

CONSTRUIR TOPOGRAFIAS

LAURA SOUSA

CONSTRUIR TOPOGRAFIAS

Fábrica das Artes - Proposta de Ligação entre Marvila e a Doca do Poço do Bispo

TRABALHO DE PROJETO . MESTRADO INTEGRADO

UNIVERSIDADE DE ÉVORA . DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA
LAURA MARIANA CARVALHO DE SOUSA . 23089

sob orientação do Prof. Daniel Jiménez



2015 . 2016

AGRADECIMENTOS

Ao professor Daniel Jiménez, por ser uma pessoa e arquiteto extraordinário.

Ao Agrupamento 320, por tudo.

À Clelia, Ilaria e Simona, pela amizade sem medida.

Aos amigos pelo tempo que passamos juntos.

À tia Zezinha, pelo apoio incondicional.

Aos meus pais e irmão por toda a ajuda e por acreditarem em mim.
Obrigada.

"Os limites do teu perfil convertem-se em ladeiras de uma colina, em cumes de uma montanha, em declives e precipícios abissais, os teus vazios são grutas, e das gretas da rocha rosácea flui silenciosa a água. Na Parte se esconde o Todo. E o Todo é a Parte. Tu, pedra, traças o diagrama de uma paisagem. És a própria paisagem. Além do mais, és o templo que coroará os penhascos da tua Acrópolis."

"Não há nada isolado, mas tudo é parte da harmonia Universal. As coisas interpenetram-se umas nas outras e uma por outra sofre, e juntas elas acontecem. E tu não podes compreender uma, se não no meio das outras."

Dimitri Pkionis

ÍNDICE

RESUMO / ABSTRACT	12
INTRODUÇÃO	
OBJETO DE ESTUDO	13
MOTIVAÇÕES	13
OBJETIVOS	14
ESTRUTURA E METODOLOGIA	14
ESTADO DE ARTE	15

01 CONSTRUIR TOPOGRAFIAS

CONSTRUIR O LUGAR	19
SENSIBILIDADES TOPOGRÁFICAS	21
O Espírito do Lugar	23
A Essência da Paisagem	25
CIDADES EM DESNÍVEIS	27
As Cidades e o Nome - Atenas	29
As Cidades e a Memória - Roma	31
As Cidades e o céu - Machu Picchu	33
As Cidades Subtis - Vale do Jerte	35
As Cidades e o Desejo - Istambul	37
As Cidades Ocultas - Capadócia	39
As Cidades e as Trocas - Veneza	41

02 LISBOA DAS SETE COLINAS

LISBOA, A CIDADE E O RIO	45
Localização Estratégica	47
Evolução da Cidade	51
Frente Ribeirinha de Lisboa	55
Estrutura da Paisagem	59
MORFOLOGIA DE LISBOA	67
Linhos do Território	69
Pontos da Paisagem	75

03 CASOS DE ESTUDO: LISBOA CONEXÕES

LISBOA CONEXÕES - ATMOSFERAS, RELAÇÃO, PERCURSO	79
ATMOSFERAS	83
Reconstrução do Chiado	
PERCURSO	91
Plano Geral de Acessibilidades à Colina do Castelo	
RELAÇÃO	99
Estudo Urbano para o Parque Mayer, Jardim Botânico e Zona Envolvente	
CONSIDERAÇÕES PARA PROJETO	107

04 FÁBRICA DAS ARTES

TOPOGRAFIA DA CIDADE	111
Zona Oriental de Lisboa	113
Convento do Beato	117
Uma Via à Beira Rio	123
TOPOGRAFIA DO LUGAR	125
Ligação à Docas do Poço do Bispo	129
Fábrica das Artes	133
Organização Geométrica	137
Planta proposta Geral	141
Desenhos - Fábrica das Artes	143
Axonometria	163
TOPOGRAFIA DO EDIFÍCIO	165
Jardim do Beato	167
Materialidade e Estrutura	169
Fotomontagens	175
Maquetes Finais	179

CONSIDERAÇÕES FINAIS	181
BIBLIOGRAFIA	183

RESUMO

ABSTRACT

BUILDING TOPOGRAPHIES

The Arts Factory - A Proposal for linking Marvila to the Poço do Bispo Dock

In a general sense, man used the quota difference as a way to mark a border, a transition taking advantage of this to delimitate its space and position. This territorial dominion resource takes advantages of the ground enveloping natural conditions regularly: an ascent, a slope, a valley, a depth. In certain cases the integration into the ground, the use of its potentialities, inclusively its exaltation, will give the architect during his creative activity one of the most important instruments.

It is due to that importance and all its implication in everything else that justifies the theme chosen for this thesis: "Building Topographies" which includes one intervention proposal in the city of Lisbon river front.

It is interesting to think those urban connections between different levels as spaces. The variation of the ground level may occur as natural, as a result of the local profile, as well as artificially, as a solution to the man's needs. Whatever its kind of origin, the population reactions in general are before anything else more stressed by each ones sensibility due to one's geographical position. Being above the reference level gives an authority and privilege sensation and, on the other hand, being below the reference level gives a protection and intimacy sensation.

Considering the city references which historical, cultural and urban values are unquestionable, it was tried to value the ground characteristics. If, by one side, the ground stressed descending slope, connected to an ancient urban morphology, constitutes one of the most precious characteristics of this part of the city, on the other side, the accessibility between the river and the old near neighbourhoods is difficult.

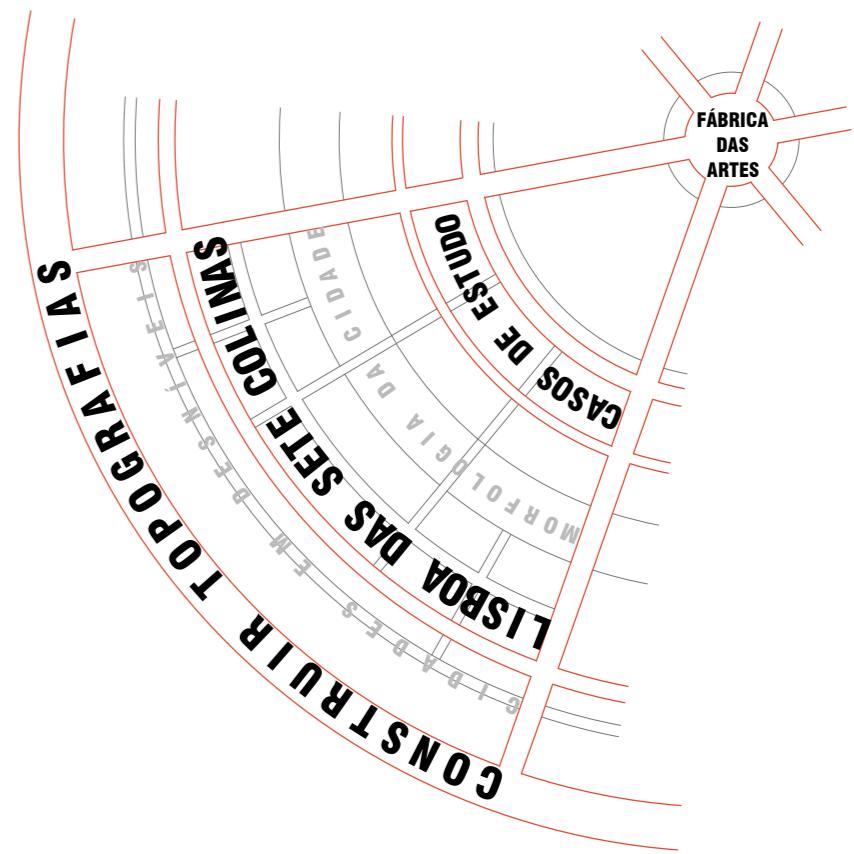
This essay proposes one urban strategy based in one intervention in the existent empty spaces as chains to connect the urban space. In this case the cultural equipment associated to the public space will work as a connector element to the different urban realities, working as a rotula in the link between the city and the river front. This concept will be the basis to the project development.

De uma maneira geral o homem usou a diferença de cota como forma de marcar um limite, uma transição, tirando assim partido do mesmo para delimitar o seu espaço e a sua posição. Este recurso do domínio do território aproveita regularmente as condições naturais da envolvente: uma elevação, um declive, um vale, uma profundez. Em certos casos a integração no terreno, o uso das suas potencialidades inclusivamente a sua exaltação, proporcionará ao arquiteto um dos instrumentos mais importantes durante a sua atividade criativa. É devido a essa importância e a toda a sua implicação com tudo o resto, que se justifica a escolha deste tema de tese "Construir Topografias" o qual engloba uma proposta de intervenção na frente ribeirinha oriental da cidade de Lisboa.

Interessa pensar essas conexões urbanas entre diferentes níveis como espaços. As variações do nível do terreno podem ocorrer quer naturalmente, resultantes do perfil do local, quer artificialmente, como solução para as necessidades do homem. Seja qual for o seu tipo de origem, as reações da população em geral são antes de mais acentuadas pela sensibilidade de cada um face à sua posição geográfica. Estar acima do nível de referência transmite uma sensação de autoridade e privilégio e, por outro lado, estar abaixo da referência transmite uma sensação de intimidade e proteção.

Considerando as referências da cidade cujo valor histórico, cultural e urbano são inquestionáveis, tentou-se valorizar as características do terreno. Se, por um lado, o acentuado declive do terreno, aliado a uma morfologia urbana antiga, constitui uma das mais preciosas características da cidade de Lisboa, por outro lado torna difícil a acessibilidade entre a frente ribeirinha e os antigos bairros que a envolvem.

Depois de analisar essas situações especiais em que a topografia e arquitetura se fundem, a dissertação propõe uma estratégia urbana baseada numa intervenção nos vazios existentes, como elos de ligação do espaço urbano. Neste caso a Fábrica das Artes associada ao espaço público funcionará como elemento conector de diferentes realidades urbanas, funcionando como rotula na ligação entre a Cidade e a Frente Ribeirinha. Este conceito será a base do desenvolvimento do projeto.



OBJETO DE ESTUDO

O presente trabalho de projeto tem como objeto de estudo a problemática de conexão entre diferentes desniveis, uma vez que a área intervencionada fará a ligação entre Marvila e a doca do Poço do Bispo, zona ribeirinha oriental de Lisboa, integrando a cerca do Convento do Beato na solução encontrada visto a mesma ser extremamente importante na definição da imagem da paisagem urbana.

Propõe-se um equipamento cultural para esta zona degradada, de maneira que um terreno vazio, um espaço de impropriedade, mediante a implantação de um uso público e propositivo, atue como origem de atividade, convertendo o lugar num espaço de oportunidade.

O programa escolhido, englobado no sugestivo nome de Fábrica das Artes, compreenderá espaços expositivos, oficinas, lojas e estúdios, articulados por percursos e locais públicos, tanto a nível local, malha urbana, como urbano, conexões com o centro de Lisboa.

O equipamento cultural que resulta dessa integração estará associado ao espaço público funcionando como elemento conector das diferentes realidades urbanas em questão, e como rotula na ligação entre a Cidade e a Frente Ribeirinha.

Será realizado um estudo aprofundado a locais ou espaços previamente selecionados, casos paradigmáticos, a fim de compreender as opções projetuais nos vários contextos, bem como diria Pikionis, a sua paisagem, a sua atmosfera.

MOTIVAÇÕES

A escolha do tema tem como base o trabalho desenvolvido na cadeira de Projeto Avançado III, o qual foi uma mais valia para a investigação e o aprofundamento de conhecimentos de um tema que sempre me fascinou na arquitetura. Não só as diferenças de cota, relações mistas horizontais e verticais transformadas em espaço, mas tudo aquilo que está implícito no tema: as relações de espaço e humanas, as transições entre ambientes espaços e funções e a capacidade de desenhar a cidade, mais precisamente o Espaço Público.

O tratamento dado às diferenças de cota neste projeto tende a conciliar a maneira como os desniveis são discutidos em arquitetura. Pensar o desnível não se limita apenas ao exterior e à grande escala, também no interior este passa a ser um elemento de valorização e definição dos espaços.

Este trabalho tenta evidenciar as potencialidades do território/paisagem em questão, possibilitando à população em geral o acesso e usufruto do magnífico estuário do rio Tejo.

Dessa forma o trabalho inicia-se abordando algumas cidades em desnível no mundo. De seguida é feita uma análise da cidade de Lisboa onde se focou alguns casos de estudo no que se refere à paisagem, à atmosfera, à relação e ao percurso. Finalizando é feita uma proposta de implantação e articulação, relação e permeabilidade onde se expõe a materialidade espacial do projeto.

Desta maneira pretende-se estudar a partir de casos práticos, as diferentes soluções espaciais em imagens onde se perceba a grande diferença de cota, de forma a que o projeto da Fábrica das Artes se nutra do referido conhecimento e, de forma particular, mas consciente, dê resposta ao lugar, tanto físico, como histórico, como topográfico e evocado.

OBJETIVOS

Considerando as referências da cidade, cujo valor histórico, cultural e urbano são inquestionáveis, tensiona-se valorizar as características do terreno. Se, por um lado, o acentuado declive do terreno, aliado a uma morfologia urbana antiga constitui uma das mais preciosas características desta cidade, por outro torna difícil a acessibilidade entre a frente ribeirinha e os antigos bairros que a envolvem. Esta característica oferece uma enorme barreira à circulação livre e fluida das pessoas e a sua ligação ao rio. É sobre esta barreira que o projeto se desenvolve: repensar a ligação entre a parte alta de Marvila e a doca do Poço do Bispo na cidade de Lisboa.

Neste sentido, pretende-se valorizar e potencializar o "lugar", criando uma grande harmonia entre este e o projeto. Um lugar que é definido, caracterizado por diversos pontos, tais como: a topografia, a natureza, a arquitetura, o carácter e, consequentemente, através da conjugação de todas elas, pela paisagem que define, assim, o território.

O objetivo principal deste trabalho é a definição de uma estratégia de intervenção a nível urbano para poder melhorar esta relação de conexão entre os diferentes desniveis de espaço que acontecem na malha urbana, assim como a definição do papel que podem ter os equipamentos públicos culturais como elementos centrais de regeneração e produção do espaço urbano.

Em suma, este trabalho tem como principal objetivo estudar casos paradigmáticos que tenham em consideração as características do "lugar" de modo a justificar o relacionamento entre projeto e sítio.

Neste contexto pretende-se:

- 1 - ARTICULAR - diferentes cotas redesenhandando a acessibilidade entre Marvila e a Doca do Poço do Bispo;
- 2 - CARACTERIZAR - evidenciando as visões de então e de agora;
- 3 - MELHORAR - e ligar acessos existentes à nova proposta dando continuidade ao tecido urbano;
- 4 - CRIAR - percursos pedonais e mecanizados facilitando a mobilidade na cidade à população e visitantes;
- 5 - REVELAR - e criar novas dinâmicas na cidade.

ESTRUTURA E METODOLOGIA

Este trabalho de projeto apresenta uma análise da estratégia urbana baseada numa intervenção nos vazios existentes como elos de ligação do espaço urbano e é estruturado tendo em consideração os quatro pontos principais.

O primeiro ponto foca o tema principal do trabalho: construir topografias como forma de articular os desniveis possibilitando uma integração dos espaços. Dessa forma abordam-se soluções encontradas para topografias semelhantes noutras cidades.

O segundo ponto analisa a cidade de Lisboa, a nível geográfico, topográfico, paisagístico a sua arquitetura e os engenhos tipicamente lisboetas. Nesta parte criar-se-á uma espécie de imagem mental da cidade, com base no texto e imagens, que deverá estar sempre presente à medida que se passa para as partes seguintes do trabalho, que se verá realizado e corrigido com as informações e análises realizadas.

O terceiro ponto consiste no estudo de casos paradigmáticos, constituindo uma referência e uma base sólida para a proposta que se pretende desenvolver. Ou seja, conhecer os princípios e o modo como outros arquitetos focam esta problemática no contexto da cidade de Lisboa.

O quarto ponto, de aplicação prática, propõe um olhar diferente sobre a problemática tratada através do tema da topografia enquanto instância de relacionamento entre projeto e sítio. Este pretende elaborar uma espacialidade transitiva como entidade mista que cruza informações diversificadas, as quais convergem no sentido da flexibilidade programática destes espaços. Possibilita-se, assim, um mais fácil enquadramento no processo de reabilitação dos espaços existentes.

A metodologia do trabalho considerou as seguintes fases:

- 1º) Pesquisa e recolha de informação geral e revisão das referências bibliográficas;
- 2º) Seleção dos casos de estudo e respetiva análise;
- 3º) Visita e recolha dos elementos no local;
- 4º) Experimentação de uma matriz de observação e diagnóstico através de textos, imagens e esquemas gráficos, com articulação entre os vários elementos constituintes, abordando especificamente e expondo em paralelo os casos de estudo e as propostas do projeto prático;
- 5º) Revisão do projeto de P.A. III, que se verá clarificado e corrigido com informações e análises realizadas.

ESTADO DE ARTE

O documento inicia com uma revisão das principais discussões sobre a arquitetura e o lugar e fundamenta-se a partir do texto *Sentimental Topography* de Dimitri Pikionis, que conta um breve e intenso encontro com uma coleção de pedras do chão, forjadas pelo fogo e esculpidas pela água. A pedra "fala" através de seus poros, a sombra projetada que evidencia as suas saliências, cresce na imaginação do arquiteto para se tornar metáfora da própria paisagem.

A ideia do lugar sustentada por Christian Norberg-Schulz na sua obra *Genius Loci - paesaggio, ambiente*, arquitetura de 1979, corporiza uma dessas vias teóricas, onde o autor se inspira num mito romano - o *genius loci* - segundo o qual cada lugar possui um espírito, uma alma própria. Neste contexto, o autor clamava que o primeiro gesto da arquitetura fosse a compreensão desse espírito do lugar - a síntese abstrata de fatores como a topografia, a forma, a materialidade, a envolvente, entre outros.

Os estudos do crítico norte-americano David Leatherbarrow contemplam a topografia como um campo de trabalho comum entre as disciplinas da arquitetura e paisagismo. Essa percepção topográfica da realidade no ato de conceção permite aproximar estas disciplinas entre si.

De acordo com Cullen, paisagem urbana é a arte de tornar coerente e organizado, visualmente, o emaranhado de edifícios, ruas e espaços que constituem o ambiente urbano. Para estruturar esse conceito de paisagem Cullen recorre a três aspectos. O primeiro é a ótica, e é formada por percepções sequenciais dos espaços urbanos. O segundo fator é o local, que diz respeito às reações do sujeito com relação à sua posição no espaço. O terceiro aspecto é o conteúdo, que se relaciona com a construção da cidade, cores, texturas, escalas, estilos que caracterizam edifícios e setores da malha urbana.

Em *Lisboa: Urbanismo e Arquitetura*, do historiador José Augusto França, abordam-se as diferentes formas de ocupação da cidade de Lisboa desde o sítio pré-histórico até à cidade do Estado Novo, a partir das suas estruturas e organização até à arquitetura aí produzida. Apresenta-se assim, o reflexo espacial do discurso ideológico das diferentes épocas no que se refere aos vários tipos de ocupação do território Lisboeta.

Recentemente, um grupo de arquitetos portugueses elaborou uma investigação sobre o crescimento da frente ribeirinha, através de uma compilação de plantas históricas e do seu estudo

consegue-se perceber como a topografia foi determinante na evolução da cidade assim, o estudo feito pelo Atelier Bugio e Aires Mateus - evidencia o crescimento da frente ribeirinha tal como é visível em - *Estudo de Intenções para o Porto de Lisboa, na Área entre Belém e a Matinha, APL, 1ª Fase*.

O Caminho do Oriente Guia Histórico I e II, possibilita conhecer a história do lugar de intervenção e revela a existência de um percurso de pé posto, que desenha dois momentos da antiga frente ribeirinha da cidade de Lisboa. A sobreposição de tempos caracterizam o percurso construído do Caminho do Oriente, uma zona de quintas e conventos aristocráticos, depois escolhida para a instalação de indústria oitocentista, como um território privilegiado para as intervenções que visam devolver o rio à cidade e a cidade ao rio.

Esta investigação é composta por vários casos significativos que abordam o tema das diferenças topográficas relacionando e integrando através de percursos, atmosferas, paisagens que a partir de diferentes soluções espaciais se articulam com a cidade de Lisboa, de forma particular, dando resposta ao problema do lugar, os níveis topográficos, e o modo como ultrapassá-los integrando-os na paisagem e utilizando-os na sua valorização. As propostas de estudo têm como finalidade constituir uma base de investigação teórica que dará premissas ao desenvolvimento da proposta Fábrica das Artes - ligação entre Marvila e a Doca do Poço do Bispo.

Com base neste suporte teórico, estudou-se o modo como se relaciona projeto e lugar a partir dessa percepção topográfica não só da morfologia do terreno, mas enquanto modelo tridimensional da realidade, aprendendo as características materiais e imateriais, tirando partido, afirmado, modificando ou criticando-as.

Para a elaboração do presente trabalho de projeto, foram utilizados os arquivos do Gabinete de Estudos Olissiponenses, o Arquivo Municipal de Lisboa, a Biblioteca da Universidade de Évora e a Biblioteca da Universidade do Porto.

CONSTRUIR

origem: latim construo, -ere, amontoar, empilhar, construir, elevar
- do Latim HABITARE, "viver em, morar", relacionado a HABERE, "possuir, ter, manter".
- do Latim CONSTRUERE, "erigir, construir, amontoar", formado por COM, "junto", mais

STRUERE, "empilhar".

1. Reunir e dispor metódicamente as partes de um todo.

2. Edificar.

3. Proceder à construção de vias-férreas, estradas, pontes, etc.

4. Dispor; organizar.

5. [Geometria] Proceder à construção de uma figura.

v. pron.

6. [Gramática] Erigir.

TOPOGRAFIAS

origem: topo- + - grafia
-do grego TOPOS, que significa "lugar", "região"
- do grego GRAPHO, que significa "descrever", portanto "descrição de um lugar"

1. Descrição exata e minuciosa de um lugar.

2. Arte de representar no papel a configuração de um terreno com todos os acidentes que tem à superfície.

3. Mapa topográfico.

4. Descrição anatômica.

FONTE:

Dicionário Priberam da Língua Portuguesa, 2008-2013, <http://www.priberam.pt>

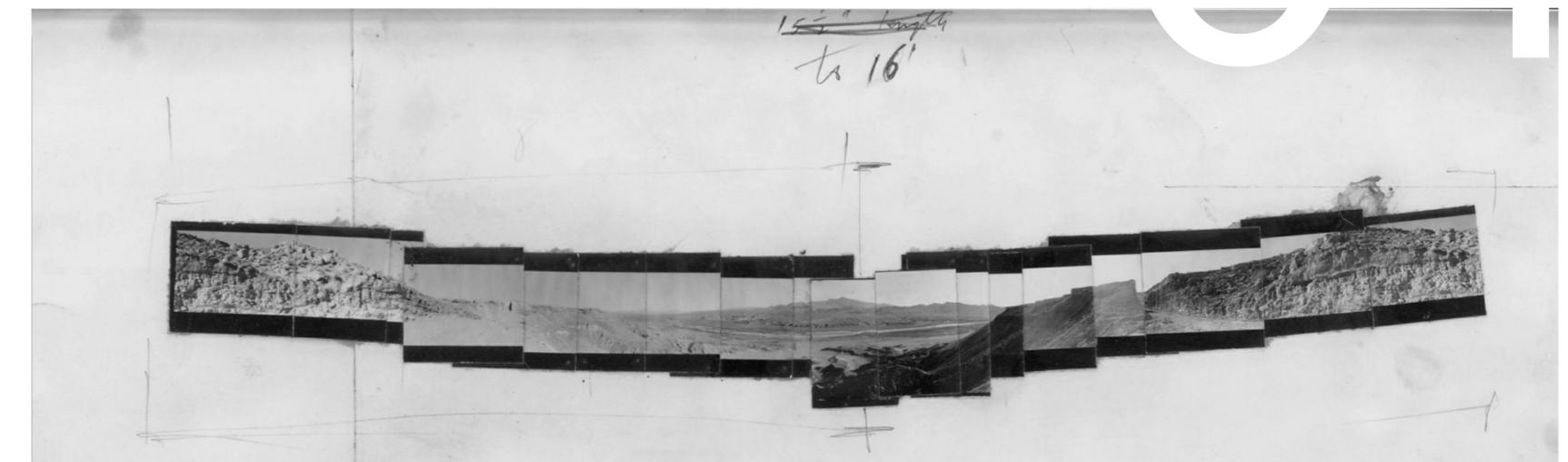
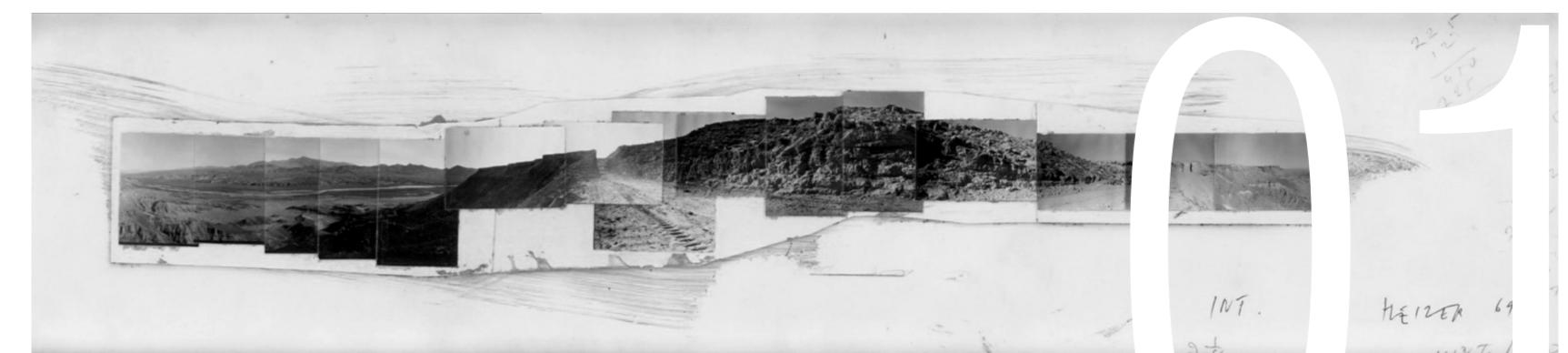


FIG. 01 *Double Negative*, 1969, Michael Heizer

CONSTRUIR O LUGAR

O TERRITÓRIO COMO CAMPO DE EXPRESSÃO

No desejo de compreender a arquitetura temos a necessidade de encontrar, na sua essência, os seus princípios fundamentais, revelando, assim, que apenas um motivo é fulcrual para o seu embasamento: a defesa do homem perante as inconstâncias da paisagem, ou seja, a construção do abrigo. Não obstante, sendo tarefa do arquiteto edificar o abrigo necessário ao bem-estar do homem, sua ação pode centrar-se na integração respeitosa e harmónica com a topografia, valorizando a paisagem preexistente, reconstruindo a paisagem a partir e com os elementos da natureza. É através deste conhecimento que se pretende um caminho capaz de traduzir, num ensaio, a arquitetura como a materialização do extremo da relação entre o homem e a natureza; como ponte entre ambos.

O homem quer, porém a natureza dita as regras do como fazer. O homem interpreta-as e, com intenção de responder a todas as premissas e problemas levantados, experimenta-as, através de um projeto com uma área de intervenção roubada à paisagem, numa linha que entrelaça a exatidão e o saber, para intervir no ponto onde a topografia domina o homem e o homem é capaz de controlar a topografia.

Nesse sentido, almeja-se a percepção da geometria, quer natural, quer humana, que ambos desenham no espaço. O entendimento do poder que cada um tem, da racionalidade e emotividade que ambos emanam nas suas geometrias, do lugar de um perante o outro, da posição de cada um nas suas limitações e nos seus poderes, para com isto, entender a natureza e o homem como um conjunto equilibrado, que se respeitam mutuamente.

Cada homem tem o seu próprio lugar, cada lugar corresponde a uma descrição etnográfica e a cada descrição corresponde uma paisagem. *Tal como o lugar, também a paisagem é uma construção*¹. A partir de um olhar, define-se a extensão territorial que vai transformar a paisagem. Uma vez assim construída, a paisagem estabiliza-se, fixa-se nas suas componentes organizadoras, impõe-se de tal maneira que nos faz à primeira vista ignorar o original e só visualizar o construído final.

É nestas circunstâncias que natureza e homem revelam a sua essência. Uma essência que advém da relação entre ambos e, que remete para a essência da prática que se materializa e se revela e, dessa forma, para a essência dos protagonistas. Assim, o homem e a natureza são elucidados enquanto geradores de harmonia, de razão e de emoção, enquanto protagonistas para a prática da arquitetura, forças combinadas no seio uma da outra, essências que se relacionam e se

sustentam.

O homem constrói os artefactos, que lhe são necessários ao seu bem-estar físico e psicológico, através do intelecto. Os *artefactos humanos*² têm o objetivo de trabalhar o que a natureza oferece, transformando-a e racionalizando-a e, assim, melhorar a sua existência. Deste modo, os artefactos vivem no extremo entre a paisagem e o homem, de forma a protegerem-no dos fenómenos naturais. Um limite que o homem organiza. Um extremo da relação humana e natural, trabalhada pelas mãos humanas em harmonia com a topografia. Assim, o homem combina os seus artefactos com as formações da natureza. Atrai a harmonia da natureza para as suas criações, para a sua existência. E, desta forma, os artefactos humanos aproximam-se da natureza, intensificando a sua conexão.

O espaço necessita de ser ocupado e construído para que o homem o consiga identificar e identificar-se nele, para só então criar memórias e transformá-lo no seu lugar. Os significados que são atribuídos aos lugares não advêm dos projetos, mas sim da história e do conjunto das memórias que o homem valoriza. Apropriar-se de um lugar é vivê-lo de um modo distinto a cada momento.

O lugar contém já em muitos casos a génesis e o potencial gerador das formas construídas, quer pelo apontar de um traçado, quer pela expressão de uma marcação onde se pode verificar que o território preexistente - o lugar - constitui sempre um elemento determinante na criação arquitetónica. O efeito disto é a riqueza de uma perspetiva dinâmica. Os edifícios ao procurarem a topografia mais adequada também pretendem marcar presença na paisagem. Não se pode falar de uma forma urbana sem lhe associar um suporte geográfico e territorial, porque a forma humana é indissociável do seu sítio, do território geográfico, do "locus".

Todas as situações que caracterizam um lugar, um lugar "arquitetónico", são as mesmas que acompanham o homem desde os primórdios da sua existência: um percurso, um abrigo, uma alaia. Como diria Bruno Latour, "nunca fomos modernos".

¹ PELLEGRINO, 1976

² "À escala do homem, e com todas as limitações que uma classificação sempre implica, é possível, talvez, distinguir fundamentalmente os casos-tipo de formas naturais - isto é, aquelas em cuja definição ou criação o homem não participa - e formas artificiais ou aquelas em cuja existência o homem toma parte ativa" (Fernando Távora, *Da organização do espaço*, pág.13).



FIG. 02 Ponte de Alcántara, Cáceres, Espanha



FIG. 03 Teatro e Templo de Apolo em Delfos, Grécia

SENSIBILIDADES TOPOGRÁFICAS

DESENHO DA PAISAGEM

Costuma-se assumir que o equilíbrio natural pode ser encontrado em todo o trabalho da natureza, quer no seu conjunto, quer nas partes do mesmo. A natureza age segundo as suas próprias regras, as quais são naturais e harmonizam o todo. Contudo, os resultados são percecionados nas suas formações por serem próprios dela e libertarem, desta forma, o homem para a compreensão da sua harmonia.

É nestas formações que a natureza delineia geometrias abruptas que intensificam o seu poder: as ondas rebentam, com toda a sua força, num frente para o homem, o vento no seu toque por vezes suave, por outras, agreste, como o escultor que alisa ou aquça as arestas do terreno. Das formações naturais, o homem recebe o entendimento da harmonia, da força, da beleza, da regra. O poder da natureza conquistado pelo homem cria geometrias, conjugando as suas forças, que conformam espaços harmoniosos, mostrando deste modo a sua benevolência para com o homem. A criação de locais apaziguadores da sua força, estimula no homem vivências em plena harmonia com a natureza. Geometrias que permitem ao homem estar na natureza, para que este a sinta como força criadora e como potenciadora de vida.

"(...) Um conjunto de coisas naturais, nossa envolvente, que abarca desde o reino mineral, vegetal ou animal até aos próprios artefactos que passaram a ser elementos afetivos do nosso mundo quotidiano."³

Estas formações naturais permitem ao homem a percepção da harmonia da sua força criadora. As suas proporções, a sua delicadeza e força, o seu trabalho e, o modo como atua, a sua generosidade e a sua grandeza remetem o homem para a harmonia natural. Ensina-o a estar na natureza. E a natureza conquista o homem num extremo desenhado por si, mas que é para ambos apenas o começo do viver em harmonia, desfrutando e melhorando a paisagem natural.

Procura-se a conexão da Natureza e do homem numa geometria que se aproxima de um extremo dos dois, que os unifique, que os exalte, que conjugue as forças da arquitetura - enquanto extensão do homem - e da topografia - enquanto elemento da natureza, num respeitante e estimulador trabalho dos protagonistas.

A interação do homem neste universo espacial, influenciando, modificando e concebendo valores aos atributos espaciais e aos ambientes. Presente fisicamente ou simbolicamente, tem-se uma

relação de escala entre o homem e o espaço que o circunda. À medida que se movimenta, o seu corpo explora o ambiente espacial, o usufrui para as suas atividades e estabelece uma comunicação percepiva, concede valores e significados, apropriando-se do espaço e guardando-o em sua memória.

A essência da arquitetura manifesta-se, entre a natureza e o homem, num gesto harmonioso que ambos soubrem acenar. A arquitetura supera a natureza no consentimento das acessibilidades e da vida do homem no lugar, enquanto a natureza supera o homem no albergar da força dos elementos que naturalmente a recebem, a acariciam e a alteram. Supera-se, desse modo, o vínculo geométrico na (re)transfiguração do momento primordial da criação da paisagem num momento de coexistência homem e a mesma, o lugar. A natureza molda-se ao homem, apaziguando o caos. A evidência da beleza; a essência da arquitetura tornada num momento embrionário; a perpetuação da necessidade que estimula o princípio; o retorno do homem, mais, natural à natureza, mais, humana; a luta eterna; a fraternidade implacável: tudo começa, tudo recomeça.

Assim, os objetos adquirem significados diferentes através da sua relação com os níveis. "A arte de jogar com diferentes níveis é uma parte importante da arte da paisagem urbana. Variações no nível do terreno podem ocorrer quer diretamente, resultante do perfil do local quer artificialmente, surgindo das solicitações que o urbanista deve fazer. Mas seja qual for a sua origem, as nossas reações aos níveis são acentuadas antes de mais pela sensibilidade particular que sentimos em relação à nossa posição no mundo."⁴

Todas as vezes que se recorre a um desnível, a determinação do plano a elevar ou a baixar deverá depender do efeito psicológico, já mencionado anteriormente neste trabalho, de se estar acima ou abaixo do nível de referência. Todavia, um terceiro aspeto é muito importante, aquele que se refere às qualidades objetivas e puramente visuais, inerentes a um mundo que por muitas razões não consegue ser plano. Não se pode esquecer que os desniveis devem dar um contributo positivo à paisagem urbana, assim, os desniveis podem variar, mas o homem não se pode tornar seu escravo e, sim, moldá-los e integrá-los em seu benefício.

³ SOUTO MOURA, 1998

⁴ CULLEN, *Paísagem Urbana*, pág. 177.



FIG. 04 Chicago, EUA

FIG. 05 Cinque Terre, Itália

FIG. 06 City of the Future, 1913, Harvey Wiley Corbett

O ESPÍRITO DO LUGAR

É, segundo Le Corbusier, com a ideia no bolso, que a descoberta do lugar se faz sentir no desejo pelo momento. Anseia-se um lugar que transpareça como um extremo entre a natureza e o homem. Formações naturais e artefactos humanos aparecem como aspirantes ao lugar. Porém, o momento suplica algo mais, a permissão do trabalho dos dois numa geometria que os respeita mutuamente na discordância e no conflito que transparecem. "...ereto na planície terrestre das coisas conhecidas, o homem assina um pacto de solidariedade com a natureza: este é o ângulo reto, vertical encarando o mar, lá está o homem sobre os seus pés.⁵

Um artefacto humano sobressai nas suas potencialidades enquanto lugar. Sente-se a Natureza na sua luta e na sua força. Sente-se o homem e a sua defesa perante as impetuosidades. Sente-se o extremo. E com ele, a vontade de harmonizar as forças de ambos numa só geometria. De um lado a Natureza, do outro o homem, na união dos dois: o artefacto tornado lugar.

Apesar do diálogo que o artefacto proporciona aos protagonistas, o muro impõe-se na paisagem com a exatidão do homem. É um traçado contrário à harmonia natural: quebra a visão aberta. Contudo, "A natureza só me interessa quando é operada pelo homem. Uma paisagem virgem não me comove."⁶ Neste sentido, o homem proporciona, através de um muro a natureza transformada, transmutada para a sua defesa.

Assim, o muro apresenta o momento. Um momento do homem, no qual ele criou a matéria para se proteger das impetuosidades da topografia. E, onde a paisagem, na força das suas persistentes variáveis o vai arruinando, desgastando a matéria, corroendo-a. E, no seio desta erosão, obriga o homem a trabalhá-lo continuamente.

As referências ao lugar e à relação da obra arquitetônica com a envolvente, ou com o contexto, constituem um tema dominante na prática, na teoria e na crítica da arquitetura contemporânea. O que interessa é fundamentalmente a arquitetura na sua relação com o homem como indivíduo.

O arquiteto Norberg-Schulz busca na filosofia grega uma reflexão sobre o conceito de lugar. Para os gregos cada lugar era regido por um deus, *genius loci*, ou o espírito do lugar. O homem, a princípio, não concebeu os deuses como divindades zeladoras de toda a raça humana; pelo contrário, acreditava que cada divindade pertencesse a um determinado povo e localidade. Nas religiões que vinculam o povo firmemente ao lugar, as divindades parecem ter em comum as

características do lugar, conferindo a sua personalidade a este.

Conferindo um carácter ao lugar, através do *genius loci*, o homem colocava-se em posição central no universo. Este exercício não era mais do que a repetição do ato primordial: trabalhando a terra desconhecida, realiza novamente o ato dos deuses que organizaram o Caos, dando-lhe uma estrutura, formas e normas, interpretando-as para nele poder habitar.

O autor afirma que o lugar é mais do que uma localização geográfica, ou seja, mais do que um simples espaço. "O lugar é a concreta manifestação do habitar humano"⁷. Defende que o mundo, como lugar, é constituído por elementos que transmitem significados. O homem para ser capaz de habitar sobre a terra deve tomar consciência que habita entre dois mundos dicotómicos, o céu e a terra, "sobre a terra já significa sob o céu"⁸. Por isso cabe ao homem não somente compreendê-los separadamente, mas, sobretudo, entender a relação existente entre eles. O homem habita entre esses dois mundos completamente opostos, o primeiro tangível e acessível, o segundo não-tangível e inacessível. Mas para Norberg-Schulz, o habitar significa muito mais do que o abrigo, habitar é sinônimo do que ele chama de suporte existencial. O suporte existencial é conferido ao homem através da relação entre este e o seu meio através da percepção e do simbolismo. Eis aqui o princípio e a própria essência da casa. Sempre visto como refúgio familiar, abrigo de homens e mulheres. A casa dá ao homem o seu sítio sobre a terra.

No momento em que o homem está inserido na paisagem, esta se transforma em lugar. A simples presença do homem modifica-a e qualifica-a. Uma vez que o lugar é o espaço dotado de valor pelo homem, e este está contemplado naquele, a presença física e/ou simbólica, propõem-se como estrutura para o lugar, a intersecção de três mundos ou atributos: os espaciais, os ambientais e os humanos.

⁵ LE CORBUSIER. *Le poème de l'angle droit*, 1955.

⁶ SOUTO MOURA, Eduardo. Eduardo Souto Moura: O local para o arquiteto é uma ferramenta (entrevista em suporte digital).

⁷ NORBERG-SCHULZ, Christian. *Genius Loci*, pág. 6.

⁸ HEIDEGGER, Martin. "Language". *Poetry, language, thought*. 1971, pág. 149. Apud. NORBERG-SCHULZ, Christian. Op.cit., pág.10.



FIG. 07 Petra, Jordânia
FIG. 08 San Gimignano, Itália



A ESSÊNCIA DA PAISAGEM

A MATERIA COMO ESPAÇO

A natureza domina e o homem é dominado. Mas como precisa de sobreviver, de se proteger das atrocidades naturais, usa as suas capacidades cognitivas e sensoriais para olhar a natureza com atenção. Toda a harmonia que daí advém reflete-se numa capacidade perceptiva de encanto. Vê nela a essência para a prática de uma função. Limitado pela autoridade natural, o homem deseja a extensão, para recriar a sua existência, à imagem da natureza. Nasce a necessidade do espaço humanizado, potenciado pela paisagem e aplicado, à escala do homem.

A arquitetura dá ao homem o equilíbrio que ele precisa para viver na harmonia natural. Transforma a sua envolvência e recria espaços vazios, conquista-os e transforma-os, prolonga-os e reformula-os. Vazios humanos que repositionam o homem na paisagem, pois estes lhe são necessários, encaixam-se no grande vazio da paisagem, permitindo-lhe a sua segurança, a sua organização perante todo o conjunto harmonioso envolvente. Assim, a arquitetura torna-se um traço do homem na paisagem e da natureza no homem no momento da sua bénção.

A natureza potencia a arquitetura através do seu poderio e das capacidades com que formou o homem. "Kahn considerou a arquitetura não como uma invenção do homem, mas uma descoberta do homem, isto é, a sua realização das possibilidades da natureza."⁹ Assim, o homem encontra na arquitetura a satisfação das suas necessidades, físicas e psicológicas, perante a força descontrolada da natureza. Conseguindo, deste forma, dominar parte da paisagem onde intervém. O homem incapacitado na sua defesa perante a natureza usa a arquitetura como extensão do seu corpo para dela se proteger. Contudo, é através da percepção da paisagem que consegue a ordem e a fantasia necessária para essa extensão.

"Construiu foi, para o homem, primeiramente, construir sua habitação. Alojar-se no espaço, dominá-lo como parte da natureza."¹⁰ Natureza e homem vivem, através da arquitetura, conectados. O homem com incapacidade perante a natureza apropria-se dela. Transforma-a e racionaliza-a para a poder habitar. E a natureza potencia toda a racionalização ao homem, através da sua harmonia. A arquitetura é, desta forma, o filtro para o homem, a coroa para a paisagem, o elo de ligação na relação entre ambos. Filtra as não-humanidades da natureza, permitindo o homem. Coroa a natureza no seu poder, uma vez que o homem não consegue viver sem ela. Confere-lhe autoridade enquanto generatriz do todo e, liga os dois numa relação de harmonia original.

