

METAMORPHOSIS

santarém em estratos . cidade paralela

Joana Rodrigues Leocádio

Projecto Final de Mestrado para obtenção do Grau de Mestre em Arquitectura, com especialização em Urbanismo

Orientação Científica

Professor Doutor Sérgio Padrão Fernandes

Professor Doutor João Silva Leite

Júri

Presidente | Professora Doutora Alessia Allegri

Vogal | Arquitecta Catarina Isabel dos Santos Pires

Vogal | Professor Doutor Sérgio Padrão Fernandes



FACULDADE DE ARQUITETURA
UNIVERSIDADE DE LISBOA

Documento Definitivo

Lisboa, FA ULisboa, Fevereiro 2021

METAMORPHOSIS

santarém em estratos . cidade paralela

Joana Rodrigues Leocádio

Projecto Final de Mestrado para obtenção do Grau de Mestre em Arquitectura, com especialização em Urbanismo

Orientação Científica

Professor Doutor Sérgio Padrão Fernandes
Professor Doutor João Silva Leite

Júri

Presidente | Professora Doutora Alessia Allegri
Vogal | Arquitecta Catarina Isabel dos Santos Pires
Vogal | Professor Doutor Sérgio Padrão Fernandes



FACULDADE DE ARQUITETURA
UNIVERSIDADE DE LISBOA

Documento Definitivo
Lisboa, FA ULisboa, Fevereiro 2021

título

metamorphosis

subtítulo

santarém em estratos. cidade paralela

autor

Joana Rodrigues Leocádio

orientação científica

Professor Doutor Sérgio Padrão Fernandes

Professor Doutor João Silva Leite

resumo

Na perspectiva de compreender a realidade actual de Santarém, este projecto parte da busca da história e do papel do Rio Tejo na cidade, de modo a justificar o afastamento entre estes dois elementos.

Seja através de fenómenos naturais ou a extinção da necessidade de utilização do rio consequente da modernidade, estamos perante uma cidade ribeirinha que não é ribeirinha. Que rio não se toca, apenas se vê. A identidade perdeu-se e a gente perdeu-se com ela.

Abandonada, despovoada, esquecida e expectante, este lugar é visto como uma oportunidade e um dever deste projecto de reconectar a cidade com o rio, através do elemento que os une. A margem.

Ao longo desta linha os vestígios de um tempo e de uma cultura são olhados de forma crítica de modo a formarem o ponto de viragem e a devolver a Santarém a sua cidade ribeirinha, o seu Tejo e a sua essência.

A redescoberta do passado inscreve-se no futuro projectado para a cidade.

Palavras - Chave

ribeira, margem, identidade, património industrial, Santarém, metamorfose urbana

title

metamorphosis

subtitle

santarém em estratos. cidade paralela

author

Joana Rodrigues Leocádio

scientific guidance

Professor Doutor Sérgio Padrão Fernandes

Professor Doutor João Silva Leite

abstract

In order to understand the current reality of Santarém, this project starts from the search for the history and role of the Tejo river in the city, in order to justify the distance between these two elements.

Whether by natural phenomena or the extinction of the need to use the river resulting from modernity, we are facing a riverside city that is not it anymore. The river isn't touched, just seen. The identity was lost and people were lost with it.

Abandoned, depopulated, forgotten and expectant, this place is seen as an opportunity and a duty of this project to reconnect the city with the river, through the element that unites them. The river bank.

Along this line, the remains of a time and a culture are looked at critically in order to form the turning point and return Santarém to its riverside city, its Tagus and its essence.

The rediscovery of the past is part of the future projected for the city.

Key-words

riverside, riverbank, identity, industrial patrimony, Santarém, urban metamorphosis

Aos meus pais.

agradecimentos

Professor Sérgio Fernandes, por me fazer ver além dos meus limites, por me incentivar a ser mais e melhor e por todos os sermões que se tornaram em ensinamentos. Obrigada.

Professor João Leite pelas palavras boas em alturas menos boas. Pela paciência, conselhos, e pelos momentos descontraídos em dias chuvosos. Obrigada por acreditar em mim.

À Câmara Municipal de Santarém pela disponibilidade e pelo material facultado.

À Faculdade de Arquitectura pelos amigos que me deu. Aos professores que, ao longo de cinco anos, contribuíram para o meu percurso. Levo todos comigo.

Ao FormaUrbis Lab pelo material disponibilizado e a todos que se mostraram disponíveis para ajudar.

À minha mãe que seguiu com entusiasmo o meu percurso. Que procurava entender os meus desenhos e ideias, e que nunca deixou de acreditar em mim. A minha maior e melhor adepta. Pelas palavras meigas em dias maus, pela companhia em noites longas. Pelos lanches, pelos mimos e pela preocupação.

Ao meu pai pela ajuda nas artes plásticas. Pelas vezes que me desenrascou. Pelas ideias simples em dias de bloqueio. Pelos conhecimentos que me transmitiu e as dúvidas que me tirou. O orgulho transmitido nas pequenas coisas.

Ao meu irmão que sempre demonstrou interesse em ajudar. Pela disponibilidade assim que o procurava, pelas palhaçadas, pelos momentos que me faziam rir e descontraír. O meu primeiro amigo.

À minha família pelo amor e carinho, e pela força. Tias, tios, primos, avós.

Ao Filipe que me aturou nos momentos mais difíceis, que me compreendeu, que me aconselhou e me amparou. Obrigada por poder contar contigo.

Aos amigos de sempre e aos de agora, companheiros nesta aventura de cinco anos. Em especial à Ritinha que se tornou numa amiga inesperada na nossa aventura de seis meses. São tempos que recordarei com alegria.

Aos amigos que encontrei em Itália. Encontro um pouco de cada um deles dentro de mim. A Milano siamo noi.

A todos, obrigada.

Índice

Resumo	V
Abstract	VI
Agradecimentos	XI
Índice	XIV
Índice de Imagens	XVI
Índice de Abreviaturas	XXVI

01/ introdução	1
----------------	---

PARTE I O TEMA

02/ CIDADE PARALELA	9
---------------------	---

03/ A CIDADE DO RIO	19
---------------------	----

O povoamento e a forma	23
------------------------	----

Viver a Ribeira	27
-----------------	----

Transformações e memórias	35
---------------------------	----

04/ INDUSTRIAS ABANDONADAS	87
----------------------------	----

A oportunidade	93
----------------	----

A reconversão	97
---------------	----

PARTE II O SÍTIO

05/ DO RIO, DA REGIÃO, DA CIDADE AO LUGAR	131
---	-----

Do Tejo	141
---------	-----

Ao Ribatejo	153
-------------	-----

De Santarém	177
-------------	-----

À Fábrica	223
-----------	-----

PARTE III O PROJECTO

06/ A CIDADE ALTA E A CIDADE BAIXA	235
As metamorfoses	247
Os caminhos	255
Os referenciais	271
07/ A MARGEM	277
A descoberta da ribeira	283
Os Lugares	299
08/ CENTRO NAÚTICO SCALABITANO	307
A Fábrica, o Pontão e a Torre	311
09/ Considerações Finais	345
10/ Bibliografia	349
11/ Anexos	365

Índice de figuras

001. Fragmento de Planta do Rio Tejo, 1861 in *“Estudos chorographicos, phisicos e hidrographicos da bacia do Tejo comprehendida no Reino de Portugal, acompanhados de projectos e descripção das obras tendentes ao melhoramento da navegação d'este rio e protecção dos campos adjacentes”*, por M. G. Julio Guerra.

Disponível em Biblioteca Nacional Digital
<http://bndigital.bnportugal.gov.pt/>

002. Plano de Sisto V para Roma, c.1590
<http://thau1ufes.blogspot.com/2011/12/42-cidade-barroca.html>

003. Projecto de Domenico Fontana para o plano de Sisto V, Fresco da Biblioteca Vaticana
<http://www.valtervannelli.it/roma-sistina/affresco-vaticano.html>

004. Veneza, Itália. Fotografia de Pedro Almeida
<https://olhares.com/veneza-antiga-foto757006.html>

005. Desembarque de mercadorias no porto, Ribeira do Porto, 1905
<http://portoarc.blogspot.com/2015/10/rio-douro-xv.html>

006. Metamorfose II, ESCHER, c. 1939-40
<https://webpages.ciencias.ulisboa.pt/~ommartins/seminario/escher/metamorfose1.html>

007. Pilares da antiga Ponte da Barca ao lado da Ponte D. Luís I, fotografia de Manuel de Sousa
<https://historiaschistoria.blogspot.com/2015/03/da-ponte-das-barcas-ponte-luiz-i-no.html>

008. “As Alminhas”, 1897, baixo relevo do escultor Teixeira Lopes alusivo ao desastre da Ponte da Barca
<https://www.visitarportugal.pt/porto/porto/sao-nicolau/alminhas-ponte>

009. Praça da Ribeira e rua de Cima do Muro, c.1910. Photo Guedes. CMP, Arquivo Histórico Municipal
http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/?q=ribeira+do+porto&page=16&order_by=TITLE

010. Entrada do antigo Arsenal de Veneza, Canaletto, 1732
https://pt.wikipedia.org/wiki/Arsenal_de_Veneza

011. Diagramas da transformação natural da Lagoa de Veneza. Elaborado pelo autor, 2020

012. Diagrama da Lagoa de Veneza em meados de 1300. Elaborado pelo autor, 2019

013. Diagrama da Lagoa de Veneza em meados de 1600. Elaborado pelo autor, 2019

014. Diagrama da Lagoa de Veneza em meados de 1700. Elaborado pelo autor, 2019

015. Ortofoto da Lagoa de Veneza na actualidade. Google Maps

016. Diagrama de localização dos *i murazzi*, Veneza. Elaborado pelo autor, 2019

017. Vista aérea dos *i murazzi*. Fotografia de Sérgio Fernandes

018. *i murazzi*, contraste da lagoa com o mar. Fotografia de Sérgio Fernandes

019. *i murazzi*, relação com e edificado. Fotografia de Sérgio Fernandes

020. *i murazzi*, formas de utilização. Fotografia de Sérgio Fernandes

021. Vista aérea da Ribeira do Porto. Autor desconhecido
<https://oquefazernoporto.com/ribeira-do-porto-o-cartao-postal-da-cidade-do-porto/>

022. Axonometria Ribeira do Porto. Elaborado pelo autor, 2020
023. Muro da Ribeira e Bairro do Barredo, Autor desconhecido
<https://www.porto.pt/pt/noticia/obras-na-ribeira-arrancam-com-impacto-minimo-para-o-centro-historico-patrimonio>
024. Planta de cobertura do Muro da Ribeira. Elaborado pelo autor, 2020
025. Planta do Muro da Ribeira, permeabilidades entre o Barredo e o Cais da Ribeira. Elaborado pelo autor, 2020
026. Alçado do Muro da Ribeira, Porto. Elaborado pelo autor. 2020
027. Vista do interior do Muro da Ribeira. Autor desconhecido.
<https://pt.slideshare.net/UmbertoPacheco/a-ribeira-e-suas-origens>
028. Secção do Muro da Ribeira do Porto na passagem para o Largo da Lada. Elaborado pelo autor, 2020
029. Ribeira do Porto, muro, espaço público e restauração. Fotografia de Analuiza Carvalho
<http://espiandopelomundo.com.br/o-passado-e-o-presente-no-cais-da-ribeira/>
030. Secção do Muro da Ribeira do Porto nos cobertos transformados em lojas. Elaborado pelo autor, 2020
031. Muro dos Bacalhoeiros, no Cais da Estiva, Porto. Autor desconhecido.
<https://www.pinterest.pt/pin/657033033112670377/>
032. Secção do Muro dos Bacalhoeiros no Cais da Estiva, Porto. Elaborado pelo autor, 2020
033. Vista aérea do Molhe do Douro, Porto. Fotografia de João Ferrand
<https://www.archdaily.com.br/br/01-75903/molhes-do-douro-carlos-prata-arquitecto>
034. Axonometria do Molhe do Douro. Elaborado pelo autor, 2020
035. Axonometria explodida e programa do Molhe do Douro, Porto. Elaborado pelo autor, 2020
036. Galeria do Molhe do Douro, Porto. Fotografia de João Ferrand
<https://www.archdaily.com.br/br/01-75903/molhes-do-douro-carlos-prata-arquitecto>
037. Secção do Molhe do Douro na zona de estadia e praia. Elaborado pelo autor, 2020
038. Crianças a espreitar pelas aberturas da galeria do Molhe do Douro, Porto. Fotografia de João Ferrand
<https://www.archdaily.com.br/br/01-75903/molhes-do-douro-carlos-prata-arquitecto>
039. Secção do Molhe na zona de circulação. Elaborado pelo autor, 2020
040. Zona de estadia no Molhe do Douro, Porto. Fotografia de João Ferrand.
<https://www.archdaily.com.br/br/01-75903/molhes-do-douro-carlos-prata-arquitecto>
041. Secção do Molhe do Douro na zona de estadia e lazer. Elaborado pelo autor, 2020
042. Percorrer o Molhe do Douro, Porto. Fotografia de João Ferrand
<https://www.archdaily.com.br/br/01-75903/molhes-do-douro-carlos-prata-arquitecto>
043. Secção do Molhe do Douro na zona de praia. Elaborado pelo autor, 2020
044. A Cidade Industrial, pintura de D. O. Hill
<https://www.akatu.org.br/noticia/estudo-reforca-associacao-entre-aquecimento-global-e-revolucao-industrial/>

045. Ruína da Antiga Fábrica de Sabão em Alfange, Santarém. Fotografia do Autor, 2020

046. Antiga destilaria de gin, actual Fundação Prada, Milão. Autor desconhecido
<http://www.marjoleinlammertsvanbueren.com/fondazione-prada-permanent-space-milan/>

047. Fondazione Prada, Milão. Fotografia de Bas Princen
<https://www.archdaily.com.br/br/766795/fondazione-prada-oma>

048. Diagrama de transformações do edificado da Fondazione Prada, Milão. Elaborado pelo autor, 2019

049. Planta e programa da Fondazione Prada, Milão. Elaborado pelo autor, 2019

050. Axonometria da Fondazione Prada com o edificado adicionado. Elaborado pelo autor, 2019

051. Secção da relação do edificado adicionado com o existente, Fondazione Prada, Milão. Elaborado pelo autor, 2019

052. Ambiente do toque da torre com o edifício existente, Fondazione Prada, Milão. Fotografia de Bas Princen
<https://www.archdaily.com.br/br/766795/fondazione-prada-oma>

053. Tate Modern, Londres, fotografia de Shutterstock
<https://www.timeout.com/london/news/the-tate-modern-and-tate-britain-reopen-in-london-today-072720>

054. Volume adicionado ao edificado principal do Tate Modern, Londres. Imagem de Hayes Davidson and Herzog & de Meuron
<https://www.archdaily.com/774101/herzog-and-de-meurons-tate-modern-expansion-to-officially-open-in-2016>

055. Axonometria do Tate Modern com o edificado adicionado. Elaborado pelo autor, 2019

056. Nave principal do Tate Modern, Londres. Autor Desconhecido

057. Planta da envolvente do projecto, Tate Modern, Londres. Elaborado pelo autor, 2019

058. Entrada subterrânea para o museu. Tate Modern, Londres. Autor desconhecido

059. Secção com edificado adicionado, Tate Modern, Londres. Elaborado pelo autor, 2019

060. Vista aérea da *La Fabrica*, de Ricardo Bofill, Barcelona. Fotografia de Ricardo Bofill
https://www.archdaily.com.br/br/01-83945/the-factory-slash-ricardo-bofill/50a47f4db3fc4b263f000019-the-factory-ricardo-bofill-photo?next_project=no

061. Silos da *La Fabrica*, Ricardo Bofill, Barcelona. Fotografia de Ricardo Bofill
https://www.archdaily.com.br/br/01-83945/the-factory-slash-ricardo-bofill/50a47f4db3fc4b263f000019-the-factory-ricardo-bofill-photo?next_project=no

062. Axonometria da *La Fabrica* com edificado demolido e adicionado. Elaborado pelo autor, 2019

063. Silos de cimento integrados no novo ambiente, *La Fabrica*, Ricardo Bofill. Fotografia de Ricardo Bofill
https://www.archdaily.com.br/br/01-83945/the-factory-slash-ricardo-bofill/50a47f4db3fc4b263f000019-the-factory-ricardo-bofill-photo?next_project=no

064. Secção da *La Fabrica* por Ricardo Bofill
<https://br.pinterest.com/pin/390546598939965682/>

065. Antivilla, Arno Brandhuber e Emde, Berlim. Fotografia de Constanze Haas.
<https://miesarch.com/work/2458>

066. Núcleo central e cortinas de PVC, Antivilla, Berlim. Fotografia de Erica Overmeer.
<https://www.archdaily.com.br/br/772808/antivilla-brandhuber-plus-emde-schneider>

067. Axonometria da Antivilla com objectos adicionados. Elaborado pelo autor a partir de desenhos originais do projecto, 2021

068. Vão resultante da destruição das paredes, Antivilla. Fotografia de Erica Overmeer
<https://www.archdaily.com.br/br/772808/antivilla-brandhuber-plus-emde-schneider>

069. Planta e alçado da Antivilla com objectos adicionados. Elaborado pelo autor a partir de desenhos originais do projecto, 2021

070. Diagrama do Rio Tejo. Elaborado pelo autor, 2020

071. Montagem da planta do Rio Tejo, 1861, de Vila Velha de Rodão até ao Carregado, Biblioteca Nacional Digital
<http://bndigital.bnportugal.gov.pt/>

072. Bacia hidrográfica do Rio Tejo. Elaborado pelo autor, 2020

073. Planta esquemática do curso e portos do Rio Tejo nos séculos XIV e XV entre Alverca e Santarém. A tracejado possível antiga linha de margem. Elaborado pelo autor, a partir do desenho de Maria Catarino, 2020

074. Área do território que, nos finais do século XVIII, utilizava o rio como principal via de comunicação para transportar produtos. Elaborado pelo autor, 2020

075. Principais produtos que se produziam na região do Vale do Tejo para levar até Lisboa e principais portos nacionais. Elaborado pelo autor, 2020

076. Fragata do Tejo "Carolina", Jorge Correia dos Santos, 1989
http://salvador-nautico.blogspot.com/2010/04/fragata-do-tejo-republicacao_11.html
Avieiros de Vila Franca de Xira. João Santiago, 2007
https://olhares.com/avieiros_de_vila_franca_de_xira_foto996046.html
Barco varino junto ao Cais do Sodré, em Lisboa, transportando mercadoria. Arquivo Fotográfico da CML
<https://www.calendarios.info/embarcacoes-tradicionais-portuguesas/2/>

077. Planta do Rio Tejo com as indicações dos sectores. Elaborado pelo autor, 2020

078. Vista aérea da Vala do Carregado. Autor desconhecido.

079. Vala da Azambuja. Autor desconhecido.
<https://www.visitarportugal.pt/d-lisboa/c-azambuja/azambuja/vala-real>

080. Vala Real, Salvaterra de Magos. Autor desconhecido.
https://www.nauticapress.com/wp-content/uploads/2016/12/DSC_0009.jpg

081. Aldeia Avieira de Escaroupim, fotografia do autor, 2020

082. Praia Fluvial da Valada, Cartaxo. Autor desconhecido.
<https://www.praiafluvial.pt/praias-fluviais-de-valada/>

083. Praia Fluvial do Patacão, Alpiarça. Autor desconhecido.
<https://www.timeout.pt/lisboa/pt/coisas-para-fazer/praias-fluviais-perto-de-lisboa>

084. Lezíria do Tejo. Elaborado pelo autor, 2020
085. Cultivo de arroz na Lezíria do Tejo, junto do Rio Sorraia. Frame de um vídeo de Paulo Vau.
<https://www.youtube.com/watch?v=HqDOuSLvTE>
086. Touro Bravo na Lezíria do Tejo. fotografia de Francisco Romeiras
<https://jra.abae.pt/plataforma/artigo/a-importancia-do-touro-bravo-no-ecossistema-portugues/>
087. Flamingos nas Lezírias do Tejo. Fotografia de Tiago Ferreira, 2012.
<http://tiagoferreira.nome.pt/photo/?p=433>
088. Salinas de Alcochete. Fotografia de O Melhor Blog do Mundo.
<https://omelhorblogdomundo.blogs.sapo.pt/a-magia-das-salinas-138519>
089. Mouchão de Alhandra, Estuário do Tejo. Fotografia de Vitor Oliveira
<https://www.flickr.com/photos/vitor107/29871136868>
090. Cartaz da Feira Nacional do Cavalo 2018, Golegã
<https://www.cm-golega.pt/informacoes/noticias/item/919-feira-nacional-do-cavalo-feira-de-sao-martinho-2018>
091. Cartaz da Festa do Colete Encarnado 2019, Vila Franca de Xira.
<https://barreiradesombra.blogs.sapo.pt/um-grande-cartel-pelas-festas-do-colete-1612866>
092. “O Fado no Ribatejo” aguarela sobre papel. Obra de Alfredo Morais.
<https://www.scalabis.net/tag/campinos/>
093. Gravura de Santarém no século XVI, António da Holanda
<http://www.eugostodesantarem.pt/imagens/desenhos/vista-geral-da-vila-de-santarem>
094. Ortofoto de Santarém. Google Maps
095. Veias de comunicação para Santarém. Elaborado pelo autor, 2020
096. Gravura de Santarém, início do século XIX
<http://ribeiraderunes.blogspot.com/2011/03/ribeira-de-santarem-gravura-dos-inicios.html>
097. Gravura de Santarém, em meados do século XIX, representando Alfange e as Portas do Sol.
<http://aminhasantarem.blogspot.com/2015/01/gravura-do-seculo-xix-representando.html>
098. Diagrama de Santarém na época Romana. Elaborado pelo autor, 2020
099. Diagrama de Santarém na época Islâmica. Elaborado pelo autor 2020
100. Diagrama de Santarém em meados do século XV. Elaborado pelo autor, 2020
101. Cartografia de Santarém do século XVIII. Cedido pela CMS
102. Ortofoto de Santarém. Google Maps
103. Traçado do centro histórico de Santarém. Elaborado pelo autor a partir de peças cedidas pelo FormaUrbis Lab, 2020
104. Amostras de tecido do centro histórico de Santarém. Elaborado pelo autor, 2020
105. Secção dos vales e promontórios de Santarém. Elaborado pelo autor, 2020

106. Secção da relação do planalto (Portas do Sol) com a baixa da cidade. Elaborado pelo autor, 2020

107. Igreja de São João Evangelista
<https://www.allaboutportugal.pt/es/santarem/religion/igreja-de-sao-joao-evangelista-de-alfange>

108. Igreja Santa Clara
<https://www.visitportugal.com/pt-pt/NR/exeres/C24F58E7-A328-4406-BB9C-4AD3649DF85B>

109. Igreja Santa Cruz, Agualela, Vítor Faria 1999
<http://aminhasantarem.blogspot.com/2015/04/igreja-de-santa-cruz-ribeira-de.html>

110. Fonte das Figueiras, Santarém
<http://santaremhistorico.blogspot.com/2009/07/fonte-das-figueiras.html>

111. Monumental Celestino da Graça
<https://mapio.net/pic/p-15567597/>

112. Edifício Singular na cidade de Santarém. Elaborado pelo autor a partir de peças cedidas pelo FormaUrbis Lab, 2020

113. Cartazes dos festivais e eventos da cidade de Santarém. Retirado dos sites oficiais dos eventos e câmara municipal.

114. Ponte sobre o Tejo e embarcações em Santarém
<http://aminhasantarem.blogspot.com/2013/06/gravura-representando-ponte-d-luis-i-e.html>

115. Coluna de Santa Iria no antigo Porto da Ribeira de Santarém. Autor desconhecido

116. Antigo Porto da Ribeira de Santarém. Autor Desconhecido

117. Ribeira de Santarém com cheias do Rio Tejo, fotografia de Dina Gomes
<http://www.eugostodesantarem.pt/imagens>

118. Sistema de percursos estruturantes da cidade e ligações da alta com a baixa de Santarém. Elaborado pelo autor, 2020

119. Secção Ribeira de Santarém e nível de água do rio. Elaborado pelo autor, 2020

120. Secção Alfange e nível de água do rio. Elaborado pelo autor, 2020

121. Planta do tecido edificado da Ribeira de Santarém e Alfange. Elaborado pelo autor, 2020

122. Planta do edifício abandonado da Ribeira de Santarém e Alfange. Elaborado pelo autor, 2020

123. Planta do edifício em ruína da Ribeira de Santarém e Alfange. Elaborado pelo autor, 2020

124. Cartografia de Santarém de 1856, possível troço da linha de caminho de ferro
<http://www.eugostodesantarem.pt/memorabilia/mapas/a-linha-de-comboio-de-ferro-que-nunca-passou-em-santarem>

125. Desenho do ascensor que ligava a estação ao planalto.
<http://www.eugostodesantarem.pt/textos/historias/um-elevador-para-santarem-que-nunca-saiu-do-papel>

126. Antiga Fábrica de Sabão de Alfange, rua interior. Elaborado pelo autor, 2020

127. Actividades do antigo clube de canoagem em Alfange
<https://www.facebook.com/Associa%C3%A7%C3%A3o-Desportiva-Recreativa-e-Cultural-de-Alfange-1931219397106841>
128. Actividades do antigo clube de canoagem em Alfange
<https://www.facebook.com/Associa%C3%A7%C3%A3o-Desportiva-Recreativa-e-Cultural-de-Alfange-1931219397106841>
129. Alçado Norte da nave principal, situação actual da fábrica. Elaborado pelo autor, 2020
130. Alçado Sul da nave principal, situação actual da fábrica. Elaborado pelo autor, 2020
131. Alçado Norte da nave secundária, situação actual da fábrica. Elaborado pelo autor, 2020
132. Planta de cobertura da fábrica, situação existente. Elaborado pelo autor, 2020
133. Planta do piso térreo da fábrica, situação existente. Elaborado pelo autor, 2020
134. Planta do nível 1 da fábrica, situação existente. Elaborado pelo autor, 2020
135. Chaminé da fábrica em Alfange, fotografia do autor, 2020
136. Fachada em ruína da fábrica de Alfange, fotografia do autor, 2020
137. Silos na nave principal da fábrica de Alfange, fotografia do autor, 2020
138. Interior em ruína da fábrica de Alfange, fotografias do autor, 2020
139. Ilustração da ideia geral do projecto. Elaborado pelo autor, 2020
140. Elementos essenciais da proposta. Elaborado pelo autor, 2020
141. Proposta de intervenção, elementos estruturantes. Elaborado pelo autor, 2020
142. Metamorfose da margem. Elaborado pelo autor, 2020
143. Sistema de circulação após a intervenção. Elaborado pelo autor, 2020
144. Reperfilamento das vias rodoviárias existentes. Elaborado pelo autor, 2020
145. Planta do Caminho da Porta de Santiago. Elaborado pelo autor, 2020
146. Ilustrações do Caminho da Porta de Santiago. Elaborado pelo autor, 2020
147. Planta do Caminho de São Bento. Elaborado pelo autor, 2020
148. Ilustrações do Caminho de São Bento. Elaborado pelo autor, 2020
149. Esquisto das torres-referencial
150. Esquisto da torre-referencial
151. Esquisto da bancada vertical
152. Esquisto da torre-café
153. Esquisto da torre-livraria
154. Esquisto da torre-poço

155. Ilustração do ambiente da torre-livraria. Elaborado pelo autor, 2021
156. Ilustração da ideia conceptual para a margem. Elaborado pelo autor, 2020
157. Diagrama de elementos estruturantes da proposta. Elaborado pelo autor, 2020
158. Estação Ferroviária de Santarém, antiga secção museológica, fotografia do autor, 2020
159. Ponte do Alcorce, fotografia do autor, 2020
160. Chafariz de Palhais, fotografia do autor, 2020
161. Padrão de Santa Iria
162. Antiga Fabrica de Sabão de Alfange, fotografia do autor, 2020
163. Diagrama do edificado a requalificar. Elaborado pelo autor, 2020
164. Ilustração da ideia conceptual para o passeio ribeirinho . Elaborado pelo autor, 2020
165. Ilustração da ideia conceptual para as aproximações ao Rio Tejo. Elaborado pelo autor, 2020
166. Programa para a frente ribeirinha de Santarém. Elaborado pelo autor, 2020
167. Ilustração do ambiente da Estação de Comboio. Elaborado pelo autor, 2021
168. Esquisso da planta do Parque Urbano com o muro
169. Esquisso dos perfis do muro
170. Esquisso do muro do Parque Urbano
171. Esquisso do estudo a integração da Ponte do Alcorce no Parque Urbano
172. Esquisso da secção do muro e do Parque Urbano
173. Ilustração do ambiente do muro com o Parque Urbano, a Ponte do Alcorce e o Chafariz de Palhais.
Elaborado pelo autor, 2021
174. Ilustração do ambiente do Monumento a Santa Iria. Elaborado pelo autor, 2021
175. Ilustração do ambiente do Passeio dos Pescadores. Elaborado pelo autor, 2021
176. Ilustração da ideia conceptual para a fábrica de Alfange. Elaborado pelo autor, 2020
177. Programa do Centro Náutico Scalabitano. Elaborado pelo autor, 2020
178. Colagem de um farol, a torre da Fundação Prada e o Molhe do Douro em Alfange. Elaborado pelo autor, 2020
179. Esquissos do estudo do centro náutico como um só edifício
180. Esquissos de volumetria e articulação entre naves
181. Esquisso da torre da fábrica e os níveis interiores
182. Ilustração dos chuveiros nos antigos silos da fábrica. Elaborado pelo autor, 2021
183. Ilustração do ambiente do ginásio do Centro Náutico. Elaborado pelo autor, 2021

- 184. Esquisso do estudo da integração da escada com o pátio
- 185. Axonometria do Centro Náutico Scalabitano, a fábrica, o pontão e a torre. Elaborado pelo autor, 2021
- 186. Esquisso da métrica das placas de aço da torre da fábrica
- 187. Esquisso do estudo da relação entre vãos existentes e vão propostos
- 188. Esquisso do estudo da forma dos vãos e materialidades
- 189. Esquisso da passagem por baixo da linha ferroviária
- 190. Esquissos de estudo do pontão
- 191. Esquisso do estudo do perfil do pontão
- 192. Esquissos do estudo da materialidade do pontão
- 193. Esquissos do estudo dos perfis do pontão
- 194. Ilustração do ambiente do pontão/ hangar do Centro Náutico. Elaborado pelo autor, 2021
- 195. Planta do piso térreo, Centro Náutico Scalabitano. Elaborado pelo autor, 2020
- 196. Planta do piso térreo, Centro Náutico Scalabitano. Elaborado pelo autor, 2020
- 197. Planta do pontão, Centro Náutico Scalabitano. Elaborado pelo autor, 2020
- 198. Alçado Norte da nave secundária do Centro Náutico Scalabitano, em baixo com a passagem subterrânea. Elaborado pelo autor, 2020
- 199. Alçado Sul da nave principal do Centro Náutico Scalabitano, articulada com o pontão e a torre. Elaborado pelo autor, 2020
- 200. Alçado Norte da nave principal do Centro Náutico Scalabitano, articulada com o pontão e a torre. Elaborado pelo autor, 2020
- 201. Planta piso térreo e piso tipo da Bancada Vertical. Elaborado pelo autor, 2021
- 202. Secção da Bancada Vertical
- 203. Ilustração da aproximação à Bancada Vertical. Elaborado pelo autor, 2021

índice de abreviaturas

FA - Faculdade de Arquitectura

CMS - Câmara Municipal de Santarém

CMP - Câmara Municipal do Porto

ARA - Associação Recreativa de Alfänge

01 introdução

“O território é o elemento
permanente da nossa identidade”

José Mattoso, 2010

O território nacional português é composto por cerca de 832 km de costa atlântica e este contacto permanente com a água faz com que a cultura e identidade do país seja, inevitavelmente, ligada à mesma. A cidade ribeirinha é uma recorrente realidade da nossa costa que tem ganho protagonismo ao longo dos anos.

No entanto, devido a fenómenos naturais relacionados com a subida e descida dos níveis da água e a litoralização da população, as cidades ribeirinhas fluviais, do interior do país, transformam-se em lugares esquecidos, abandonados e despovoados.

É neste sentido que surge o tema deste projecto final de mestrado que propõe a revalorização da cidade ribeirinha de Santarém, nomeadamente as zonas da Ribeira de Santarém e Alfange, e a devolução do Rio Tejo à cidade e a cidade ao Rio Tejo. O tema advém no âmbito da disciplina de Laboratório de Projecto VI da Faculdade de Arquitectura de Lisboa que nos desafiou a olhar para as metamorfoses do território e da cidade de forma crítica e também como oportunidades.

O principal objectivo deste trabalho é a reintegração do Rio Tejo na cidade de Santarém, que parte sobretudo da recuperação da cidade ribeirinha de Santarém e a sua margem.

A proposta foca-se nos estratos da cidade que nos evocam para a sua memória, identidade e riqueza cultural e pretende utilizá-los como mote para redescobrir uma cidade ribeirinha reinventada, virada para o rio e um complemento da cidade já consolidada.

Para tal, a linha de margem, a aproximação à água e a articulação entre as “duas cidades” vão ser as transformações mais significativas do projecto.

Para a articulação entre “cidades” é criado um sistema de caminhos e referências visuais, com elementos existentes e propostos, que desbravam as encostas de Santarém e culminam nos estratos mais singificativos da cidade.

A linha de margem torna-se numa linha mais urbana que desenha o novo limite de Alfange à Ribeira de Santarém, e prende-se a permanências de tecidos e objectos urbanos do território. Os focos desta nova margem situam-se sobretudo em Alfange onde é proposto o novo Centro Náutico Scalabitano instalado nas ruínas da antiga Fábrica de Sabão e que comporta três elementos fundamentais, a fábrica, um pontão e uma torre.

A fábrica uma permanência no território, o pontão o elemento da nova margem e a torre um referencial pertencente ao sistema de articulação entre cidades.

Para fundamentar opções e soluções de projecto foi necessário recorrer a alguns temas e conceitos que se adequam às diferentes escalas de abordagem do mesmo, ingredientes fundamentais para o desenvolvimento teórico do projeto final de mestrado e de suporte de discurso para a fase de estratégia e projecto.

Temas como a linha de margem, as ribeiras e todo o seu significado cultural e histórico, a relação dos aglomerados urbanos com o rio e a sua transformação e desenvolvimento de acordo com a mutação do rio são explorados neste projecto. O conhecimento sobre a Lezíria do Tejo, da agricultura e das implicações que os fenómenos naturais têm no território e o tema da memória e identidade nas cidades procurou entender raízes culturais e sociais da área em estudo.

Estas temáticas também contribuíram para a escolha, análise e criação de um quadro de referências de natureza similar aos deste projecto que nos mostra intervenções e soluções análogas às procuradas na área de intervenção que fazem parte da estrutura conceptual.

É ainda feito um levantamento da situação actual procurando criar uma espécie de bilhete de identidade da cidade identificando o património e as singularidades existentes no território e as estruturas e infraestruturas existentes.

Para entender a experiência mais humanizada do local de estudo foram feitas visitas ao local, umas com um carácter mais didático de experienciar a cidade e os seus monumentos e outras mais focadas na recolha de informação objectiva, fotográfica e desenhada.

Posteriormente, segue-se o desenvolvimento do projecto urbano e arquitectónico feito consoante as conclusões da fundamentação teórica e das temáticas apresentadas. É apresentada uma abordagem elástica de aproximação ao território da qual fazem parte uma estratégia mais alargada da articulação entre as “duas cidades”, um plano para repensar a nova frente ribeirinha, a Ribeiria de Santarém e Alfange, e o projecto arquitectónico para a antiga Fábrica de Sabão.

Este documento está organizado em três partes fundamentais, a primeira apresenta o tema do projecto, a segunda caracteriza o sítio do projecto e a terceira caracteriza o projecto em si mesmo.

A primeira parte - o tema - está dividida em dois capítulos que remontam para as fundamentações teóricas e práticas deste projecto.

São explorados temas como a cidade e o rio, o povoamento e a forma das cidades ribeirinhas, a memória e identidade e as vivências das mesmas. Outro tema presente são os espaços industriais e espaços vazios, na procura de oportunidades e potencialidades destes sítios.

Ainda são abordados casos de estudo que se integram nas temáticas abordadas, como o caso da Ribeira do Porto e ainda sobre transformações de edificado industrial desactivado ou abandonado, como a Fundação Prada, em Milão.

A segunda parte concentra-se na leitura do território que se divide em quatro registos. O primeiro registo aborda o conhecimento do Rio Tejo e do Ribatejo.

O segundo registo foca-se na cidade de Santarém, onde é recolhida informação histórica e é feita uma leitura da evolução e forma dos traçados da cidade, e conhecida a sua importância e valores. Depois aborda-se a cidade ribeirinha de Santarém e a sua relação com o Rio Tejo e com a cidade histórica, e por fim a leitura do lugar, neste caso, de Alfange, onde se vai implementar o projecto arquitectónico.

A terceira parte foca-se no projecto urbano arquitectónico. Para caracterizar o projecto, recorre-se a três cenários. O primeiro é a complementaridade entre as “duas cidades” de Santarém, onde são apresentadas escalas mais alargadas e conceptuais.

O segundo cenário foca-se no novo limite da margem ribeirinha de Santarém onde são apresentados programas de intervenção mais aproximados do rio.

O último apresenta o projecto arquitectónico. Esta parte é vai desde o programa do equipamento até soluções mais promenorizadas do projecto.



O TEMA

2

cidade paralela

“Foi precisamente este o achado do barroco: criar uma cidade como obra de arte da percepção visual imediata”

Breve História do Urbanismo, Fernando Goitia, p. 126, 1982

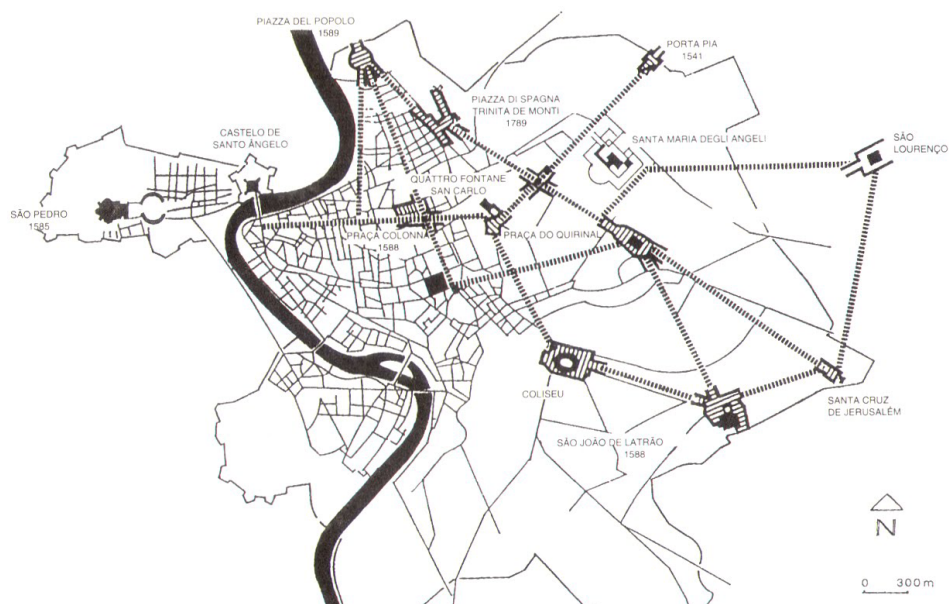
Cidades paralelas remonta para o sentido figurativo do paralelismo entre dois fenómenos que se correspondem, que se complementam.

Os planos de reforma, os rasgões de avenidas e praças que se inscrevem sobre uma cidade já desenhada são exemplos desses fenómenos. À primeira vista resultam numa cidade unificada, modernizada, consolidada. Quando analisada descobrimos um certo tipo de palimpsesto onde o resultado é consequência de um conjunto de camadas e sistemas complementares com o mesmo sentido e importância que contribuem para um mesmo fim.

Estamos perante uma série de cidades desenhadas e redesenhadas fruto de ideais e políticas de diversos tempos e autores, onde cada um tenta inscrever o seu pensamento crítico no território. Para além destes factores somam-se outros como avanços tecnológicos, por exemplo o aparecimento do automóvel, que geram necessidades que a cidade e o território têm de acompanhar.

Para além do plano de Haussmann para Paris entre 1852 e 1870, podemos indentificar outro exemplo destes redesenhos das cidades como o Plano de Sisto V para Roma.

Este plano consiste em ligar, através de linhas rectas, as sete basílicas da cidade mais visitadas por peregrinos assim como outros pontos importantes da mesma.

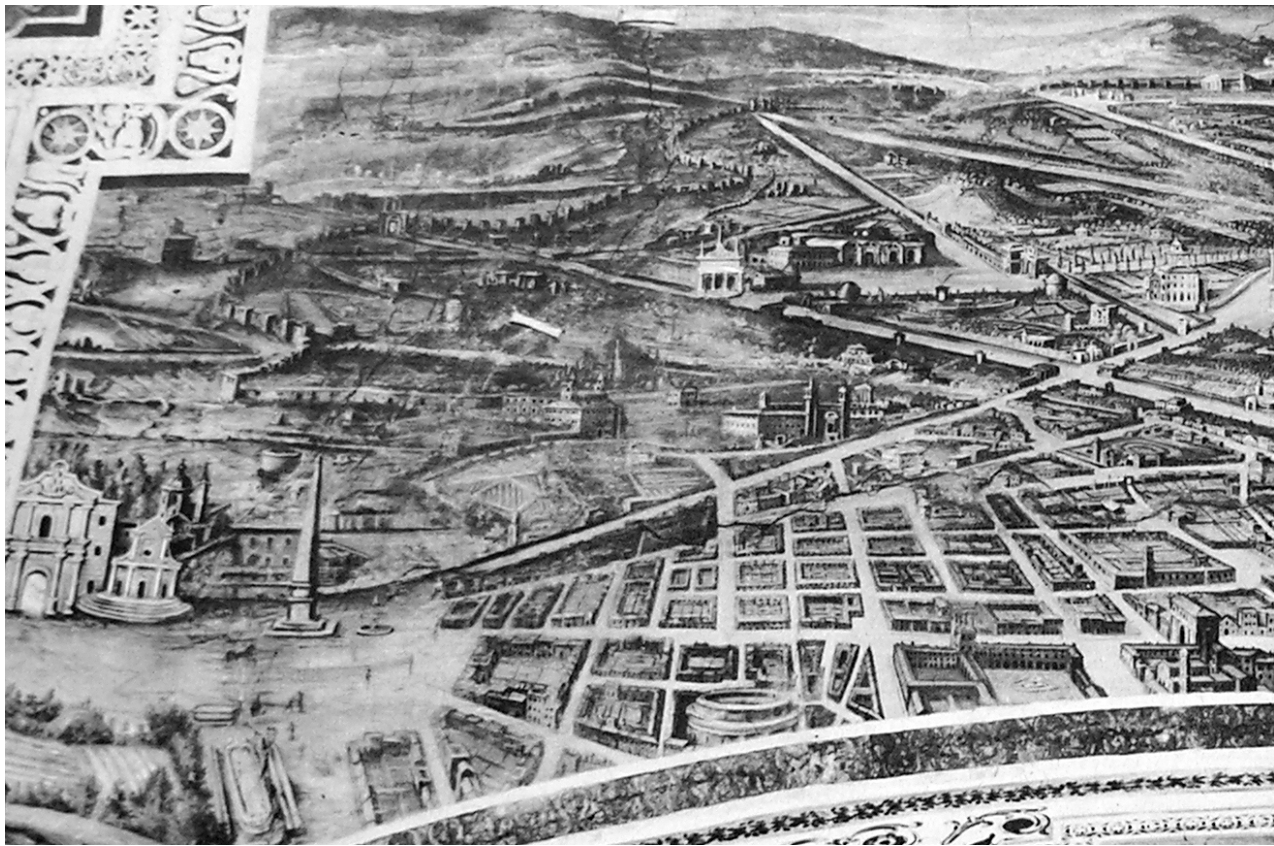


2. Plano de Sisto V para Roma, c.1590

As linhas rectas representam as vias de circulação do sistema, as ligações físicas. No entanto, estas ligações não se restringem apenas ao factor físico.

Se as vias rectilíneas pretendem reduzir a distância física entre os antigos e gloriosos monumentos que dignificam o poder da cidade, os obeliscos colocados nas praças em frente aos monumentos permitem uma percepção visual imediata de vários focos de importância da cidade e são elementos compositivos dessas mesmas praças e do novo sistema da cidade.

Em suma, este novo sistema vem dotar a cidade de relações visuais e físicas que visam promover a riqueza cultural e monumental da cidade, através da selecção de lugares singulares da mesma.



3. Projecto de Domenico Fontana para o plano de Sisto V, Fresco da Biblioteca Vaticana



*“a transição entre esta (a água) e a terra
constitui o maior contraste psicológico”*

Gordon Cullen, 1971, p.192

O povoamento e a forma

As terras próximas a fluxos de água ou beneficiadas pelas chuvas, e, conseqüentemente, favoráveis à agricultura foram sempre procuradas pelos homens e sempre foram convidativas à sua fixação. (MATTOSO, DAVEAU, 2010)

Esta preferência prevém da necessidade de sobrevivência nos primórdios da civilização que via na água o elemento essencial da evolução, elemento de comunicação através da navegação, trocas comerciais, fonte de energia, elemento de defesa estratégico, pelo seu atravessamento difícil em algumas ocasiões.

Assim, esta relação de interesse e necessidade entre o território e o seu utilizador, o homem, foi a fundação da cidade ribeirinha.

No início do século XVI a distribuição da população no território nacional era muito influenciada pelas características naturais e físicas do solo.

A distribuição não era equilibrada e este fenómeno resultava da atracção e procura por terras mais férteis e fecundas, mais fáceis de cultivar. No entanto, este não era o único factor de preferência.

O tipo de circulação que era permitida pelo terreno era de grande importância na hora de assentar. Este desequilíbrio resultava também já do assentamento do poder em determinados sítios, que levava a que o povo se fixasse envolta dos mesmos.



4. Veneza, Itália. Fotografia de Pedro Almeida

No fim do século XVIII, o início da industrialização portuguesa e o uso de adubos químicos, geraram um aumento da capacidade de aproveitamento dos solos, que provocou uma expansão do povoamento rural. Mas nem mesmo com a industrialização a distribuição da população foi equilibrada.

A atracção à costa, à margem, ao litoral, advém de características únicas que estes sítios possuem e as vivências que proporcionam, profundamente influenciadas pela existência de um plano de água.

“[...] o traçado urbano da ribeira tende a desenvolver uma relação indissociável, estrutural, com o plano de água que se revela na própria identidade das suas formas.”

Sérgio Fernandes, 2014, p. 217

É importante entender que características são estas, quer sociais quer formais, entender o papel que o fenómeno ribeira e cidade ribeirinha têm na construção de uma identidade e cultura de uma população. É entender a relação dos homens com a terra, e a relação da terra com os homens.



5. Desembarque de mercadorias no porto, Ribeira do Porto, 1905

Viver a Ribeira

Após o conhecimento do tipo de lugar que é escolhido por uma comunidade para se assentar, devemos analisar o que acontece depois dessa fixação. As fixações de população em determinado lugar geram uma necessidade de certas e determinadas infraestruturas e espaços urbanos. Estes espaços vão formar o conceito de ribeira enquanto lugar, com uma morfologia específica. A formulação desse conceito (ribeira), “decorre inevitavelmente da noção de cidade-porto associado ao significado do cais/ancoradouro, estaleiro naval, armazém e mercado.” Esta relação entre o espaço e as fixações nesse espaço geram “um lugar arquitetónico representativo e simbólico”. (FERNANDES, 2014).

É assim que a ribeira passa a ter o seu papel na cidade e a sua própria identidade. Este lugar representa uma das portas da cidade, mais imponente devido à sua relação com o mundo exterior. É desse mundo exterior que chegam os barcos com mercadorias e especiarias vindas de fora, onde embarcam e desembarcam pessoas e bens. É a chegada e a saída. É o palco da agitação urbana.

Esta agitação urbana é consequência da presença de certas tipologias de edificado também ele caracterizador da população fixa naquele lugar.

O encontro de fregueses no Mercado ou a missa aos domingos de manhã na Igreja fazem parte da paisagem do lugar da ribeira.

Mas assim como há barcos, tem de haver infraestruturas para os construir, reparar e também abrigar. Os cais e os estaleiros assumem essa função e são parte fundamental da ideia do lugar da ribeira.

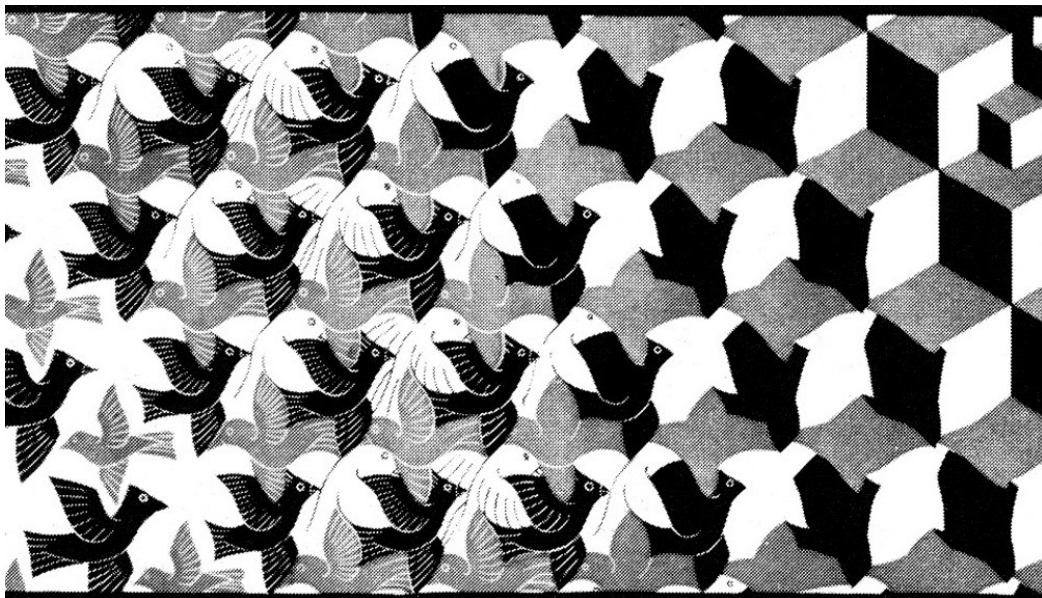
Mas a relação da ribeira não é apenas de fora para dentro. Se ela representa a cidade, também tem de se ligar com o interior da mesma, ou seja de dentro para fora, da ribeira para o resto da cidade. Essa ligação da ribeira com o interior da cidade estabelece-se através de arruamentos de natureza variada que unem outros pontos desta, e é então estabelecida uma hierarquia do espaço pela relação destes arruamentos, e pela criação de outros alargamentos. Estes alargamentos são praças e largos interiores da cidade que vão culminar no lugar da ribeira.

Em suma, o espaço (ruas, praças) e a tipologia do edificado (mercados, igrejas) e infraestruturas (estaleiros, cais) são representativos da noção de ribeira, e cidade ribeirinha.

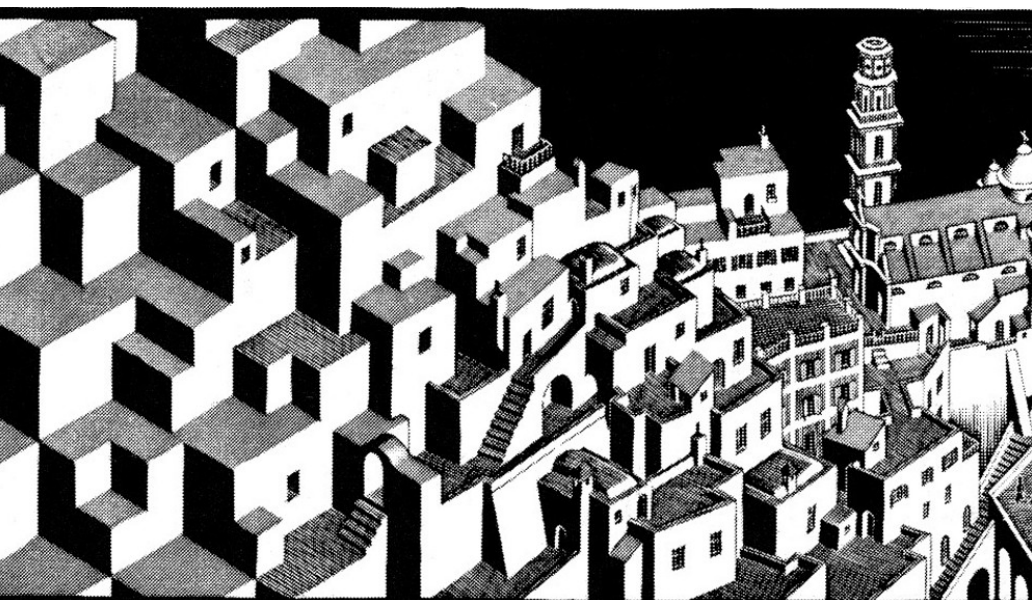
A presença deste lugar na cidade veio dominar a frente para a qual esta se vira.

“A terra molda o homem à sua imagem e semelhança”

Mattoso e Daveau, 2010, p. 17



6. Metamorfose II, ESCHER, c. 1939-40





7. Pilares da antiga Ponte da Barca ao lado da Ponte D. Luís I
Fotografia de Manuel de Sousa



8. "As Alminhas", 1897, baixo relevo do escultor Teixeira Lopes
alusivo ao desastre da Ponte da Barca

Transformações e Memória

As relações entre o homem e o espaço geram consequências físicas no território, mas também marcam a história do lugar. Essas consequências apresentam-se na forma de transformações e mutações que o território sofre à medida que o homem vai tirando partido das suas propriedades. Quer seja pelo aproveitamento do solo para agricultura, pela necessidade de ligar povoações através de caminhos ou pela fundação de uma cidade que sirva de casa e abrigo, essas marcas surgem e permanecem no território, contam as histórias dos que as criaram e utilizaram, e informam o presente.

“[...] a diferença entre passado e futuro, [...] consiste precisamente no facto de que o passado é, em parte, experimentado agora, e que, [...] este pode ser o significado a dar às permanências; estas são um passado que ainda experimentamos.”

Aldo Rossi, 1966, p. 68

As permanências podem ter um carácter mais simbólico e imensurável, como ideias, costumes e tradições, ou, ao apagarem-se estes, o que resta é a permanência da forma, do *locus*. Qualquer uma delas tem a capacidade de mostrar aquilo que uma cidade já foi, o seu passado, e em que é que esse passado difere do presente.

“Na realidade, continuamos a usufruir de elementos cuja função há muito se perdeu; o valor [...] reside, portanto, unicamente na sua forma”

Aldo Rossi, 1966, p. 72



9. Praça da Ribeira e rua de Cima do Muro, c.1910
Photo Guedes. CMP, Arquivo Histórico Municipal

Estas formas físicas são representadas no território através do traçado, monumentos, praças ou ruas da cidade. Para Solá-Morales (1997) o elemento que retrata uma imagem memorável e duradoura da cidade é o traçado. Balzac prevê que as cidades antigas só serão preservadas através da iconografia literária.

Ou seja, que apenas poderemos conhecer as cidades e os tempos do passado, não pelo traçado ou através de monumentos do presente, mas sim através de relatos escritos, ou descrições dessas cidades, ou até mesmo através da toponímia dessa cidade.

Como os poetas que relatam romanticamente a cidade de Paris ou as ruas de Lisboa que tomam os nomes do tipo de produtos que eram comercializados na mesma - Rua do Ouro - , ou das profissões presentes na rua - Rua dos Sapateiros -.

Assim, podemos estabelecer duas noções de permanências. A primeira, as permanências físicas na cidade, a segunda permanências imateriais da cidade. Ambas retratam um determinado tempo e situação da mesma.

“A forma da cidade é sempre a forma de um tempo da cidade”

Aldo Rossi, 1966 , p.72

“A sua preservação é, com efeito, uma reutilização. Ela apresenta-se sob duas formas distintas: reutilização global, acompanhada ou não de reordenações: fragmentação em bocados e fragmentos, utilizáveis para fins e em locais diversos”

Françoise Choay, 2001

A par da transformação destas permanências, está a ser feita uma preservação das mesmas. Ao recuperar e reutilizar as suas heranças físicas não se corre o risco de deixar ao abandono e consequentemente à ruína e esquecimento.

Pezzini (2010) relata que estas transformações são uma demonstração da capacidade de uma cultura de reabilitar os lugares do passado, capacidade importante para a vitalidade da mesma.

Com estas transformações a cidade antiga ganha ênfase e importância em relação à nova cidade que agora começa a surgir.

Assim, esta cidade antiga é “a garantia da nossa identidade, pessoal, local, nacional e humana.” (CHOAY, 2001). A par com a identidade, as cidades antigas reflectem também a memória de um tempo.



10. Entrada do antigo Arsenal de Veneza, Canaletto, 1732

Assim como se aprofundou a forma da cidade ribeirinha e a maneira que o indivíduo tem de a viver, e depois a forma da cidade naquilo que são os estratos de memória e permanências existentes, é urgente o olhar para as memórias que a cidade concede aos seus habitantes e de que modo os molda naquilo que é a sua identidade.

Cada um sente e vive o espaço e a cidade de forma diferente e isso é consequência das experiências e memórias que o indivíduo ou indivíduos têm desses sítios e lugares.

Essa mesma noção pode ser alargada a um conjunto de indivíduos que, devido ao carácter do acontecimento que marca aquele lugar, se tornam memórias coletivas. Esses acontecimentos, muitas vezes históricos, são de grandes mudanças e impacto na cidade, e ficam para sempre agarrados à memória desse lugar.

Aqui a experiência ou o acontecimento já não é um evento pessoal, que diz respeito a um só, mas sim algo mais universal que afecta uma maioria de pessoas.

Assim, podemos afirmar que existem dois tipos de memória ligados ao espaço e à cidade: a memória colectiva que a comunidade possui, relacionado com carga histórica ou simbólica universal de um sítio ou edifício, e a memória que cada um dos sujeitos criou com um sítio ou edifício.

“a cidade que muda e apaga com frequência as nossas recordações”

Aldo Rossi, 1966, p. 72

Ao longo do tempo e das necessidades, estas memórias e recordações vão desaparecendo à medida que a cidade se vai desenvolvendo, quer seja através da demolição de um edifício ou a fragmentação do objecto que passa a não ter o contexto que outrora tinha.

Ainda assim, há uma história que permanece e fica para ser contada, e Aldo Rossi (1966) diz que “A história da cidade é a história da civilização” e “a própria cidade é a memória colectiva dos povos (...) a memória está ligada a factos e lugares, a cidade é o *locus* da memória colectiva”.

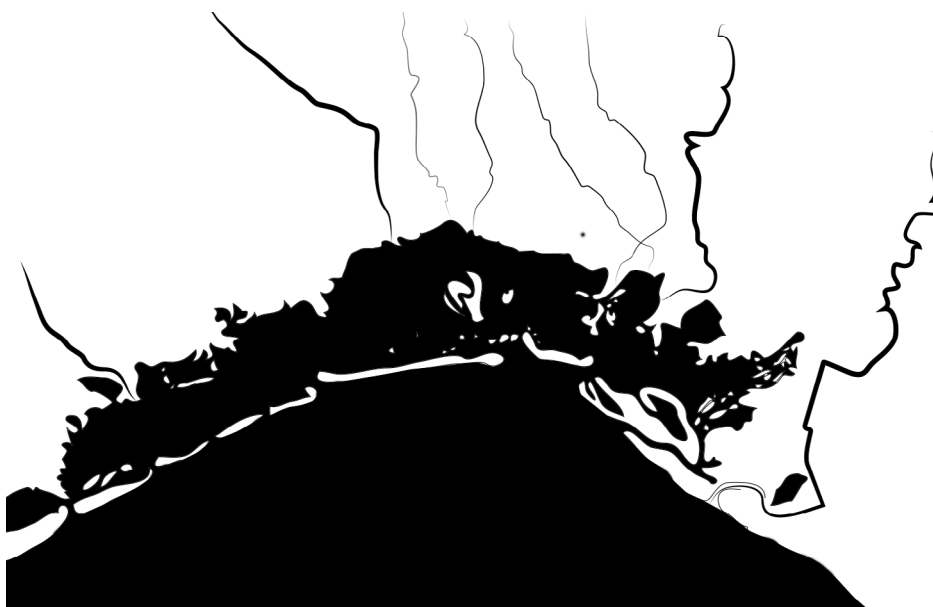
E aos poucos vai emergindo uma certa identidade que se reflecte na sua forma mais física através do território, “o território é o elemento permanente da nossa identidade” (MATTOSO; DAVEAU, 2010), e na forma imaterial pelos costumes e tradições da comunidade.

