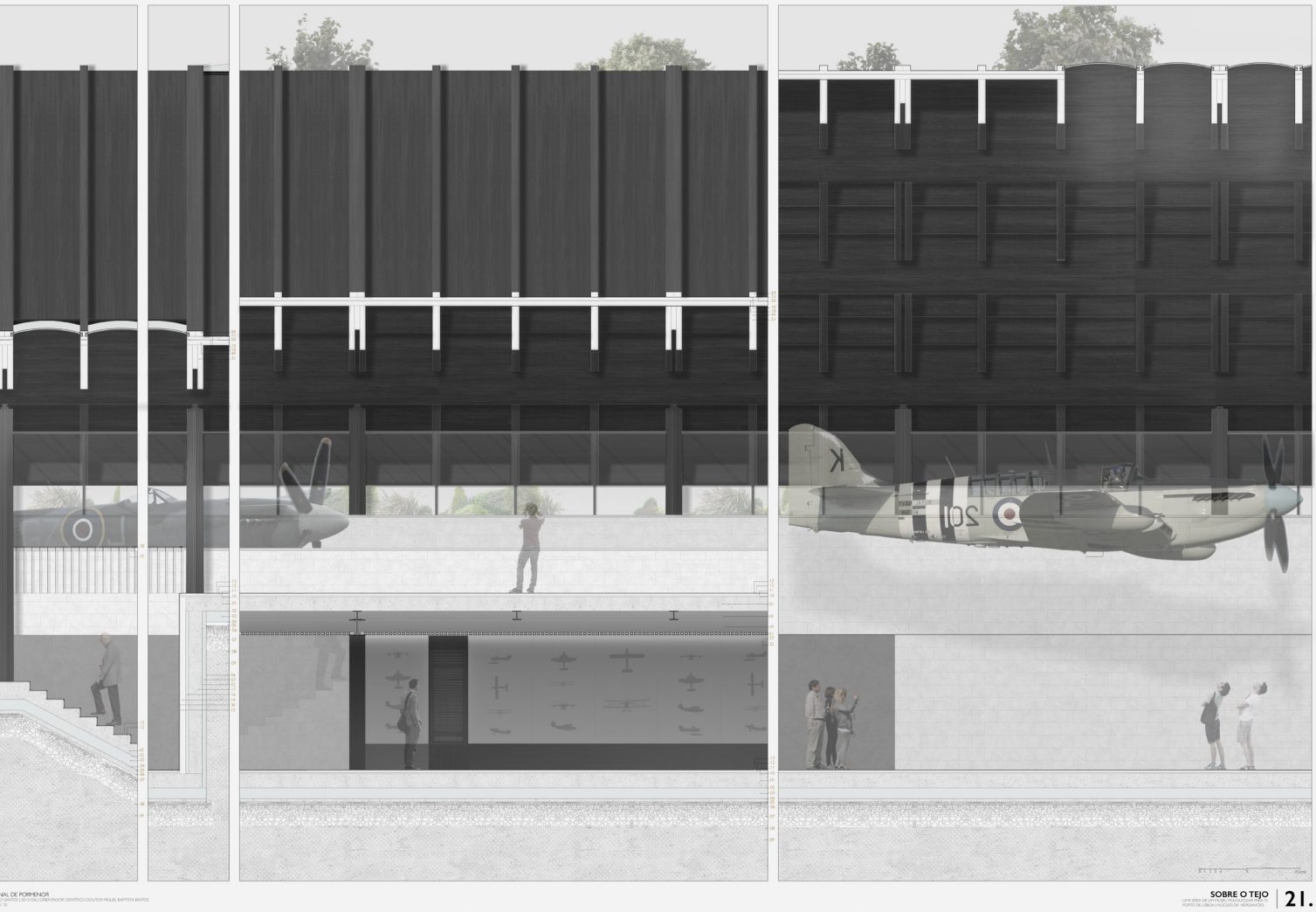


CORTE LONGITUDINAL

FACULDADE DE ARQUITECTURA DA UNIVERSIDADE DE LISBOA | GONÇALO O MACHADO



AL DE PORMENOR



AL DE PORMENOR

SOBRE O TEJO.

UMA IDEIA DE UM MUSEU POLINUCLEAR PARA O PORTO DE LISBOA
NÚCLEO DE HIDROAVIÕES

Gonçalo de Campos Cardoso Machado Santos (Licenciado)
Projecto final para a obtenção do grau de Mestre em Arquitectura
Doutor Arquitecto Miguel Calado Baptista-Bastos (Orientador Científico)

Lisboa, Dezembro 2018