A paisagem é um espaço estruturado sobre a natureza e feito pelo trabalho e espírito humanos, é

um espaço de trabalho, de habitar, mas também um espaço de significados metafísicos, de memórias. O homem em comunidade construiu e utilizou o espaço e com a natureza conciliou ou condicionou as paisagens, hoje fósseis.

Percebe-se a paisagem como espaço e não como imagem. Interessa o espaço da paisagem como grande construção e não a percepção da sua imagem. A imagem é apenas o reflexo da luz sobre a paisagem, mas é sobre ela mesma que se age, vive e constrói-se permanentemente. Na paisagem estão inscritos traços físicos do passado, sistemas há muito humanizados e que nela prevalecem como formas naturais de significativa biodiversidade. A paisagem é uma herança do trabalho criativo de sucessivas gerações que criaram espaços e formas indispensáveis à permanência da fertilidade do solo e das espécies animais, ao equilíbrio ecológico e à estabilidade física. A paisagem é ainda a memória dos que vivem o lugar.

"Da paisagem vem o pão para o corpo e a água para a vida. É ainda um lugar para se nascer e morrer. A exaltação do espírito humano encontra na paisagem as referências de ordem e de luz que são atributos do belo."¹¹

O território tão inteligentemente ordenado, em que as peças ou as paisagens se encaixavam de forma tão clara na natureza que as suportava, é um território em que as qualidades, as vocações e as potencialidades são a razão de uma ocupação ordenada. O caráter de espaço distingue e identifica a paisagem de suaves relações entre os planaltos e o rio, de subtils cortes entre a cidade e o campo.

"A arquitetura existe em função do homem. Ele é o centro de todas as preocupações e o módulo a que se relacionam todas as medidas."¹² A arquitetura supera a natureza e o homem, ultrapassa o acaso da natureza na sua exatidão, e o homem na sua defesa pela extensão, num gesto de primazia que ambos souberam acenar, é um extremo da relação de ambos. Um limite que geometriza os dois na conexão que esta lhes garante.

⁹ STUART, Kristopher Mark. On architecture, nature, and man (Frank Lloyd Wright, Louis I. Kahn), pág.91.

¹⁰ RIBEIRO, Ana Isabel. Vilanova Artigas, Arquiteto. II textos e uma entrevista, pág. 68.

¹¹ RIBEIRO TELES, Gonçalo.

¹² Instituto Lina Bo Bardi. Alfonso Eduardo Reidy: arquitetos brasileiros - brazilian architects, pág.24.



FIG. 09 Running Fence, Christo and Jeanne-Claude, Califórnia



FIG. 10 Alhambra, Espanha

CIDADES EM DESNÍVEIS

CIDADES INVISÍVEIS

"... o sitio (site), ou seja, a área sobre a qual surge uma cidade; a superfície que ela realmente ocupa. A área, sob o ponto de vista geográfico, é essencial para a descrição de uma cidade e, juntamente com a localização e com a situação, é um importante elemento para classificar cidades diferentes."¹³

Desde a Antiguidade a qualidade do lugar tem sido reconhecida como importante, se não o principal, atributo de atração das pessoas, sejam elas moradores, usuários ou visitantes. Os antigos Romanos acreditavam que todo o lugar era possuído por um espírito próprio que o animava e protegia. Este espírito era chamado de *genius loci* e representava energia, o princípio de unidade e a continuidade do lugar. O sitio contém em muitos casos, a gênese e o potencial gerador das formas construídas, quer pelo apontar de um traçado, quer pela expressão de um lugar.

A cidade, local de estabelecimento privilegiado, sede da autoridade e do desenvolvimento, nasce da aldeia. Na realidade, verifica-se que os primeiros assentamentos são feitos a partir das necessidades dos seus habitantes sendo, portanto, uma escolha condicionada pelos seus fins: militares, produtivos, estratégicos ou físicos.

A cidade do passado enriquece a memória e a cultura, aferindo e testando o pensamento urbanístico atual. As cidades históricas são áreas de sedimentação de acumulação, enriquecidas por sucessivos contributos durante séculos e por gerações, que seriam impossíveis de substituir ou igualar.

As primeiras aldeias agrícolas da humanidade surgiram nas colinas e montanhas da Ásia e ao norte do deserto da Arábia. A configuração das aldeias é em parte decorrente de conceitos religiosos e práticos e caracteriza-se pela preferência de formas curvas, tanto na organização espacial das moradias quanto na própria forma das habitações. A forma circular identificava o movimento da renovação da vida onde o centro considerado sagrado é reservado a rituais. Na realidade a aldeia tem origem na criação de uma sala com teto e fogo dentro.

Para Vitrúvio, a essência da arquitetura está associada à cabana que protege o fogo, que mantém o fogo que aquece a família. Dessa forma a primeira habitação, a primeira casa seria resultado do

fogo protegido. Com a capacidade de proteger o fogo surgiram entre os homens as reuniões, as assembleias e a vida em comum, fazendo com que o lugar se tornasse mais concorrido para um determinado grupo/tribo. Assim, a cabana primitiva e o fogo revelam-se inseparáveis uma vez que o sol e o fogo foram geradores do desenvolvimento natural e tornaram a vida do homem mais segura.

As cidades Estado gregas têm origem numa colina onde se refugiam os habitantes do campo para se defenderem dos ataques inimigos. Posteriormente, o povoado expande-se pela planície vizinha, e por norma é fortificado através de um cinturão de muros. Nas cidades, os muros e os edifícios monumentais não escondem os desniveis e as flexões do terreno, as rochas e os patamares ásperos afloram em diversos lugares em seu estado natural, ou então são cortados e nivelados com respeitosa medida, assim, a presença do homem na natureza torna-se evidente pela qualidade, não pela quantidade, o cenário urbano permanece uma construção na medida do homem, circundada e dominada pelos elementos da natureza.

As cidades romanas têm sua configuração formal partindo de esquema de fácil assimilação e adaptação às necessidades de infraestrutura. O zoneamento surge como consequência da hierarquia social e das técnicas organizacionais, como o uso do quarteirão em quadrículas cujo espaço interior era tratado como pátio e o traçado urbano ortogonal, implementado com certa flexibilização.

Os resultados espaciais e visuais da cidade medieval apresentam uma grande riqueza na organização, na sequência de percursos, nas vistas e na perspetiva das massas construídas. A configuração da cidade medieval é definida pela existência de dois núcleos que deram origem à designação de cidade alta e cidade baixa, quando a topografia o justificou. Assim, se por um lado o processo de urbanização fica refletido na evolução topográfica do emergente núcleo urbano, por outro, é evidente a presença de distintos poderes, bem como das relações entre eles, o qual é importante para a configuração da cidade.

Morfologicamente as cidades renascentistas caracterizam-se através da racionalidade. As ruas são hierarquizadas e por questões estéticas e de perspetiva tornam-se retílineas. O traçado geométrico é marcado por grandes avenidas que rompem os espaços urbanos. As quadrículas organizam a composição espacial das habitações.

Com a evolução das técnicas militares e com a industrialização, a cidade transborda esses perímetros, diluindo-se a separação entre construído e não construído. A utilização de áreas para novos hábitos e necessidades das populações produziram a sucessiva colonização dos espaços livres, tornando-os parte de um todo mais complexo. A cidade deixa de ter uma forma marcada e definida, evoluindo para um conjunto de formas inter-relacionadas entre si e com o território.

O século XIX marca formalmente muitas cidades europeias e norte americanas. As cidades tornam-se mais complexas, as invasões espaciais intensificam as relações entre as "partes" da cidade. Os jardins, bulevares e parques passam a compor a paisagem urbana. O quarteirão é aperfeiçoado, tornando-se sistemático e elaborado, organizando loteamentos, cadastros e o aumento das concentrações populacionais. No ano de 1859, Ildefonso Cerdá, antecipa metodologias do planeamento urbano moderno, ao entender a cidade como um organismo integrador de vários sistemas, propõe um plano que organiza a expansão do município a partir da ordenação das quadrículas e quarteirões. Os planos de Haussmann, para Paris e de Cerdá, para Barcelona, são dois conhecidos exemplos com abordagens diferenciadas dentro do que pode ser chamado de planeamento urbano moderno. Haussmann projeta um esquema que abre passo dentro do tecido medieval de Paris. Cerdá propõe uma malha quadrículada cortada por vias diagonais gerando largos e praças ao longo da cidade. Ainda no final do século XIX, surgem as primeiras proposições morfológicas baseadas no funcionalismo. Visando melhorar o problema das grandes cidades, Ebenezer Howard, propõe as cidades-jardim.

Com a intenção de promover as novas ideias da arquitetura e da urbanística moderna e com objetivo de comparar periodicamente experiências mundiais, em 1928 inicia-se uma série de onze congressos, os C.I.A.M. - Congresso Internacional de Arquitetura Moderna. No segundo C.I.A.M., em Frankfurt, foi definido o conceito de alojamento mínimo. Em 1941, Le Corbusier torna pública a Carta de Atenas, que propõe a organização da estrutura das cidades baseada na implantação das quatro funções chave do urbanismo: habitação, trabalho, lazer e circulação; em locais específicos, previamente definidos dentro do conjunto urbano.

O conceito das cidades modernas com caráter funcionalista espalha-se por países como Estados Unidos e Inglaterra. No Brasil, o modernismo tem o seu ápice na construção da nova capital do país, Brasília, totalmente configurada dentro dos preceitos modernistas dos C.I.A.M., e projetada

por Lúcio Costa, baseada na criação de dois eixos que se cruzam, sendo um dos eixos arqueado, em função da topografia local. Chandigarh na Índia, projeto de Le Corbusier, propõe para o espaço um tratamento homogêneo que não incorpora a análise da diferença de classe.

A relação do objeto arquitetônico com o seu território, com as características físicas e particulares de cada cidade e cada lugar, constituiu, desde sempre, um ponto fundamental para o estudo das obras no seu contexto específico. A cidade é o reflexo de uma fusão de acontecimentos, de várias intervenções contínuas ou descontínuas no tempo, que ao longo do seu desenvolvimento revelaram características próprias que se relacionaram na sua imagem e no seu designio.

Tendo como base a análise e a compreensão de várias cidades, a sua diferente relação com a topografia e o modo como a arquitetura evoluiu ao longo da história, que a apropriação destes espaços de transição por edifícios de caráter público e cultural poderá transformar-se numa mais valia para a cidade e fomentar uma série de experiências adquiridas através deste conjunto. Reparemos por exemplo no *Mercato di Traiano*, em Roma, em que um conjunto formado por escadas e espaços de caráter público e cultural transformam um problema de ligação de cotas criando percursos fluidos e naturais, dando continuidade ao tecido urbano. Para tal, será feito um estudo sobre os tipos de cidades baseado nas descrições do escritor Italo Calvino no seu livro *Cidades Invisíveis* (1972) que de um modo muito interessante inspira novas formas de olhar e refletir sobre a cidade. À semelhança de um labirinto, as cidades de Calvino estimulam diversos percursos dando espaço à interpretação numa linha temporal e espacial descontínua. Face às imagens sugeridas pelo autor, é possível identificarem-se as cidades descritas e, principalmente, enquadrarem-se as mesmas num discurso sobre algumas cidades, inclusive a cidade de Lisboa e a sua topografia, objeto principal deste estudo.

É neste contexto que se pretende agora estudar a evolução do conceito de cidade ao longo dos séculos e determinar de que forma estes espaços podem fomentar um novo entendimento e vivência do espaço construído pelo homem, usando este estudo mais tarde para enriquecer os espaços desenvolvidos na proposta de ligação entre Marvila e a doca do Poço do Bispo abordada nesta dissertação.

¹³ ROSSI, Aldo. *A arquitetura da cidade*, pág. 84.



FIG. 11 Vista da Acrópole de Atenas, Grécia

AS CIDADES E O NOME

ATENAS

"Clarice, cidade gloriosa, tem uma história atribulada. Várias vezes decaiu e refloresceu, tendo sempre a primeira Clarice como modelo inigualável de todo o esplendor, em comparação com o qual o estado presente da cidade não deixa de suscitar novos suspiros a cada volver das estrelas."¹⁴

As cidades-Estado gregas, *pólis*, têm origem numa colina onde se refugiaram os habitantes do campo para se defenderem dos ataques inimigos. Posteriormente, o povoado expande-se pela planície vizinha, e por norma é fortificado através de um cinturão de muros. Distingue-se então a cidade alta, a *acrópole* onde se situam os templos dos deuses, e onde os habitantes da cidade se podem refugiar em última defesa, e a cidade baixa *astu*, onde se desenvolve o comércio e as relações civis, mas ambas são partes de um único organismo pois a comunidade funciona como um todo independentemente do seu regime político.

Dois elementos morfológicos marcam fortemente os espaços urbanos da Civilização Grega: as *Ágoras* e as *Acrópoles*. As *Ágoras* pontuavam o coração das cidades gregas, abrigando edifícios públicos, templos e pequenos santuários, relacionados a uma numerosa quantidade de monumentos pequenos. Em redor da *ágora* encontram-se as casas de habitação, simples e sem comodidades. A vida ateniense fazia-se muito ao ar livre, pois aí se comerciava, filosofava ou se faziam diversões. As *Acrópoles* pertencem à época em que os templos caracterizavam as cidades gregas e eram o símbolo da vida democrática, da igualdade. Geralmente eram erguidas nos morros mais altos da cidade, abrigando os santuários. "A Acrópole cujo topo conduz aos templos, cativa o interesse, como a pérola na sua concha. Não se recolhe a concha se não pela pérola. Os templos são a razão desta paisagem."¹⁵

O território grego é limitado pelas montanhas e compreende geralmente um porto a alguma distância da cidade, porque na maior parte das vezes, a cidade se encontra longe da costa, para não se expor aos ataques de piratas. A regularidade dos templos é quase sempre compensada pela irregularidade das implantações dos edifícios, criando, assim, uma harmonia com a desordem da paisagem natural. "Por baixo deste pórtico vislumbra-se uma massa dominante, o Partenón exibe ao longe a sua arquitrave horizontal que se opõe a esta paisagem serena, a sua fachada como um escudo."¹⁶ Nas cidades, os muros e os edifícios monumentais não escondem

os desniveis e as flexões do terreno, as rochas e os patamares ásperos afloram em diversos lugares em seu estado natural, ou então são cortados e nivelados com respeito medida, assim, a presença do homem na natureza torna-se evidente pela qualidade, não pela quantidade, o cenário urbano permanece uma construção na medida do homem, circundada e dominada pelos elementos da natureza.

Com o desenvolvimento da democracia, no começo da época clássica, aparecem nas cidades-Estado novos elementos urbanísticos que denunciam uma participação maior do povo nos assuntos da comunidade. Para além dos templos, surgem, em torno da *ágora*, vários edifícios dedicados à vida pública e ao exercício da democracia: o *ecclesiasterion*, sala para as assembleias públicas, o *bouleuterion*, sala das assembleias municipais, o *prytaneion*, sala da câmara municipal e a *stoa*, espécie de pórtico comprido destinado ao comércio e ao convívio social. Estes equipamentos político-administrativo e económicos fizeram da *ágora* o verdadeiro centro cívico das cidades gregas.

Uma outra inovação diz respeito ao aparecimento, dentro da cidade, de construções dedicadas ao lazer e à diversão: os teatros ao ar livre e os estádios. Esta evolução prova que a cidade grega da época clássica havia deixado de ser o amontoado de casas humildes dominado pelo palácio-templo, para se converter numa estrutura mais complexa onde dominavam os elementos destinados a uma utilização geral.

Atenas foi em tempos atravessada por um caminho peregrino (Caminho Panatinaico), relembrado por Edmund Bacon em *Designing Cities*, culminando na subida à Acrópole e no Propileus, um portal que marca a entrada no complexo divino, que de algum modo pode ser interpretado como um atalho por entre a cidade grega.

Atenas é uma cidade marcada por momentos de glória e momentos de decadência; várias vezes esta cidade assistiu a uma metamorfose. O nome acompanha a cidade apesar da inconstância da sua identidade e da percepção que os indivíduos possuem dela. No entanto, a cidade borboleta sentia-se intrusa tentando desculpar esse sentimento com a glorificação do passado, através da preservação de objetos pertencentes a uma cidade que já ninguém conhece.

¹⁴ CALVINO, Italo. *As Cidades Invisíveis*, pág. 108.

^{15,16} LE CORBUSIER. *A viagem ao Oriente*, págs. 170 e 178.



FIG. 12 Planta da Atenas, séc VI - V a.C.



FIG. 13 Vista do Forum de Trajano, Roma

AS CIDADES E A MEMÓRIA

ROMA

A identidade da cidade manifesta-se no significado que os espaços têm para o indivíduo. A interpretação da cidade é subjetiva, variando consoante a experiência de cada um. Cada indivíduo possui um mapa pessoal consoante o seu espólio de memórias e a identificação com o lugar parte da empatia que o indivíduo cria com o espaço.

O relacionamento das cidades com a memória faz-nos refletir sobre como a memória influencia o modo como percecionamos a cidade. Se por um lado é a memória coletiva que permite ao indivíduo identificar-se com o lugar associando-o às suas memórias individuais, por outro, ao ficar preso à memória do passado, este não se permite evoluir. A nostalgia prende o indivíduo a um passado idealizado. Um dos subterfúgios da memória é de manter o indivíduo numa espécie de transe no qual idealiza e deseja um passado que na maioria das vezes não aconteceu.

A memória são as ruínas de Roma e as ruínas de nosso passado, uma vez que Roma próprio berço da civilização ocidental que foi, é também o lugar onde o passado e o presente naturalmente se encontram.

Capital de um vasto império, que dominou o mundo conhecido há dois mil anos atrás (a maioria da Europa, do Oriente Médio e do Norte de África), a cidade assemelha-se a um grande museu ao ar livre. Nenhuma outra cidade do mundo pode rivalizar com a história desta cidade e com a ocupação contínua dos mesmos espaços que o homem tem feito ao longo dos séculos e que propiciou que muitas das suas habitações estejam ainda na posse da mesma família. Roma foi construída sobre uma região vulcânica e como consequência da erosão, apresentava uma superfície com morros baixos divididos por pequenos vales e depressões. Essa é a origem das sete colinas, o Palatino, no centro, o Capitolino a noroeste e entre o norte e o sudeste, formando uma curva, o Quirinal, o Viminal, o Celiano e o Aventino, todos na margem esquerda do rio Tíber. Na margem direita fica apenas uma colina, o Janículo. Nascida na Ilha Tíberina, a cidade logo preferiu as elevações que podiam ser defendidas com mais facilidade. Segundo o mito romano, a cidade foi fundada por volta do ano 753 a.C. por Rómulo e Remo, dois irmãos criados por uma loba. Desde então tornou-se no centro da Roma Antiga.

As sete colinas, apesar de diferentes da sua forma original, testemunham o início de uma civilização que se tornou o mais formidável império da Antiguidade. Em Roma surgiu uma língua, o latim, que dominou a cultura por XX séculos e as suas ruínas a céu aberto nos recordam os seus

tempos de glória, uma mistura dos períodos imperial, republicano, barroco, medieval e renascentista.

Roma mistura o tempo estático de história, com a contundente construção de um futuro que estando sempre a chegar nunca chega totalmente, pois é uma cidade que testemunha o seu passado ao mesmo tempo que vive o seu presente e anseia pelo seu futuro. O património arqueológico de Roma é inigualável, mesclando edifícios históricos com arte, num perfil só encontrado nesta capital. Edifícios monumentais como o Panteão e o Coliseu são uma reminiscência da sua imperial grandeza, um como monumento aos grandes do império, o outro, enorme, como monumento festivo, para agradar ao povo dando-lhe a ilusão de ser igual aos grandes de Roma por estarem no mesmo espaço e se satisfazerm com os mesmos espetáculos.

Tudo nesta cidade é forte, imperial, sente-se o eco de uma antiga civilização debaixo dos pés, nas pedras que se pisam, nos vestígios arqueológicos que se vislumbram por toda a cidade. Tudo é motivo de surpresa, de admiração, de êxtase: palácios, igrejas, grandes ruínas antigas, monumentos de todas as épocas, estátuas e fontes graciosas.

O discurso sobre Roma ilude-nos ao dizer que é constituída por recordações: a memória está inscrita nos seus edifícios e a cidade não precisa contar a sua história porque é o resultado de conexões entre o seu espaço e as vivências do seu passado. A cidade é constituída pelas recordações dos seus habitantes, são os acontecimentos do seu passado que a constroem e perpetuam. No entanto a cidade não necessita contar o seu passado, porque este está gravado em todos os seus recantos, recordando a dificuldade em dissociar a cidade do seu contexto histórico. Há uma sobreposição de camadas de experiência de vida que incitam ao trabalho de um desfolhamento, de uma espécie de arqueologia do olhar, para a obtenção daquilo que se encontra oculto, mas que deixou pegadas, talvez imperceptíveis, que é preciso descobrir. A cidade apresenta-se como um *palimpsesto*, como um enigma a ser decifrado.

De facto, para Piranesi, as ruínas arqueológicas não foram parte da história, mas de um presente que pode recombinar e reconfigurar, transformando a "verdade" cartográfica em sua mente. Nas gravuras do Campo Marzio, por exemplo, apenas o Panteão se mantém em seu local original, já os outros monumentos romanos foram recolocados.

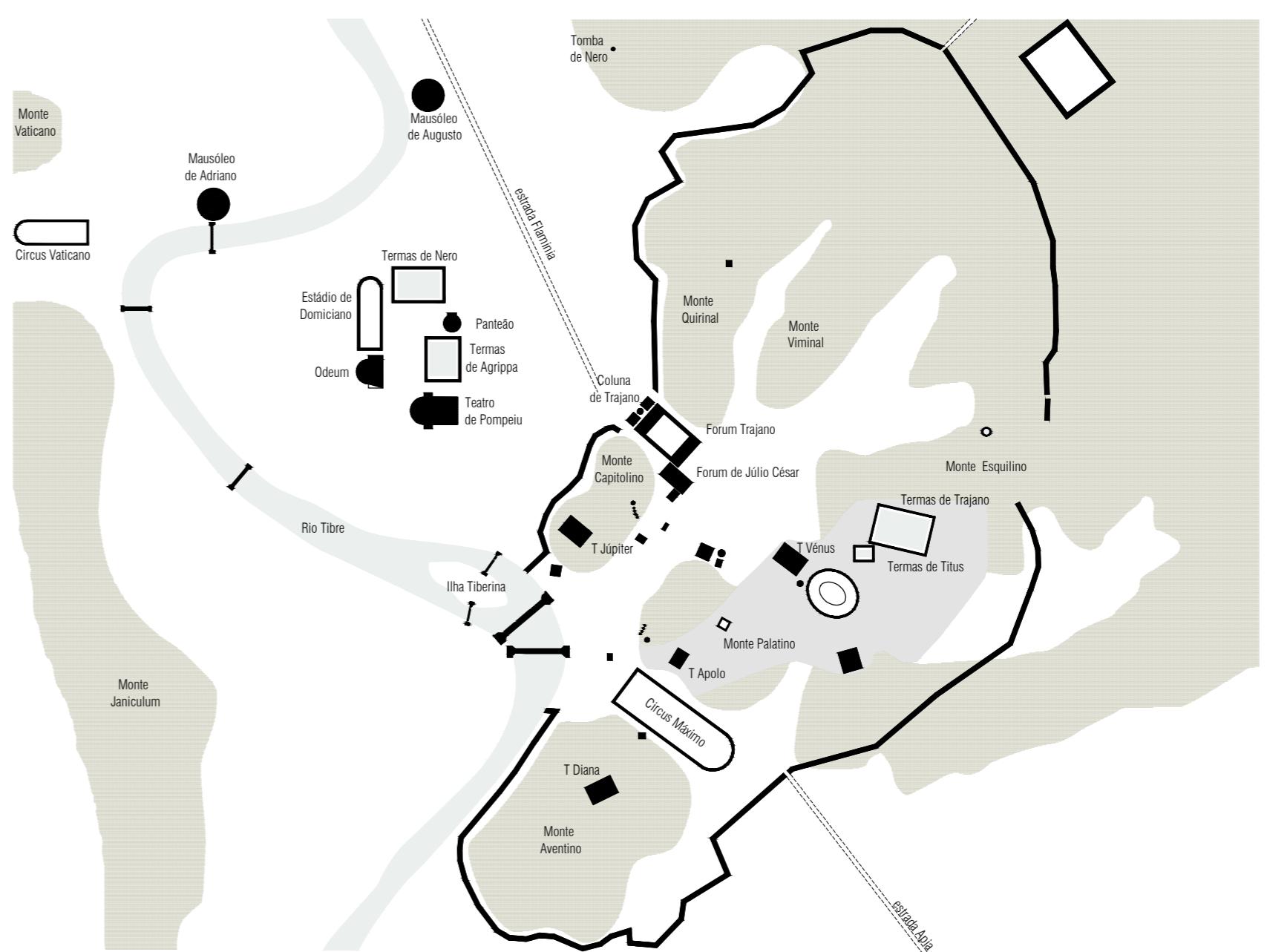


FIG. 14 Planta de Roma, final do Império de Adriano, cerca de 138 d.C.

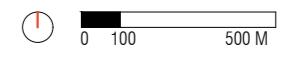




FIG. 15 Vista de Machu Picchu, Peru

AS CIDADES E O CÉU

MACHU PICCHU

A ideia de paraíso é uma imagem que o indivíduo desde sempre idealizou, o arquétipo da cidade ideal. O conceito de paraíso pode ser sintetizado na necessidade de proteção, metaforicamente representado pela ideia de muro, na imagem de um jardim que simboliza o descanso espiritual e na promessa de salvação em oposição ao inferno. Deste modo, também se pode associar a ideia de céu à imagem de um jardim. Como em Shangri-la, lugar paradisíaco situado nas montanhas do Himalaia, sede de panoramas maravilhosos e onde o tempo parece deter-se em ambiente de felicidade e saúde. Conforme o livro do Gênesis, no Jardim do Edén encontra-se a ideia de salvação com conotações urbanas, uma dicotomia entre a Babilônia terrestre e a Jerusalém celeste.¹⁷

Machu Picchu é a cidade que está em harmonia com as estrelas, com os sonhos e utopias dos seus habitantes. A cidade e o céu estão em constante transformação e é respeitando prudentemente as mudanças de ambos que se pode atingir a perfeição. Machu Picchu não tem de permanecer inalterável no tempo para não desestabilizar a sua relação com as estrelas. No entanto, é exatamente esse compromisso mútuo de mudança, entre a cidade e o céu, que permitiram o seu equilíbrio.

Os Incas possuíam uma organização econômico-social bastante complexa. A ela se vinculava uma arte monumental, que merece ser conhecida especialmente pela capacidade que tiveram de superar as dificuldades impostas pelo relevo. Sendo esta região marcada pela presença de grandes terremotos, convém observar que mesmas as construções de grande porte resistiram com grande eficácia aos fortes abalos. Nesse sentido, pode-se dizer que as obras de irrigação em direção aos vales desertos, a construção de pontes pênsées entre grandes precipícios e de aterros em pântanos atestam altos níveis de conhecimentos técnicos. Os sinais criam códigos que o indivíduo identifica e lhe permite ler a cidade. Estes estão enraizados na cultura em que o indivíduo se insere refletindo as crenças e o modo de viver.

Para construir estradas em terrenos com grandes declives beneficiavam do desenho em zig-zague facilitando a circulação ou, se necessário de escadas. As estradas eram estreitas já que circulavam apenas homens e animais com carregamentos. Erguam-se muros de sustentação em lugares mais perigosos para evitar desabamentos. As estradas desempenhavam funções de defesa.

Os edifícios Incas, templos e palácios, especialmente, caracterizavam-se por uma aparência pesada. A pedra é o elemento básico das construções nas regiões mais altas. A cidade tem de acompanhar as suas mudanças, mantendo o equilíbrio entre a cidade e o céu, sendo pois uma maravilha da arquitetura em calcário, sem qualquer argamassa, construída sobre um alto planalto bem no meio da selva amazônica.

Os terraços de cultivo de Machu Picchu aparecem como grandes escadarias construídas sobre a ladeira. São estruturas formadas por um muro de pedra e preenchidas com diferentes materiais que facilitavam a drenagem da água, impossibilitando o desmoronamento desta estrutura. Este tipo de construção permitiu o cultivo até à primeira década do século XX. Outros terraços de menor largura situados na parte baixa da cidade rodeiam-na servindo como muros de sustentação.

Este tipo de técnica agrícola e geográfica de conservação do solo, destinada ao controlo da erosão hídrica, utilizada em terrenos muito inclinados, baseia-se no parcelamento de rampas niveladas, sendo esta técnica de cultivo em sococalos muito utilizada na região demarcada do Douro, para cultivo da vinha.

A expressão as cidades e o céu pode ser entendida como uma reflexão sobre o conceito da cidade ideal e as consequências da concretização dessas idealizações. Machu Picchu surge como a cidade que estabelece um equilíbrio entre o processo de idealização e de realização, mas reconhecendo que para tal, é necessário que a cidade acompanhe as mudanças do céu. Tal como em as cidades e os sinais, o tema dos sinais está presente, mas agora fora da cidade, na sua própria representação.



FIG. 16 Planta das ruínas de Machu Picchu, sem data

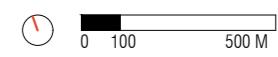




FIG. 17 Vista do vale do Jerte, Espanha

AS CIDADES SUBTIS

VALE DO JERTE

"Se quiserem acreditar, muito bem. Agora vou contar como é Octávia, cidade teia de aranha. Há um precipício no meio de duas montanhas escarpadas: a cidade está situada sobre o vazio, ligada aos dois cumes por teleféricos e correntes e passarelas. (...) Esta é a base da cidade: uma rede que serve de passagem e apoio. Tudo o resto, em vez de se elevar por cima, está pendurado por baixo..."¹⁸

Nas cidades subtils assiste-se à procura de uma leveza na imagem da cidade que se manifesta através da fragilidade, verticalidade ou enredo das estruturas. As cidades subtils são cidades leves, cidades de estruturas frágeis e delgadas libertas do peso que está a esmagar o seu império. O conceito de leveza surge relacionado com a ideia de fragilidade.

O vale do Jerte goza de um interessante microclima, devido à sua altitude - "O Calvitero" com 2410m é o ponto mais alto da região, e à presença do Rio Jerte em todo o seu comprimento. O rio corre apertado entre duas cadeias montanhosas, a Serra de Tormantos e os montes Traslasiera. No seu breve trajeto, vai recebendo as águas dos ribeiros e fontes que transformam o pequeno vale num jardim botânico, onde se consegue percepcionar distintamente as quatro estações do ano.

O vale está indicado para aqueles que gostam de descobrir por si mesmo as belas surpresas da paisagem: o salto da truta que sobe a corrente, o cogumelo encarquilhado que nasce no carvalhal, o brilho púrpura que o sol arranca do pico nevado, caminhar por trilhos sombrios que serpenteiam a montanha, deixar-se cair junto aos amieiros embalado pelos mugidos das vacas, molhar o corpo nas cascatas que correm espumantes de uma garganta qualquer. Estes pequenos milagres são as melhores prendas que a natureza pode oferecer a cada ano.

O vale de Jerte é composto por onze conselhos - Valdastillas, Tornavacas, Rebollar, Piornal, Navaconcejo, Jerte, El Torno, Casas del Castanar, Cabreiro, Cabeza del Valle e Barrado -, unidos numa comunidade maior que repartem, de maneira desigual, os quinze mil habitantes que povoam a comarca deste local de enorme atraivo paisagístico: hortas, prados e cerejeiras que ocupam os socos das ladeiras escarpadas das serras de Tormantos e Candelario, subindo pelos dois lados do seu casario.

A ladeira serrana constitui um labirinto urbano de ruas entrecruzadas e em declive. A sua arquitetura destaca-se em ambas as modalidades valejertas, a montanhosa em que predominam

a alvenaria e a dos extremos com sobre saliências soalheiras. Devido à grande abundância de água, o desenvolvimento urbanístico das últimas décadas estende-se em todas as direções ao redor do castro velho, apesar de concentrar-se junto à via principal.

Assim, o Vale do Jerte é um exemplo da preservação dos vales agrícolas como terra de cultivo, protegendo os seus terrenos de qualquer urbanização clandestina que destrua total ou parcialmente a fertilidade do solo, incluindo os terrenos que por ventura agora não estejam sendo cultivados, reservando-os para hortas, parques e matas.

Devido ao seu desenvolvimento urbanístico com onze conselhos, uma trama de ruas de aldeias contém quilómetros quadrados de campo aberto, uma via rápida principal desde a cidade até ao limite dos campos interliga os maiores povoados, casas agrupadas ao longo das estradas e trilhos pedonais que partem das aldeias e cruzam o campo em todas as direções.

A vida comunitária no vale desenvolve-se de tal maneira articulada, considerando a principal produção ser a cereja, que as festas ocorrem a cada ano numa aldeia diferente. Isto leva a que se deseje promover edifícios públicos em conjunto para facilitar a vida diária, o que é facilmente percebido quando se verifica que existe um cuidado na escolha da toponímia do lugar pela população.

A evolução de várias cidades que se expandem até diluírem os seus limites com os das cidades vizinhas, provocando a perda da noção da cidade por onde se caminha. O território possui novos contornos e não é possível inscrevê-lo nesses limites. Para entender o território contemporâneo é necessário em primeiro lugar saber olhar, de modo a conseguir ultrapassar uma imagem pré-concebida do que se entende como cidade. Ao substituir o termo cidade por *urbano* é possível qualificar o território como *urbano compacto*, o que habitualmente se define como cidade, e *urbano difuso*, que consiste no espaço intersticial entre o que é urbano e o que é rural.

¹⁸ CALVINO, Italo. *As Cidades Invisíveis*, pág. 77.

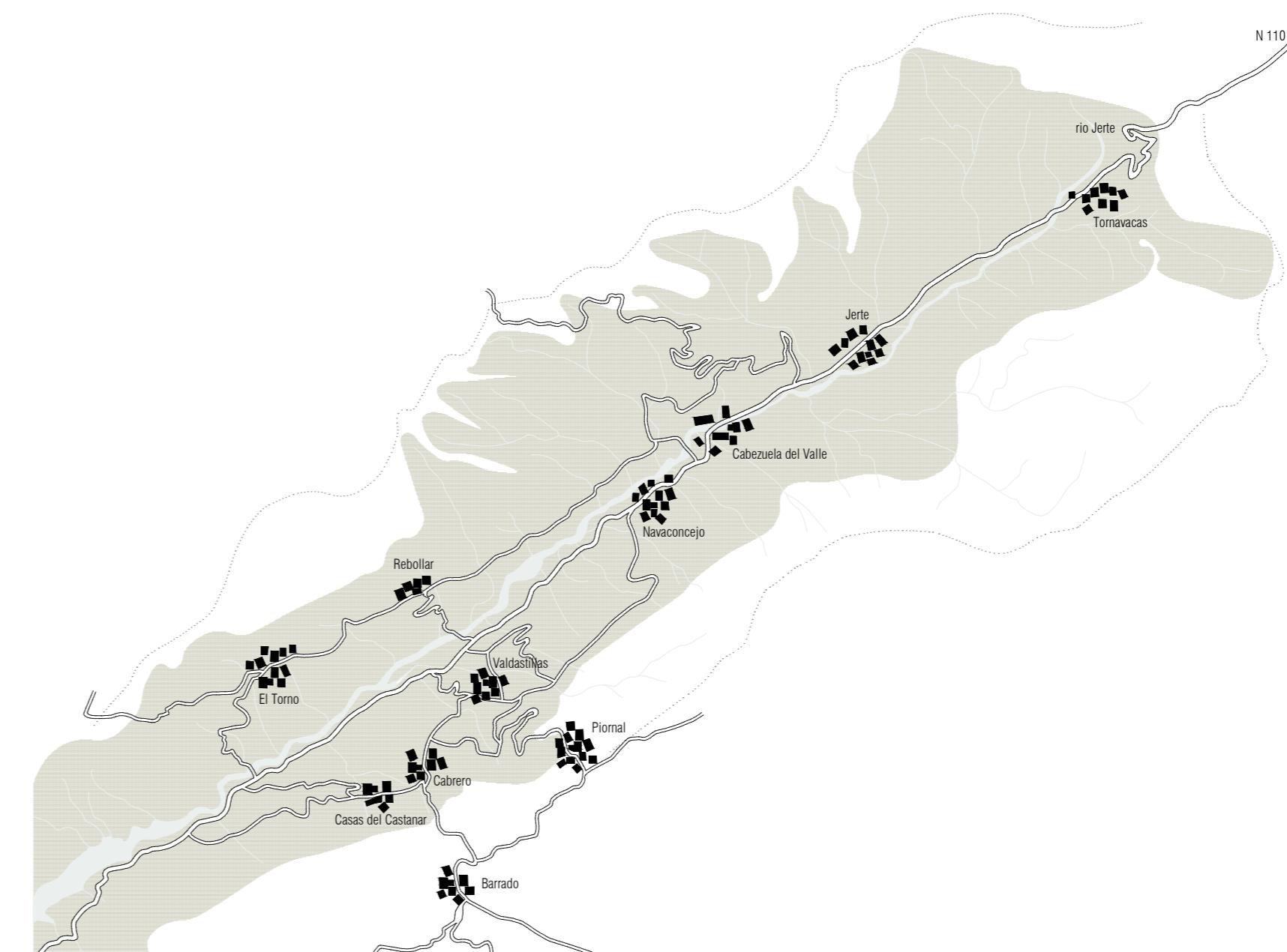


FIG. 18 Planta do Vale do Jerte, séc. XX



FIG. 19 Vista de Istambul, Turquia

AS CIDADES E O DESEJO

ISTAMBUL

"De duas maneiras se chega a Despina: de navio ou de camelo. A cidade apresenta-se diferente a quem vem por terra e a quem vem por mar. O condutor de camelos (...) pensa num navio, sabe que é uma cidade mas pensa-a como uma nau que o leva para fora do deserto (...) Por entre o nevoeiro da costa o marinheiro distingue a forma de uma bossa de camelo (...) sabe que é uma cidade mas pensa-a como um camelo (...) que o leva para fora do deserto do mar (...) Todas as cidades recebem a sua forma do deserto a que se opõem; e é assim que o condutor de camelos e o marinheiro vêm Despina, cidade de fronteira entre dois desertos."¹⁹

As cidades promontórios proporcionam uma visão ampla a quem chega quer venha do lado do mar quer do lado da terra. A sua posição apoteótica permite percecionar a forma como os homens se relacionam uns com os outros, como vivem e sobrevivem, se são ricos ou pobres, cultos ou incultos, qual o seu grau de desenvolvimento e até a sua personalidade. Há uma série de fatores que os influenciam a luz, o clima, a forma como organizam as ruas, a sua relação com a terra e a água, com o sagrado e o profano.

Desde o inicio dos tempos que o homem tem um fascínio sobre o tema do fim. O fim do tempo e o fim do espaço assumem um significado profundo por vezes mitico. Finisterra, ou seja, o fim da terra, designa um lugar de apropriações sobretudo de culto, ligadas aos deuses, podendo aterrorizar, provocar um anseio pelo constante adiamento, ou fascinar a ponto de ser explorado e habitado. O sonho, o desejo, a permanente insatisfação do homem é o que o estimula e criar, a querer sempre mais e a evoluir.

"Por fim tive o meu caminho para Damasco e comprehendi esta unidade grandiosa... Pera, Istambul e Scutari uma Trindade!... Pera sobre o monte olha para Istambul sobre as suas colinas e a deseja. O Corno de Ouro, entre os dois, desenvolve-se mudo e informe. Duas pontes as unem, uma quase abandonada, a outra agitada por uma vida febril."²⁰

A cidade de Istambul, fundada no promontório de Sarayburnu cerca de 660 a. C., como Bizâncio, desenvolveu-se para se tornar uma das cidades mais importantes da história. Por cerca de 16 séculos após seu restabelecimento como Constantinopla, serviu como a capital de três impérios: o Império Romano, o Império Bizantino e o Império Otomano.

Istambul tem alma, movimento e tem-se reinventado ao longo dos séculos. A cidade começou

como Bizâncio, assentamento grego estrategicamente posicionado na união entre o Mar Negro e o Mar Mediterrâneo, possibilitando rotas comerciais entre Ásia e a Europa e adentrando o continente em um braço de águas calmas e profundas, conhecido como Chifre de Ouro. Por ali passavam vinho, mel, azeite e grãos e uma importante cultura comercial começaria a florescer à sua volta. Conquistada pelos romanos, séculos mais tarde, sob o comando de Constantino, a capital seria transferida para lá e passaria a ser conhecida como Constantinopla. Por centenas de anos a cidade seria a mais rica e poderosa de toda a cristandade e, sob a bandeira do império Romano do Oriente, seria seu último bastião de resistência. Os vestígios mais importantes desse período são antigas igrejas de estilo bizantino, as fundações do antigo hipódromo e a grandiosa basílica de Santa Sofia. No vai e vem das Cruzadas que por ali passaram, Constantinopla iniciaria um lento declínio até cair perante o ascendente poder otomano.

Istambul, é um ponto de encontro entre o Oriente e o Ocidente, estando localizada ao longo do Bósforo e estendendo-se em ambos os lados do estreito, a antiga cidade tem seu coração na parte europeia, enquanto os subúrbios modernos se estendem principalmente no lado asiático. De um lado, o chamado às orações que emanam das mesquitas e as mulheres cobertas com véus, do outro uma metrópole moderna. Algumas das mesquitas mais belas do mundo, a fabulosa Mesquita Azul, palácios suntuosos, o extenso Palácio Topkapi, e monumentos históricos bizantinos, o Grande Mercado, fazem parte da sua história.

"As melodias ambulantes de todos os *muzezzins* sobre os minarete, quando chamam e cantam! Imensas cúpulas se encerram sobre os mistérios das portas fechadas; minaretes se erguem em triunfo para o céu; ciprestes verde-negro sobre a cal das grandes paredes, sacodem ritmadamente os seus altos ramos, tal como fizeram ao longo dos séculos, graves, indistrutíveis."²¹

Em Istambul o marinheiro deseja o deserto e o condutor de camelos deseja o mar, lembrando que no futuro está sempre presente o desconhecido que se deseja, pois o limite entre o ocidente e o oriente, entre a Europa e a Ásia é aqui mais forte e faz com que a Europa se refleja na Ásia e a Ásia na Europa, mesclando o que de início seria um motivo de divisas: os dois continentes.

¹⁹ CALVINO, Italo. *As Cidades Invisíveis*, pág. 21.

^{20, 21} LE CORBUSIER. *A viagem ao Oriente*, págs. 84 e 88.



FIG. 20 Cartografia histórica de Istambul, séc XIII



FIG. 21 Vista da Capadócia, Turquia

AS CIDADES OCULTAS

CAPADÓCIA

Ao inserir a cidade na montanha, o que se insere é a arquitetura na natureza. A montanha contém dentro de si toda a cidade, assim como a mãe trás o seu filho dentro do ventre. A arquitetura nasce com e a partir da natureza pois os seus materiais provêm da própria natureza. Os limites da cidade são igualmente os limites da rocha da montanha que a envolve, e a superfície rochosa da montanha é a cobertura da cidade.