Ora, Veneza não era Veneza sem os seus canais, e não se andava de gôndola ou de barco se assim não fosse. Portanto, as características específicas daquele território criaram a identidade daquela cidade e geraram um certo tipo de actividade identificativa da mesma e da sua comunidade.

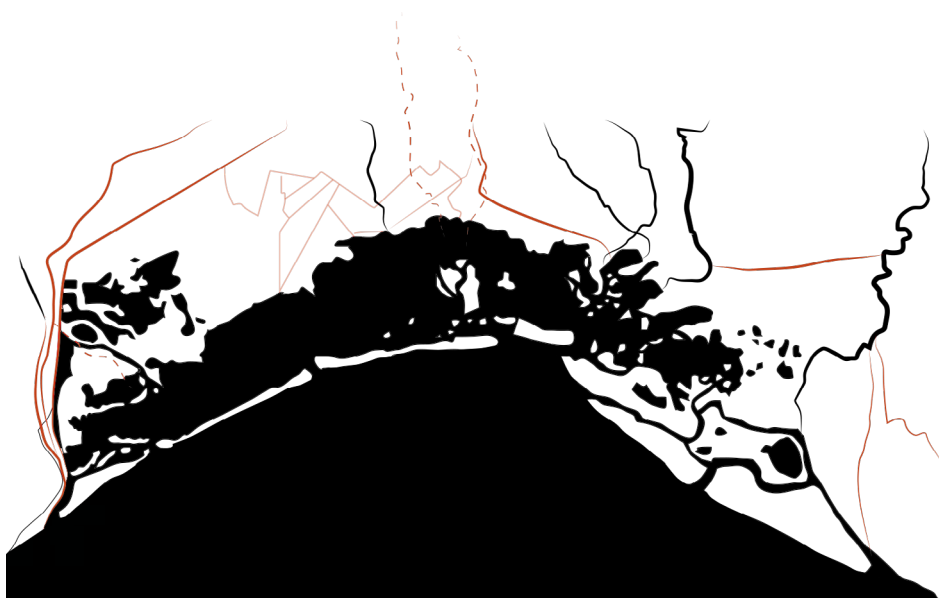


11. Diagramas da transformação natural da Lagoa de Veneza

Estudo da Lagoa de Veneza e dos seus processos de transformação através da intervenção do homem. Os desvios e cortes nos rios que desaguam agora no Mar Adriático são os principais responsáveis pela metamorfose da lagoa. Aproximação aos *i murazzi* que defendem as correntes do mar.



12. Diagrama da Lagoa de Veneza em meados de 1300



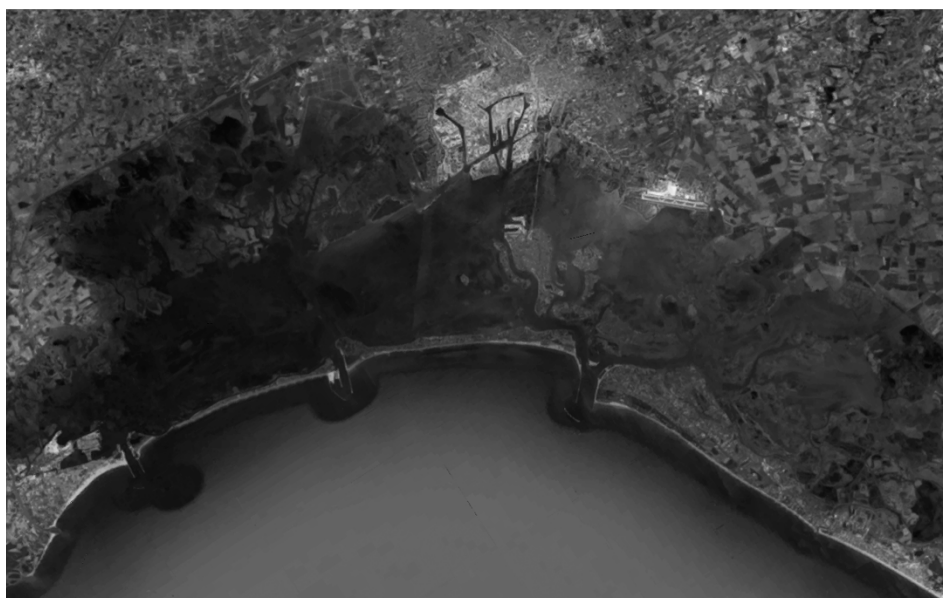
13. Diagrama da Lagoa de Veneza em meados de 1600

— canais desviados e cortados - - - canais submersos

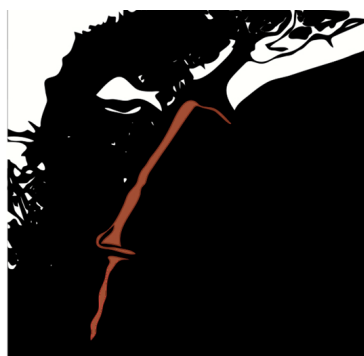


14. Diagrama da Lagoa de Veneza em meados de 1700

— canais desviados e cortados - - - canais submersos . . . i murazzi



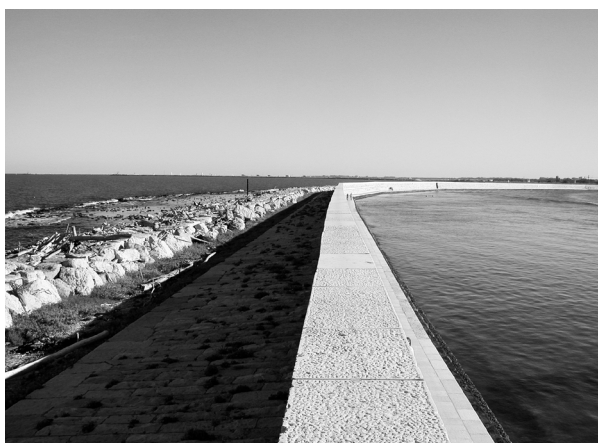
15. Ortofoto da Lagoa de Veneza, actualmente



16. Diagrama de localização dos *i murazzi*



17. Vista aérea dos *i murazzi*, fotografia de



18. *i murazzi*, contraste da lagoa com o mar



19. *i murazzi*, relação com o edificado



20. *i murazzi*, formas de utilização

*“[...] Ali o cais, a Ribeira, os rostos, as vozes, os gritos, os gestos.
Uma beleza funda, grave, rude e rouca. [...] Histórias de naufrágios,
de barcos perdidos, de navios encalhados.”*

Sophia de Mello Breyner Andresen



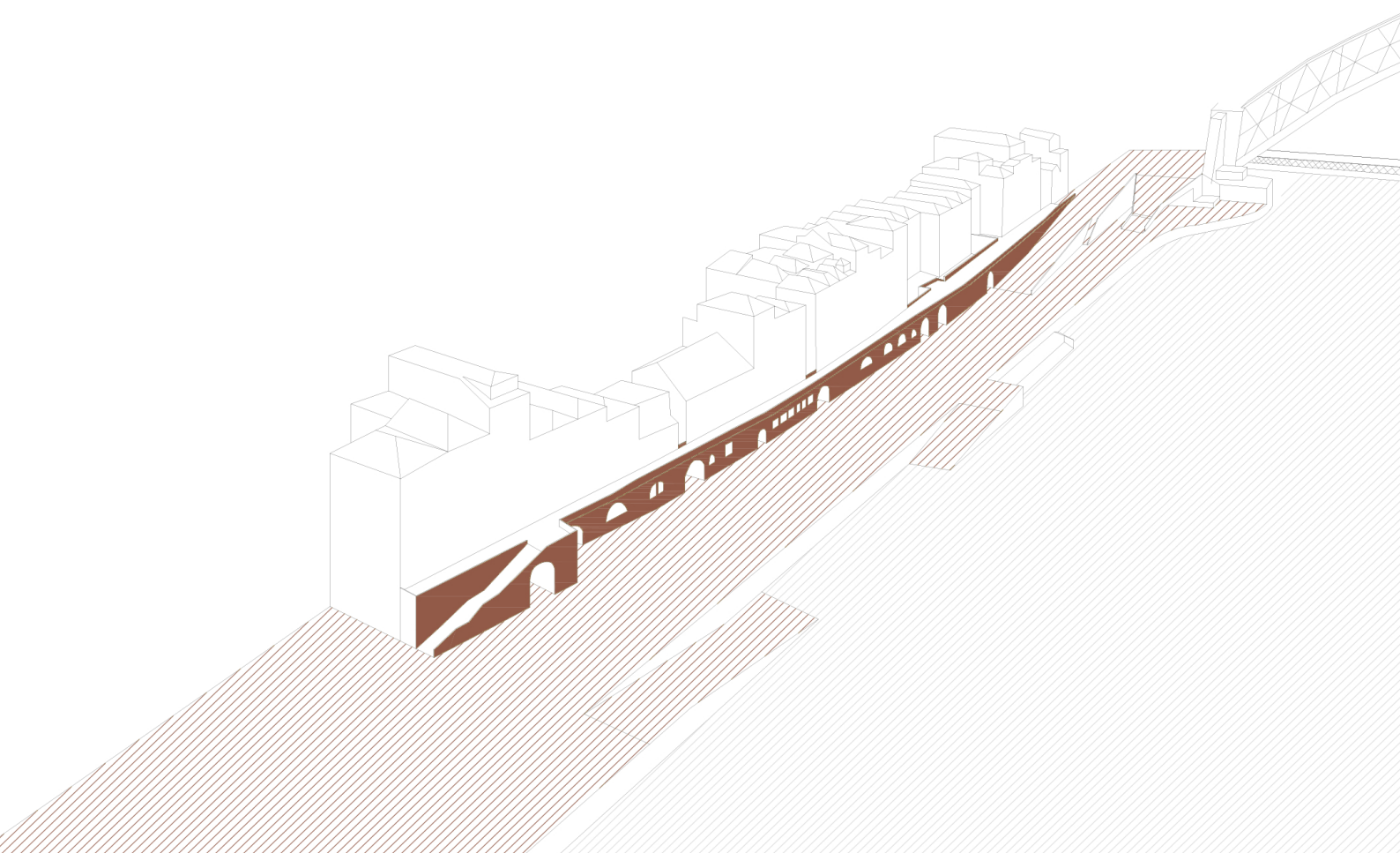
21. Vista aérea da Ribeira do Porto

A Ribeira do Porto, lugar de trocas e agitação urbana, chegada e largada de pessoas através dos passeios turísticos e de mercadorias como o vinho do Porto. É um lugar de comércio, do mercado local e de encontros. As permanências naquele local como o muro, os pilares da antiga ponte ou a obra sobre uma tragédia ocorrida no local remontam à memória e recordação do que aquele lugar já foi.

As transformações feitas no local fizeram com que o mesmo se adapta-se aos utilizadores de hoje e formam a identidade deste sítio e da cidade. Ao lembrar o Porto, a Ribeira é lembrada.

“Em seus olhos de pedra tão escuros
Que diz ao vê-lo a Sé, quase sombria?
E a tão negra muralha à luz do dia?
E as ameias partidas sobre os muros?
Vergam-se os arcos gastos da Ribeira...”

Pedro Homem de Mello, 1983





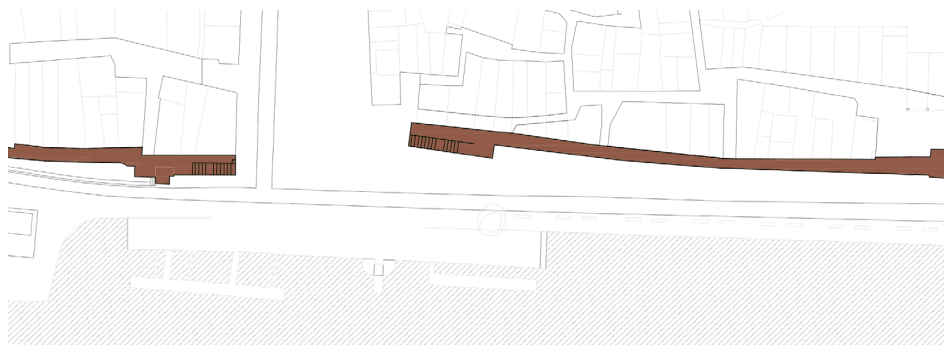
23. Muro da Ribeira do Porto e o Bairro do Barredo

O Muro da Ribeira é o elemento que mais representa a articulação entre o antigo e o novo. Esconde-se no meio de esplanadas e bares procurados por turistas e edifícios coloridos do Bairro do Barredo. De Oeste até à Praça da Ribeira chama-se Muro dos Bacalhoeiros, aí é interrompido, e a partir da mesma Praça passa a chamar-se Muro da Ribeira.

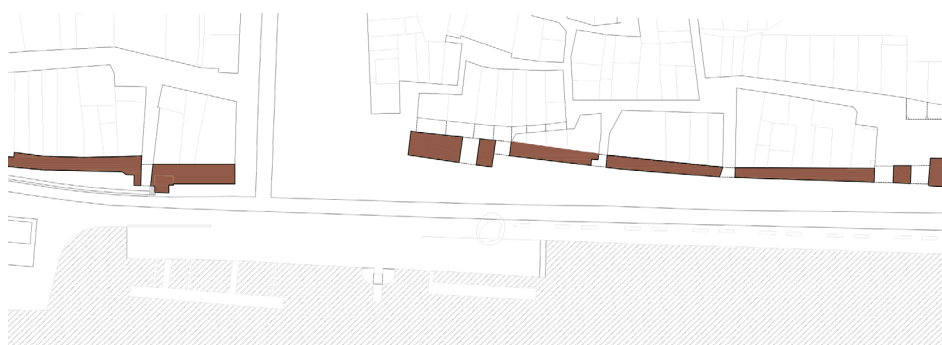
Este muro foi em tempos um troço da muralha Fernandina edificada entre 1368 e 1437, foi edificado com o objectivo de substituir a cerca-alta medieval que separava a Praça da Ribeira e o Rio Douro. Havia uma porta principal que permitia o acesso da Praça para o Rio e haviam várias aberturas ao longo do muro, que eram designados por cobertos. Hoje em dia resta apenas um destes do lado Oriental.

Na sua cobertura, o muro serve de acesso às habitações do Barredo ou permite uma outra forma de percorrer a Ribeira. Na parte de baixo foram abertas arcadas com funções comerciais e de restauração outras servem de acesso à ruas interiores do bairro.

Antes muralha, agora habitada. A Ribeira transformada. A ponte que atravessa, em vez de outra que atravessou. O cais que abriga e abrigou. O mesmo ruído, palavras diferentes, a mesma agitação como manda a tradição.



24. Planta de cobertura do Muro da Ribeira, Porto



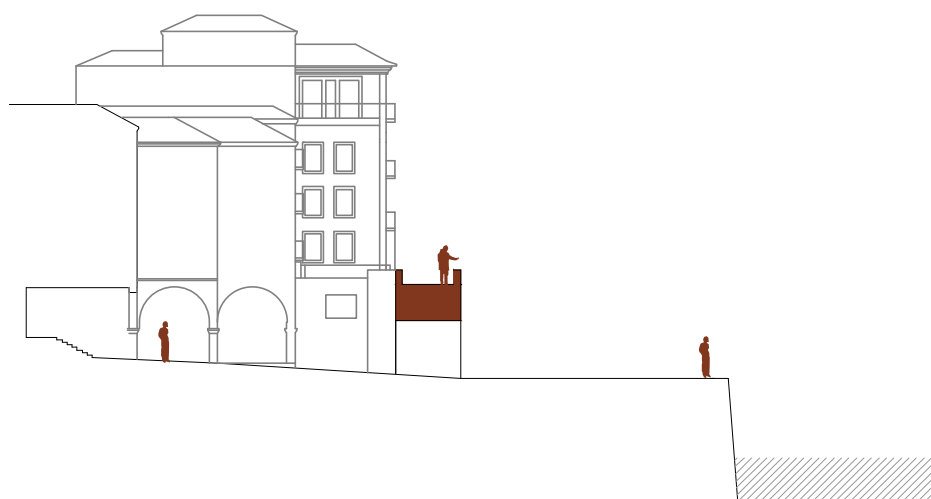
25. Planta do Muro da Ribeira, permeabilidades entre o Barredo e o Cais da Ribeira



26. Alçado do Muro da Ribeira, Porto



27. Vista do interior do Muro da Ribeira, fotografia de



28. Secção do Muro da Ribeira do Porto na passagem para o Largo da Lada



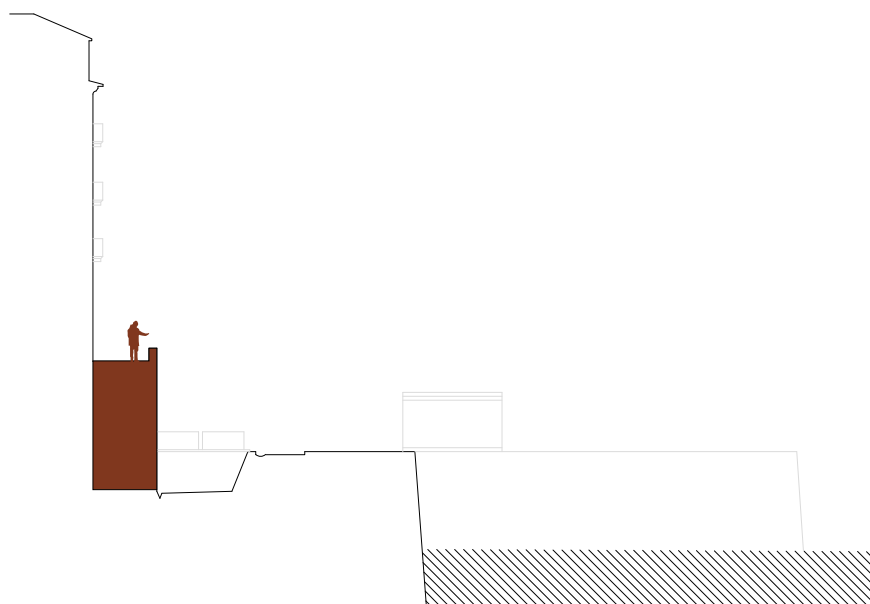
29. Ribeira do Porto, muro, espaço público e restauração. Fotografia de Analuiza Carvalho



30. Secção do Muro da Ribeira do Porto nos cobertos transformados em lojas



31. Muro dos Bacalhoiros, no Cais da Estiva, Porto



32. Secção do Muro dos Bacalhoeiros no Cais da Estiva, Porto

*“Trata-se (o molhe) de uma espaço vivo
que se transformou num marco da cidade”*

Marina de Holanda, 2012



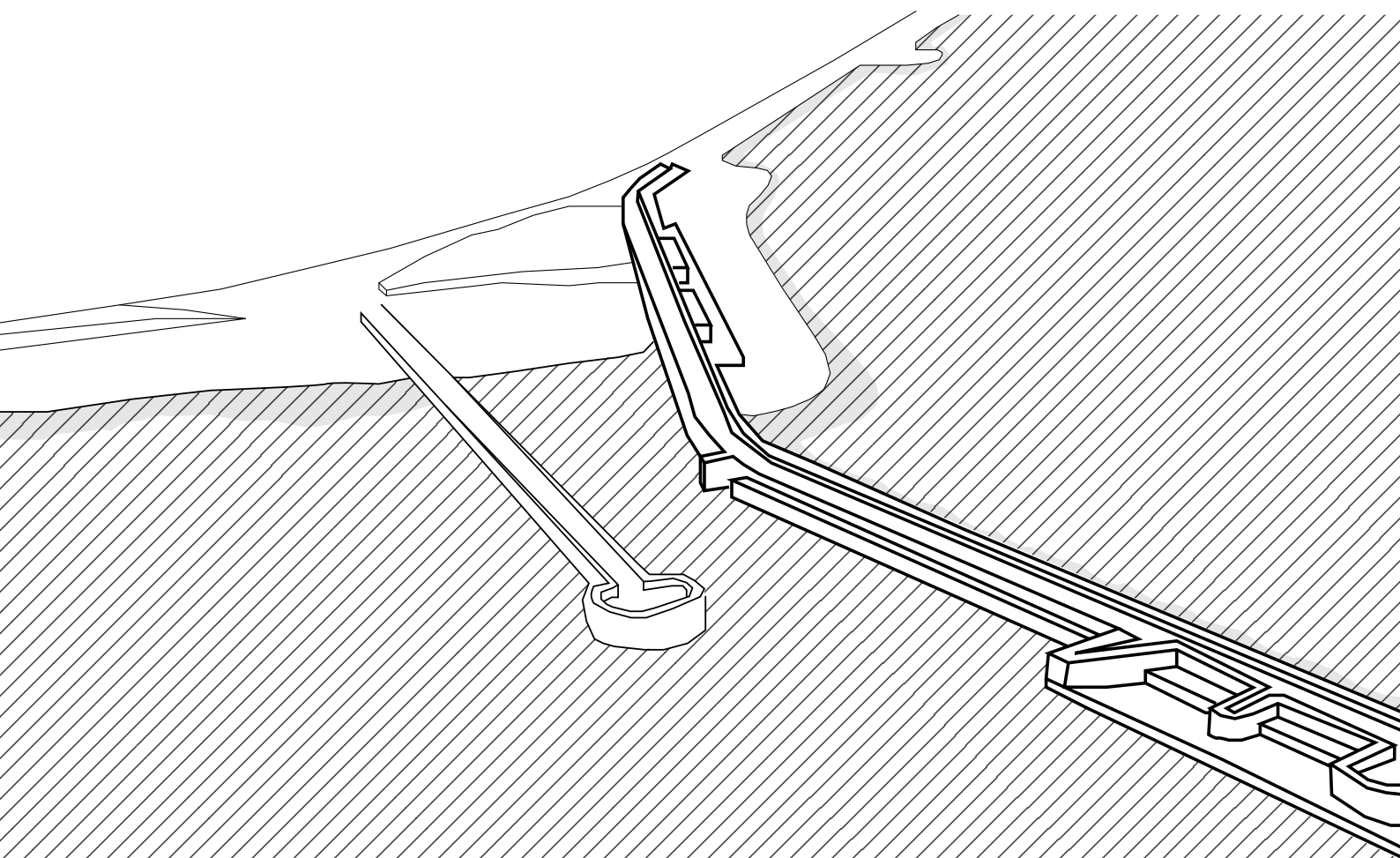
33. Vista aérea do Molhe do Douro, Porto. Fotografia de João Ferrand

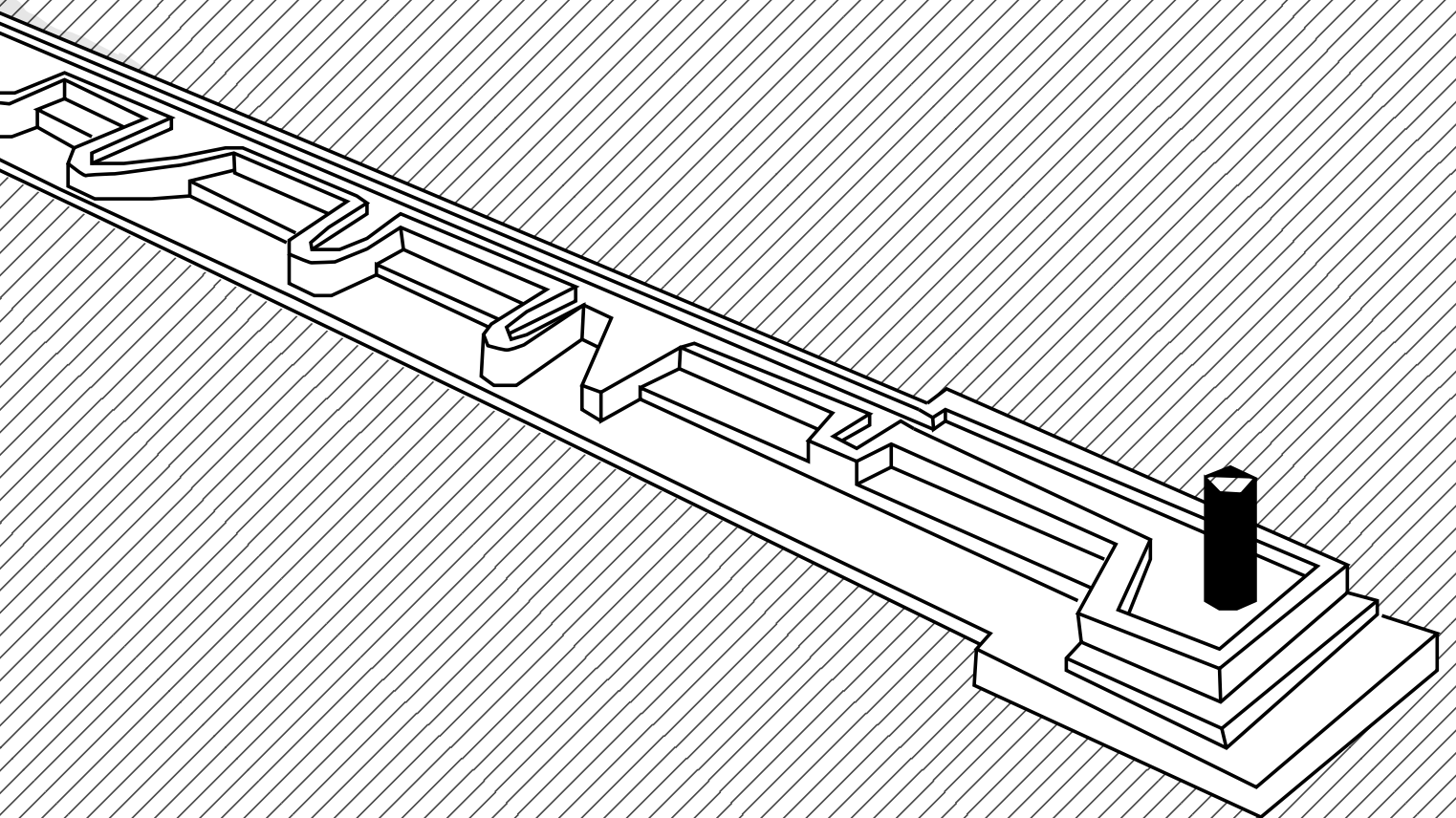
Na Foz do Porto, o Molhe do Douro do arquitecto Carlos Prata é outro exemplo da metamorfose do território através da intervenção humana. Assim como em Veneza com os *i murazzi*, este objecto articula-se tanto com a água como com a terra, e para além das suas funções primitivas de molhe apresenta-se como espaço público percorrível e disfrutável pelas pessoas.

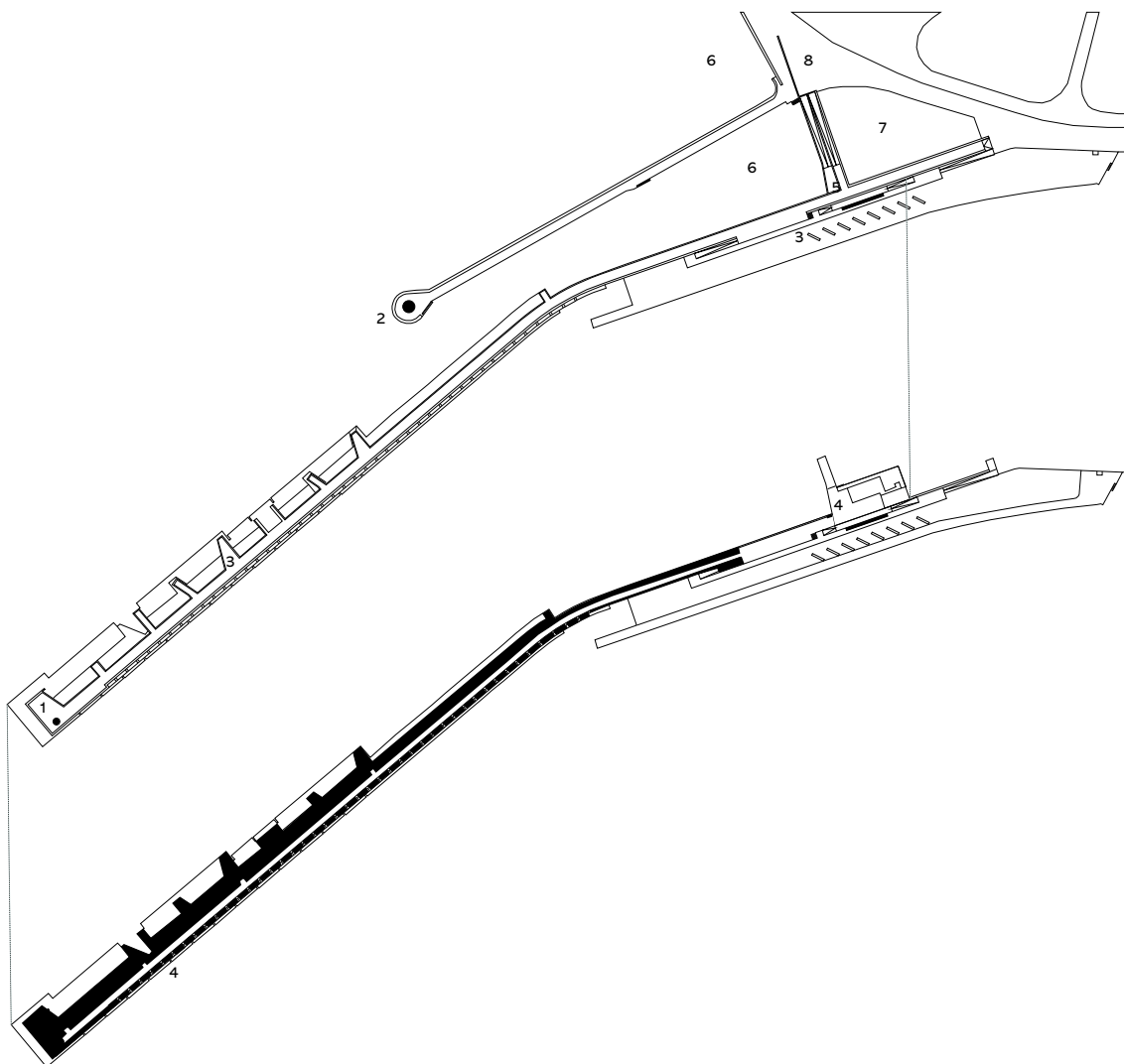
Os molhes formam a entrada para a barra do Douro. São uma infraestrutura cujo o objetivo consiste em ganhar um novo espaço ao mar que surge da necessidade de assegurar as entradas das embarcações no rio em segurança e também a sua navegação no mesmo.

Devido a características específicas desta infraestrutura, o estudo desta obra foi muito especializado que o torna num projecto singular e multidisciplinar.

O molhe estende-se por mais de 600 metros pelo mar e mais que uma simples infraestrutura que protege a entrada no Rio Douro, é um objecto de destaque na paisagem. A estrutura de betão não impede a criação de atmosferas ricas e diversificadas e de espaço urbano num molhe.





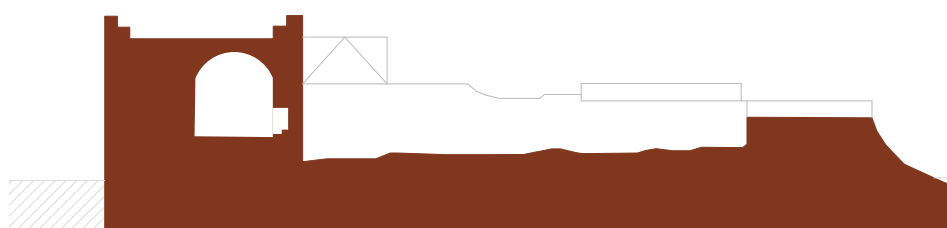


35. Axonometria explodida e programa do Molhe do Douro, Porto

1. Farolins da Barra do Douro 2. Farolim de Felgueiras 3. zona de estadia 4. serviços 5. acesso 6. praia 7. zona verde 8. estacionamento



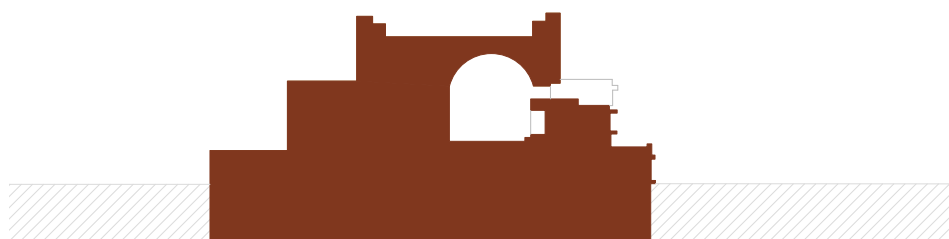
36. Galeria do Molhe do Douro, Porto. Fotografia de João Ferrand



37. Secção do Molhe do Douro na zona de estadia e praia



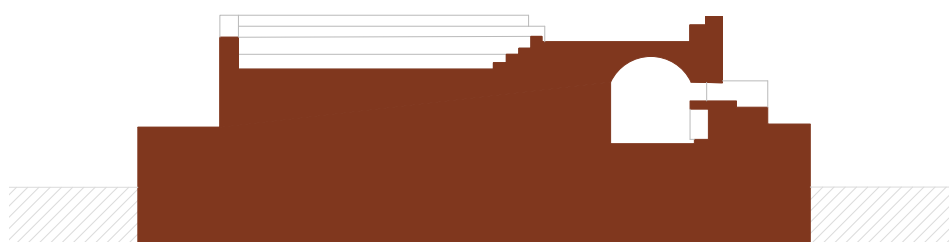
38. Crianças a espreitar pelas aberturas da galeria do Molhe do Douro, Porto. Fotografia de João Ferrand



39. Secção do Molhe na zona de circulação



40. Zona de estadia no Molhe do Douro, Porto. Fotografia de João Ferrand



41. Secção do Molhe do Douro na zona de estadia e lazer



42. Percorrer o Molhe do Douro, Porto. Fotografia de João Ferrand



43. Secção do Molhe do Douro na zona de praia

3 industrias abandonadas

“Esta revolução [...] deixou as cidades desarmadas [...]. As fábricas tornaram-se donas e senhoras do solo urbano e suburbano. Colocavam-se no ponto mais conveniente, mais fácil de encontrar [...].”

Francisco Goitia, 1982, p. 148



44. A Cidade Industrial, Pintura de D. O. Hill

A oportunidade

Durante a Revolução Industrial, no século XVIII, houve uma profunda alteração histórica naquilo que era a maneira de estar e viver nas comunidades. Do campo passou-se para a cidade à procura de novas oportunidades e de uma qualidade de vida melhor. Este êxodo rural gerou novas necessidades na cidade, como por exemplo de habitação para os operários que trabalhavam nas novas indústrias.

Estas indústrias marcaram significativamente o território com “edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento e refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as suas estruturas e infra-estruturas”. Na carta sobre o Património Industrial (2003), Nizhny Tagil refere-se a estes locais como “vestígios de cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico ou científico”. Este era o Património Industrial.

Em 1993, Leniaud define o Património como “um conjunto de bens que uma geração sente que deve transmitir às seguintes porque pensa que esses bens são um talismã que permite à sociedade compreender o tempo. (...)” Pode-se dizer então que Património “é o que tem para a vida cultural e física do homem e para a existência e afirmação de diferentes comunidades (...). Património como valor de identidade e memória (...) Património como qualidade de vida” (FERREIRA DE ALMEIDA, 1993).



45. Ruína da Antiga Fábrica de Sabão em Alfange, Santarém.
Fotografia do Autor

É notório que cada vez mais se tem manifestado o interesse por este edificado das antigas indústrias, um património com uma carga histórica, social e técnica que marcou gerações e tempos e sobretudo marcou o território. Estes eram os grandes motores de desenvolvimento das comunidades que atraíram multidões para se assentarem naqueles lugares.

No tempo presente, a maioria deste edificado industrial está abandonado ou em ruína consequente da sua desativação e surgimento de novas tecnologias e da modernidade.

No entanto, nenhum novo edificado substitui ou possui a carga simbólica que estes antigos industriais têm. Estamos perante uma oportunidade de virar atenções para o Património Industrial presente no nosso território e repensar o mesmo adequando-o ao nosso tempo, mas sem esquecer a sua história, papel e simbolismo para a comunidade, pois é através deles que nos sentimos mais perto dos nossos antepassados, que entendemos como viviam e o que sentiam.

Sendo que este edificado está na sua maioria desativado, abandonado ou em ruína, vê-se aqui uma oportunidade na arquitectura de intervir em edificado com estruturas e características especiais, na sua parte mais formal, mas também em trabalhar num edificado com tanto significado e herança.

A reconversão

A intervenção em Património Industrial pode ser feita de diferentes caminhos. A sua conservação formal está sempre aliada à conservação da sua memória, e a imagem do edifício reflecte a sua utilização de outrora. Ora, mexer na forma implica mexer no seu significado e danificar a sua memória. Então há certos símbolos do edificado em que a sua preservação é essencial.

“O valor e a autenticidade de um sítio industrial podem ser fortemente reduzidos se a maquinaria ou componentes essenciais forem retirados, ou se os elementos secundários que fazem parte do conjunto forem destruídos.”

Carta sobre o Património Industrial, Nizhny Tagil, 2003

É importante identificar a natureza da importância do edificado industrial. Se a sua conservação “pode desempenhar um papel importante na regeneração económica de regiões deprimidas ou em declínio” como diz Tagil na Carta sobre o Património Industrial, então deve-se adaptar o edificado em questão às necessidades daquela região, local, ou comunidade.

Se a natureza indica que o edificado é património nacional ou mundial, mais restrições se aplicam e as transformações serão as mínimas possíveis.



46. Antiga destilaria de gin, actual Fundação Prada, Milão

Estas transformações podem passar pela mudança de usos e funções, mudança da organização interior, conservando a parte exterior, a imagem do edificado.

Pequenas adições que podem ser feitas, assim como pequenas demolições de acrescentos que foram feitos ao longo do tempo que danificam a imagem crua e original do edificado ou a requalificação do edificado preservando total e completamente a sua imagem interior e exterior.

O estado actual do edificado também molda a forma de actuar sobre o mesmo. Se for um edificado desactivado, e se a sua activação (com os mesmos usos e funções) for oportuna e beneficiar um bem comum, devemos actuar desse modo.

Se assim não for poderá mudar-se o seu programa fazendo pequenas melhorias no edificado. Se for um edificado abandonado, poderá preservar-se a imagem e forma do edificado, mas dar uma nova vida com um novo programa adequado às necessidade do local.

No caso de ruína, a selecção de elementos chave caracterizadores do edificado industrial e a sua conservação deverá ser articulada com a nova imagem e forma, assim como o programa pensado para o edificado.

Seja qual for o caminho a seguir, a carga simbólica e social associada a este edificado deve sempre ser um factor intangível e ter em conta na hora de intervir.

O intervir sobre o antigo não significa retirar o valor ou destruir a sua memória, é sim dar uma nova vida para prevenir o seu esquecimento e a sua degradação.

A ruína não deve ser vista como algo prejudativo e mau. Deve ser pensada como oportunidade de recolher memórias do passado e manter vivo um tempo antigo nos tempos presentes, a pensar no futuro.



47. Fondazione Prada, Milão. Fotografia de Bas Princen

Situada em Milão, a Fundação Prada trata-se de uma antiga destilaria de gin de 1910 transformada numa galeria de exposição. O projecto é assinado pelo arquitecto Rem Koolhaas que também desenha algumas lojas da mesma marca.

A destilaria foi desactivada em meados da década de 1970 e era formada sobretudo por armazéns e laboratórios, silos de fermentação e contava ainda com habitações para operários.

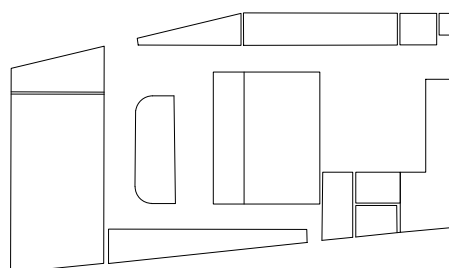
O projecto actual conta com espaços destinados às exposições que se encontram nos antigos armazéns e em caves, conta ainda com um cinema e um bar “Bar Luce” que recria o ambiente dos bares de Milão na década de 50.

A icónica torre de cerca de 9 andares possui mais duas salas de exposições, uma sala de conferências e um restaurante no topo. O edifício principal, o *Podium*, destina-se a exposições temporárias.

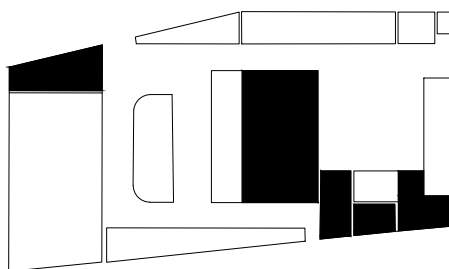
O edifício revestido a folha de ouro no exterior é chamado de casa mal assombrada e contém uma exposição de Robert Gober. A atmosfera deste espaço associa-se muito bem com a exposição.

Na antiga cisterna fica uma exposição rotatória de três obras seleccionadas.

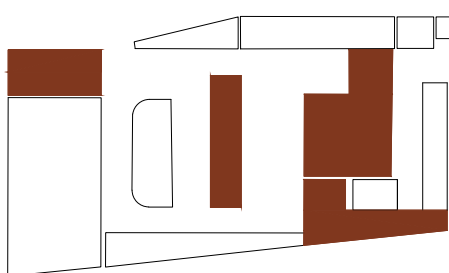
O cinema, a torre e um pavilhão de exposições, são as adições projectadas que se unem aos edifícios industriais originais da destilaria.



Edificado Original

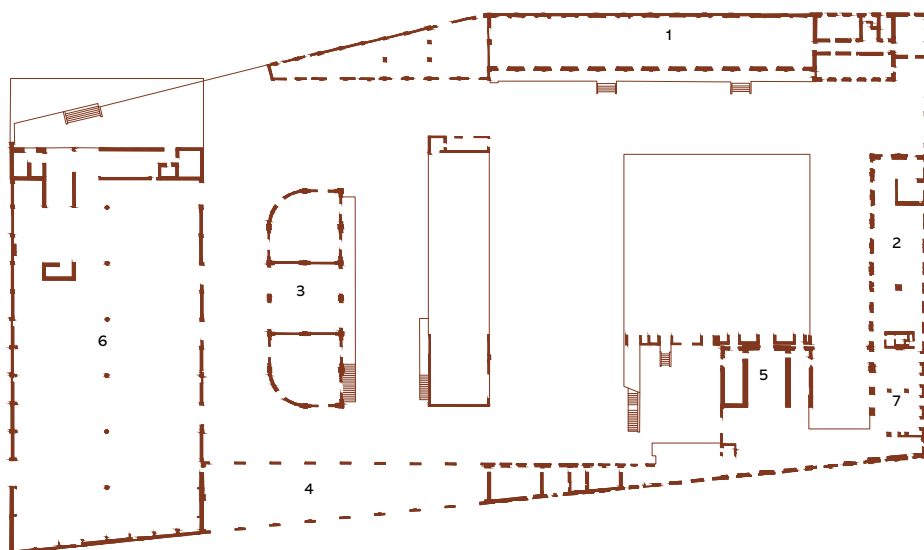


Edificado Demolido



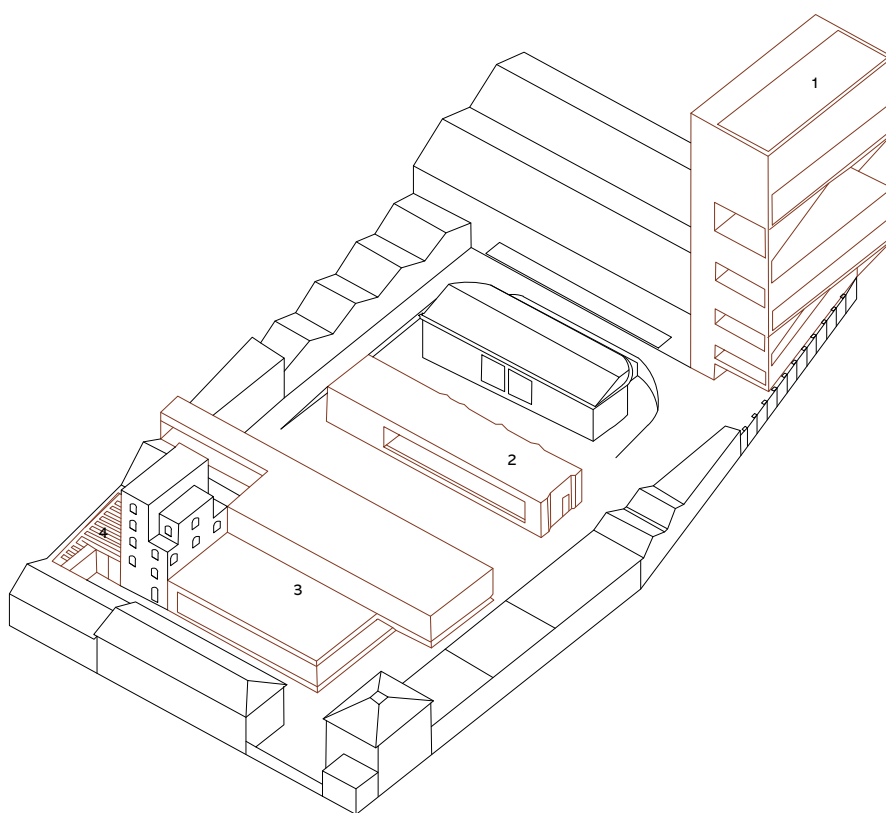
Projeto Final

48. Diagrama de transformações do edifício da Fondazione Prada, Milão



49. Planta e programa da Fondazione Prada, Milão

1. galeria norte 2. biblioteca 3. cisterna 4. galeria sul 5. casa assombrada 6. depósito 7. bar

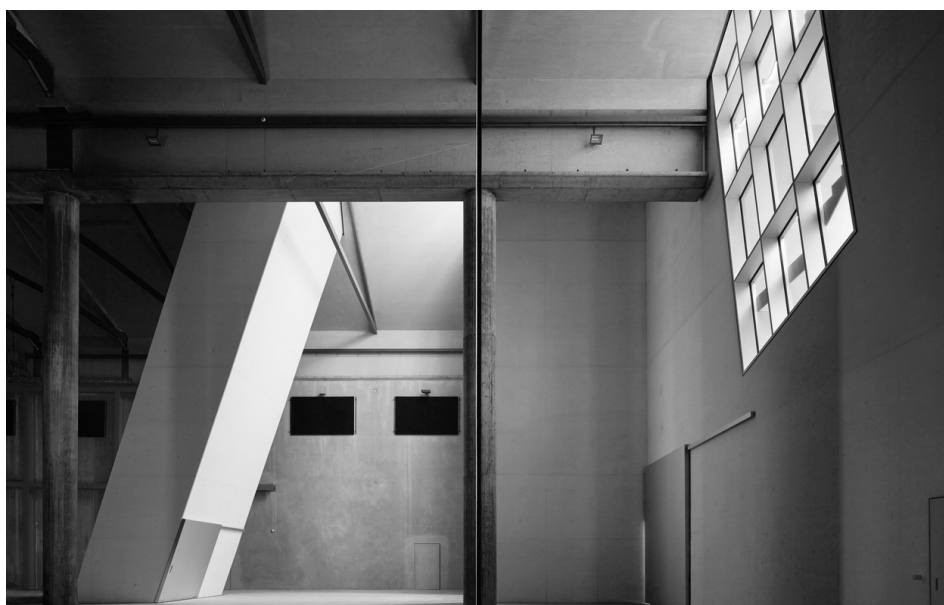


50. Axonometria da Fondazione Prada com o edificado adicionado

1. torre 2. cinema 3. podium 4. bilheteira



51. Secção da relação do edificado adicionado com o existente, Fondazione Prada, Milão



52. Ambiente do toque da torre com o edifício existente, Fondazione Prada, Milão. Fotografia de Bas Princen

Estes espaços têm traços e características muito especializados tendo em conta aquilo para que foram projectados em primeiro lugar, ao mesmo tempo encontramos ambientes muito diversificados em termos de tamanho e luz. Esta autenticidade é uma mais valia na hora de actuar sobre este tipo de edificado, dá a possibilidade de criar espaços únicos, criar novas tipologias e formas de ver e viver um programa arquitectónico.

Mesmo com as intervenções e mutações, o antigo e o novo estão em constante comunicação.

“ampliar o espectro de condições espaciais” [...] “também o conteúdo [...] ter a possibilidade de expandir e diversificar.”

Rem Koolhaas, 2018



53. Tate Modern, Londres

Antiga central elétrica, situada em Londres, O Tate Modern é agora um museu de arte moderna e contemporânea, sofreu um processo de transformação interior e a adição de um volume com uma forma irregular.

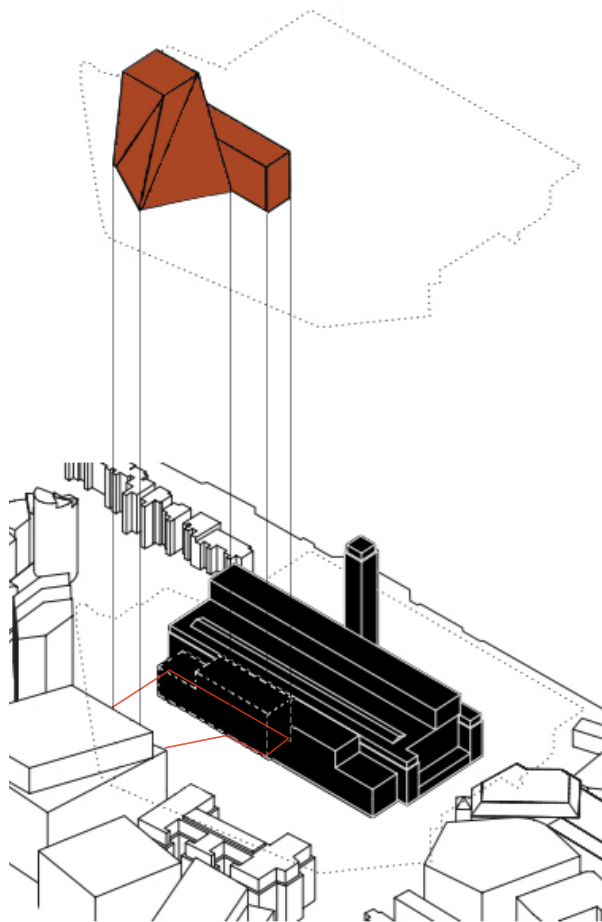
A torre alta centrada na fachada do edifício é o elemento forte, assim como as entradas subterrâneas e a nave principal.

Em 2000, Herzog & de Meuron projectam o novo museu e acentuam os traços industriais do projecto original de Giles Gilbert Scott no final de 1940.

Evitam intervenções bruscas e dissonantes para destacar as obras de arte do museu.



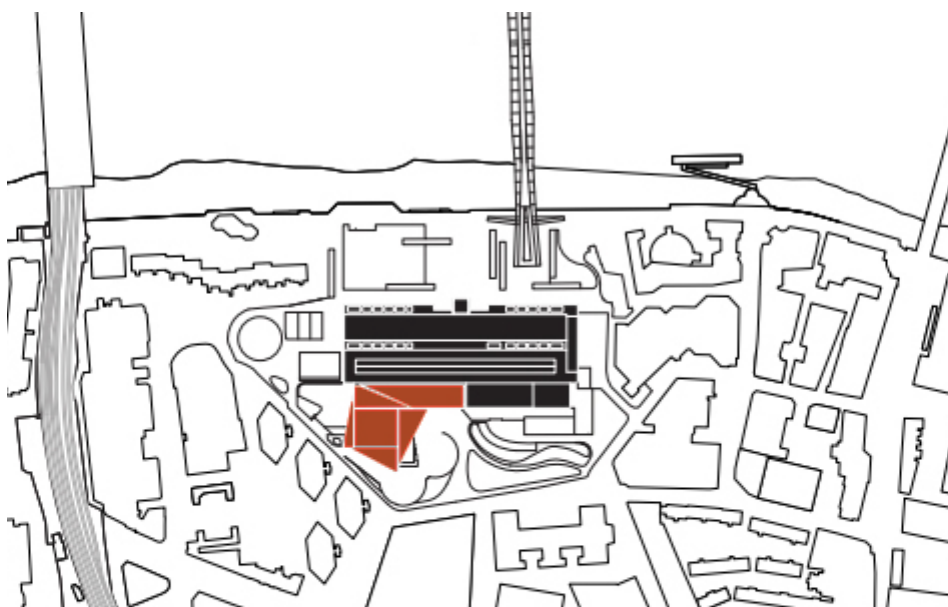
54. Volume adicionado ao edificado principal do Tate Modern, Londres



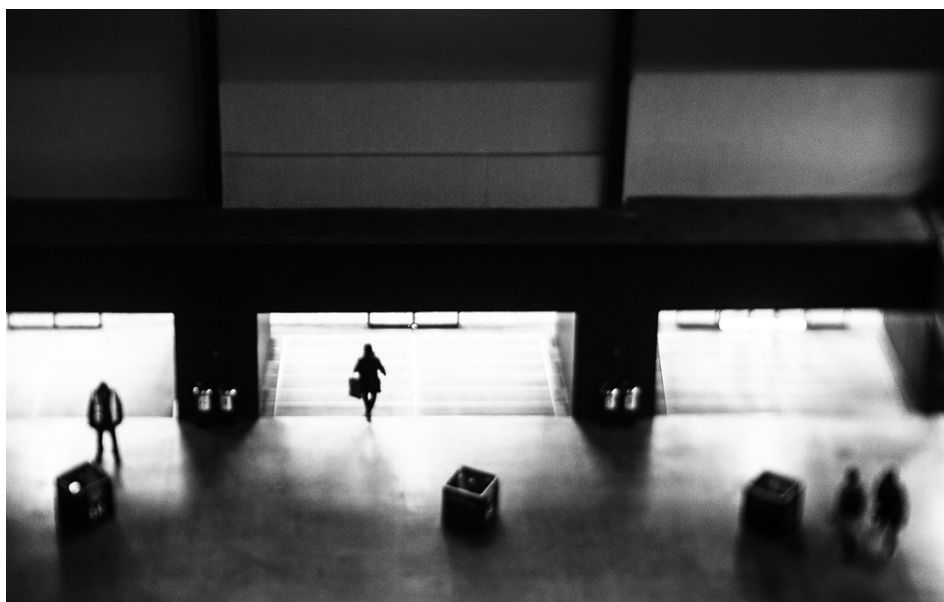
55. Axonometria do Tate Modern com o edificado adicionado



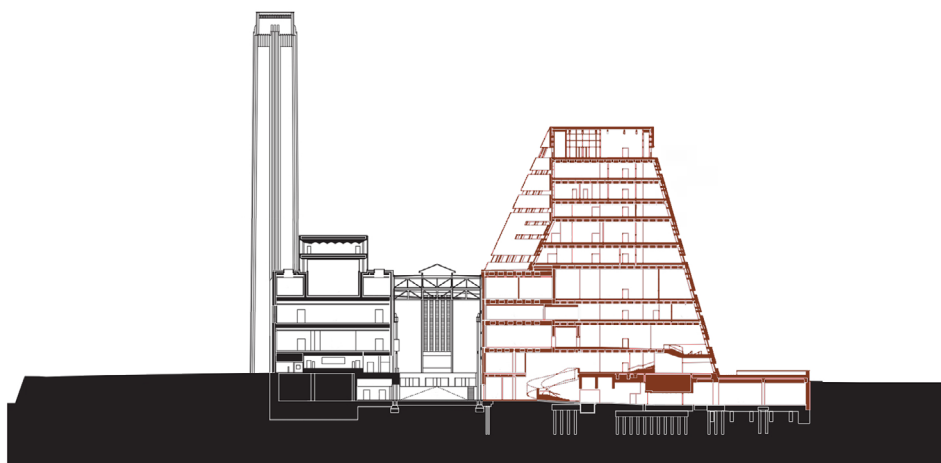
56. Nave principal do Tate Modern, Londres



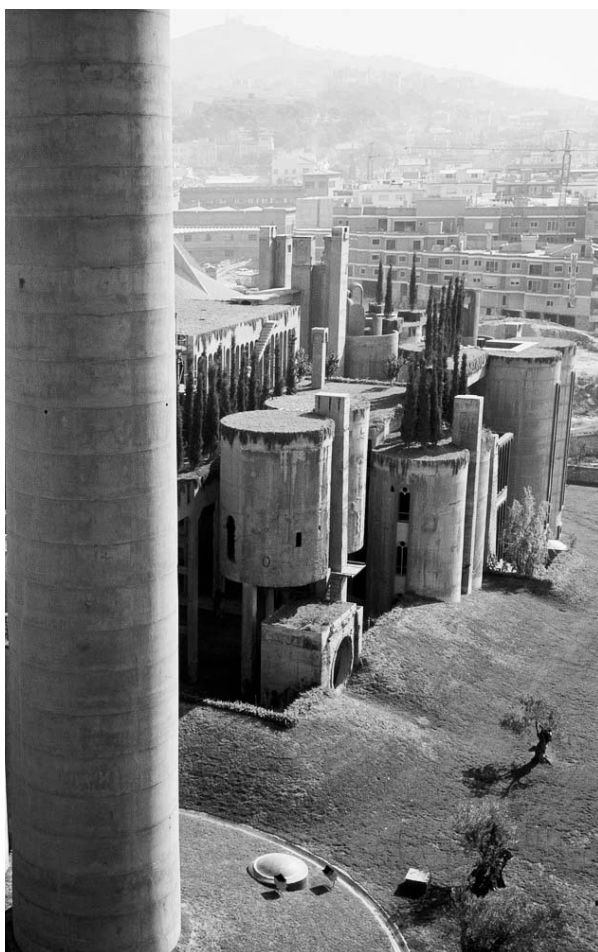
57. Planta da envolvente do projecto, Tate Modern, Londres



58. Entrada subterrânea para o museu. Tate Modern, Londres



59. Secção com edifício adicionado, Tate Modern, Londres



60. Vista aérea da *La Fabrica*, de Ricardo Boffil, Barcelona

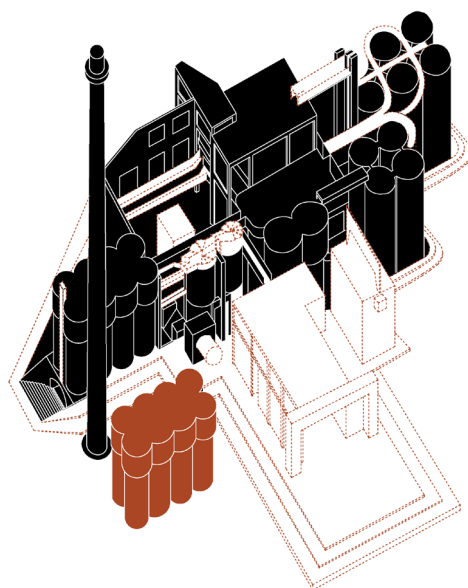
La Fabrica, em Barcelona, é uma antiga fábrica de cimento transformada por Ricardo Bofill, em 1973, na sua residência e atelier.

Durante dois anos sofreu demolições de algumas partes de modo a ficar na forma original crua e remodelações até resultar o projecto actual. Alguns elementos permaneceram intactos e fazem parte da composição da casa e do atelier, como os cones para o cimento e os silos.

O terreno envolvente sofreu uma abundante plantação de diversas espécies de árvores e plantas como eucaliptos, palmeiras, oliveiras e ciprestes.



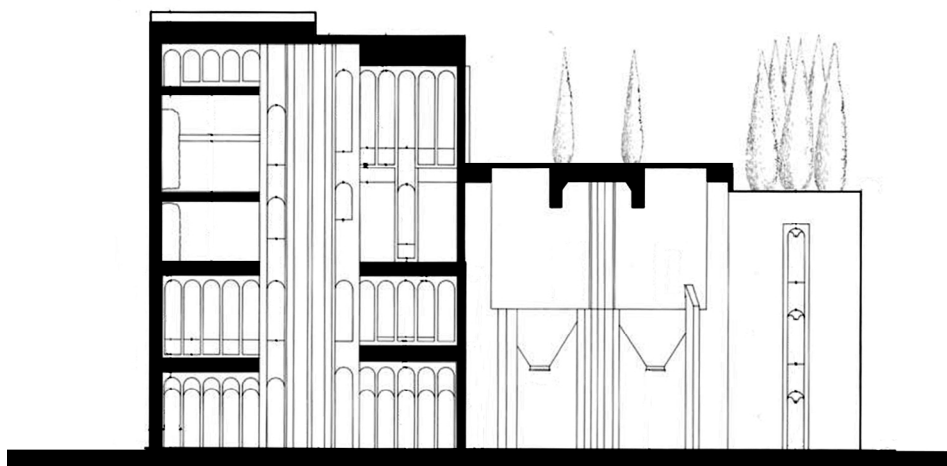
61. Silos da *La Fabrica*, Ricardo Bofill, Barcelona



62. Axonometria da *La Fabrica* com edificado demolido e adicionado



63. Silos de cimento integrados no novo ambiente, *La Fábrica*, Ricardo Bofill



64. Secção da *La Fabrica*, Ricardo Bofill



65. Antivilla, Arno Brandhuber e Emde, Berlim

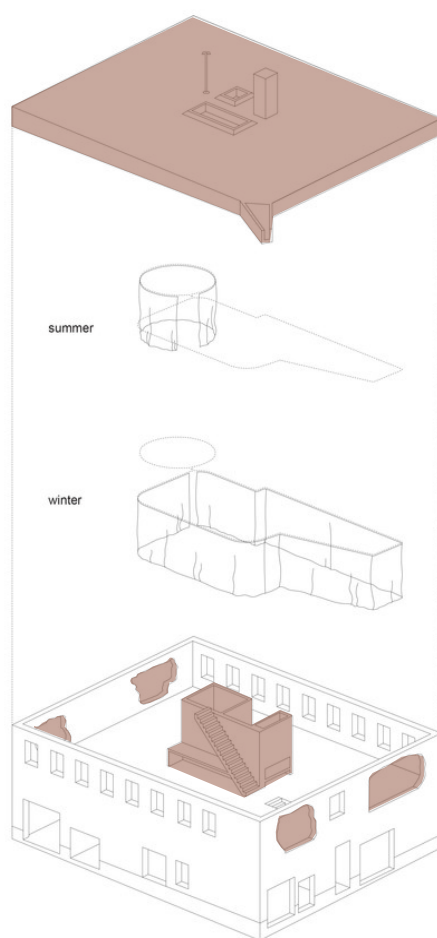
Situada em Berlim, a Antivilla era uma fábrica de lenços transformada numa residência combinada com estúdio pelos arquitectos Arno Brandhuber e Emde, Burlon entre 2010 e 2014.

A fachada de betão gera um espaço aberto no interior com um núcleo funcional no centro com uma cozinha e umas escadas. O restante espaço é dividido com cortinas transparentes em PVC de acordo com as necessidades climáticas. No Verão é um espaço aberto, no Inverno o espaço fechado tem cerca de 60m² junto à chaminé.

As grandes aberturas na fachada são resultado de paredes destruídas por pessoas que proporcionam vistas para um lago e a envolvente.



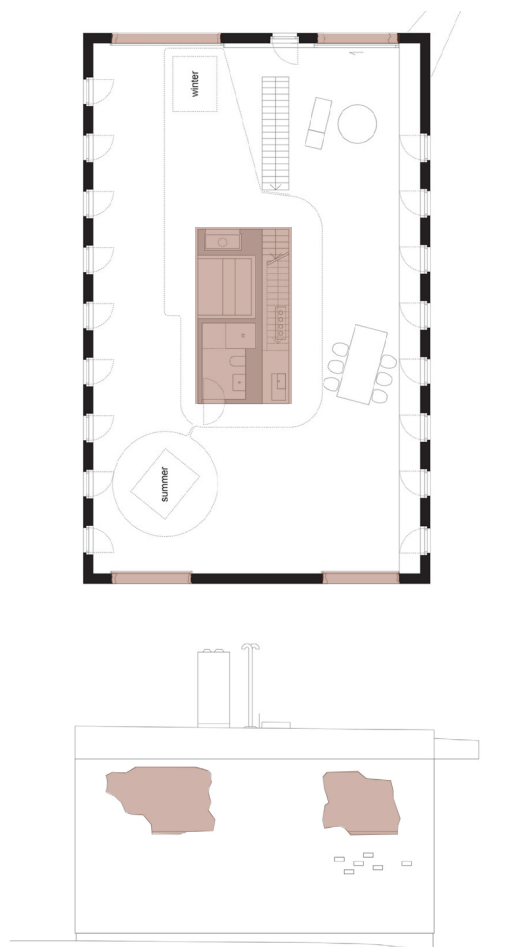
66. Núcleo central e cortinas de PVC, Antivilla, Berlim. Fotografia de Erica Overmeer



67. Axonometria da Antivilla com objectos adicionados



68. Vão resultante da destruição e rasgamento das paredes, Antivilla. Fotografia de Erica Overmeer



69. Planta e alçado da Antivilla com objectos adicionados

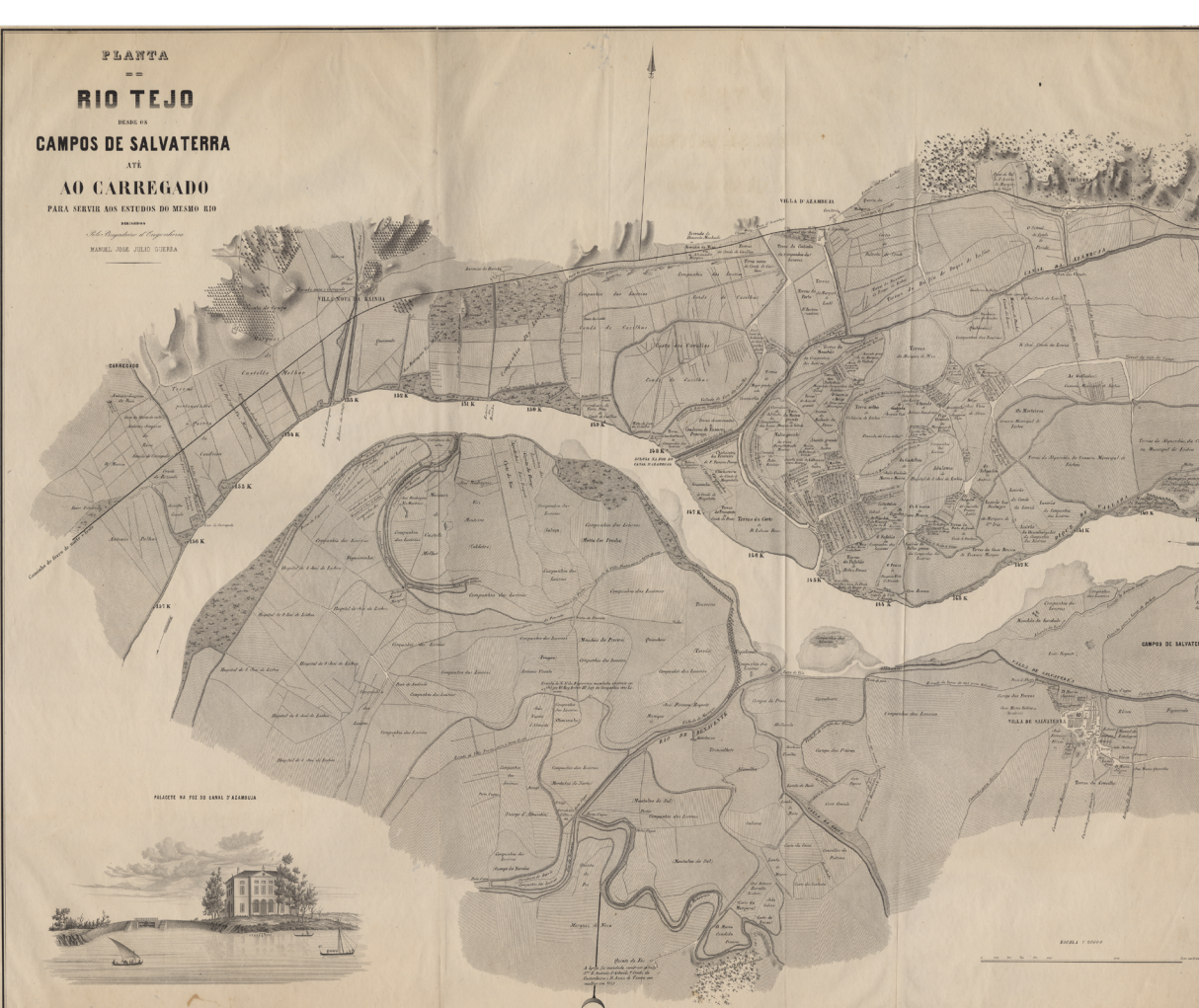


O SITIO

4 do rio, da região, da cidade ao lugar

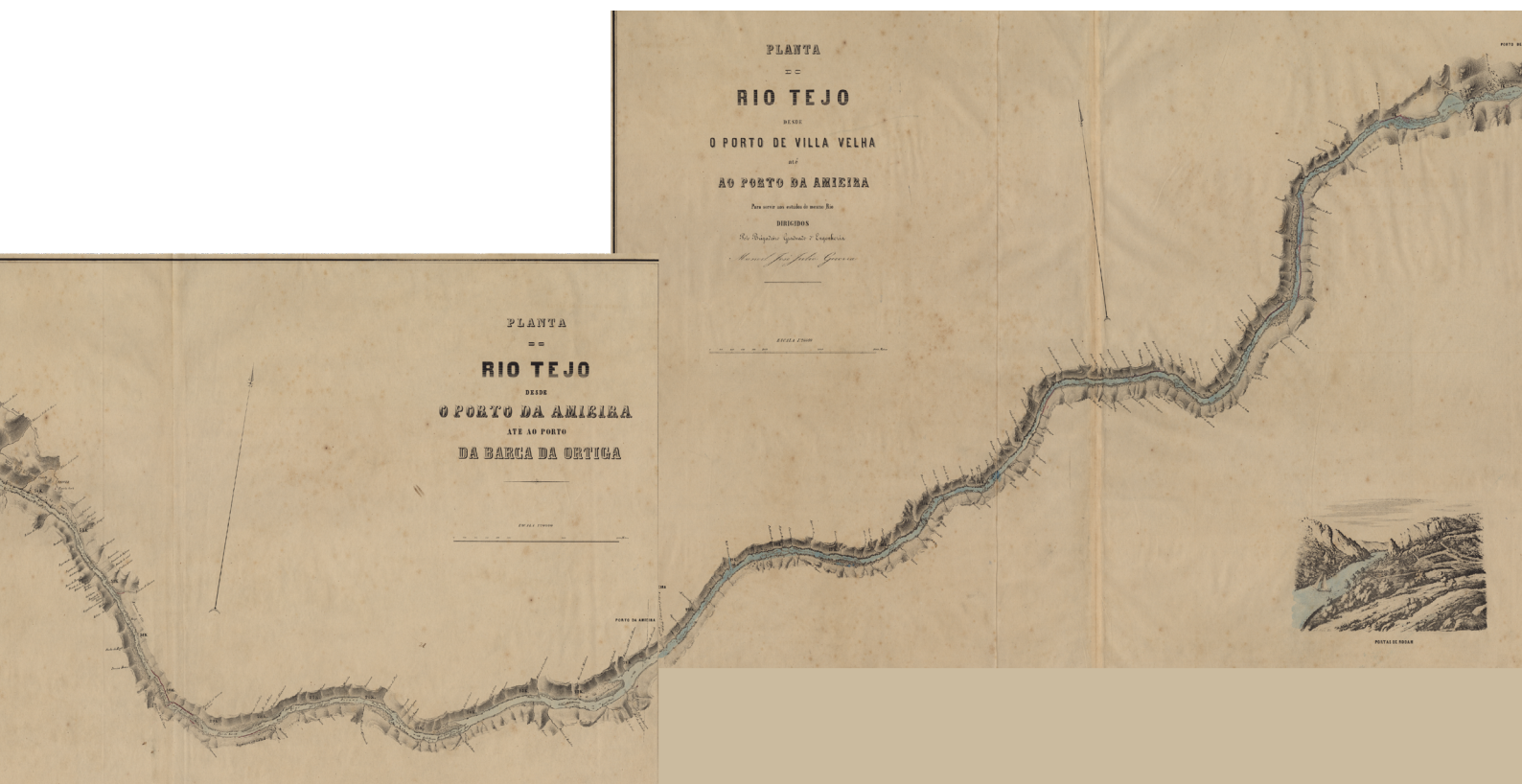


70. Diagrama do Rio Tejo









71. Montagem da planta do Rio Tejo em 1861
de Vila Velha de Rodão até ao Carregado

Do Tejo

Santarém é uma cidade de muita importância no seu contexto Ribatejano, a par de outras. O Rio Tejo é um elemento constante presente nas paisagens da cidade, e grande parte do Ribatejo está ou esteve de formas muito directas ligado ao mesmo.

Assim, é importante entender este contexto territorial de Santarém e conhecer melhor o papel que o Rio Tejo teve, e tem no presente, e aquilo que é o Ribatejo enquanto território, cultura e tradições.

O Rio Tejo atravessa Portugal e divide o território nacional em duas partes. No entanto, não se fica por terras portuguesas. Nasce em Espanha, na Serra de Albarracim, atravessa a fronteira, forma um estuário em Lisboa e desagua no Oceano Atlântico. A sua bacia hidrográfica é a terceira mais extensa da Península Ibérica, e o seu curso tem uma extensão de 1007 km.

A navegabilidade dos rios portugueses foi muito importante no passado. Este factor foi decisivo na distribuição populacional e nas divisões administrativas. Essa navegabilidade está hoje reduzida aos estuários, pois é aí que se reúnem as condições para o efeito. Devido a este pobre aproveitamento dos cursos fluviais, o privilégio de termos este rio tão perto muitas vezes cai no esquecimento, assim como a sua importância e o papel estruturador que o mesmo teve, e como estas marcas ficaram inscritas no território.



72. Bacia hidrográfica do Rio Tejo

O Rio Tejo foi um elemento fulcral no seu tempo e na sua história, foi o curso mais importante para a troca de produtos entre Lisboa e o interior do país. Admite-se que se navegaria pelo Tejo até Abrantes.

Um caminho fluvial tão importante como este, que unia o porto de Lisboa ao interior do estuário caiu no esquecimento quando a sua maior atividade passou para terra. Ou seja, quando as trocas e transporte de mercadoria se começou a fazer pelas estradas.

As marcas territoriais acima mencionadas, estão na relação entre os cursos fluviais e os cursos terrestres, e mostra a importância que um itinerário de um curso de rio pode ter. Na altura em que se circulava maioritariamente por rios, havia estradas que os acompanhavam, estas estradas formaram a principal via-férrea do país, que se tornou na estrada mais frequentada e finalmente a primeira autoestrada. (MATTOSO, DAVEAU, 2010) O itinerário mantém-se, as formas de o percorrer mudam.

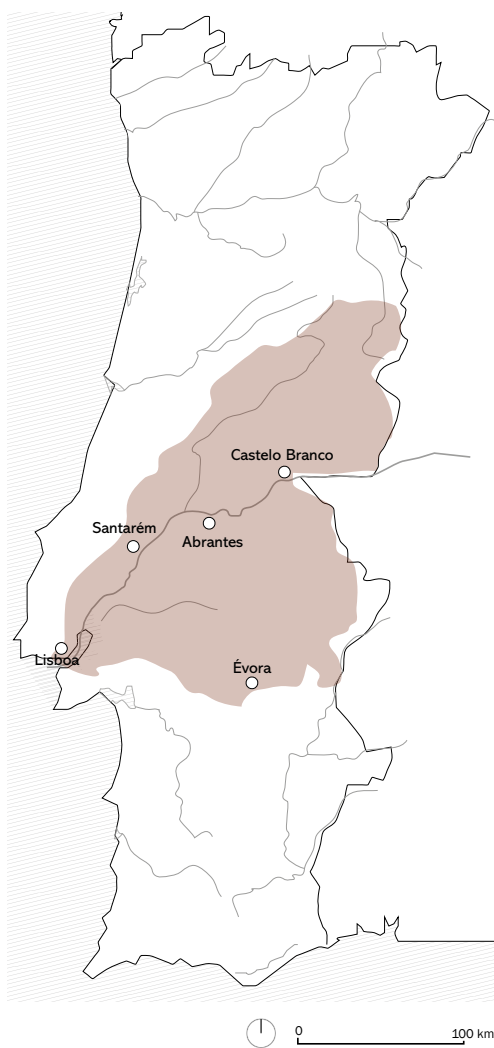
Os rios podem ainda definir fronteiras, divisões administrativas, as terras medievais, por exemplo, muitas vezes tinham os cursos dos rios como os seus limites.

O Rio Tejo como linha ordenadora e estruturadora da região vem sobretudo da sua importância como via de circulação entre regiões.

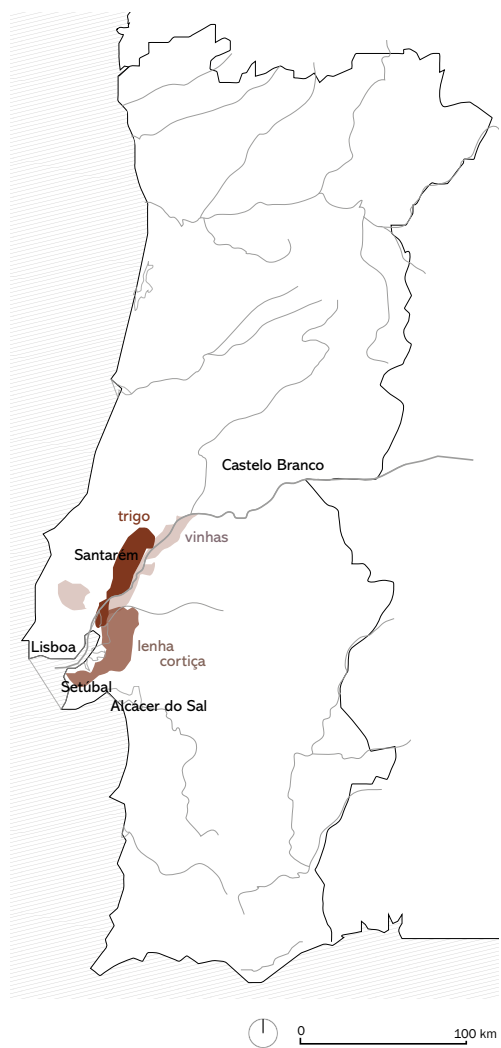
Das regiões em torno do Tejo eram produzidas diversas matérias-primas e produtos que eram depois distribuídos por meio do rio até Lisboa.



73. Planta esquemática do curso e portos do Rio Tejo nos séculos XIV e XV entre Alverca e Santarém. A tracejado possível antiga linha de margem



74. Área do território que, nos finais do século XVIII, utilizava o rio como principal via de comunicação para transportar produtos



75. Principais produtos que se produziam na região do Vale do Tejo para levar até Lisboa e principais portos nacionais.



76. 1. Fragata do Tejo “Carolina”, Jorge Correia dos Santos, 1989; 2. Avieiros de Vila Franca de Xira. João Santiago, 2007 3. Barco varino junto ao Cais do Sodré, em Lisboa, transportando mercadoria. Arquivo Fotográfico da CML

Actualmente, o Rio Tejo divide-se em vários sectores que se caracterizam e diferenciam nas sua morfologia e, consequentemente, nas embarcações que ali navegam.

O alto Tejo é a zona internacional do curso do rio mais a montante. Entre o Alto Alentejo e a Estremadura espanhola, aqui não existem núcleos ribeirnhos e as embarcações são praticamente inexistentes.

O médio Tejo é a área entre Vila Velha de Rodão e Constância, já no curso do rio nacional, e é aqui também onde se encontra com o Rio Zêzere. Nesta parte já surgem algumas embarcações dedicadas a transporte de longos cursos para a distribuição de produtos locais e regionais até ao estuário, em Lisboa.

O baixo tejo compreende-se entre Constância e Vila Franca de Xira, aqui a pesca fluvial é a actividade principal. Os avieiros que vivem nas povoações ao largo da margem, são característicos desta zona. Escaroupim é um exemplo de uma aldeia avieira, perto de Salvaterra de Magos.

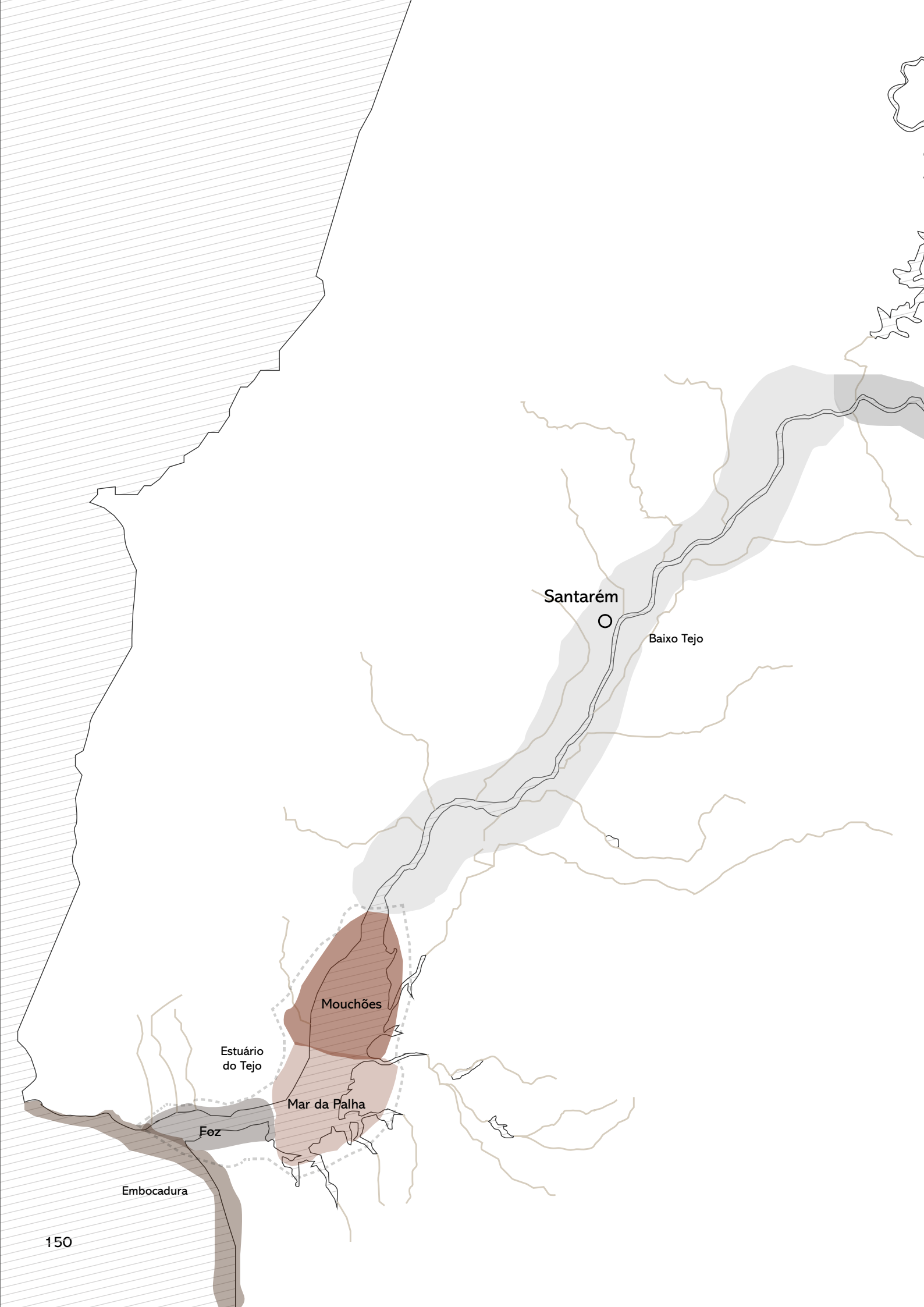
Logo a seguir estende-se o Estuário do Tejo, primeiramente com a zona dos Mouchões, onde ainda existem alguns avieiros, no entanto a maior actividade é a do transporte de mercadorias, com embarcações de Vila Franca de Xira.

Os varinos também são embarcações presentes neste sector. São embarcações de pequeno calado e vela latina e de estai. Este tipo de embarcações permite a navegação entre valas e estreitos pouco profundos.

Ainda no Estuário do Tejo entramos na zona do Mar da Palha que é a zona mais larga do estuário. É uma zona de difícil navegação. A embarcação dominante é o fragateiro, mais robusto, com vela carangueja e estai. É nesta zona onde se situam também estaleiros de construção destas embarcações tradicionais. Todas as povoações ao redor do Mar da Palha são incontornavelmente ligadas à actividade náutica.

Já perto do Oceano Atlântico encontra-se a zona da Foz e da Embocadura do Tejo. A embocadura é também conhecida como a zona entre-cabos, ou seja, entre o Cabo Espichel e o Cabo Raso. Este sector é vocacionado para a pesca marítima. As embarcações são de quilha e fundo chato. As muletas, embarcação característica da zona, têm origem no Barreiro e no Seixal.

As embarcações adaptam-se à forma do curso do rio, e fazem parte da sua paisagem. Muitas destas embarcações já não se vêm, mas as que resistem continuam a navegar e trazer a memória da actividade que houve no Rio Tejo.



Santarém



Baixo Tejo

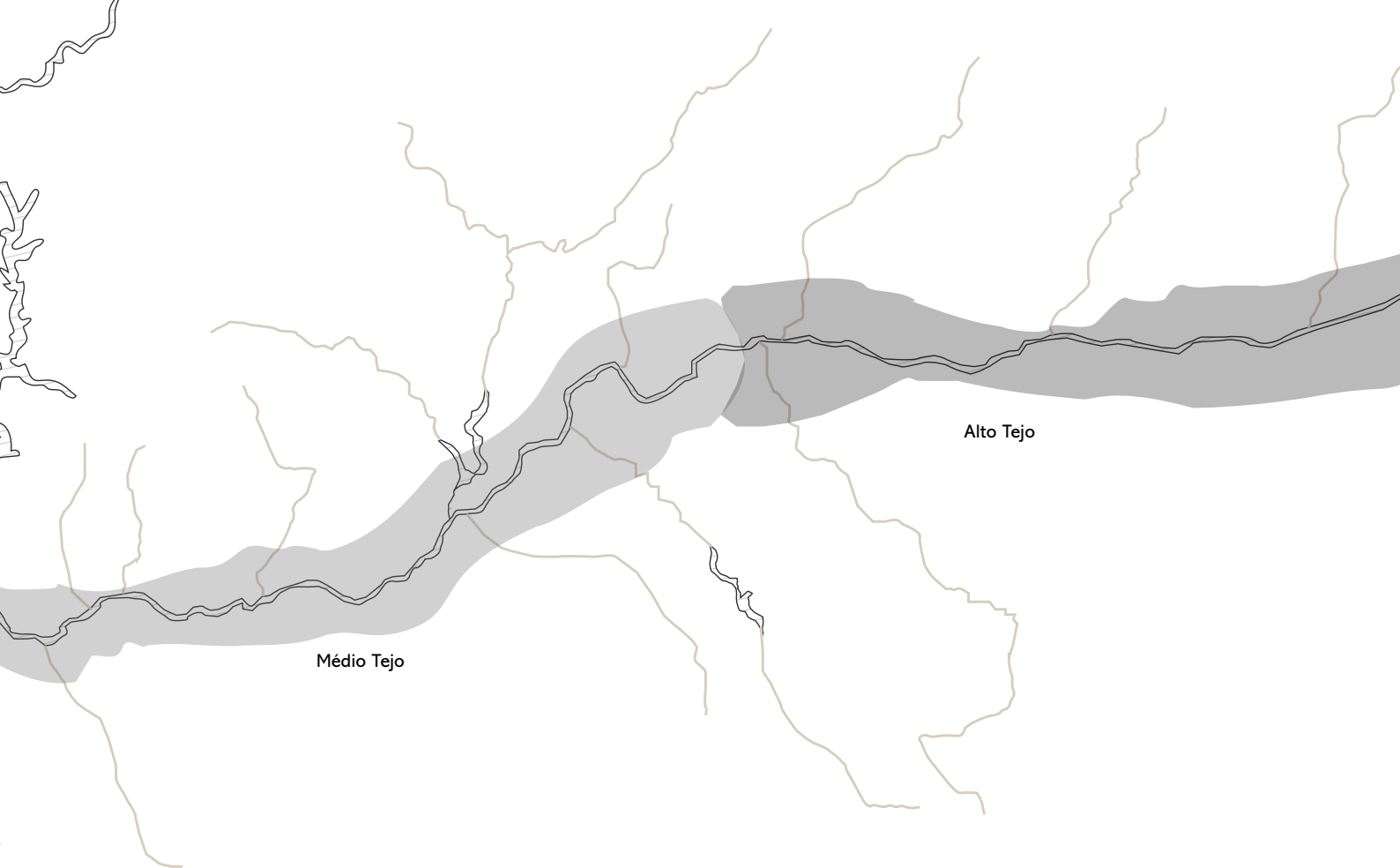
Mouchões

Estuário
do Tejo

Mar da Palha

Foz

Embocadura



Ao Ribatejo

Ao longo das margens do Rio Tejo fundaram-se comarcas medievais e modernas que originaram as cidades que hoje conhecemos.

A imagem de Lisboa e o Rio Tejo é bastante conhecida, e a frente ribeirinha bastante urbanizada e desenvolvida. A zaragata de cacilheiros e embarcações que fazem a travessia do Tejo entre a margem norte e a margem sul e a Ponte 25 de Abril são já ícones desta paisagem.

Ao ir para montante do rio, para o interior, verificamos que o contacto se vai fazendo de formas diferentes e a partir de diversas infra-estruturas. A linha de caminho de ferro torna-se por vezes numa barreira ao contacto do rio com a terra. Em certos pontos este contacto transforma-se em praias fluviais.

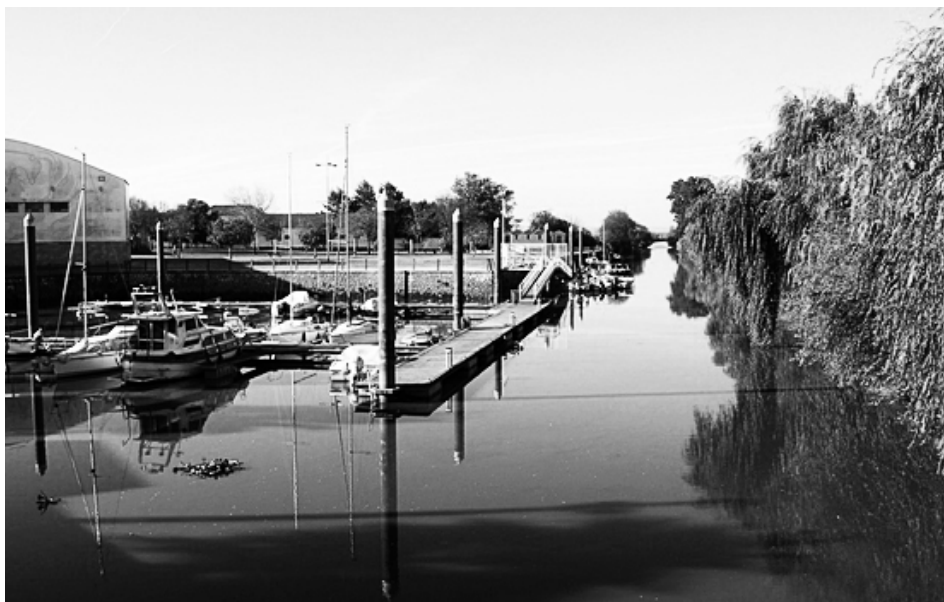
As valas são infra-estruturas que permitem que a água chegue às povoações mais afastadas do curso do rio. Têm um papel muito importante na agricultura e na comunicação destas mesmas povoações. Para além disso marcam a paisagem e o relacionamento das terras com a água.



78. Vista aérea da Vala do Carregado



89. Vala da Azambuja



80. Vala Real, Salvaterra de Magos



81. Aldeia Avieira de Escaroupim

No Carregado a relação com o rio é mais tímida e asfatada. Através da Vala do Carregado a água é trazida mais para o interior. Parques e percursos ribeirinhos são frequentes ao longo das valas.

A Vala da Azambuja contém uma carga histórica importante. Foi mandada construir por Marquês de Pombal e liga a Azambuja ao Rio Tejo. Ainda é navegável por pequenas embarcações. É apenas por este canal que Azambuja se liga ao Rio Tejo.

A Vala Real de Salvaterra de Magos também tráz a água para perto da população. Já em Salvaterra de Magos existe o cais da Vala, uma marina e também o Clube Náutico e Salvaterra de Magos. Também é navegável.

A aldeia de Escaroupim formada por pescadores da Praia da Vieira que vinham pescar no Tejo sazonalmente é uma aldeia tipicamente ribeirinha e com muita actividade fluvial. As suas casas típicas atraem muitos visitantes e até já foi inaugurado um museu típico avieiro.



82. Praia Fluvial da Valada, Cartaxo



83. Praia Fluvial do Patacão, Alpiarça

As praias fluviais surgem no Cartaxo, nomeadamente na Valada. Aqui, encontra-se a Praia Fluvial da Valada e fazem-se também passeios turísticos pelo Rio Tejo.

Em Alpiarça também se pode encontrar uma praia fluvial. Mais afastada do centro da vila de Alpiarça, a Praia Fluvial do Patacao proporciona à população da vila um contacto directo com o rio.

Ao olhar para as diferentes formas que as vilas, aldeias e cidades se desenvolvem ao longo das margens do rio, entende-se que as características do território originam diferentes formas de contacto com o mesmo.

O rio pode ser apenas paisagem, parte do cenário. Através de valas, que levam a água até aos sítios mas afastados para fins de agricultura, pode-se navegar a trazer a água para mais perto da população. Os parques e jardins ribeirinhos que se desenvolvem ao longo destas infra-estruturas tiram proveito do rio e criam zonas de contacto com a água e lazer para os utilizadores.

Há ainda sítios onde o proveito do rio é ainda mais direto e evidente, quer seja através de cais, marinas ou praias fluviais e até mesmo passeios turísticos no Tejo.



84. Lezíria do Tejo



■ canal mais profundo do Rio Tejo



85. Cultivo de arroz na Lezíria do Tejo



86. Touro Bravo na Lezíria do Tejo. fotografia de Francisco Romeiras

As valas, cais e praias fluviais são uma parte da paisagem da Lezíria do Tejo. Nesta paisagem existe uma variedade de ambientes e actividades que marcam o território e são o sustento de muitas povoações.

As lezírias são antigas áreas de sapais onde a água doce contacta com água salgada o que torna os solos muito férteis, separam-se das marés e das cheias através de comportas e são recortadas pelas valas mencionadas anteriormente que recolhem e distribuem água.

Devido a esta fertilidade, a agricultura é uma das actividades mais abundantes e preenche grande parte da zona da Lezíria do Tejo.

Na lezíria são trabalhadas a maiores produções de arroz e tomate nacionais. A Companhia das Lezírias é a maior exploração agro-pecuária e florestal em Portugal, e a sua actividade compreende a produção de vinhas, olivais e milho, pastagem e prados.

A pastagem do touro bravo e do cavalo lusitano, é a razão para que a região do Ribatejo tenha uma cultura e tradição assentes nestas duas espécies. O Touro é um símbolo ecológico e da protecção da biodiversidade da lezíria.



87. Flamingos nas Lezírias do Tejo, fotografia de Tiago Ferreira, 2012



88. Salinas de Alcochete, fotografia de O Melhor Blog do Mundo

A zona da Lezíria do Tejo não se fica apenas pela agricultura e criação de gado. A vegetação e a avifauna são outros elementos importantes na constituição da paisagem deste sítio.

É nos sapais que se dá a transição entre o ambiente aquático e o terrestre. A comunidade florística vive sobre a influência das águas trazidas pela maré, salgadas, que se misturam com a água doce. É uma zona de grande importância e produtividade biológica.

As salinas são outra parte da Lezíria e representam também o que foi uma atividade de grande importância para a região. A principal atividade económica de algumas povoações ao redor do Rio Tejo era a salicultura. Ainda são visíveis os grandes tanques de onde era extraído o sal, depois era transportado para o cais de Lisboa e exportado. A maioria das salinas não resistiram às novas tecnologias que enfraqueceram a produção de sal.

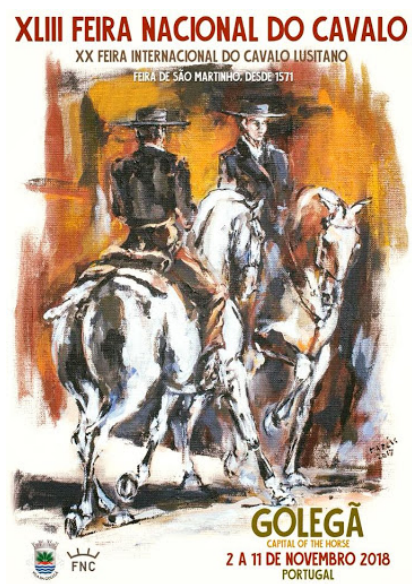
O mouchão, outro elemento fundamental da Lezíria, é uma elevação no meio do rio. É propenso a cheias, mas também serve de protecção a peixes e ao assentamento de aves migratórias e alguns permitem o cultivo da terra.

Existe uma Rota do Mouchões do Tejo que tenta dinamizar e aproveitar o potencial turístico dos mesmos.

O Estuário do Tejo é das zonas mais importantes do país no que toca à biodiversidade e produção agrícola e contribui para a economia nacional e para o desenvolvimento da região do Ribatejo.



89. Mouchão de Alhandra, Estuário do Tejo. Fotografia de Vitor Oliveira



90. Cartaz da Feira Nacional do Cavalo 2018, Golegã



91. Cartaz da Festa do Colete Encarnado 2019

A criação e pastagem de gado bovino e equino nas Lezírias do Tejo contribui para que existam tradições e costumes assentes nestas actividades. A tauromaquia e a atividade equestre estão presentes nas terras do Ribatejo quer culturalmente, através de festas populares e feiras, quer fisicamente através das praças de touros e nos picadeiros das cidades.

A praça de touros de Santarém, ou o Monumental Celestino da Graça, é a maior praça de touros de Portugal. Quase todas as vilas do Ribatejo possuem uma praça de touros.

Os campinos são os camponeses cavaleiros do Ribatejo. Estão ligados à condução de gado, nomeadamente ao domínio do touro. Possuem um traje característico como o barrete verde e o colete encarnado que dão nomes às mais famosas festas do ribatejo, como a Festa do Colete Encarnado e a Festa do Barrete Verde.

O touro bravo dá o nome à Festa Brava do Ribatejo.

Estas festas são compostas por largadas de touros nas ruas, desfile de campinos e concentrações de embarcações tradicionais do Rio Tejo.

Os municípios de Azambuja e Coruche declararam a tauromaquia como Património Imaterial e Cultural.

O cavalo Lusitano é outro protagonista da região. Na Golegã existe a Feira Nacional do Cavalo e a Feira Internacional do Cavalo Lusitano, que tem uma grande importância a nível nacional e grande projecção internacional da região e do país.



92. "O Fado no Ribatejo" aguarela sobre papel de Alfredo Morais



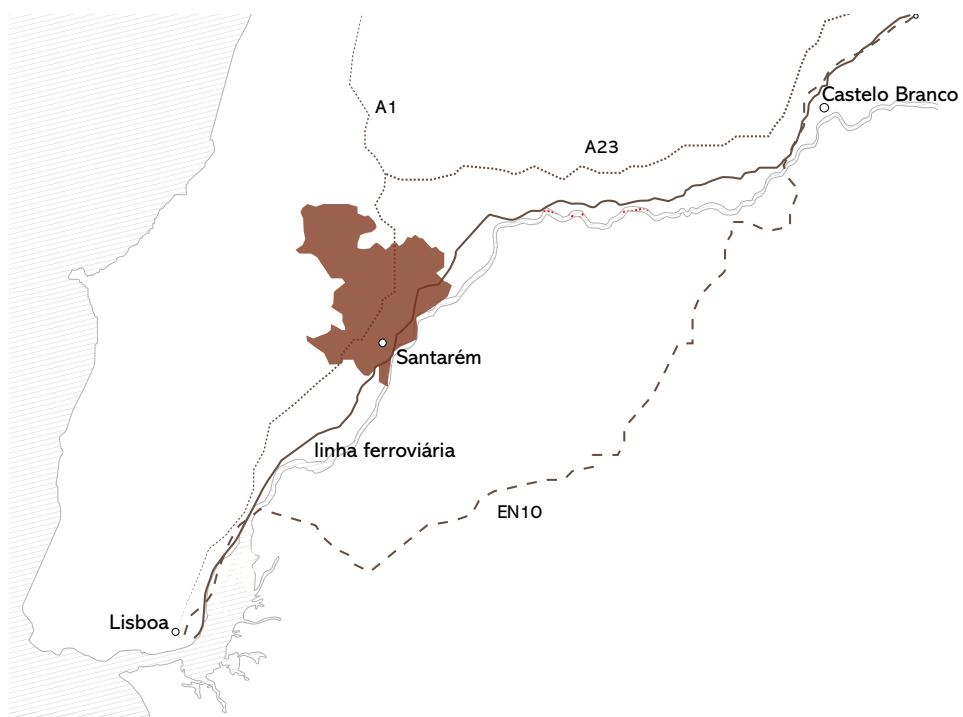
93. Gravura de Santarém no século XVI, António da Holanda

“Eram as últimas horas do dia quando chegámos ao princípio da calçada que leva ao alto de Santarém. A pouca frequência de povo, as hortas e pomares mal cultivados, as casas de campo arruinadas, tudo indicava as vizinhanças de uma grande povoação descaída e desamparada”

Viagens Na Minha Terra, Almeida Garrett, 2010, p. 157







95. Vias de comunicação para Santarém



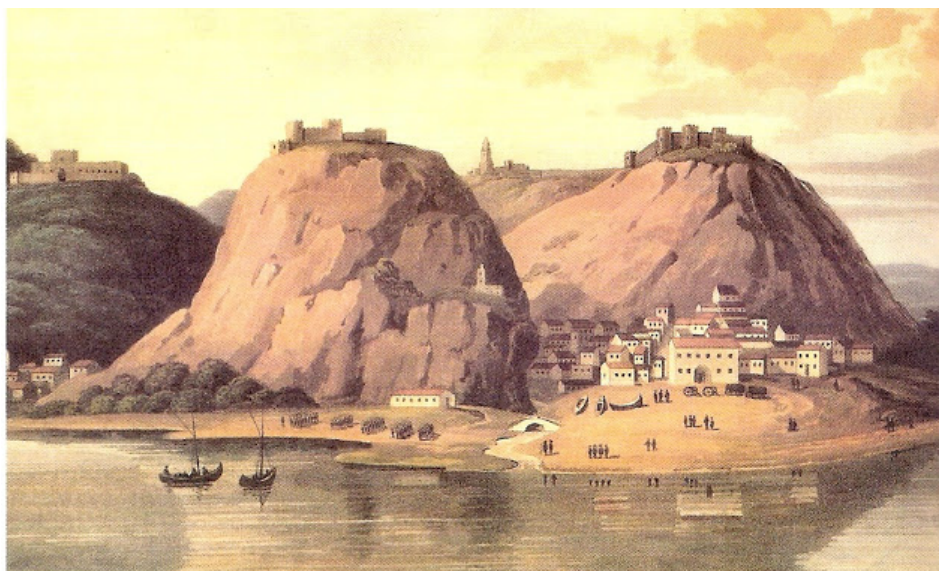
De Santarém

Não fosse uma cidade ribatejana, Santarém tem na sua essência o Rio Tejo, as Lezírias, a agricultura, a tauromaquia. Através de estratos, o objectivo desta leitura é mostrar a riqueza cultural e histórica da cidade e a sua importância a nível nacional.

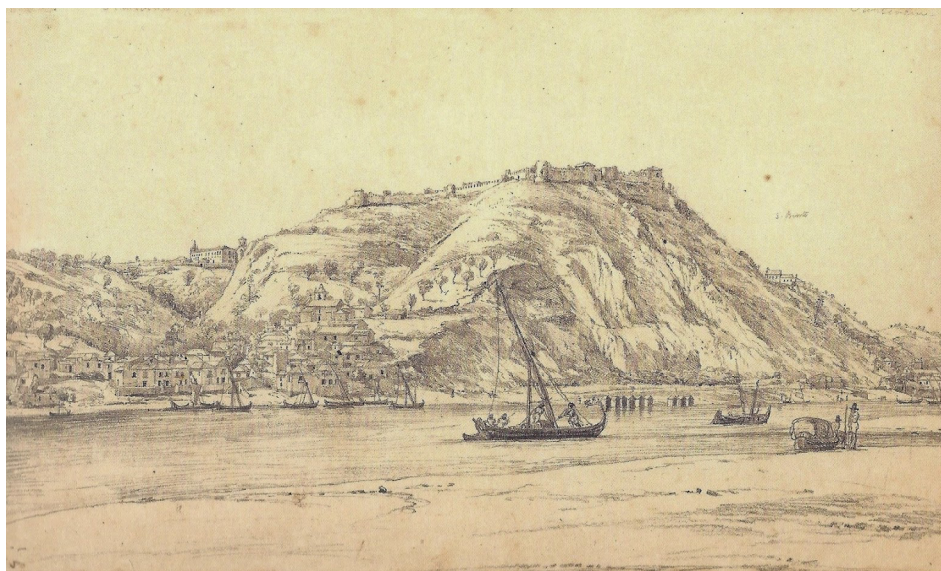
Passando pela história da cidade, pela arquitectura, pelos costumes e tradições, descobre-se uma cidade com potencial para se desenvolver assim como a identidade, transformações e permanências que aquele território sofreu e como se foi adaptando.

Ao olhar para as representações mais antigas de Santarém é notável que esta é sempre representada através do Rio Tejo, e este tem o papel principal da cidade. A imagem que se retira dessas representações é a de uma cidade quase que como uma acrópole, no alto dos promontórios, e alguns núcleos ribeirinhos nos arrabaldes. O Rio Tejo é o elemento mais imponente na paisagem da cidade e teve sempre grande importância desde a sua fundação.

Também chamada de cidade das sete colinas, a cidade de Santarém ergue-se num planalto rodeada da Alcáçova, Capuchos, Outeiro da Forca, Sacapeito, S. Bento, Senhora do Monte e Monte dos Cravos, que são o conjunto dos seus cumes.



96. Gravura de Santarém, início do século XIX



97. Gravura de Santarém, em meados do século XIX, representando Alfange e as Portas do Sol



98. Diagrama de Santarém na época Romana



1. *castra scallabis* 2. *portus romanus* 3. *scallabis*

Em 61 a.C, Júlio César montou um acampamento romano militar em Santarém, nesta altura chamada de *Scallabis Praesidium lulium*. A decadência do Império Romano faz com que a cidade seja mais tarde conquistada por bárbaros, visigodos, e muçulmanos.

Na época romana a cidade baseava-se em 3 grandes núcleos, a *Castra Scallabis* que era a zona fortificada (actual Jardim das Portas do Sol), o acampamento romano, ou *Scallabis*, que viria a ser a zona urbanizada da cidade, e depois o *portus romanus* de Alfange.

O cume onde se encontra o actual cemitério era uma das portas da cidade no planalto e era por esta porta que passava a Via Romana que ligava Olissipo (Lisboa), a *Bracara Augusta* (Braga). Esta via biforcava junto ao Tejo e passava pelos núcleos ribeirinhos de Alfange e Ribeira de Santarém e seguia para *Selium* (Tomar).

Nas cidades romanas eram reconhecidos dois eixos de maior valor, o *Cardus* e o *Decumanos*, a partir dos quais se desenvolvia o resto da cidade. A actual Rua Miguel Bombarda era a *Cardus Maximo* e a Rua João Afonso era o *Decumanos Maximo*, ambas no planalto.

Desde este tempo que já existe uma cidade dividida entre a alta e a baixa. A cidade alta é o porto de abrigo e o inalcançável. A cidade de baixo é a primeira linha de defesa, a porta e o porto da cidade com relação com o rio, elemento de defesa e via de comunicação.



99. Diagrama de Santarém na época Islâmica



1. medina 2. alcáçova 3. porto fortificado 4. calçada de Alfange 5. seserigo

Quando os visigodos tomam a cidade, para além dos três pólos existentes surge um quarto pólo, um bairro ribeirinho na actual Ribeira de Santarém, designado como *Seserigo*.

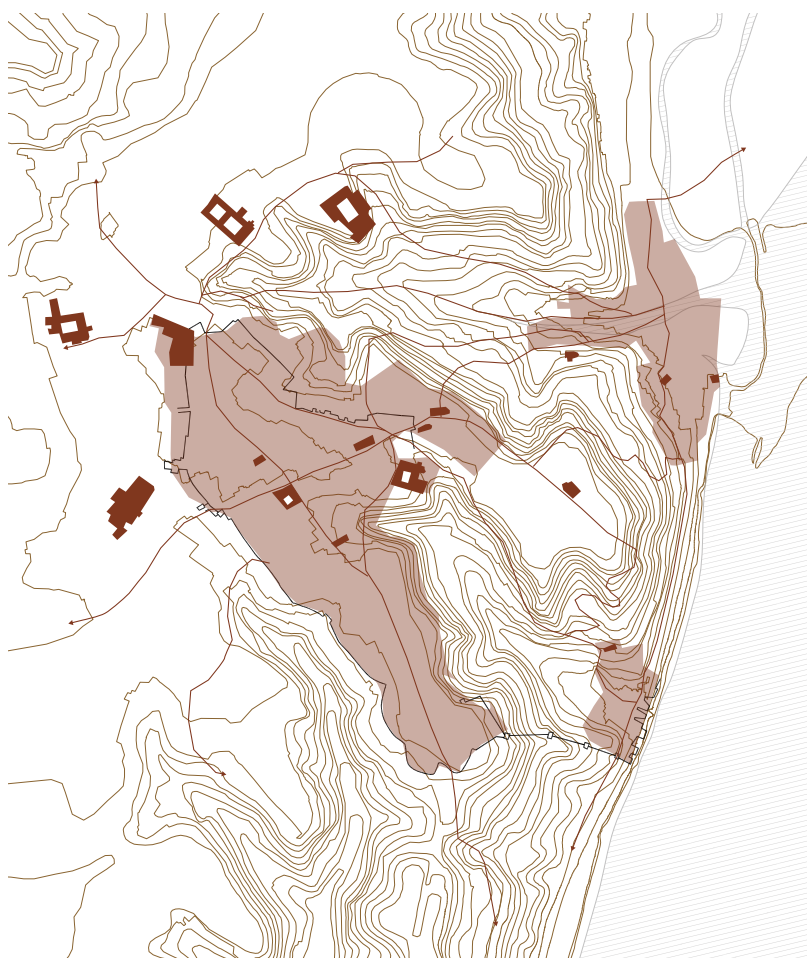
Em 714 a cidade é conquistada aos visigodos pelos Muçulmanos que ali se mantiveram até 1147. Neste período a cidade tomou o nome de *Shantarin* e continuava a desenvolver-se em quatro núcleos.

No actual Jardim das Portas do Sol era a antiga Alcáçova, onde moravam as figuras do poder, os militares e existia a mesquita. A Medina de Marvila, ou seja o centro fortificado da cidade, era no actual centro histórico da cidade.

O porto de Alfange, mantido desde o período romano, situava-se em Alfange, foi neste período que se desenvolveu mais e ganhou mais importância. Foi ao longo de uma regueira que vinha desde o planalto e desaguava no rio que surgiu a Calçada de Alfange e ligava o bairro à Medina, era protegida por muralhas que protegiam o bairro piscatório das cheias. Assim como Alfange, o bairro de *Seserigo*, na actual Ribeira de Santarém, também viu nesta época a sua maior expansão.

Nos arredores existiam campos agrícolas que surgem sobretudo nos vales que eram ricos em água através de minas e mães de água que abasteciam a cidade.

Neste período, o Rio Tejo navegável continuava a ser o elemento essencial de defesa e via de comunicação.



100. Diagrama de Santarém em meados do século XV



Após a época muçulmana a cidade de Santarém esteve sobre o domínio dos Cristãos entre 1093 e 1111.

Em 1147, Santarém é conquistada aos Mouros por D. Afonso Henriques, e é a partir daqui que Santarém toma novos rumos.

Nos séculos XIII XIV a cidade foi reforçada, foram melhoradas as muralhas existentes e construídas novas muralhas. Em XII a cidade contava com doze paróquias, sete no planalto e 5 na parte baixa, esta situação permanece durante algum tempo na cidade.

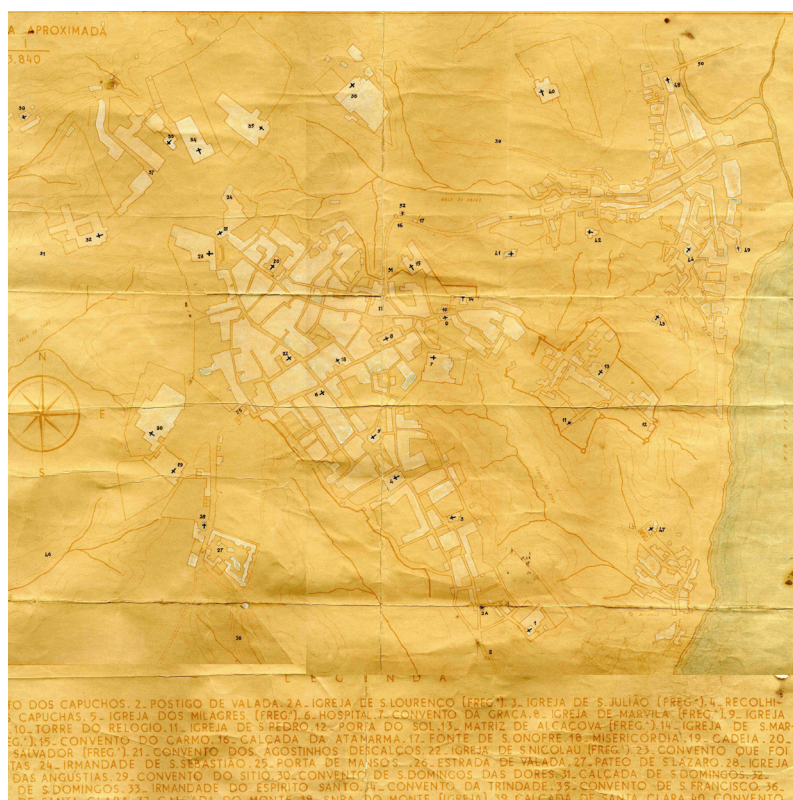
Santarém foi palco de vários acontecimentos históricos que lhe conferem o estatuto de uma das cidades mais importantes para a história nacional. Foram executadas pessoas, como Inês de Castro, fizeram-se coroações, foram aclamados reis, recebeu Napolão e as suas tropas, foram assinados tratados, e era o retiro preferidos dos reis.

A cidade sofreu grandes perdas e destruições principalmente na ocupação Napoleónica, onde sofreu saques e vandalismo e no terramoto de 1755 onde grande parte da vila ficou destruída.

Em 1851 o número de freguesias foi reduzido a quatro, ou seja, Marvila, Salvador, S. Nicolau e Santa Iria da Ribeira de Santarém. Santarém foi elevada a cidade em 1868.

Santarém é “um livro de pedra em que a mais interessante e mais poética das nossas crónicas está escrita”

Almeida Garrett, , 2010, p.167



101. Cartografia de Santarém no século XVIII



102. Ortofoto de Santarém, actualmente



1. São Bento 2. Portas do Sol 3. Cemitério 4. Campo Infante da Câmara

Actualmente, a cidade apresenta-se fragmentada com amostras diferentes de traçado urbano que se coem através de vias e espaços públicos estruturantes que hierarquizam o centro histórico.

Ao olhar para o seu traçado nota-se o que muitos dão o nome de “os cinco dedos de Santarém” que se refere aos cumes e vales do território.

No centro histórico podemos destacar o cume do Miradouro de São Bento, o do Jardim das Portas do Sol, o do cemitério e do Campo Infante da Camara (ver ortofoto da cidade).

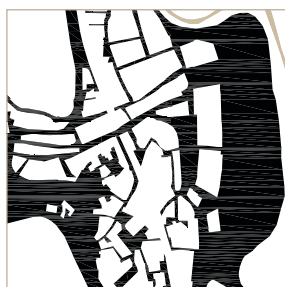
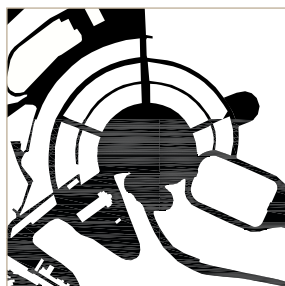
Através da sua análise é possível ver as permanências do traçado mais antigo, com ruas mais estreitas, com origem nos acampamentos romanos e na medina islâmica. O traçado mais recente é representado pelos grandes espaços públicos que envolvem este traçado, como o Bairro de São Bento, o Jardim da República, o Jardim da Liberdade e o Campo Infante da Camara onde se situa a Praça de Touros.

Na frente ribeirna, Alfange une-se ao planalto através da Estrada de Alfange, muito degradada nos dias de hoje. Por ser único acesso a este núcleo, Alfange encontra-se isolada da cidade. A Rua dos Pescadores, paralela ao rio e à linha de caminho de ferro, une os à Ribeira de Santarém que se liga ao planalto pela N114 que atravessa o rio através da ponte D. Luís I, e pela Calçada de Santa Clara que une directamente ao Bairro de São Bento



103. Traçado urbano de Santarém





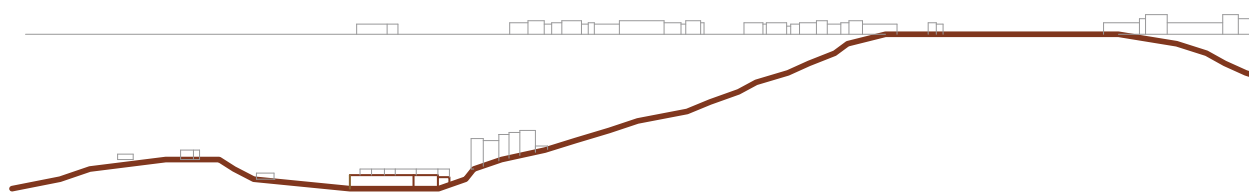
104. Amostras do tecido urbano de Santarém

Se antigamente Alfange era um dos pólos mais importantes da cidade, era o *portus e catapultus*, hoje é um bairro piscatório degradado e despovoado. A Ribeira de Santarém era um arrabalde (Arrabalde de Seserigo) que se foi desenvolvendo mais em relação a Alfange.