O aspetto das cidades muda constantemente: onde um dia havia um templo, hoje pode estar um centro cultural. As cidades de impérios extintos transformam-se em fantasmas que habitam os edifícios de hoje e os tornam misteriosos e fantásticos. Por trás de muros, em baixo dos telhados, em túneis e calabouços escondem-se segredos que um dia serão revelados.

Um céu colorido de balões dá o bom-dia todas as manhãs aos visitantes da Capadócia, na Turquia. Eles surgem às dezenas no horizonte, quando o sol nasce. Antes do primeiro raio de sol, soam os minaretes, o chamado para a reza - uma das cinco que os muçulmanos devem fazer. O dia vai tomando cores surreais e a paisagem vai-se revelando. Este é sem dúvida um lugar especial.

O calor e o frio provocaram fraturas na terra. Os ventos esculpiram formações cónicas de tufo com um chapéu de basalto, conhecidas como charinés de fadas. As chuvas moldaram ravinas. A natureza deu-lhe um aspetto de solo lunar, o homem escavou buracos e construiu cidades subterrâneas e templos sagrados. A cada dia a paisagem revela uma tonalidade diferente, ora mais esverdeada, mais ocre, avermelhada ou branca, com os nevões que não devem tardar. A natureza construiu este cenário que o imaginário humano atribui à ficção científica, mas desde 4000 a.C. o homem refugiou-se nestas terras sem interferir na paisagem.

No subsolo escondem-se autênticas cidades trogloditas, usadas para proteger os habitantes dos ataques inimigos nos períodos de ocupação e guerras. Pode ser claustrofóbico circular pelos corredores apertados, como se de colmeias se tratasse.

Foi terra dos hititas (cerca de dois mil anos antes de Cristo), frígios, assírios, medos, cimérios e persas. Foi assediada por Alexandre, o Grande, e província do império Romano. Depois terra dos impérios bizantino e otomano. Guerras, intrigas e perseguições moldaram sua história assim como a ação do vento e a atividade vulcânica deram os contornos à paisagem que se vê. A região

era ponto comum de importantes rotas comerciais e por isso sofreu constantes invasões. Em tempos perigosos os habitantes partiam para os refúgios subterrâneos, e cada civilização que sucedia foi responsável por aumentar estas cidades que abrigavam verdadeiros formigueiros humanos.

Um encontro extraordinário entre o esplendor artístico da natureza e o engenho do ser humano, a Capadócia com elevadas formações rochosas, paisagens onduladas únicas, esplêndidos percursos pedestres, misteriosas cidades subterrâneas e igrejas esculpidas na rocha, com belos frescos que foram desenhados na época em que a região foi ocupada pelos cristãos. As cidades subterrâneas foram usadas pelos cristãos como refúgio e proteção contra os seus inimigos. Algumas delas possuíam vários níveis de subolo e um intríngueco sistema de defesa, que permitia fechar partes das casas subterrâneas protegendo os seus moradores se fosse necessário.

Há registo de mais de 150 cidades subterrâneas, que começaram a ser escavadas pelos hititas e estão ao redor de uma região de 25 mil km². As cidades estão conectadas entre si, assim como muitas das casas o estão por passagens secretas, sendo que algumas podiam receber até 30 mil pessoas. Derinkuyu está a 40km de Goreme e tem 85 metros de profundidade. A estrutura impressiona. No primeiro subolo, mais amplo, está o abrigo de animais. Andando um pouco vai-se descortinando todo o aparato que permitia a vida por longos períodos longe da luz: canais de ventilação, poços de água, vias de comunicação e igrejas, além de refeitórios e quartos. Um túnel de 10km levaria até Kaymali em caso de perigo, e pedras rolantes serviriam para trancar o inimigo nos apertadíssimos corredores.

A surpresa subterrânea não é menos, porém, que o interesse despertado pelo que está acima da terra. A paisagem insólita vislumbrada é fruto da ação vulcânica, cujas lavas deram origem às rochas porosas, que foram moldadas pelo capricho e criatividade de vento e água. Assim, transformaram-se em esculturas de "charinés de fada" e, dentro delas, os habitantes fizeram suas casas e igrejas, pois estas ofereciam conforto térmico adequado às mudanças de temperatura.

As cidades ocultas levam à reflexão sobre todas as cidades que se escondem umas dentro das outras, fazendo refletir sobre a dualidade e complexidade da natureza humana. As cidades ocultas debriçam-se sobre a metamorfose constante do ser humano e no modo como o medo, a necessidade de proteção e a procura da felicidade se reproduz no espaço da cidade.

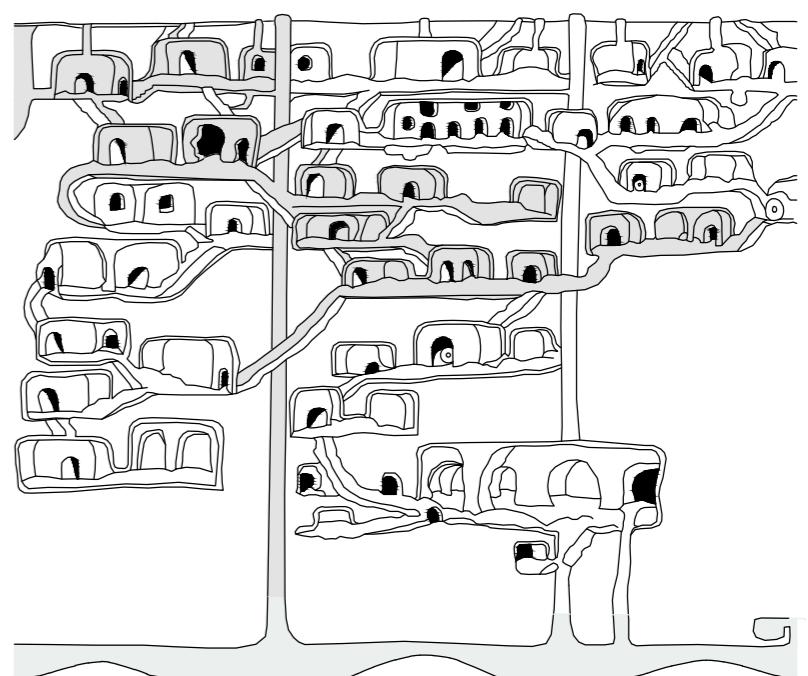


FIG. 22 Corte da cidade subterrânea de Derinkuyu, sem data



FIG. 23 Praça de São Marcos, Veneza

AS CIDADES E AS TROCAS

VENEZA

"Em Esmeraldina, cidade aquática, sobrepõem-se e cruzam-se um reticulado de canais e um reticulado de ruas. Para ir de um sítio a outro há sempre a opção entre o percurso terrestre e o de barco: e como a linha mais curta entre dois pontos em Esmeraldina não é a reta mas sim um ziguezague que se ramifica em tortuosas variantes, as ruas que se abrem a cada transeunte não são apenas duas mas muitas, e ainda aumentam mais para quem alternar trajectos de barco com transbordos em terra firme."²²

Todo aquele que a visita, ou a ela dirige o pensamento, é induzido a refletir sobre a cidade como um espaço de troca, não apenas de trocas comerciais, mas de todas aquelas que acontecem subtilmente no desenrolar do contato do indivíduo com o outro e com o espaço que o envolve. A cidade é analisada, segundo a forma como os espaços urbanos têm influência nas rotinas dos seus utentes e na forma como estes vivem a cidade e comunicam entre si. A cidade, com as suas trocas de memória ou o desejo de as partilhar, as trocas de rotinas e mercadorias que dependem das ligações entre os indivíduos, as trocas de percursos e itinerários que nos desvendam as várias camadas existentes na cidade.

Em Veneza, as linhas simbolizam as relações que se estabelecem entre os indivíduos, a troca de histórias, de memórias, de vivências. O edificado desapareceu ou foi substituído por outro, mas as ligações que desenharam os percursos permaneceram, revelando os caminhos dos seus antepassados. Veneza recorda a essência do conceito de cidade na sua génesis, fruto da geometria das ligações que se estabelecem entre os indivíduos. A cidade é desenhada pelos lugares de passagem, ruas, e pelos lugares de paragem, praças, e é apresentada como consequência de uma estrutura social permanente.

Assim, Veneza é o exemplo clássico de uma cidade flutuante, erguida no meio de um lago, com ruas aquáticas onde veículos são barcos, tudo é circundado por vielas, becos, pontes e praças com todos os dourados e surpreendentes detalhes escondidos em sua arquitetura bizantina. Testemunhos dos muitos povos que passaram pela cidade, quando esta foi, durante muito tempo, importante ponte comercial entre Ocidente e Oriente.

Veneza é uma cidade que nasceu nas ilhas da Laguna de Vêneta, no mar Adriático. Sua origem remonta ao século V, quando alguns habitantes da Aquileia, fugiram dos hunos e se refugiaram nas ilhas pantanosa. Todas as áreas de terra firme das ilhas foram ocupadas e a cidade precisava

de crescer. A saída foi então avançar sobre as águas que separavam as ilhas. Para isso, os venezianos desenvolveram um sistema para aterrás as áreas alagadas anexas às porções de terra e assim forma estreitando a distância entre as ilhas, delineando canais e ganhando espaço para abrigar povoados maiores. À medida que crescia, as ilhas foram se interligando por pontes, as construções sendo erguidas sobre bases de pedras e pau.

Em Veneza, existem duas formas de chegar à cidade, mas existem inúmeras formas de a percorrer. Explora-se a multiplicidade de percursos, a constante procura de um novos itinerários, mesmo que seja para chegar aos mesmos lugares. O espaço enquanto caminho é valorizado, sendo omissa o espaço de chegada ou partida. A valorização na descrição do caminho, os percursos dos habitantes e o modo de percorrer a cidade são a chave no entendimento da cidade de Veneza. Os caminhos são escolhidos pela sua originalidade; nesta cidade vive-se a apologia do novo, enaltece-se a importância da multiplicidade do itinerário, independentemente de se chegar ao mesmo destino.

Valoriza-se, assim, o percurso enquanto espaço em detrimento dos espaços propriamente ditos. Descreve-se por meio de numerosas figuras, os elementos de um espaço atravessado pelo transeunte, no qual a permanência é breve: o tempo que dura o movimento do caminhar, percorrer, trafegar, navegar.

Veneza, cidade construída sobre as águas do espantoso Mar Adriático. Com casas, cúpulas e torres emergindo das águas azuis, calmas, solenes e adormecidas, onde vogam grandes e espantosas gôndolas. As ruas estreitas, com finas pontes desenhadas com grande rigor que as ligam umas às outras, demonstram imponência e beleza. As noites de Veneza são calmas e escuras distinguindo-se apenas o luar que espelha a sua beleza nas tranquilas águas dos canais.

A cidade, atualmente possui 150 canais e 409 pontes, atingiu o seu apogeu no século XV. Enchentes são comuns na cidade, principalmente nos últimos cem anos, em que a cidade afundou cerca de 23 centímetros. Quando a maré sobe mais de 80 centímetros, espaços mais baixos como a praça de São Marcos, ficam alagados.

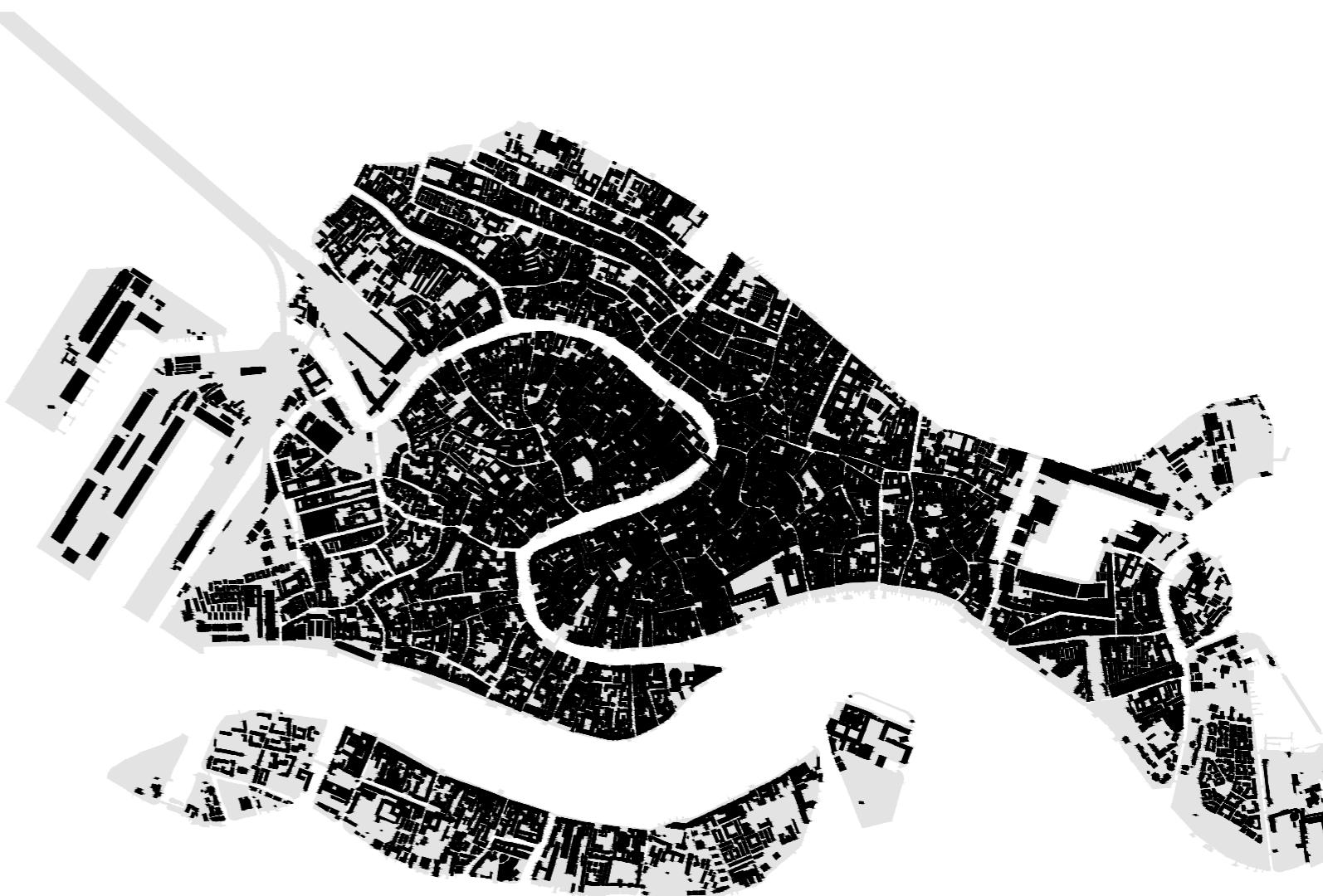
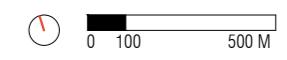


FIG. 24 Planta da cidade de Veneza, séc. XVIII



²² CALVINO, Italo. *As Cidades Invisíveis*, pág. 91

02

"E tu, nobre Lisboa, que no Mundo
Facilmente das outras és princesa,
Que edilicada foste do facundo,
Por cujo engano foi Dardânia acesa;
Tu, a quem obedece o mar profundo,
Obedeceste à força Portuguesa,
Ajudada também da forte armada,
Que das Boreais partes foi mandada."
Luís de Camões, *Os Lusíadas*, Canto III, estrofe 57



FIG. 25 Panorâmica de Lisboa, sem data, tirada do Alto de Santa Catarina

LISBOA, A CIDADE E O RIO

O rio precede a cidade. Mas é a cidade que desenha o rio, atribuindo-lhe funções e significados. Lisboa, onde sobre um território acidentado se desenhou, ao longo de vários séculos, um delineamento que define a forma como o homem e a água se moveram se conectaram nesta topografia. A mobilidade, a possibilidade de receber e escoar mercadorias e pessoas foi e é um dos temas fundamentais de uma cidade virada para o Atlântico, que nunca deixou de assumir o porto como a sua principal fonte de riqueza económica e cultural.

Lisboa teve desde a sua fundação uma forte relação com o rio Tejo. A sua fixação, desde os povos primitivos, esteve associada à sua morfologia de cidade construída sobre colinas e vales que desaguam no rio. Foi escolhida pela condição de porto natural do Tejo que facilita as trocas comerciais, pelo relevo das colinas que propicia a proteção do domínio visual e pela existência do rio como fonte de água potável.

O conjunto das curvas de nível representa a topografia sobre a qual se constrói a cidade de Lisboa. Os pontos notáveis da paisagem correspondem aos pontos de relevo da cidade: muralhas, conventos, palácios, miradouros, retículas sobre planos e planaltos e, sobretudo, a evidência dos limites e a sua intensidade arquitetónica é ainda reforçada por grandes traços que se somam à paisagem, justapostos ou sobrepostos, e que assinalam sucessivas contemporaneidades: as rotas fluviais, as estradas, a linha do elétrico, o caminho-de-ferro, as pontes e o metropolitano.

Desde as primeiras fixações na colina do Castelo até ao século XVIII a expansão da cidade foi feita paralelamente à margem e radialmente, de oriente para oeste, através do uso de muros e plataformas de modo a controlar a acentuada topografia da colina. Descendo primeiro em direção ao Terreiro do Paço, depois até ao Cais do Sodré com a muralha Fernandina, e mais tarde até Belém e Algés.

A dimensão do estuário e as diversas condições geográficas e morfológicas fizeram com que os povos fundadores desenvolvessem uma atividade marítima de trocas comerciais a partir do rio, a qual se apoia nos diversos cais espalhados pelo estuário. Eram chamados as "portas do Tejo". O rio foi assim uma grande porta de Lisboa, tanto de trocas comerciais como também de entrada na cidade, pela crescente utilização da navegação como meio de circulação entre países distantes. A frente ribeirinha era, então, a primeira imagem de quem chegava de barco a Lisboa, quer vindo da foz do rio, quer vindo da margem sul para a cidade de Lisboa.

Apesar das marcas transversais que o unificam, um território com estas dimensões é obrigatoriamente heterogéneo no seu desenvolvimento. O levantamento histórico efetuado permite conhecer o processo de crescimento e consolidação da frente ribeirinha, identificando e enquadrando o património de exceção no seu contexto espacial e temporal, compreendendo a lógica subjacente às diferentes unidades morfológicas e funcionais que se reconhecem hoje.

São tão claras as regras de construção como evidentes se tornam numa cidade como Lisboa com um relevo tão claro e sugestivo. Há um enleio intenso entre a topografia e a cidade que ela suporta com momentos genialmente encenados.

Se a cidade, desde o seu momento fundacional, é uma entidade em eterno crescimento, o que evidentemente modifica sua paisagem, no caso de Lisboa subsiste uma estrutura imanente que permanece ao longo do tempo, onde os elementos significativos da natureza geográfica local estavam já estabelecidos desde os primeiros habitantes.

A confirmação de seu território, que acaba por determinar uma silhueta visual incomparável fará da cidade e sua paisagem urbana uma réfem perpétua da paisagem natural. Assim, um eterno embate entre o ambiente natural e o construído será uma recorrência no imaginário coletivo de Lisboa.



FIG. 26 Terreiro do Paço, século XVII, Dirk Stoop

FIG. 27 Rua de Xabregas, 1859, J. Pedroso

FIG. 28 Vista da Praça do Comércio, 1940

LOCALIZAÇÃO ESTRATÉGICA

Ao focalizarmos o Atlântico, imaginamos um País diferente. Um País que não é periférico, antes pelo contrário, que incorpora o Oceano no seu espaço territorial conquistando uma outra centralidade para o espaço Europeu e dando a Portugal um posicionamento geoestratégico único e uma capacidade de afirmação mais reforçada.

A Península Ibérica está situada numa zona de transição entre o Oceano Atlântico e o Mediterrâneo e entre a África e a Europa, o que lhe confere características únicas. A conjugação entre a posição mediterrânea e a sua situação ocidental converte a Península numa encruzilhada de caminhos, frente ao mar e ao Novo Mundo.

Quando vista à escala intercontinental, de imediato se destaca a relevância desta localização, na intersecção das rotas entre Norte da Europa, Mediterrâneo e África e, no sentido transversal, entre Américas e Oriente.

Situada na derradeira extremidade do continente, esta paisagem primitiva oferece uma excelente localização para a cidade de Lisboa, com as suas colinas que dificultaram as invasões e defenderam a cidade, e o enorme estuário de vinte e cinco quilómetros de comprimento, onde vêm desaguar as preguiçosas águas do Tejo. Rio este que se prolonga navegável por uma enorme extensão em direção ao interior do País.

É essa condição natural do território que dá a possibilidade e a impulsão à cidade de Lisboa para se desenvolver. Atualmente, esta encontra-se subaproveitada em relação à potencialidade que a paisagem na qual se insere oferece.

A ocupação do sítio de Lisboa foi fortemente determinada pelas suas condições naturais, em particular pelas características do seu relevo. A coincidência das linhas dominantes do relevo com as linhas estruturantes do tecido urbano enfatiza a importância das circunstâncias morfológicas na evolução da cidade. A ligação entre colinas e bairros históricos faz de Lisboa uma cidade com múltiplas identidades. A cidade foi-se desenvolvendo ao longo dos vales e das linhas de festo principais, através de um crescimento linear e de malhas adaptadas à sua topografia.

Durante séculos a cidade de Lisboa foi-se aproximando do rio, e a sua expansão é feita longitudinalmente em relação a este, tentando tirar dele o seu maior partido. A aproximação da cidade ao rio é evidenciada através de vários edifícios notáveis que acabam por marcar a frente

ribeirinha. Todavia, esta relação dos lisboetas com o rio é quebrada quando, também na capital, surge a indústria e uma barreira de armazéns, mercadorias e transportes é imposta à população até 1974, altura em que se começa a repensar a frente ribeirinha.

Ao longo da história, a circulação marítima de pessoas e bens molda indelevelmente a fundação e desenvolvimento de Lisboa e do seu porto. Pela sua situação geográfica e excelentes condições naturais de naveabilidade e acostagem no estuário do Tejo, que fazem dele uma rua líquida que flui graciosamente. O porto é ainda hoje da maior importância para a cidade e para o país, enquanto linha de costa em contacto privilegiado com o mundo. É um lugar simbólico, refletindo a cultura náutica dos portugueses que visa transparecer o orgulho e a ambição pela descoberta de mundos distantes. Lisboa, como ponto de paragem recorrente nas itinerâncias dos monarcas, ou sinónimo de confluência de viagens e explorações marítimas - os Descobrimentos - que resultaram na expansão Portuguesa e deram um contributo essencial, para esboçar o mapa-Mundo, marcaram de uma maneira imensurável o contributo de navegação para lugares distantes e para a ciência náutica.



FIG. 29 Vista sobre a Frente Ribeirinha de Alcântara, sem data



EVOLUÇÃO DA CIDADE

Lisboa nasceu junto à foz do rio, nas colinas expostas a sul, num território muito diferente do atual, pois as águas do Tejo banhavam-no em parte. As condições naturais proporcionadas pela foz do Tejo, pelo vale da Baixa com montes e vales férteis, pelo clima ameno, protegido do oceano, mas a ele ligado por águas tranquilas, naturalmente atraiu populações que sucessivamente invadiram e ocuparam o território.

A ocupação primordial de Lisboa, poderá estar relacionada com a toponímia do lugar, em "Alis ubbo", que possivelmente é o nome que os fenícios deram ao local com o significado suposto de "enseada amena", com posterior apropriação dos Gregos e Cartagineses. Antes da ocupação romana, Lisboa exibia já um castro no alto da colina do Castelo de São Jorge, com habitações dispersas nas encostas meridional e ocidental, possivelmente relacionadas com as melhores condições de conforto térmico proporcionado pela exposição a Sul e a Oeste, sempre numa estreita relação com a paisagem estuarina.

A cidade cresce a partir da colina do castelo, ocupando progressivamente os vales e colinas envolventes e as zonas baixas ribeirinhas. É neste registo que durante séculos, a construção de conventos, cercas, quintas e palácios foi enriquecendo o denso tecido da cidade, sem subverter a lógica morfológica do território.

Instalados durante mais de seis séculos os Romanos chamaram-lhe "Olissipo", cidade rica, integrada na província da Lusitânia, esta beneficiava do Tejo, ancoradouro comercial importante. A partir da invasão árabe, em 715, a urbanização de Lisboa faz-se de forma lenta e orgânica. O padrão muçulmano, de malha densa e recortada, ainda pode ser observado em Alfama. Por questões defensivas, o perímetro da cidade seria murado pela chamada Cerca Moura.

A elevação de Lisboa a capital do Reino de Portugal, em 1256, conduz à notória existência do padrão medieval que se desenvolvia espontaneamente dentro da Cerca Moura, adaptando-se a elevados declives, enquanto no vale da Baixa, entrecortado por canais atravessados por pontes, erguiam-se edifícios isolados, conventos e casas nobres. A consequência em termos morfológicos é a acomodação do edificado às mudanças de declive e elevações, multiplicando-se as construções numa organização territorial não planificada. Os quarteirões têm formas e

tamanhos irregulares e as vias apresentam fortes inclinações, sendo muitas vezes substituídas por escadas de modo a vencer grandes desniveis. Em 1373, é construída a Cerca Fernandina de modo a envolver a nova dimensão do aglomerado urbano.

Com o advento dos Descobrimentos Marítimos, que se iniciaram em 1415, Lisboa vê-se colocada na confluência das grandes rotas mundiais, transformando-se num importante entreposto comercial, científico e cultural da Europa.

Os grandes feitos do século XVI vêm modificar profundamente a estrutura urbana, física e simbólica da cidade, abrindo-a para o Tejo, do qual depende o destino da capital. Com a instalação da corte junto ao rio, num novo Paço Real rapidamente construído para fora da cerca, juntamente com o Terreiro do Paço, que culmina num enorme terraço sobre o rio. Surgia assim um novo centro de vida da corte, que a par com o Rossio, que era já o verdadeiro fórum popular da cidade, constituiriam até finais do século XVII as únicas clareiras no denso tecido urbano envolvente.

Nas encostas e na frente ribeirinha da cidade, as quintas e os palácios ajardinados dos fidalgos da corte vão surgindo a partir do século XVI. A sua localização resultava fundamentalmente de fatores como fertilidade dos solos, recursos hídricos, exposição solar e declives, sendo que os vales eram naturalmente os terrenos mais apetecíveis. O enquadramento paisagístico era outro critério de peso, com ênfase particular para a vertente panorâmica sobre o rio, que à época dos descobrimentos se veio a intensificar. Muitos deles são delimitados na frente de rio por muros de suporte erguidos para proteção das águas do Tejo, alguns mesmo com ancoradouros próprios, estabelecendo com o rio uma franca relação visual e funcional.

O Bairro Alto aparece como o primeiro projeto urbanístico de traçado ortogonal, situado extramuros, para lá das Portas de Santa Catarina e do monte de São Roque. Intramuros, Lisboa mantém as características de burgo medieval, com a frente ribeirinha marcada pelo Terreiro do Paço e pela Ribeira Velha.

A Lisboa Barroca apetrecha-se com equipamentos que interagem cenograficamente com o meio urbano, interferindo na ordenação dos espaços. Neste âmbito, destaca-se o monumental Aqueduto das Águas Livres e respetivos ramais, que alimentavam diversos chafarizes.

O terramoto de 1755 e a reconstrução pombeirina que se lhe segue motivam a remodelação integral da baixa da cidade e o despertar de uma mentalidade urbana renovada. O Marquês de Pombal optou pela reedição integral, adotando uma malha reticulada, modular e de vias largas hierarquizadas. Surge assim em 1764 o Passeio Público, o primeiro espaço verde público da cidade, concretizado numa enorme alameda ajardinada murada, feita à imagem das quintas de recreio da altura. É também por essa altura que começa a ser plantado o Jardim Botânico da Ajuda e ainda antes do fim do século XVIII, o Marquês de Pombal manda plantar a Tapada da Ajuda como tapada de caça para o Rei D. José.

Com o despoletar do romantismo liberal, remodelam-se integralmente os jardins e a antiga cerca das Necessidades. São dessa época o Jardim Botânico, os jardins da Estrela e o do Príncipe Real. Salienta-se que as zonas pouco construídas coincidem com zonas declivosas a maior altitude, sendo na sua maioria aproveitadas para a implantação de espaços verdes de média e grande dimensão, constituindo assim o pulmão da grande metrópole.

O desenvolvimento urbano nas décadas pós-pombalinas, verifica-se com a extinção das ordens religiosas e a reconversão funcional dos conventos em edifícios civis ou militares vai ter consequências quase sempre prejudiciais nos espaços envolventes que dos conventos dependiam. Os miradouros virados ao Tejo e anteriormente associados a locais de romaria vão também sendo ajardinados e em 1858, é criado o Jardim Botânico da Escola Politécnica.

De igual modo, foi desenvolvido o ambiente de estudo a oriente da cidade ribeirinha, verificando-se que a implantação das primeiras fábricas seguiu lógicas de acessibilidades e interesses económicos. O aparecimento da linha férrea, o espaço aberto e o povoamento disperso eram características necessárias para as implantações industriais. Construiu-se então o tecido da periferia, com oficinas, manufaturas, fábricas, chaminés, fornos e bairros operários, traduzindo-se numa malha urbana pouco consolidada e desorganizada.

Na segunda metade do século XIX, com implantação da indústria na frente ribeirinha do Tejo e nos vales das principais ribeiras do concelho surgem inúmeros pátios e bairros operários. Entretanto, os sucessivos aterros da frente ribeirinha, inseridos na lógica das obras de melhoramento do Porto de Lisboa e do crescimento industrial da cidade permitiram uma ocupação dominante desses terrenos assim como a consolidação gradual da ligação viária e ferroviária marginal. Resultaram

contudo na formalização progressiva de uma barreira física efetiva entre a cidade secular e o rio. Nas zonas ligadas à indústria e ao comércio, junto à zona ribeirinha e à periferia, surgem vilas e pátios operários. Simultaneamente, aparece um novo tipo de mobiliário urbano, obedecendo a uma tipologia decorativa que passa pela utilização da Arquitetura do Ferro, reflexo do gosto da época e que veio alterar profundamente a fisionomia da cidade.

Em finais do século XIX, Lisboa ganhou novo alento com a abertura de grandes avenidas ao longo das linhas de vale - a Avenida da Liberdade e as avenidas novas para norte - e com o traçar de uma nova malha urbana ortogonal na qual se inseriram espaços verdes.

Este crescimento não implicou, no entanto, alteração na fisionomia dos velhos bairros como Alfama, Mouraria e Bairro Alto, entre outros. A cidade cresceu ocupando arrabaldes, deixando intacta a urbe anterior ao terramoto, reformada pela Reconstrução Pombalina.

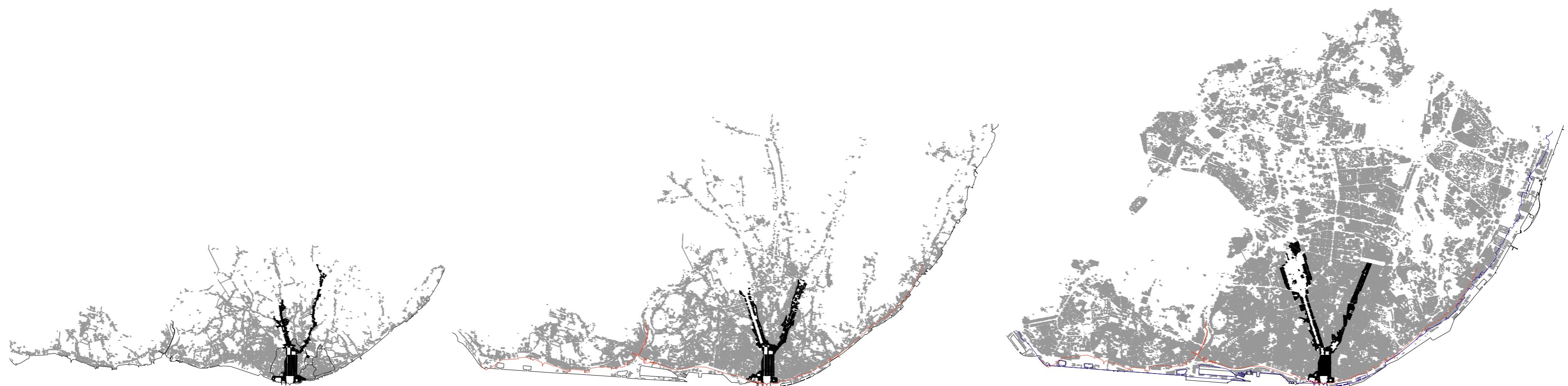
Não há contudo registo de alterações significativas na frente rio urbana, situação essa que aliás se manteve até hoje, à exceção de intervenções setoriais pouco significativas e nem sempre concertadas.

Fontes:

"Lisboa: urbanismo e Arquitectura", José Augusto França, 1989;

"Plano Verde de Lisboa", coordenação de Gonçalo Ribeiro Telles, 1998;

"Necessidades - Jardins e Cercas", coordenação de Cristina Castel-Branco, 2001;



LISBOA 1858
Segundo Carta de Filipe Folque

LISBOA 1911
Segundo Carta de Silva Pinto

LISBOA SÉC. XXI
Segundo Cartografia da CML

FRENTE RIBEIRINHA DE LISBOA

O Tejo é como um infinito berço, espaço líquido atemporal que sempre terá exercido um misto de fascínio, pelo que pode dar, e medo, pela sua indeterminada força, acentuado aqui pela presença próxima do mar, elementos que terão condicionado, definitivamente, a fixação de comunidades. Toda a frente oceânica era um finisterra, uma marcação territorial, uma referência identitária naquela fragilidade de partir e de ficar.

O imenso estuário, que a protege, supera os seus limites citadinos, criando frentes de água num território de configuração metropolitana. Por isso, Lisboa, enquanto cidade de água, só assume plenamente essa projeção no envolvimento marítimo, seja na sua frente atlântica, seja na frente estuarina do Tejo.

A frente ribeirinha, criada fora das muralhas, como espaço de mediação entre a cidade e o rio, tem, desde a sua formação, características indefinidas. Até ao século XV a frente de rio era lugar de várias atividades funcionais ligadas à pesca, mas foi daí que partiram as primeiras naus que transportaram a civilização europeia para lugares nunca antes visitados e foi aqui que retornaram vindas de longe, trazendo testemunhos vários de outros povos e outras culturas. Hoje, escavações que se fazem neste solo, quase invariavelmente, se preparam com embarcadouros ou fundações de estaleiros navais.

Com o passar dos anos, já em tempos recentes, desde o advento da revolução industrial, a frente ribeirinha, dada a sua posição a bordejar a cidade, vai assumir-se como um privilegiado eixo viário, seja pela rodovia, seja pela ferrovia. Uma relação lúdica com o rio, em quase toda a sua extensão, é cortada durante mais de cem anos. O Porto de Lisboa é entendido como um imenso corpo construído com especificidades técnicas e históricas; um testemunho da sua evolução numa súmula de estruturas que incluem cais, docas, terminais, estaleiros, armazéns e meios mecânicos. O recorte do porto, anterior ao século XIX, é em parte revelado pela leitura da morfologia urbana.

O primeiro grande aterro surge no século XIX, como uma solução higienista e como resposta a aumento das trocas comerciais que tinham lugar nas praias. Surge da necessidade de criar mais solo, mais lugar para a atividade humana. Vinculam-se os territórios da cidade retirados do mar, consolidando as margens e regularizando em linha reta baías e praias, transformando os limites físicos costeiros e facilitando a atracagem de embarcações o que, consequentemente melhora a

operacionalidade dos portos.

Mais tarde, com o crescimento industrial no século XIX, a indústria toma um papel de enorme importância na vida da cidade e toda a frente portuária é ocupada por armazéns. Os portos tiveram que ser dinamizados através de meios mecânicos, com a ampliação de docas, aterros e paredões, de modo a aumentar a capacidade de armazenamento, assim como de escoamento de navios. Com a evolução desmedida, a exigência em resposta à capacidade dos portos aumentou exponencialmente, o que levou a uma saturação dos mesmos, iniciando assim uma rutura entre a cidade e o porto.

Se por um lado o porto consolidou a ligação entre terra e água no sentido da operacionalidade, acabou por acrescentar uma nova muralha à cidade, com embarcações de grande porte, contentores, armazéns, e estaleiros da crescente indústria naval, impedindo o contato (visual e físico) da própria cidade com a água e excluindo o homem e a cidade da sua ligação com a mesma.

A construção da linha de caminho-de-ferro, bem como da atual Avenida 24 de Julho, o seu desenho paralelo à margem cortou o prolongamento das ruas que se estendiam perpendicularmente em direção ao rio, impedindo o movimento natural das pessoas e o escoamento das águas que desempenham o declive natural da topografia. Assim, o comboio, por um lado facilitou o movimento e encurtou distâncias, por outro inseriu uma fratura profunda nos territórios que atravessa. Esta separação dá origem a duas realidades, a cidade e o porto.

Na atualidade, a frente ribeirinha é apreciada pela qualidade urbana e amplitude de vistas que proporciona, pela identidade que fortalece, pelo valor simbólico que lhe é intrínseco, pela sua própria história, pelas funções portuárias, comerciais, lúdicas e turísticas que possibilita, mas continua a não ter uma relação de proximidade com a cidade devido à existência da linha de caminho-de-ferro e de vias de grande fluxo de tráfego na sua frente, situação cujos planos de melhoramentos da frente ribeirinha não resolvem por não estabelecerem a permeabilidade necessária. É parte deste espaço que se pretende agora recuperar, e afirmá-lo também como um notável miradouro sobre Lisboa.



FIG. 32 *LISBONA*, Gravura do séc XVI, Braun Hogenberg
FIG. 33 *LISBONA*, Gravura do ano 1740

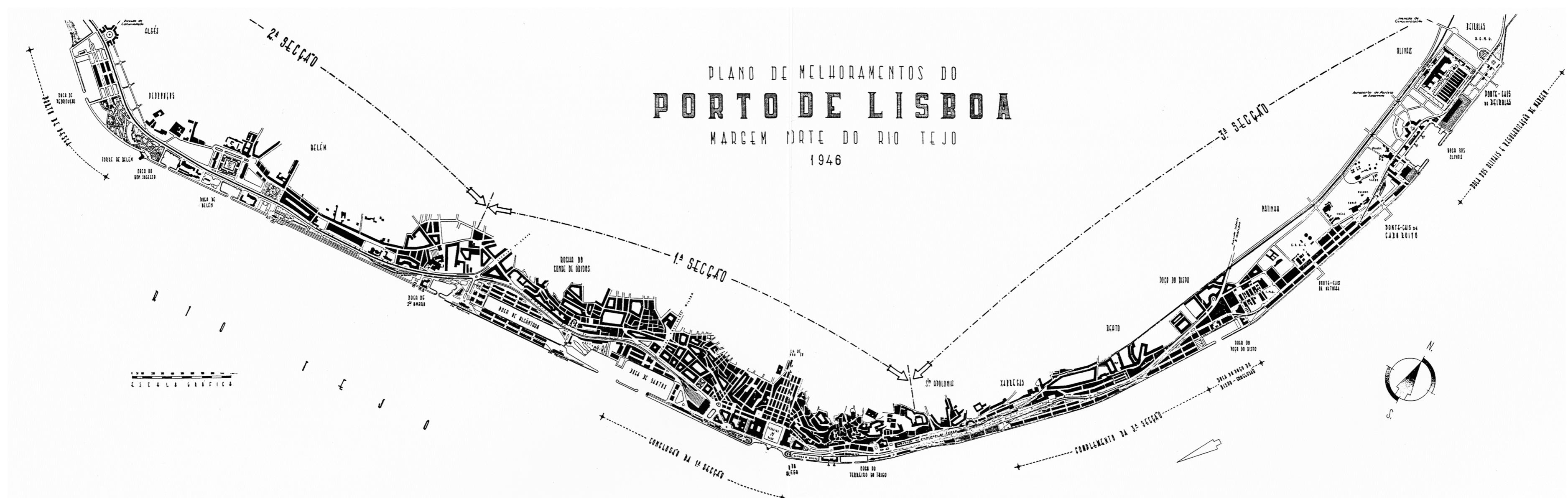


FIG. 35 Planta de melhoramentos do Porto de Lisboa, 1946

ESTRUTURA DA PAISAGEM

Lisboa é um território formado por uma orografia complexa. A cidade das sete colinas é um extenso sistema de vales, cabeços e festos, que formam o seu local geomorfológico, ditando as suas expansões e os seus limites. A sua ocupação inicial na colina do Castelo, é marcada por um ponto alto de pendente mais suave em direção ao rio e de grande diferença de cotas para Norte, para sua defesa. Os pontos altos topográficos são locais apetecíveis para implantar edifícios de carácter defensivo, o Castelo, ou representativo, o Convento do Carmo. Os principais cabeços da cidade marcaram as primeiras ocupações deste território. As linhas de água são também importantes fatores na definição das primeiras ocupações.

Estas características definem e compõem a situação urbana que a cidade possui, ainda hoje. Os grandes edifícios vão-se instalar em posições estratégicas na topografia, gozando das suas vantagens, sobretudo para a produção agrícola de que eram dependentes. Alguns instalaram-se em pontos altos, outros nas encostas junto aos grandes eixos, libertando o território de maior pendente para hortas e campos de cultivo. Assim poderiam recolher a água naturalmente para a irrigação dos campos.

CABEÇOS

Os cabeços naturais têm uma enorme importância. Defendidos pela topografia, têm por definição, uma única linha de acesso facilmente controlável. Correspondem numa primeira fase a acampamentos precários e posteriormente a locais particularmente procurados para as mais diversas formas de construção. Casas, conventos, castelos, cidades, ocupam num período inicial linhas de festo ou cumeada e sobretudo cabeços.

Os cabeços são zonas no alto das colinas e as linhas de festo, conjuntos de pontos altos que marcam o topo destas. Os principais eixos da cidade adaptaram-se a estas linhas, como a Rua da Escola Politécnica na Colina de São Roque ou a Rua Gomes Freire na Colina de Santana.

LINHAS DE FESTO

Imaginando os percursos de travessamento a pé, num registo inicial, verificamos que, por um somatório de razões práticas, os mais utilizados são os de cumeada ou linha de festo. Primeiro, pela sua regularidade sequencial para distâncias longas - torneando naturalmente os obstáculos

que são as ravinas e os picos. Em segundo lugar, porque ao evitarem o cruzamento dos vales, não só têm menos pendentes, como evitam a passagem dos cursos de água, por último, são os percursos mais seguros, uma vez que dominam visualmente os dois vales que dividem.

VALES

Os inúmeros vales são resultado da erosão criada ao longo dos tempos pela ação de fenómenos naturais, bem como pela ação do homem. Destes identificam-se quatro vales de maior dimensão que condicionam a formação da cidade: o Vale Verde, o Vale de Arroios, o Vale de Chelas e o Vale de Alcântara. Correspondentes a importantes linhas de água do sistema hidrográfico da cidade, em tempos eram rios de grande expressão, como a Ribeira de Alcântara.