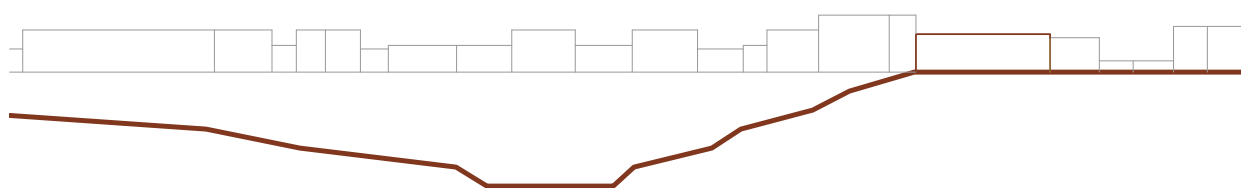
Com a chegada da linha de caminho de ferro e com a ponte sobre o Tejo, esperava-se que mantive-se o papel de ribeira da cidade. Assim como Alfange, devido às fracas acessibilidades acabou por não ser capaz de atrair e fixar população.

A linha de caminho de ferro, paralela à margem, cria uma barreira entre Alfange e o Rio Tejo, e divide a Ribeira de Santarém em duas partes, pois intersecta a mesma a meio. Um dos pontos de chegada à cidade é a Estação de Comboio de Santarém, na Ribeira de Santarém, e é o único lugar que poderá chamar mais população.

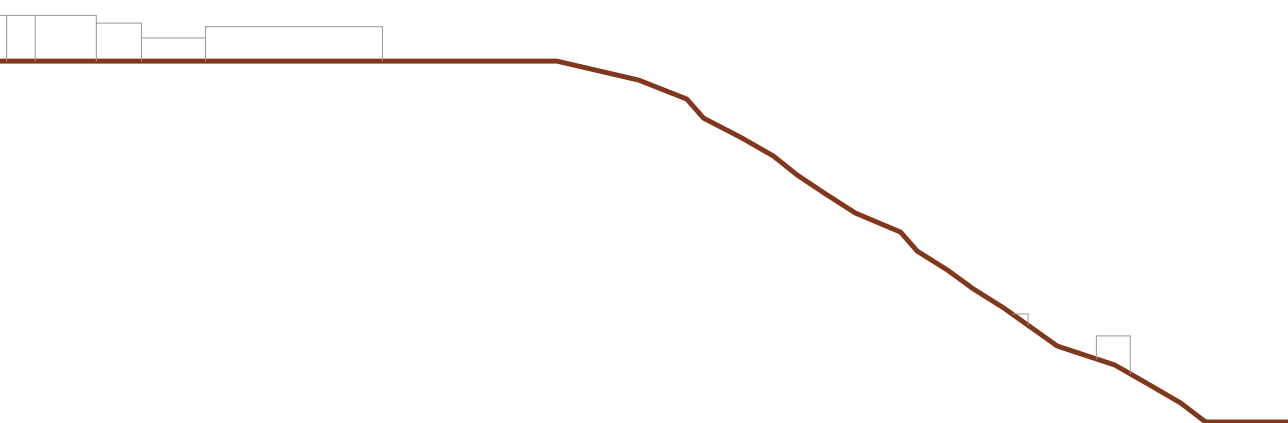
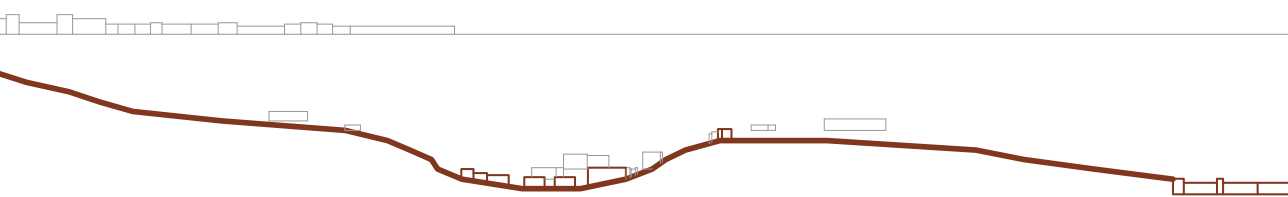
Assim como em períodos anteriores de ocupação, continuamos a presenciar uma cidade polinuclear, ou seja, a cidade do planalto (centro histórico), a Alfange e a Ribeira de Santarém. O centro histórico encontra-se desenvolvido com equipamentos, serviços e comércio, espaços públicos na sua maioria qualificados, e com acessos às principais vias de comunicação nacionais. O planalto foi ganhando protagonismo em relação à ribeira da cidade.



105. Secção dos vales e promontórios de Santarém



106. Secção da relação do planalto (Portas do Sol) com a baixa da cidade



Santarém é rica em edificado singular que está muitas vezes relacionado com actividades tradicionais da região e da cidade, como o Monumental Celestino da Graça (Praça de Touros) ou a Casa do Campino.

As igrejas que se encontram em cada esquina e cada praça representam vários estilos arquitectónicos e os períodos de transformação da cidade. As suas torres criam pontos de referência e um *skyline* característico. Ao olhar da ribeira da cidade para o planalto há uma série de referências visuais que saltam à vista.

A Igreja de Santa Cruz na Ribeira de Santarém e a Igreja de São João Evangelista do Alfange, apoiadas sobre plataformas imponentes, erguem-se dos vales e propoçionam vistas para a o Rio Tejo ao nível da encosta. Mais discreto é algum edificado abandonado nestes núcleos ribeirinhos, que devido ao seu avançado estado de degradação, perdem o seu valor.

Considerada a Capital do Gótico, Santarém apresenta um gótico primário e funcional aplicado às construções religiosas no século XIII. A Igreja de Santa Clara é o maior templo gótico de Santarém classificada como monumento nacional a 14 de Março de 1917.

O gótico está presente não só em igrejas como em outros elementos da cidade. Exemplo disso é a Fonte das Figueiras, que está classificada como monumento nacional desde 16 de Junho de 1910.



107. Igreja S. João Evangelista



108. Igreja Santa Clara



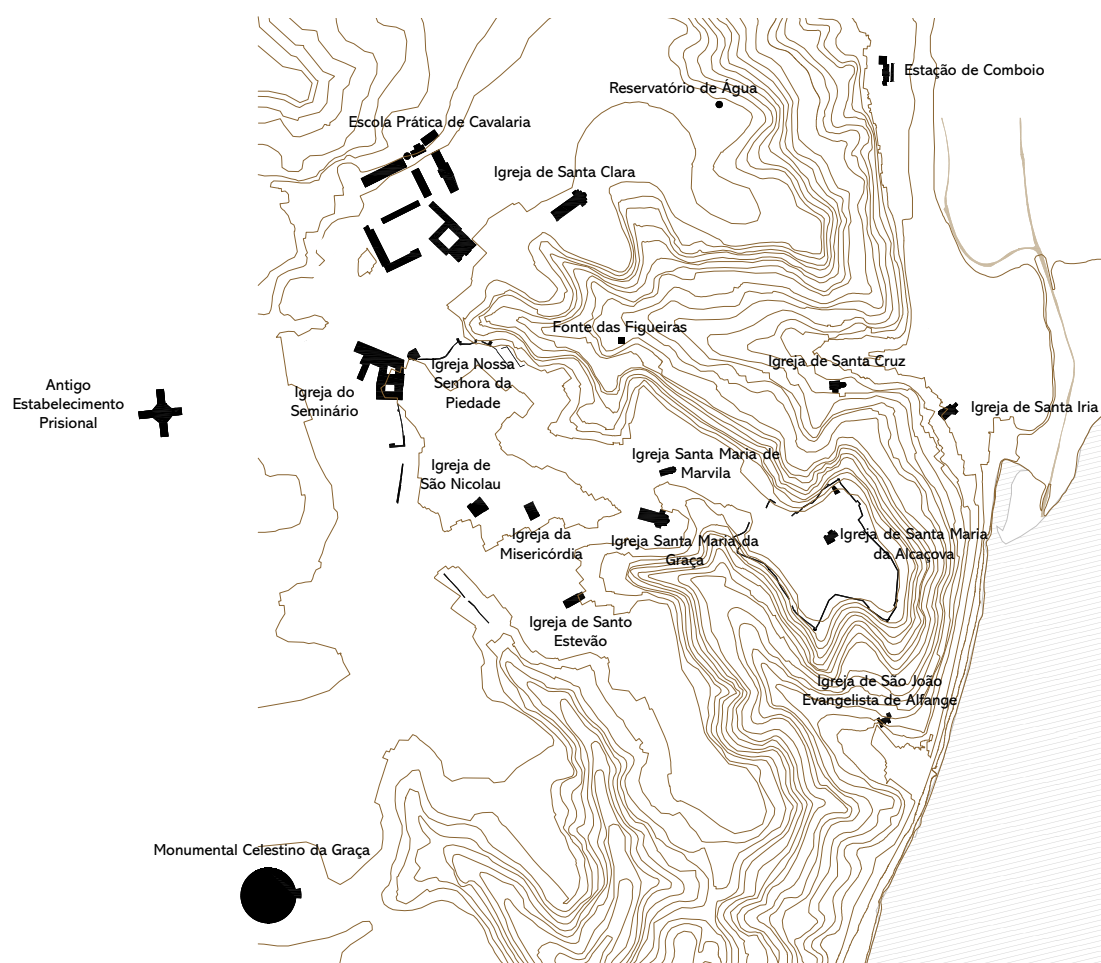
109. Igreja de Santa Cruz, Aquarela,
Vitor Faria 1999



110. Fonte das Figueiras, Santarém



111. Praça de Touros Monumental Celestino da Graça



112. Edifício singular da cidade de Santarém





113. Cartazes dos festivais e eventos da cidade de Santarém

Para além da Capital do Gótico, Santarém possui dois outros estatutos, nomeadamente o de Capital da Gastronomia e Capital da Agricultura. Estas galarduações devem-se à feira e ao festival de cada sector que atrai visitantes de todo o lado, projecta a cidade a nível nacional e internacional e dinamiza o centro histórico da mesma.

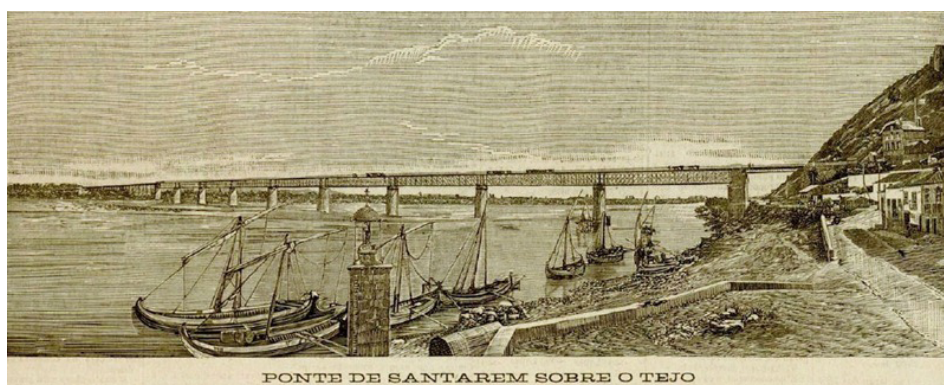
A Feira Nacional de Agricultura é conhecida em todo o país e mostra como a cidade e a região estão fortemente ligadas a esta actividade. A Feira do Ribatejo é um ponto de encontro para a realização de grandes negócios e uma oportunidade para que marcas e empresas se destaquem neste sector. Resumindo, é a grande montra do mercado.

O Festival Nacional de Gastronomia foi onde o concelho ganhou maior visibilidade, o município tem-se empenhado na modernização e internacionalização do mesmo e na sua utilização para atrair mais investimentos nessa área, o festival decorre nas antigas cavalariças da Casa do Campino.

As largadas e corridas de touros são outra actividade cultural de Santarém e decorrem no Monumental Celestino da Graça, no Campo Infante da Camara. Embora não se destaquem tanto dos outros dois eventos, a tauromaquia está representada e existe em Santarém como não poderia deixar de ser numa cidade do Ribatejo.

“A Ribeira de Santarém e Alfange, entraram em declínio após o desaparecimento do comércio fluvial, situação essa, que originou o afastamento da parte alta da cidade e, por consequência, o seu declínio económico, social e físico, passando a estar de costas voltadas para o Rio Tejo.”

Revista Santarém Digital, Reabilitação Urbana, João Oliveira, 2012



114. Ponte sobre o Tejo e embarcações na Ribeira de Santarém

Tendo o Rio Tejo como pano de fundo era esperado que a cidade de Santarém fosse incontornavelmente relacionada com o mesmo. Se em tempos Alfange foi um importante pólo da cidade, hoje em dia o mesmo não acontece e o que encontramos são dois sítios degradados, despovoados e esquecidos.

Quando o Rio Tejo era navegável até Santarém, A Ribeira e Alfange viviam das trocas comerciais e do rio como via de circulação e deslocação. Em gravuras e fotografias antigas, a presença de embarcações é notável. A Ribeira cumpria o papel de ribeira. Com a água do rio a ficar cada vez mais escassa, só em certas alturas do ano é que o curso do rio é passível de ser navegado. Não o sendo, estes dois lugares perdem o sentido para o qual estiveram destinados nos períodos de ocupação anteriores. A Ribeira de Santarém e Alfange sofrem uma crise de identidade.

A chegada da linha de caminho de ferro e a Revolução Industrial foram determinantes para o reconhecimento da mais-valia deste tipo de locais e romperam os tecidos urbanos em detrimento de outras áreas. No entanto, a monofuncionalidade destes núcleos foi fatal.



115. Coluna de Santa Iria no antigo Porto da Ribeira de Santarém, início do século XX



116. Antigo Porto da Ribeira de Santarém, início do século XX

Outro fator que contribuiu para a degradação e despovoamento desta parte da cidade foram as barreiras territoriais das encostas e vales e os fenómenos naturais do Rio Tejo. Entre o planalto e a parte ribeirinha da cidade de Santarém encontram-se 100 metros de encosta que torna as acessibilidades e construção difícil, se não impossível. As vias existentes que ligam estes dois núcleos estão debilitadas e correm constante risco de desabamento de terras.

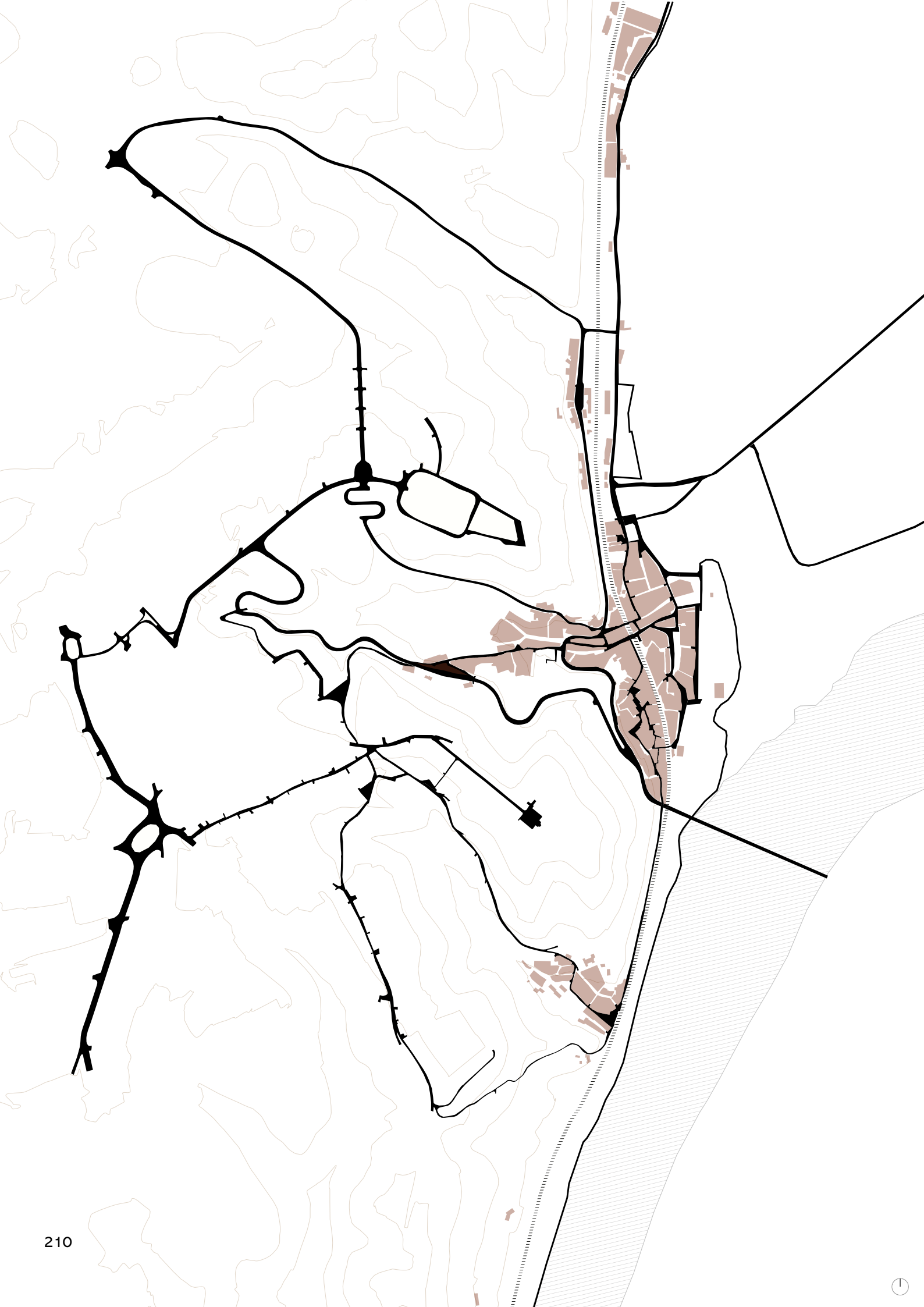
Embora o caudal do Rio Tejo estar a diminuir cada vez mais, as cheias são um fenómeno comum na cidade ribeirinha de Santarém. A maior subida de água registada foi de 7 metros que cobriu metade Ribeira de Santarém, até à Praça Oliveira Marreca.

Com a constante incerteza de que se poderia perder alguns bens nas cheias recorrentes no Inverno, muitos residentes abandonaram o local.

O toque com o rio e a relação desta parte da cidade com o mesmo é inexistente o que torna estes espaços sem forma, sem fim, e expectantes, à espera de uma solução. Se antigamente eram as embarcações e o porto que estabeleciam esta relação de uma maneira mais informal e orgânica, com a ausência destes factores, é uma cidade ribeirinha inacabada.

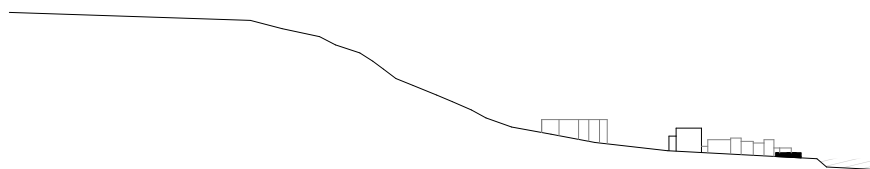


117. Ribeira de Santarém com cheias do Rio Tejo, 1997





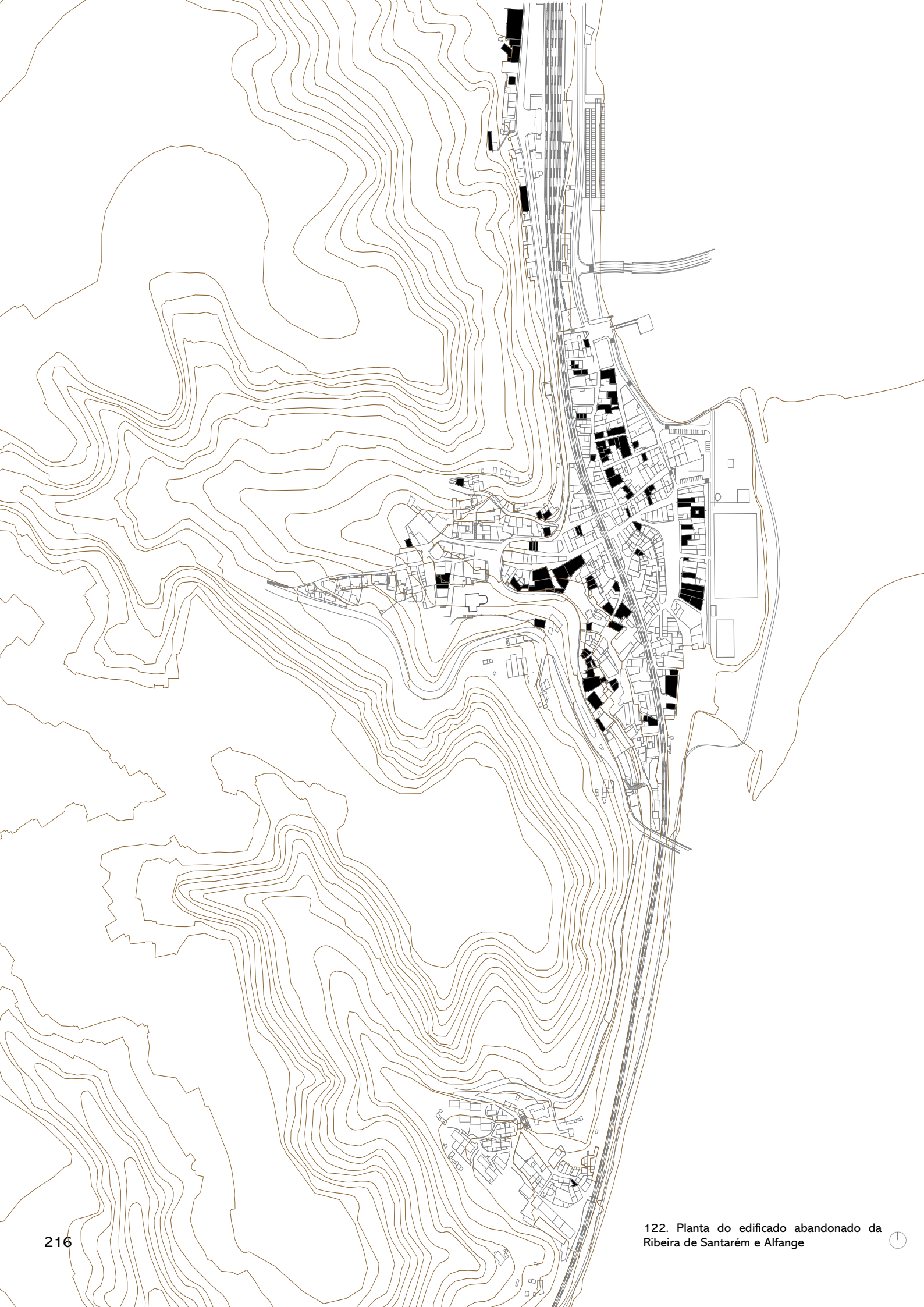
119. Secção Ribeira de Santarém e nível de água do rio

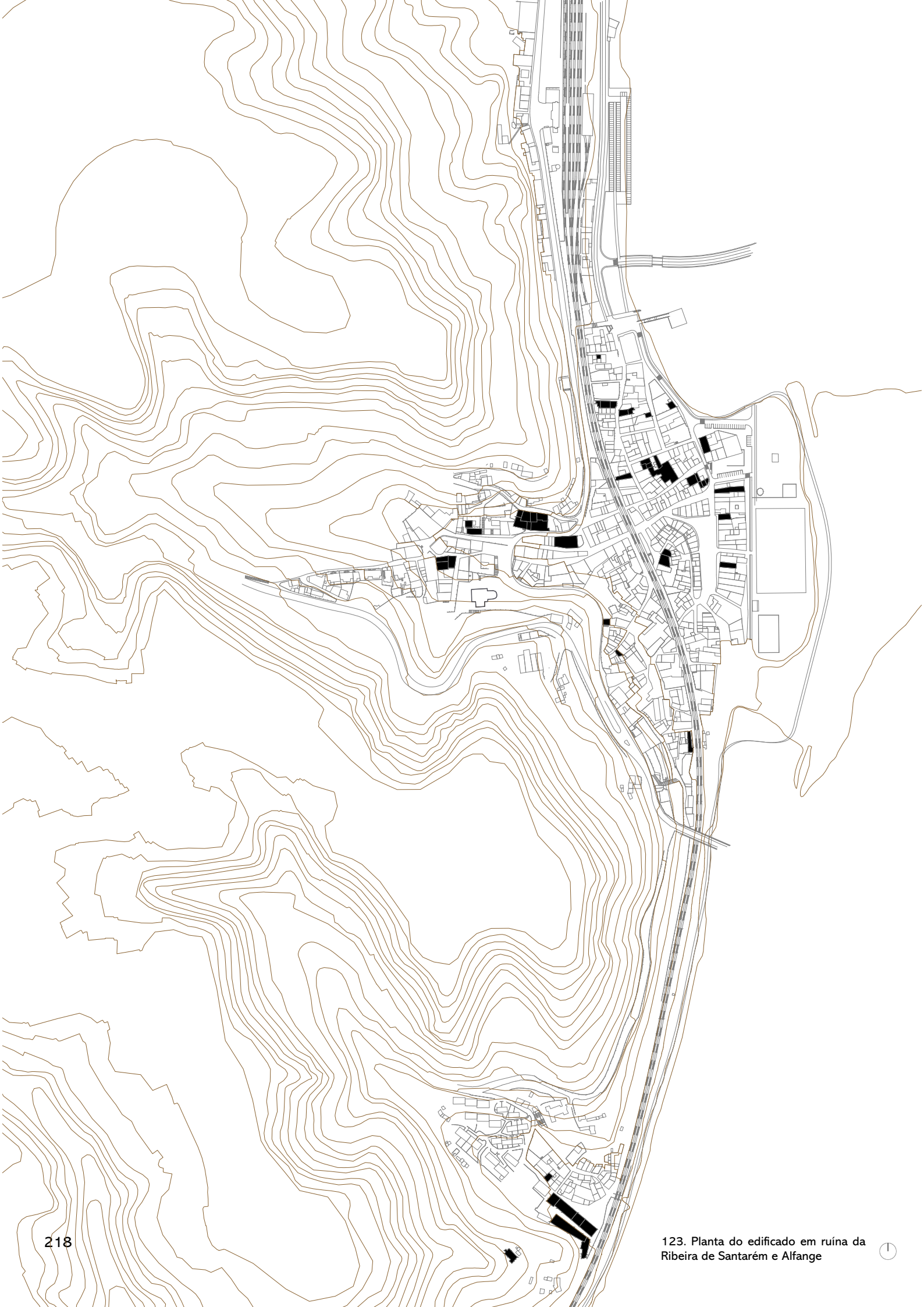


120. Secção Alfange e nível de água do rio



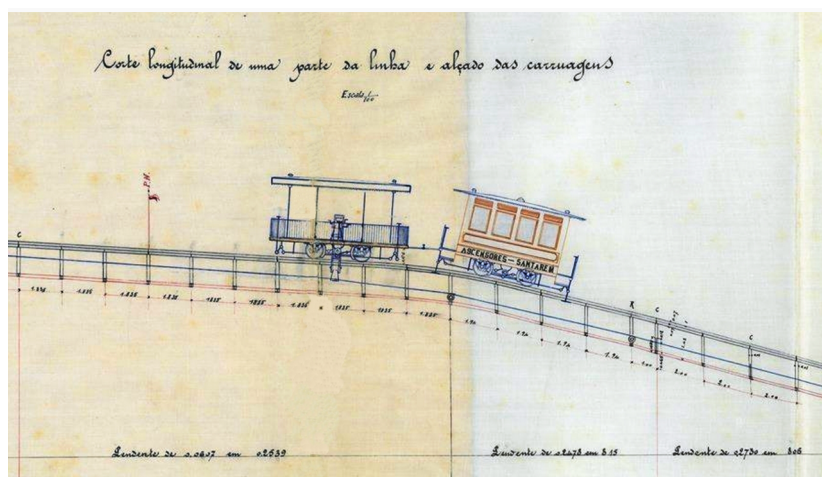








124. Cartografia de Santarém de 1856, estudo do traçado da linha de caminho de ferro



125. Estudo do ascensor para ligar a estação de comboio ao planalto

Ao longo do tempo foram vários os projectos desenhados para Santarém que iriam provocar mudanças na circulação e formação da cidade.

Entre estes são destacados a mudança do troço da linha de caminho de ferro que iria passar mais a Oeste da cidade e não paralela ao rio. Apesar de ficar consideravelmente mais longe da cidade, este troço de linha não se insinuava com uma barreira e ameaça na cidade, como acontece actualmente.

O próximo projecto seria um funicular que faria a ligação entre a Estação Ferroviária de Santarém e o planalto. Exatamente por haver dificuldades no acesso da parte baixa da cidade à parte alta, no século XIX chegou a desenhar-se uma solução que consistia na construção de um elevador ao longo da encosta. O projecto com o nome de “Caminho de ferro funicular de Santarém” data de 12 de Maio de 1891.



126. Antiga Fábrica de Sabão de Alfange, rua interior

A Fábrica

Datada dos finais do séc XIX entre 1890 e 1891, num antigo bairro piscatório esta fábrica esteve inicialmente ligada ao abastecimento de energia à cidade de Santarém. Era fábrica e gasómetro da Companhia de Iluminação a Gás de Santarém.

Em 1916 transformou-se numa pequena central elétrica e sete anos depois, em 1923 na Empresa Industrial de Alfange. A empresa era administrada pela CM de Santarém até 1931 até encerrar definitivamente. Com o encerramento da empresa começa a segregação do bairro da Alfange.

Foi fábrica de produtos químicos, relacionado com o Sabão de Santa Iria. A sua arquitectura baseia-se em duas naves, uma principal e uma secundária, sendo que uma delas data dos anos 20.

A importância deste conjunto edificado advém do facto de este ser o último vestígio do sector industrial em Santarém. Em 2007 parte da fábrica ruiu. Houve o desejo de criar um pólo universitário ligado à gastronomia de modo a criar naquele lugar um motor de desenvolvimento económico e social. Um ano depois, em 2008 a Associação Recreativa de Alfange (ARA) torna-se proprietária do imóvel da antiga fábrica e fez dela a sua sede.

O clube canoagem que existia nas instalações da fábrica está agora num armazém na Ribeira. A ARA ficou extinta e a propriedade da fábrica passou para a CM de Santarém.

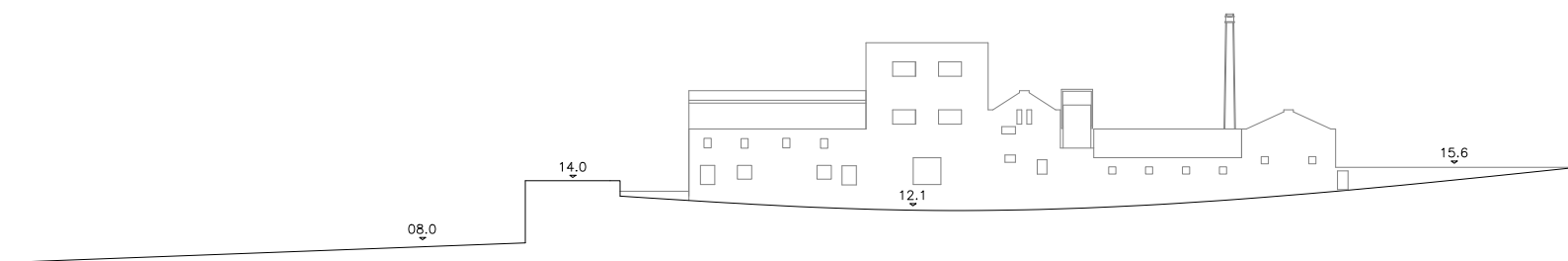


127. Actividades do antigo clube de canoagem em Alfange. Autor e data desconhecidos

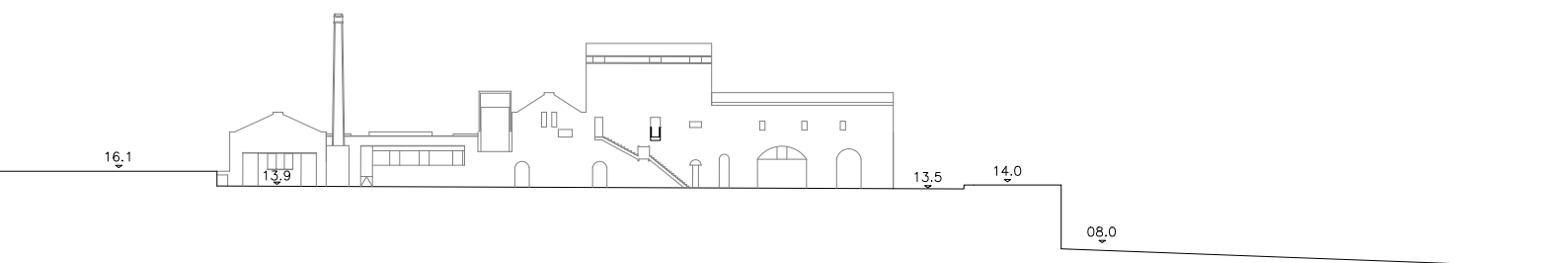


128. Actividades do antigo clube de canoagem em Alfange. Autor e data desconhecidos

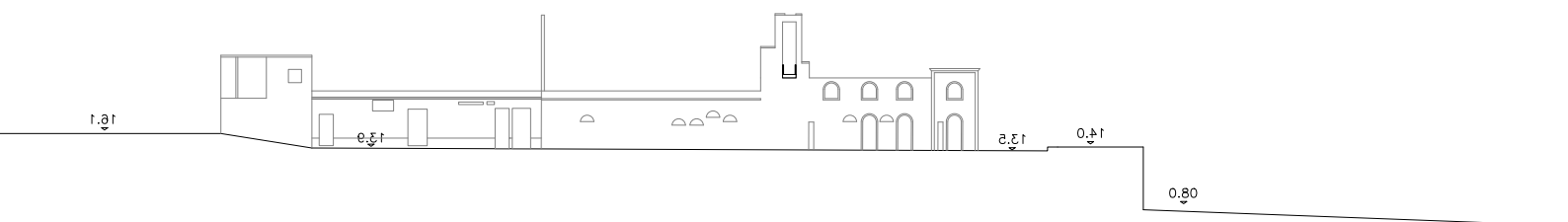
O objetivo da intervenção na fábrica passa por fazer retornar a actividade fluvial que dinamizou estes núcleos em tempos passados através da criação de um Centro Náutico que vai buscar as memórias do clube de canoagem. Este projecto visa ser um meio impulsionador de dinâmicas sociais e económicas deste lugar.



129. Alçado Norte da nave principal, situação actual da fábrica



130. Alçado Sul da nave principal, situação actual da fábrica



131. Alçado Norte da nave secundária, situação actual da fábrica



132. Planta de cobertura actual da fábrica





133. Planta do piso térreo actual da fábrica





135. Chaminé da fábrica em Alfange, 2020



136. Fachada em ruína da fábrica em Alfange, 2020



137. Silos na nave principal da fábrica de Alfange, 2020





138. Interior em ruína da fábrica de Alfange, 2020



5 a cidade alta e a cidade baixa

“São finíssimas as andas que se elevam do solo a grande distância uma das outras e se perdem acima das nuvens que sustentam a cidade. Sobe-se escadotes. No chão os habitantes raramente se mostram: já têm tudo o que precisam lá em cima... Nada na cidade toca no solo à exceção daquelas pernas compridíssimas [...] em que assenta uma sombra prefurada e angulosa [...] com binóculos e telescópios apontados para baixo não se cansam de passá-la em resenha [...].”

As Cidades Invisíveis, Italo Calvino. p. 87, 1972

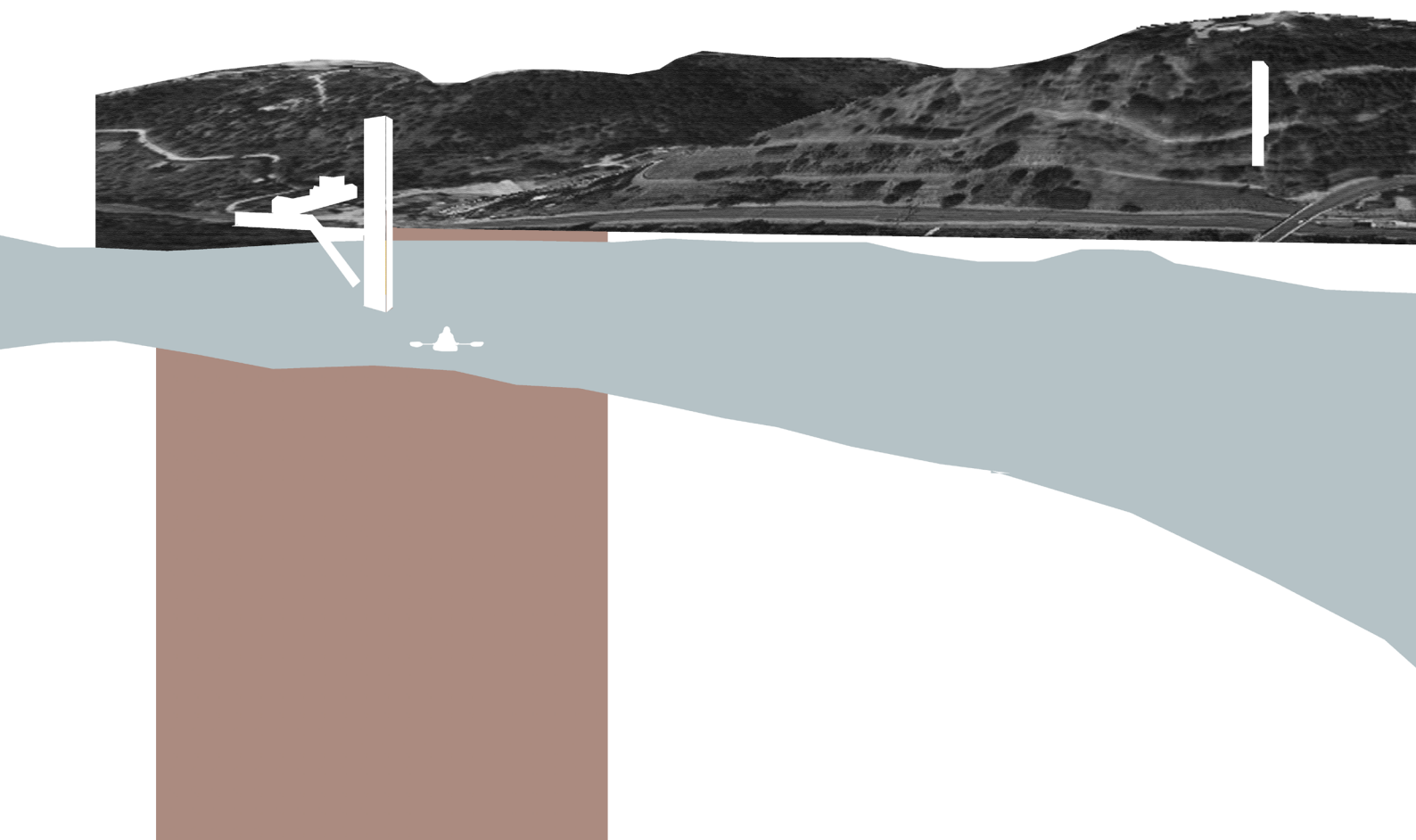
A separação e o distanciamento físico e social entre o centro histórico no planalto da cidade e a ribeira na margem fluvial da cidade é uma realidade presente em Santarém e uma ameaça para o seu desenvolvimento e preservação.

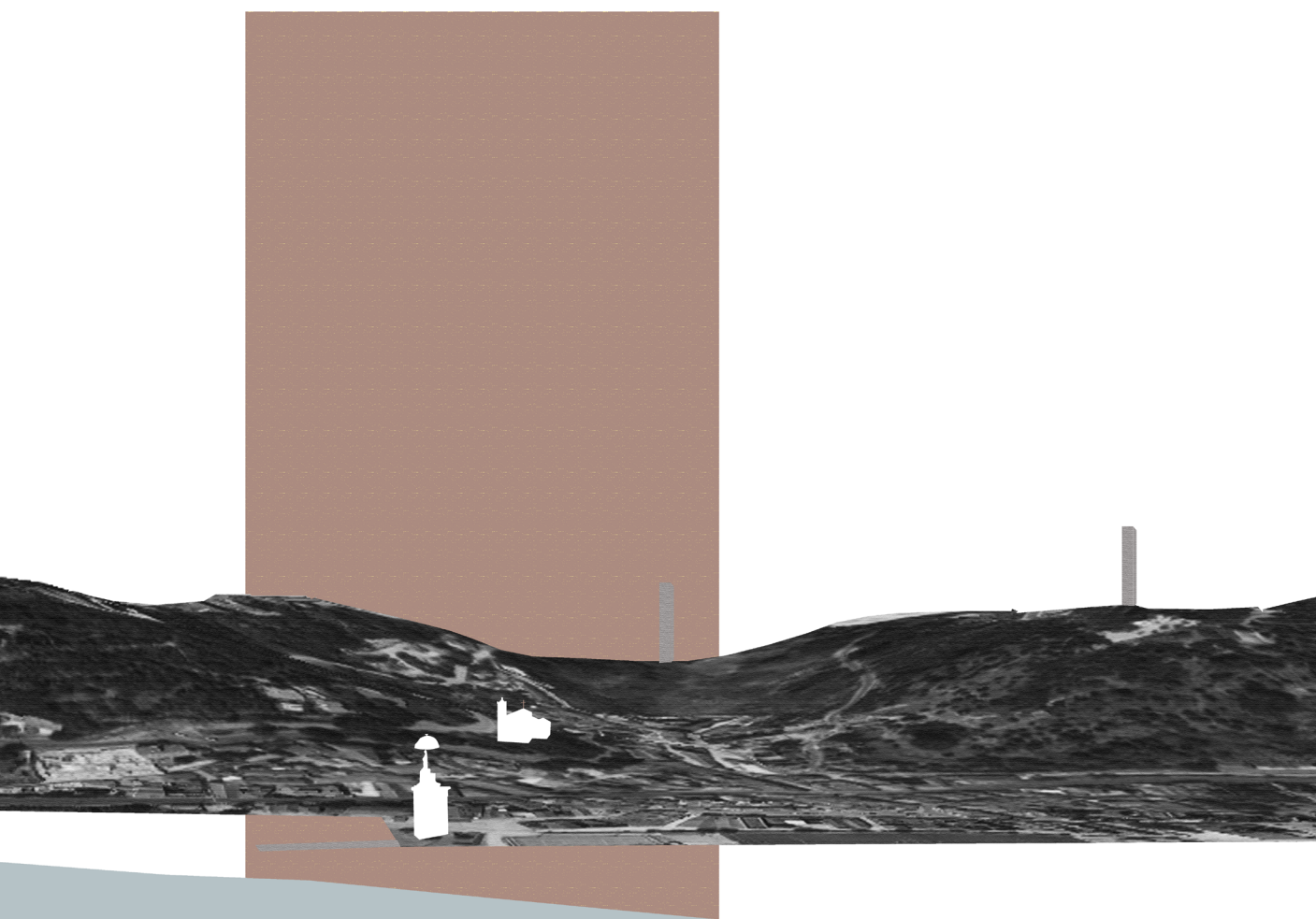
Este factor contribuiu para o abandono e despovoamento dos núcleos ribeirinhos de Santarém, nomeadamente, a Ribeira de Santarém e Alfange. Estes pólos, por sua vez, por não terem uma frente ribeirinha qualificada não tiram proveito da mesma e do rio.

A conectividade e complementaridade entre estas “duas cidades” e das mesmas com o Rio Tejo, é uma necessidade e um problema ao qual esta proposta de intervenção pretende dar resposta.

Os elementos estruturais desta proposta são o Rio Tejo, os vales e promontórios de Santarém e referências visuais exsistentes na cidade que, quer pela sua dimensão quer pelo seu simbolismo, se destacam na paisagem.

É através da criação de ligações físicas e visuais entre estes elementos e outros propostos que se consegue a relação mais ou menos óbvia entre a “cidade alta” e a “cidade baixa”, e é através do seu prolongamento e invasão do e para o Rio Tejo que se cria o toque no rio.





Os elementos urbanos selecionados assumem-se através de várias tipologias. Desde igrejas e miradouros no planalto e nos vales, a edificado significativo na margem, como por exemplo a antiga Fábrica de Sabão e a Estação Ferroviária.

Na linha do planalto encontramos o Miradouro de São Bento, a Igreja de Santa Clara, o Jardim das Portas do Sol, e o cume do Cemitério Municipal.

Nos vales encontram-se a Fonte das Figueiras, a Igreja de Santa Cruz e a Igreja de São João Evangelista de Alfange.

Na margem destacam-se a Estação de Caminho de Ferro de Santarém, um ponto e meio de chegada indispensável para a zona ribeirinha, a coluna de Santa Iria, a Igreja de Santa Iria da Ribeira e a antiga Fábrica de Sabão em Alfange, actualmente em ruínas.

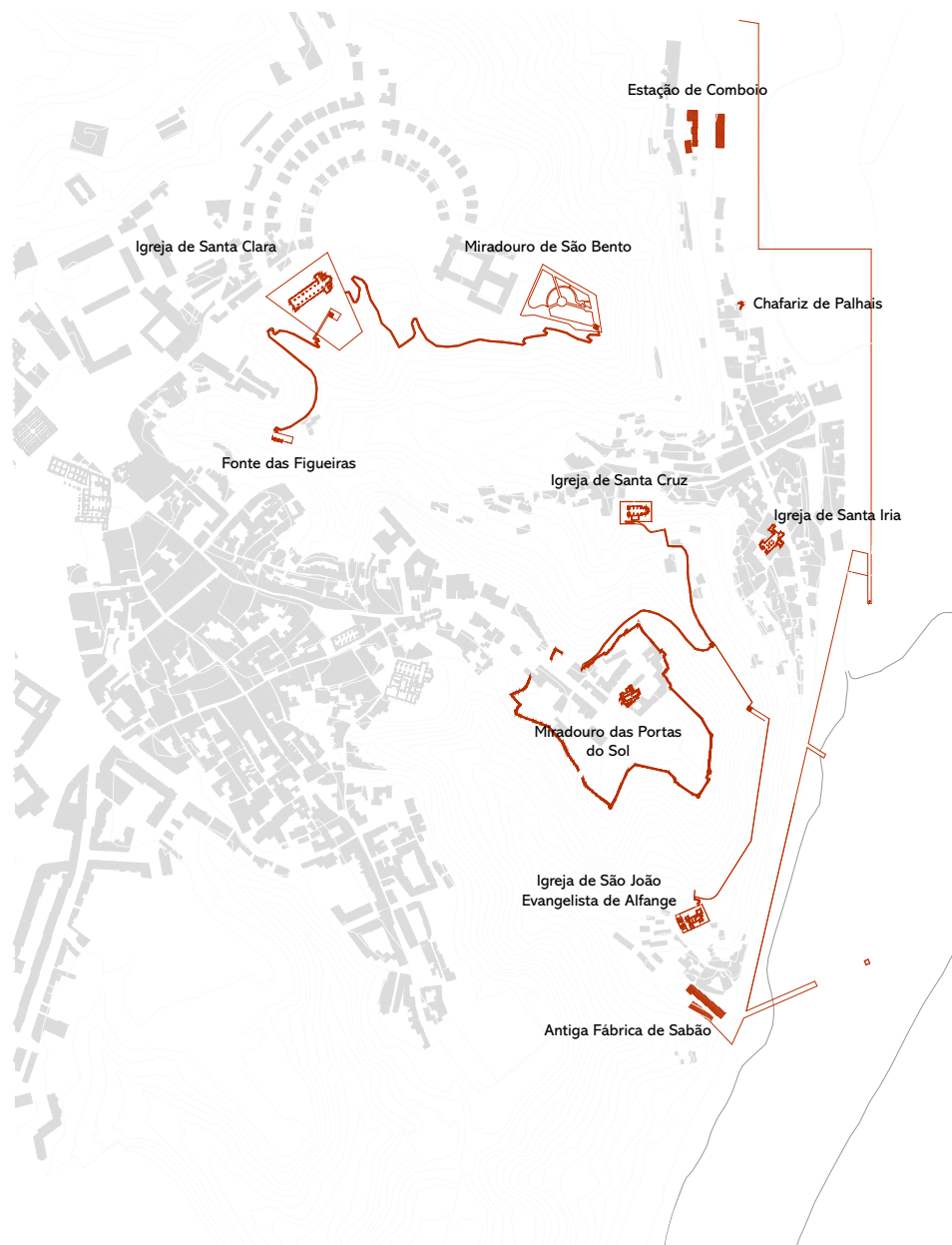
A resposta à necessidade de complementaridade e comunicação entre as duas cidades passará pela união, direta ou indiretamente, destes elementos, constituindo uma rede de percursos que transformará o modo como a cidade alta e a cidade baixa se relacionam.

Esta união acontece através de relações físicas, onde desbravamos os vales através de caminhos que atravessam os diversos momentos, e ainda através de relações visuais com a proposta de implementação de novos referenciais de paisagem que nos indicam que o alcance àquele ponto é possível e que encontraremos mais um estrato da cidade.



140. Elementos essenciais da proposta





141. Proposta de intervenção, elementos estruturantes



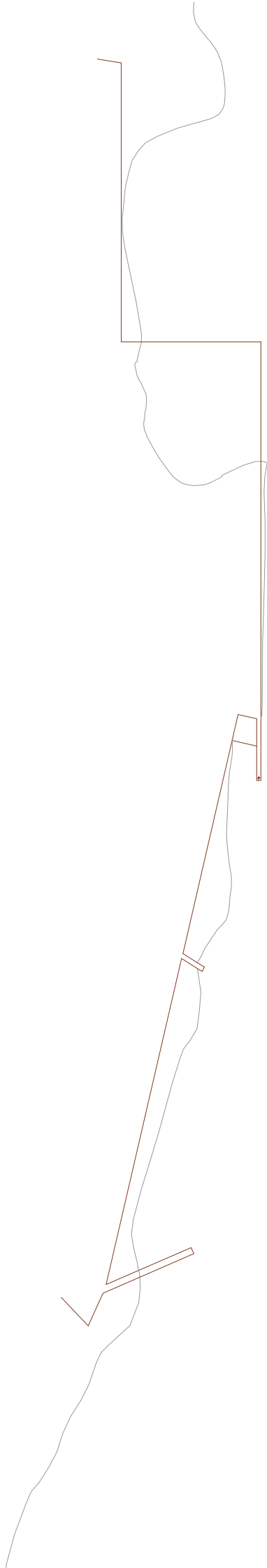
As Metamorfoses

Com os novos elementos que compõem a proposta de intervenção a linha de magem e o sistema de circulação são os que mais sofrem transformações.

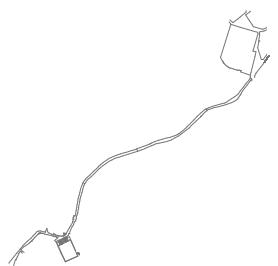
O novo limite de margem, torna-se numa linha urbana e definida que invade o Rio Tejo partindo de elementos que se encontram em terra de modo a assegurar o toque na água quando o caudal está mais baixo. Quando o caudal do rio sobe o próprio limite transforma-se e ganha uma nova definição, garantindo a segurança do edificado e da população.

Os caminhos propostos proporcionam uma experiência pedonal entre vales e encostas que vem complementar o sistema rodoviário existente composto pela Estrada Nacional 114, pela Calçada de Santa Clara, pela Estrada de Alfange e pela Rua Comandante José Carvalho. Estas vias vão sofrer um reperfilamento afim de as requalificar.

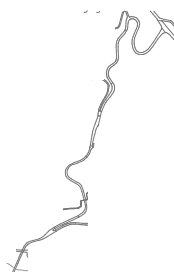
Esta intervenção é feita através da criação de muros de suporte de terras em zonas onde não existe protecção, alargamentos da vias, em locais possíveis para o mesmo, de modo a garantir a paragem em segurança em caso de emergência, ou para usufruir dos espaços de estadia propostos.







Estrada de Alfange



EN 114

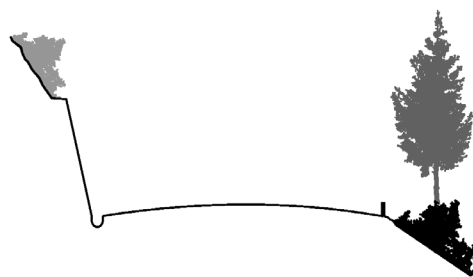
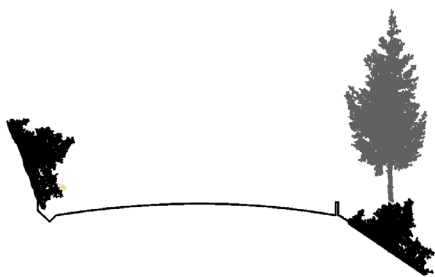
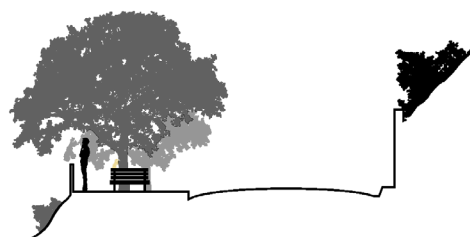


Calçada de Santa Clara



Rua Comandante José Carvalho





perfil actual

perfil proposto

Os Caminhos

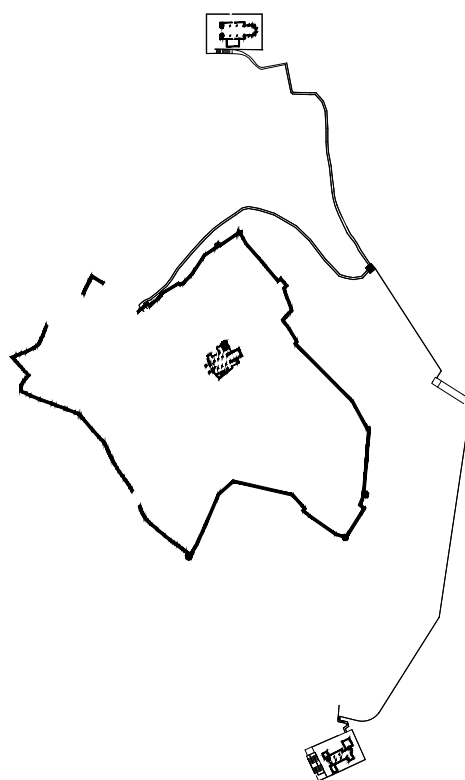
As ligações físicas propostas dividem-se em dois caminhos que percorrem as encostas quase camuflados, surgindo apenas na chegada aos elementos referenciais da paisagem que compõem. Assumem-se como passadiços de madeira que vencem as cotas acentuadas das encostas e que promovem a sua utilização e vivência.

Assim como os elementos estruturantes pré-existent, tidos em conta na proposta, também os novos elementos propostos assumem variadas tipologias. O referencial pode ser algo por onde apenas se passa ou algo onde se está e se usa, para além da sua função primitiva de marcar um determinado ponto na paisagem.

O Caminho da Porta de Santiago surge no planalto no Jardim das Portas do Sol numa das antigas portas da cidade que lhe dá nome, a Porta de Santiago. É através de um trilho já existente que, a partir daí, se começa a descer a encosta.

A certo momento, numa cota intermédia, deparamo-nos com o primeiro elemento proposto. Uma torre que marca o momento em que se divide o caminho. Por ele apenas se passa tornando-o num marco da paisagem, um ponto de passagem.

A partir deste ponto duas situações são possíveis, seguir para Norte em direcção à Ribeira de Santarém ou para Sul em direcção a Alfange.



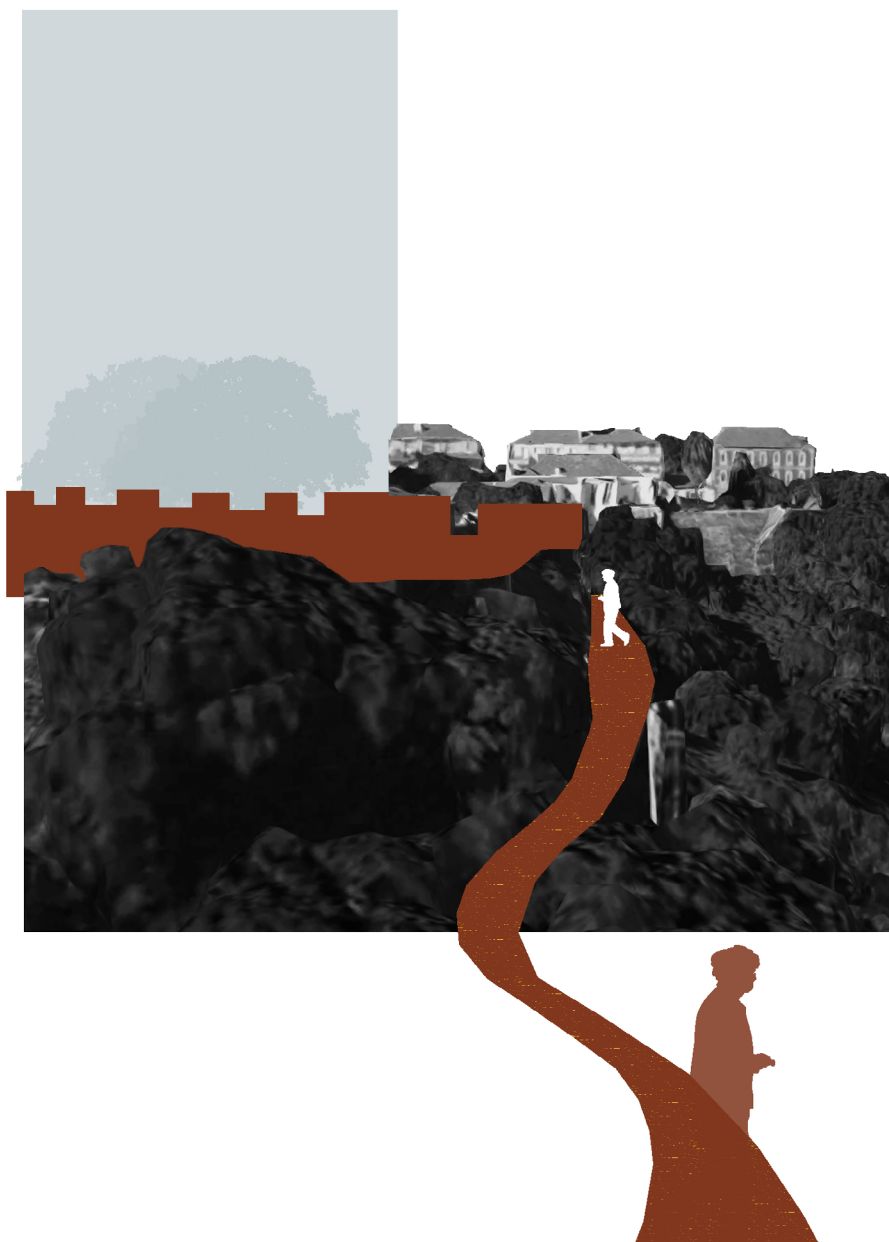
145. Planta do Caminho da Porta de Santiago



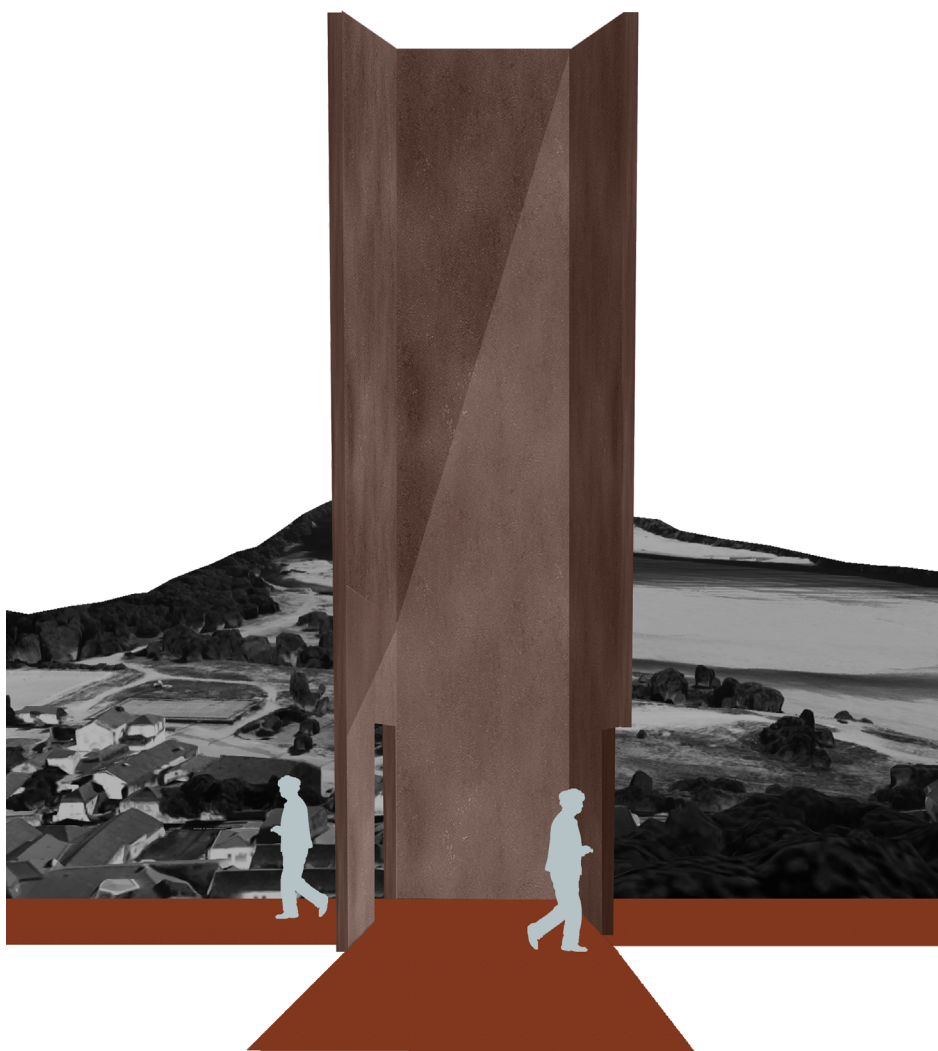
Para Norte o caminho segue pela encosta até se desvendar e atravessar a EN 114, de seguida encontra-se a Igreja de Santa Cruz. Esta igreja apresenta-se imponente na encosta por estar assente numa massa de terreno que se eleva das cotas mais baixas. Deste ponto, o acesso à Ribeira de Santarém é fácil.