Percursos ao longo dos vales, paralelos diagonais e a cruzar as linhas de água vão sequencialmente interligando pontos anteriormente marcados. Esta rede de caminhos, constitui por um lado o sistema embrionário do espaço público, e em sentido inverso, define, entre caminhos, o sistema inicial de subdivisão que permite a definição dos limites da privatização progressiva dos solos às mais diversas escalas.

As zonas mais planas da cidade, além dos planaltos de Carnide e do Aeroporto, correspondem ao fundo de vale, onde a ocupação é mais fácil. Assim a cidade rapidamente desceu para a Baixa, cruzamento dos dois grandes vales, Verde e Arroios (Avenida Liberdade, Avenida Almirante Reis).

ALTIMETRIA

Do ponto de vista topográfico, o relevo da cidade caracteriza-se por alguns contrastes apesar de não haver grandes variações altitudinais. A oeste situa-se a colina de Monsanto, com 216m. de altitude máxima. A este de Monsanto, estende-se um planalto, antiga superfície de erosão, com altitudes compreendidas entre os 80 e os 100m., que desce progressivamente em direção ao rio Tejo. A norte, esta superfície apresenta-se mais bem conservada e com alguns vales largos, mas à medida que se aproxima do rio, aquela superfície vai-se apresentando mais degradada e cortada por vales mais estreitos e encaixados, com direção sensivelmente norte-sul. Estes vales apresentam, em alguns troços, vertentes com um grande declive.

A sul, junto ao estuário do Tejo, o relevo apresenta-se mais acidentado com interflúvios pouco extensos e onde as altitudes não ultrapassam os 100m.. Estes são recortados por ribeiras

que desaguam no Tejo. Os vales das ribeiras de Alcântara e de Chelas apresentam áreas de declive bastante acentuado.

As áreas baixas situam-se ao longo de toda a faixa ribeirinha e nas numerosas zonas de vale, dispersas por todo o concelho. São vales jovens, que possuem pequenas bacias de alimentação, pelo que muitos deles apenas se apresentam bem definidos no sector terminal.

SISTEMA HÍDRICO

A caracterização geomorfológica do Concelho revela a presença de áreas significativas de cabeços largos na zona central e zonas com relevo moderado nas restantes áreas, que se traduz numa malha mais apertada de festos e talvegues.

O sistema húmido integra as áreas correspondentes às linhas de água, áreas adjacentes e bacias de receção de águas pluviais e correspondem às áreas planas ou concavas, onde a água e o ar frio se acumulam.

Estas zonas são caracterizadas por uma maior humidade do solo que vai aumentando à medida que se desce para a zona inferior da bacia hidrográfica. A jusante, a zona adjacente é normalmente mais larga, mais húmida e diretamente influenciada pela toalha freática, sendo aqui que frequentemente ocorrem cheias, pelo que, nesta situação, a zona adjacente é designada por leito de cheia. É nestas zonas que se acumulam os materiais transportados das cotas mais altas, dando posteriormente origem aos solos de aluvião que apresentam elevada aptidão para a produção de biomassa e alguma permeabilidade à água, dependendo do seu teor em argila.

CAMINHOS

As linhas geográficas e topograficamente consagradas a percursos de travessamento e acesso, têm necessariamente um carácter mais público e tendem a registar-se fisicamente sobre o território e definir os limites e a estrutura formal do espaço humanizado. Tendem a construir uma matriz permanente e reconhecível que marca tanto o espaço rural como a forma das cidades.

É uma rede distorcida que regista em formas irregulares a adaptação entre a necessidade de percorrer e atravessar, e a geometria e a natureza dos terrenos atravessados.

A rede viária e a sua hierarquia têm uma importância vital ao nível do planeamento, uma vez que

estas estabelecem diariamente as diferentes ligações à cidade. As vias têm como objetivo ligar entre si as unidades do território, adquirindo vários significados e funções de acordo com as suas características geométricas, atividade marginal e movimento de pessoas, tornando-se particularmente importantes as ruas, largos e praças, como locais de comunicação e de comércio e como palco de acontecimentos sociais, culturais e políticos. O caminho tem forçosamente de passar por um novo equilíbrio entre acessibilidade e mobilidade, antes promovendo uma nova cultura e a complementariedade entre todos os modos de transporte: dos motorizados aos não motorizados, dos públicos aos privados.

ESPAÇOS VERDES

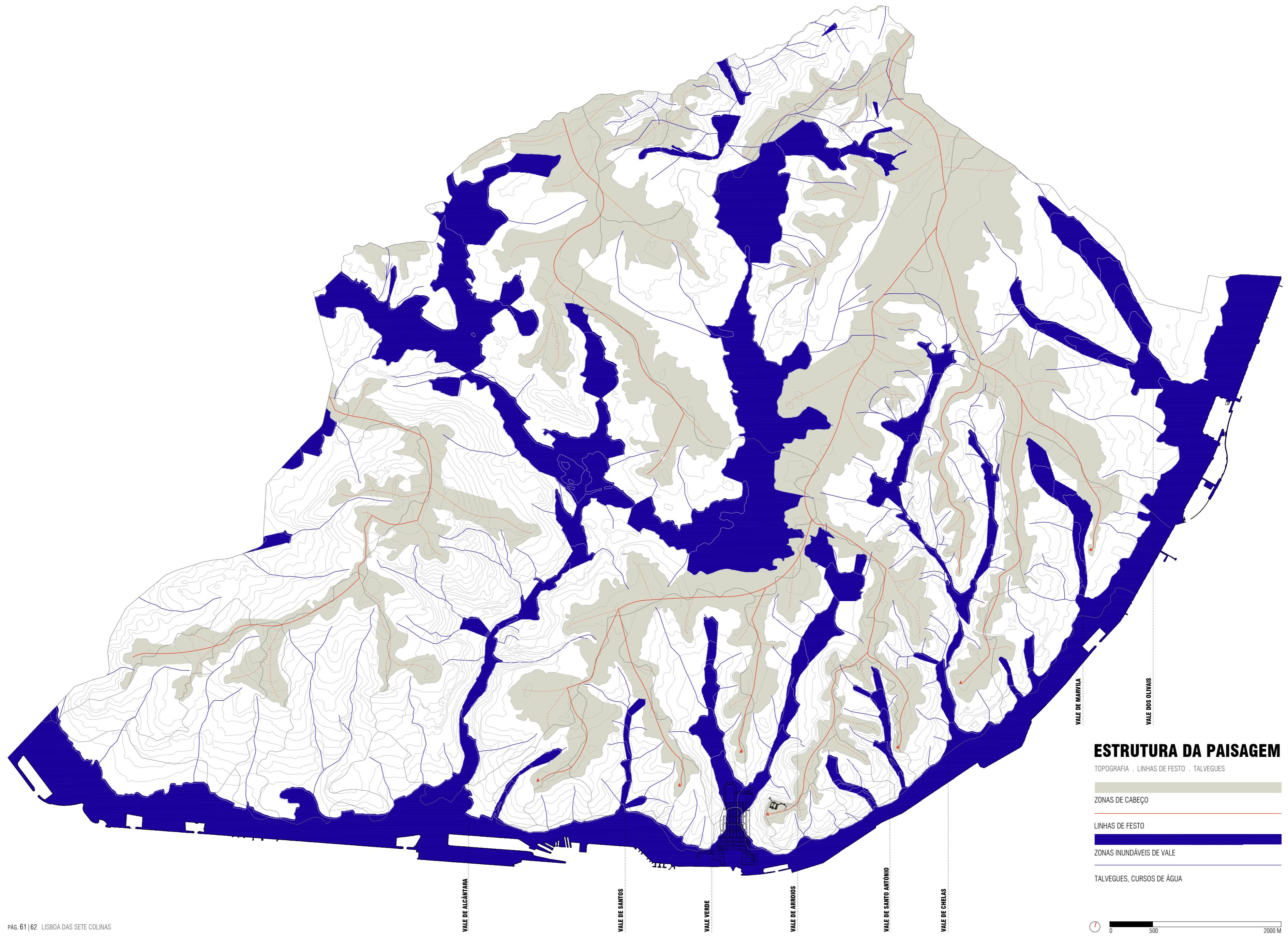
A vegetação natural em Lisboa encontra-se representada nas matas, matos e prados. Nos olivais, hortas e pomares e nas quintas de recreio encontram-se as espécies representativas da flora cultural. Realmente, o clima da região e a abundância de água permite que muitas das espécies exóticas que existem em avenidas, jardins públicos e quintas tradicionais, possam ser consideradas como características da cidade. A parte ocidental da cidade é ocupada pelo Parque Florestal de Monsanto, um dos maiores parques urbanos da Europa.

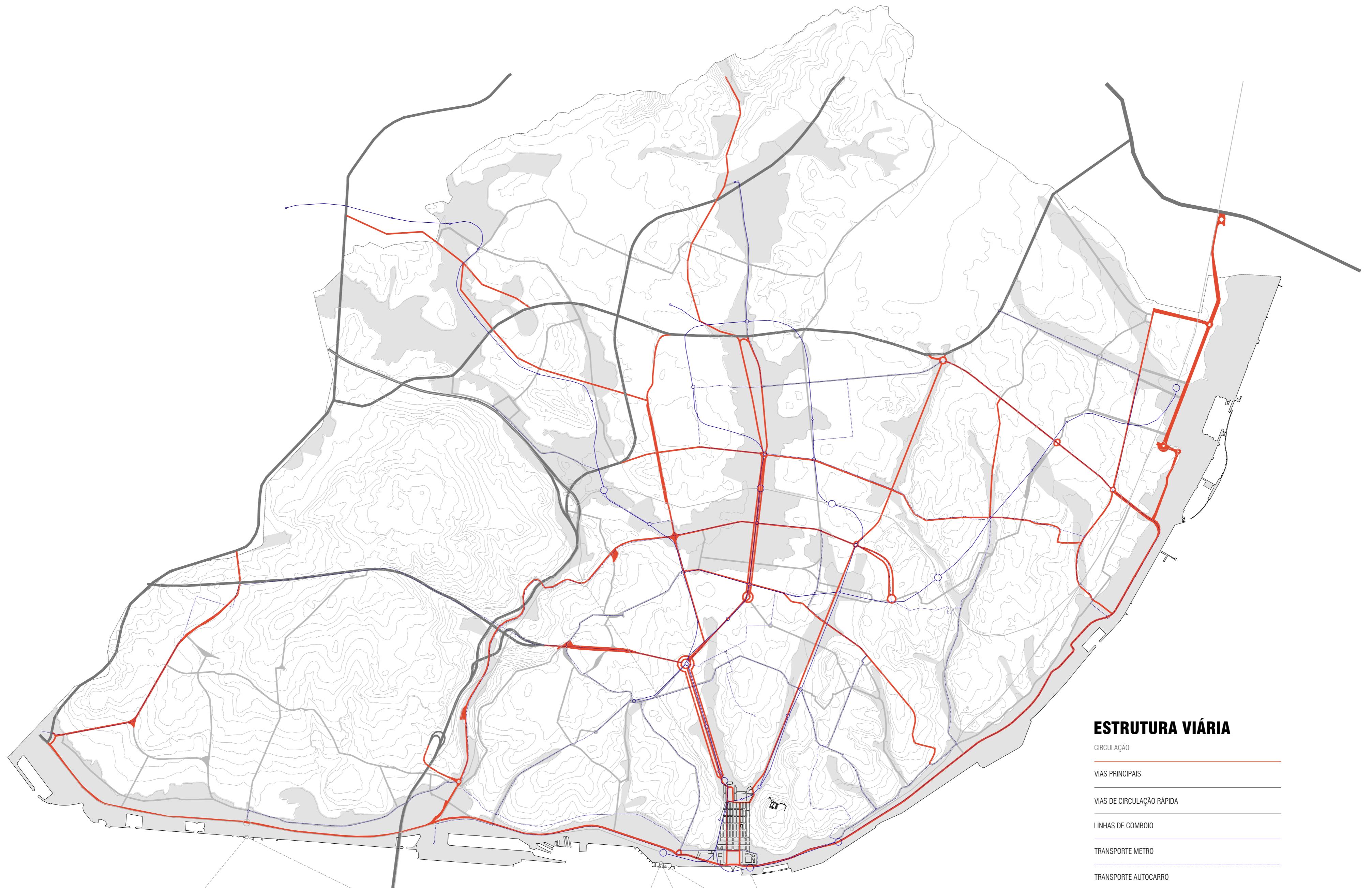
A existência do rio Tejo e do seu riquíssimo estuário, do ecossistema Florestal de Monsanto e a proximidade do mar é determinante para a grande diversidade de espécies animais e vegetais que se podem observar na cidade. Por outro lado, com os Descobrimentos e o contato com outras culturas, foram trazidas para Portugal, e em especial para Lisboa, espécies de quase todo o mundo: é por isso normal encontrar belos exemplares de jacarandás do Brasil, palmeiras das Canárias, tipuanas da América do Sul, magnólias dos Estados Unidos, camélias da China, etc.

Os espaços verdes englobam todos os espaços urbanos onde existem espécies vegetais. Têm funções ecológicas, lúdicas e recreativas, sendo o seu principal objetivo a preservação da qualidade do ar, o recreio e o lazer. Assim podemos encontrar em Lisboa: jardins, matas, parques, quintas, hortas, tapadas, jardins botânicos e árvores de alinhamento.

FONTEs:

"Plano Verde de Lisboa", PDM 1998; Cartas de Análise Atualizadas cedidas pela CML.







ESTRUTURA URBANA

ECOLÓGICA . CULTURAL . INDUSTRIAL

ESPAÇOS VERDES DE RECREIO E PRODUÇÃO

ESPAÇOS VERDES RIBEIRINHOS EXISTENTES E PROPOSTOS

MUSEUS E CENTROS CULTURAIS

PATRIMÓNIO INDUSTRIAL



MORFOLOGIA DE LISBOA

CIDADE DAS 7 COLINAS

A ligação natural da cidade à morfologia do terreno em que esta está inserida infere uma aceitação e adaptação às variáveis topográficas do mesmo. Assim, a implantação de um núcleo habitável dependeu sempre das condições de segurança e dos apoios naturais (água, solos cultiváveis, etc.). Dessa forma, o estar num plano mais alto proporcionava segurança devido à visibilidade e a implantação de um limite, o muro, o qual ajudava a reforçar a segurança, a proteger da cobiça e dos predadores.

Lisboa é conhecida por ser "a cidade das sete colinas". A ideia das sete colinas deriva muito provavelmente do paralelismo geográfico que os conquistadores romanos encontraram em 138 a.C. entre Olíssipo e Roma, a capital imperial, a qual era rodeada por sete colinas aquando da sua fundação. A descrição das sete colinas de Lisboa aparece pela primeira vez no *Livro das Grandezas de Lisboa*, de Frei Nicolau de Oliveira, no séc. XVII, no entanto nos últimos séculos diversos fatores tanto arquitetónicos como demográficos têm mudado a face da cidade apagando os limites existentes entre algumas das colinas e tornando menos relevante a grande distância entre as colinas.

À beira do rio Tejo, Lisboa foi sendo construída sobre colinas desde há mais de dois mil anos. Descobrir e apreciar a cidade através dos seus miradouros é desvendar o mistério das suas sete colinas.

A Colina de São Jorge, apesar de não ser a mais alta, foi onde Lisboa nasceu e onde se construiu o Castelo. Nesta colina podemos percorrer as ruas estreitas que descem em anfiteatro pelos pitorescos bairros do Castelo, Mouraria e parte de Alfama. Contígua ao Castelo fica a Colina de Santo André a mais elevada das sete, corresponde às calçadas da Graça e Santo André e ao Largo da Graça. Daqui pode-se observar Lisboa de dois belíssimos miradouros: o Miradouro da Graça e o Miradouro de Nossa Senhora do Monte, este situa-se no ponto mais alto da Graça. A Colina de São Vicente, possui dois bonitos miradouros: o Miradouro das Portas do Sol e o Miradouro de Santa Luzia. Dos dois miradouros podemos observar todo o bairro de Alfama, o rio Tejo, o Mosteiro de São Vicente de Fora e o Panteão Nacional.

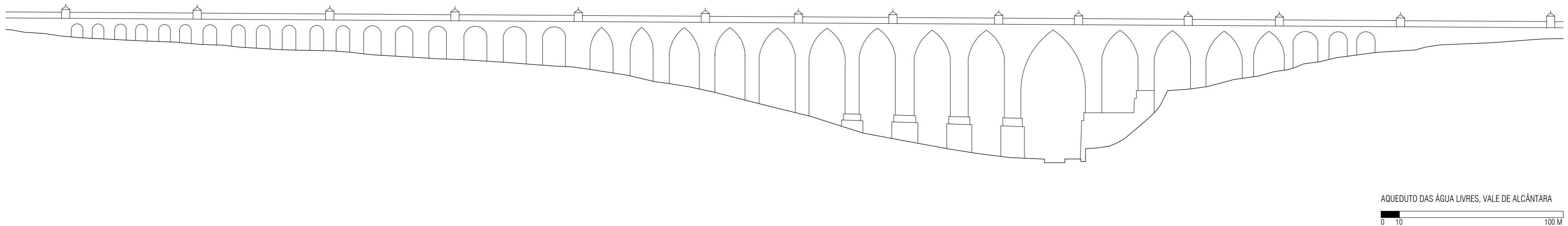
A Colina das Chagas, muito singular, data de 1597 após um aluimento de terras que a separou de Santa Catarina. Esta corresponde à Rua das Chagas e ao Largo do Carmo. A Colina de São Roque é formada pelo popular e pitoresco Bairro Alto.

A Colina de Sant'Ana fica sensivelmente na zona centro da cidade. Localizada a Oeste do Castelo de São Jorge, e abrange uma área que vai desde o Campo dos Mártires da Pátria até à Praça da Figueira. Por último a Colina de Santa Catarina, abrange uma área que vai do Largo de Camões até à Calçada do Combro. Para quem gosta de observar o rio e os barcos que entram e saem do porto, o Miradouro de Santa Catarina é o lugar ideal.

O estudo que se pretende desenvolver neste trabalho sobre as linhas de território e os pontos da paisagem tenta evidenciar o porquê da importância em incluir desniveis na paisagem construída e assim, criar maneiras de ultrapassá-los de forma mais subtil, sem grandes esforços incluindo-os e tornando o quotidiano das pessoas mais simples.

A construção de linhas de território, muralhas, aqueduto e cercas além de marcar o território unifica-o ligando pontos com cotas diferentes. Desenhar um muro é a forma mais elementar de organização do espaço. O muro nomeia, organiza e estrutura o território. O muro constitui e hierarquiza entidades e os homens organizam-se em relação a ele. Assim, os muros, as paredes, as cercas são a materialização do limite de pertença, possibilitando ao homem dominar o seu entorno, domesticando-o e organizando-o. Lisboa foi sempre uma cidade de cercas e linhas de defesa que a atravessaram séculos e cujo crescimento da cidade foi envolvendo e modificando.

Além das linhas de território, os pontos na paisagem também marcaram a cidade de Lisboa com as suas escadas, elevadores e ascensores. Dos três as escadas são o ponto mais antigo e que sempre auxiliou os habitantes e visitantes a ultrapassarem os desniveis mais difíceis do terreno. A seguir, vieram os miradouros como verdadeiros oásis de descanso a meio da subida e que foram embelezados conforme a moda dos espaços abertos dos jardins foi ganhando força. Finalmente, os elevadores e ascensores que, de uma maneira menos cansativa e mais rápida, passaram a ajudar os utilizadores a vencerem os desniveis mais acentuados.



LINHAS DO TERRITÓRIO

MURALHAS . AQUEDUTO . CERCAS

Lisboa, protegida do oceano, mas a ele ligada pelas águas tranquilas do largo estuário do Tejo, com elevações e vales férteis, de clima ameno, foi cobiçada por vários povos que a invadiram e lutaram pela sua ocupação, assumindo-se como uma área de atração da ocupação humana dada a sua localização estratégica em relação com o rio. A necessidade de garantir a defesa e segurança da cidade e seus habitantes, levou à construção de muralhas, por sucessivos povos.

As linhas do território como desenho da cidade e como construção da arquitetura convocam questões que são transversais e que interessam enquanto compreensão do estabelecimento humano. O muro enquadra a construção de um lugar interior e, simultaneamente, permite a sua interação com o tecido urbano. Os muros da cerca que têm a sua identidade reforçada pelo tempo, permitem o surgimento de um espaço intersticial, criado por tensão com os novos muros que se desenham.

MURALHAS

A muralha permite estabelecer um limite entre duas partes de um lugar. Permite marcar um território. É uma estrutura essencialmente defensiva, erguida em alvenaria de pedra. Normalmente a defesa proporcionada por uma muralha é reforçada por elementos adicionais como fossos, torres, parapeitos, ameias e outros.

As muralhas da cidade original, o Castro, definiram o primeiro núcleo de ocupação pré-romano. O domínio Romano consolidou esta ocupação, ampliando-a. Nas vertentes poente e sul em direção ao rio, foram construídas infraestruturas e equipamentos que atribuíram o original caráter urbano da cidade de Lisboa.

A Cerca Moura foi a expressão do reforço urbano feito pelos Muçulmanos. A construção de uma cidade fortificada foi o princípio urbano que estabeleceu uma hierarquia de funcionamento segundo as normas do planeamento islâmico. A Cerca Moura descia do núcleo muralhado existente até ao rio. A organização da cidade estendeu-se em direção a nascente, Alfama, com caráter mais relacionado com os trabalhos marítimos e a poente, a Baixa, com caráter mais comercial e artesanal.

A Cerca Fernandina veio abranger um território muito mais vasto com um desenho que envolvia um conjunto de colinas deixando no seu interior espaços vazios. O desenho da cerca tinha um

forte sentido morfológico de adaptação às características da topografia em articulação com aspectos simbólicos e estéticos. A entrada da cidade fazia-se por seis portas: três a norte, uma a oriente, uma a sudoeste e outra a nascente.

A identificação das muralhas, Fernandina e Moura, e a reconstituição do seu desenho original foram peças vitais para estabelecer relações de proporção e escala entre o assentamento original e a expansão até aos nossos dias. As portas da cidade originaram e direcionaram os primeiros caminhos fora das muralhas: o caminho do oriente, o caminho do ocidente e os caminhos para norte. Na cidade contemporânea alguns destes resquícios ficaram esquecidos e outros foram adquirindo um novo sentido, adaptando-se às novas lógicas dos seus habitantes. A cerca da cidade que delimitava o espaço no passado deu lugar a novos limites, a novos muros.

AQUEDUTO

Um novo sistema de abastecimento de água a Lisboa foi construído no início do século XVIII. O Aqueduto das Águas Livres foi o remate de um sistema de abastecimento entre captação e adução a partir da nascente de Belas até ao Rato, Amoreiras. Desde o grande reservatório "Mae d'água" segue um trajeto subterrâneo de cerca de 11km que estabeleceu uma rede de conexões entre conventos, palácios, jardins e chafarizes, e um renovado sentido de cidade.

O Aqueduto das Águas Livres é um monumento grandioso só igual aos da antiga Roma. O vale de Alcântara, aloja uma ribeira, sem a qual o aqueduto ficaria privado do seu fundo natural e ridente, não passando de um muro ciclópico de pedra, numa enfiada respeitável de arcarias. Não se pode desligar a ideia da imponência desta obra de D.João V dos seus trinta e cinco arcos, das suas galerias, das suas tradições, da sua cauda subterrânea de dezoito mil metros, do panorama paisagístico, rústico e bucólico. Maravilha de engenharia, o aqueduto tem por pano de fundo Monsanto e a Ribeira de Alcântara.

Ao longo do seu percurso, maioritariamente subterrâneo e parcialmente visitável, vão, pois, aflorando elementos arquitetónicos e estruturas do velho Aqueduto, como mães de água, respiradouros, arcarias e, sobretudo, chafarizes. Todos eles constituem importantes testemunhos de um momento histórico e, pela sua variedade tipológica, por importantes sinais da variação das tendências estéticas e artísticas do século XVIII.

O monumento está enquadrado numa paisagem idílica e na consagração das romarias. Anteriormente também constituía uma ponte de acesso à cidade. No topo dos seus arcos estendem-se dois passeios que eram conhecidos pelo passeio dos Arcos, fazendo do aqueduto uma estrutura que para além de marcar uma paisagem, foi uma forma eficaz de unir um território fragmentado.

CERCAS

As cercas e os conventos constituem uma entidade complexa que ao longo do tempo foi sofrendo um processo gradual de transformação. As práticas do espaço, os modos de habitar, o tempo e a história foram construindo estas unidades e a sua relação com a cidade. O território delimitado pelas cercas foi redefinido, por meio de tensões geradas pelo tecido urbano em constante alteração. Assim, o território interior do convento viu-se progressivamente envolvido pelo território alargado da cidade, gerando por vezes fronteiras e descontinuidades.

Os conventos implantavam-se de duas formas distintas, ou sobre as linhas de festo, dominando as colinas e obtendo um caráter mais defensivo, ou na base dos vales, junto das linhas de água, aproveitando os solos férteis para a produção agrícola. As cercas eram uma parte muito importante da tipologia dos conventos possuindo diferentes especificações. Estes limites poderiam simplesmente definir a propriedade agrícola ou ter uma função mais espiritual que funcionava como deambulatório/retiro. Estes edifícios criaram uma lógica de implantação, que se podia ler em toda a cidade, pontuando de forma clara as colinas e os vales, definindo uma matriz que condicionou o desenvolvimento urbano de Lisboa.

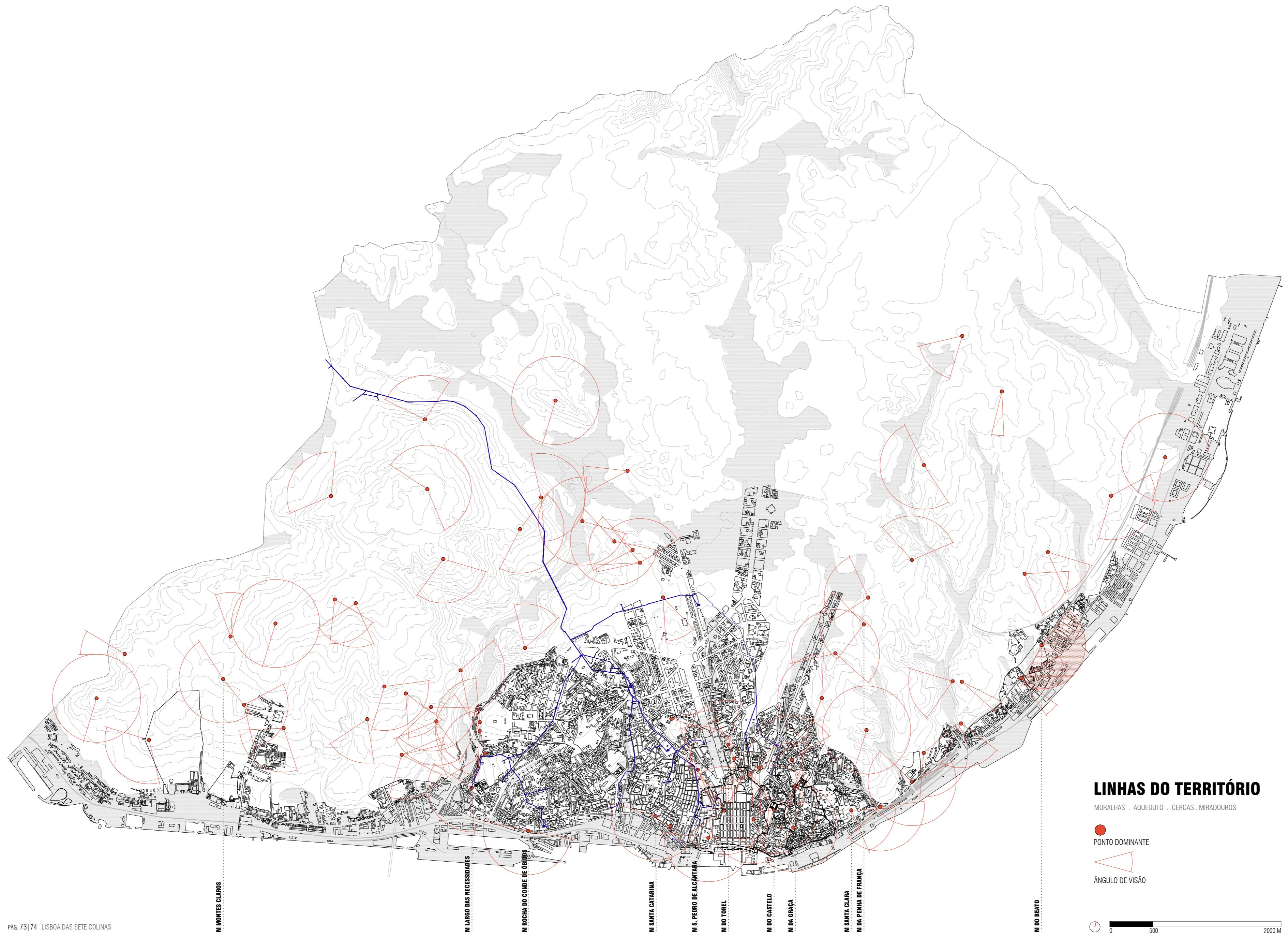
A cerca do convento é o limite físico do território, é o muro que confere contenção ao espaço e, ao mesmo tempo medeia a relação do recinto com o exterior. Porém, a cerca do convento é também o espaço contido, representa simbolicamente o espaço que o homem aperfeiçoa e domestica. A cerca é um espaço que internamente se organiza em função da topografia do terreno, da orientação solar, do sentido dos ventos, dos sistemas de água e dos usos que complementam o convento.

No passado, a cerca estruturava-se por patamares de terra e a sua organização dependia da morfologia do terreno e dos espaços de cultivo, pomares e hortas, que respondiam às necessidades de alimentação e contemplação dos religiosos. Assim, a cerca - o recinto interior -

era um espaço domesticado e cultivado pelos eclesiásticos que moldavam a terra, a água e a vegetação, atribuindo ao recinto normas de funcionamento.

No início do século XX, com a construção do aterro do porto de Lisboa e o desenvolvimento industrial da cidade, os conventos foram absorvidos pelo descontrolado crescimento urbano que se fez sentir como consequência da concentração da indústria na cidade, nomeadamente por bairros operários clandestinos. Os limites definidos pelas cercas foram diluídos e a vocação dos espaços definidos por estas perderam-se gradualmente salvo poucas exceções como o Palácio das Necessidades ou o Convento de São Bento, que devido às suas cercas se conseguiram manter como espaços verdes até aos dias de hoje.





PONTOS DA PAISAGEM

ESCADINHAS DE LISBOA . ELEVADOR DE SANTA JUSTA . ASCENSORES

Os pontos da paisagem marcam o território através de conceitos: dinamismo, visual e físico, e complementam o desenho urbano, no sentido de interpretar e criar formas de interligar a cidade. Estes enclaves impõem-se no território, gerando relações espaciais.

A acessibilidade é a primeira condição para o aparecimento de um determinado conjunto - tanto nas cidades antigas como nas novas centralidades, a localização perto de uma infra-estrutura natural ou artificial, as escadinhas que permitem estabelecer relações entre diferentes desniveis. O elevador constitui o suporte para a fruição, orientação e construção de memória coletiva. Os miradouros possibilitam uma série de relações visuais de grande intensidade num curto espaço de tempo. E, por fim, os ascensores, são equipamentos de transporte que se destinam a escalar distâncias curtas e muito ingremes. Estes três casos assumem diferentes graus de importância em cada nó ou ponto.

ESCADINHAS DE LISBOA

Se as colinas são Lisboa, as suas escadas e escadinhas são saltinhos que nos ajudam a percorrê-las. Por todo o lado vemos, na Graça, em Alfama, no Castelo, no Bairro Alto, na Bica e no Príncipe Real, as escadas, as escadinhas e as escadarias de calçada típicas dos antigos bairros lisboetas, as quais suavizam as caminhadas pelas ladeiras ingremes.

As escadinhas propõem unificar a cidade, estabelecendo relações de atravessamento, promovendo percursos pedonais que ligam as ruas criando uma malha contínua e densa. Estes percursos das escadinhas, permitem modelar a encosta, minimizando os declives e criando novas perspectivas.

Para aqueles que regressam do Tejo em dias de tempestade, estes degraus surgirão, provavelmente como um porto de abrigo. As escadinhas construídas à escala dos becos e travessas da cidade ocultam séculos de vida e de história. Os ingremes degraus, desafiam pessoas de todas as idades a subir e descer as colinas da cidade. E se os corrimões são omnipresentes, bem polidos pelo desesperado uso.

A circulação vertical tem função de vencer os desniveis em geral, possibilitando o livre acesso e circulação entre eles. Certamente estão entre os elementos mais抗igos das construções e diariamente lisboetas e os turistas têm de se servir delas.

As escadas podem ser feitas de vários materiais diferentes e apresentar inúmeros formatos. Podem ser compostas de alguns degraus ou ligar uma rua inteira, mas ontem, hoje e amanhã as escadinhas de Lisboa foram, são e serão uma das mais sólidas imagens de marca da cidade.

ELEVADOR DE SANTA JUSTA

Projeto pelo engenheiro de origem francesa Raul Mesnier du Ponsard, o elevador começou a ser construído em 1900, tendo desde logo se distinguido pela sua estrutura de ferro fundido, enriquecida com trabalhos em filigrana. Embora muitos julguem tratar-se de uma obra de Eiffel, foi de facto desenhada por Ponsard, um discípulo do engenheiro que em 1889 viu ser inaugurada a torre como seu nome em Paris.

O Elevador de Santa Justa, também conhecido como Elevador do Carmo, foi inaugurado em Julho de 1902, sendo o único elevador vertical entre os transportes públicos de Lisboa. Peça importante de mobiliário urbano lisboeta, integrada na denominada "Arquitetura do Ferro", traduzindo uma linguagem ornamental neogótica, implantado na Escadaria de Santa Justa faz a ligação entre a Rua do Ouro e o Largo do Carmo.

A sua estrutura vertical totalmente de ferro desenvolve-se em 7 andares que correspondem a 2 torres interligadas, com 45m de altura, no interior das quais circulam 2 cabinas quadradas, comunicando, no nível superior, com o Largo do Carmo através de um passadiço metálico, tipo viaduto, apoiado ao meio num pilar de betão armado. Inicialmente movido através de uma máquina a vapor localizada no piso superior da torre, somente em 1907 passou a funcionar por meio de motores elétricos. O Elevador de Santa Justa e o seu meio envolvente estão classificados como Monumento Nacional.

Destaca-se da construção da área envolvente não só pela sua verticalidade, mas também pela cor e material: o ferro. Sendo uma obra relevante da arquitetura deste novo material em Portugal, reúne técnica e memória, engenharia e arquitetura. O elevador representa a cultura de 1900, quando a máquina era entendida como algo mágico, um sinal dos novos tempos. Tem ainda a particularidade de possuir uma leitura ornamental neogótica, patente nas peças que compõem os painéis, variando no entanto as formas dos arcos. É também de salientar a panorâmica que o elevador oferece sobre a cidade de Lisboa. De um lado o castelo de São Jorge, a Sé, o rio Tejo e, para o outro lado, além da Baixa lisboeta, o teatro D. Maria II e o Rossio.

ASCENSORES

O acidentado relevo da cidade de Lisboa foi desde sempre um obstáculo à circulação de pessoas e bens. Os acentuados declives de algumas zonas de Lisboa constituíram, desde sempre, um entrave à circulação de pessoas e veículos. Ao longo dos séculos, foram pensadas soluções que envolviam pequenas carruagens a percorrer os trajetos mais penosos, que eram inevitavelmente pouco práticas. Com o advento da era da eletricidade e seguindo o exemplo de outras cidades, surgiu em Lisboa o primeiro ascensor elétrico. Este unia o Largo da Anunciada à Travessa do Forno de Tonel (Campo de Santana) pela Calçada da Lavra, ao qual se deu o nome de Elevador da Lavra, construído no ano de 1884.

Nos anos que se seguiram, em zonas de declives mais elevados e de maior afluência foram surgindo novos ascensores com o intuito de facilitar a vida às populações. Em 1885, o ascensor da Glória ligou a Praça dos Restauradores ao Bairro Alto. O terceiro ainda em existência é o ascensor da Bica que desce a pitoresca colina de Santa Catarina desde 1892.

Inicialmente alimentados por água, os famosos ascensores lisboetas são agora movidos a energia elétrica, continuando assim a ser a maneira mais amiga do ambiente para subir e descer as colinas da cidade. Também já foram castanhos, passando ao amarelo de hoje na década de 1930. Classificados como monumentos nacionais, a sobrevivência ao tempo deve-se às ruas ingremes da cidade que os tornam essenciais na vida de muitos lisboetas, assim como dos turistas. Atualmente ainda se encontram em funcionamento três dos nove ascensores construídos em Lisboa.

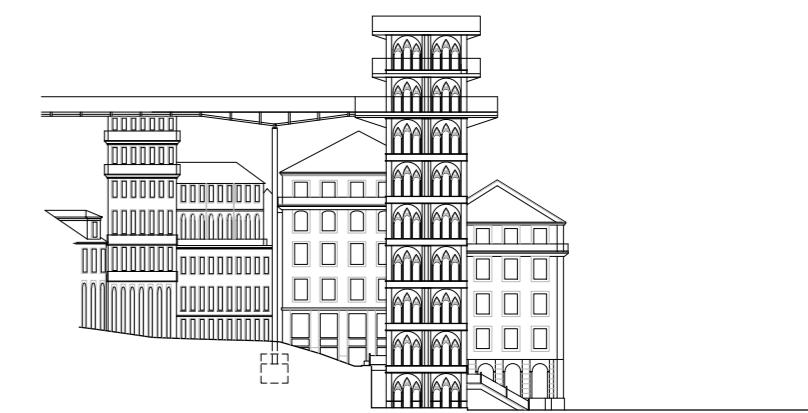


FIG. 38 Ascensor da Bica, Glória e Lavra, sem data

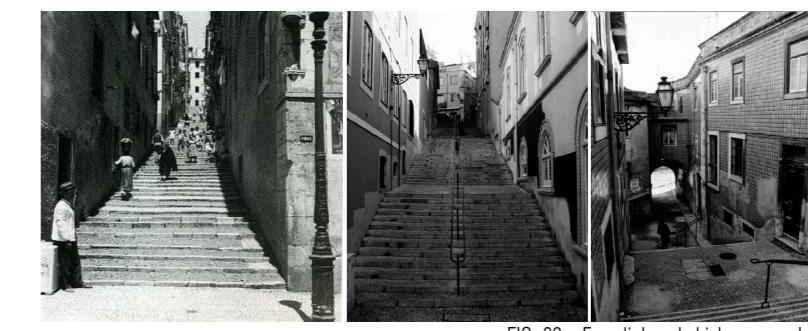


FIG. 39 Escadinhais de Lisboa, sem data

03



FIG. 42 *View of the Flower of Greece*, 1836, Karl Friedrich Schinkel

LISBOA CONEXÕES

ATMOSFERAS, PERCURSO, RELAÇÃO

As cidades são os mais arrojados gestos humanos na construção do seu próprio e único universo, na afirmação da sua espécie, no tortuoso e acidentado quadro evolutivo de vida, neste planeta singular.

As cidades são quase sempre feitas de um imenso passado que se perde nas sucessivas vagas, e progressivamente distantes, de um tempo recuado e inacessível. Mas essa ancestralidade deixa-nos os vestígios dispersos e desconexos de gestos primordiais que perduraram até à atualidade. A cidade é a construção de um sonho e um exercício de liberdade, é desenho e experimentação, lugar de encontro e ponto de partida para todas as viagens. A cidade é consciência, nela está codificada a origem e todo o tempo de um caminhar de diferenciação.

Construir Topografias é uma relação inovadora estabelecida entre espaços diferenciados. São lugares relativamente afastados, sem uma relação física entre si, que intuem o futuro. Há uma reinterpretação sobre o entendimento da cidade histórica e a definição do ponto de início para desenhos vindouros, partida para as novas "cidades", que já não são apenas espaços físicos, mas os lugares da imponderável criatividade de uma vasta comunidade, onde se joga a evolução da cidade.

Lisboa, uma cidade desenhada por um rio, onde sobre um território acidentado se desenhou, ao longo de vários séculos, um esqueleto que define a forma como o homem e a água se movem, se conectam nesta topografia. A mobilidade, a possibilidade de receber e escoar são temas fundamentais de uma cidade virada para o Atlântico, que nunca deixou de se assumir como porto e de assumir este porto como sua principal fonte de riqueza econômica e cultural.

O modo de vencer os desniveis através da arquitetura pode variar quer nas suas premissas quer nas suas soluções, assim sendo a análise que se segue procura mostrar como anular essa diferença de cota em casos distintos na sua escala, programa e localização. Este trabalho propõe que se fale de Lisboa partindo de três temas, atmosferas, percursos, relações. A estes temas associam-se projetos concretos que partilham um território e temas comuns.

Foram selecionados três projetos específicos, naturalmente entendidos como reveladores de um modo de elaborar que concentra questões e respostas a uma Lisboa contemporânea: a Reconstrução do Chiado evidenciando a permeabilidade e a circulação entre Chiado e Baixa através da nova ligação de metro; o Plano Geral de Acessibilidades à Colina do Castelo

desenhando os espaços de relação entre cota baixa e cota alta em todas as direções; o projeto para o Parque Mayer e Jardim Botânico relacionando dois núcleos construídos a partir de uma grande preexistência que é o Jardim Botânico, como espaço de conexão dessas duas cotas.

Estes projetos que redefinem percursos pedonais que permitem ligar cotas, introduzem meios mecânicos de acesso reduzindo as distâncias entre os lugares e democratizando a cidade, clarificando e ampliando o espaço público, e revelando o que o tempo por vezes escondeu.

Este estudo procura apresentar quais as opções tomadas nos diferentes casos e qual a influência das variações entre ambos na relação com a cidade de Lisboa. Todos eles transformaram descobrindo novos lugares para os homens, todos tiveram a capacidade de revelar interstícios ignorados dos corpos das cidades. Assim, analisando sucessivamente várias escritas pode-se retirar a informação adequada a cada uma delas e compreender porque estas opções os tornam exemplos inconfundíveis no reconhecimento de vivências e atmosferas diferenciadoras.



01. ATMOSFERAS - Reconstrução do Chiado

02. PERCURSO - Plano Geral de Acessibilidades ao Castelo

03. RELAÇÃO - Estudo Urbano para o Parque Mayer, Jardim Botânico

0 100 500 M



ATMOSFERAS

RECONSTRUÇÃO DO CHIADO

O Chiado foi durante décadas o local mais fino para compras na cidade de Lisboa, porém no dia 25 de Agosto de 1988, o Chiado ardeu, Lisboa ardeu. O incêndio que lavrou no Chiado atingiu dolorosamente uma memória coletiva, que encontrava nas fachadas, nas lojas, na toponímia e em inumeráveis sobrevivências, o referencial imagético, a atmosfera, de um tempo. A cidade não é apenas o somatório dos seus espaços, constrói-se também com sentimentos e memórias que se emprestam e se recolhem das suas ruas e paredes.