Para Sul caminhamos paralelamente ao Rio Tejo até encontrar o ponto de articulação de cotas mais acentuado do caminho. Esta articulação é feita através da tipologia torre que se afunda na topografia criando a ilusão de um poço. O acesso rápido e direto entre cotas é feito através de um elevador tendo como alternativa uma escadaria que ora nos oferece uma moldura com o Rio Tejo, ora nos esconde a paisagem natural.

Caminhamos novamente lado a lado com o Rio Tejo, agora mais perto, até chegarmos à Igreja de São João Evangelista de Alfange. Aqui a sensação é semelhante à da Igreja de Santa Cruz. Em Alfange, a igreja eleva-se do solo numa plataforma maciça que nos oferece uma varanda para o Tejo.



...do Jardim das Portas do Sol para descobrir a encosta...



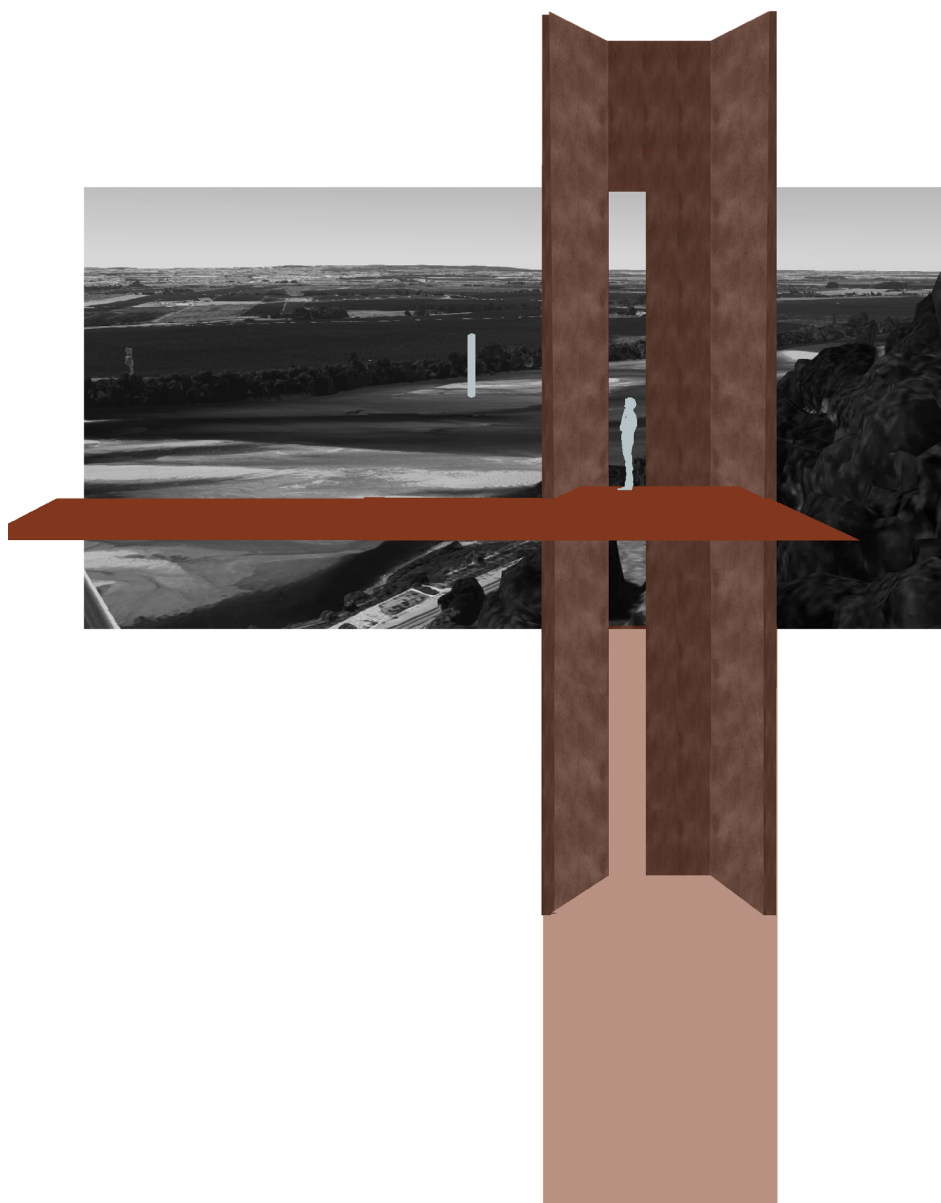
....chegada ao marco, a decisão...



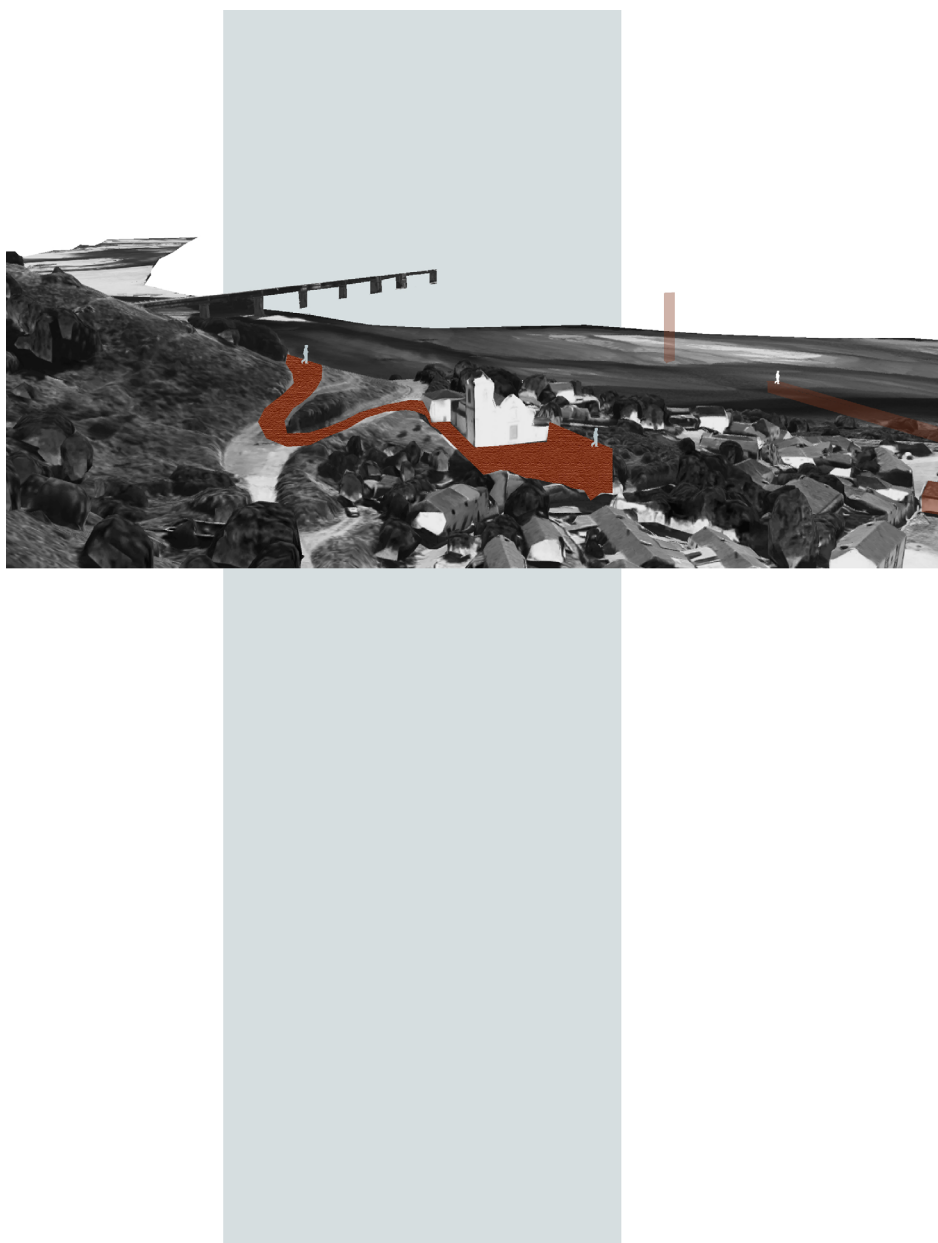
... para Norte, a descoberta da EN 114...



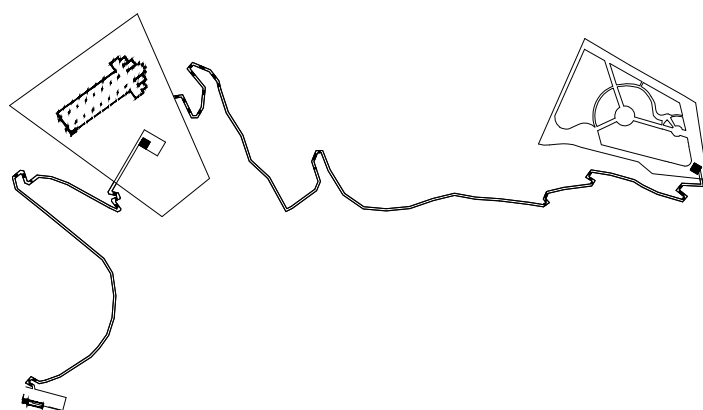
... chegada à Ribeira de Santarém, a Igreja de Santa Cruz...



...para Sul, a descida...



...a chegada a Alfange, a Igreja de S. João Evangelista...



147. Planta do Caminho de São Bento



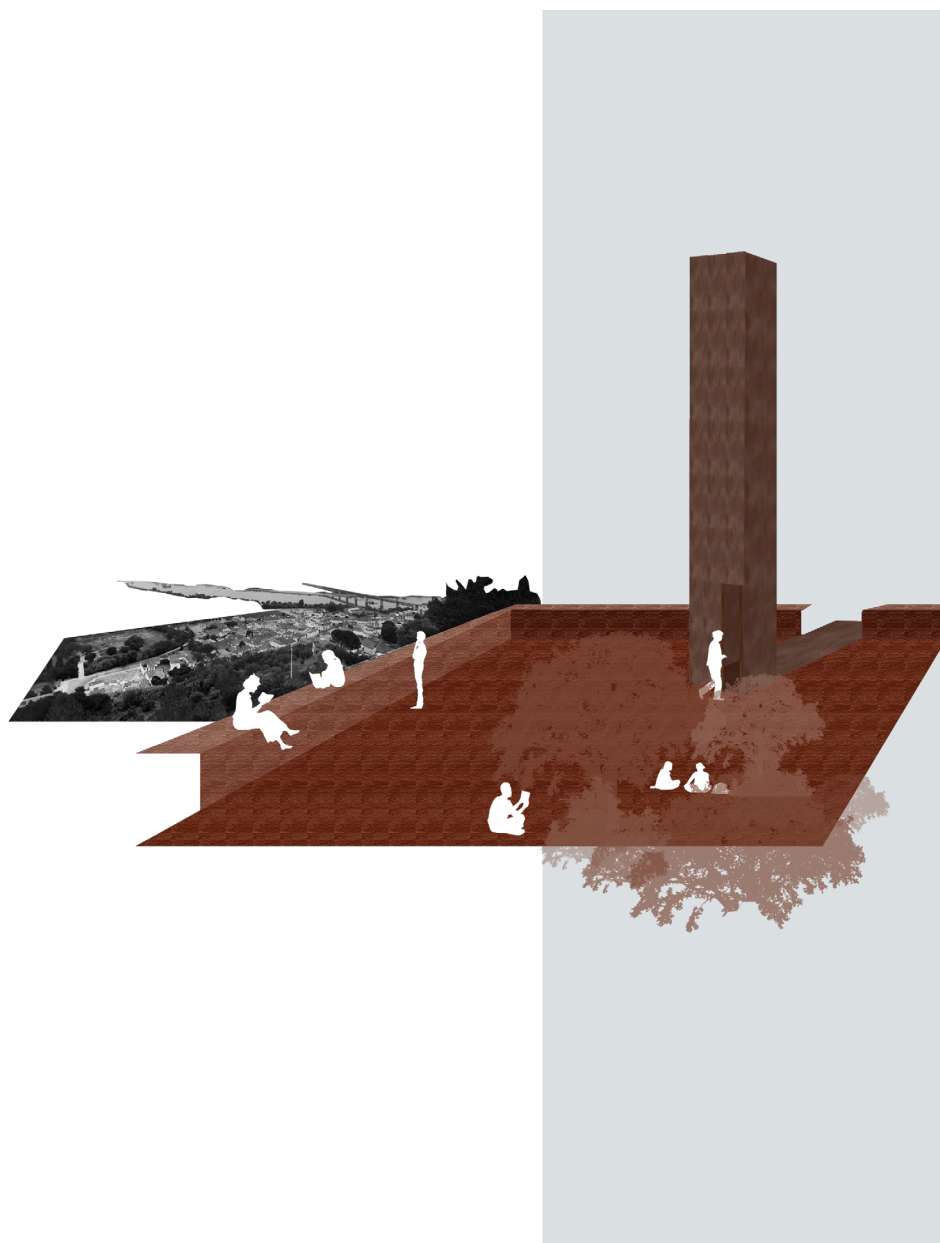
O Caminho de São Bento articula os outros dois promontórios de Santarém. É entre o Miradouro de São Bento, que dá nome ao percurso, e a Fonte das Figueiras que se percorre o mesmo. O contacto com o planalto é feito no miradouro e na zona da Igreja de Santa Clara. A Fonte das Figueiras, atualmente esquecida pela população e desconhecida para os transeuntes, encontra-se no vale.

Na zona do Miradouro de São Bento encontramos um café, uma escola e o referencial proposto. Além da sua função primitiva de referencial, este transforma-se numa livraria adaptando-se ao ambiente à sua volta, criando sinergias entre o existente e o proposto. O início da descida em descoberta do vale começa aqui.

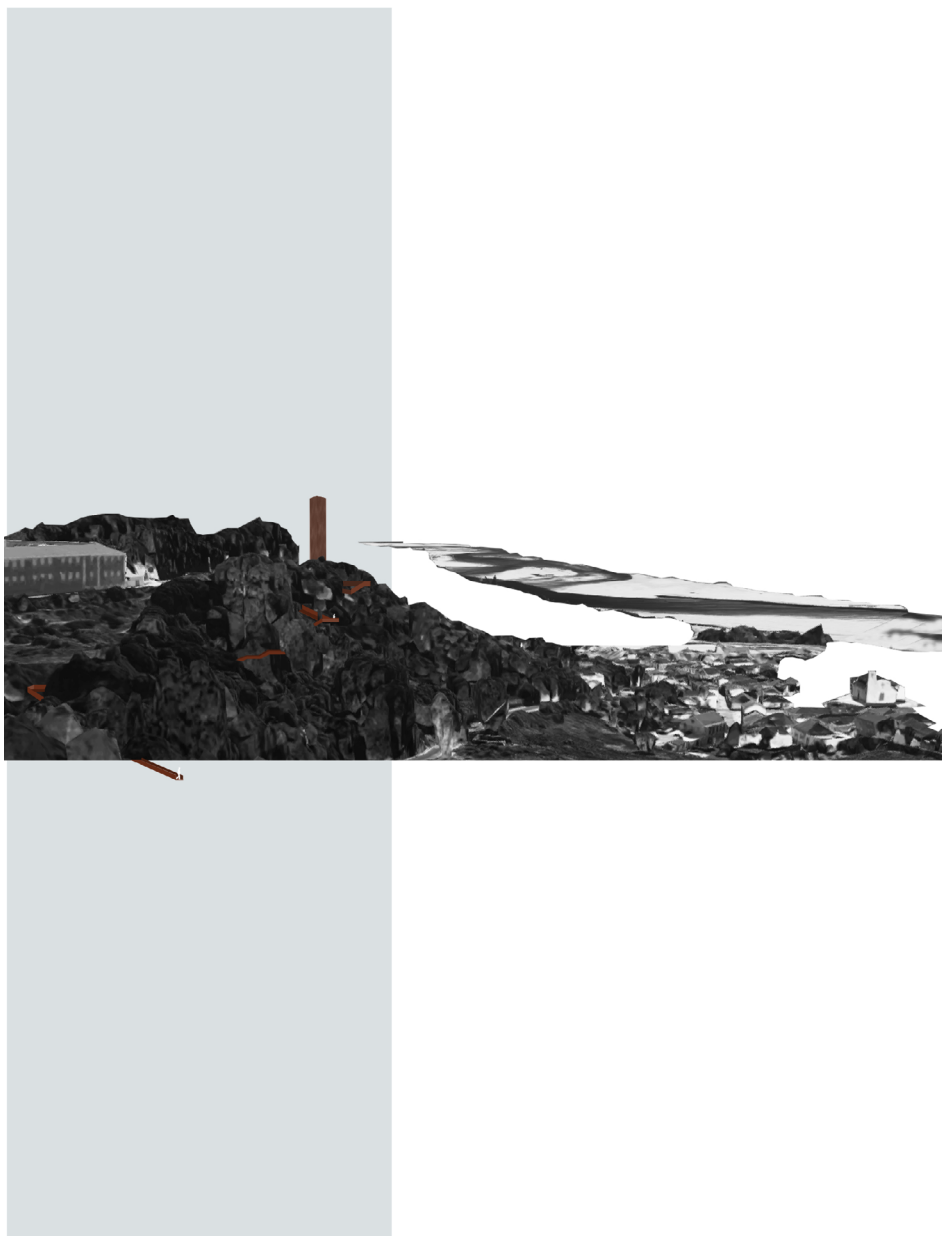
O cruzamento com a Calçada de Santa Clara é o momento onde o caminho se revela. Antes e depois deste momento o caminho confunde-se na paisagem do vale apenas se revelando no planalto.

Na chegada à Igreja de Santa Clara eleva-se outra torre. Desta vez o marco transforma-se num café. Este café vem dinamizar um descampado expectante em torno da igreja a fim de qualificar uma nova varanda para o Tejo.

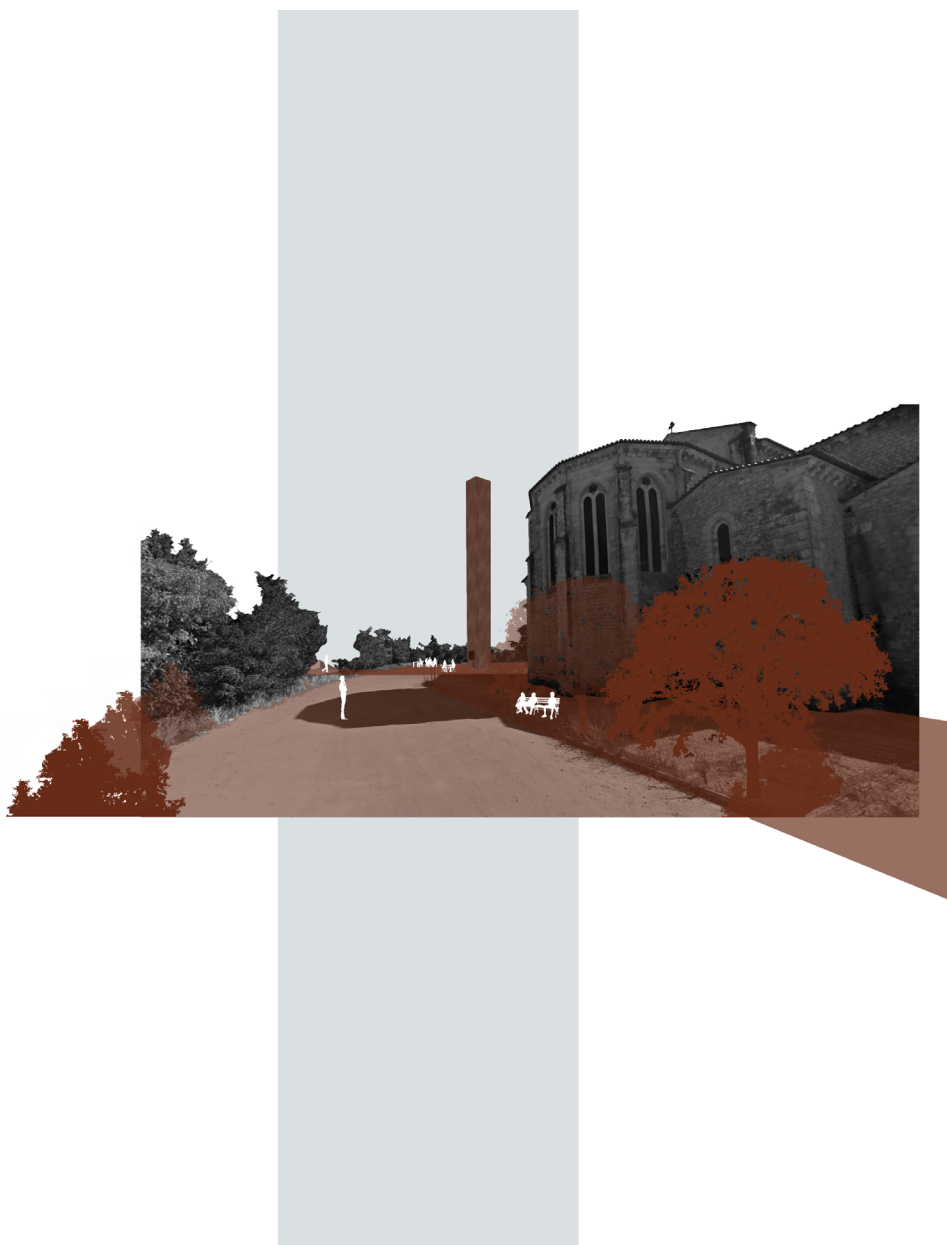
Articulado com a torre-café o caminho continua a descer para Sul em direcção à Fonte das Figueiras. Ao contrário das experiências que os caminhos nos proporcionam até aqui, este lugar não revela nem o Tejo nem um enquadramento da cidade de Santarém. Revela um lugar esquecido ainda que com um valor cultural e simbólico significativo.



... leitura em São Bento...



... descobrir a encosta...



...a torre-café e a Igreja de Santa Clara...



...chegada à Fonte das Figueiras...



149. Esquisso das torres-referencial

Os Elementos

O elementos propostos para marcar a paisagem são cinco torres que devido ao seu local de implantação e à relação com a envolvente se assumem de diversas tipologias.

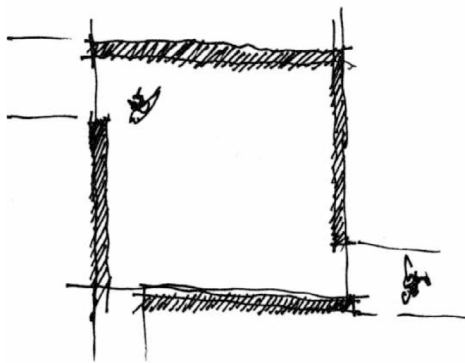
Como fazem parte do mesmo sistema de circulação e ordenamento da cidade, a sua imagem formal é semelhante. Erguem-se do solo como paralelepípedos finos e compridos de aço patinável. O material confere ao objecto um aspecto rústico e envelhecido como se o marco já se encontrasse e fizesse parte da paisagem. A camada de pátina que o material produz concede ao elemento resistência e necessidade de pouca manutenção.

Apesar do seu aspecto formal ser idêntico, o modo como experienciamos cada uma é único. Existe a torre onde se passa, a torre onde se vê e a torre onde se está e se usa.

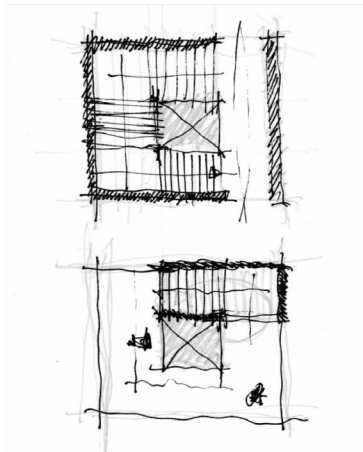
Passamos na torre do Caminho da Porta de Santiago onde tomamos a decisão de rumar a Norte ou para Sul.

Na bancada vertical do novo Centro Nautico Scalabitano, olhamos para dinâmicas de vista quer em termos de orientação e altura que o objecto nos oferece.

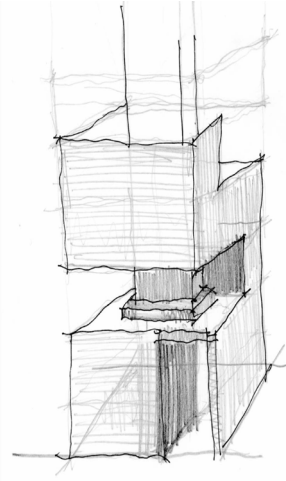
Estamos e usufruimos na torre-café da Igreja de Santa Clara, na torre-livraria do Miradouro de São Bento e usamos o elevador ou a escadaria da torre-poço em direcção a Alfange.

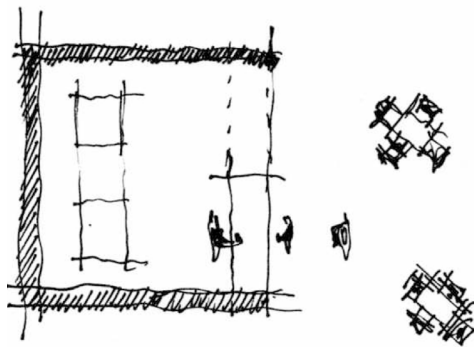


150. Esquisso da torre-referencial

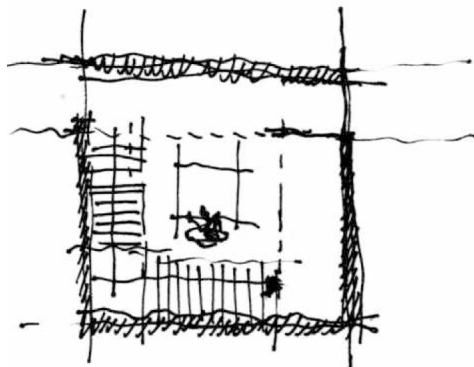


151. Esquisso da bancada vertical

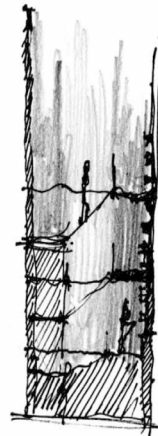


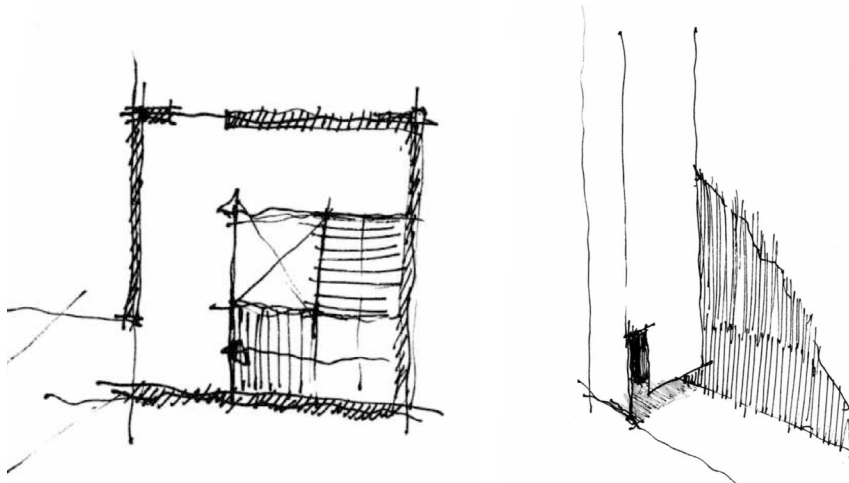


152. Esquisso da torre-café



153. Esquisso da torre-livraria





154. Esquisso da torre-poço

A torre-referencial é rasgada no toque com o solo por vãos que indicam as direcções dos caminhos possíveis a partir daquele marco. É iluminada através da abertura no topo. O seu interior oco permite uma atmosfera suave apesar do brutalismo do objecto.

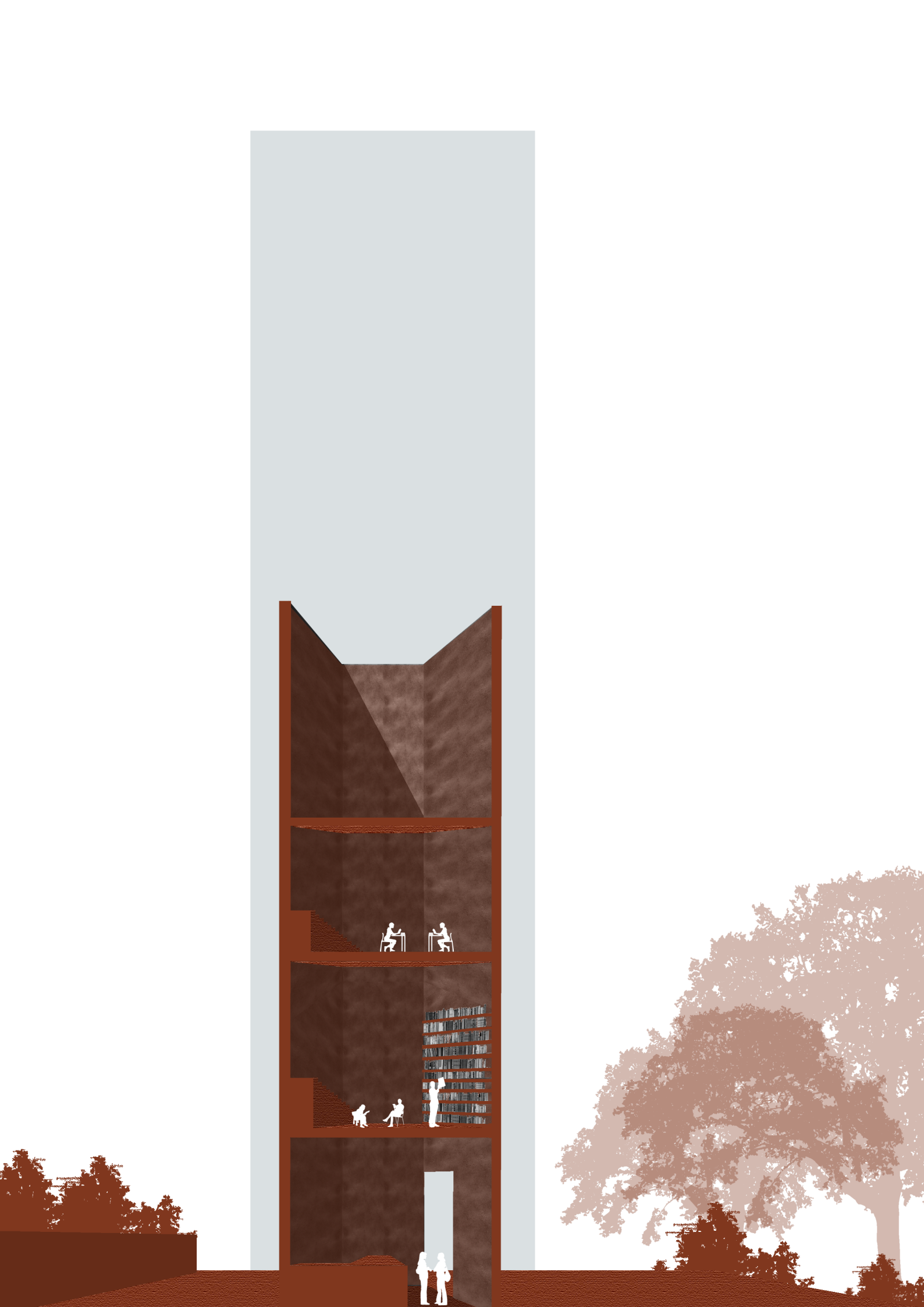
A Bancada Vertical toca na água através de duas aberturas paralelas que permitem a entrada e saída de canoas. No piso térreo o ponto central é o elevador, e a circulação através de escadas envolve-o.

Nos pisos acima é na “massa cheia” onde se avança para o nível seguinte e o vazio é a bancada em si mesma.

A torre-café interrompe o toque no solo de modo a criar um balcão e no seu interior as paredes espessas albergam a arrumação necessária para este programa, assim como um volume central de apoio à confeção de comida.

A torre-livraria possui uma circulação vertical que nos permite o acesso aos vários níveis onde estantes de livros se encastram nas paredes do objecto. No piso térreo um volume surge no centro para servir de balcão de atendimento e pagamento da livraria.

A torre-poço perfura a encosta e antes de tocar no solo surge um pequeno rasgo que interrompe esse toque. Esta sensação de elevação faz com a percepção do objecto seja mais leve do que realmente é. A torre possui um elevador no centro e escadarias à volta do mesmo.



6 a margem

“[...] o traçado urbano da ribeira tende a desenvolver uma relação indissociável, estrutural, com o plano de água que se revela na própria identidade das suas formas.”

Sérgio Fernandes, p. 217, 2014



156. Colagem da Ribeira do Porto na Ribeira de Santarém

A descoberta da Ribeira

A linha de margem estende-se da terra para o Rio informando o que se passa na terra. Mas para além do que se passa no planalto e nas encostas, a linha adapta-se a elementos, edificados ou não, que já compõem a Ribeira de Santarém e Alfange.

A identificação dos elementos que estruturam e hierarquizam a zona ribeirinha de Santarém é fundamental para entender a génese e a ordem dessa mesma zona. Esta ferramenta permite entender os fluxos da população, as necessidades e as oportunidades.

A estação de Caminho de Ferro de Santarém é um desses elementos estruturantes. O ponto de encontro, de chegada e de partida que serve não só a cidade baixa, ainda que seja lá que se encontra, como serva a cidade alta. Até à estação estamos na cidade, depois da estação, passámos a cidade. Assim, este ponto é entendido como a articulação do urbano da cidade com o natural da encosta que se prolonga linha fora, entendendo-se, por isso, como uma infraestrutura preservar e a integrar no sistema urbano.

Afim de preservar a riqueza e valor cultural da Ribeira de Santarém, a integração de algum património existente na proposta é uma permissa. A Ponte do Alcôrce do século XIV e o Chafariz de Palhais do século XVI são dois monumentos importantes a manter, como memórias de uma história do lugar. Para além disso, cada um nos remeter para o elemento água, a ponte que passa por cima da Vala do Alvisquer e a ideia de captação de água do chafariz.



Estação de Comboio

Chafariz de Palhais

Ponte do Alcorce

Igreja de Santa Cruz

Igreja de Santa Iria

Igreja de São João Evangelista
de Alfange

Antiga Fábrica de Sabão

Não só o património contribui para a riqueza da Ribeira de Santarém, a riqueza cultural e religiosa está muito marcada neste lugar. Para além das igrejas, nomeadamente a Igreja de Santa Iria, a lenda de Santa Iria está representada através de um padrão. A própria lenda fala da água, do Rio Tejo e que esta coluna foi pensada para estar ao pé da água.

“tão eminente que nunca o Tejo o encobre, por mais inundações que haja.”

Couseiro ou Memórias do Bispado de Leiria, 1898

A Sul da Ribeira de Santarém, Alfange surge no meio da encosta. A Igreja São João Evangelista destaca-se pela cota em que se insere e oferece uma varanda para o Tejo e para as Lezírias. Também é aqui que se encontra o último vestígio de património industrial de Santarém, a antiga Fábrica de Sabão, actualmente em ruínas. Por ser o único vestígio, a sua preservação e reconstrução é uma oportunidade de revitalizar Alfange, uma área que se encontra degradada e marginalizada.

A antiga fábrica alberga as novas instalações do Centro Nautico Scalabitano, atualmente num armazém com terreno descampado em volta, que voltará a trazer a relação com o Tejo e com as atividades nauticas que outrora se realizavam na Praia de Alfange, hoje cortada pela linha de caminho de ferro.



158. Estação Ferroviária de Santarém, antiga secção museológica, 2020



159. Ponte do Alcorce, 2020



160. Chafariz de Palhais, 2020



161. Padrão de Santa Iria, 2017



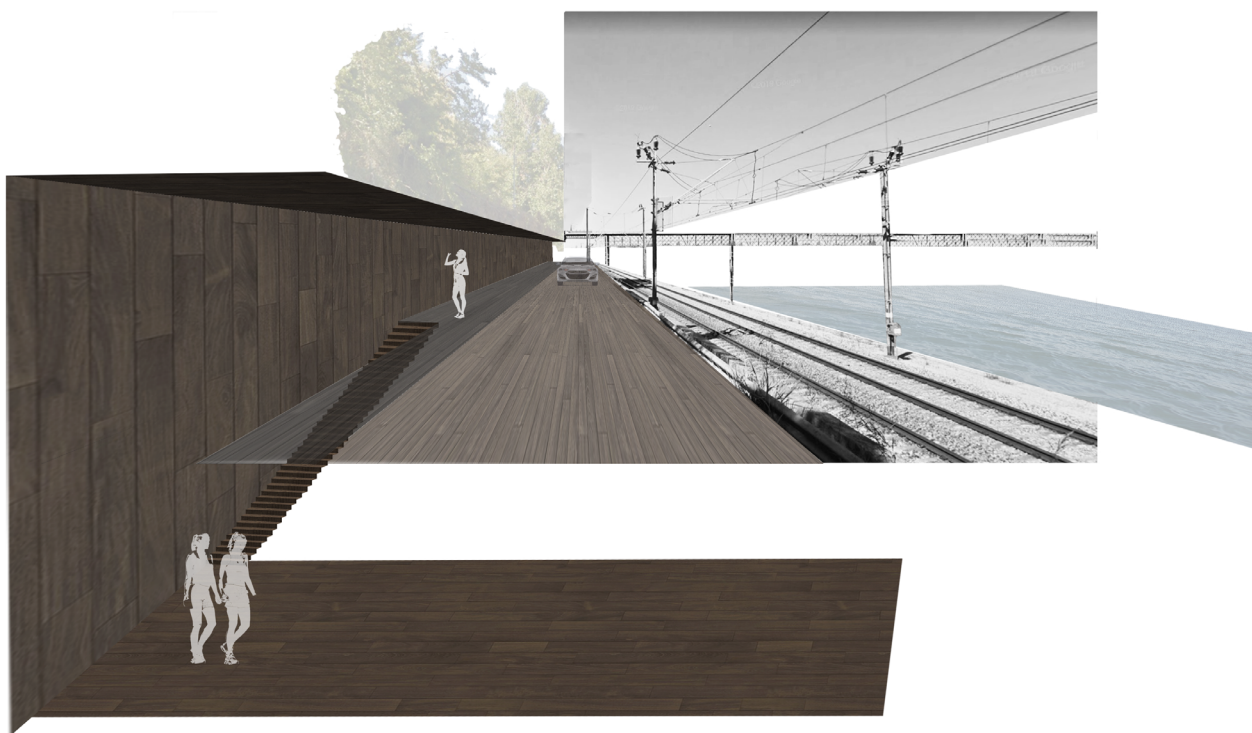
162. Antiga Fabrika de Sabão de Alfange, 2020



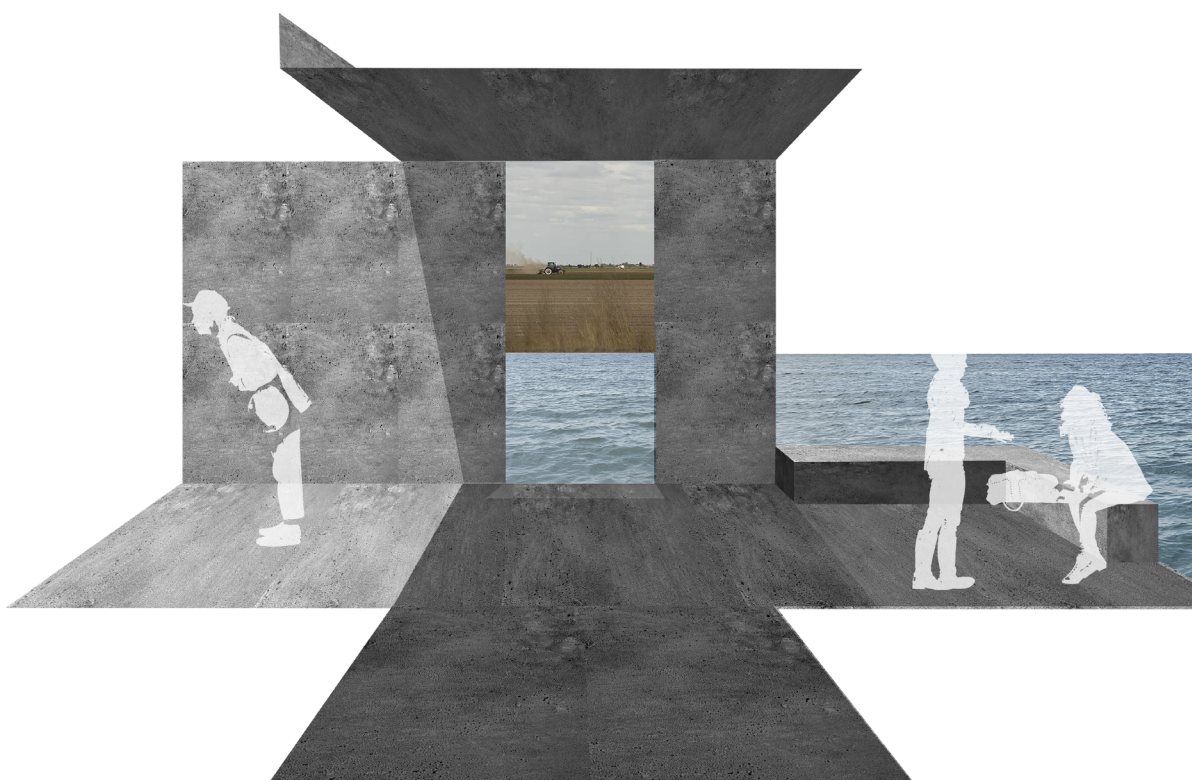
A proposta de intervenção para a frente ribeirinha de Santarém não passa apenas pela construção e adição de elementos. Sendo uma área abandonada e despovoada, muito do edificado encontra-se desocupado e em estado de degradação ou ruína.

Esse edificado é requalificado com o princípio de conter tipologias habitacionais e de acção social assim como sectores de actividade económica e comercial que contribuam para a dinamização social e para a economia do lugar.

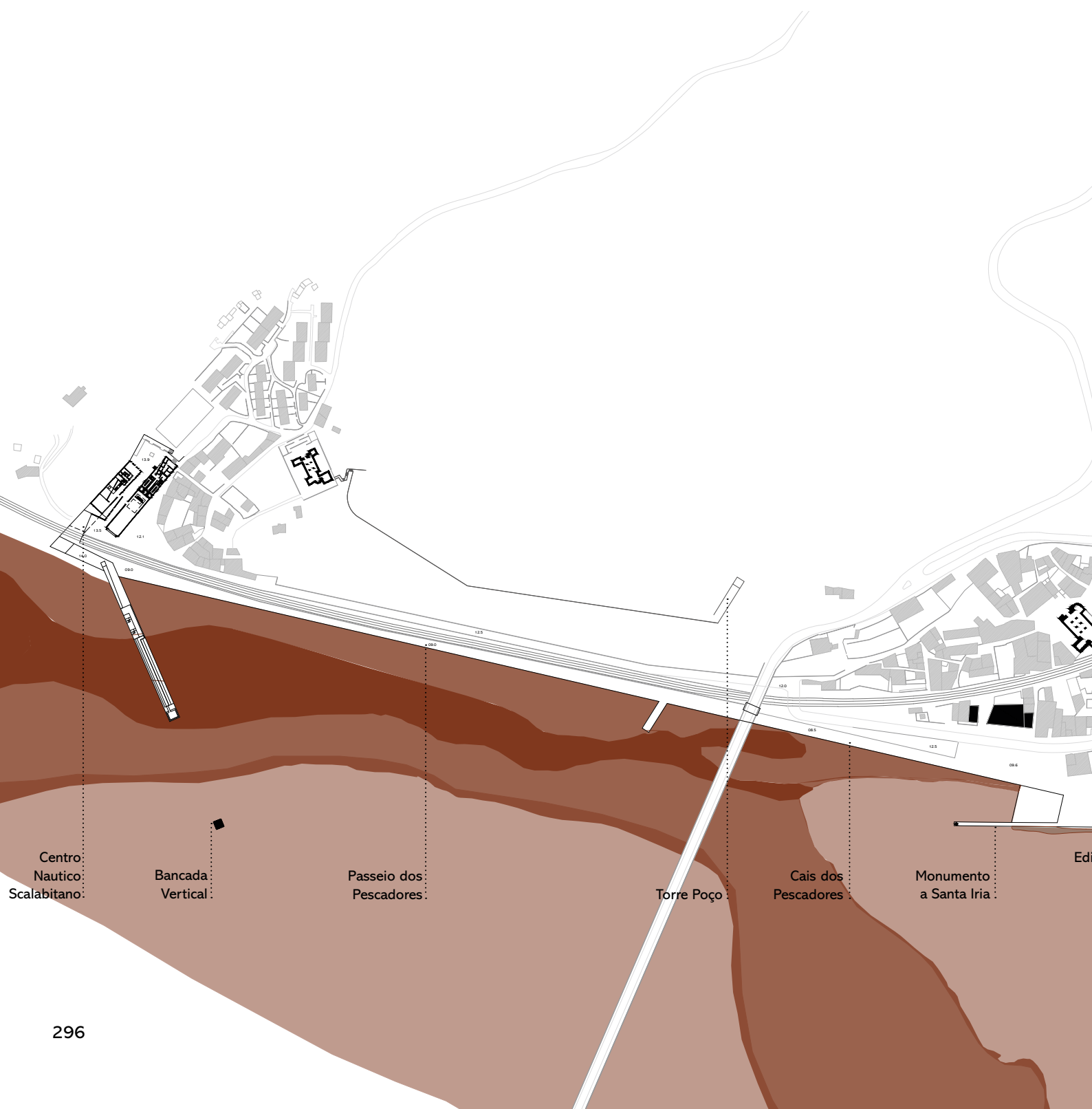
Contudo, pretende-se que a zona ribeirinha de Santarém não seja apenas um local de passagem mas também uma local de fixação, quer seja para habitantes locais ou transeuntes. Para isso, parte do edificado a recuperar é destinado a alojamento local ou habitação temporária.

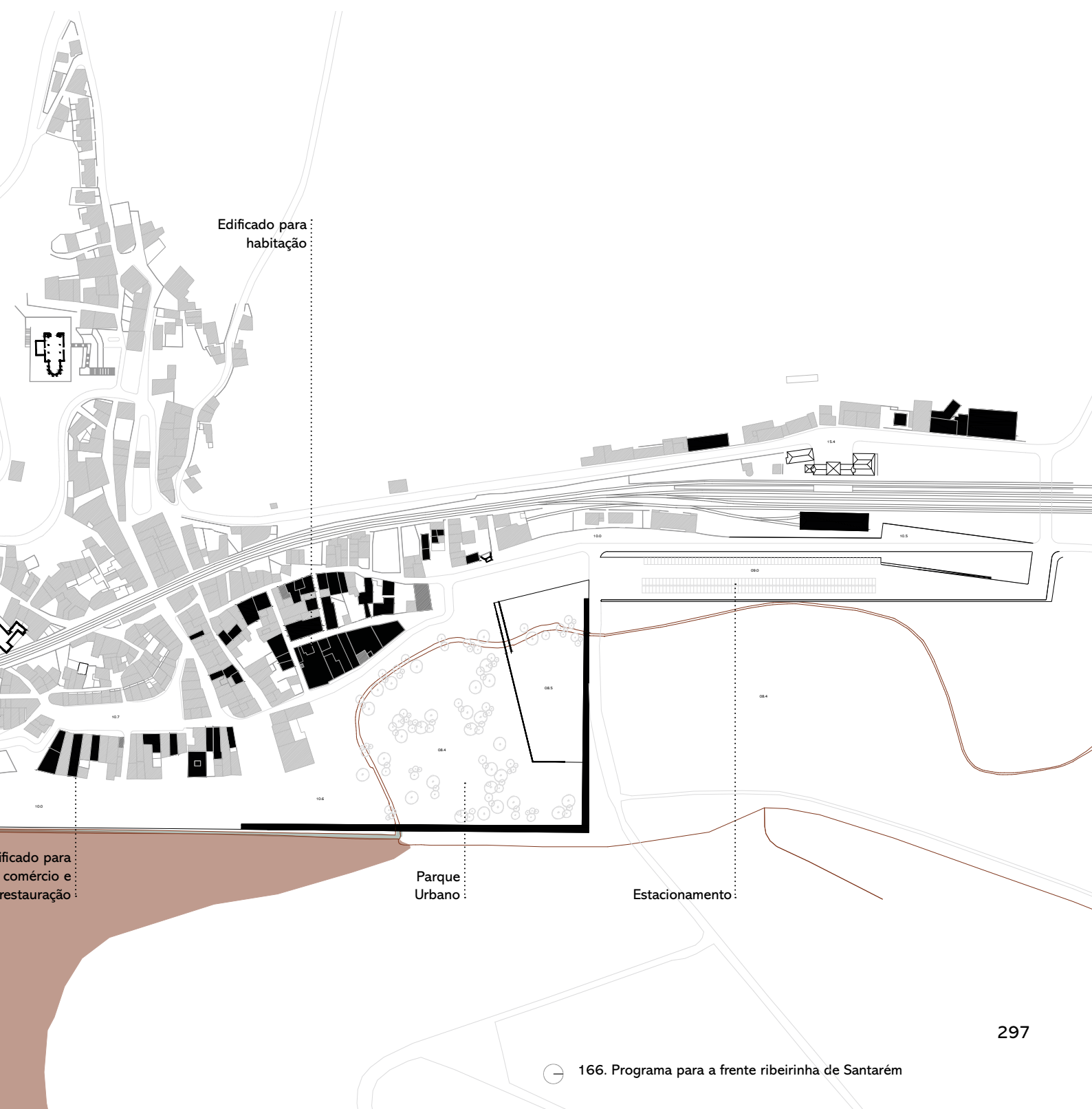


164. Ilustração da ideia conceptual para o passeio ribeirinho



165. Ilustração da ideia conceptual para as aproximações ao Rio Tejo





Os Lugares

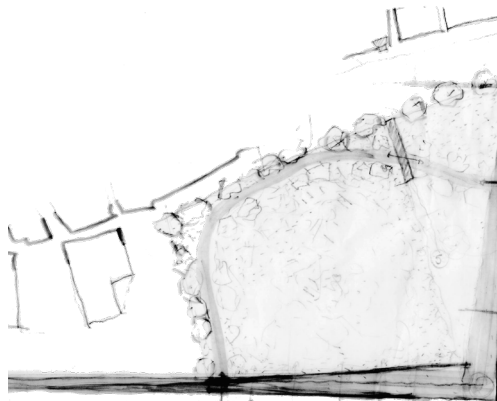
A Norte da zona ribeirinha de Santarém encontra-se a Estação Ferroviária de Santarém que, como já mencionado, é um ponto de afluência, de saída e chegada de pessoas. O edifício da antiga Secção Museológica da Estação, agora abandonado, que se encontra do outro lado da linha, servirá como ponto de articulação entre os dois lados da mesma. A requalificação deste edifício consiste na criação de uma única nave aberta, que tem como vãos as actuais arcadas, que se destina à inserção de uma zona de estadia onde os utilizadores podem esperar pelo comboio ou usufruir de um petisco ou refeição nos vários espaços destinados a comerciantes locais e de restauração do concelho.

A qualificação do estacionamento existente é outro objetivo da proposta visto que apoia a Estação e é extremamente necessário para quem utiliza o comboio como meio de chegada e saída da cidade.

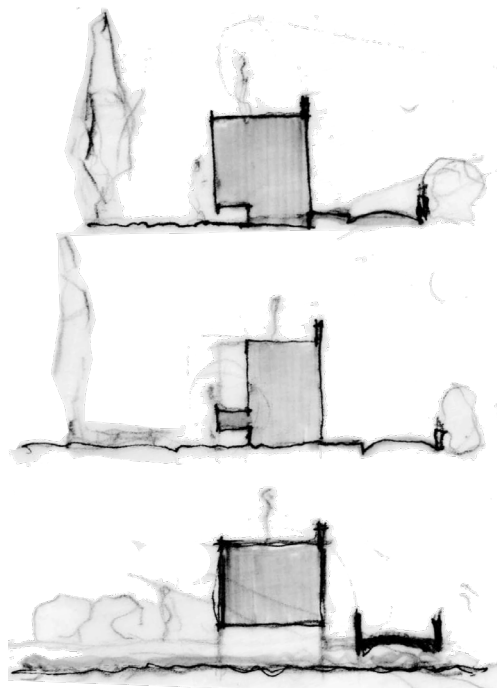
Para equilibrar e confrontar o urbano com o natural e a transição da urbanidade da cidade para a ruralidade das lezírias, o Parque Urbano da Ribeira, perto do estacionamento, limitado pelo canal existente e por muro proposto, tem o seu ponto de acesso através da Ponte do Alcorce que forma uma praça com o Chafariz de Palhais.

Este muro que delimita o Parque Urbano incorpora a margem ribeirinha urbanizada ainda que esteja em contacto não com o rio mas com as lezírias. Este muro contém instalações de apoio ao parque urbano como zona de churrasco, arrumos para material de manutenção do parque e instalações sanitárias.