O Chiado não é a Baixa, mas é a transição e a arquitetura aí feita é Pombalina. Portanto, o que acontece é que aquela maravilhosa quadricula lançada sobre o vale, quando encontra, de um lado e de outro, a encosta, hesita. O problema das relações entre a parte baixa - a Baixa, e a parte alta - o Chiado, foi solucionado através de escadas, ascensores que faziam e que ainda hoje estabelecem as ligações entre os vários espaços e cotas.

A reconstrução do Chiado teve início em 1995, segundo projeto do arquiteto Álvaro Siza, datado de 1989. O projeto caracteriza-se por intervenções que transformaram o lugar, nomeadamente, com a definição do seu programa, acessibilidades e equipamentos. O trabalho de recuperação do Chiado dotou a cidade de linhas de força de desenvolvimento e de uma área com forte unidade arquitetônica de claras intenções urbanísticas. A particularidade do plano distingue-se a nível urbano pela comunicação entre diferentes espaços através de pátios e acessos que asseguram o percurso urbano e a permeabilidade comercial.

Há uma procura em recuperar a cidade e a sua memória, mantendo as suas fachadas, escadas, ascensores que faziam e que ainda hoje estabelecem as ligações entre os vários espaços e cotas, conservando o ambiente da zona como parte integrante de um centro histórico. Álvaro Siza recuperou a memória da cidade e a sua antiga vivência, através do estudo de antigos registos e desenhos procurando restabelecer correspondências antigas e vitais para a cidade.

Foi aberto um acesso por escada entre as ruas do Crucifixo e a Nova do Almada. Um pátio interior, construído pelos edifícios, com frente para a Rua do Carmo, assim como galerias de acesso, e o percurso em rampa de acesso ao portal sul do Convento do Carmo, foram elementos da Reconstrução do Chiado. Este pátio interior tinha ligação ao chamado Pátio B que não foi concluído assim como os respectivos acessos previstos.

O Pátio A, também interior, localiza-se no quarteirão limitado pelas ruas Nova do Almada, Garret e Ivens, assim como pelas escadas de São Francisco, e respectivas galerias de acesso. O espaço manifesta a possibilidade de dar vida ao logradouro que se sente nos quarteirões maiores do Chiado e no edificado pombalino junto do Terreiro do Paço e propõe uma interrupção no percurso do transeunte e um momento de descanso na esplanada.

A estratégia Pombalina revê-se nos muros das fachadas e os muros corta-fogo. Os miolos arderam. Os miolos eram o campo da reutilização e, portanto, da transformação. A intervenção de Álvaro Siza é extraordinária, porque retém o que é essencial da estratégia pombalina e reprograma os conteúdos do espaço interior.

Recuperar as fachadas e construir, no fundo, uma gaiola, mas desta vez uma gaiola não em madeira mas em betão. Noutros casos refazer as fachadas, seguindo de forma íntegra o que estava registado da arquitetura Pombalina, quer nos desenhos, quer na realidade. Portanto existe um projeto global muito claro e por outro lado, observar e incluir o sabor que dá o tempo com as várias intervenções. Outro aspecto notável do Plano de Reconstrução do Chiado é a regeneração dos espaços intersticiais, do interior dos quarteirões.

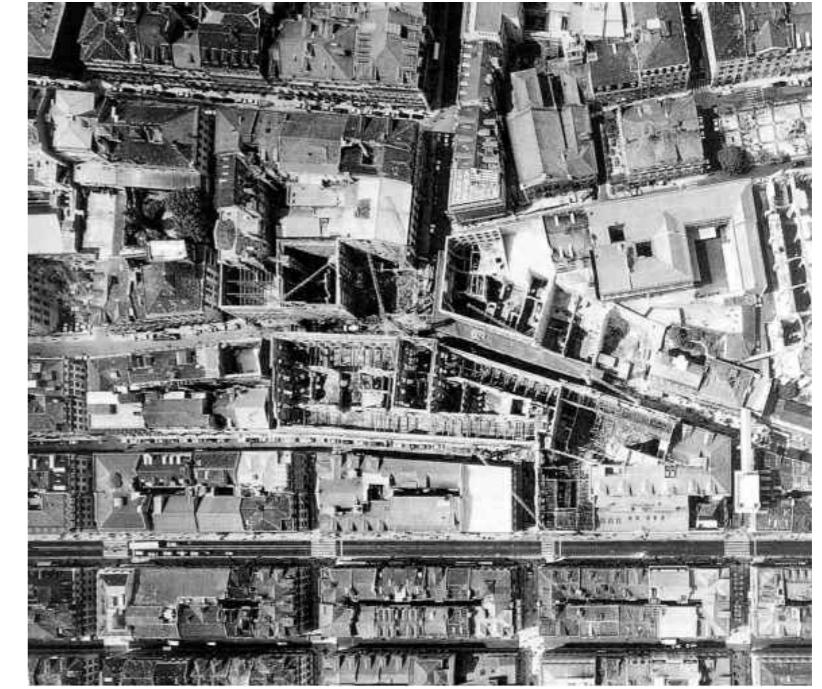
A criação de um circuito que envolve o Elevador de Santa Justa, rampas e escadas e um ascensor, sair à cota de Rua Garret e ter ainda uma escada de ligação à Rua do Carmo, completando os percursos será uma mais-valia para a população e os visitantes da cidade.

A vida das cidades cria-se na relação entre o construído, o sistema urbano e o sistema resistente da construção, e os modelos e os padrões de vida que vão mudando com o tempo. A forma como se procedeu criou uma consciência renovada sobre o trabalho na cidade consolidada. É um fazer de novo a cidade em continuidade: ligações desenhando os espaços públicos nos anteriores logradouros privados, permeabilidade e circulação entre Chiado e Baixa através da nova ligação de metro, retoma do desenho tipológico e modulado das fachadas do plano da Baixa. Todas estas são características fundamentais desta intervenção.

FIG. 43 Rua Garret e ao fundo o Largo do Chiado, 1930

FIG. 44 Incêndio do Chiado, 25 de Agosto de 1988

FIG. 45 Foto aérea da zona sinistrada do Chiado após o incêndio, sem data



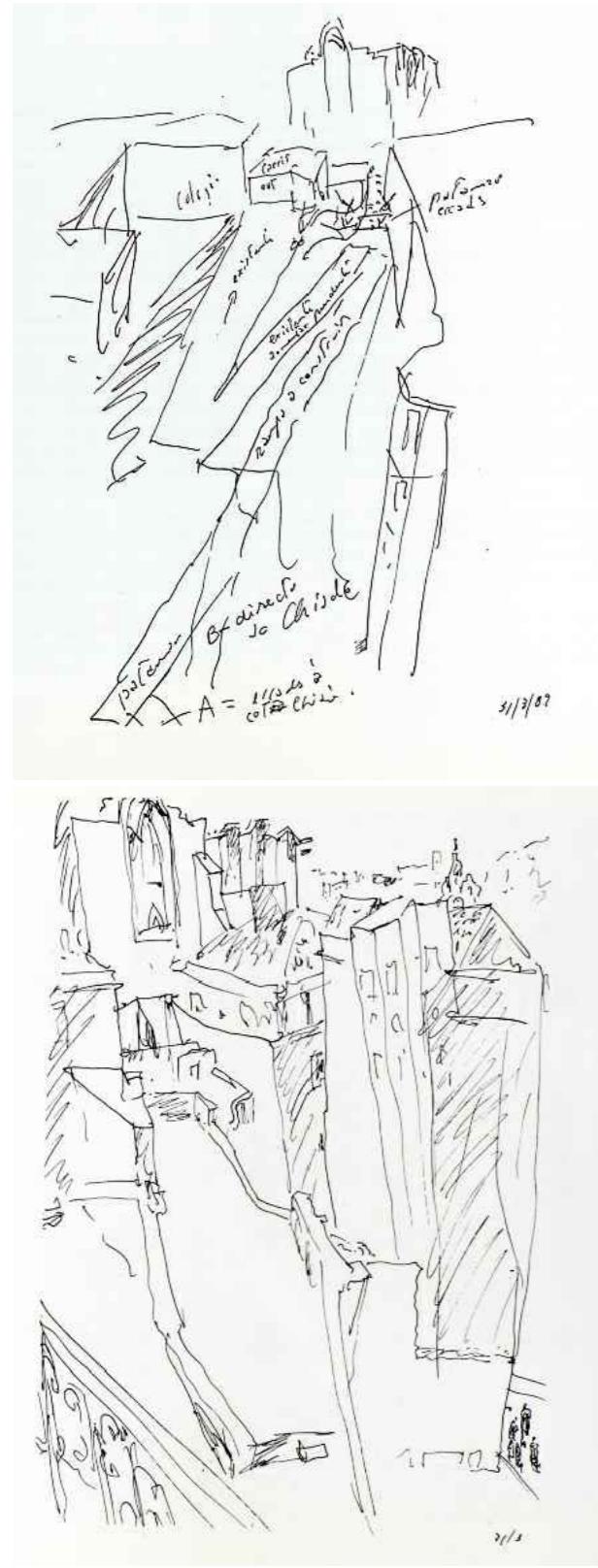


FIG. 46 Esquiços Pátio B, Siza Vieira

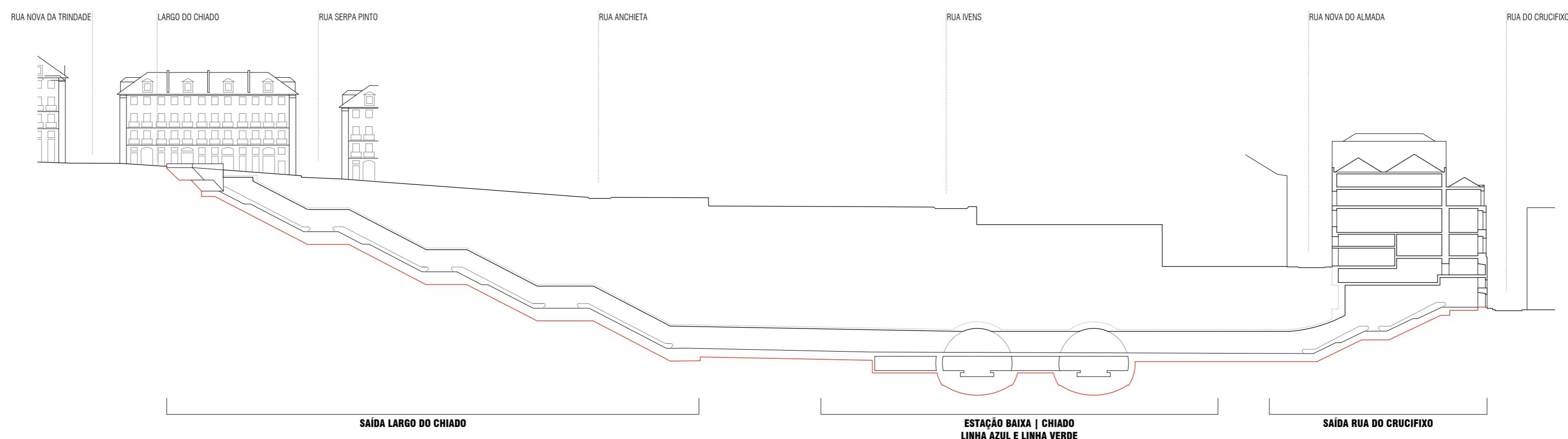
LIGAÇÕES

1. Largo do Chiado | 40.00
2. Baixa. Rua do Crucifixo | 07.00
3. Rua Ivens | 53.50
4. Largo do Carmo | 42.00
5. Rua António Maria Cardoso | 33.00
6. Rua do Alecrim | 25.00

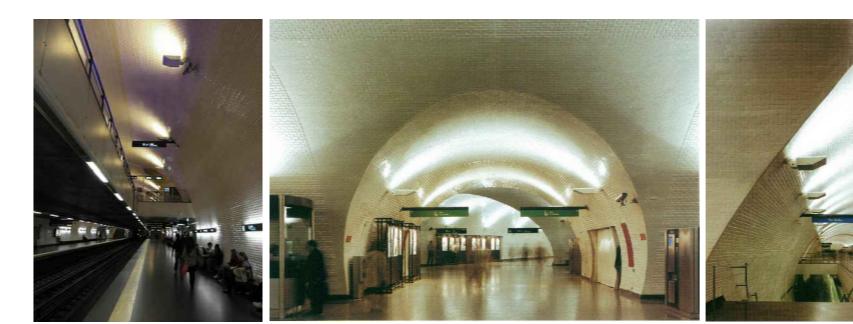
- A. Praça Luís de Camões
 B. Largo do Carmo
 C. Igreja N. Sra do Loreto
 D. Igreja da Encarnação
 E. Cais do Sodré







SAÍDA LARGO DO CHIADO



ESTAÇÃO BAIXA | CHIADO
LINHA AZUL E LINHA VERDE



SAÍDA RUA DO CRUCIFIXO

PERCURSO

PLANO GERAL DE ACESSIBILIDADES À COLINA DO CASTELO

O Castelo de São Jorge foi, durante séculos, o ponto simbólico de um poder inquestionável, bastião defensivo a afirmar a origem da própria cidade, foi um lugar de afastamento e de proteção de uma sociedade emergente. Presentemente quer-se anular essa diferença de cota, essa subida penosa que há mais de oitocentos anos simboliza o nascimento efetivo de um burgo.

O projeto do Ateliê Bugio faz uma reflexão relativamente ao que estava construído, redesenhandando, porque praticamente o desenho já estava feito, criando um sentido diferente daquele que teve no passado, promovendo uma série de ligações e alterando percursos já muito consolidados.

Redefinindo percursos pedonais que permitam ligar cotas, introduzindo meios mecânicos de acesso reduzindo distâncias entre lugares e democratizando a cidade. Clarificando e ampliando o espaço público. Revelando o que o tempo por vezes escondeu. Sendo mais um trabalho de limpeza, de leitura e de reorganização daquele espaço do que uma proposta de coisas novas. A colina do Castelo revela as suas necessidades de uma forma natural e urbana e cria a possibilidade de pensar novos acessos ligados aos existentes.

No projeto dos acessos ao Castelo o espírito foi sempre não fazer uma coisa contra a colina mas sim encaixada na colina. Promover as relações estabelecidas entre as várias cotas, numa espécie de cruz que foi encontrada, conseguindo gerar múltiplos circuitos. Ter dois percursos que se cruzam no Castelo - quer na frente ribeirinha, Alfama e no Campo das Cebolas, na cota baixa, quer no Martim Moniz, quer, depois no Convento da Graça, com um epicentro no Castelo, tornando-o acessível.

Com o objetivo de identificar e clarificar, escolheram-se lotes que estão vazios ou que pertencem à Câmara e onde é possível incorporar as talas mobiliadas assistidas, sendo estas sempre junto a pequenos equipamentos de apoio. Faz-se isto com uma grande naturalidade porque se aceita que a cidade tem uma matriz fortíssima, ancestral, e sobre ela pode-se intervir, lendo-a e compreendendo-a.

Sendo uma zona que está cheia de espaços públicos de grande força, um espaço de tensão entre edifícios de tipologias e natureza diversas, em que certos espaços privados tornam-se públicos, tornando-se parte da cidade. Entra-se no edifício, usa-se um elevador, uma escada, e revela-se uma rua nova, um miradouro para o Tejo. Um sistema por troços.

Fundamental, também é a ligação dos novos percursos à rede de transportes públicos (metro, comboios, elétricos, rede fluvial e autocarros), parques de estacionamento públicos (já existentes e propostos), e acessos existentes, fazendo com que os novos percursos se cruzem com os existentes criando, assim, uma nova dinâmica essencial à cidade.

Os novos percursos de acessibilidades à colina do Castelo, o percurso A1 - Sé, A2 - Graça, B1 - Alfama e B2 - Mouraria, estão associados a vários programas públicos - junta de freguesia, polo criativo, centro de convívio e miradouros, criando uma nova dinâmica, fluida e natural, revitalizando e tornando a colina do Castelo mais desejável, para todos.

Dessa forma estruturaram-se novos acessos à colina do castelo, criando percursos fluidos e naturais, ligados a diferentes modos de transporte público; facilitando a mobilidade na cidade à população e visitantes; revelando e criando novas dinâmicas na cidade; criando percursos pedonais e mecanizados totalmente ou parcialmente acessíveis a pessoas com mobilidade condicionada; ligando situações anteriores com novas propostas de acesso à colina do Castelo; percorrendo e utilizando os novos acessos de uma forma natural e com forte ligação à cidade; minimizando o transporte privado de centro da cidade criando ligações a diferentes modos de transporte público e parques de estacionamento; reduzindo a sinistralidade e ruído no centro da cidade e melhorando e ligando acessos existentes às novas propostas dando continuidade ao tecido urbano.

Os percursos não se desligam da cidade, trabalham com ela. Estamos na cota baixa, uma cota muito confortável, com uma relação muito próxima com a água ou então estamos numa relação de domínio. Para lá dos percursos que existem na cidade ligados à construção de um território, os percursos mais naturais, aqueles que a história nos tem trazido, identificam uma série de percursos nada artificiais que cortam a encosta, que se sobrepõem e revelam outro tipo de relações. Intensificar esta possibilidade pode ser altamente vital, ao imaginar que as pessoas podem, com mais naturalidade, percorrer a cidade pelo seu próprio pé.

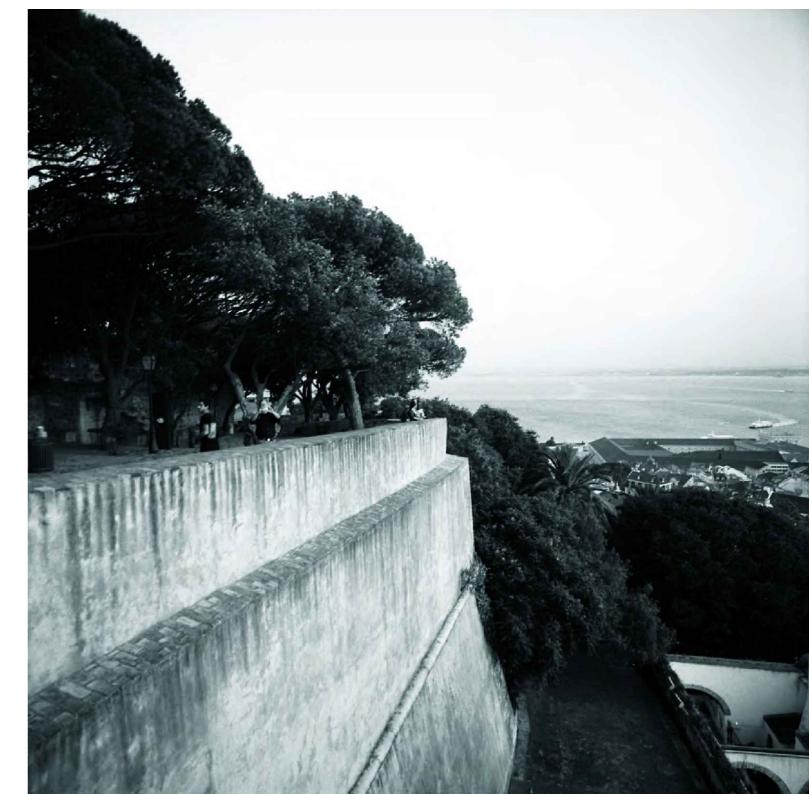


FIG. 47 Vista do Castelo de São Jorge, 2009

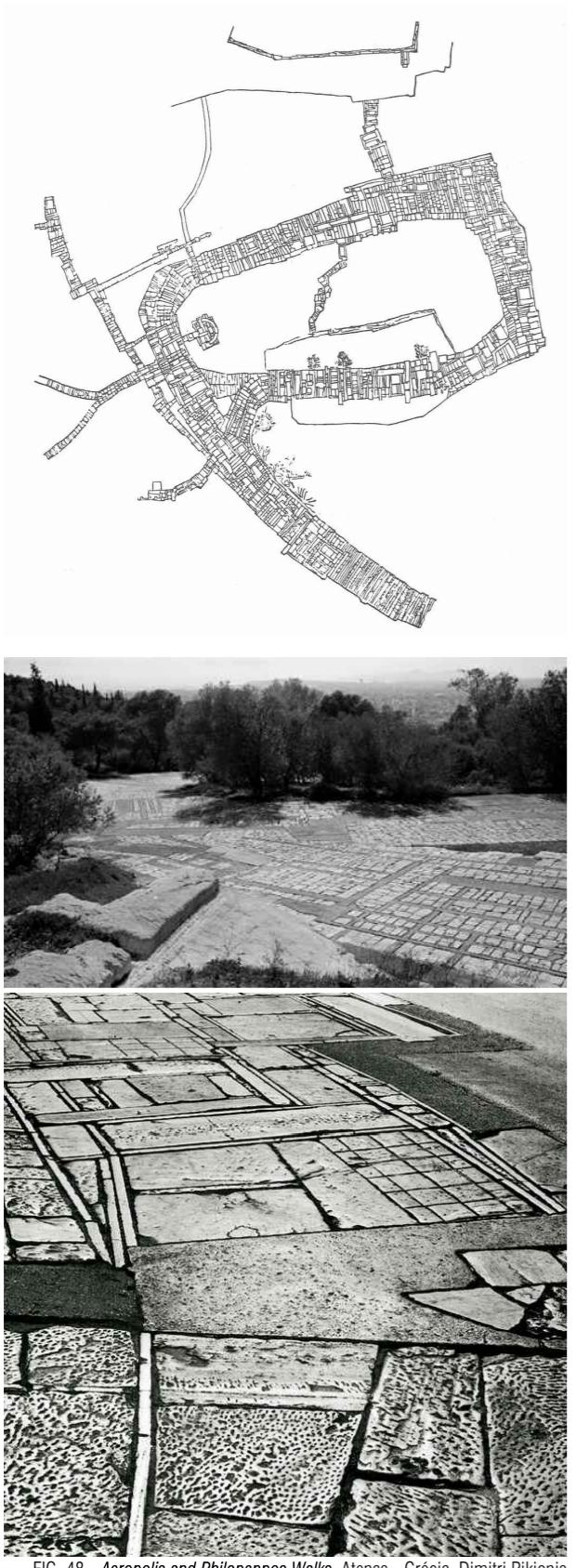


FIG. 48 Acropolis and Philopappos Walks, Atenas - Grécia, Dimitri Pikionis

LIGAÇÕES

A1 Percurso da Sé

- 1. Portas do Mar | 03.50
- 2. Sé Catedral | 26.70
- 3. Rua da Saudade | 61.5

A2 Percurso da Graça

- 4. Porta do Moniz | 88.00
- 5. Rua Costa do Castelo | 68.00
- 6. Rua dos Lagares | 40.00
- 7. Miradouro da Graça | 86.00

B1 Percurso de Alfama

- 8. Largo de São Miguel | 112.50
- 9. Escadinhas de São Miguel | 25.70
- 10. Largo de Santa Luzia | 51.00

B2 Percurso da Mouraria

- 11. Largo da Costa do Castelo | 63.00
- 12. Martim Moniz | 14.00
- 4. Porta do Moniz | 88.00





A1 Percurso da Sé

Terreiro do Paço - Sé - Castelo
aprox. 950m - 16min
1. Arco da Porta do Mar
2. Largo da Sé
3. Rua Augusta Rosa
4. Rua da Saudade

A2 Percurso da Graça

Convento da Graça - Coleginho (Teatro Taborda) - Castelo
aprox. 600m - 9min
5. Calçada de Santo André
6. Rua Marquês de Ponte de Lima
7. Rua Costa do Castelo
8. Esc. Marquês de Ponte de Lima

B1 Percurso de Alfama

Alfama - Castelo
aprox. 800m - 13 min
9. Largo de São Miguel
10. Escadinhas de São Miguel
11. Largo de Santa Luzia

B2 Percurso da Mouraria

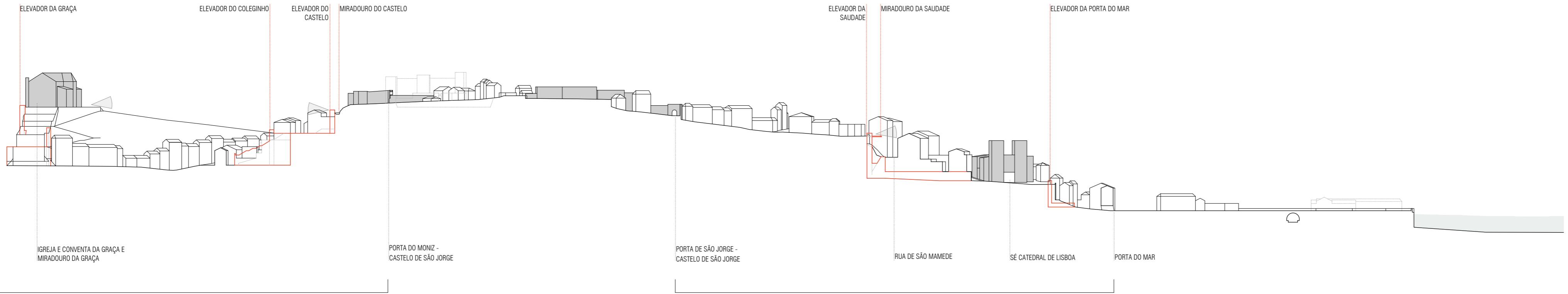
Martim Moniz - Mouraria - Castelo
aprox. 300m - 6min
12. Martim Moniz
13. Esc. Marquês de Ponte de Lima
14. Largo Costa do Castelo
15. Porta do Moniz

O percurso da Sé iniciar-se-á no Campo das Cebolas, antiga Porta do Mar e irá até ao Chão da Feira, Porta de São Jorge/Castelo, passando pelo Largo da Sé, Rua de São Mamede e Rua da Saudade. A diferença de cota entre o Campo das Cebolas e o Castelo é de 70m. O percurso da Sé está ligado à estação fluvial Sul-Sudoeste, à estação do Metro do Terreiro do Paço e ao parque de estacionamento a criar junto à Rua dos Arameiros, bem como à rede de autocarros e elétricos da Carris. Um pequeno elevador, na sua primeira etapa, ligará a Porta do Mar ao Largo da Sé. A segunda etapa da ligação assistida entre o Largo da Sé e a Rua da Saudade, será feita por uma rua túnel articulada com a Junta de Freguesia da Sé e com um elevador que permite a ligação, revelando o miradouro da Saudade e o resto do percurso.

O percurso da Graça liga o Convento da Graça à Porta do Moniz, entrada norte do Castelo, passando pelo quarteirão dos Lagares e Coleginho, onde se situa o Teatro Taborda. Sendo de 46m a diferença de cota existente entre o Miradouro da Graça e o quarteirão dos Lagares. A segunda etapa do percurso da Graça, entre o Coleginho e a Porta do Moniz/Castelo, vence outros 46m. A ligação da primeira etapa do percurso à segunda, entre o quarteirão dos Lagares, o Coleginho e a Porta do Moniz, far-se-á através da Rua dos Lagares e pela Calçada de Santo André. A primeira etapa do percurso da Graça será feita por dois elevadores encaixados em plataformas ajardinadas. O primeiro elevador une o Miradouro da Graça a um pequeno jardim, unido às escadinhas do Caracol da Graça e ao futuro jardim público da Graça. O segundo elevador colocar-nos-á ao nível da Rua dos Lagares e de um dos parques de estacionamento.

O percurso de Alfama liga o Largo do Terreiro do Trigo e o Miradouro da Santa Luzia, passando pelo Largo de São Miguel e Escadinhas de São Miguel. A diferença de cotas é de 47m. O percurso de Alfama assistido é parcialmente inclusivo. Este percurso estará ligado ao futuro Terminal de Cruzeiros, que incluirá um grande estacionamento público, à futura estação de Metro de Alfama, à reda da Carris e à estação de comboios de Santa Apolónia. O projeto tem início no Largo de São Miguel, chegando ao Miradouro de Santa Luzia. Dois troços de escada rolante, funcionando em simultâneo redesenhando o espaço público e dando acesso ao novo elevador, que parte do topo das escadinhas de São Miguel e coloca-nos no Miradouro de Santa Luzia.

O percurso da Mouraria liga o Martim Moniz à Porta Norte do Castelo, passando pela Rua do Marquês de Ponte de Lima, pelas escadinhas do Marquês de Ponte de Lima e pela Rua Costa do Castelo. A diferença de cota existente entre o Martim Moniz e a Porta do Moniz é de 75m. A ligação assistida entre a Praça do Martim Moniz e a Rua do Marquês de Ponte de Lima é feita por duas escadas rolantes integradas nas escadinhas da Saúde. Da Rua do Marquês de Ponte de Lima, Palácio da Rosa, à Rua Costa do Castelo é criada uma nova ligação por escadas rolantes. O restante percurso até ao Castelo pode ser feito de forma assistida, passando para o percurso da Graça, Coleginho, ou continuando através de um conjunto de escadas já existentes e reabilitadas por esta proposta.



RELAÇÃO

ESTUDO URBANO PARA O PARQUE MAYER, JARDIM BOTÂNICO E ZONA ENVOLVENTE

Quando se olha o Jardim Botânico a partir do Parque Mayer vê-se uma imensa massa verde que parece querer avançar sobre aquele espaço, reivindicar para si o território para o seu próprio desenvolvimento. Curiosamente o jardim é um espaço plantado de verde singular e denso, no coração de uma imensa malha urbana. Situa-se entre os dois conjuntos edificados mais significativos da zona e ocupa uma cota de transição entre ambos. Uma unidade territorial estruturante daquele troço da cidade não pode deixar de partir do Jardim.

A proposta do Ateliê Aires Mateus e Associados funda-se na extensão da sua massa arbórea, desde o atual limite até ao tardoz da periferia construída. Além de promover a continuidade ecológica com a Avenida, cria-se assim um anel de proteção, que permite uma utilização intensa e absorve o impacto nefasto da poluição, ajudando a preservar o equilíbrio do Jardim Botânico.

Aqueles espaços verdes são, na realidade, as coberturas do novo edificado. Mas, mais do que edifícios de cobertura ajardinada, o que se propõe é a ocupação dos espaços resultantes, sob os grandes planos contínuos que modelam a plataforma à cota superior. Noutros moldes, o paradigma é o da cidade histórica: elevada ocupação do solo, baixa altura de construção.

Embora contínua em conceito, essa camada edificada é profusamente aberta: permeável às ruas circundantes, atravessável no seu interior, recortada para o céu. Qualificando alguns troços existentes e criando outros, gera-se uma malha de espaço público pedonal que articula as duas cotas; o teatro Capitólio é reenquadrado numa nova praça, onde todos os percursos desaguam, numa tentativa de fluidez da vida neste critico centro da cidade.

O desenho resolve fisicamente as relações entre a cota baixa à cota alta, juntando através do Jardim Botânico, o Parque Mayer ao Príncipe Real, resolvendo o problema daquele enorme quarteirão indisponível. A proposta pretende dar um sentido muito claro entre aquilo que é uma ideia de cidade contemporânea e aquilo que é a memória do espaço histórico, sendo o espaço público o espaço central da cidade - a escala do espaço histórico. Tentou-se propor para um tempo contemporâneo aquele sentido que não é o da espacialidade do espaço público como verdadeiro centro de onde parte o desenho, aquela sensação que se tem na cidade histórica de Lisboa, onde o vazio é talhado, como se fosse o "negativo", e não o espaço entre dois "positivos".

No projeto há dois sentidos de conexão: um obviamente físico, outro cultural e histórico.

A implementação de novas atividades e revitalização das atuais devem gerar mútuo benefício. Em torno do Capitólio recuperado, será natural um polo de artes performativas; na Rua da Escola Politécnica, propõe-se um polo de artes plásticas. São atividades afins, com impacto económico-social e margem de crescimento; escolas e workshops, associados a residências temporárias, podem garantir uma programação de eventos em ambas as áreas, de forma continuada e económica. E, sobretudo, podem informalmente interagir com a vida da cidade, tornando o espaço público como palco principal. Já o desafio do Jardim Botânico é diferente: recuperá-lo e divulgá-lo sem comprometer um equilíbrio delicado e precioso.

O projeto cria uma espécie de nó de relações entre todos aqueles elementos, tendo a capacidade de ao mesmo tempo dar atenção a tudo, mas sem estabelecer uma estratégia excessiva de relação ou de sedução com aquilo que existe.

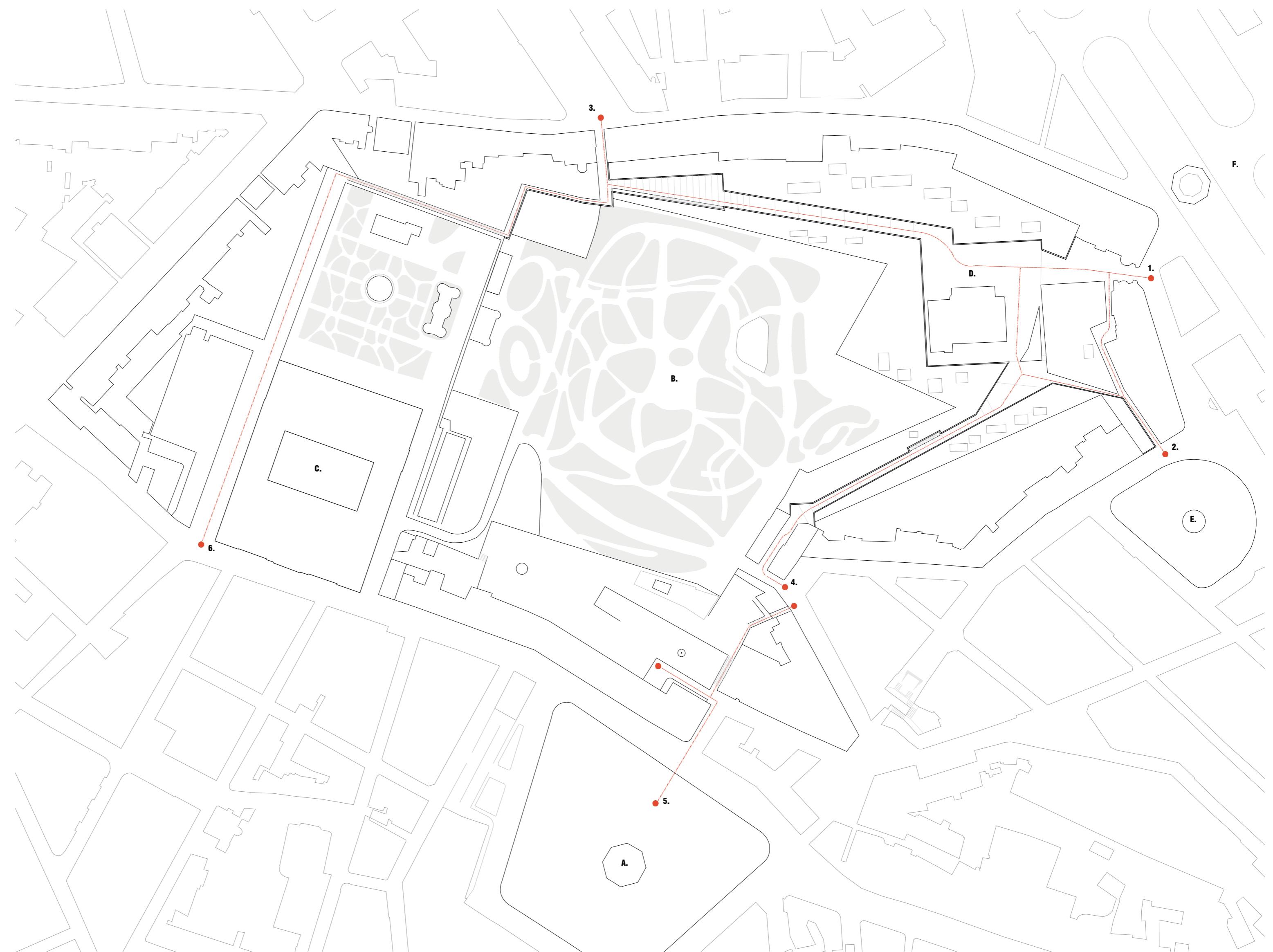
O Jardim Botânico é algo de gigante e misterioso que muito poucas pessoas conhecem, para o qual estão viradas casas apalacadas. Esta proposta para o Parque Mayer e Jardim Botânico é muito infraestrutural e pouco objetual. Trabalha para a cidade, sem grande autoria, ao contrário de todas as outras propostas para este mesmo sítio que "ocupavam" o Jardim. Na proposta dos Aires Mateus, o Jardim tem uma identidade muito forte. O jardim é aumentado e cola-se à periferia. Todas aquelas casas são postas a trabalhar com o Jardim, sendo-lhes oferecida uma certa naturalidade, valorizando assim a ideia de que para recuperar Lisboa no século XXI basta recuperar infraestruturas já existentes e alia-las a soluções integradoras que transformam Lisboa com pequenas operações.

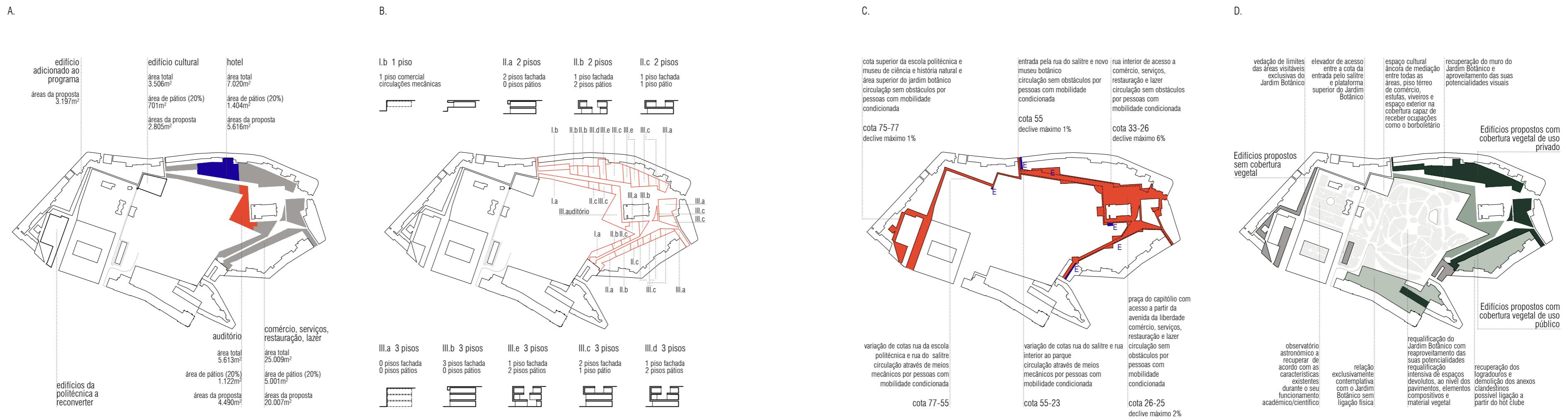


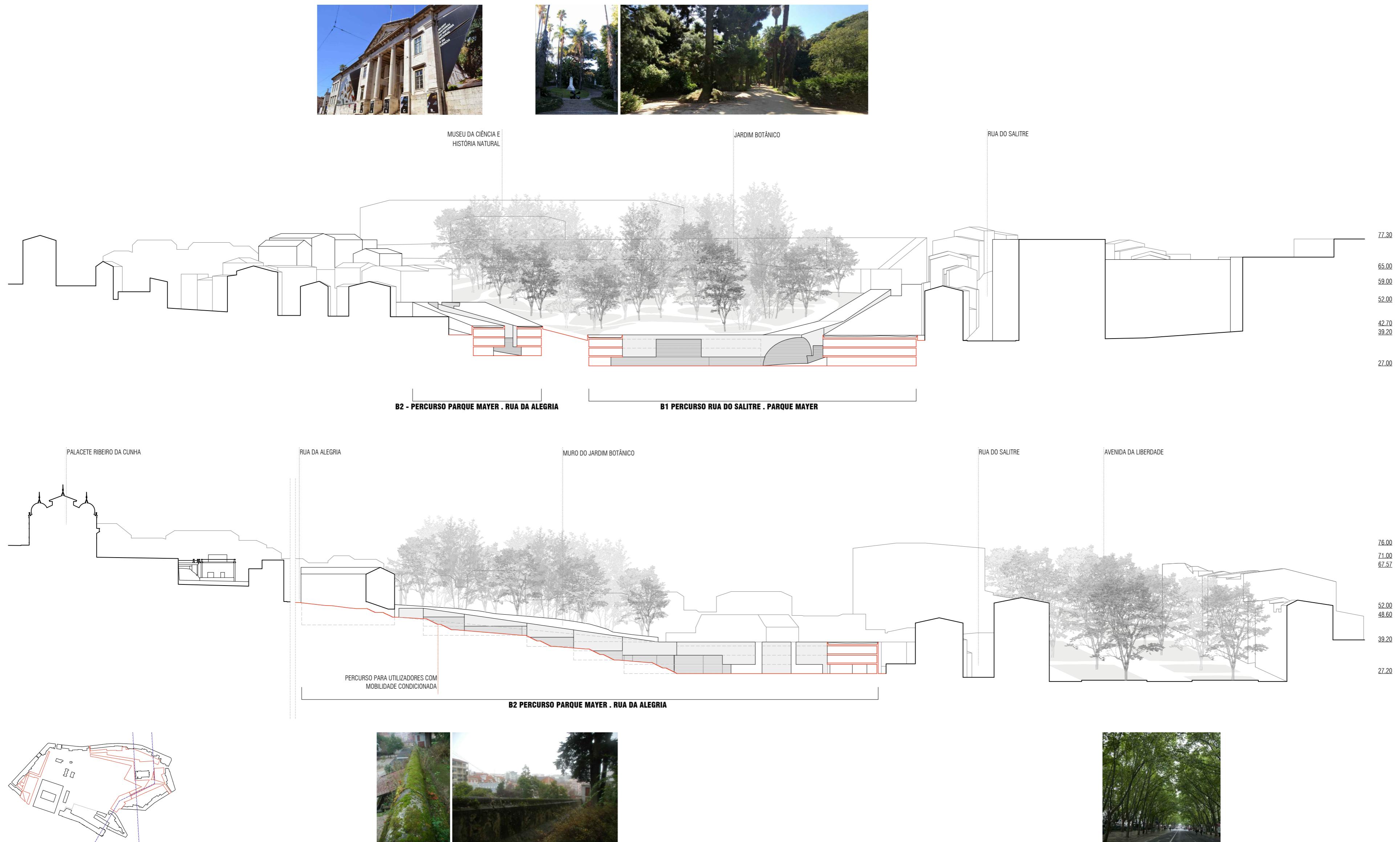
FIG. 49 Parque Mayer, sem data



FIG. 50 Foto aérea do Parque Mayer, sem data







CONSIDERAÇÕES PARA PROJETO

AINDA SOBRE ATMOSFERAS, PERCURSO, RELAÇÃO

A apresentação de casos estudados e a análise gráfica, não só das suas relações e dos seus contextos, permite entender a necessidade de adaptação das técnicas e soluções a cada um dos casos. Cabe-nos discutir as “conexões” criadas neste território, entendendo por conexões: ligação entre dois pontos - percurso; ligação entre cotas, conexão de objetivos - relação; e cruzamento, tangência, sistema de mobilidade, interstícios da cidade - atmosferas. Sendo todos os projectos escolhidos peças de referência para o futuro da cidade, pretende-se entender o histórico destas ações sobre o território futuro de Lisboa.