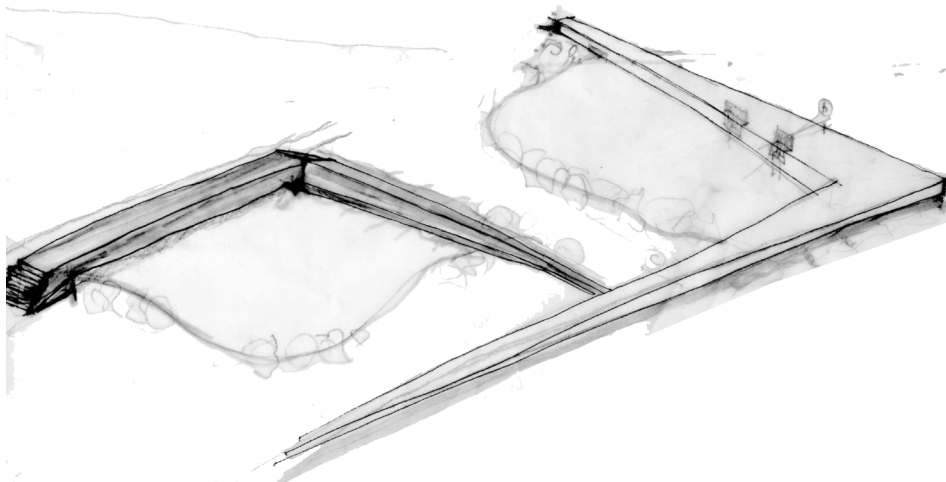




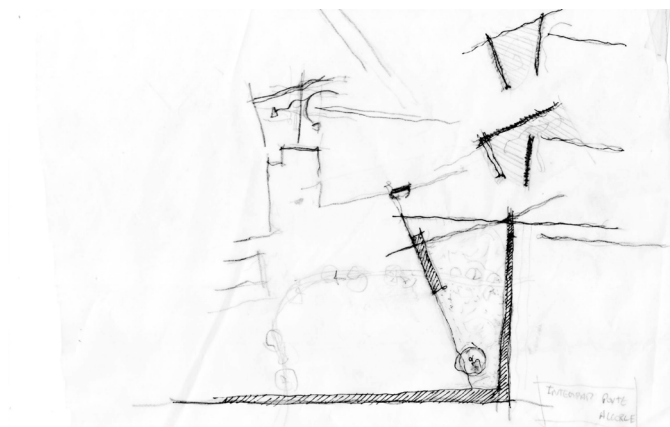
168. Esquisso da planta do Parque Urbano com o muro



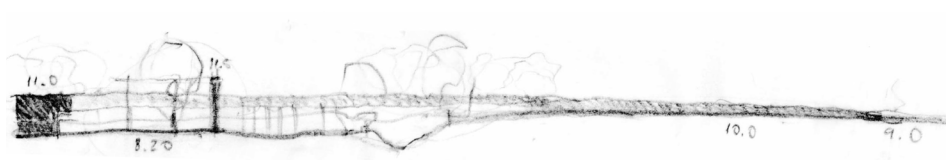
169. Esquisso dos perfis do muro



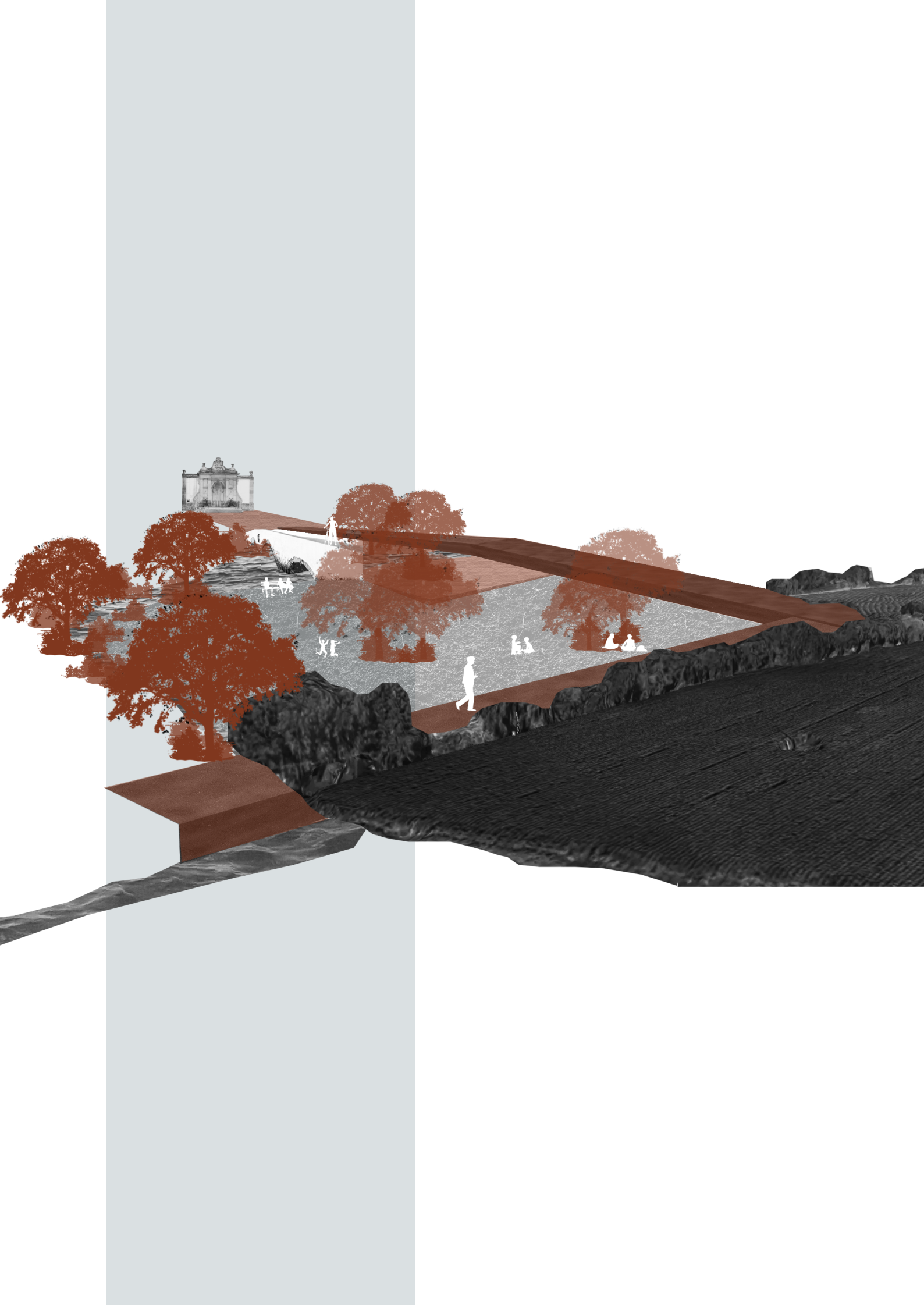
170. Esquisso do muro do Parque Urbano

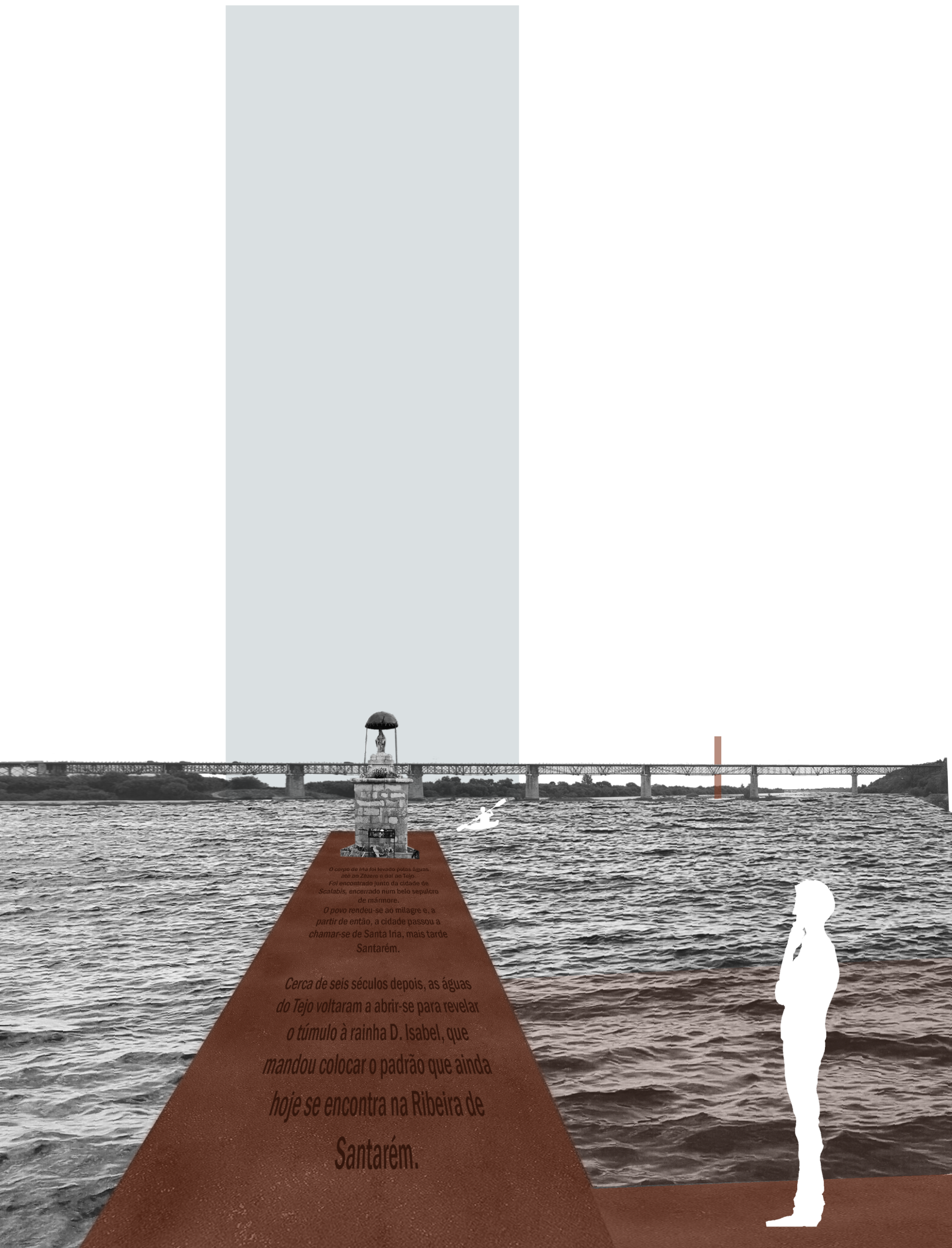


171. Esquisso do estudo a integração da Ponte do Alcorce no Parque Urbano



172. Esquisso da secção do muro e do Parque Urbano





*O corpo da Ina foi levado pelas águas,
até ao Zibarra e daí ao Tejo.
Foi encontrado junto da cidade de
Santalabís, encerrado num belo sepulcro
de mármore.
O povo rendeu-se ao milagre e, a
partir de então, a cidade passou a
chamar-se de Santa Ina, mais tarde
Santarém.*

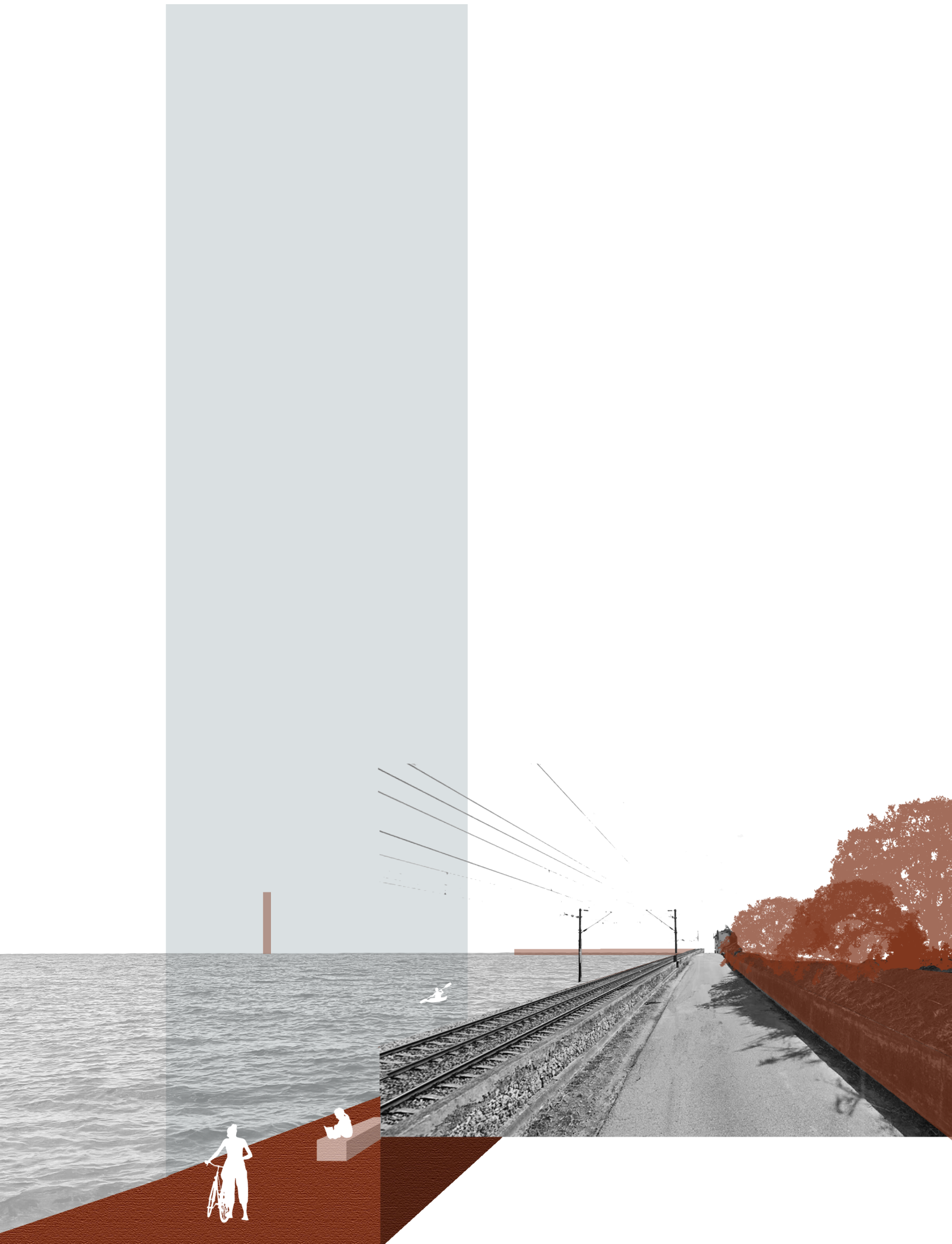
*Cerca de seis séculos depois, as águas
do Tejo voltaram a abrir-se para revelar
o túmulo à rainha D. Isabel, que
mandou colocar o padão que ainda
hoje se encontra na Ribeira de
Santarém.*

A extensão deste muro para Sul resulta numa invasão do Rio Tejo através de um pontão que se transforma num momento de contemplação a Santa Iria. O padrão colocado no fim dessa extensão e a inscrição da lenda de Santa Iria no chão em direcção ao mesmo geram o Monumento a Santa Iria.

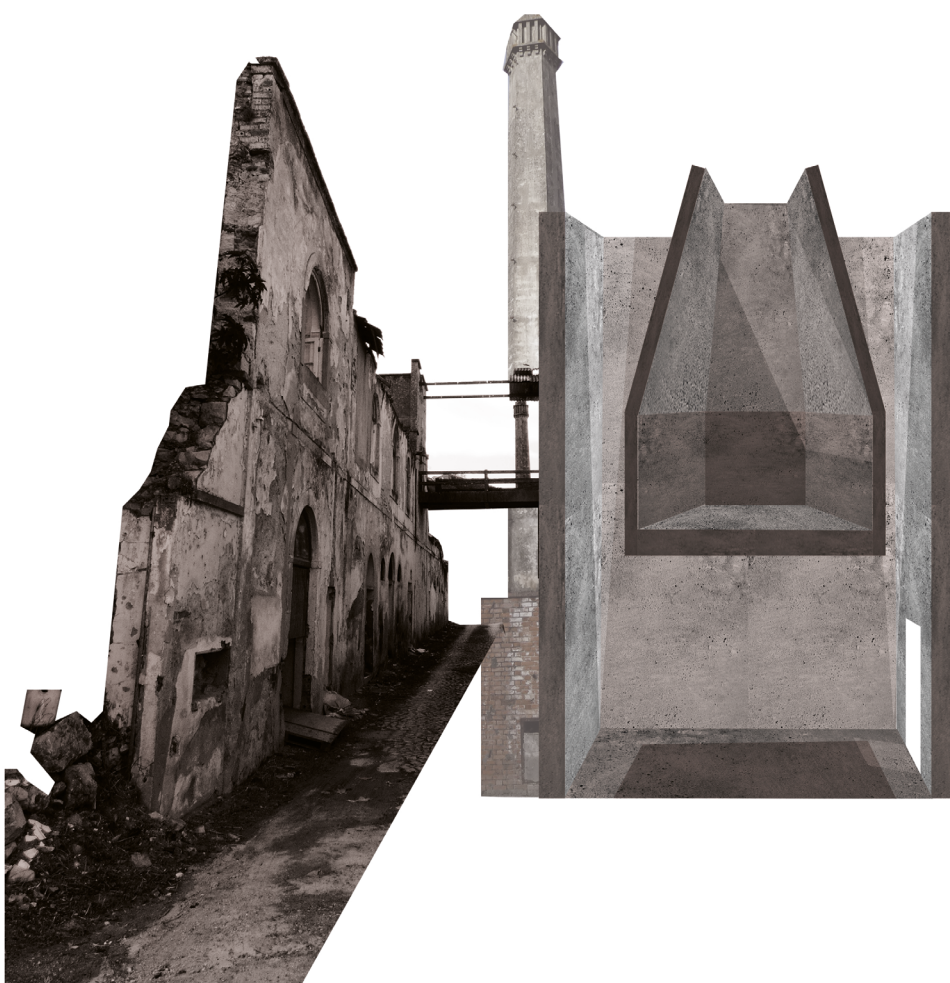
O Passeio Ribeirinho é a ligação pedonal principal entre a Ribeira de Santarém e Alfange. Percorre-se o mesmo paralelamente ao Rio Tejo. Existe um momento de relação com a torre-poço do caminho de Santiago. Esta relação, sendo apenas visual, é um dos pontos pedonais de atravessamento subterrâneo da linha de caminho de ferro. Este momento oferece a única aproximação à água ao longo do passeio ribeirinho.

Com a aproximação a Alfange, o pontão do Centro Nautico Scalabitano que se estende em direcção ao rio é protagonista na paisagem a par da Bancada Vertical que surge num banco de areia no rio.

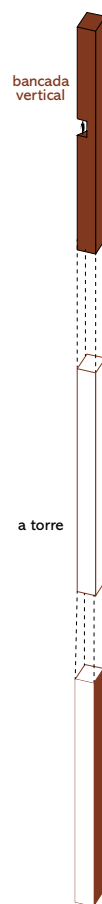
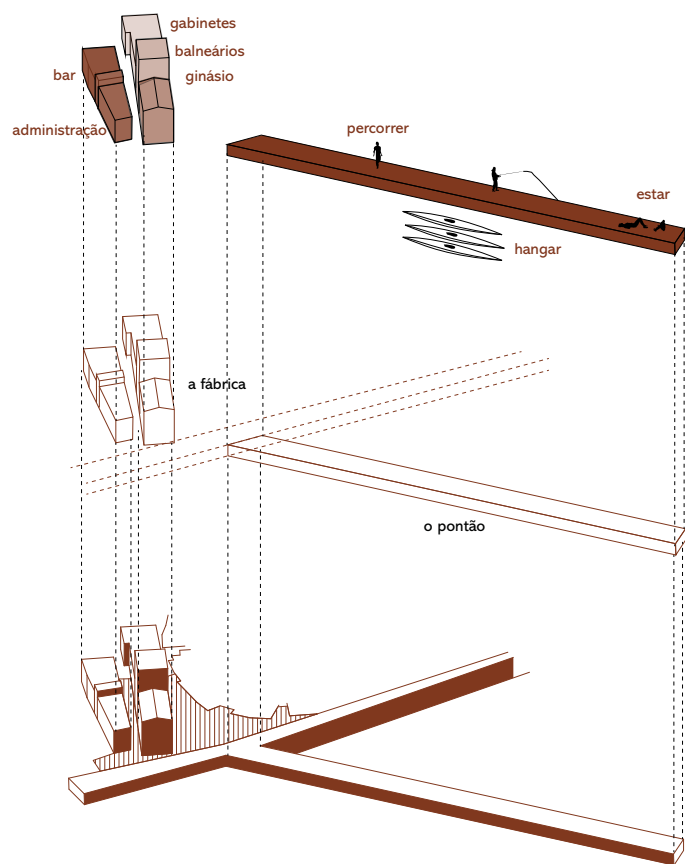
É no pontão onde se faz o segundo atravessamento por baixo da linha de caminho de ferro onde do outro lado encontramos o Centro Nautico Scalabitano na antiga Fábrica de Sabão de Alfange.



7 centro náutico scalabitano



176. Ilustração da ideia conceptual para a fábrica de Alfange



o programa

os elementos

o conjunto

A Fábrica, o pontão e a torre

Situado na antiga Fábrica de Sabão de Alfange, o novo Centro Nautico Scalabitano é constituído pelas duas naves da antiga fábrica, um pontão e uma torre num baixio do Rio Tejo.

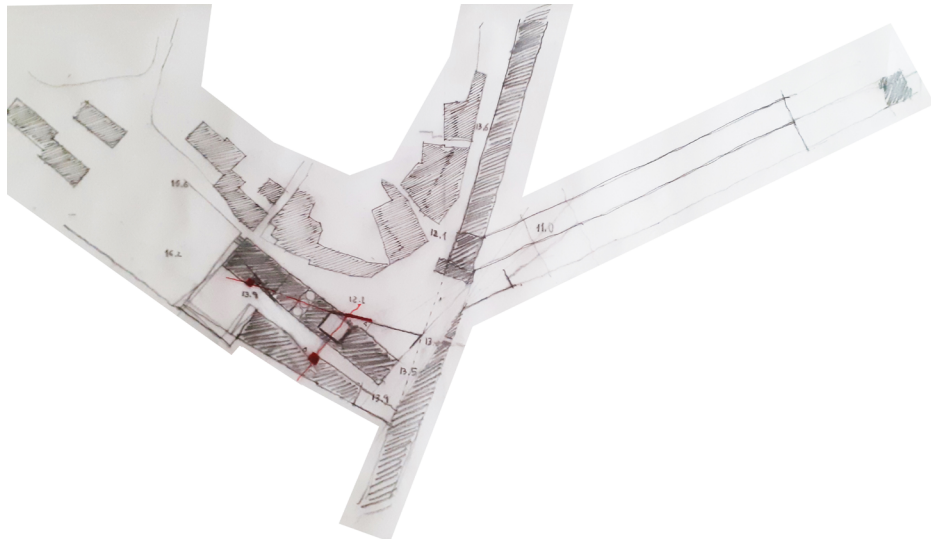
Da antiga fábrica destacam-se ainda elementos como a chaminé que se mantém inalterada, a implatação original do edifício e os três silos. Sendo a fábrica um edifício pertencente ao sistema de referenciais na paisagem, é inserida uma torre dentro do volume mais imponente do edificado existente. Assim, esta torre faz parte da narrativa construída pelas torres-referenciais da cidade.

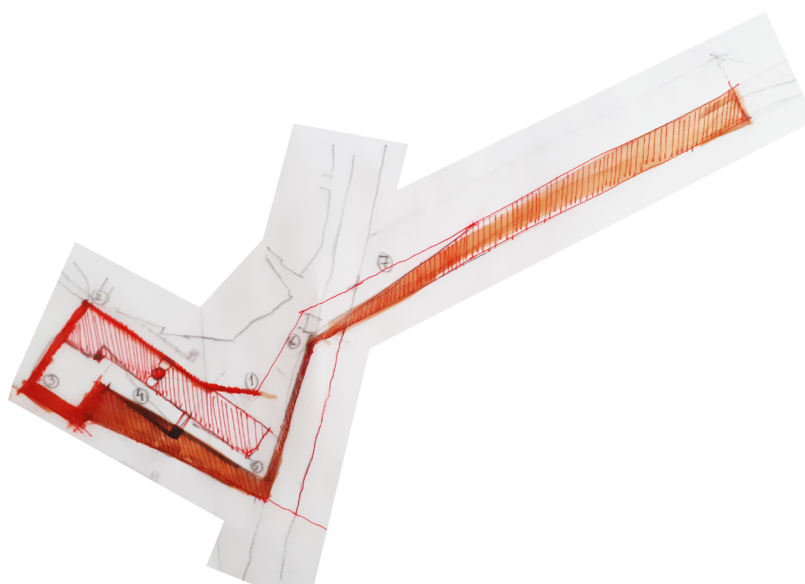
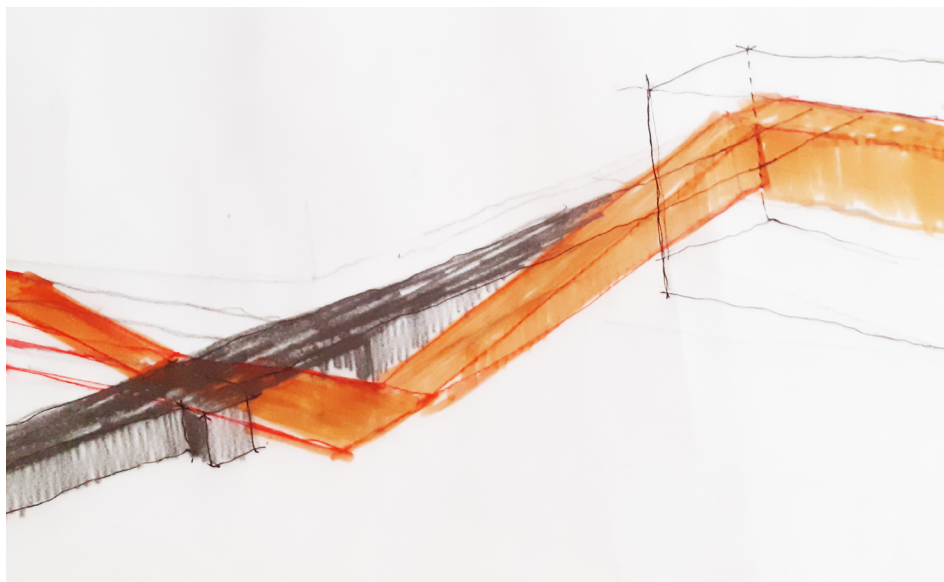
As naves do centro nautico classificam-se como um edifício húmido e outro seco que corresponde ao programa que albergam.

O edifício húmido é a nave que contém os elementos mais característicos da fábrica, a chaminé, os silos e a torre. É nesta nave onde se instalam os balneários dos alunos e dos formadores, os gabinetes médicos, de massagem e de primeiros-socorros e ainda uma nave com o ginásio com um tanque de treino. A zona de chuveiros é instalada nos antigos silos. A torre surge como que suspensa nesta nave e oferece uma varanda sobre os treinos, aqui os formadores podem dar instruções e acompanhar o treino. Nesta varanda suspensa, faz-se o contacto físico, entre as duas naves, por meio de uma ponte que já existia. Por cima existe outro nível onde poderão haver treinos especializados ou mais acompanhados.

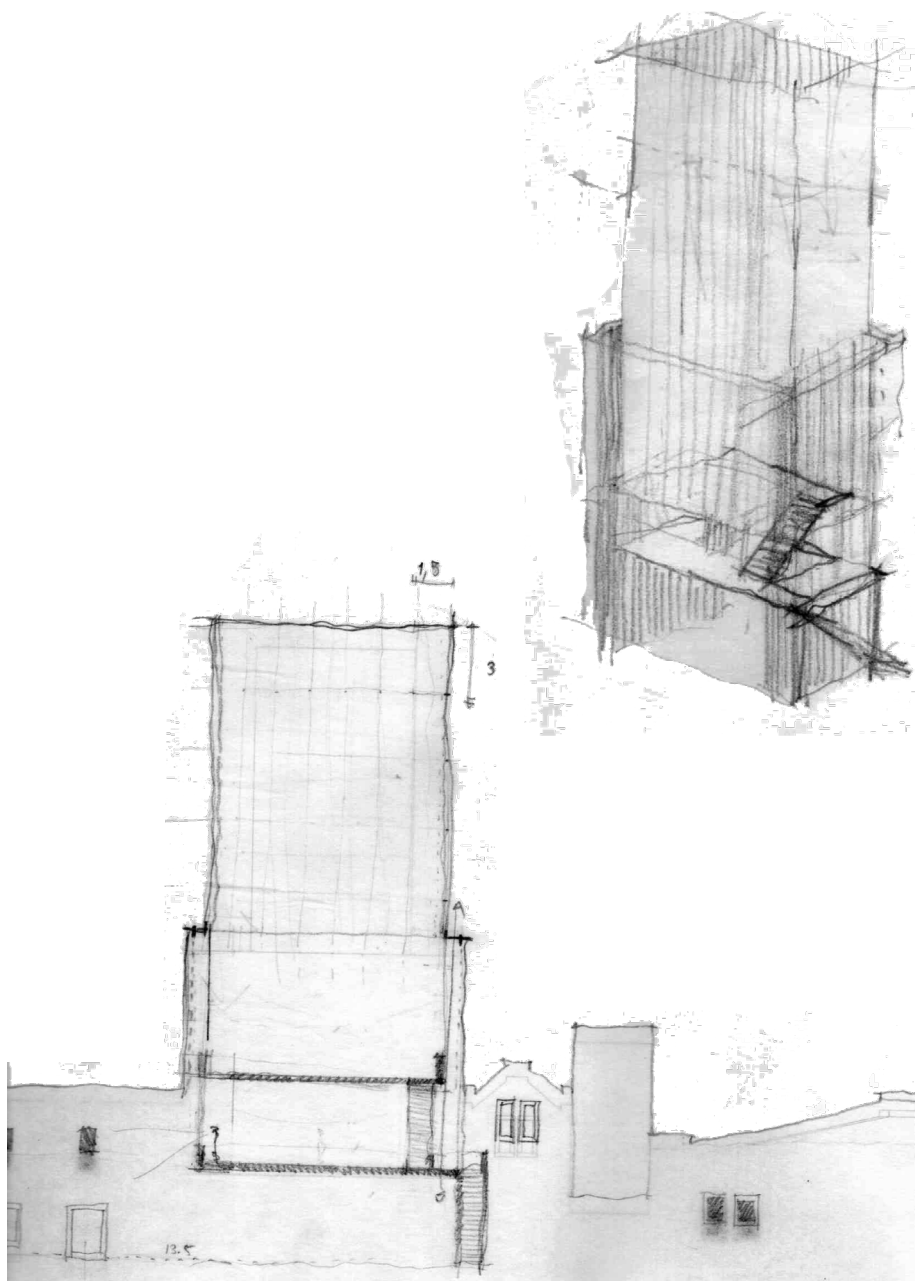
O acesso a estes níveis é feito através de escadas que se agarram a uma parede estruturante parte da antiga fábrica.





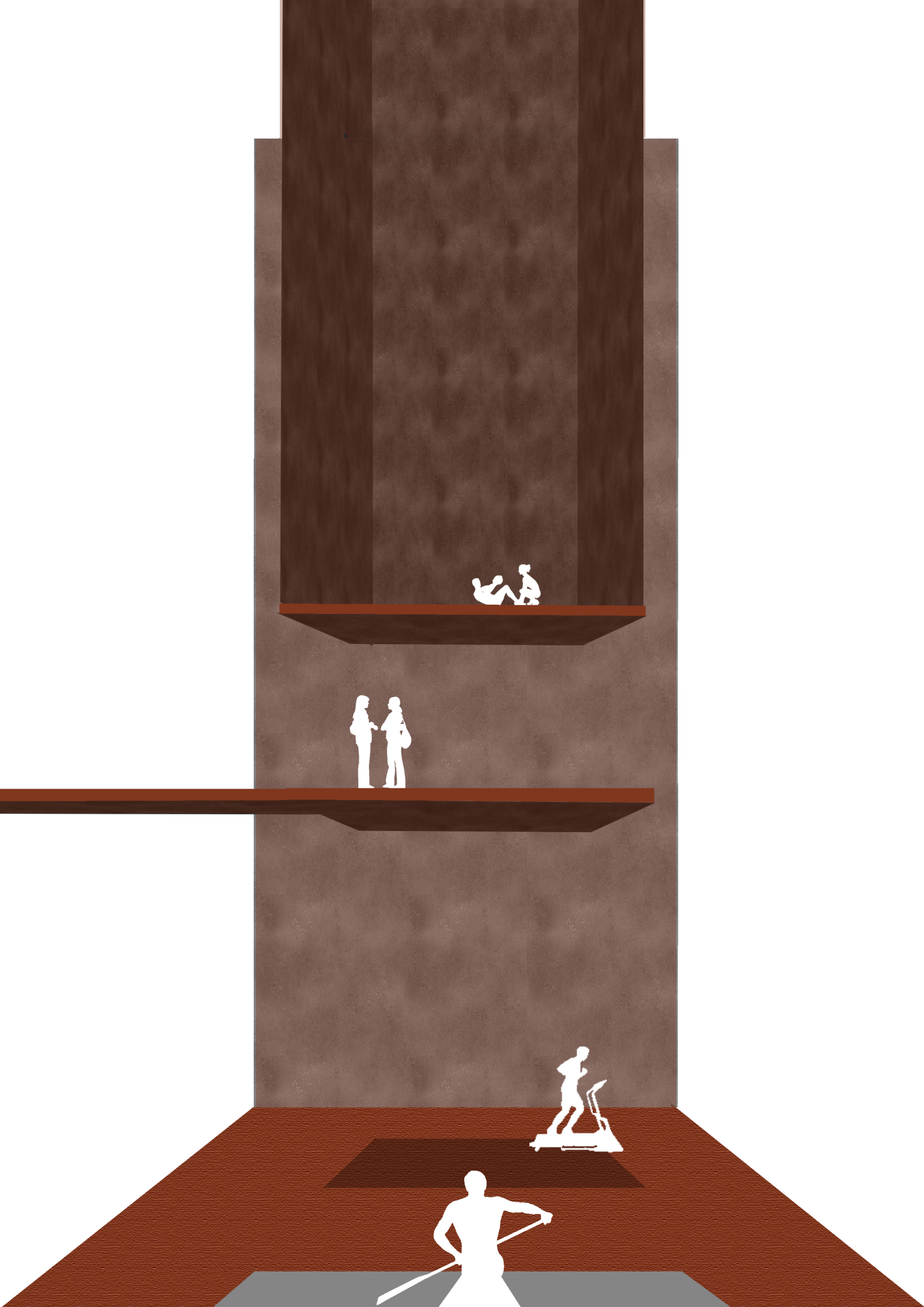


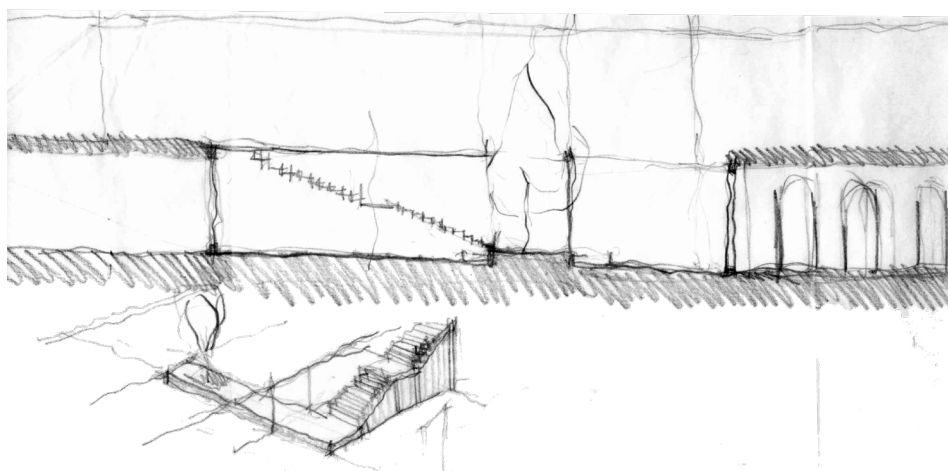
179. Esquissos do estudo do centro náutico como um só edifício



181. Esquisso da torre da fábrica e os níveis interiores







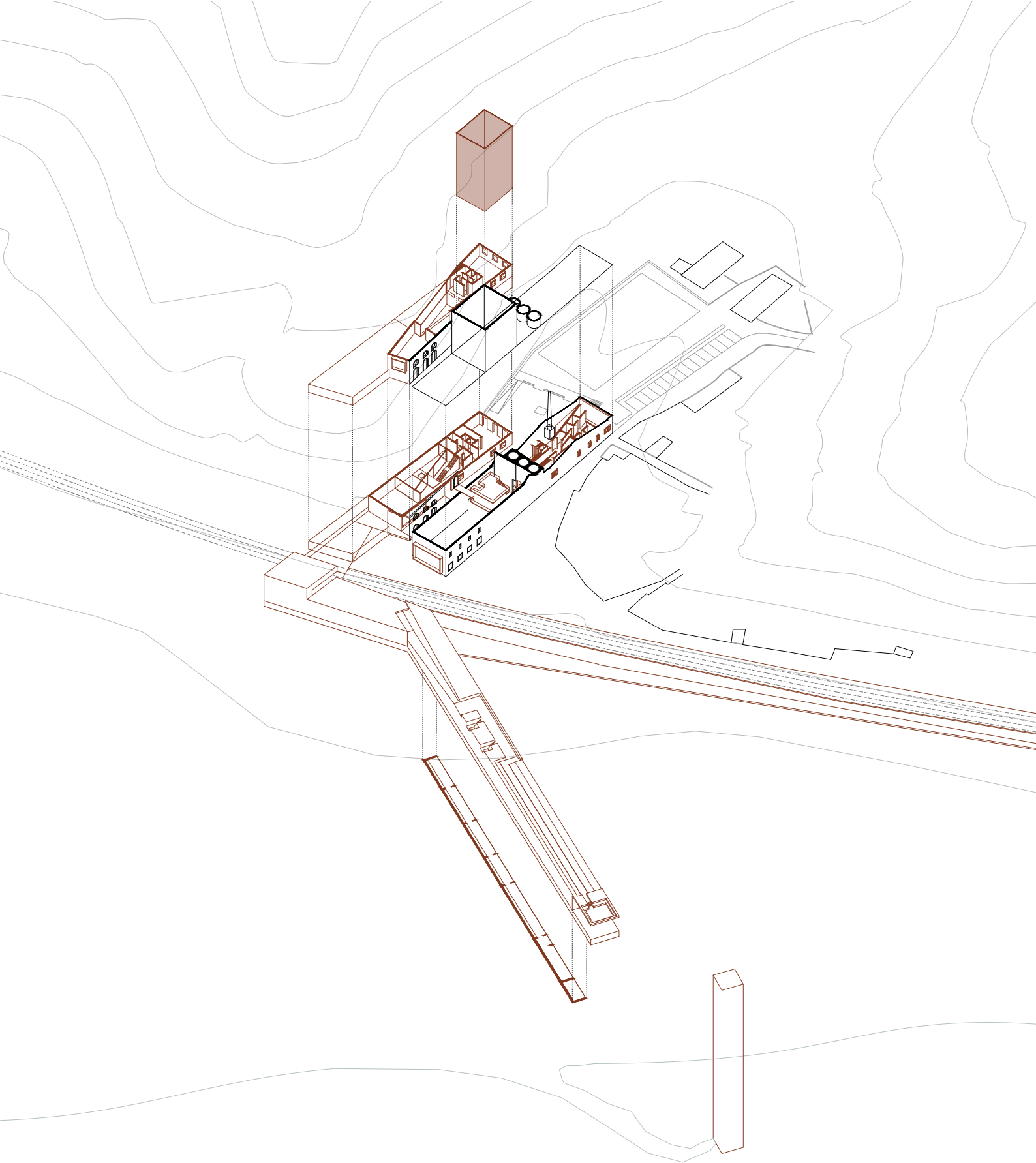
184. Esquisso do estudo da integração da escada com o pátio

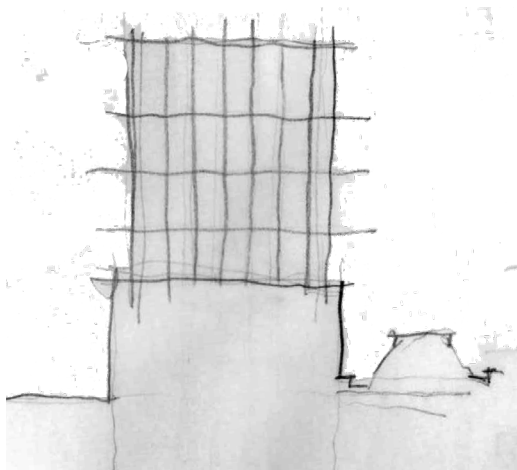
Na nave seca desenvolve-se o programa administrativo do centro nautico. Esta nave é a que está mais transformada e quase irreconhecível, a metamorfose dá-se de uma forma mais potente. No entanto, algumas características conseguem ser ainda percepcionadas, como os vãos em arco. À implatação original do edificado é acrescentado um volume paralelo à nave humida, no piso térreo, que vai ordenar a passagem subterranea pela linha de caminho de ferro e surgir do outro lado na mesma. Assim, cria-se a ilusão de um volume rasgado pela linha, em que o existente rompe o novo.

Deste modo constroi-se também um momento marcante de aproximação e entrada à ribeira, para quem chega de comboio. O novo edifício assume-se como uma porta de entrada em Santarém, paralelamente à Estação de Caminho de Ferro.

O programa afecto a esta nave é composto por uma zona de recepção iluminada por um patio que é introduzido no piso térreo para garantir a luz do mesmo, visto que o volume tem uma face encastrada na encosta. Pela zona de recepção acede-se a um bar que tem contacto direto com a Praça de Alfange. É neste piso que se encontram os gabinetes administrativos e sala de reuniões. A escada que articula os dois níveis da nave integra-se com o pátio através de uma plataforma que se eleva e conecta com o canteira da árvore plantada no pátio.

No piso superior, que tem acesso direto à outra nave, encontram-se as salas de formação que formam, assim, uma sinergia de funções treino/formação.

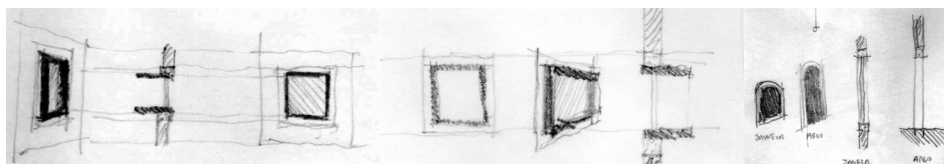




186. Esquisso da métrica das placas de aço da torre da fábrica



187. Esquisso do estudo da relação entre vãos existentes e vãos propostos



188. Esquisso do estudo da forma dos vãos e materialidades

Para manter o aspecto robusto e bruto da fábrica e do ambiente industrial, o material dominante é o aço patinável e o betão, em que o último surge nas naves do centro nautico, no pontão e na torre. O betão é aparente e não tratado de modo a enfatizar o aspecto pretendido. O aço é usado para marcar apontamentos significativos como no caso da torre que é inserida na fábrica, como vimos anteriormente nas torres-referencial da paisagem. O aço surge ainda em elementos mais subtis como nas molduras dos vãos e na estrutura de circulação da torre da fábrica.

Nos vãos o aço surge com o fim de diferenciar os vãos propostos dos já existentes. Apesar de manterem a mesma métrica ao longo da fachada o aço identifica a adição de elementos à ruína paralelamente com o que acontece na torre em aço. Esta ideia é ainda intensificada através de vãos existentes que surgem fechados em que a sua memória se inscreve na fachada.

A continuidade em termos de materialidade do edificado unifica-o e ainda que com apontamentos que destacam as irreverências do objecto.



189. Esquisso da passagem por baixo da linha ferroviária

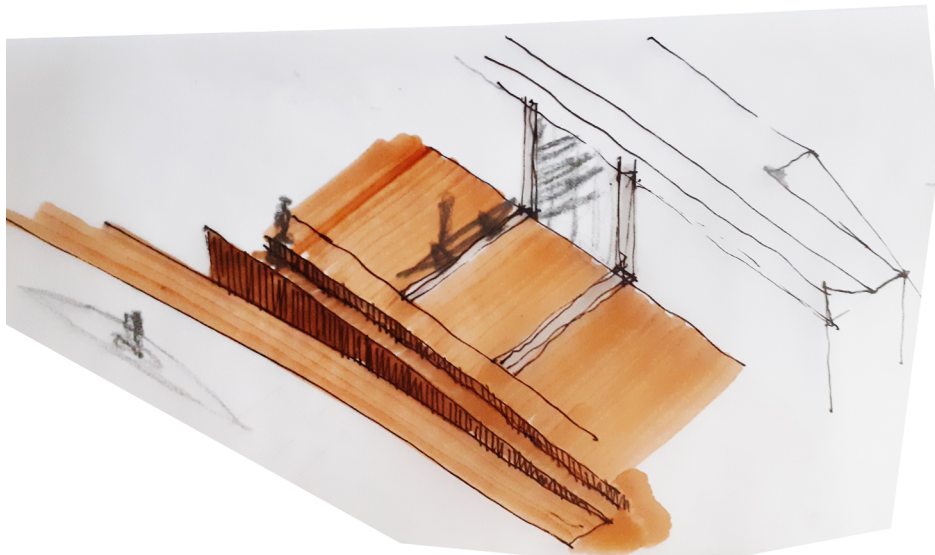
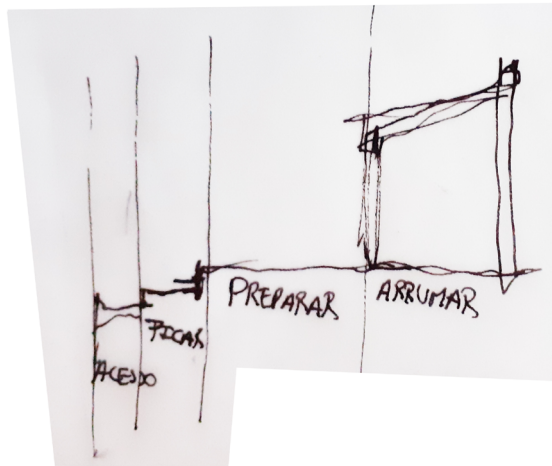
A passagem para o outro lado da linha acontece através de um sistema de rampas que se esconde por detrás da implatação do antigo edificado. Estamos fora do edificado, mas a circular dentro do mesmo.

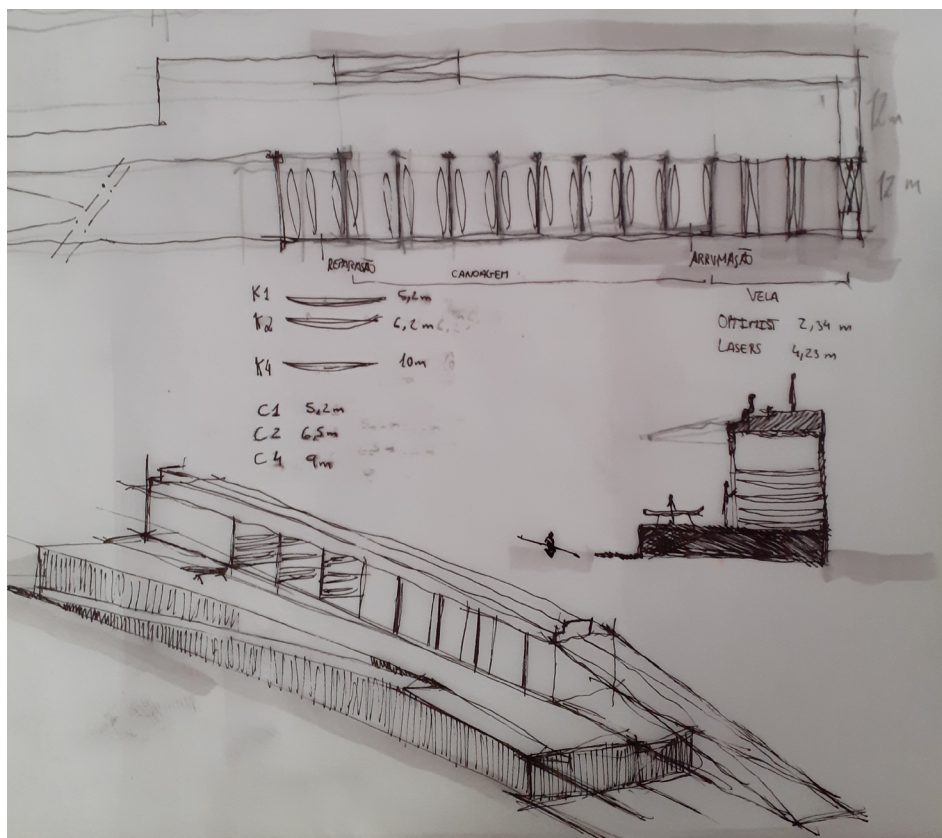
Ao alcançar o outro lado deparamo-nos com a abertura suave do edificio em direção ao Passeio dos Pescadores, assim como a descoberta da possibilidade de percorrer a cobertura do pontão de acesso ao rio. Assim, o pontão articula-se no espaço publico como um passeio urbano com zonas de estadia e contemplação.

Para além do betão, a madeira surge como o material que aponta a natureza de espaços diferentes. À semelhança do aço na fábrica, ao longo do pontão esta aponta os momentos onde se pode permanecer, seja num rasgo mais alargado ao longo do pontão, ou em nichos mais privados.

A mesma ideia é transportada para o interior do pontão através da inserção da madeira nos espaços de arrumação de objectos como os coletes e remos e as canoas contrariamente ao corredor de circulação que surge em betão.

O pontão alberga o hangar da frota do centro nautico. Esta é a rampa de lançamento à água. Tem capacidade para albergar cerca de 40 canoas (k1, k2, k4) e ainda uma sala de secagem e uma oficina de reparações. A composição do hangar entende-se por três corredores, o de arrumação da frota em estruturas verticais, o corredor de circulação e o corredor de armazenamento de material. A retirada de canoas é feita pelo exterior através da abertura de uma porta de correr vertical.

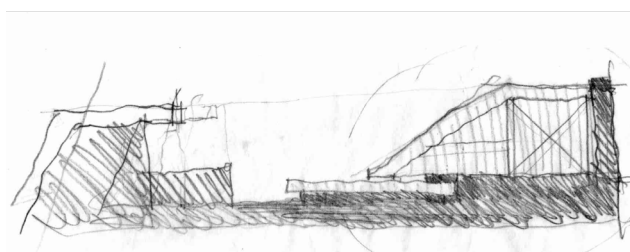
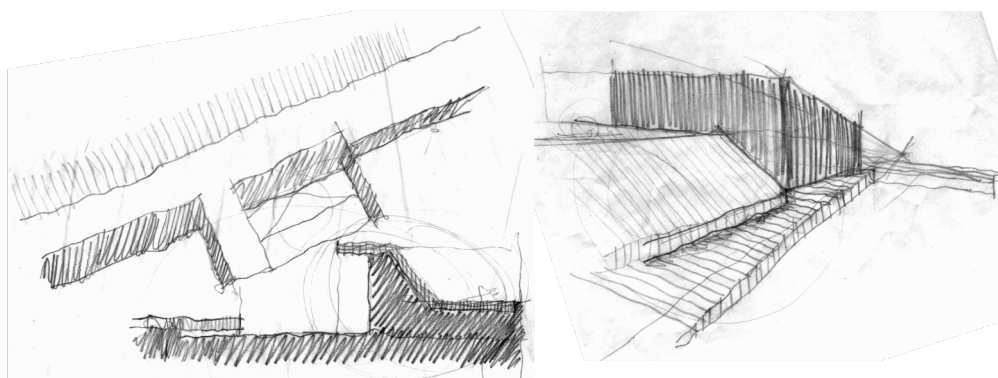




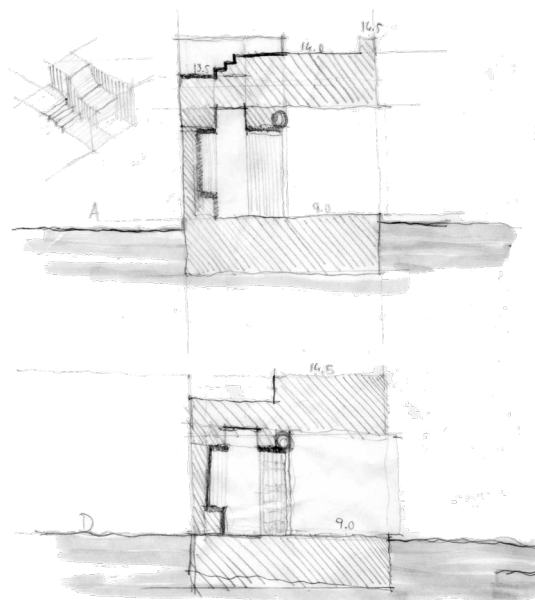
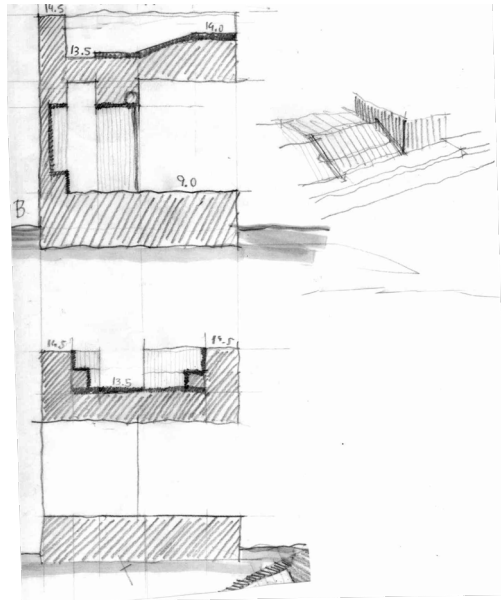
190. Esquissos de estudo do pontão



191. Esquisso do estudo do perfil do pontão

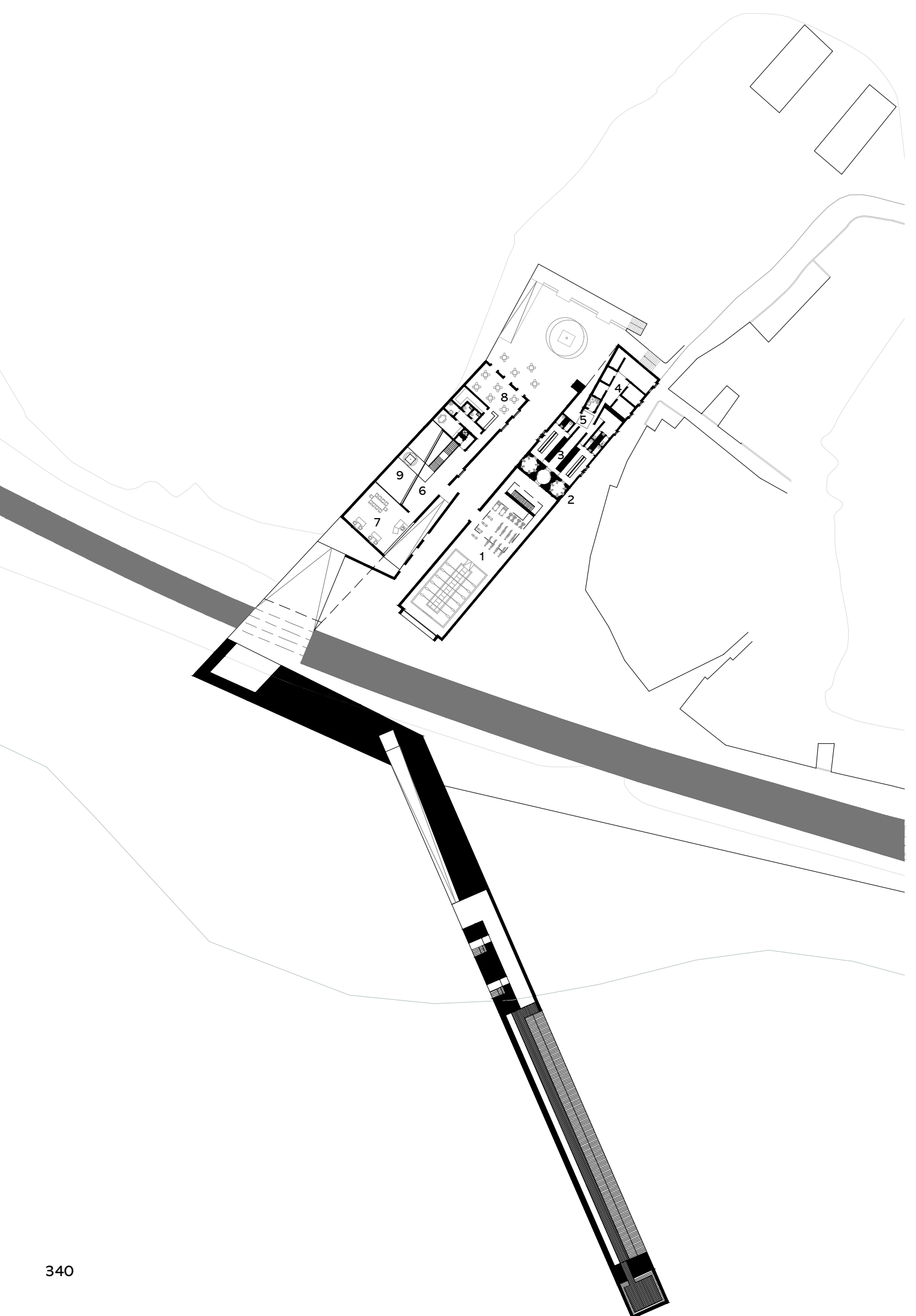


192. Esquissos do estudo da materialidade do pontão



193. Esquissos do estudo dos perfis do pontão

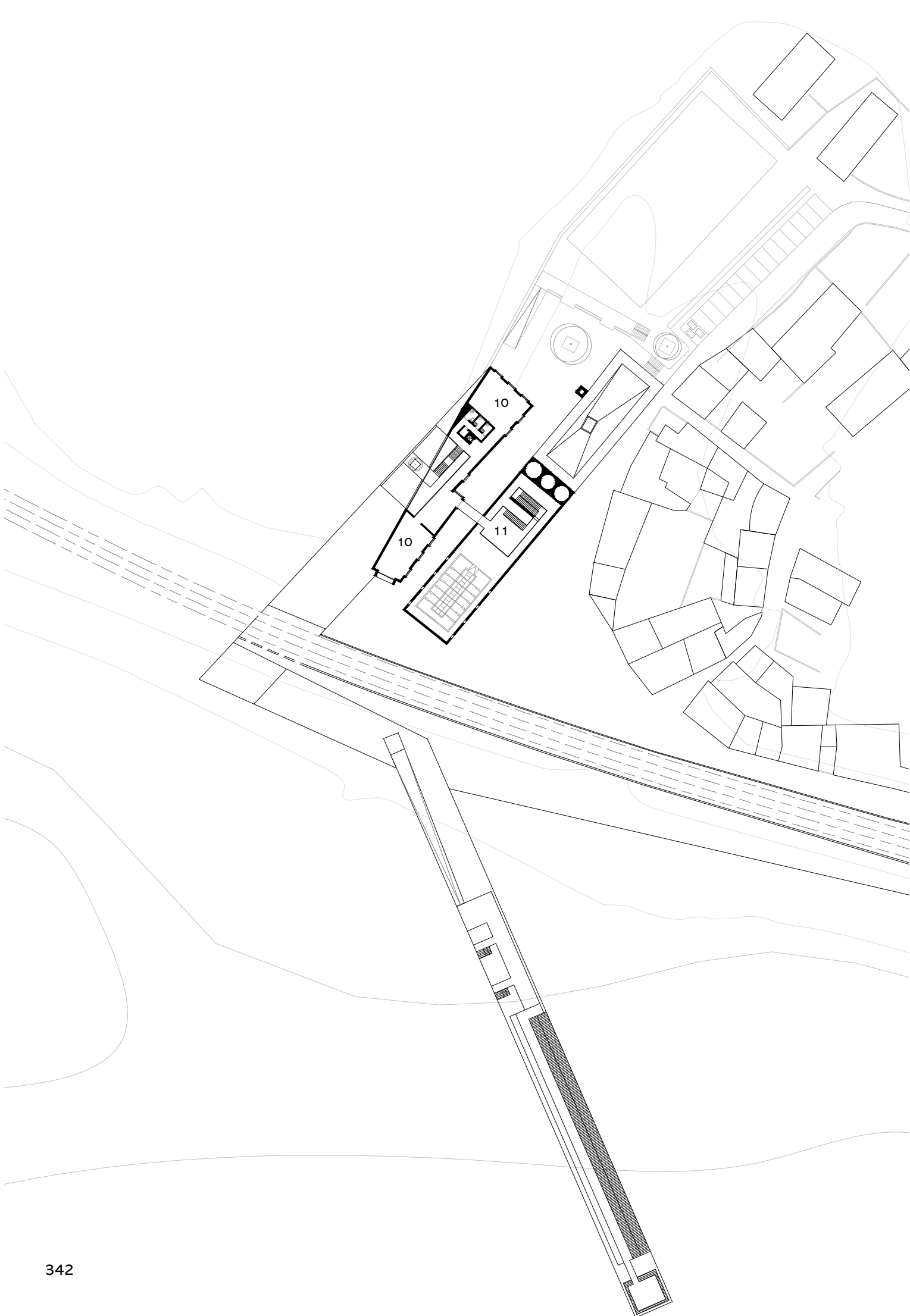




1. Ginásio
2. Chuveiros
3. Balneários
4. Gabinetes médicos
5. Vestíbulo
6. Recepção
7. Administração
8. Bar
9. Pátio

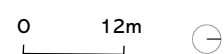
195. Planta do piso térreo, Centro Náutico Scalabitano

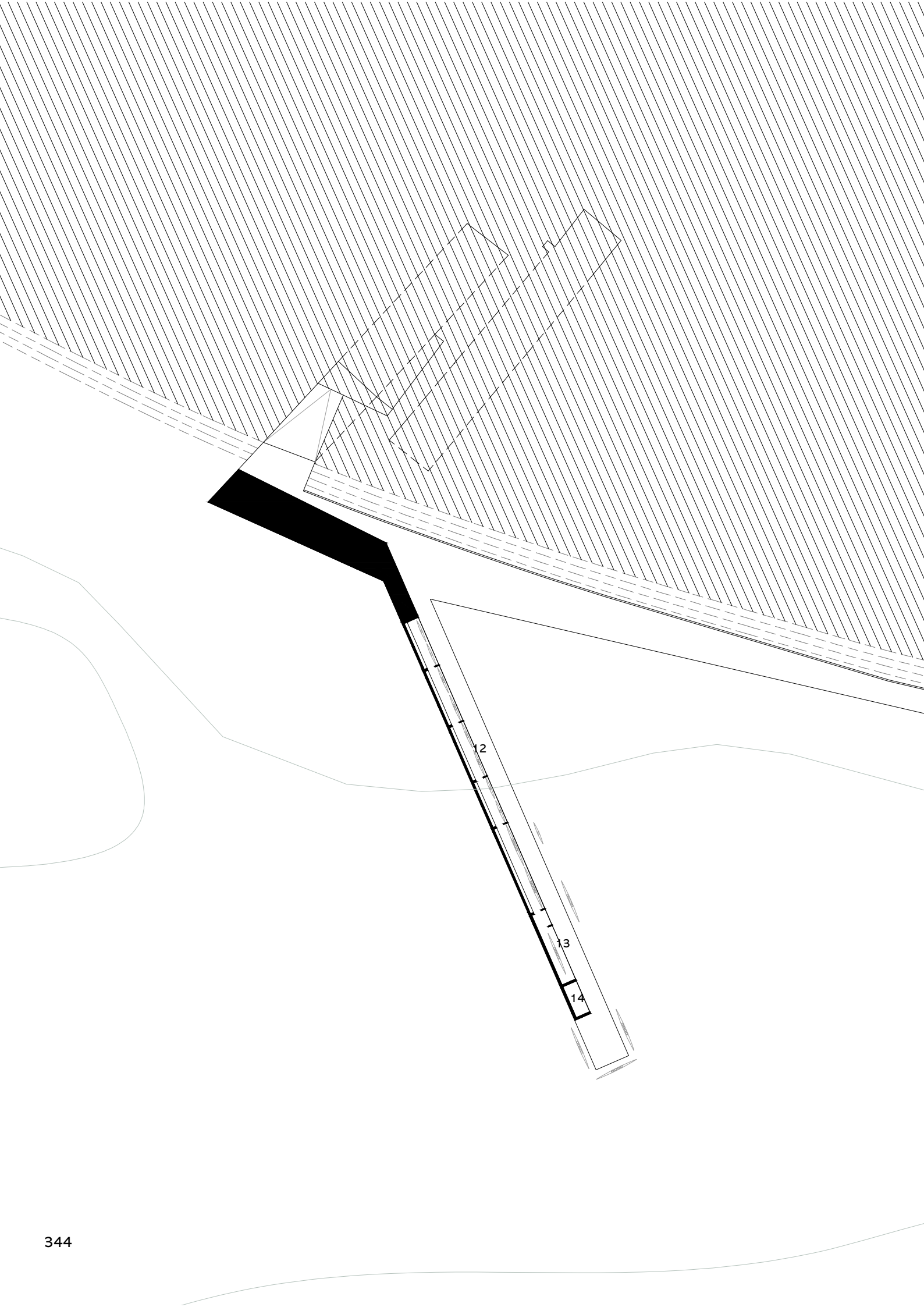
0 12m



- 10. Sala de formação
- 11. Sala de formadores

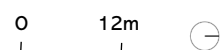
196. Planta do piso térreo, Centro Náutico Scalabitano

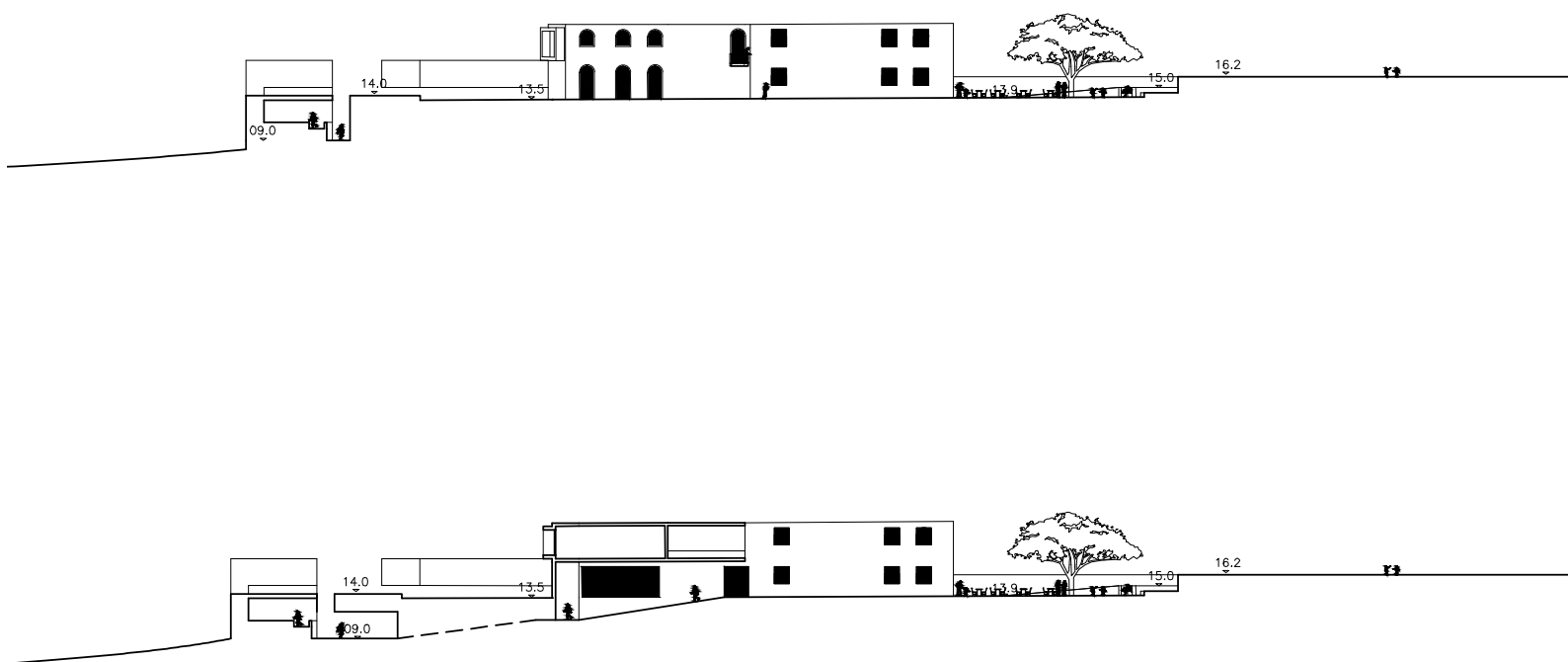




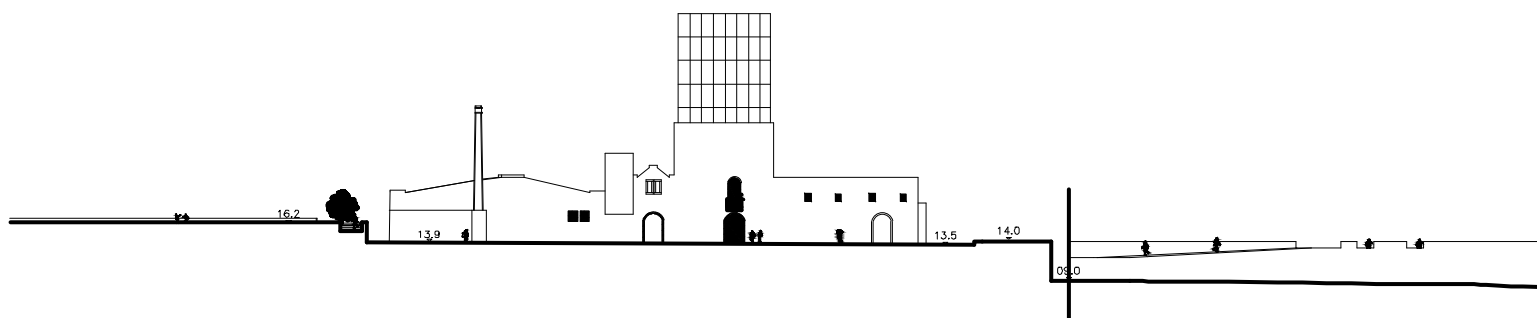
- 12. Hangar
- 13. Oficina
- 14. Sala de Secagem

197. Planta do pontão, Centro Náutico Scalabitano

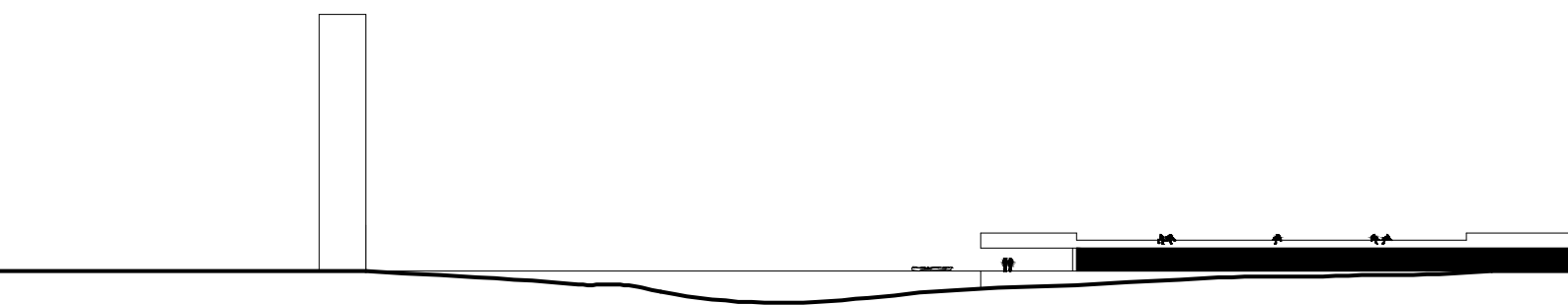




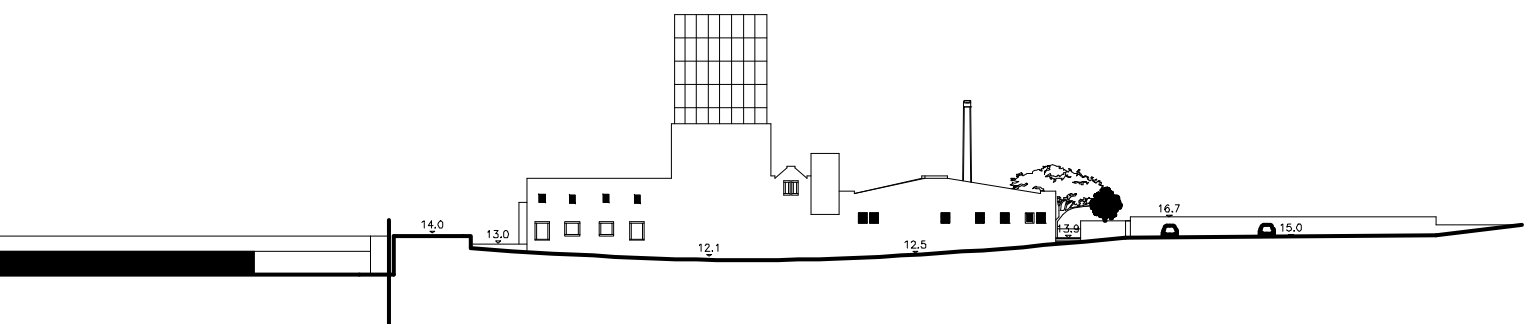
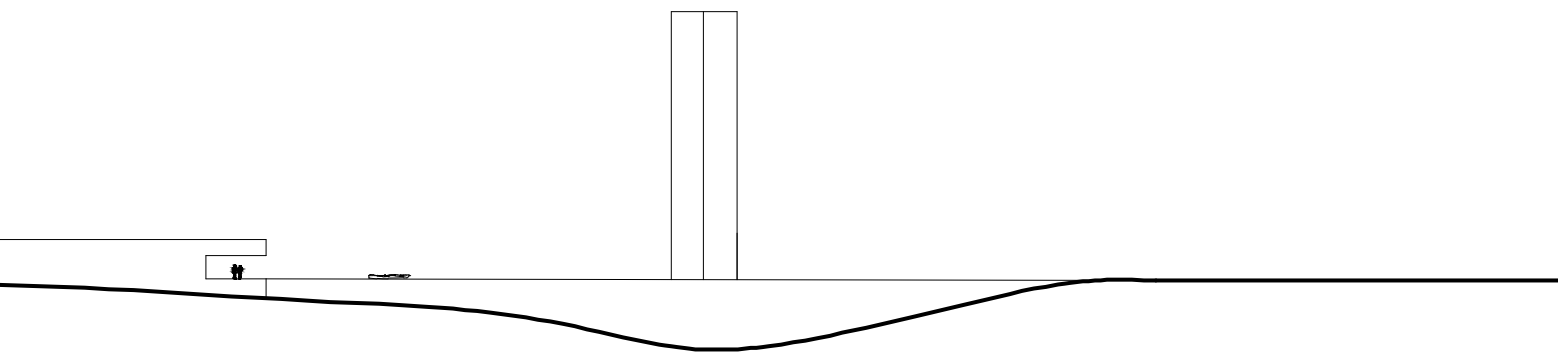
198. Alçado Norte da nave secundária do Centro Náutico Scalabitano, em baixo com a passagem subterrânea3

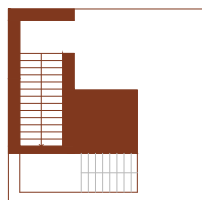


199. Alçado Sul da nave principal do Centro Náutico Scalabitano, articulada com o pontão e a torre



200. Alçado Norte da nave principal do Centro Náutico Scalabitano, articulada com o pontão e a torre

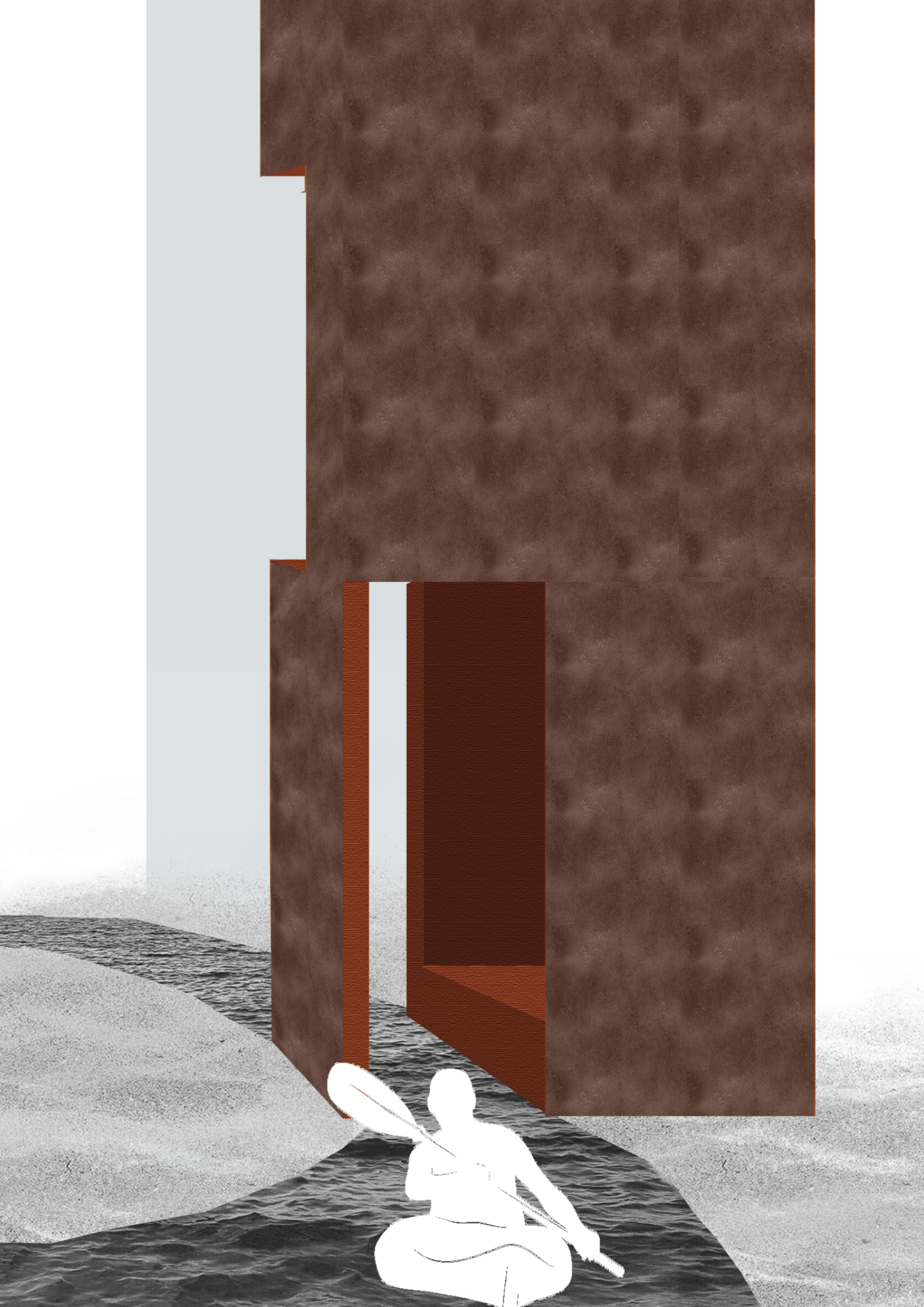




201. Planta piso térreo e piso tipo da Bancada Vertical



202. Secção da Bancada Vertical



Este PFM é o culminar de um percurso de descoberta. Descoberta da arquitectura, do urbanismo, do pensamento e da ideia.

É entender de que forma se pode responder às necessidades do território, e aplicar essas soluções com consciência.

Este projecto encontrou o seu rumo à medida que o conhecimento do território se ia fomentando. Santarém é uma cidade com um potencial ainda por descobrir, e procura enaltecer esse potencial através de estratos que representam a riqueza cultural e patrimonial da mesma.

O Rio Tejo é o mais antigo dos elementos urbanos presentes na cidade. Viu-se obrigado a distanciar-se dos Scalabitanos e a surgir apenas ao longe, na paisagem. O projecto promove a devolução do rio à cidade através da metamorfose da linha de margem que unifica o urbano e o natural. As ruínas que contam a história da cidade são vistas como motor de desenvolvimento da nova cidade.

A fábrica em ruínas transforma-se no novo Centro Náutico Scalabitano que vem aproximar as pessoas do rio, e o rio das pessoas. O Tejo já não é um elemento passivo e a ribeira já não está esquecida.

A procura e conhecimento da história e da cultura aliada à arquitectura e ao urbanismo são os ingredientes fundamentais para projectar o futuro.

AA.VV.: Santarém Cidade do Mundo, Património Monumental de Santarém: Inventário, Estudos descritivos, Câmara Municipal de Santarém, 1996

AA. VV.: De Scallabis a Santarém, coord. Ana Margarida Arruda, Catarina Viegas, Maria José de Almeida, Museu nacional de Arqueologia / Lisboa – Portugal, 2002

AA. VV. (ed. Jorge Figueira) – Físicas do Património Português, DGPC, 2018

AA. VV. (coord. Carlos Dias Coelho) (2014) – O tempo e a forma, cadernos de morfologia urbana vol. 2, Lisboa: Argumentum

ARRUDA, Ana Margarida – “A ocupação da Idade do Ferro da Alcáçova de Santarém” in Estudos Orientais, 4, 1993

BEIRANTE, M. Augusta V. da Rocha: Santarém Medieval, Lisboa: Universidade Nova, 1980

CHOAY, Françoise (2017), A Alegoria do Património. Lisboa, Edições 70, Lda.

CULLEN, Gordon. (2010). Paisagem urbana. Lisboa, Edições 70.

FERNANDES, Sérgio – Génese e Forma dos Traçados das Cidades Portuguesas, dissertação de doutoramento, Lisboa: FAUL, 2014

GARRETT, Almeida – Viagens na Minha Terra, Porto Editora, 2010

HISTORIC ENGLAND (2011), Vacant Historic Buildings. An Owner's Guide to Temporary Uses, Maintenance and Mothballing, Edition ed: Historic England

MATOS SILVA, Maria. (2016) Public Space Design for Flooding: New Opportunities. Tese de Doutoramento, Universidade Politécnica da Catalunha, Barcelona.

MATOSO, José; DAVEAU, Suzanne; BELO, Duarte (2010) - Portugal o Sabor da Terra: Um Retrato Histórico e Geográfico por Regiões . Lisboa: Círculo de Leitores

NORA, José Miguel, A Heráldica do Município de Santarém

ROSSI, Aldo (1966) *A Arquitectura da Cidade*, Milão, Edições Cosmos

SEIXAS LOPES, Diogo (2019), *Melancolia e Arquitectura em Aldo Rossi. Orfeu Negro*

SERRÃO, Joaquim Veríssimo: *Santarém, História e Arte*, Santarém: Comissão Municipal de Turismo, 1959

SERRÃO, Vítor: *Santarém*, Lisboa: Presença, 1990

UNGERS, Oswald Mathias. (2011). *Designing and Thinking in images. Metaphors and Analogies in Morphologie: City Metaphors*, Köln: Walther König. [1982]

VIANA, Mário: *Espaço e povoamento numa vila portuguesa (Santarém 1147 – 1350)*, Lisboa: Caleidoscópio, 2007

VIGANÒ, Paola. (2013). *Métamorphose de l'ordinaire. Grand Prix de l'urbanisme*, Paris: Parenthèses

Artigos e publicações

Santarém, Capital do Gótico (XIII), Ricardo Pinto, 2009 in <https://aventar.eu/2009/09/04/santarem-capital-do-gotico-xiii/>

Embarcações do Rio Tejo, Nautica Press, 2020 in <https://www.nauticapress.com/embarcacoes-do-rio-tejo/>

Breve História de Santarém, Mercedes, 2009 in <http://santaremeaevolucao.blogspot.com/2009/07/breve-historia-de-santarem.html>

Vídeos

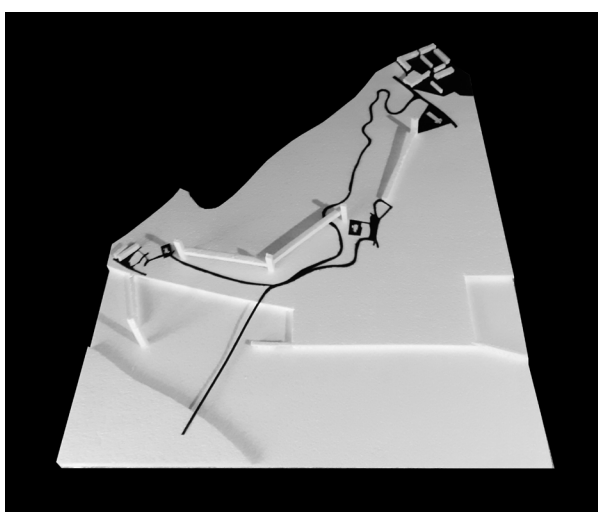
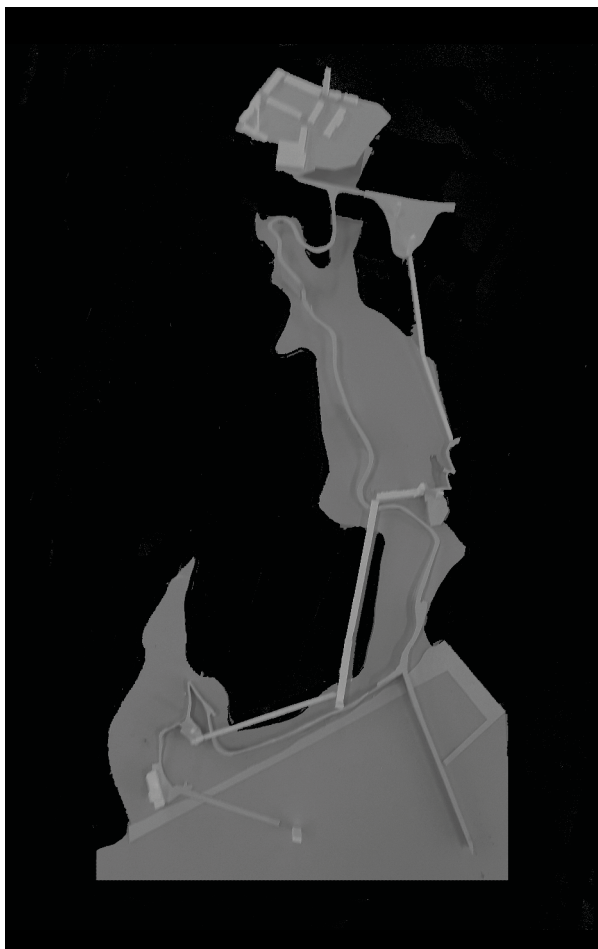
Scallabis - a cidade romana de Santarém, 2017 in <https://www.youtube.com/watch?v=vGX4qQ07634>

Shantarin - A Cidade Islâmica de Santarém, 2017 in <https://www.youtube.com/watch?v=p6ArAvRddcl>

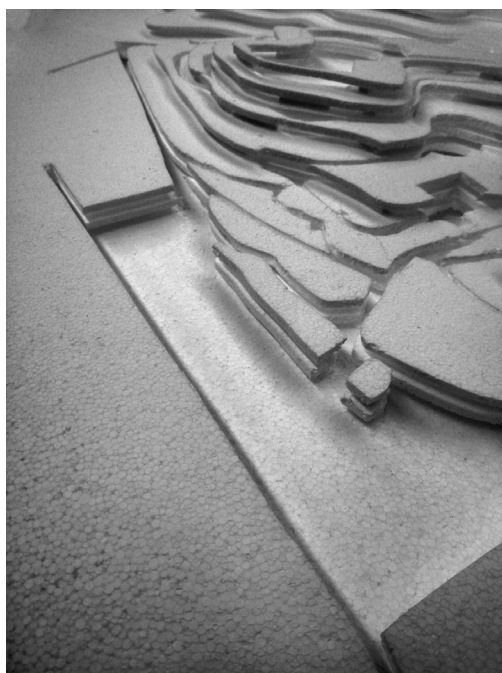
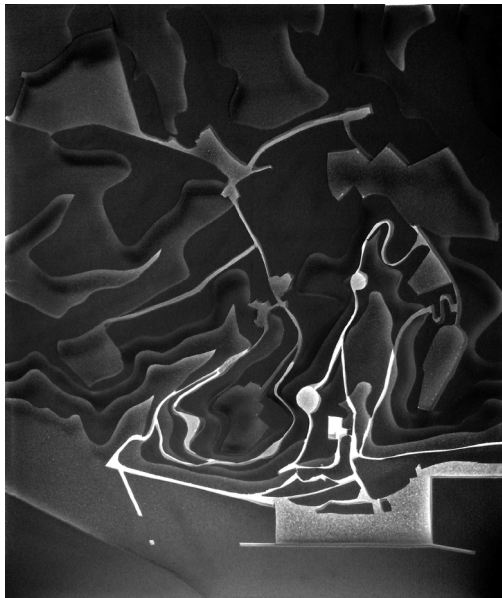
11

anexos

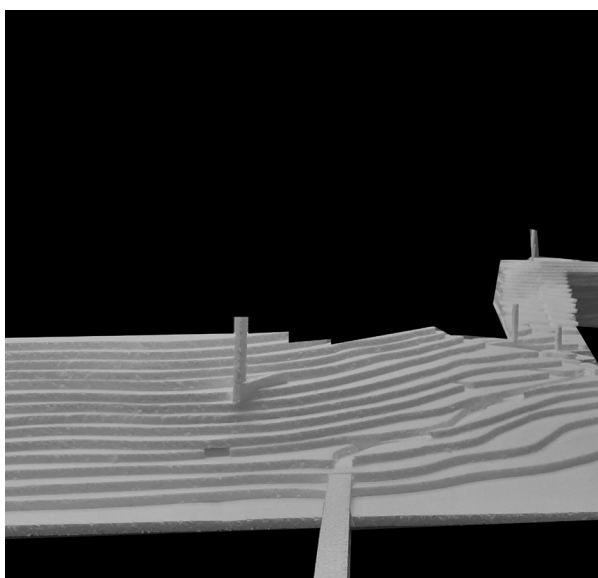
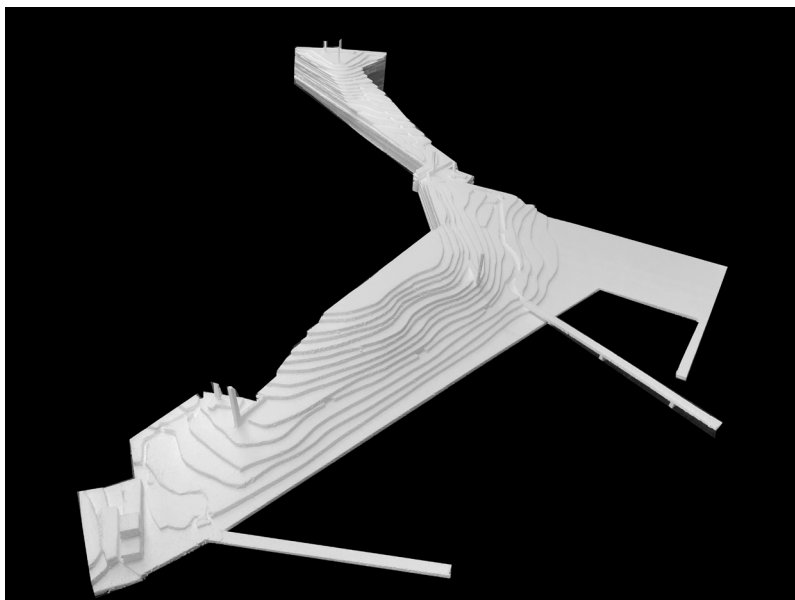
maquetas. a descoberta



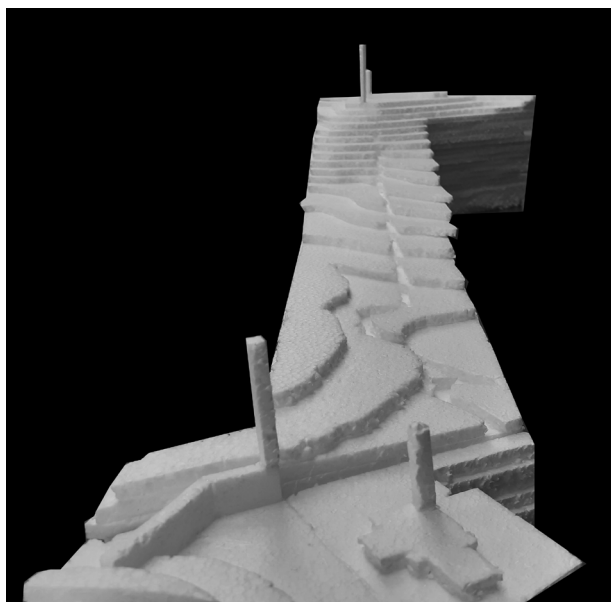
Maquetes de estudo, esc. 1/1000, Conceito, 2019



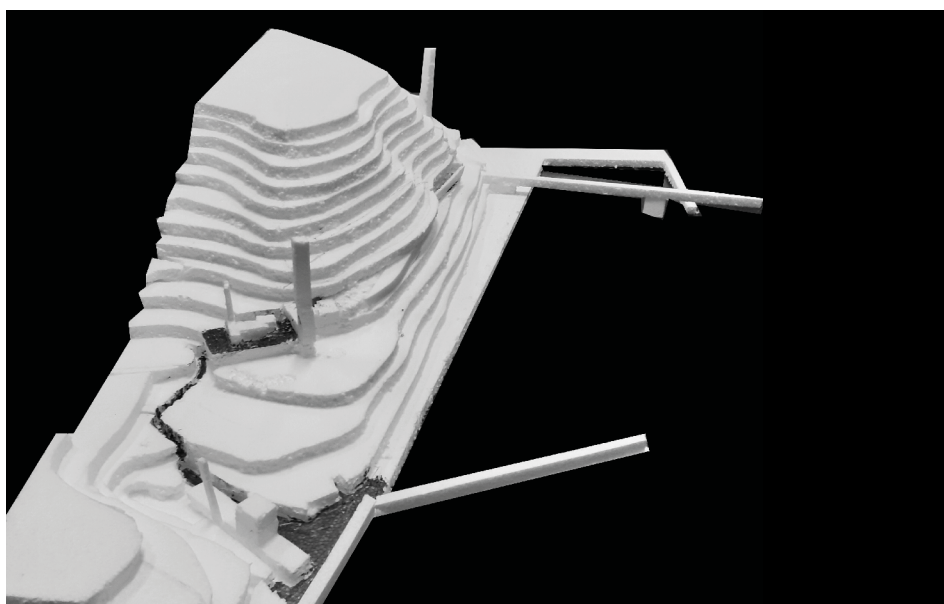
Maquete de grupo, esc. 1/2500, Nova Frente
Ribeirinha e novas ligações, 2019



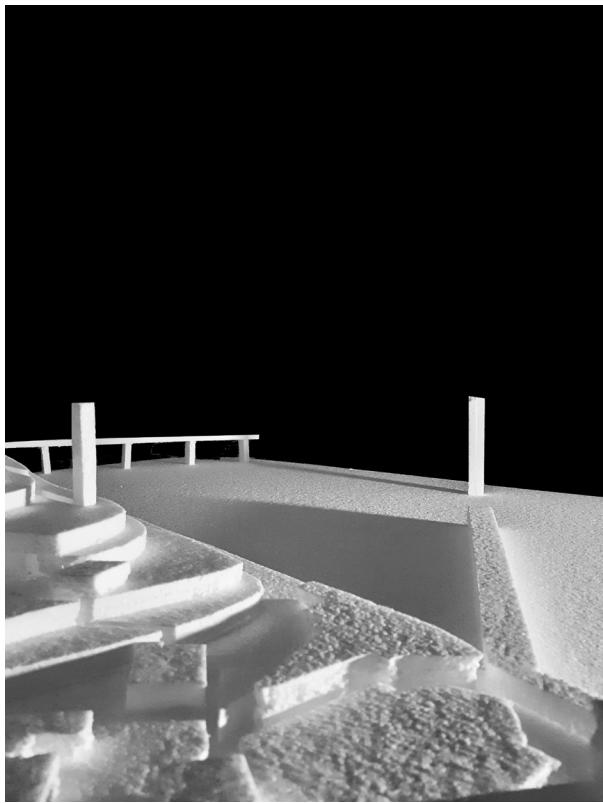
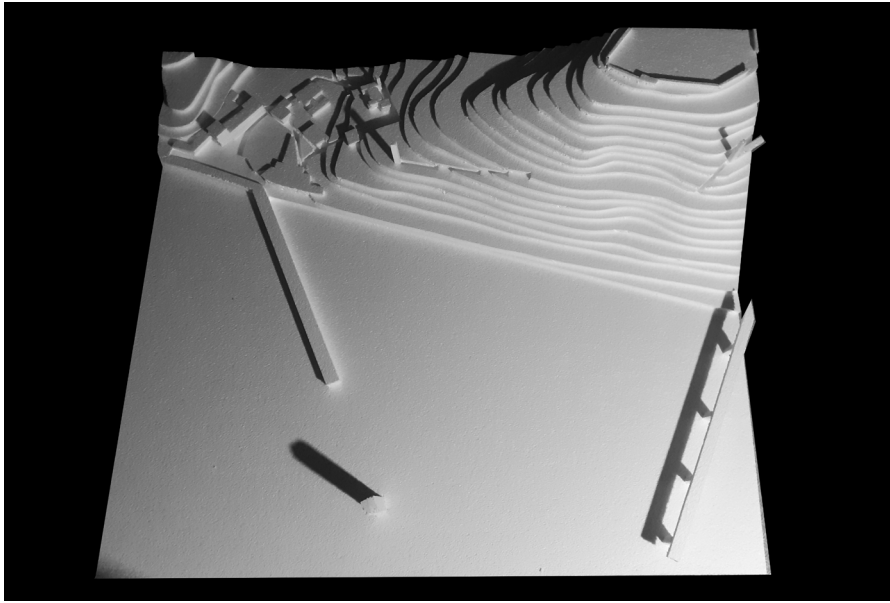
Maquete de estudo, esc. 1/750, torres e ligações, 2019

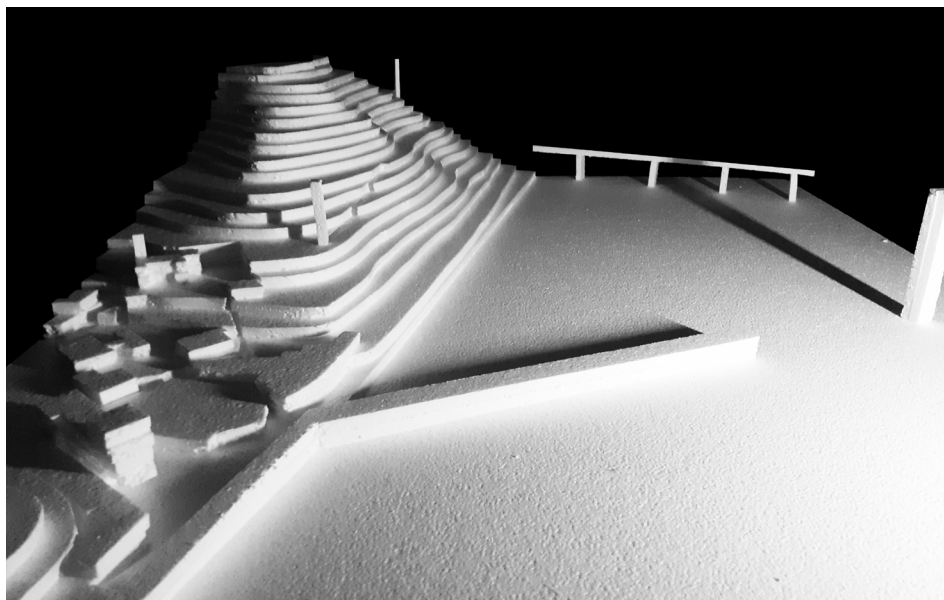


Maquete de estudo, esc. 1/750, torres e ligações, 2019

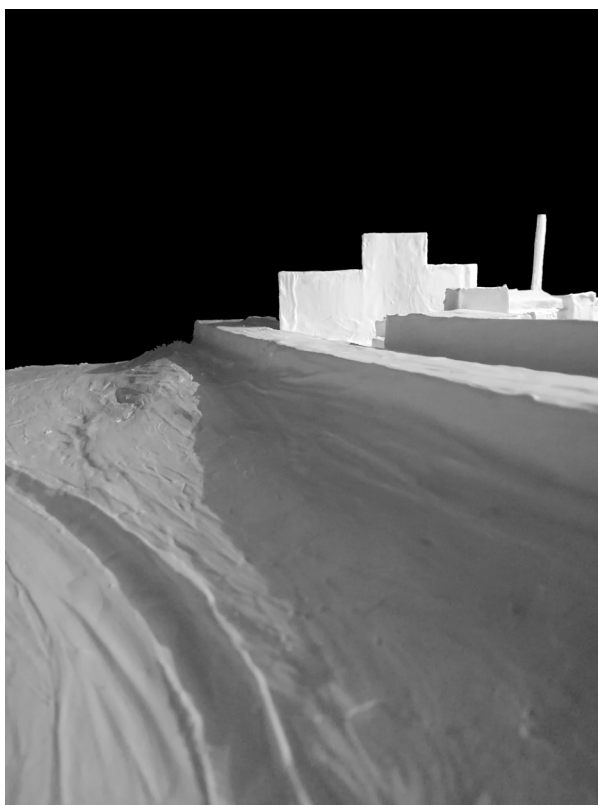
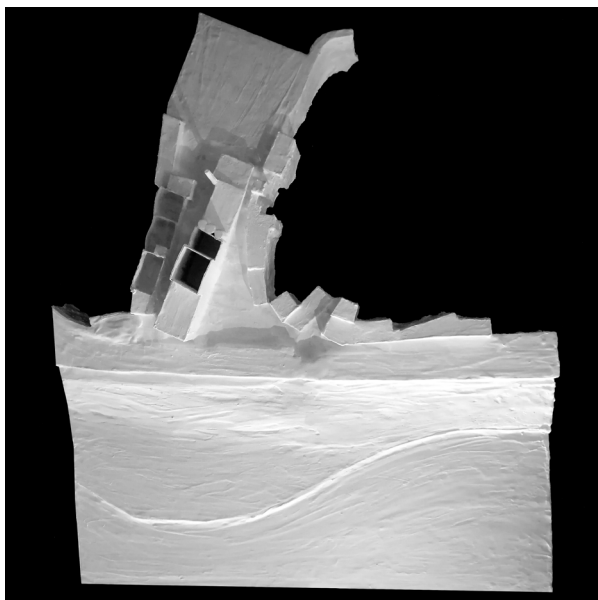


Maquete de estudo, esc. 1/500, torres, ligações e nova frente ribeirinha em Alfange, 2019

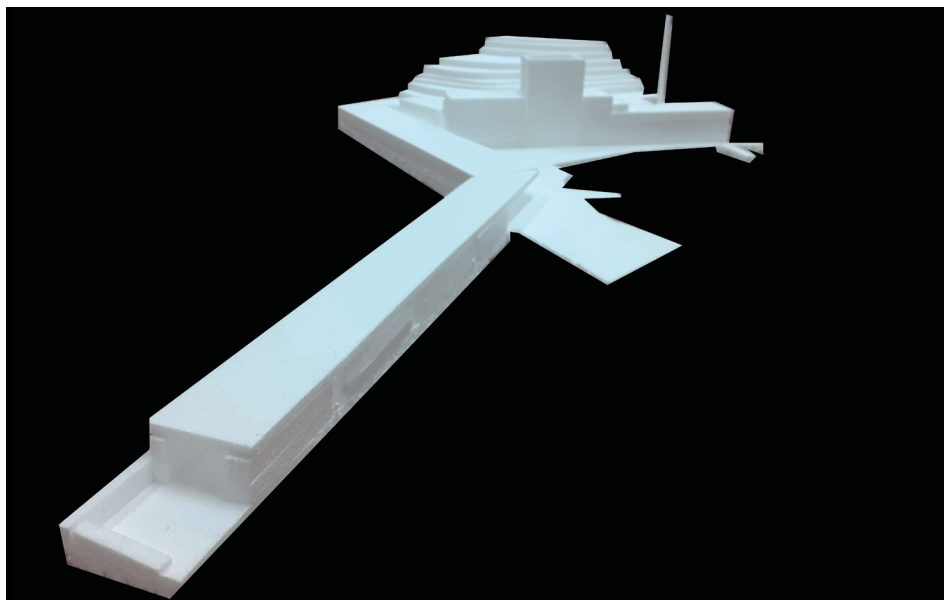




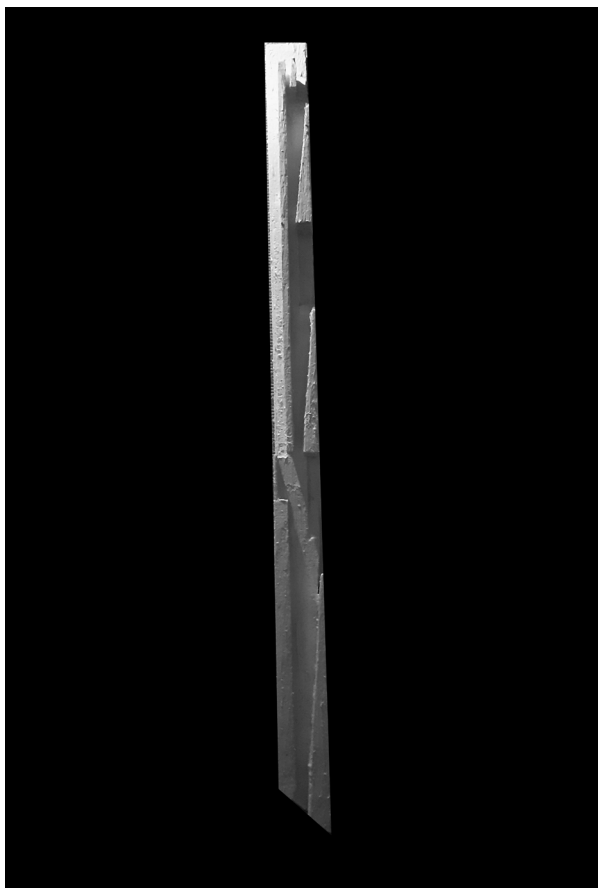
Maquete de estudo, esc. 1/500, torres, ligações e nova frente ribeirinha em Alfange, 2019



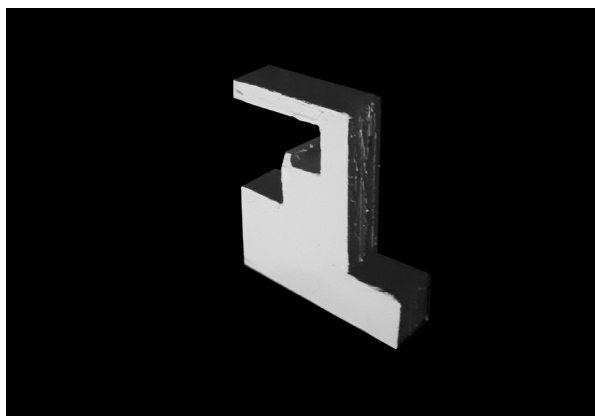
Maquete de grupo, esc. 1/200, Alfange, 2019



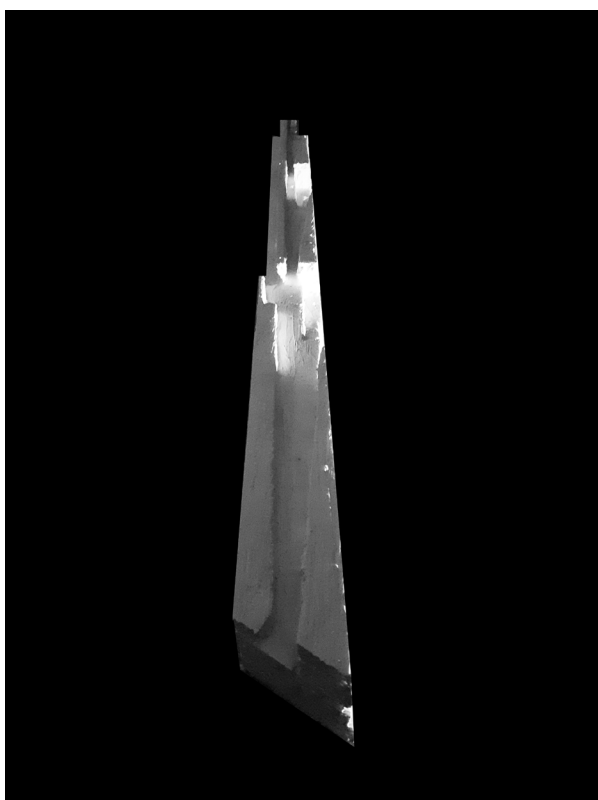
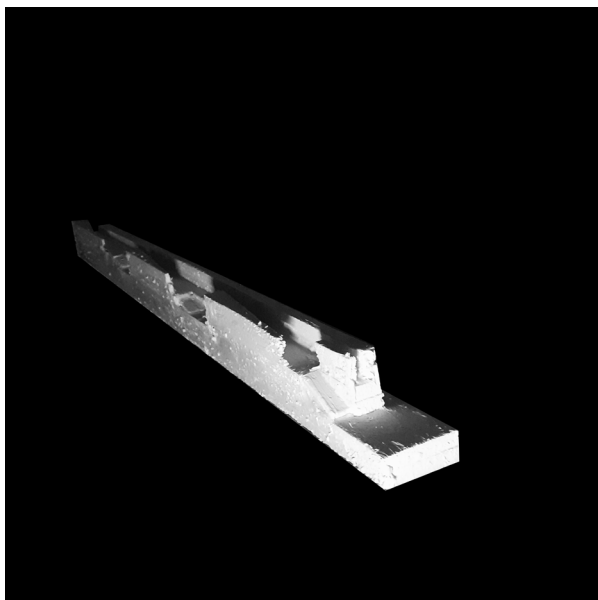
Maquete de estudo, esc. 1/200, Fábrica e pontão, 2019



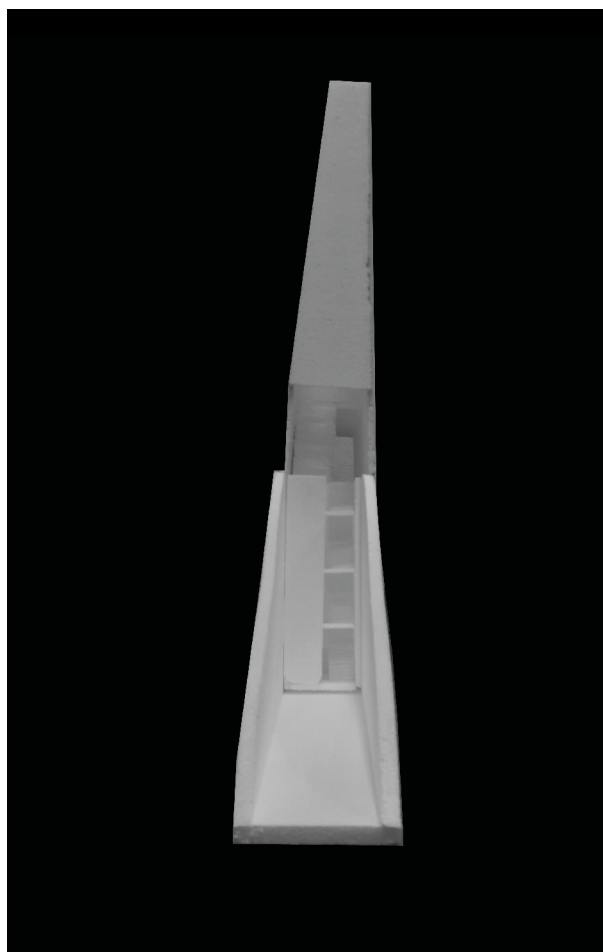
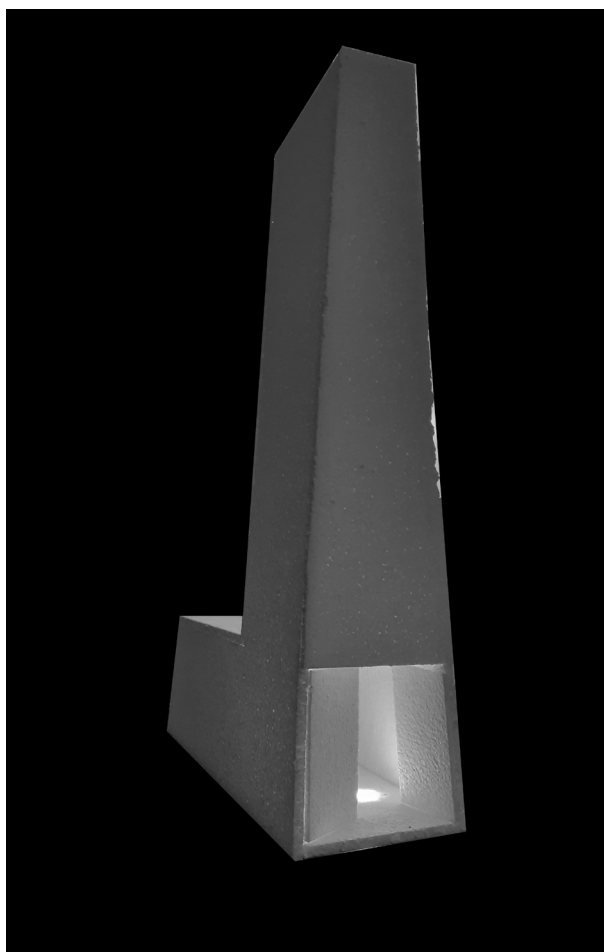
Maquete de estudo, esc. 1/200, Pontão, 2019



Maquete de estudo, esc. 1/200, Secção pontão, 2019

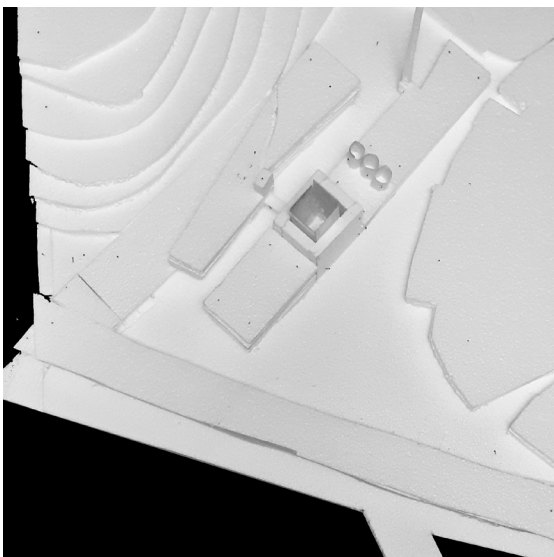
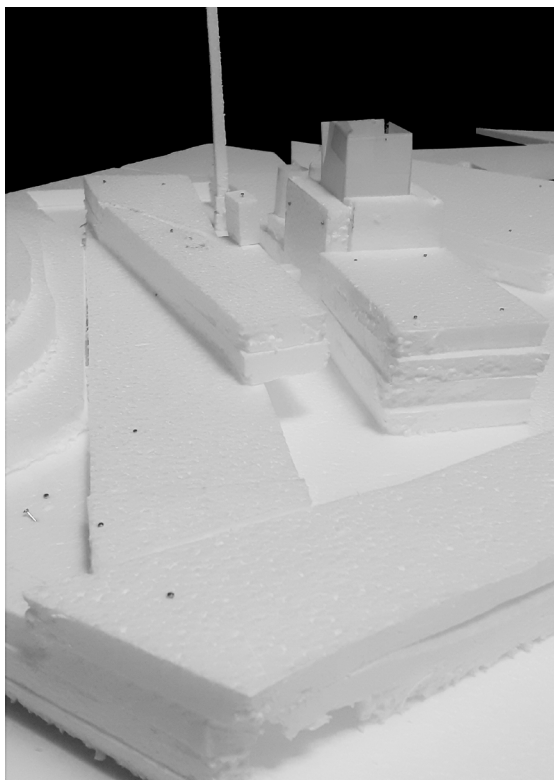


Maquete de estudo, esc. 1/200, Pontão, 2019

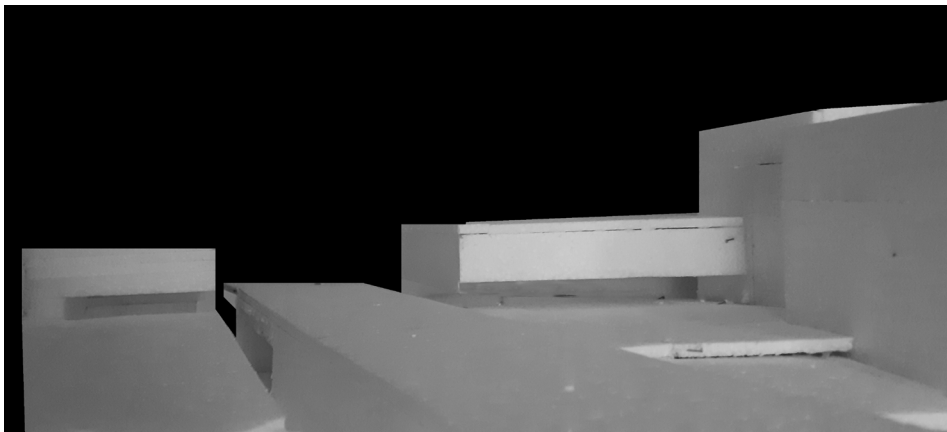
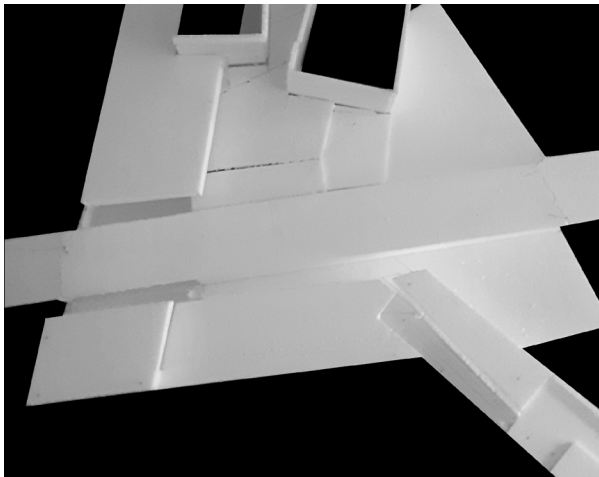


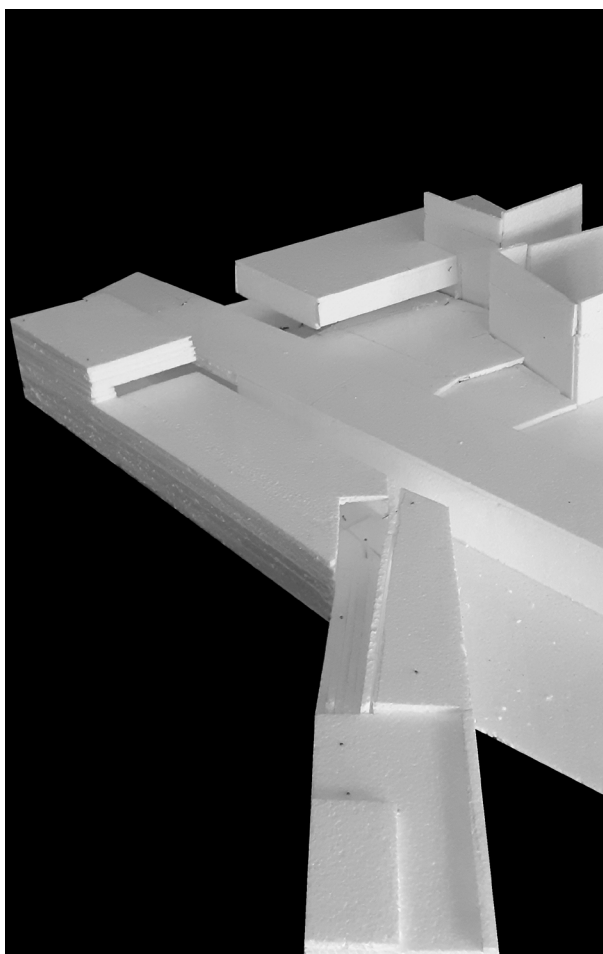


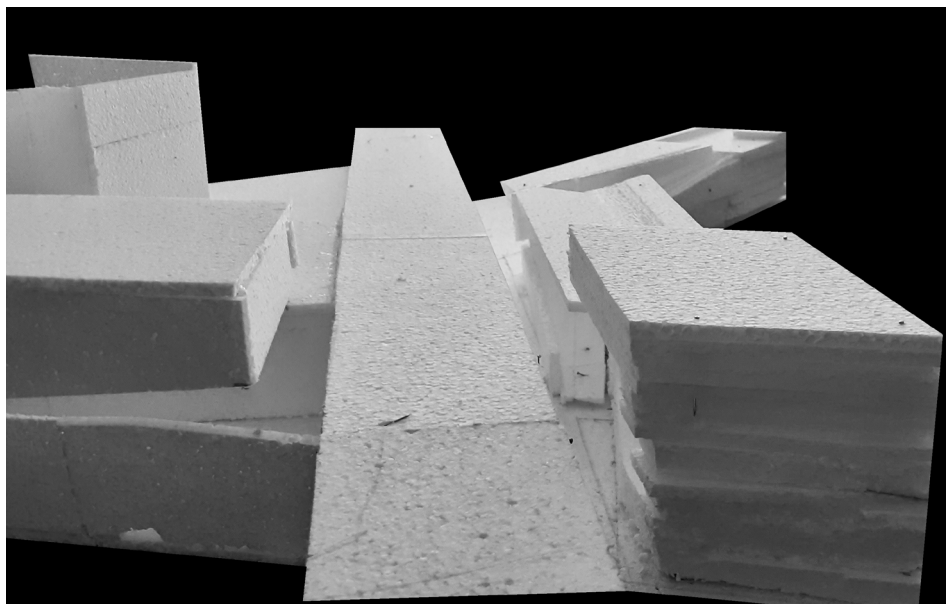
Maquetes de estudo, esc. 1/50, Torres, 2019