O confronto entre a topografia e a solução para exequibilidade, apesar de demonstrar ser enriquecedor a vários níveis de habitabilidade e usos dos edifícios, verifica-se em casos específicos onde as atmosferas geradas influenciam fortemente o tipo de soluções conseguidos.

Na madrugada do dia 25 de agosto de 1988 deflagra um grande incêndio no Chiado. Vários edifícios ficam completamente destruídos, apenas permanecendo algumas paredes estruturais. O arquitecto Siza Vieira é chamado para desenhar a Reconstrução Urbana do Chiado. Um desenho subtil acentuou a permanência da arquitetura pombalina, afirmou a sua contemporaneidade e o seu sentido histórico. O que este gesto contido evidenciava eram as múltiplas possibilidades de uma intervenção sensível numa paisagem urbana de forte carácter identitário. Esta atitude será tomada como referência para intervenções posteriores, em que se opera sobretudo no espaço interior. Este sim passa a ser o território de projectos que se prendem fortemente com intervenções inovadoras, reflexas de um tempo envolvente. Este é o coração, o elo de ligação, da urbe atual que entretanto se espraiia por limites difíceis de definir. Mas este lugar, a Baixa, continua a ser o ponto de articulação de diferentes malhas urbanas de diferentes épocas.

As acessibilidades ao Castelo procuram como anular uma diferença de cota que existe entre a cidade baixa e um dos seus mais importantes pontos de povoamento remoto. O Castelo de São Jorge foi, durante séculos, o ponto simbólico de um poder incontestável, reduto defensivo a afirmar a origem da própria cidade a partir do momento em que esta adquire uma estabilidade social de anos sucessivos. Foi um lugar de afastamento, de proteção, de uma sociedade emergente. Este projeto pretende anular essa diferença de cota, essa subida penosa que num passado ardente longínquo, foi o nascimento de um burgo. Este é, também o sentido desta arquitetura contemporânea, de um tempo atual que redesenha os lugares, que lhes confere um

sentido diferente do que tiveram no passado. Através da criação de percursos pedonais, com um apoio de elementos mecanizados, estrutura novos acessos à colina do Castelo, criam-se percursos fluidos e naturais, de desenvolvimentos e acontecimentos espaciais, paisagísticos e topográficos, e dá-se continuidade ao tecido urbano.

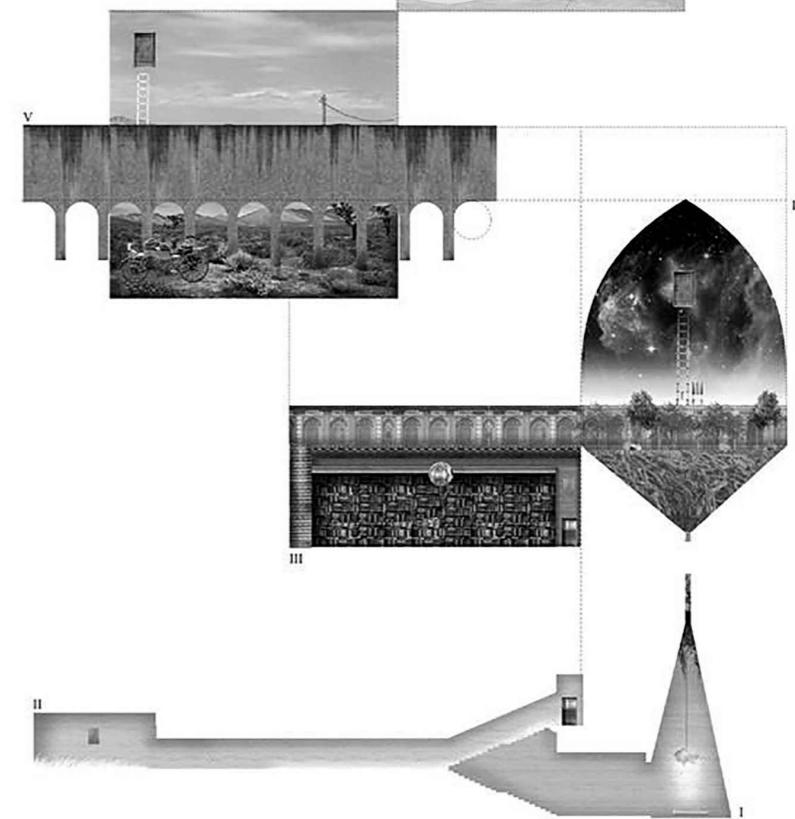
O Plano de Pormenor do Parque Mayer, Jardim Botânico e Zona Envolvente destina-se a organizar, caracterizar e articular a cidade. O jardim Botânico é um espaço verde com um carácter muito específico, pretende-se com esta proposta estruturar esta parte da cidade, resolvendo fisicamente as relações entre a cota baixa e a cota alta, interligadas através desta grande massa arbórea. O plano estrutura-se com um programa variado de vocação maioritariamente de usufruto público, criando ligações através do interior do macro quarteirão a todas as zonas envolventes. Todos estes percursos são acompanhados com funções que conferem ao interior do quarteirão uma componente de conexão urbana que agora não existe. O projeto mais do que uma geometria, propõe um sistema de associação e optimização de funções, em que o desenho é absolutamente fundamental para lhe conferir uma unidade sem a qual a sua compreensão se desagrega. A criação de canais de comunicação pedonal desenha-se a partir da cota baixa do Parque Mayer, criando uma praça. Duas grandes ruas desenvolvem-se a partir desse ponto. Uma ao encontro da entrada pela Rua da Alegria, e outra ao encontro da atual entrada pela Rua do Salitre que depois se conectará à cota superior do Jardim Botânico através de uma escada e elevador.

Todos estes projectos transformam descobrindo novos lugares para os homens, todos têm a capacidade de revelar “esses ignorados interstícios dos corpos das cidades”. Redefinem percursos pedonais que permitem ligar cotas, introduzem meios mecânicos de acesso reduzindo as distâncias entre os lugares e democratizando a cidade. Clarificam e ampliam o espaço público. Revelam o que o tempo por vezes escondeu. Estes três casos de estudo permitem compreender a riqueza e diversidade das relações entre a cidade e a sua topografia, quais os seus benefícios, características e ambientes, construindo uma narrativa que permite mais tarde no exercício de projeto, usar esta base de referência para a criação de espaços ricos em experiências e estabelecer um edifício como um eixo essencial na vida urbana e cultural da cidade.

FIG. 51 Maquete da ligação entre o Largo do Carmo e o Pátio B, sem data
FIG. 52 Maquete do Percurso da Graça e do Percurso da Mouraria, sem data
FIG. 53 Maquete do Parque Mayer, Jardim Botânico e zona envolvente, sem data



04



"o que é o local: apenas alguns traços ou tópicos
descobre-se um cubo ausente, exterior e centro.
Sobre a topografia e a paisagem distante
ora um limite longitudinal ora o outro
entre as árvores, privacidade ou paisagem.
Entre eles, conformou-se o espaço primordial
bifurca-se e orienta-se para o exterior diferenciadamente
realidades opostas
pátio, horizonte.
Ambíguo
dissipa-se, prevalecendo os elementos naturais, ou assume a presença como elemento artificial
oscila entre um carácter topográfico e a precisão de um limite
novo sinal urbano.
Articular as diversas volumetrias do contexto, clarificar e consolidar fragmentos urbanos
pedra de fecho, incorpora contradições
restaurada na sua essência espacial, preserva
evidências da história e das contingências.
Um bosque cerrado
numa forte sensação de isolamento
atravessando um filtro
carácter"

Gonçalo M. Tavares

TOPOGRAFIA DA CIDADE

Para Christian Norberg-Schulz (1926-2000), o fenômeno do lugar assume que o espaço é incontestavelmente um prolongamento da existência humana, devendo-se revestir das características do sítio para habitar - da paisagem, da envolvente, das condições morfológicas do terreno, da importância meteorológica e geográfica. Assim, é uma procura por prolongamento de continuidades morfológicas urbanas, de escala, seguindo o rumo arquitetônico que cada lugar contém, na evolução de um particular trilho local, para assim fortalecer o Génio do lugar.

O lugar, pode ser definido, de acordo com a visão Aristotélica, ou seja, a colocação do corpo num determinado espaço, subentendendo contactos/relações entre elementos arquitetônicos distintos. Além de se afirmar como uma coordenada no espaço, o lugar consolida-se, principalmente, pela autonomia cultural, onde esta é reconhecida tanto pelas vivências que proporciona, como pelo caráter físico dos elementos que integram esse espaço. Cada lugar confina o seu "Genius", único, singular, identificado de uma forma distinta, metaforicamente humano recorrendo Schulz, à ontologia do Ser.

Opposta a esta ideia romantizada e naturalmente pitoresca, está a cidade. Complexa, desconexa, fractal, artificial, mas ainda assim inebriante e mágica. É o lugar da mutação exacerbada. Todas as partes complementam-na conduzindo a um lugar único. Cada uma tem o seu "Genius", a sua identidade homogénea, a sua própria etnografia, com identidades que são submetidas a processos nos lugares particulares, pela ânsia de não perder a sua identidade cultural.

"A arquitectura da Cidade" (1966), está intrinsecamente confrontada com o lugar, e, baseia-se na "colagem" de componentes históricos no contexto, e ordenados no projeto, adaptando na obra, trechos, que encaminham para a memória da cidade. Para Rossi, a cidade é "a memória colectiva dos povos é como a memória que está ligada a factos e a lugares, a cidade é o "loci" da memória colectiva".



FIG. 54 *Broken Circle*, Robert Smithson, Emmen, Netherlands, 1971

ZONA ORIENTAL DE LISBOA

A zona oriental de Lisboa que outrora desfrutou de uma vista privilegiada sobre o Mar da Palha, constituiu uma das zonas de exploração agrícola importante para a cidade, já que nela se encontravam os melhores terrenos de cultivo, uma área formada essencialmente por vinhas, oliveiras e hortas. Muitas dessas propriedades agrícolas pertenciam às ordens religiosas que na sua proximidade construíram conventos e também pela burguesia com os seus palácios, de modo a poderem criar jardins de grandes dimensões e poderem desfrutar de um estilo de vida mais calmo.

Sendo formada por uma faixa de terra plana paralela ao Tejo e por zonas de encostas de colinas bem vincadas pelo Vale Escuro e pelo Vale de Chelas, grandes encostas expostas a sul que declinam de forma suave no recorte da zona ribeirinha.

No século XVI, a zona oriental, era um local frequentado pela corte e pela nobreza que nessa zona foi construindo quintas de recreio, palácios e conventos, onde passava o "caminho do oriente". A via ribeirinha foi ganhando consistência ao longo do século XVI, aliás no seguimento da franca aproximação da margem do rio detetada em toda a cidade.

Durante séculos, toda esta área da cidade foi povoada por hortas, quintas e conventos, sendo uma das principais fontes abastecedoras de produtos frescos da cidade. A partir do desenvolvimento manufatureiro do período pombeiro, o Poço do Bispo vai conhecer uma mutação no seu tecido urbano, económico e social. Essa viragem estrutural transformar-se-á em verdadeira revolução depois da implantação do caminho-de-ferro, seguido em breve pelo reordenamento das instalações portuárias, criando as condições para que esta zona se transformasse no principal centro industrial de Lisboa, caracterizado sobretudo pelas grandes unidades de indústria pesada, como é o caso de refinarias e outros equipamentos.

Foi durante o reinado de D. Maria I que se estabeleceram as duas primeiras fábricas que serviram depois de pretexto para a instalação de muitos outros edifícios fabris, alterando-se por completo o antigo espaço verde de Xabregas. Muitas destas fábricas foram erguidas de raiz, outras aproveitaram-se de palácios existentes para o seu funcionamento alterando-lhes o traçado ou muitas vezes descaracterizando-os. Esta proliferação de edifícios industriais foi favorecida em 1856 pela inauguração do caminho-de-ferro, estabelecendo-se na zona inúmeros bairros operários. Nessa altura trocou-se a paisagem serena e limpida do rio Tejo e das paisagens campestres, pelos toques das sirenes das fábricas misturados com os silvos dos comboios e

pelas silhuetas das charinés de tijolo, algumas delas já desaparecidas.

No final do século XVIII, grande parte da frente ribeirinha de Lisboa, nomeadamente entre Xabregas e Marvila, foi palco da construção do porto. O primeiro aterro construído neste troço de linha de costa aconteceu em 1835, consolidando o designado "caminho do oriente" e acabando com a praia fluvial.

No entanto, o encerramento progressivo das atividades industriais na segunda metade do século XX conduziu à degradação urbana desta zona, estagnando lentamente a vida de Xabregas. Hoje, o que resta na costa oriental de Lisboa são memórias de várias épocas passadas numa malha urbana quase sem vida, que outrora era sobranceira ao rio e atualmente está separada do porto por um via rápida, a Avenida Infante D. Henrique. Estas memórias estão desvalorizadas devido ao abandono e degradação de edifícios que têm o seu valor patrimonial, misturados com terrenos baldios, linhas de tráfego ferroviário e automóvel muito intenso e acentuados desniveis topográficos, criando uma segregação social e espacial presente até aos dias de hoje e afastando a cidade do rio.

Hoje em dia, influenciado pelo abandono destas estruturas fabris, esta zona passou a ser secundarizada em relação a outras zonas menos industriais da cidade e todas as suas estruturas importantes sofrem cada vez mais de abandono e degradação. Contudo, trata-se de uma importante zona de ligação entre o Parque Expo e o centro de Lisboa, notando-se alguma preocupação em relação a este território, já que ele mesmo pode vir a constituir um grande eixo de ligação e expansão da cidade. Por isso será pertinente uma intervenção urbana com caráter público, como a "fábrica das artes", para devolver a dinâmica e conceder uma vivência mais positiva à costa oriental de Lisboa.



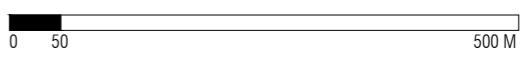
FIG. 55 Fotografia Aérea da Doca do Poço do Bispo, sem data

ESTAÇÃO DE SANTA APOLÓNIA



CAMINHO ANTIGO

CAMINHO DO ORIENTE (APÓS SÉC. XVI)



CONVENTO DO BEATO

O Convento do Beato foi mandado construir na segunda metade do século XV pelo rei D. Afonso V, em cumprimento de uma disposição testamentária de sua mulher, D. Isabel. A rainha pretendia que se edificasse, no local de um antigo oratório ou ermitório, dedicado a São Bento de Xabregas, um hospício para a congregação dos "frades azuis" ou "loios". Em 1461, o Papa Pio XI promulgou uma bula que autorizava os religiosos a designarem-se "Cónegos Seculares de São João Evangelista", santo de grande devoção da falecida rainha. No entanto, a denominação do patrono da primitiva ermida sobrepujou-se à designação papal, e o convento seria conhecido, até aos finais do século XVI, como Convento de São Bento de Enxobregas.

No reinado de Filipe I, foi escolhido o cónego Frei António da Conceição para conduzir a obra de construção da nova casa conventual que iria substituir o hospício medieval. Segundo a tradição, o frade terá realizado a sumptuosa obra com poucos recursos monetários, o que aumentou a fama de milagreiro que já então possuía. Foi a partir de então que o convento passou a ser conhecido como Convento do Beato António.

Os materiais usados na construção do Convento do Beato, predominantemente mármores brancos com laivos de jaspes vermelhos de origem nacional, conferem-lhe não só características únicas como também uma forte resistência, como se comprovou aquando do terramoto de 1755. Nessa altura, o Convento do Beato foi abrigo dos frades do Convento dos Lóios que consigo trouxeram várias relíquias de valor inestimável que resgataram dos escombros e das chamas.

Em 1834, com a extinção das ordens religiosas, o templo foi profanado e a paróquia de São Bartolomeu foi transferida para o extinto convento de Nossa Senhora da Conceição do Monte Olivete, ao mesmo tempo que uma das duas alas do edifício conventual foi destinado para Hospital Real Militar, tendo albergado temporariamente um batalhão militar.

Por volta de 1840, o edifício foi devastado por um violento incêndio, que deixou de pé algumas partes da estrutura conventual, nomeadamente o claustro, o refeitório, a cozinha, a livraria e o noviciado. Do templo subsiste a fachada, sem as torres, a nave, subdividida no século XIX por uma estrutura de ferro que serve de piso, com os espaços das dez capelas laterais e da capela-mor.

Depois de abandonado, o Convento foi espoliado das suas obras de arte em talha, pinturas e

outras riquezas incalculáveis. O claustro deste edifício, por exemplo, foi apontado como revelando grandeza e sobriedade arquitetural, o que deixa transparecer a imponência magistral do templo.

Em tempos anteriores a 1700, houve uma cerca à volta deste convento, onde predominavam os embrechados (mosaicos caprichosos, com seixos multicolores, conchas, cristais, adornos de gruta, entre outros), fazendo lembrar um chafariz de brutescos com jatos de água.

A revolução liberal veio autorizar a divisão em lotes das ruínas do Convento, para a construção de armazéns e casas particulares que ainda hoje ali existem.

O que subsistiu ao incêndio foi comprado pelo industrial João de Brito, que aí instalou uma fábrica de moagem de cereais, panificação e malte, bem como um armazém de vinhos. Assim se deu início à utilização do Convento para fins industriais, instalando-se uma moderna unidade fabril onde funcionou pela primeira vez em Portugal uma máquina a vapor. Em 1849, D. Maria II deu autorização para que o industrial utilizasse a marca "Nacional" nos produtos da sua empresa; o espaço mantém-se ligado a este nome até hoje.

Reconhecido ao longo dos anos pela sua magnífica construção, o Convento do Beato foi em 1984 classificado pelo IPPAR como Património de Interesse Público. Nos últimos anos do século XX, o espaço do convento começou a ser utilizado para a organização de eventos de índole cultural e social. No entanto, um novo incêndio em 2004 provocou danos no antigo cenóbio. Depois de realizadas obras de reabilitação pela empresa proprietária - a Cerealis -, o Convento do Beato foi reaberto ao público em 2005.

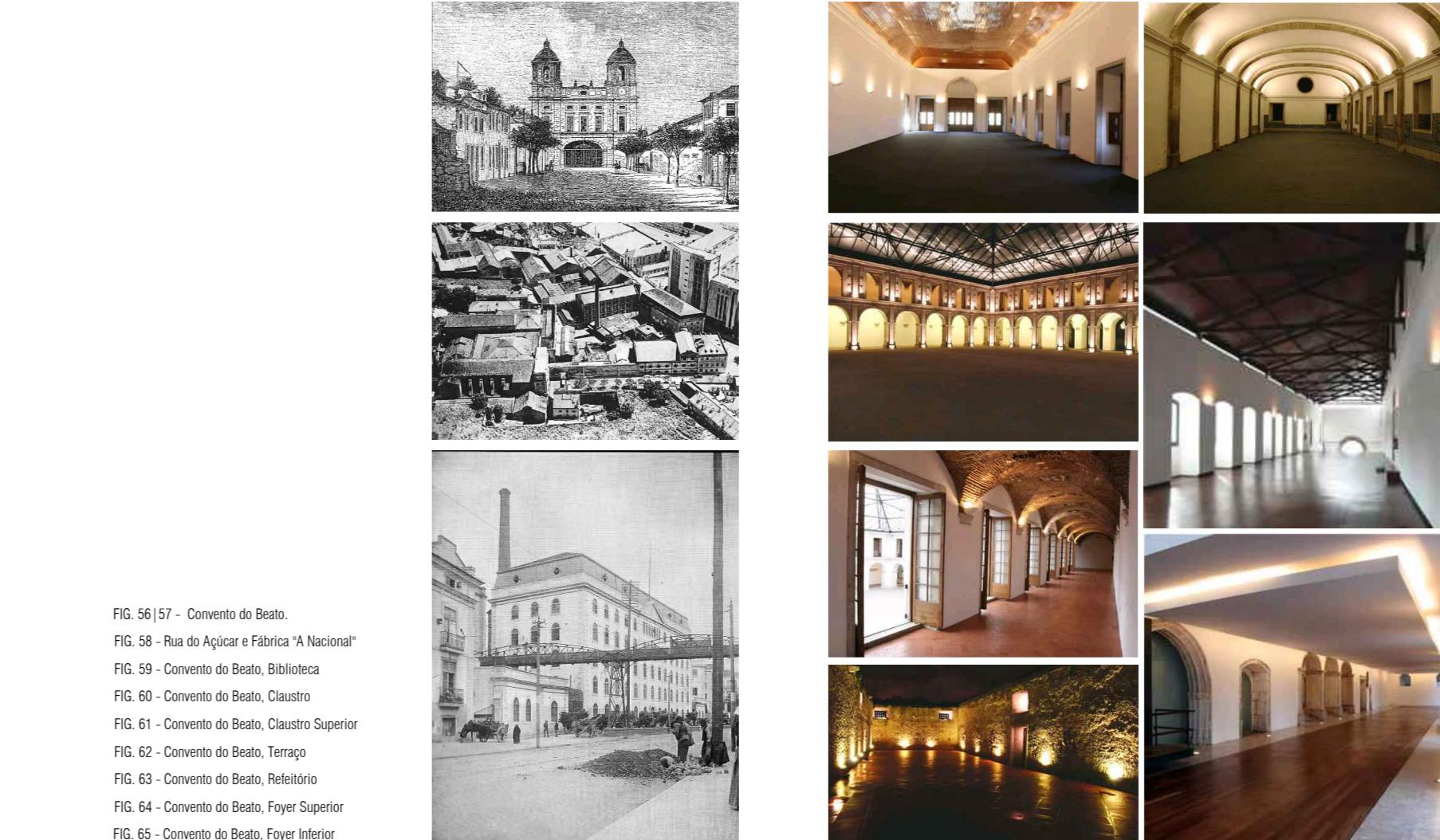


FIG. 56 | 57 - Convento do Beato.

FIG. 58 - Rua do Açúcar e Fábrica "A Nacional"

FIG. 59 - Convento do Beato, Biblioteca

FIG. 60 - Convento do Beato, Claustro

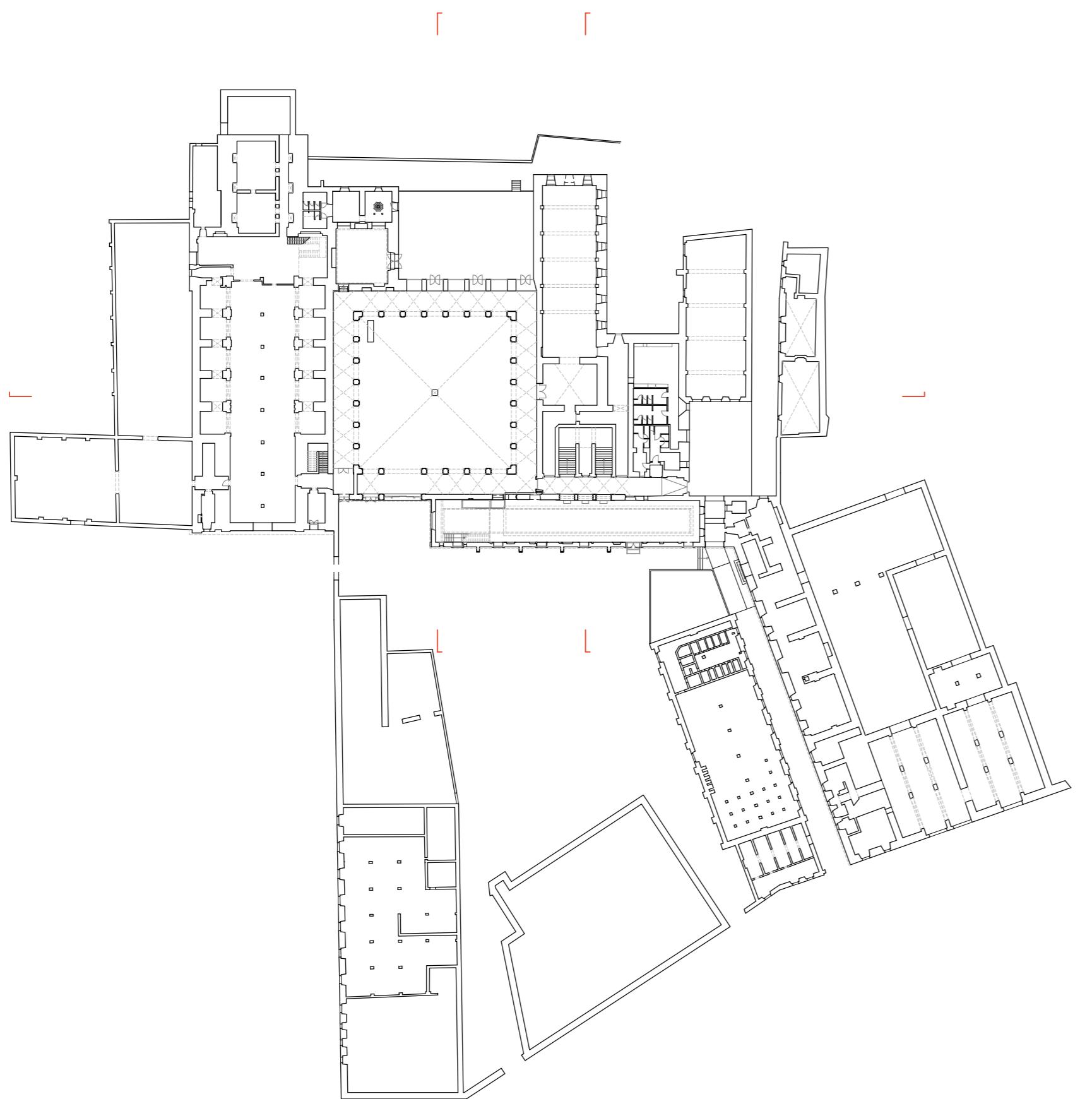
FIG. 61 - Convento do Beato, Claustro Superior

FIG. 62 - Convento do Beato, Terraço

FIG. 63 - Convento do Beato, Refeitório

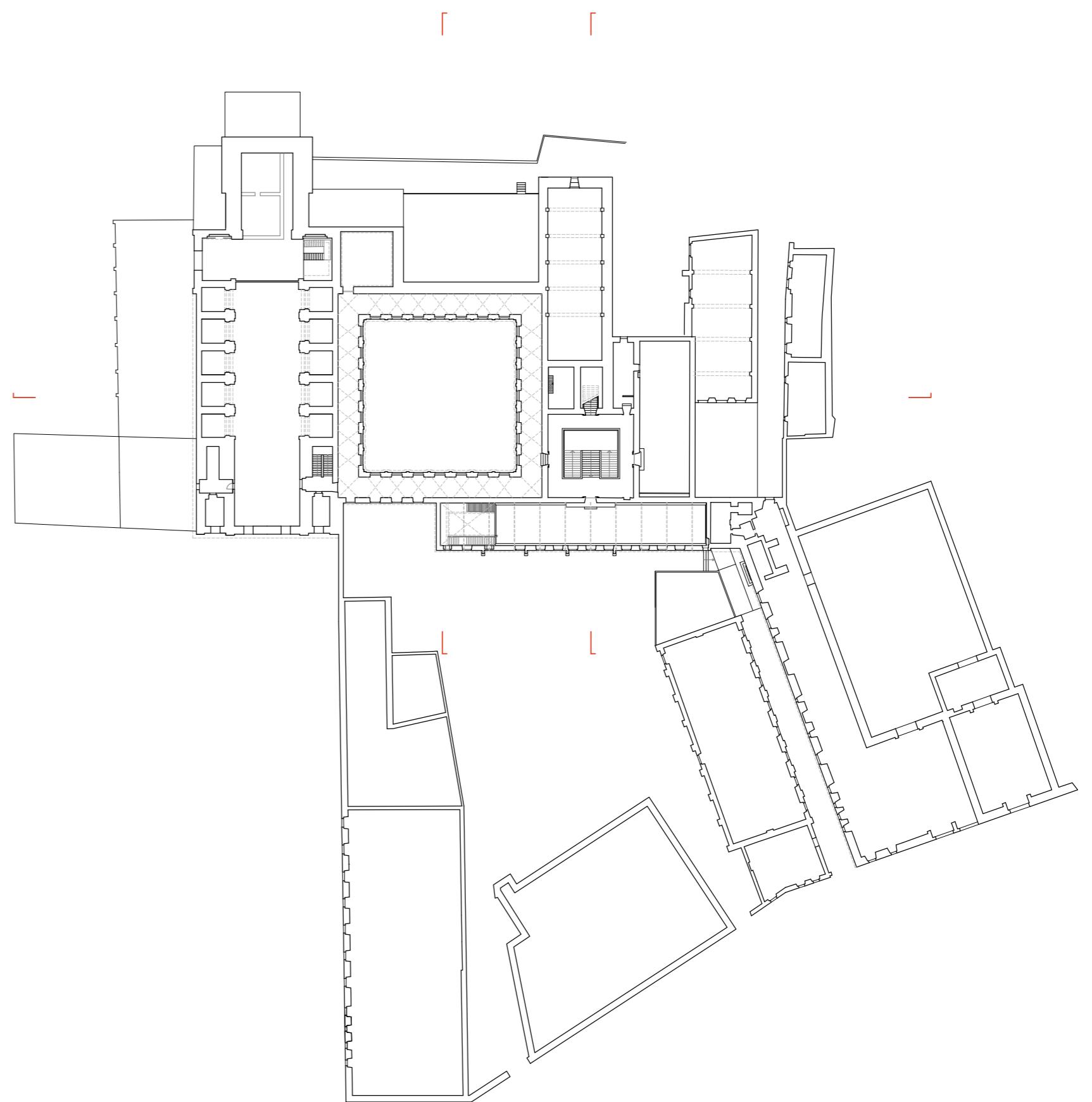
FIG. 64 - Convento do Beato, Foyer Superior

FIG. 65 - Convento do Beato, Foyer Inferior



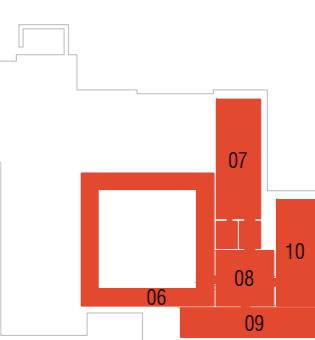
PLANTA PISO INFERIOR

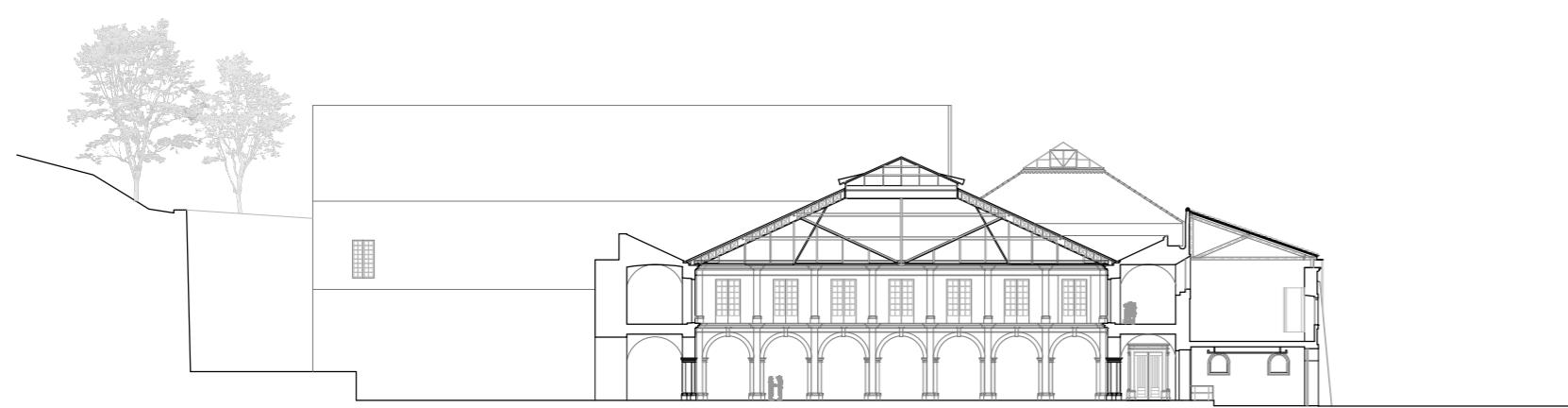
- 01 - IGREJA 400m²
- 02 - CLAUSTRO 1190m²
- 03 - CAPITULO 132m²
- 04 - REFEITORIO 340m²
- 05 - FOYER 320m²
- 06 - PÁTEO 340m²



PLANTA PISO SUPERIOR

- 06 - GALERIA 435m²
- 07 - ANTIGA BIBLIOTECA 330m²
- 08 - ESCADARIA MONUMENTAL 245m²
- 09 - FOYER 250m²
- 10 - PÁTEO 226m²





UMA VIA À BEIRA RIO

O movimento faz parte da apreensão dos lugares, e é imediatamente associado à circulação, ao trânsito nas cidades e à forma de percorrer-las. Desde que a região de Lisboa entra na história, ou seja, por volta do século VIII antes de Cristo, foi indispensável que um caminho de pé-posto, seguindo a orografia agitada da margem alta do rio, ligasse o porto de escoamento com o vale do Tejo, num traçado por certo reajustado pela via romana que ligava Lisboa a Santarém.

Este caminho de pé-posto foi chamado, posteriormente, de Caminho do Oriente e completava o percurso feito por via fluvial. O percurso para oriente era preferencialmente feito pelo rio, sendo o caminho por terra apenas utilizado durante os mais rigorosos dias de inverno, quando a navegação por água era impossível ou nas calmarias, dias sem vento. Nessa altura o caminho se animaria com o trânsito de pessoas, animais e bens. O peão encontrava-se no tempo e no espaço, de um universo mais humano, mais natural. Move-se a uma velocidade inconstante, consoante o pavimento que vai sentindo por debaixo dos pés. É uma velocidade mais humana, uma velocidade com escala, onde se pode distrair por onde passa, dar atenção aos detalhes, pode mover-se com um ângulo de visão superior, nunca confinado a um ponto de fuga que é a estrada.

Os pontos de referência tradicionais da Zona Oriental são conhecidos desde o princípio como Xabregas ou Marvila e se localizam na parte baixa da confluência do rio com os vales mais acentuados que penetram para o interior. Alguns desses vales correspondiam a esteiros fluviais de dimensão variável, como sugere a ampla abertura em Xabregas do Vale de Chelas. São pois, as condicionantes impostas pela geografia do rio, bem como a orografia accidentada da primitiva margem alta que determinaram os vários traçados daquela que primeiramente foi chamada Estrada Real e depois de Caminho do Oriente, além, do assoreamento progressivo do Tejo, condicionante incontornável desses ajustamentos.

Tem-se assistido desde essa altura, Estrada Real, à atual avenida Infante D. Henrique, passando pelo intermédio Caminho do Oriente, ao avanço constante no encalço do rio, na exata medida em que ele próprio pouco a pouco se foi afastando, fosse por evolução natural, fosse pela ação humana. Os três percursos anteriormente referidos, mais o terreno accidentado, no caso da margem inicial, e planado, no caso dos aterros, são os principais condicionadores da malha urbana deste lugar. Primeiro, o percurso da Estrada Real definiu a orientação dos edifícios antigos, cujo percurso se terá mantido intacto até meados do século XVI.

Com efeito, a partir do século XVI alguns conjuntos são voluntariamente reorientados, como é o caso do antigo Convento do Beato, cujo arco gótico encontrado recentemente olhava a poente, mas, cuja fachada atualmente está virada a nascente. Estas alterações surgiram com o traçado do novo Caminho do Oriente.

Com o novo traçado, a lógica de acessibilidade começou a alterar-se e a escassa penetração para o interior começou a perder-se. A cidade abriu-se mais para o rio e o seu algado começou a desenhar-se em função de uma chegada por terra. Todos estes traçados surgem dos aterros necessários ao desenvolvimento da cidade de Lisboa. Inicialmente conquistou-se terreno para edificar, mais tarde o desenvolvimento da indústria foi o motivo dos sucessivos avanços da linha de costa.

As terras, então conquistadas ao rio Tejo, provocaram uma relação cidade rio cada vez mais distante. Os percursos que anteriormente eram a charneira entre o rio e a cidade, passam a ser percursos citadinos substituindo os anteriores percursos à beira rio. A atividade privilegiada na interação com o rio deixa de ser o percurso da margem ribeirinha e passa a ser a atividade portuária.

O rio pode, então ser considerado um eixo histórico que desenhou e continua a desenhar todo o arco ribeirinho, justificando cada vez mais a recuperação da ligação dos bairros ribeirinhos ao rio, mesmo quando um complexo ferroviário e desniveis topográficos o tentam inviabilizar.

A intenção do projeto propõe uma reflexão urbana. Permite o fluxo nos lugares, estrada/percurso pedestre, e continua, uma infraestrutura de clara distinção entre o tempo do carro e o deambular na cidade do homem. Mais do que o destino, importa o trajeto, a deslocação, que pretende não realçar as distâncias mas sim o aproximar e revelar novas oportunidades. Pretende compreender a circulação como a experiência da viagem, ou do caminhar entre os espaços, não apenas como a deslocação ou movimento entre lugares, mas a experiência de variáveis no percurso. Um percurso cheio de acontecimentos e escadas diferentes que num todo constitui mais uma peça ou infraestrutura da Cidade.



FIG. 66 Rua do Beato, 1967

TOPOGRAFIA DO LUGAR

Lisboa está relacionada, quer geográfica quer historicamente, com o seu porto e cresceu do cruzamento entre a terra e a água. A frente ribeirinha, em todas as suas dimensões, representou, portanto um papel fundamental na evolução da cidade. Não só como unidade geomorfológica, permitindo fazer uma ligação nivelada entre os vales que compunham a cidade e destes com o rio, mas também ao constituir o limite físico da cidade.

Beato, um lugar esquecido da cidade de Lisboa. Quintas, em tempo foram banhadas pelo Tejo, dominadas por palácios e conventos que pontuavam a Estrada Real, um caminho irregular que desenhava a linha de costa, e se desfazia em praias. Percurso, feito por muitos Lisboetas em passeio, tornando esta zona numa das mais nobres da cidade de Lisboa. Em seguida, veio a Revolução Industrial, a apropriação dos conventos e palácios, a construção fabril. Em 1835 constrói-se neste troço da linha de costa o primeiro aterro, acabando com as praias fluviais e consolidando o "caminho do oriente". O porto ficou mais vivo e apoderou-se daquela zona. O Beato foi a partir daquela altura o lugar de cargas e descargas, transporte intensivo ao largo do Tejo. Com a forte atividade portuária a relação entre a estrutura urbana e a frente ribeirinha ficou comprometida. Hoje não é possível chegar ao Tejo.

Com a construção da linha de caminho-de-ferro, todos os bairros que foram surgindo na zona oriental da cidade, clandestinos e sem qualquer preocupação urbana, viram-se separados do rio por um fosso de comboios e velocidades, que as pessoas não conseguem acompanhar a pé nem transpor com facilidade. A cidade torna-se cada vez mais afastada do rio, cortando uma relação que poderia existir entre o tecido urbano, consolidado, e toda a linha de costa e docas que mergulham sobre o Tejo.

No Beato, o espaço entre a linha de comboio e o rio - uma barriga (vazia) entalada entre dois limites físicos que, ao mesmo tempo que a delimitam, a isolam. Um vazio urbano constituído pelos terrenos adjacentes à zona onde a linha do Norte e a Rua do Açúcar se encontram, delimitados pela cerca do Convento do Beato. Terrenos outrora pertencentes à Fábrica do Sabão encontram-se atualmente abandonados. É pertinente, após análise cuidada, a demolição de edifícios devolutos e a requalificação desta estrutura. Esta área desagregada e fragmentada, figura então como lugar-potencial para o projeto: o lugar, entre a cidade e o rio.

É de realçar a presença de elementos infraestruturais que embora subaproveitados, constituem

boas potencialidades para a zona, como é o caso da Azinhaga dos Alfinetes que faz a transversalidade em relação às linhas, e associado a essa azinhaga surge o apeadeiro de Marvila, hoje em dia quase obsoleto devido ao abandono das indústrias. As quintas que ainda resistem na zona possuem não só um carácter de identificação com o local e com a sua história como permitem uma variedade paisagística e de ambientes contrastantes com os dominantes ambientes industriais da zona.

Um século de separação fez com que a geometria da cidade não se relacione com a geometria do porto. Na verdade, a malha urbana não se relaciona com o rio desde a construção do aterro de 1835. Os processos de construção da cidade e do porto ocorreram em tempos diferentes e segundo conjuntos de ideias, regras e valores, originando, através das relações entre as volumetrias dos edifícios e os espaços abertos, ambientes construídos muito distintos. O Convento do Beato, destaca-se pelo facto de se encontrar encastrado na topografia o que leva a que apenas a sua fachada frontal seja acessível e contemplada.

No que se refere à topografia a zona apresenta alguns desafios, pois se ao longo da estrada de Marvila ainda existe uma zona relativamente plana, o resto terreno apresenta declives acentuados principalmente nas imediações das duas vias férreas o que complica a transposição destas barreiras, por outro lado, permite certos pontos com bacias visuais interessantes tanto para a envolvente imediata como para o rio.

No entanto, a posição geográfica deste espaço confere-lhe um potencial enorme para estabelecer ligações com a malha da cidade e o rio que a flanqueiam e, ao encontrar formas de "cruzamento" entre eles, trazê-los um à proximidade do outro. Era imperativo que se refletisse sobre este espaço, que fosse caracterizado, reclamado para o domínio da cidade e, através do desenho, se propusesse uma redefinição das suas dinâmicas, uma alteração das suas relações, para que, assim, se consumasse uma verdadeira apropriação dos cidadãos sobre ele.