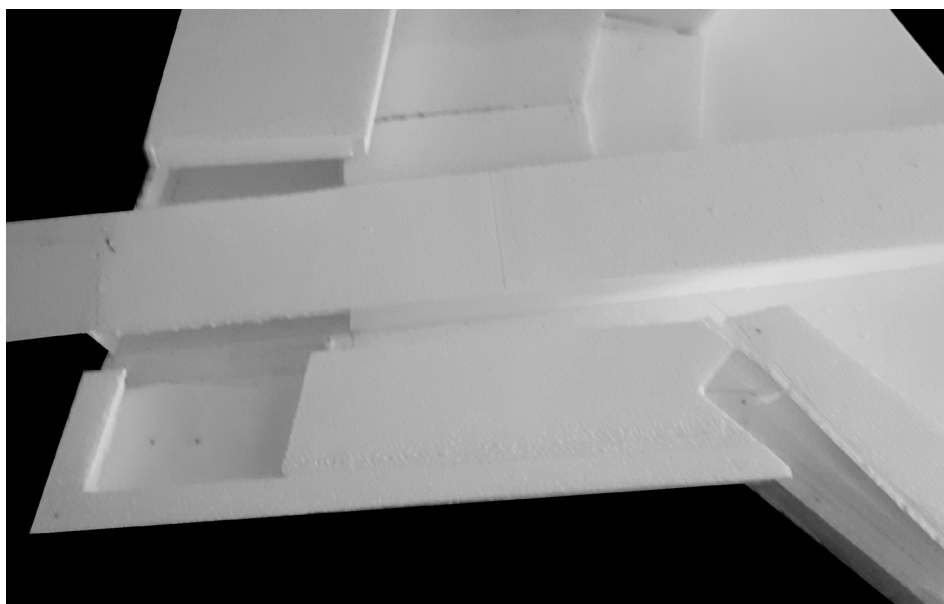
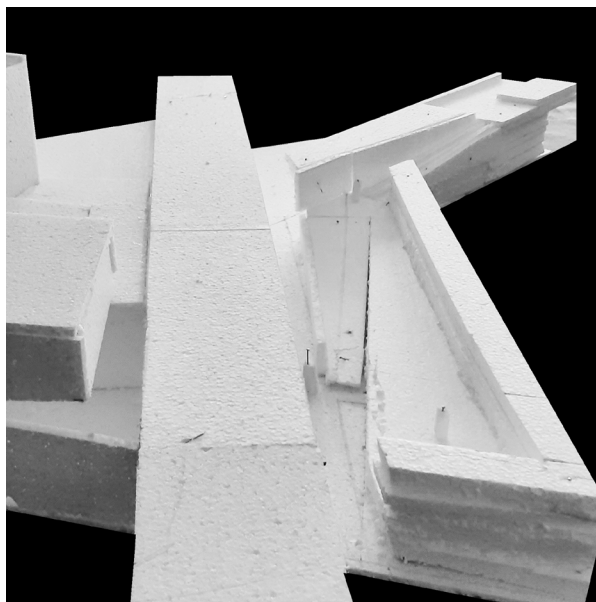


Maqueta de estudo, esc. 1/200, Volumetria da Fábrica 2020

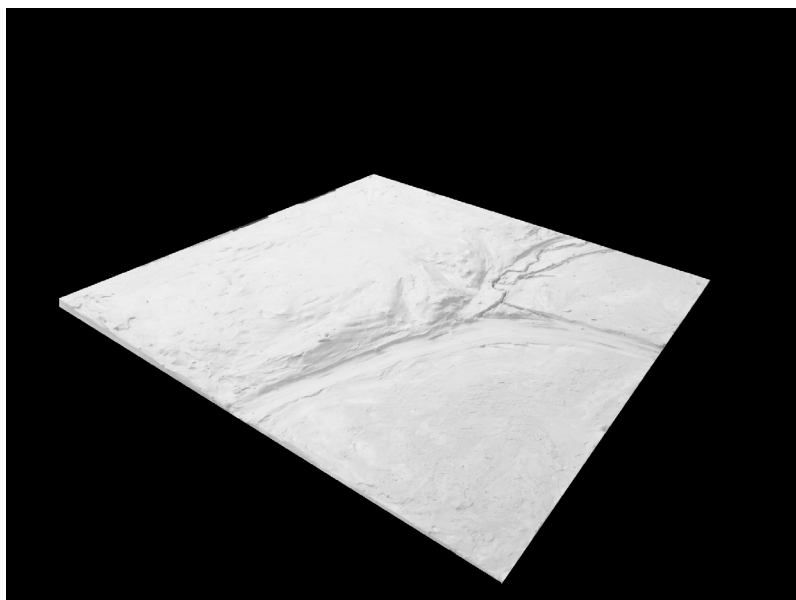
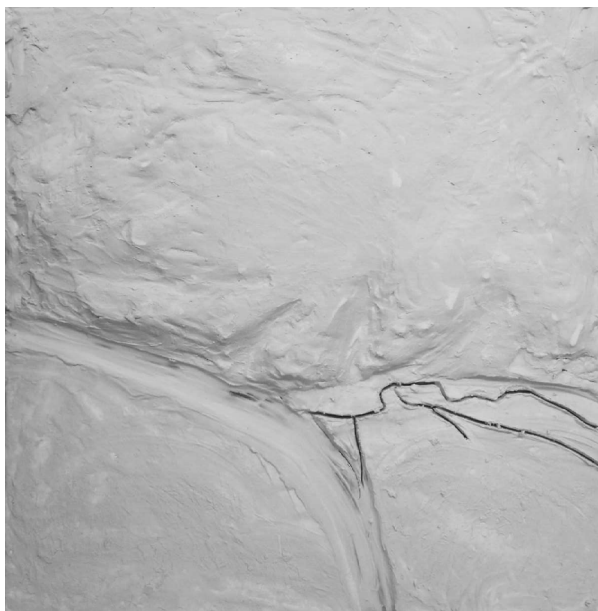






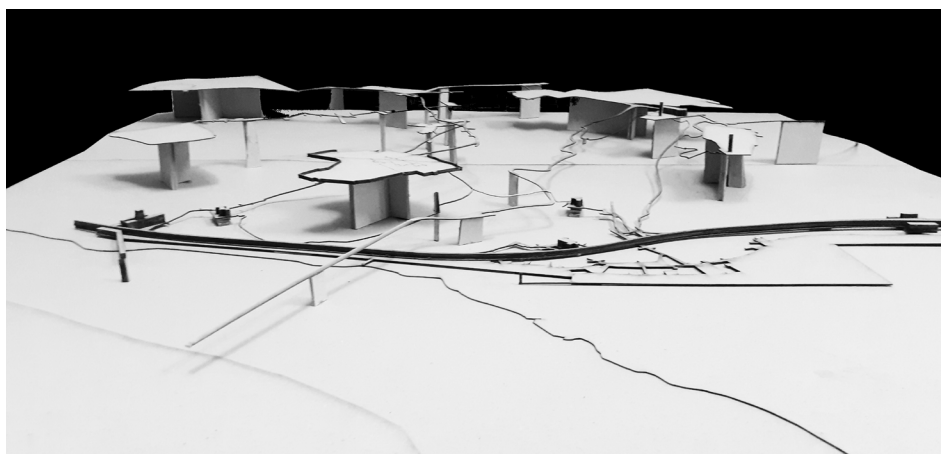


Maqueta de estudo, esc. 1/50, Articulação entre a fábrica e o pontão, 2020

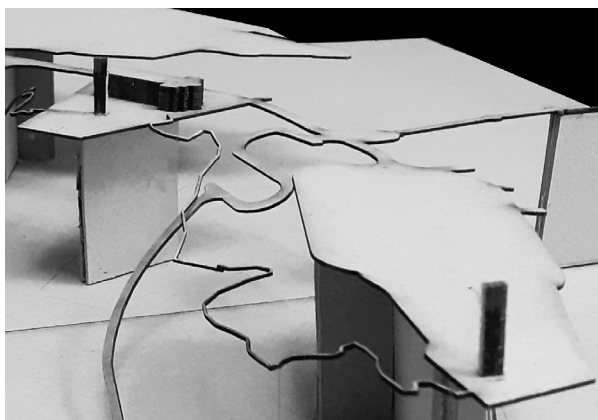
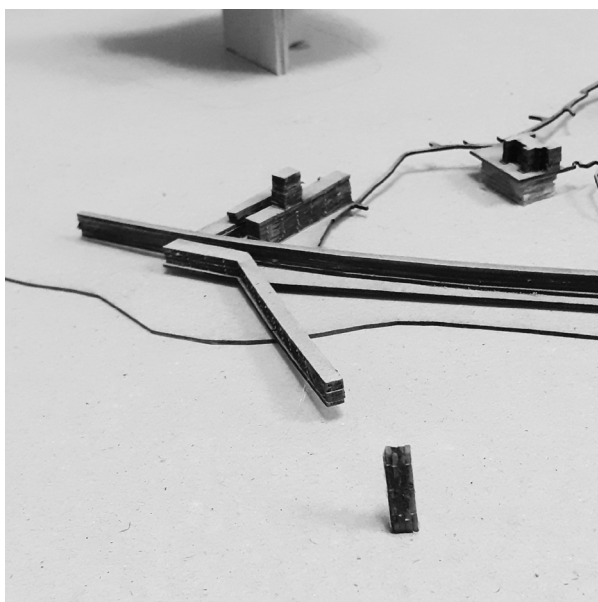


Maqueta de grupo, esc. 1/5000, Topografia e canais em Santarém, 2019

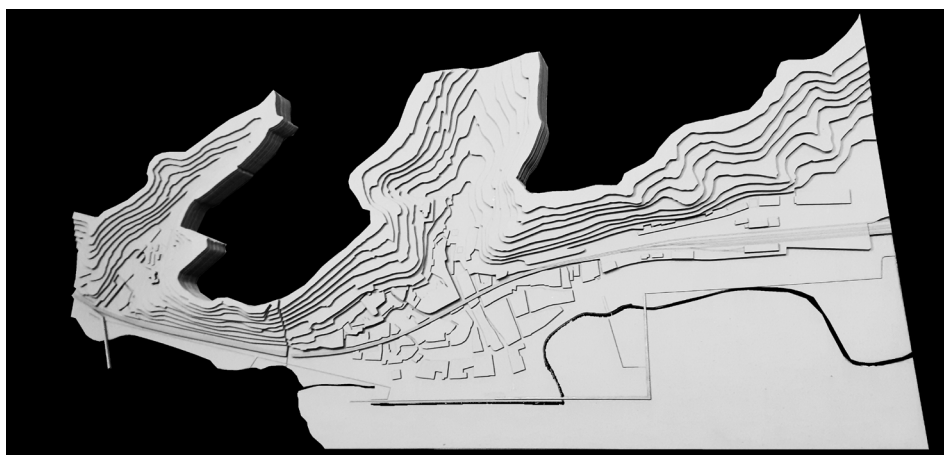
maquetas. a chegada



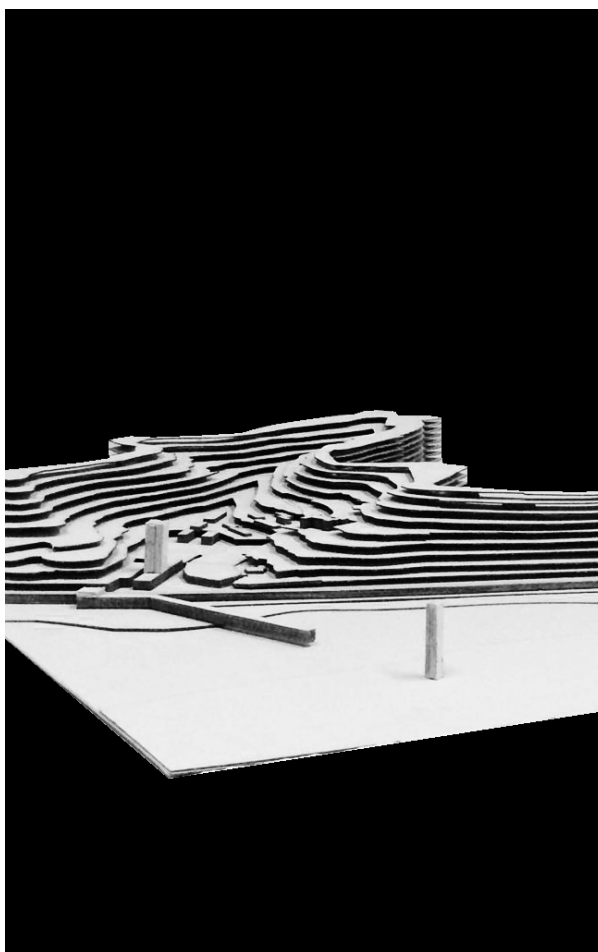
Maqueta Final, esc. 1/2000, Conceito das ligações e torres, 2021



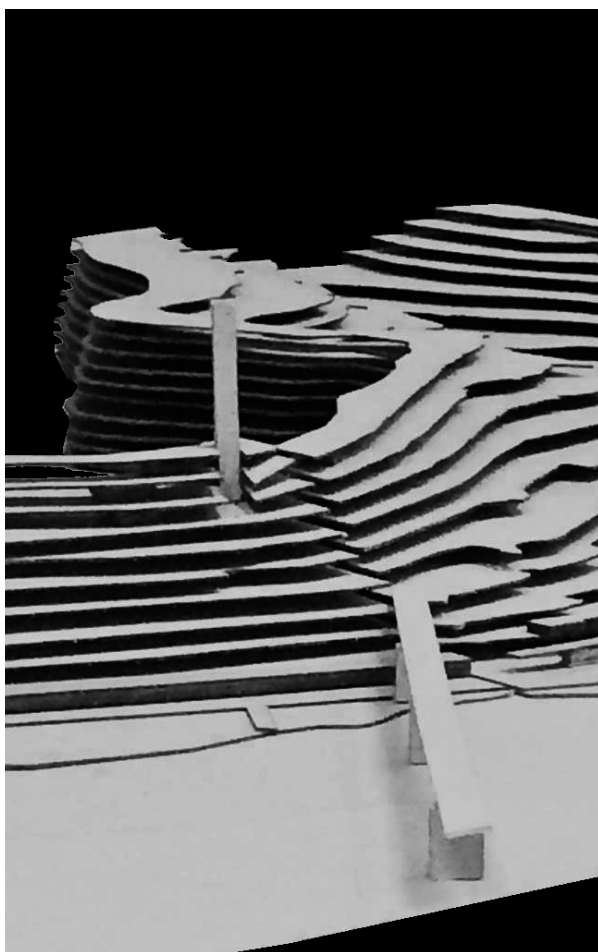
Maqueta Final, esc. 1/2000, Pormenores das ligações e torres, 2021



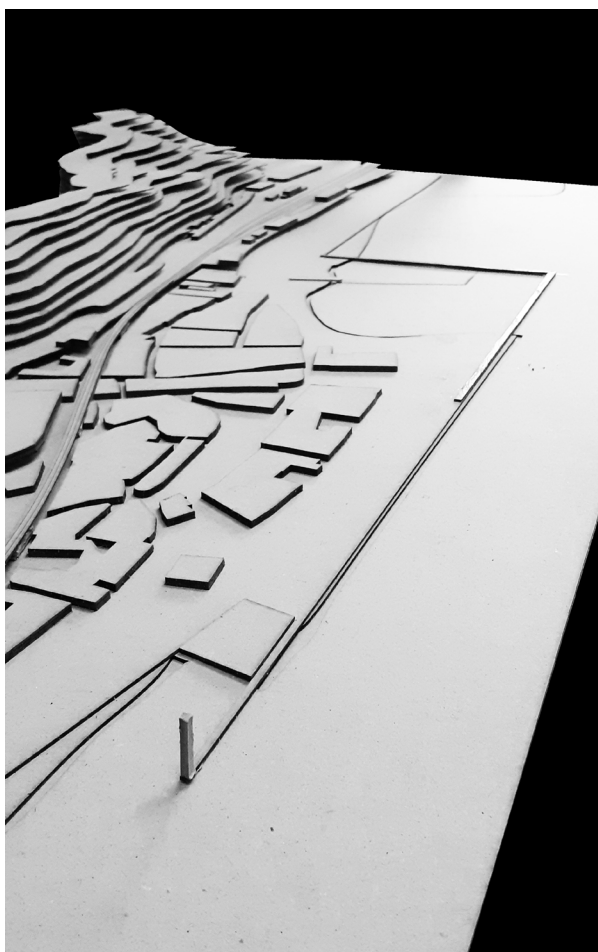
Maqueta Final, esc. 1/1000, Nova Frente Ribeirinha, 2021



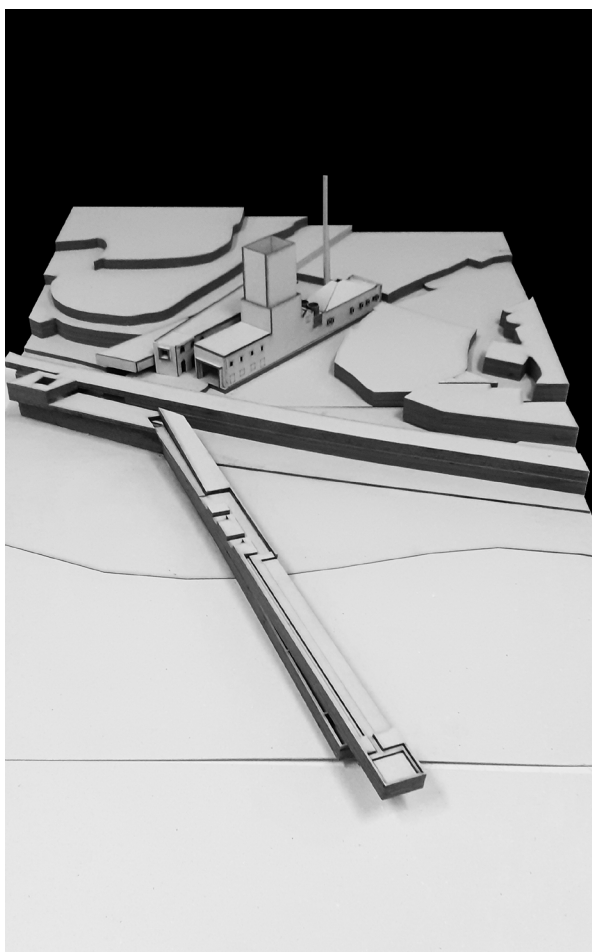
Maqueta Final, esc. 1/1000, Alfange, 2021



Maqueta Final, esc. 1/1000, torre-poço , 2021



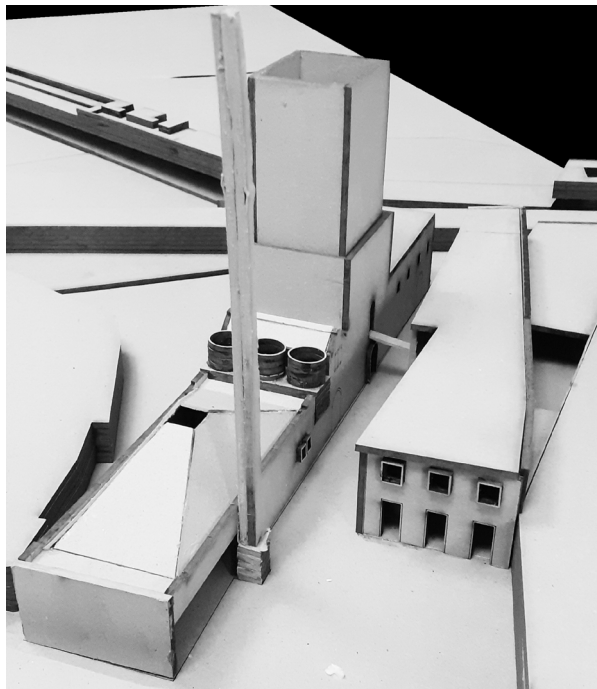
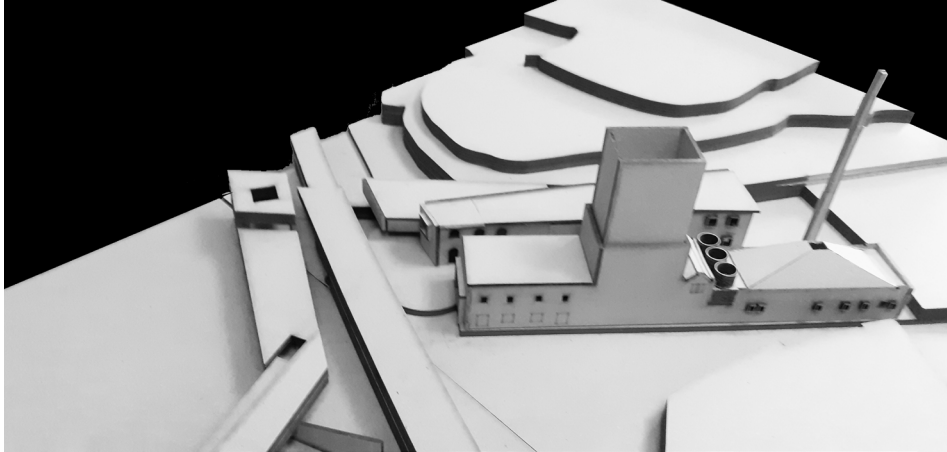
Maqueta Final, esc. 1/1000, Ribeira de Santarém , 2021



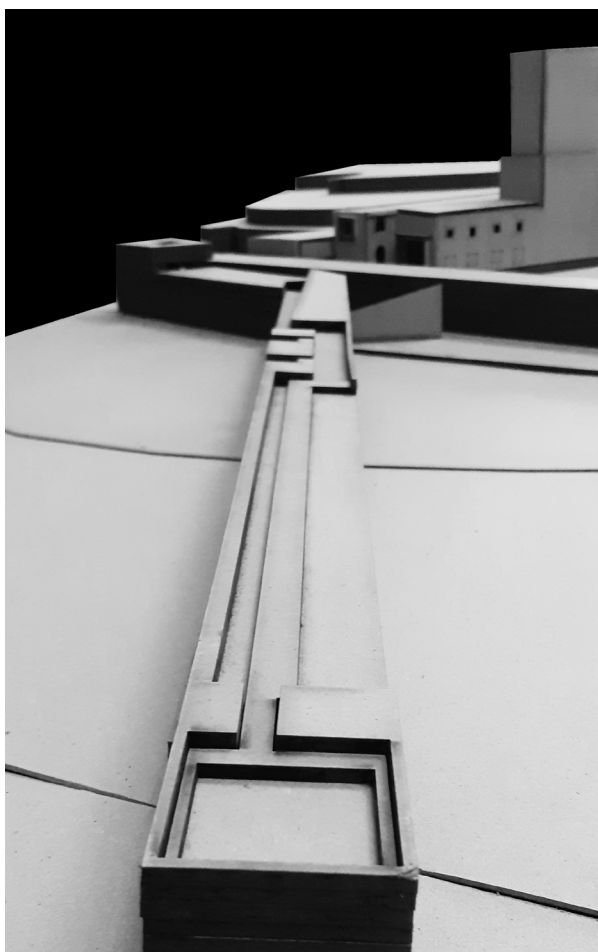
Maqueta Final, esc. 1/200, Centro Náutico , 2021



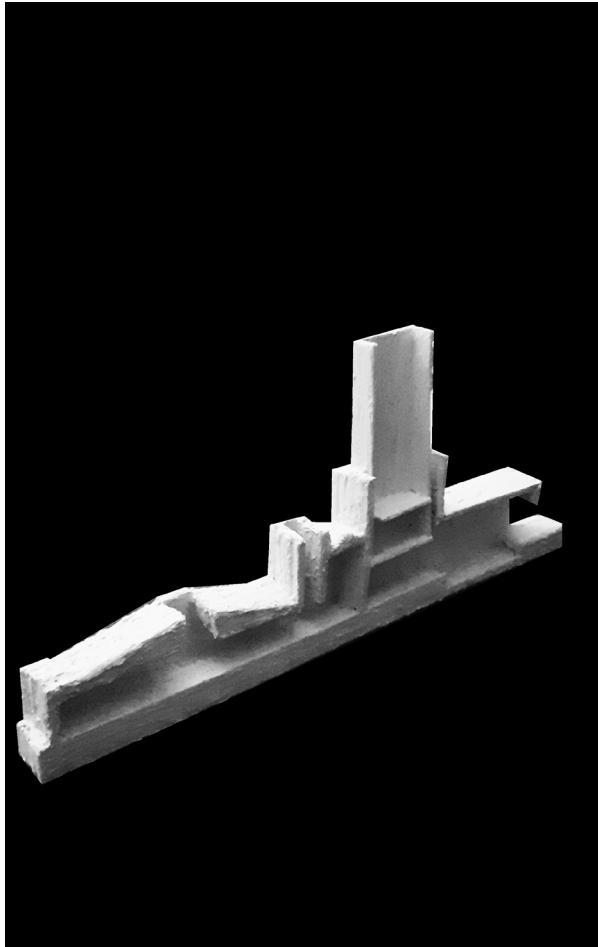
Maqueta Final, esc. 1/200, Passagem da Linha de Comboio , 2021

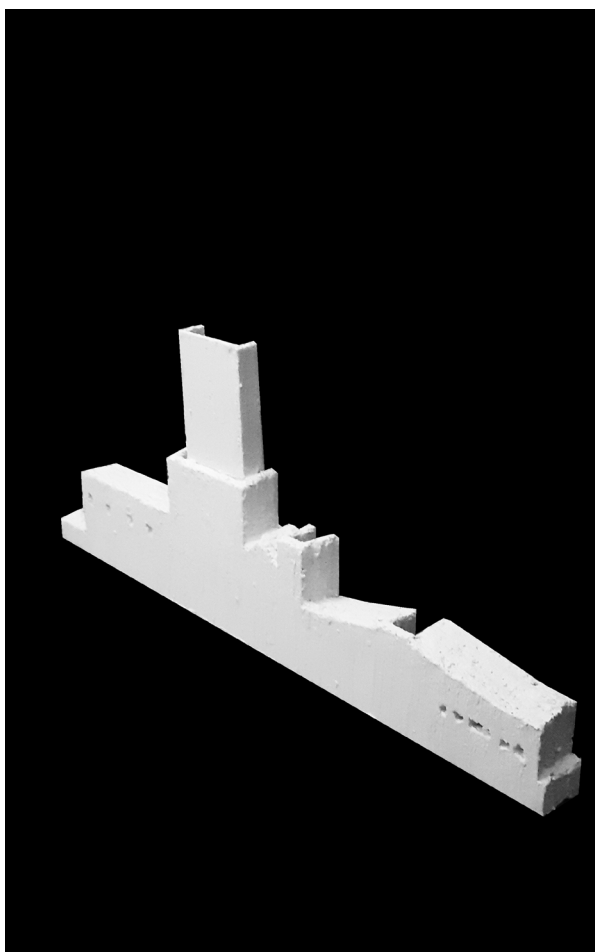


Maqueta Final, esc. 1/200, Centro Náutico , 2021

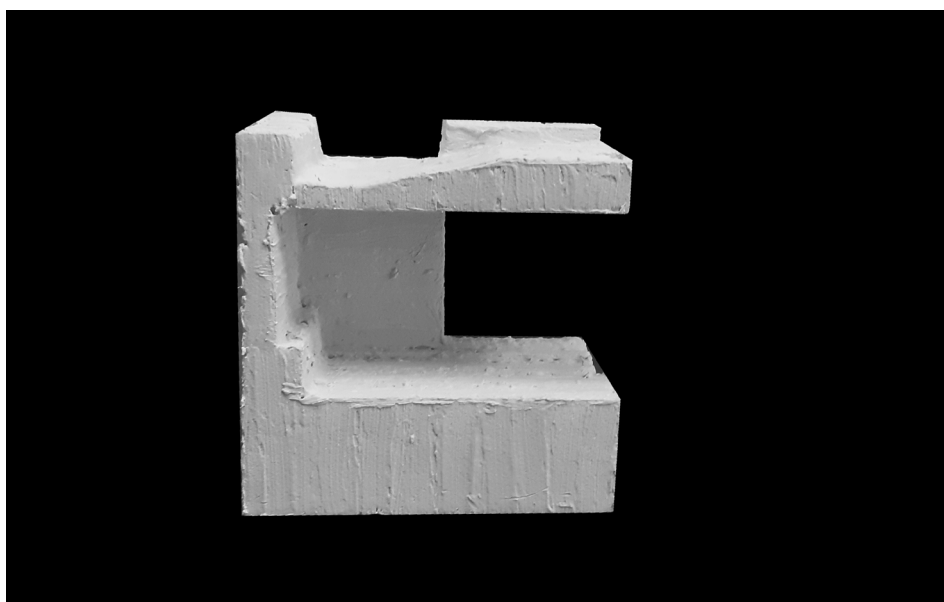
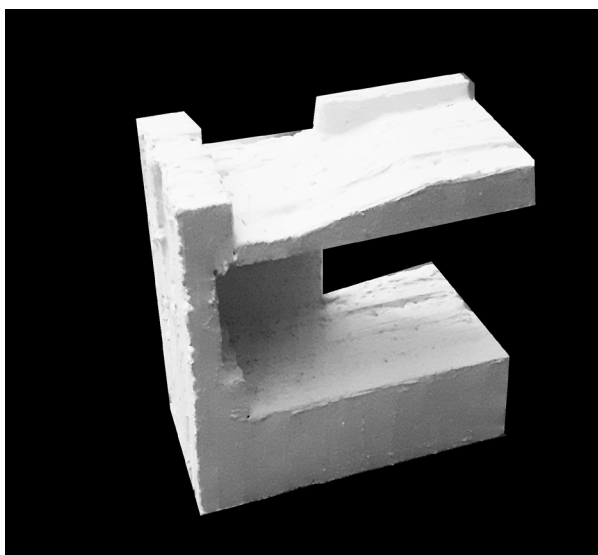


Maqueta Final, esc. 1/200, o Pontão , 2021

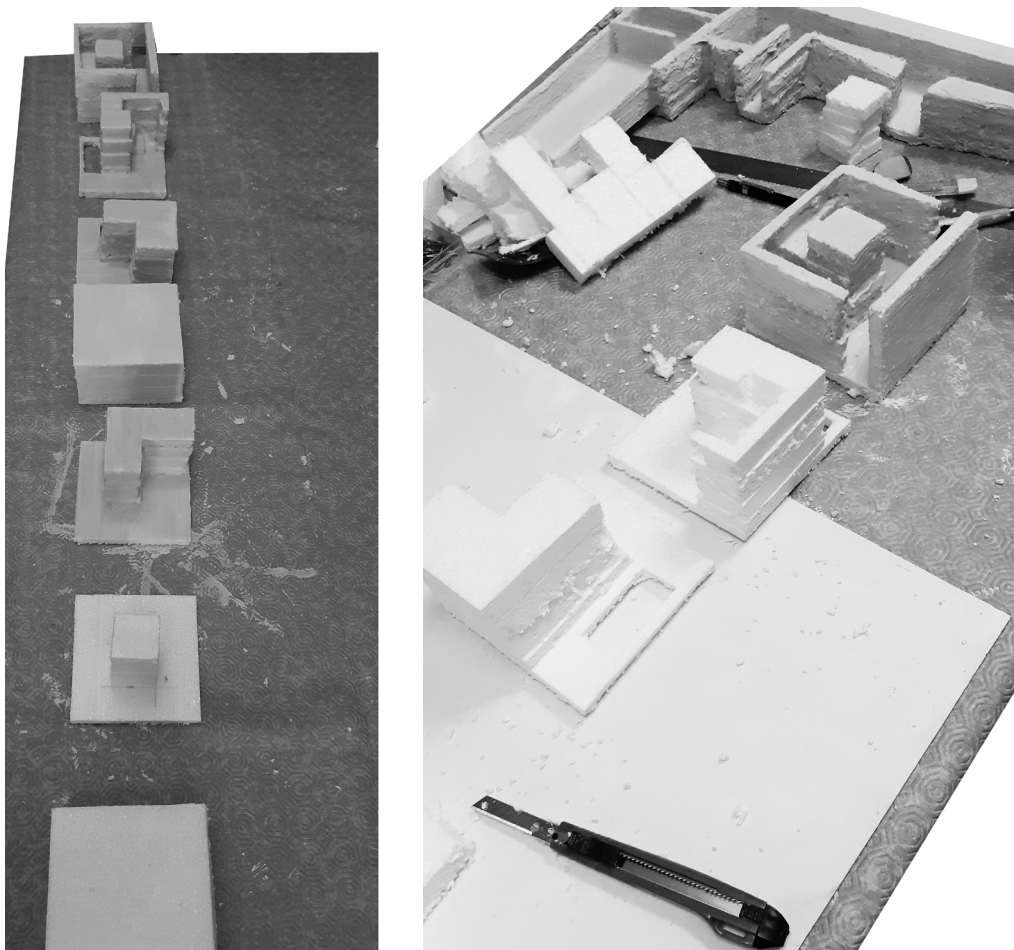




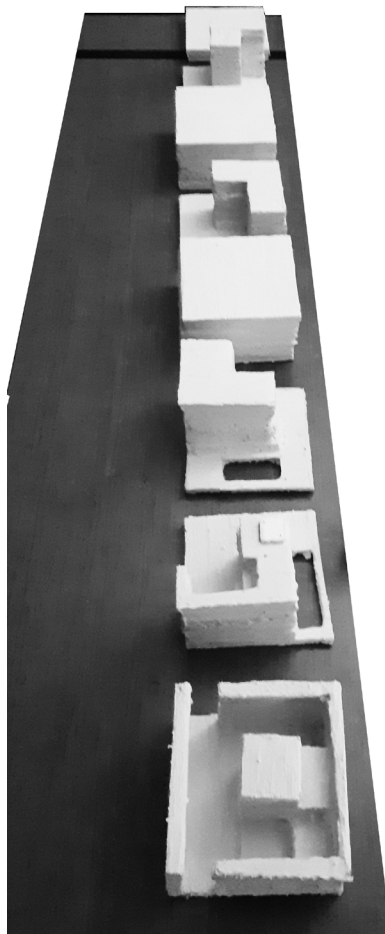
Maqueta Final, esc. 1/100, secção da nave do Centro Náutico , 2021



Maqueta Final, esc. 1/50, secção do pontão do Centro Náutico , 2021

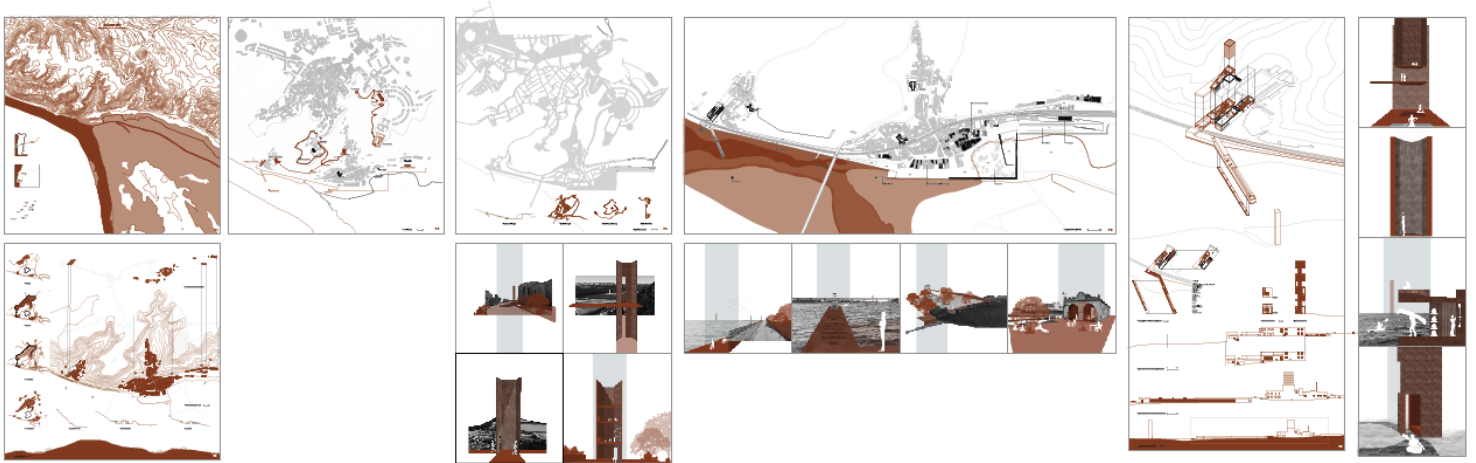


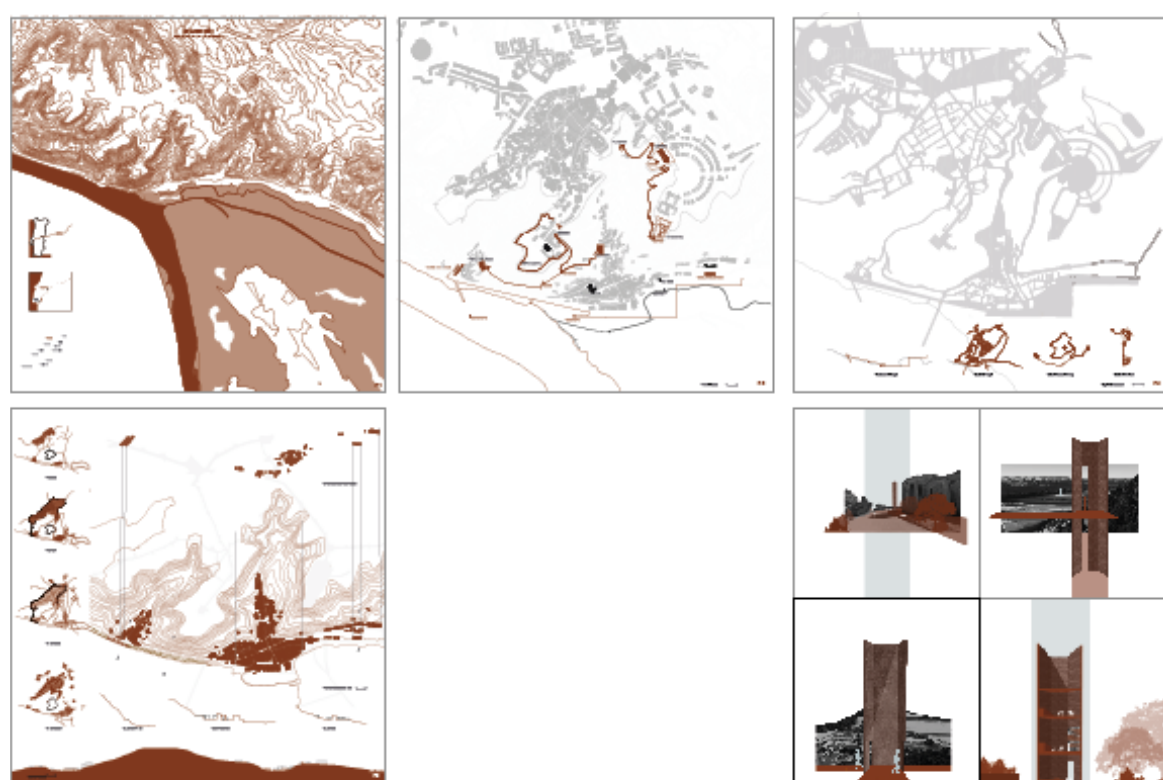
Montagem da maquete final, esc. 1/50, Bancada Vertical , 2021

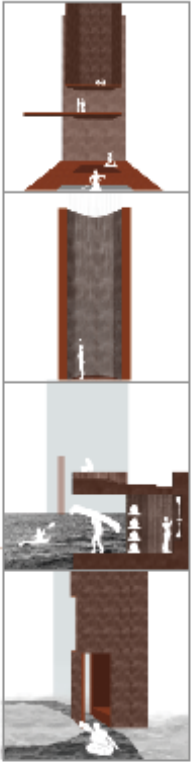
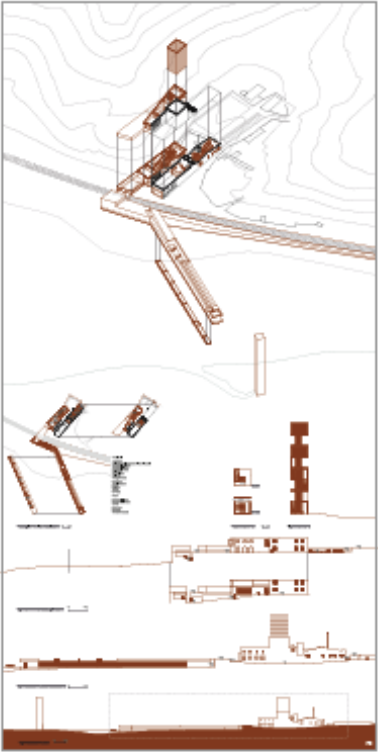
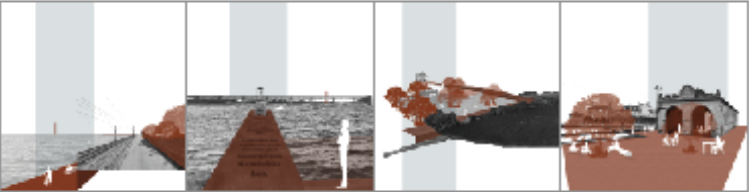
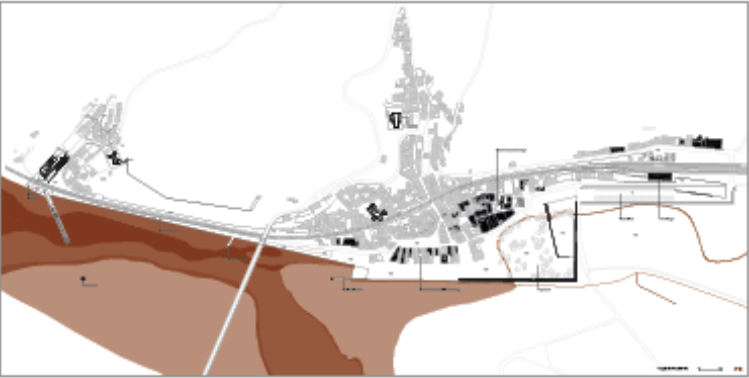


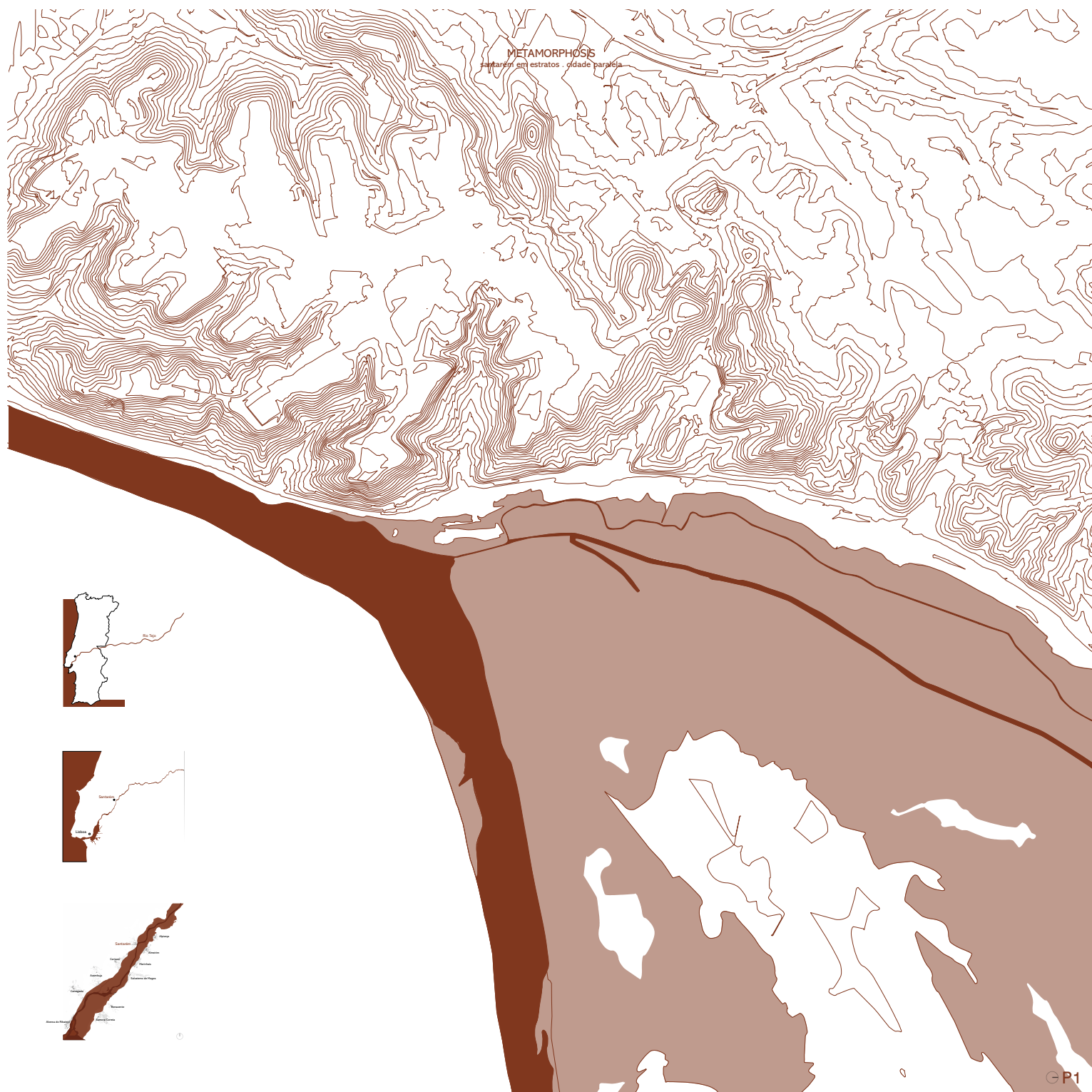
Maqueta Final, esc. 1/50, Bancada Vertical desmontada , 2021

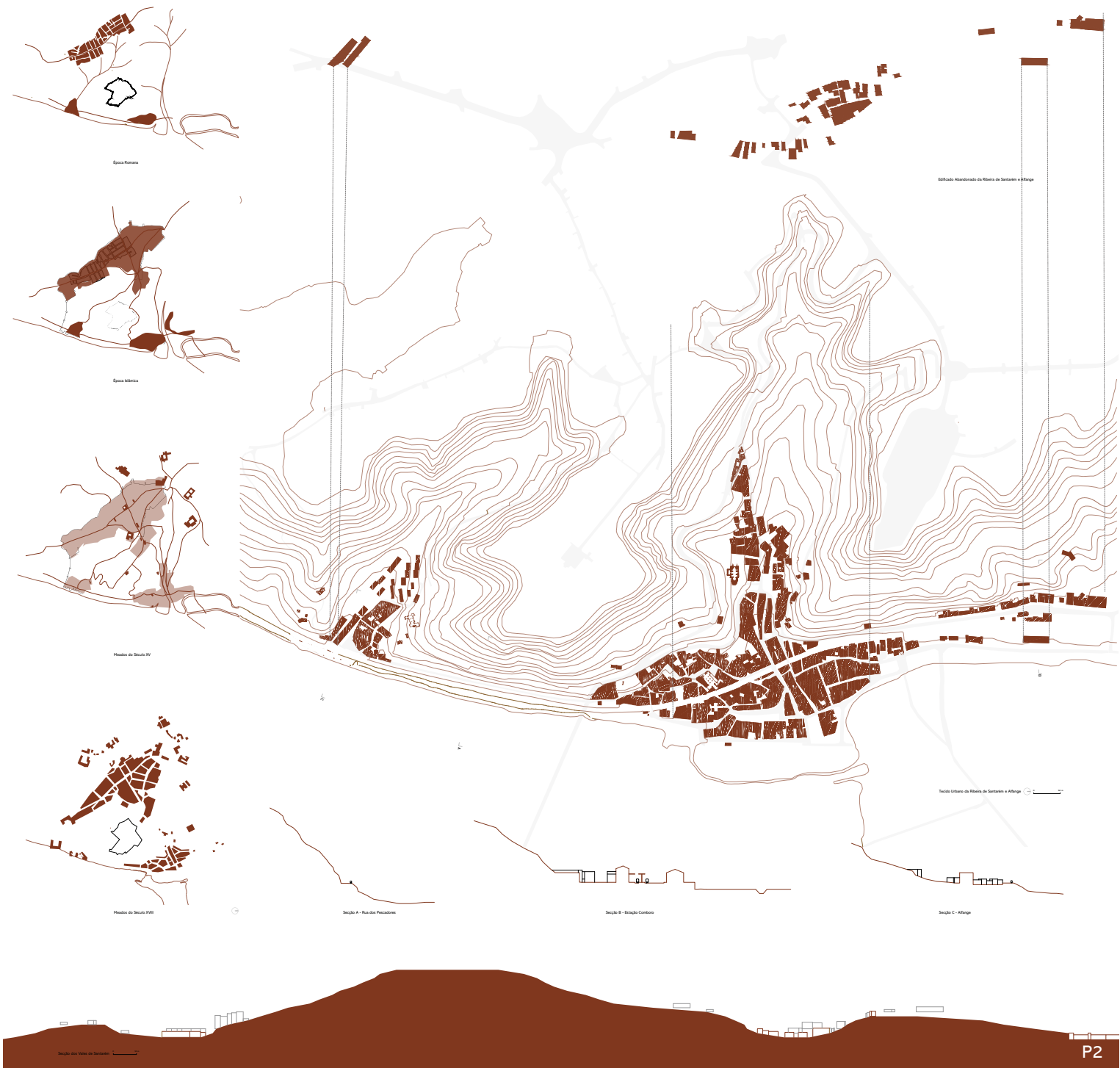
apresentação . os painéis



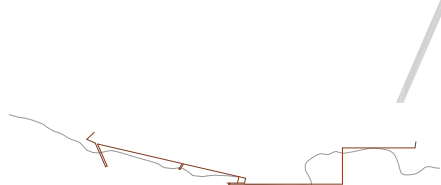












Metamorfose da Margem



Sistema de Circulação



Caminho da Porta de Santiago

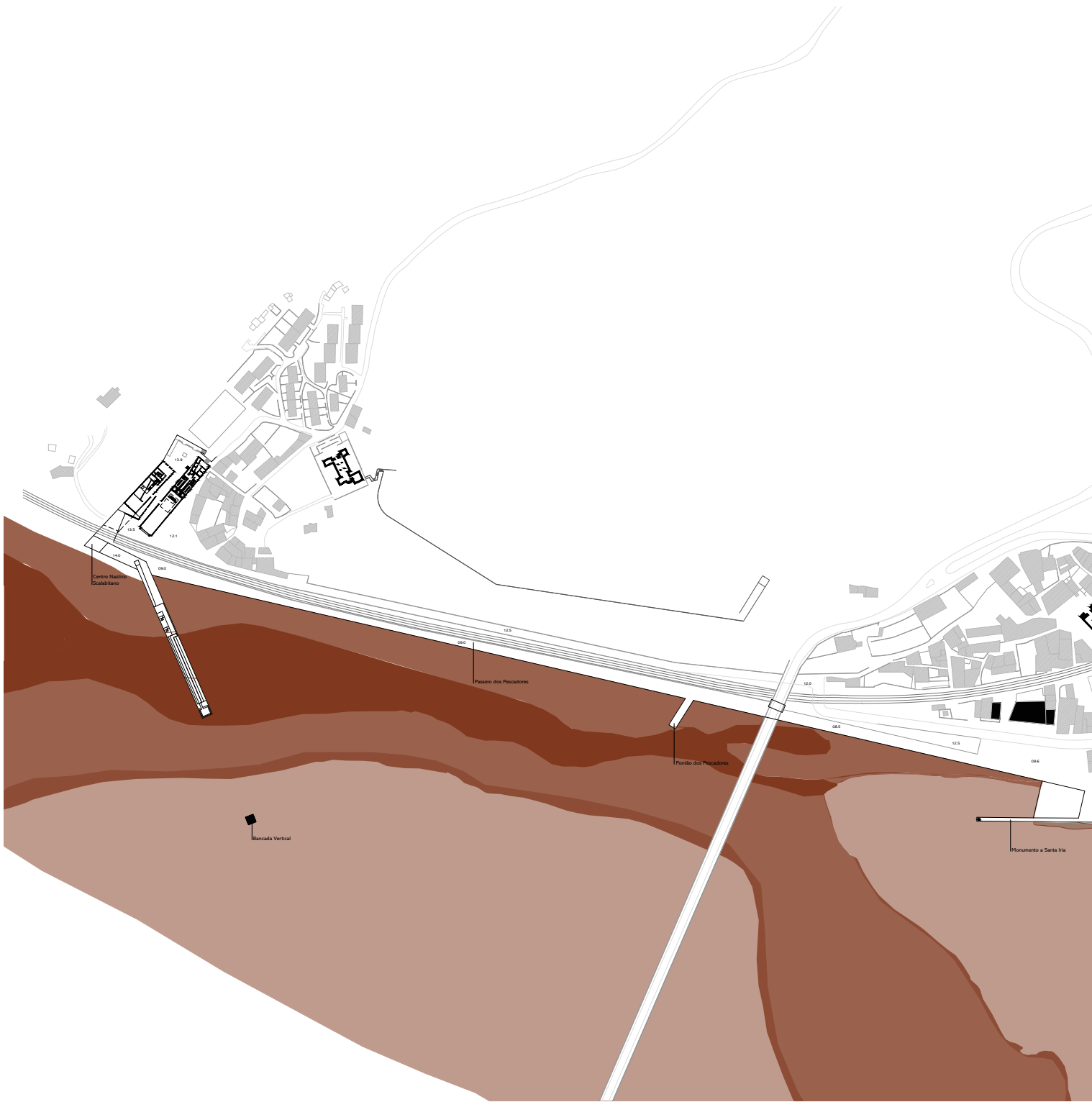


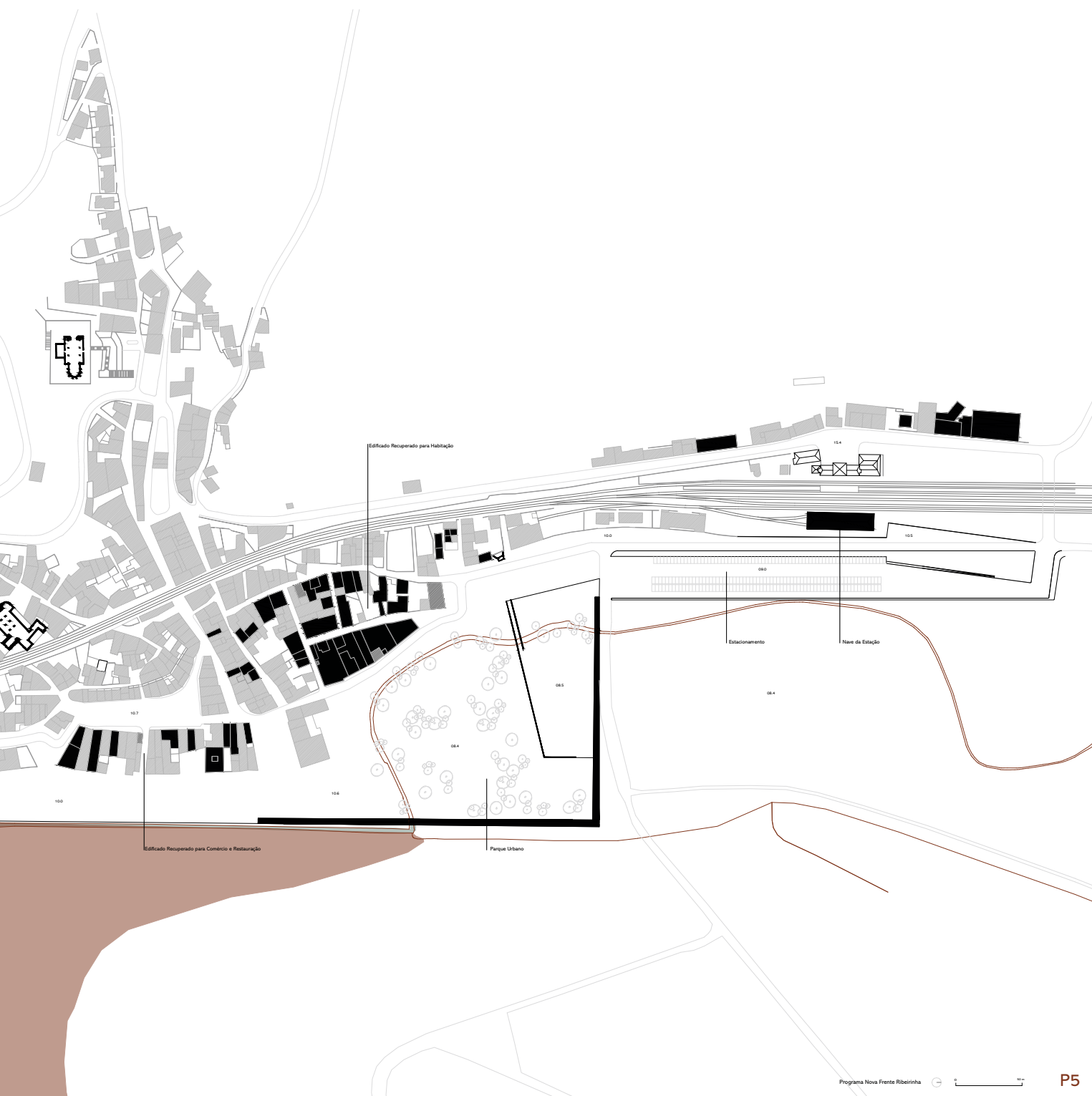
Caminho de São Bento

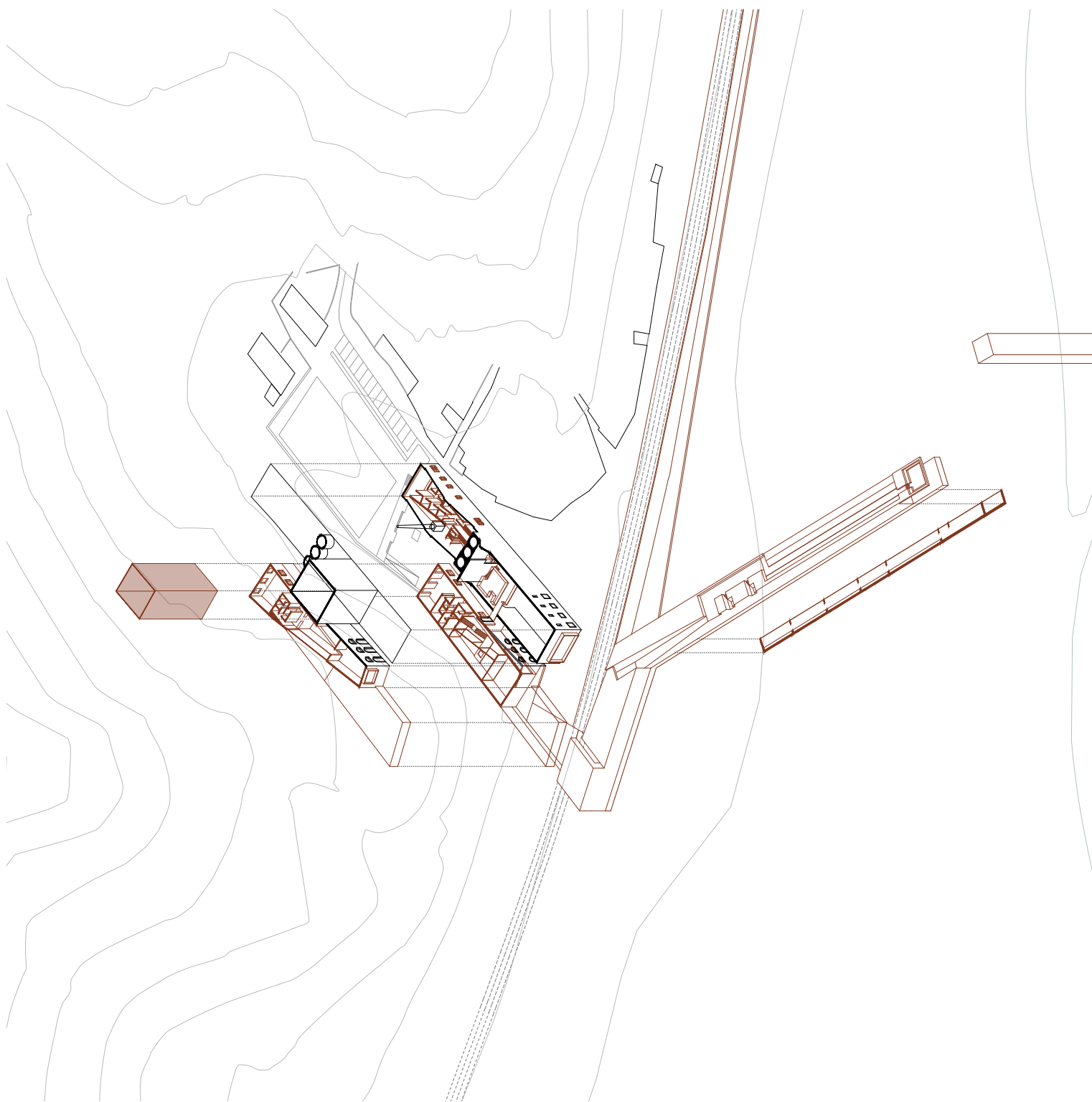
Traçado Urbano Proposto



P4









apresentação . o dia