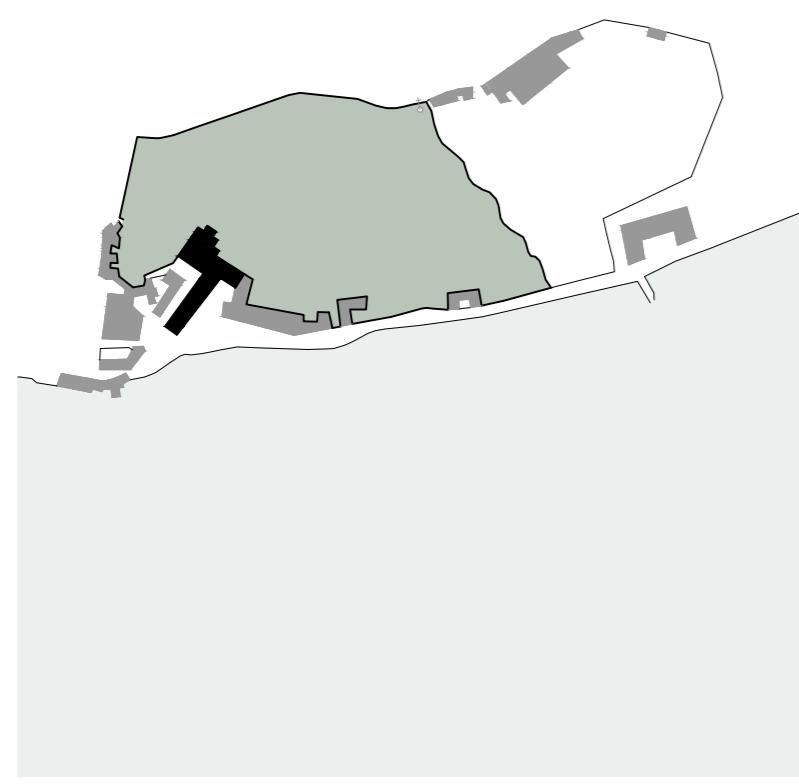
O projeto deverá então propor um desenho, uma arquitetura, que sirva de suporte a estas e outras ações do quotidiano, que regularize, que seja oportuna, que dê sentido, mas sobretudo de um ponto de vista existencial, que ofereça possibilidades de relação. O Beato carece de uma "ponte", não só uma que se balance para o lado do rio e vença a linha do comboio, mas que transforme as relações do lugar e das pessoas que o habitam para que se sintam em casa nele.



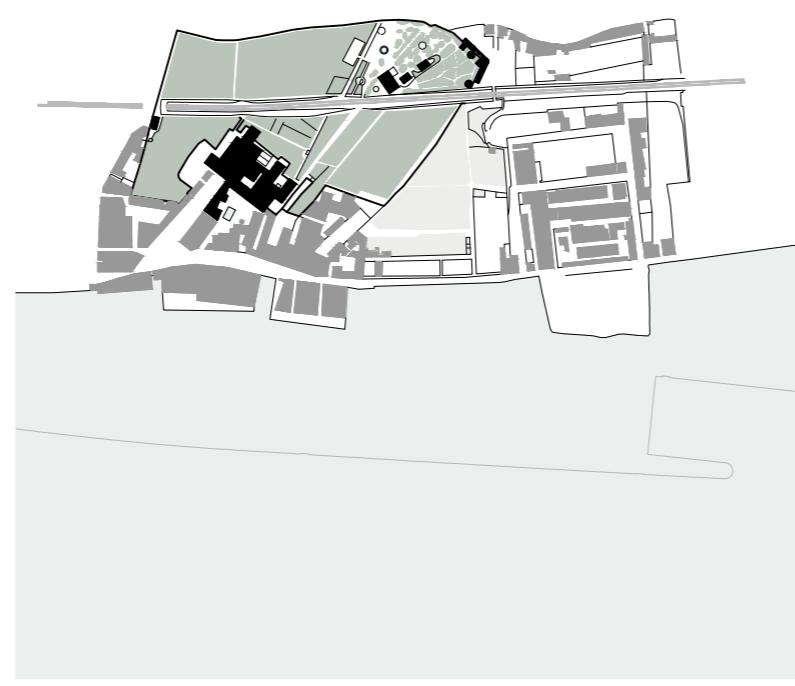
FIG. 67 - PLANTA DA CIDADE, Silva Pinto, 1911



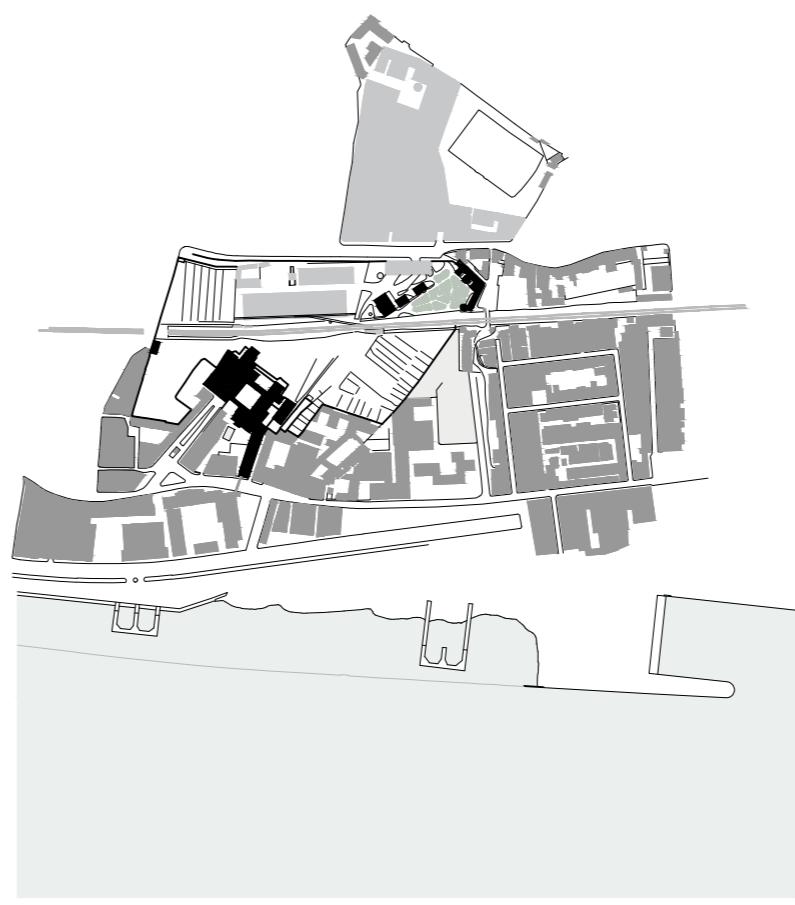
FIG. 68 - ORTOFOTOMAPA ATUAL DA CIDADE, 2013



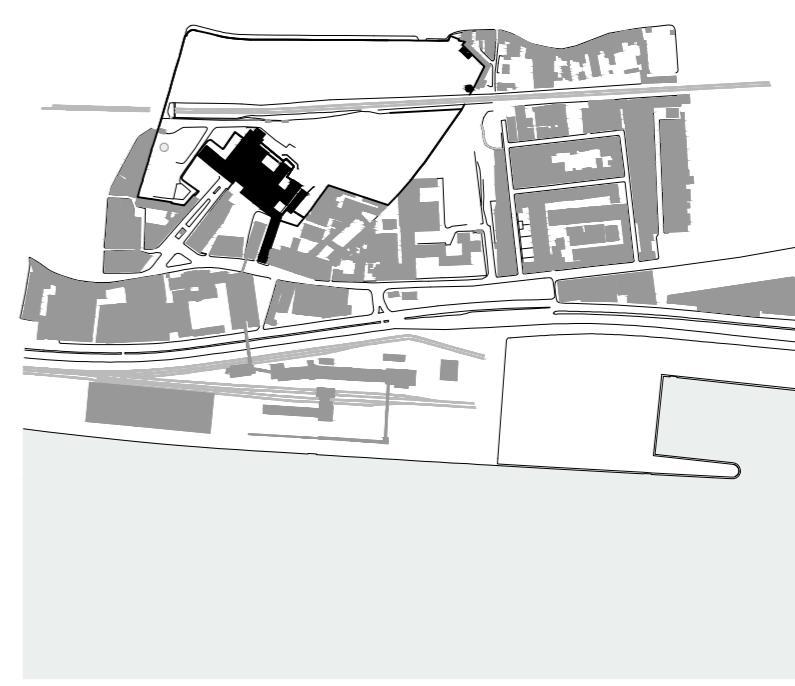
CONVENTO DO BEATO | MARVILA
Segundo Carta de 1803



CONVENTO DO BEATO | MARVILA
Segundo Planta de Silva Pinto 1911



CONVENTO DO BEATO | MARVILA
Segundo Planta de 1957



CONVENTO DO BEATO | MARVILA
Ano de 2010

DIAGRAMA ESQUEMÁTICO DO LOCAL
Do seu estado inicial, até ao ano de 2010

LIGAÇÃO À DOCA DO POÇO DO BISPO

Sendo o projeto um percurso de ligação entre a Doca do Poço do Bispo e o bairro de Marvila, torna-se pertinente pensar que tipo de ligação o bairro, neste ponto do rio, tem com a cidade ou de que forma as suas relações se podem potenciar.

A relação entre o bairro de Marvila e o rio existe através de uma procura sensível da orientação do plano do bairro em relação à margem, deixando o ponto mais alto num campo aberto para todo o cenário do estuário ribeirinho. O rio serve de pano de fundo a quem está no bairro, e informa o que dele tem de melhor, levando assim as pessoas a querer lá chegar. O bairro estendeu-se e cozeu as pontas soltas de bairros clandestinos numa ideia que se preocupou com a escala rural inerente neste contexto. As ligações ao bairro existem, mas continuam a ser uma barreira psicológica no deambular entre a cidade e o bairro.

Apesar de divididos pela linha do comboio, porto e cidade só se mostram separados quando a necessidade e o desejo se impõem, o que acontece várias vezes pela condição específica da porta de ter o rio como seu segundo limite e horizonte, ao qual a cidade também quer chegar. É preciso reclamar a "barriga do Beato", querer fazer dela também cidade, ter um objetivo, um desejo. As "pontes" surgirão, unindo o que está separado. No entanto, em Marvila a tendência parece ser a do isolamento e não a do cruzamento. Primeiro cortou-se a passagem através da linha de caminho-de-ferro depois construiu-se o aterro e a Avenida Infante D. Henrique. Corte após corte o espaço vai ficando cada vez mais fechado como se estivesse rodeado por paredes.

Assim partindo do centro da cidade de Lisboa existem praticamente três caminhos principais de acesso ao local de intervenção, um seguindo o antigo caminho do oriente; um outro tangente ao primeiro, onde em tempos passava a antiga linha de costa, serve de acesso principal; e, por último, a linha de caminho-de-ferro que parte da estação Santa Apolónia. Todos estes percursos resultaram de alterações ao longo dos tempos, fruto de planos de pormenor por fazer ou já consolidados. Uns facilitaram o acesso ao bairro e outros acabaram como terrenos expectantes entre várias intenções de estruturas de apoio à cidade.

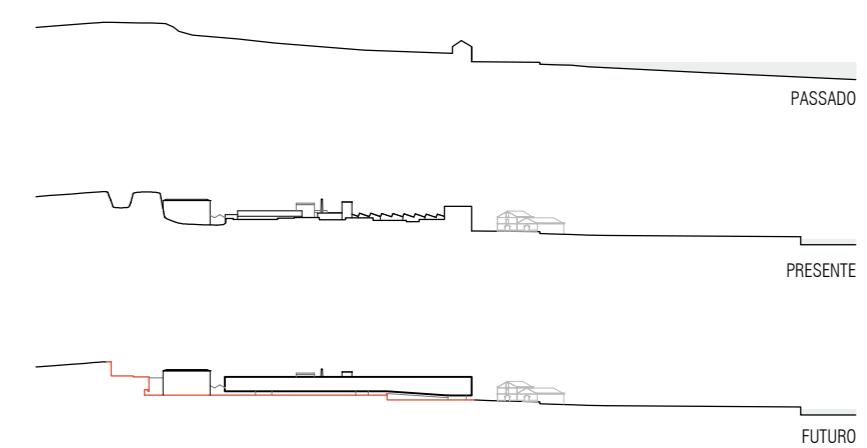
Com isso prevê-se a criação de um eixo transversal a estes elementos. Este eixo implanta-se no já existente e outrora elemento estruturante da zona, a antiga cerca do Convento do Beato, e faz a ligação entre a Estrada de Marvila e a Rua do Açúcar que por sua vez afluí na Avenida Infante D. Henrique. A primeira transversalidade proposta para além de pretender melhores acessibilidades e

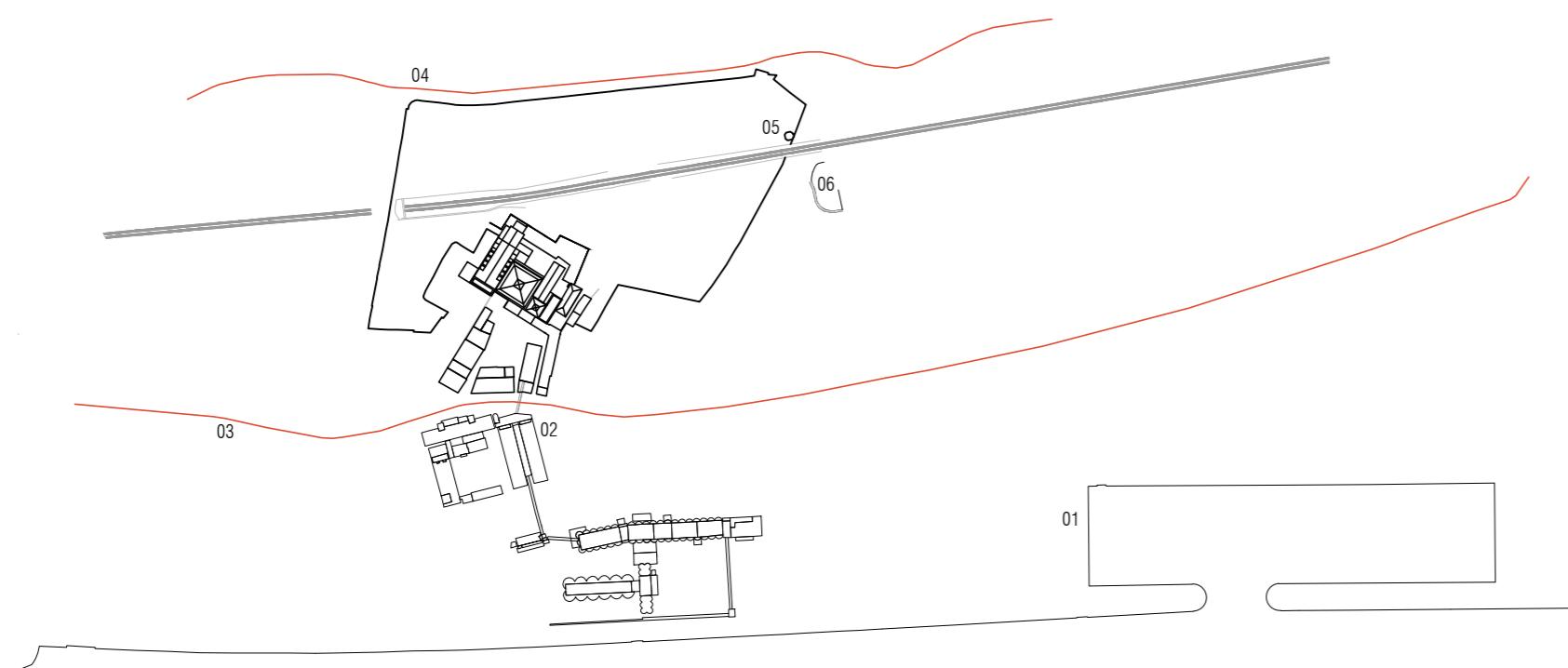
mobilidade na zona, procura ser o elemento estruturante, reorganizando a rede viária a partir deste eixo transversal que conecta e "cose" os tecidos urbanos e as vias de trânsito locais e aproxima toda a área ao rio. Para que esta rua não sirva apenas para o escoamento automóvel é necessário dotá-la de valências que permitam um continúo urbano ao longo da mesma, conferindo-lhe identidade, habitabilidade e diversidade de usos, ambientes e vivências.

A ideia de fábrica, ligada à produção e exposição de arte, incorporada num volume ou corpo físico relacionado com a arquitetura, abre um campo de estudo, onde se pode perceber que apesar da forma não ser o propósito da arquitetura esta existe como tal, e é reveladora de sentimentos, e experiências humanas, tanto nos objetos como nos espaços arquitetónicos.

Promover a interação deste espaço com o resto da cidade passa por construir ligações entre os dois. Se por um lado estas ligações podem ser caracterizadas como elos - unindo os dois lados que se assumem separados e materializando o movimento de transposição do obstáculo que é a linha do comboio, por outro, elas são como o princípio, que medeia a relação entre os dois espaços (o limitado e o ilimitado), como possibilidade de intercâmbio mútuo e contínuo; que é manifesto da vontade do Homem ao voltar a unir o que ele mesmo separou.

É importante que o espaço vazio do Beato mantenha a sua natureza de espaço-fora, que já não é cidade e ainda não é campo, mas é algo que está entre eles e medeia a sua relação. Contudo, se antes retirava o seu significado das especificidades inerentes ao seu uso, primeiro de cultivo, para a indústria do sabão e das suas efervescentes atividades, este espaço, agora vazio, necessita ser reclamado, transformado, reivindicado pelos sentimentos, para que a sensação de ausência de lugar seja superada e se torne num espaço que faça parte da narrativa contínua da construção da cidade. É necessário devolver significado àquele lugar, para que se estabeleça uma dialéctica com as pessoas e, deste modo, aquilo que parece ser um obstáculo entre a cidade e o rio se torne num valor e possa ser apropriado, utilizado, "preenchendo" o vazio.





DOCA DO POÇO DO BISPO 01

Depois de constituída a Administração Geral do Porto de Lisboa, foi publicada a 4 de dezembro de 1926 a Lei dos Portos, que foi o primeiro diploma a estabelecer a política portuária do país a qual classificou o porto de Lisboa como pertencente à 1ª classe dos portos "que interessa diretamente à economia geral do País". Entre 1946-1960 as obras e beneficiamento dos portos de Lisboa continuará para dar resposta ao comércio internacional, e autorizará o complemento da 3ª secção entre Xabregas e o Poço do Bispo e a conclusão da doca do Poço do Bispo. A partir de 1994 até 1998, esta área oriental da cidade será transformada para estacionamento de embarcações de tráfego local no decurso da Exposição Internacional de Lisboa - EXPO 98.



FÁBRICA "A NACIONAL" 02

Em 9 de Março de 1849 o comerciante João de Brito obteve o alvará para a construção da fábrica de moagem que instalou nas antigas estruturas do Convento da Ordem de S. João Evangelista, o Convento do Beato, por ele reconstruídas. Em 1908 na sequência de obras de ampliação e renovação, construiu-se a ponte sobre a Rua do Beato em direção à orla marginal sul. Em 1917 a fábrica foi integrada no bloco da nova Companhia Nacional de Moagem. Uma nova expansão deu-se nos anos 50, com a construção de novos edifícios de silos e armazenagem, projetados pelo arquiteto Porfirio Pardal Monteiro.



RUA DO AÇÚCAR 03

Local onde passava o Caminho do Oriente. Este topónimo deve-se ter fixado na memória da cidade gerado pela presença de um fábrica de açúcar, existente nesta rua, num dos prédios a seguir à Quinta da Mira.



ESTRADA DE MARVILA 04

A partir da Ilha do Grilo, inicia-se a Estrada de Marvila, que se estende até à Azinhaga das Fontes. Antes de chegar à azinhaga das Fontes, abre-se hoje um espaço amplo, para o qual abriam os portões da atualmente desativada Sociedade Nacional de Sabões, e onde outrora existiria um cruzeiro, talvez de sinalização fluvial, chamado a Cruz das Veigas.



MIRANTE 05

Com entrada pela Estrada de Marvila e ocupando parte dos terrenos da antiga quinta dos Marqueses de Marialva, ergueu-se a Sociedade Nacional de Sabões, onde ainda se encontra um antigo mirante otocentista que, segundo a tradição, serviu para o rei D. Pedro V assistir à passagem do primeiro comboio, em 1856.



PÁTIO DE ISRAEL 06



FÁBRICA DAS ARTES

MEMÓRIA DESCRIPTIVA

A intervenção parte de uma análise profunda do território com o objetivo de introduzir uma proposta que estabeleça uma relação vincada com este, incorporando-o sem o alterar. A partir desta premissa surge uma abordagem, a ideia de um percurso.

O território é assumido como o próprio corpo da construção da "fábrica" e o projeto surge como uma transformação pontual e cirúrgica. Num traçado, firme e recto, aponta o momento; a fábrica das artes surge como uma ligação entre a Natureza e o Homem. O projeto assume-se como um amplo equipamento excepcional na transição entre a cota alta de Marvila e o aterro industrial da Mira. O espaço da fábrica das artes não se cinge ao perímetro das suas construções sólidas, mas antes usufrui do terreno enfatizando as suas potencialidades e características únicas, criando uma rede estruturante de percursos e programas.

Na Fábrica das Artes acolhe-se o diálogo que a natureza e o homem enredam no seu enlace: as forças evidenciadas num desenho terno e respeitador. E, com os dois tem-se a recta, o plano e o rigor geométrico que o homem insere na paisagem. Assim, o muro é a matéria que realça o homem na paisagem; que ambos trabalham na conquista de um pelo outro através do desenho que traçam na geometrização do território. O edifício incorpora-se e dilui-se no *genius loci* do lugar. O edifício foi pensado como um "hangar", mas do que fábrica: um espaço que quer ser de todos - um espaço da cidade - o seu significado passa por uma vida ativa em vez de se encontrar atado a uma ideia congelada de identidade a qual se desenvolve em três momentos.

O primeiro momento consiste numa operação de escavação: o aterro da Mira, artificial por natureza é de novo moldado - esculpido - dando lugar à praça de intervenção. A praça, toda ela de cota, é redesenhada para satisfazer o programa, tal como aconteceu quando o desenho racional se impôs sobre a irregular e antiga linha de costa. Nesta operação, a Fábrica das Artes é encarada não somente como uma resposta às questões funcionais, mas também como pretexto para o desenho de uma nova definição de espaço público.

Sobre a superfície reconfigurada assenta, num segundo momento, um volume perpendicular ao rio, que procura uma franca ligação entre o interior e o exterior, permitindo vistas, permeabilidades, informalidade que incentive uma livre circulação. Esta estrutura foi desenhada para definir o espaço integral, com geometria e forma, segundo uma matriz de cheio e vazio. No entanto, foi necessário pensar uma outra categoria de espaços, mais íntimos, transitórios - mais

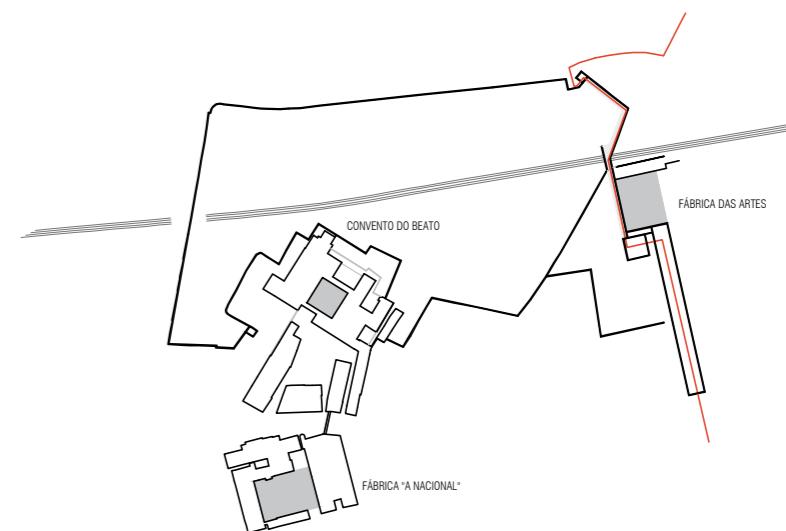
condicionados - que acolhessem parte do programa que não pode ser vivida de uma forma tão aberta como o produzir.

Os vários volumes formam uma unidade composta e permitem uma vivência à escala industrial, associada à ideia de produção, induzida pela envolvente e estabelecendo ligações muito fortes ao nível dos sentidos. O muro torna-se a geometria que une a natureza e o homem nas suas forças. Uma sucessão de espaços encaminham-nos ao longo da sua envolvência, criam outros ambientes emoldurados pelo cheiro, luz e atmosfera.

Num terceiro e último momento, é necessário vencer a "cortina de ferro" para chegar ao rio. Como solução, o projeto propõe dois percursos desnivelados: um subterrâneo, que une a linha do caminho-de-ferro à praça de intervenção estendendo a rua até ao rio; outro aéreo, aproveitando o muro da antiga cerca do Convento do Beato, desenha-se uma ponte, esta faz a ligação entre o novo edifício e Marvila. A formalização destas duas ligações é consonante com os dois momentos anteriores do projeto - enquanto uma parte de um movimento inferior, também ela escavada no aterro, outra eleva-se sobre o terreno articulando-se com a quinta do Convento do Beato. A sua sobreposição à malha urbana teve em conta não só o desenho da topografia, como também a preocupação de que estivessem em continuidade com a estrutura urbana específica do lugar. A volumetria resulta de um compromisso com os pontos de acesso já existentes, a delicada matriz criada pela topografia e a incorporação do elemento muro/cerca, já existente, assim:

- o JARDIM é a presença da natureza, mas da natureza reduzida a proporções humanas eposta ao serviço do homem.
- a LUZ é componente essencial e imprescindível para a construção da arquitetura. A luz é matéria e material.
- o ESPAÇO "ENTRE"/PRAÇA resulta do espaço situado entre os volumes. Estabelece as circulações e os acessos às diferentes cotas. É o espaço dinâmico.

O edifício assume-se pontuando e contemplando a paisagem. Este faz a transição entre a doca do Poço do Bispo e a zona de Marvila criando relações pontuais com a cerca do convento do Beato e o espaço verde da quinta, demonstrando claramente pela sua implantação a sua característica de enclave entre os mesmos espaços.





PV PERCURSO VERDE PERCURSO DESDE A MATA DE MADREDEUS, PASSANDO PELA ENCOSTA E JARDINS DO CONVENTO DO BEATO, ATÉ Á ÁREA VERDE JUNTO À FRENTE RIBEIRINHA.

P1 PERCURSO ALFAMA - BEATO - MARVILA PERCURSO DESDE ALFAMA, PASSANDO PELO CONVENTO DO BEATO, ATÉ MARVILA, ANTIGO PERCURSO PEDONAL JUNTO À LINHA DE COSTA (CAMINHO DO ORIENTE).

P2 PERCURSO LINHA DO NORTE - DOCA DO POÇO DO BISPO PERCURSO DESDE O PARQUE DAS NAÇÕES ATÉ À FRENTE RIBEIRINHA DA ZONA DO BEATO. LIGAÇÃO ENTRE A LINHA DO NORTE E A ZONA REQUALIFICADA DO BEATO.

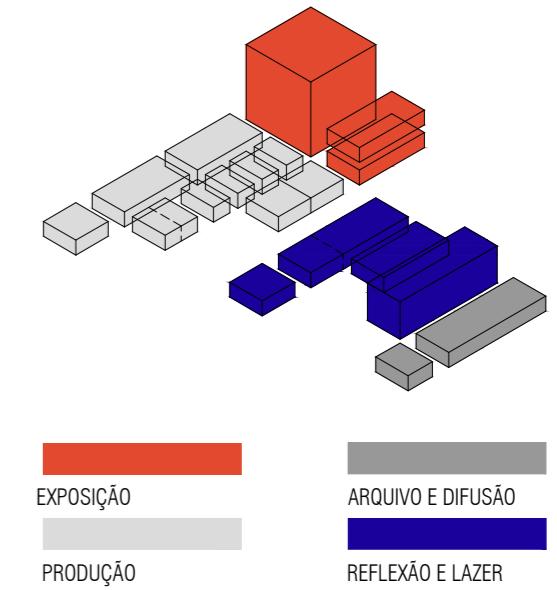
P3 PERCURSO CHELAS - DOCA DO POÇO DO BISPO PERCURSO DESDE A ZONA NORTE DA CIDADE DE LISBOA ATÉ À SUA FRENTE RIBEIRINHA. ABANDONO DAS ACTIVIDADES PORTUÁRIAS NA DOCA DO POÇO DO BISPO E TRANSFORMAÇÃO DESTA ÁREA EM ZONA DE LAZER E DESPORTOS NÁUTICOS LIGEIROS.

LIGAÇÕES

PV PERCURSO VERDE	P2 PERCURSO LINHA DO NORTE
1. Estrada de Marvila 33.00	7. Rua José Domingos Barreiros 10.00
2. Jardim do Beato 24.00	8. Linha do Norte 21.00
3. Doca do poço do Bispo 4.00	P3 PERCURSO CHELAS - POÇO DO BISPO
P1 PERCURSO ALFAMA - BEATO - MARVILA	9. Azinhaga dos Alfinetes 33.00
4. Alameda do Beato 6.40	10. Rua do Açúcar 6.80
5. Convento do Beato 10.00	
6. Rua de Marvila 26.00	

FÁBRICA DAS ARTES - ESTRATÉGIA

0 50 200 M



ORGANIZAÇÃO GEOMÉTRICA

ARTICULAÇÃO DO PROGRAMA

Numa sucessão geométrica que transfere o homem, da cidade até ao rio, o projeto revela quatro tipologias de volumes: ligar, expor, reflectir e produzir. O primeiro acontece na parte alta de Marvila, mais próxima ao homem, na imediação da cidade - o muro - desenhado sobre um limite já existente no local, a antiga cerca do Convento do Beato, pretende reflectir acerca da ocupação humana. À cota do jardim, um suave percurso faz a ligação entre a cota superior e a Rua do Açúcar e articula a relação entre o edificado e a vegetação. O jardim assume um novo destaque no conjunto e é o elemento de articulação entre o exterior e o interior da Fábrica. Um volume claro que assenta entre o homem e a natureza - o espaço expositivo - adivinha o imaginário do promenade numa descida ao centro da terra, com um intenso desenho intercalado por zonas de sombra e luz, criando espessuras e vibração entre os diversos níveis.

É na praça que se extremam as dualidades, um vazio regular, imerso numa massa edificada, num quase tecido urbano. É no coração do espaço onde estas inquietações estão presentes, onde a harmonia rítmica, proporcional, unificadora, é mais perceptível aos sentidos. Na Biblioteca o espaço é marcado pela luz. Um espaço cúbico marcado por uma entrada que direciona as pessoas que por ali passam. Ao centro no pé direito mais alto as mesas ocupam o espaço, é a zona de trabalho iluminada por uma grande pirâmide, um lanternim. No percurso em torno à praça, o som da chuva reflete na calha metálica, funciona quase como uma grande caixa de música, um reflexo do tempo. O auditório encaixa no local na perpendicular ao muro. É um espaço alto e que procura a luz do jardim. Assim um poço de luz sobre o palco ilumina o auditório e cria uma relação visual de quem circula pelo jardim e o interior do espaço.

Em seguida um bloco único evidencia-se do conjunto - como protótipo e gerador de ambientes contemporâneos - a Fábrica - elemento que dialoga com todos os volumes, estabelecendo uma ligação direta entre os vários níveis. Numa composição regrada para a produção de arte, a Fábrica acontece no desmaterializar rigoroso que o homem perfaz na sua conceção: retira matéria, cria o vazio, permite novas formas e o reutilizar da matéria por vezes em bruto. É na recriação desse vazio, que a geometrização manifesta a regra nas suas fases: no nível do jardim um anel circulável envolve todo o conjunto e permite relações físicas, visuais e sensoriais entre o interior dos espaços da Fábrica e o espaço exterior; no nível do homem, numa ocupação organizada de geometrias puras e exatas dão lugar a sequentes espaços dispostos para a prática; ao nível do rio

anuncia-se a regra na proximidade à produção artística que, sem impedimentos admite um contato direto com a cidade.

Todo este conjunto de espaços relacionados é ligado e articulado por um percurso circulável que interliga todo o conjunto e permite relações físicas, visuais e sensoriais entre o interior dos espaços da Fábrica e os espaços exteriores que o rodeiam. Os elementos de circulação são definidos pela riqueza de articulação entre várias cotas, escadas e receção de luz, o que pretende atribuir uma riqueza espacial que transforme numa narrativa de um legado de relações entre o construído e a natureza.

PROGRAMA

PRODUZIR . EXPOR . REFLETIR . ARQUIVAR E DIVULGAR

PRODUÇÃO . 1200m²

OFICINAS	360m ²
SALA PALCO - TV	140m ²
ESTÚDIOS x4	50m ²
Som	
Tv	
Video	
Edição	
LABORATÓRIO DE FOTOGRAFIA	100m ²
SALAS ATELIER x2	200m ²

EXPOSIÇÃO . 2620m²

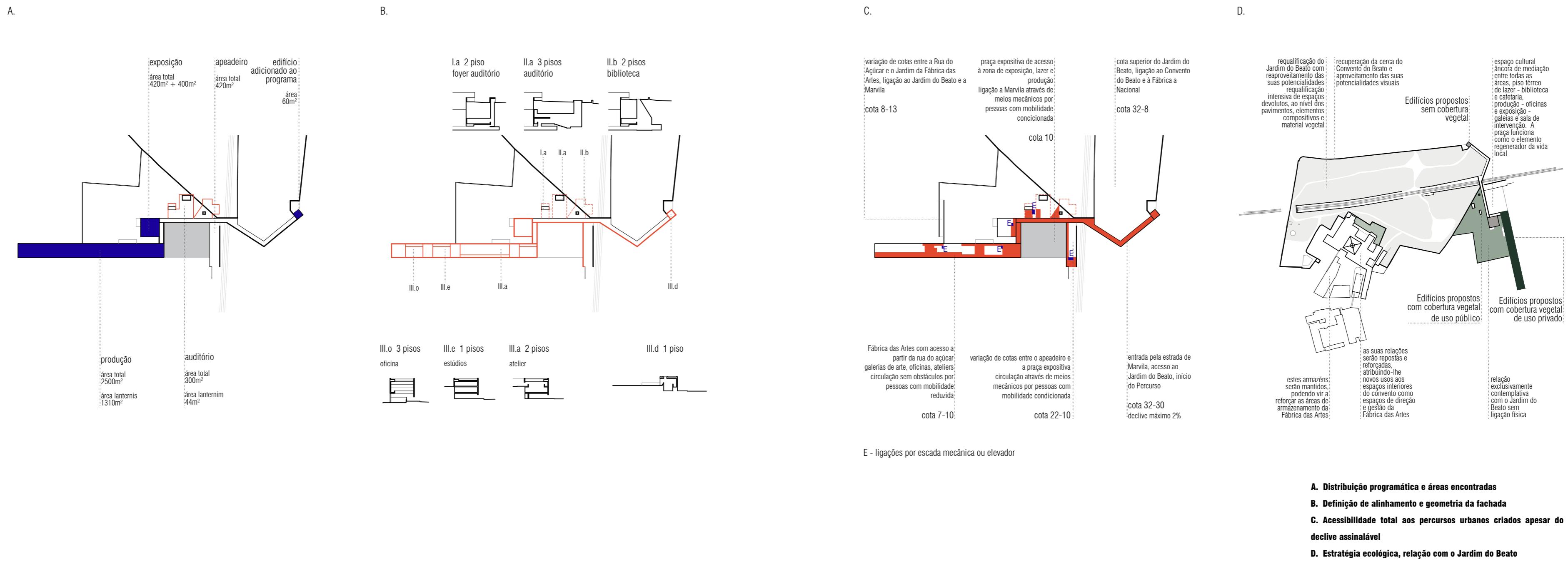
PRAÇA	1800m ²
SALA DE INTERVENÇÃO (mín. 10 alt.)	400m ²
SALAS DE EXPOSIÇÃO	300m ² +120m ²

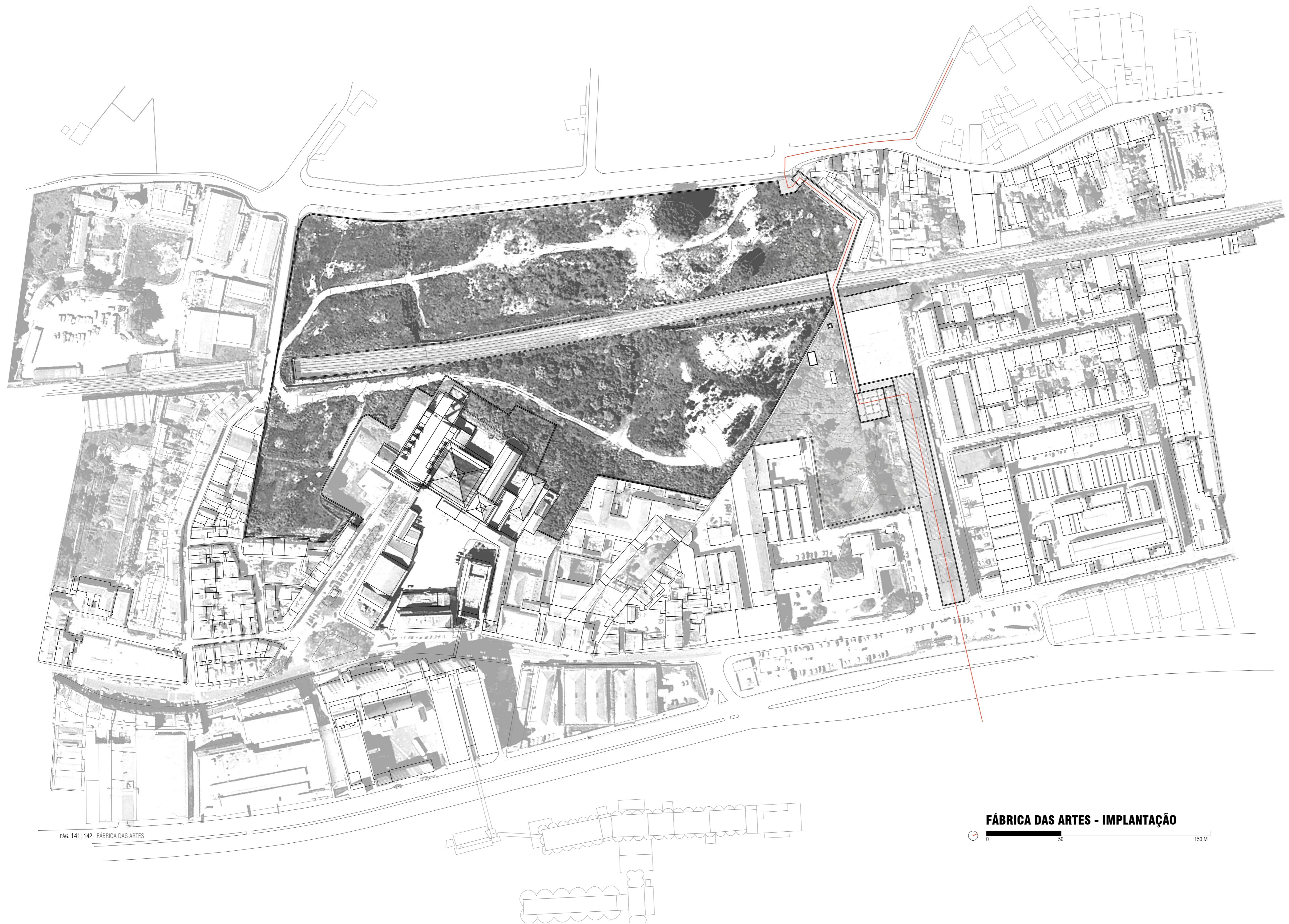
REFLEXÃO E LAZER . 770m²

AUDITÓRIO 120L	250m ²
CAFETARIA	160m ²
GALERIA DE ARTE	100m ² +200m ²
BILHETEIRA COMBOIO	60m ²

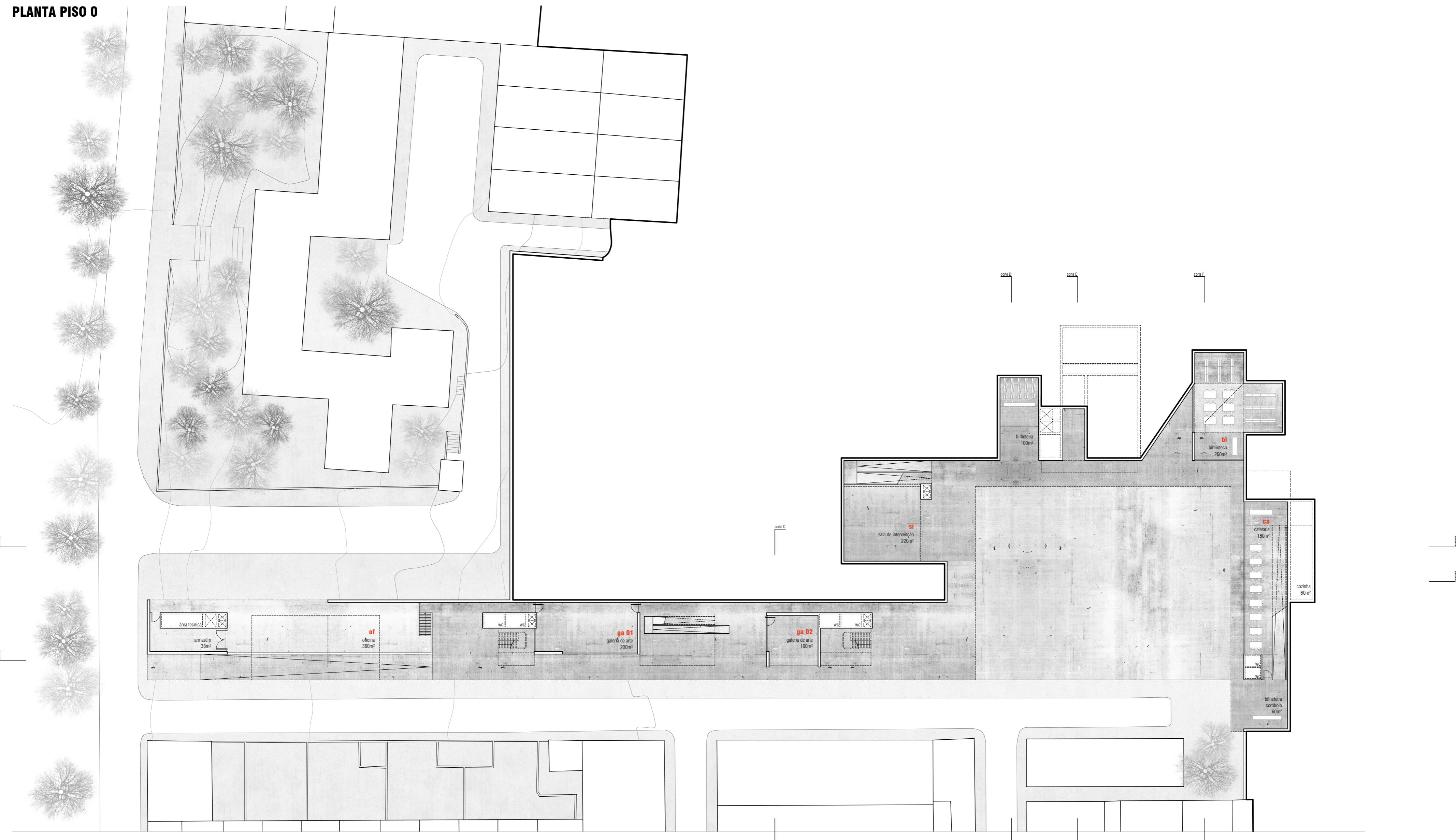
ARQUIVO E DIFUSÃO . 330m²

BIBLIOTECA	260m ²
SALA DE CONSULTA	70m ²

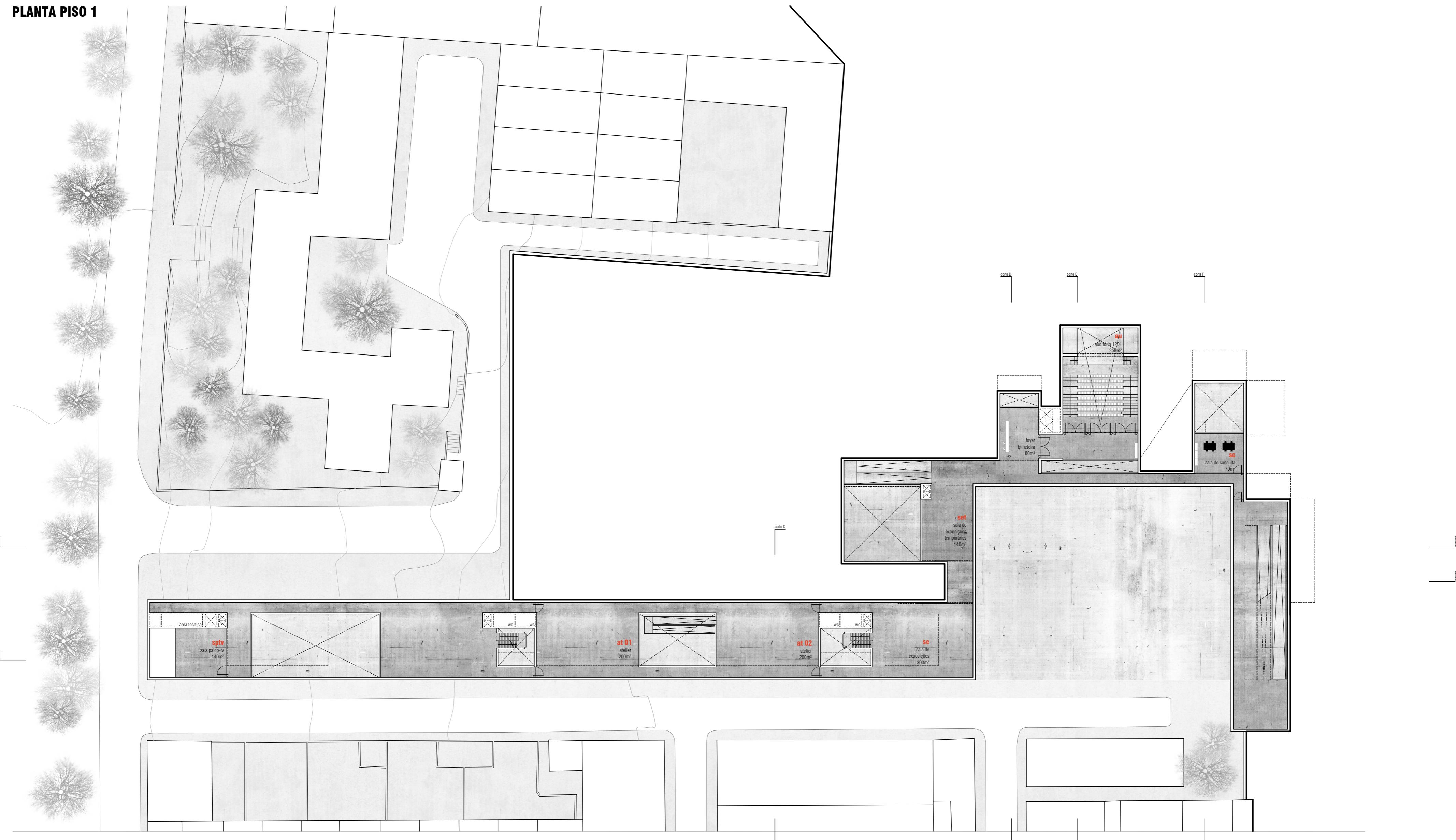




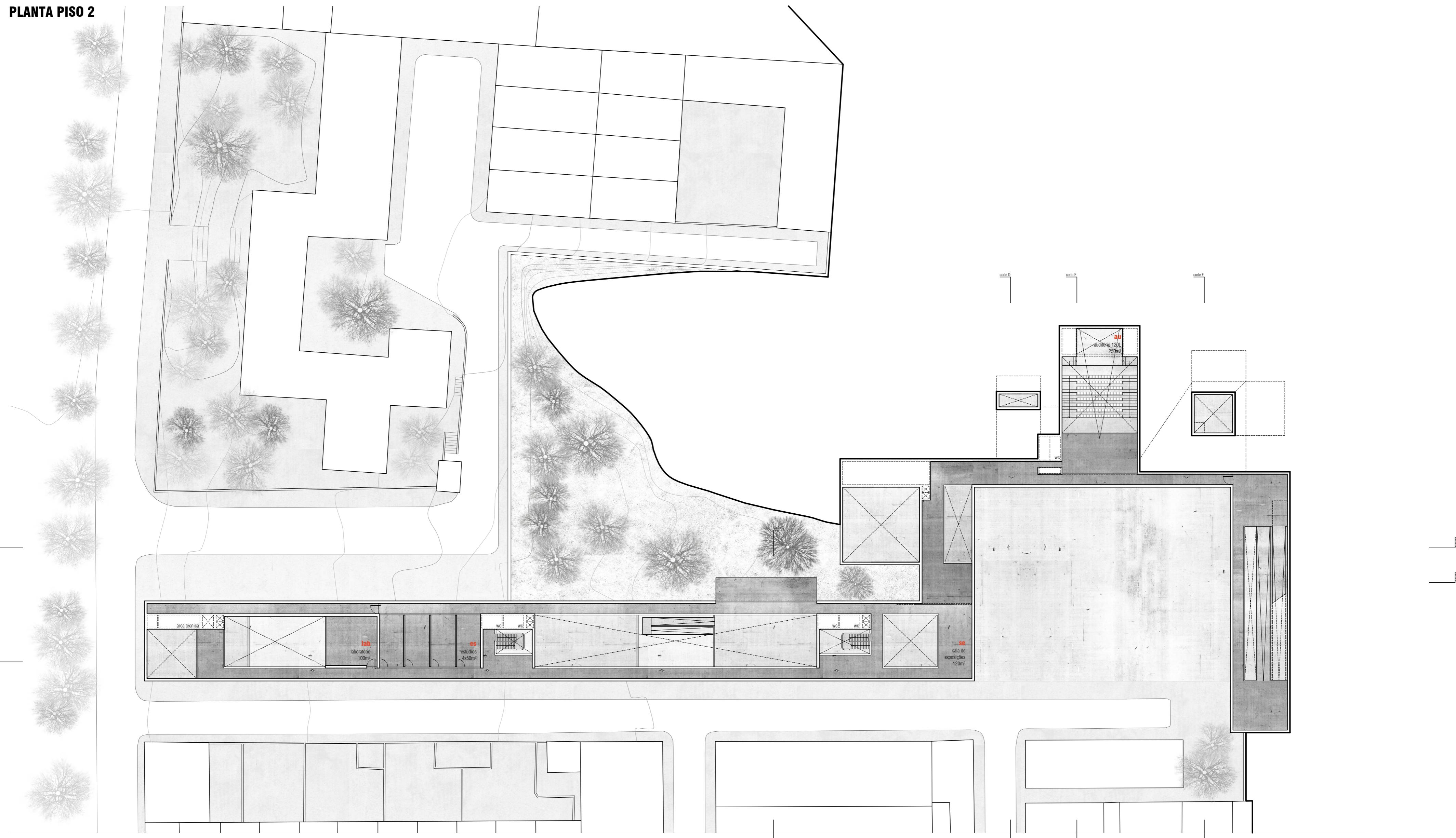
PLANTA PISO 0



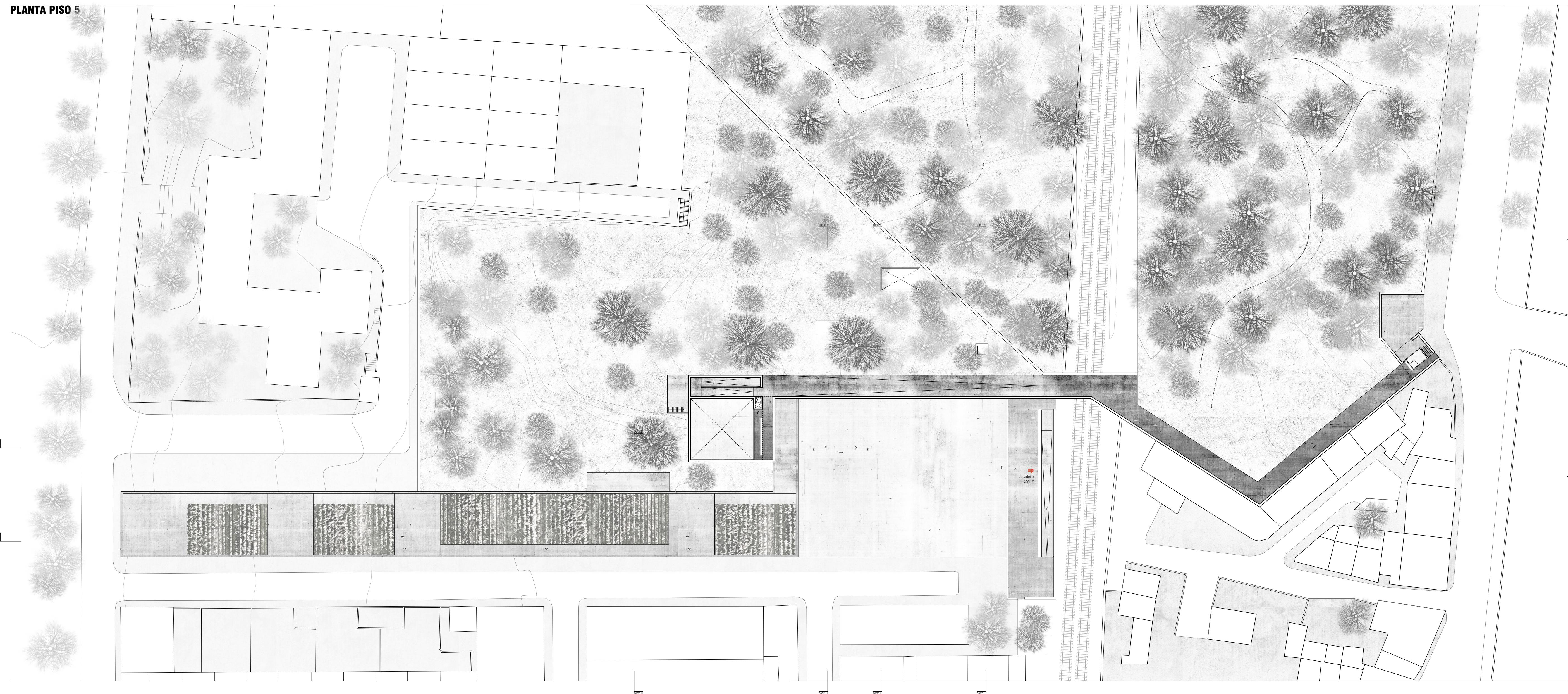
PLANTA PISO 1



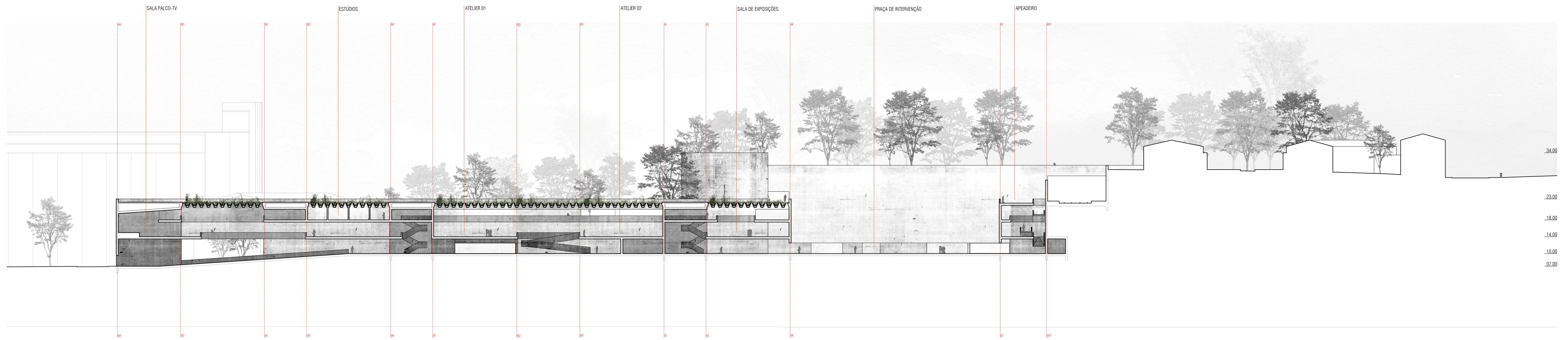
PLANTA PISO 2

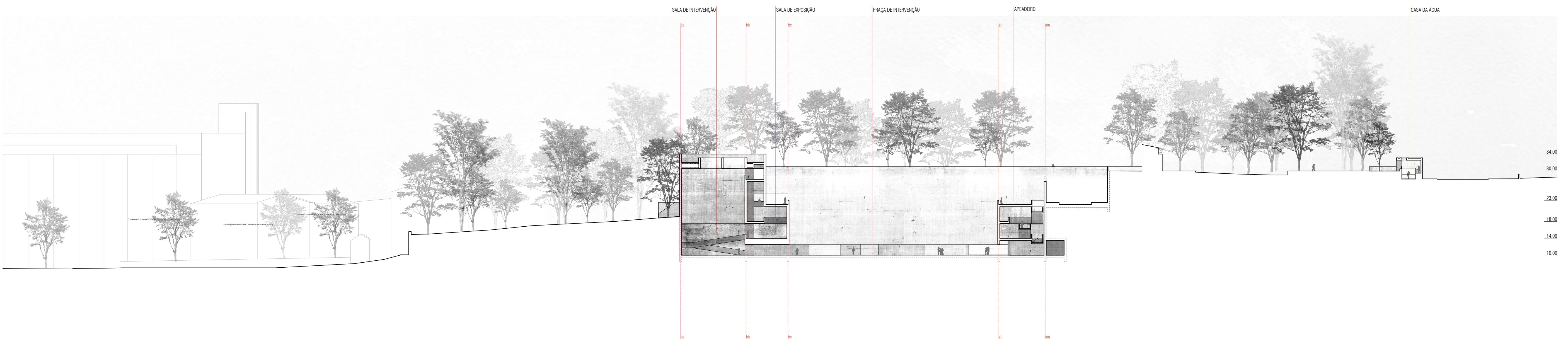


PLANTA PISO 5

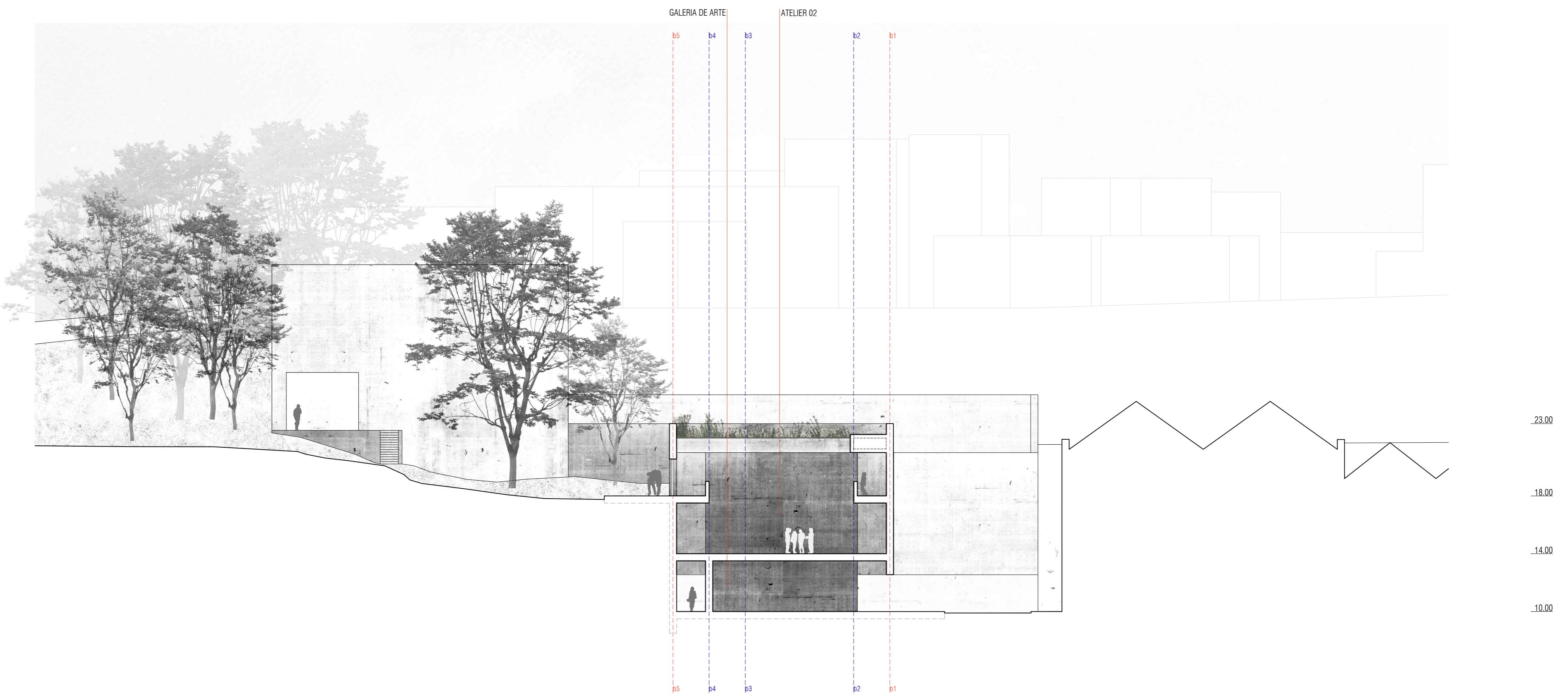
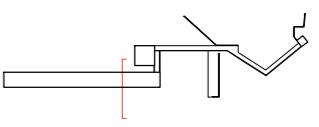


CORTE A

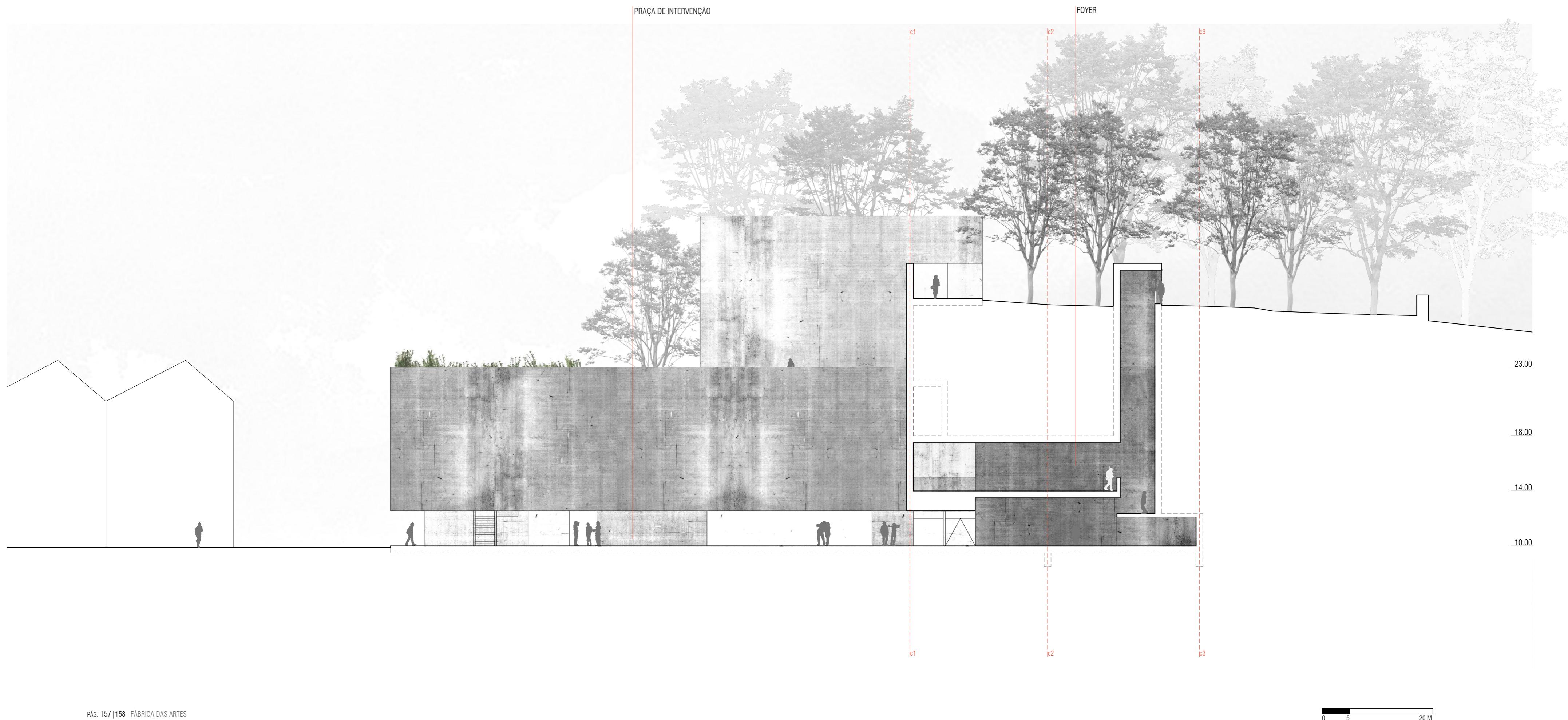
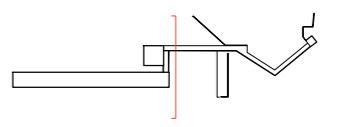




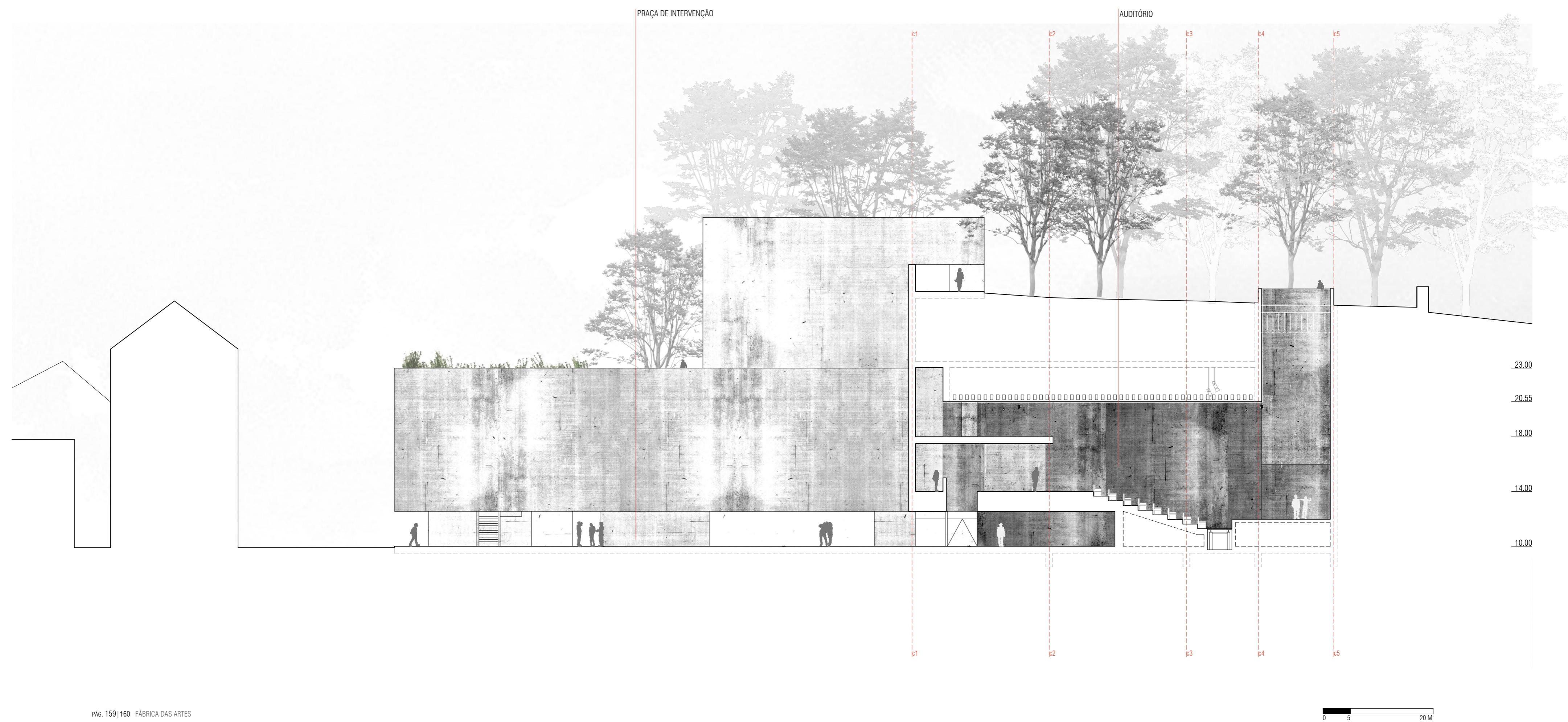
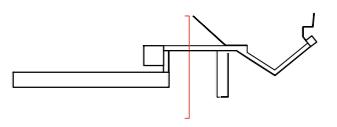
CORTE C



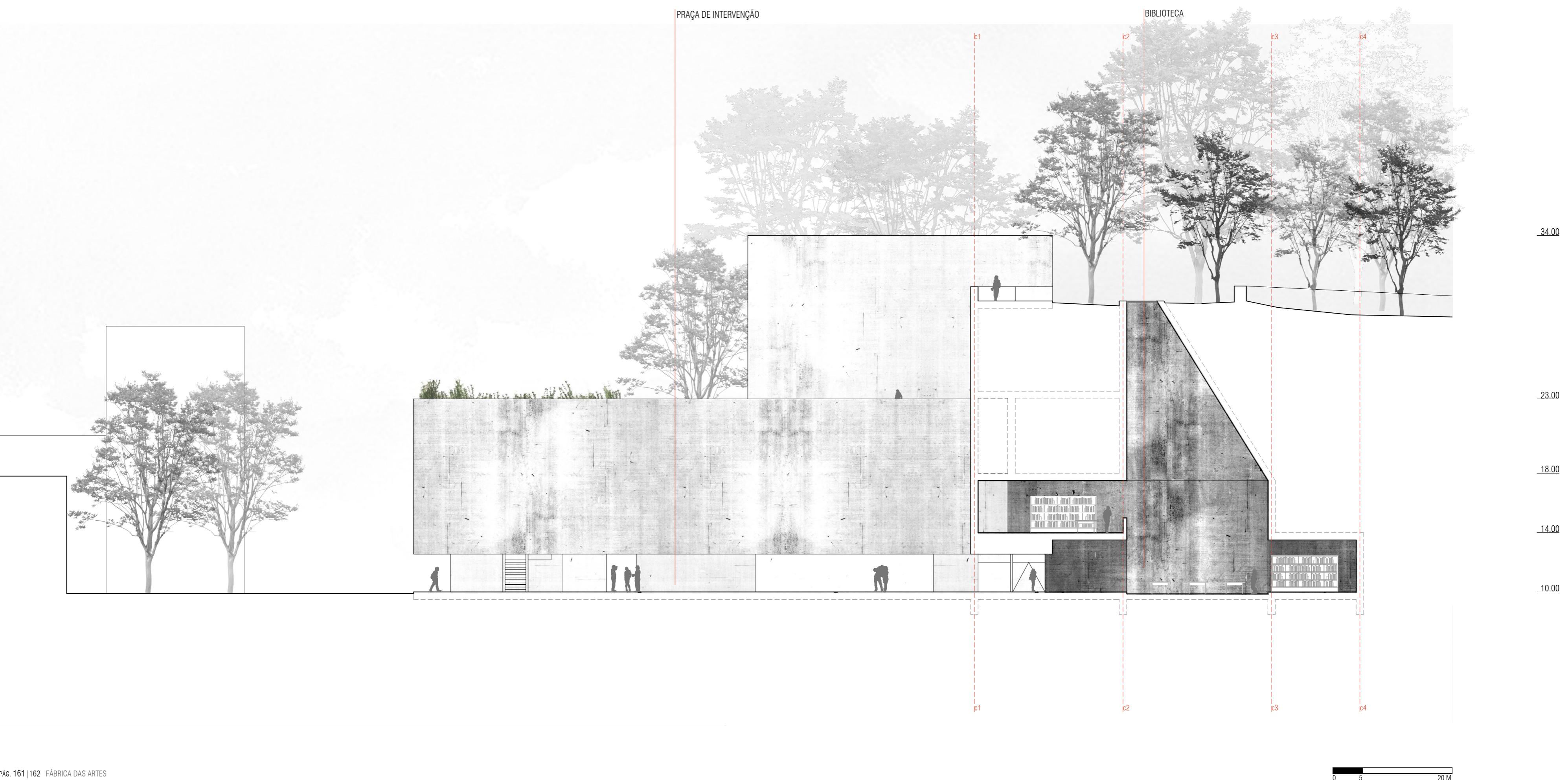
CORTE D



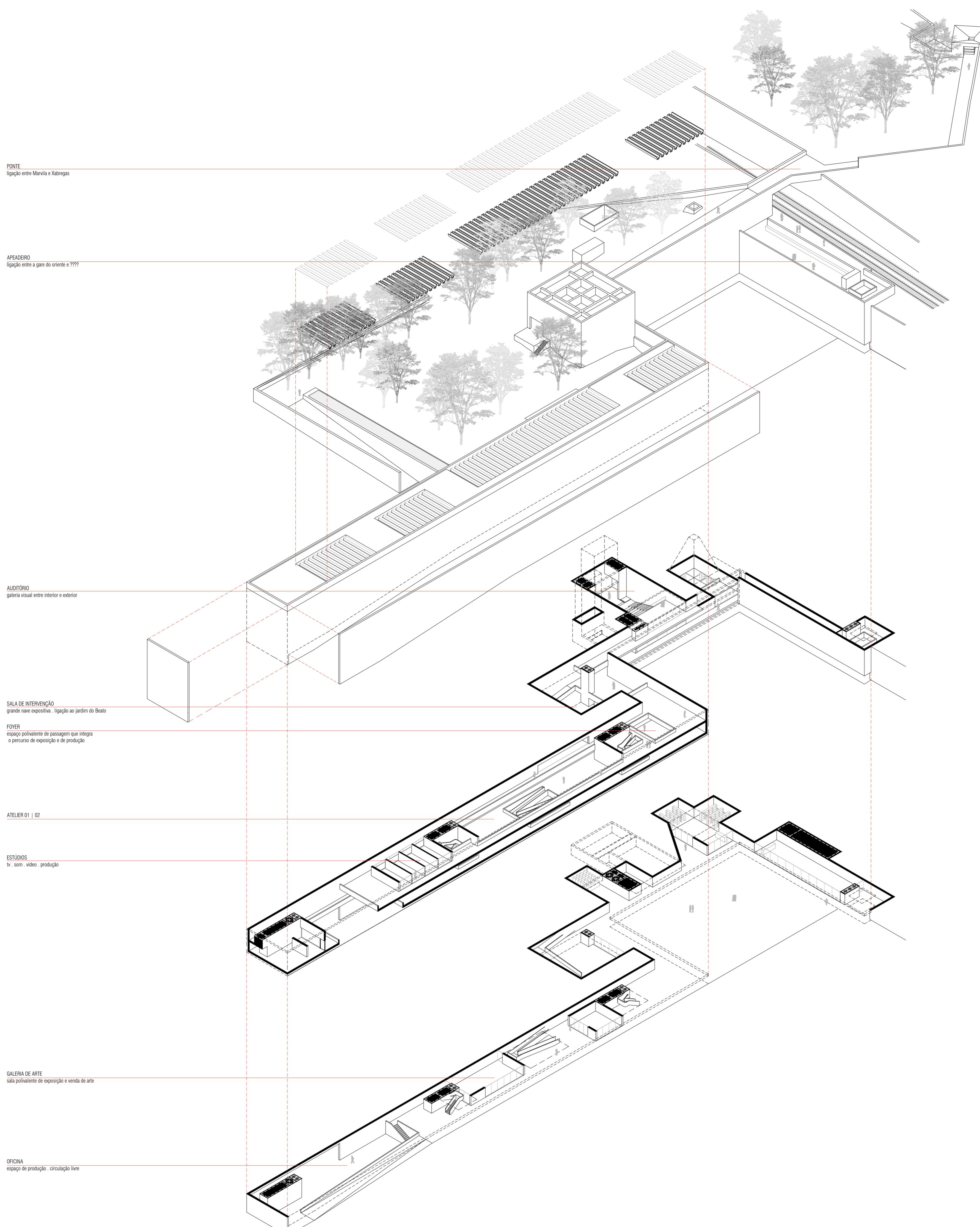
CORTE E



CORTE F



AXONOMETRIA



TOPOGRAFIA DO EDIFÍCIO

ATMOSFERA . RELAÇÃO . PERCURSO

A topografia do lugar determina o projeto da Fábrica das Artes. Os programas ocorrem sobre ou sob a topografia interligados através de um muro, um percurso. O muro torna-se a geometria que une a natureza e o homem nas suas forças. A geometria que transporta o homem até ao rio, numa matéria expressa em três momentos distintos e conectados no diálogo entre eles.

Na Fábrica das Artes, o homem apropriá-se da topografia, num gesto de liberdade que a mesma permite, para a ousadia da sua criação. A terra é o assentamento, a produção é o mote, a geometria das oficinas é a confiança do homem na liberdade que a topografia lhe consegue transmitir.

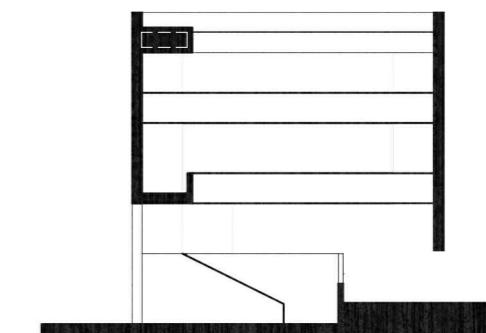
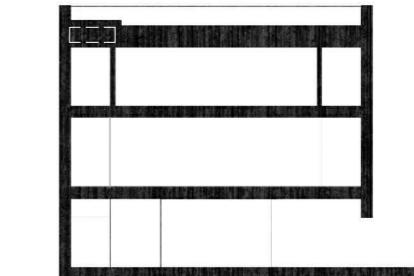
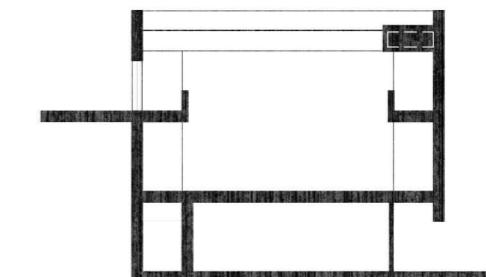
O ambiente fabril existente no local vai ao encontro da atmosfera pretendida para o edifício e para o seu programa. A presença de edifícios com uma escala generosa lança pistas para o desenho das zonas de trabalho, grande nave de produção e para as zonas expositivas. O centro de cultura como Fábrica de Arte - de betão no seu todo e em aço onde o betão não conseguiu chegar, é uma construção espessa e pesada. Esta espessura clarifica as condições de luz e sombra, através de um conjunto de entradas de luz zenital que definem os espaços interiores e o seu programa.

Numa organização libertada no prazer do homem, a fábrica advém da conquista da terra pela matéria humana extraída, num jogo rejubilado que o homem soube interpretar na topografia. Assim, a geometria manifesta a conceção de três fases: no nível do homem - cota superior/jardim - um percurso contempla a paisagem; no nível entre o homem e a terra - cota intermédia/apeadeiro - ligação à linha terrea, o imaginário da chegada que se adivinha na beleza natural da mudança de ambientes; no nível do rio - cota inferior/praca - um longo corpo permeável no piso térreo acolhe a população em torno da zona produtiva, oficinas e ateliers, pretendendo proporcionar uma maior relação entre artistas e a comunidade que anuncia o rio, elo de ligação entre oriente e ocidente.

A topografia é transformada geometricamente, modificando as propriedades da superfície para a tornar praticável. É pavimentada e dividida, é reconstruída e multiplica-se. Assim, numa ocupação descomprometida do lazer, geometrias suavizadas no deleite do homem pela criação sobrevêm em lugares para artistas e visitantes. Apesar de coberto, este espaço continua a ser exterior. Um percurso envolve os espaços, percorrendo todos os equipamentos do complexo desde os ateliers interiores, às oficinas e dando acesso às galerias de arte e à zona expositiva - uma promenade em

que o voyeur pode escolher o espaço e a atividade que quer contemplar. A praça é uma grande caixa de betão abraçada pelo edifício mas que por um dos seus lados se projeta para fora dos limites deste, apontando para o aterro da Mira. No final, é delimitada por uma série de muros e panos de vidro transparente, que acompanham e delimitam a construção de diversos ambientes. Conectados entre si, os espaços jogam a curiosidade humana na descoberta pelas potencialidades da arte.

Entre o céu e a terra, uma chuva de elementos estruturais em betão, são tratados com dupla relação entre o interior e o exterior. Fomentados no movimento da matéria, o homem contempla a sua magia num claro gesto de experimentação da liberdade geométrica. Uma liberdade da criação, que trabalha para a sua conexão com o outro. A transformação da matéria num diálogo terno e intenso que ambos murmuram na procura um do outro.



JARDIM DO BEATO

“... um jardim belo é a presença permanente da natureza, mas de uma natureza reduzida à proporção humana eposta ao serviço do homem, e é o mais eficaz refúgio contra a agressividade do mundo contemporâneo...” *Luis Barragán*

A filosofia da intervenção é-nos imposta, nas suas linhas mais fortes, pela criação de um jardim que estabelece com a Fábrica das Artes uma relação de ausência por parte do novo edificado relativamente ao lugar.

O território da cerca do Convento do Beato introduz uma barreira física na Cidade, revelada aos transeuntes através dos seus muros, apontamentos de um ambiente natural que induz a existência de uma vida misteriosa cujo contacto lhes é negado, potenciando o deleite e o sonho com um lugar quase mágico. Os jardins e as hortas não eram simplesmente espaços de cultivo, mas também lugares íntimos e privados de divertimento, quietude e repouso, terapêutico e de algum modo, envolvia a atmosfera num inúmero conjunto de sensações pelos elementos naturais da própria fauna e flora.

No exterior, existe um silêncio no nível do diálogo do edifício com a paisagem, este incorpora e dilui-se no *genius loci* do lugar. Existe um murmúrio de silêncio e um inequívoco mistério na paisagem de Lisboa que o edifício reflete. Todo este conjunto de espaços relacionados à arte são ligados e articulados por um percurso que envolve todo o conjunto e permite relações físicas, visuais e sensoriais entre o interior dos espaços da Fábrica das Artes e o espaço exterior de jardim. Criando espaços de passagem, lazer e exposição.

O conceito de terraço/jardim ou cobertura ajardinada, o quinto alçado, um dos cinco pontos designados por Le Corbusier, está associado a outro tipo de escala. Uma escala que apenas possibilita olhar de dentro para fora. Um lugar do qual podemos observar. O edifício, visto de cima, exalta a sua arquitetura. Uma simples manta de retalhos identifica a paisagem de um programa cultural no sentido da palavra.

As coberturas surgem então como jardim de produção e de contemplação, apropriando-se de um novo solo. As árvores, a sombra do espaço, a luz e os tanques de água são elementos que pontuam os espaços e possibilitam uma continuidade do percurso, num platô de diferentes

aromas e tonalidades na cobertura. O jardim altera-se conforme as mudanças sazonais e interage com a paisagem envolvente.

A cobertura age como um *hortus conclusus*, encerrada pelo muro, define pelos limites dos diferentes espaços interiores da fábrica. Esta regra impõe na estrutura, define o desenho regrado da cobertura jardim, que é composta por diferentes tipos de plantação. Os aromas os diferentes tipos de árvores de fruto, ervas aromáticas que nos conduzem por caminhos entre as linhas geométricas dos padrões regrados. Estes aromas alteram-se com a passagem das diferentes estações do ano e mesmo acontece com a diferenciação de cenários a que este tipo de paisagem urbana se dispõe.



ESPECIES ARBÓREAS MAIS COMUNS DE LISBOA - Acácia-bastarda; Ameixeira-de-jardim; Bordo-bastardo; Castanheiro-da-Índia; Choupo; Cipreste Comum; Eucalipto;

Freixo; Lôdão; Jacarandá; Magnolia; Olaria; Palmeira-da-Canárias; Pinheiro-Manso; Tília-prateada



ESPECIES ARBUSTIVAS MAIS COMUNS NOS JARDINS DE LISBOA - Afenheiro; Felhado; Lantana; Loendro; Piracanta; Romanzeira-de-jardim; Sanguinho-das-sebes



ESPECIES HERBÁCEAS MAIS COMUNS EM COBERTURAS AJARDINADAS - Agapanthus; Allium; Aquileia; Feto; Carex; Sedum

MATERIALIDADE E ESTRUTURA

Pensar no edifício da Fábrica das Artes foi também pensar em como construí-lo - em como materializa-lo. A questão da materialidade tem tanto relevo para a vivência do espaço como a forma. A procura pela essência da experiência e das coisas leva à matéria.

No caso da Fábrica das Artes era necessário enfatizar a sua continuidade, ainda que ela fosse de algum modo dividida em espaços com especificidades diferentes. O plano da cota da praça é unificado através da utilização do betão como material de base. Porém este material vai sendo utilizado de maneiras diferentes dando origem a superfícies, mais suaves ou mais duras, consoante o programa e o uso pretendido - desde o betão afagado no nível da rua e da sala de exposição aos pré-fabricados nos espaços de menor dimensão. O mesmo material, o betão, unifica os espaços e, pelo seu carácter sólido, pétreo, mas na verdade produzido pelo homem, afirma também a condição de terreno artificial da plataforma do aeroporto.

O muro também é construído em betão, sendo que os locais de lazer, como a biblioteca e o auditório são em parte revestidos a madeira, recolhidos e confortáveis. No interior a luz assume-se como um elemento modelador da vivência e do carácter interior permitindo diferentes ambientes no nível da sua utilização. A luz é matéria e material, como o betão, quantificável e qualificável, pois sem luz não há arquitetura.

Ao esculpir a praça, aparecem outros materiais. Caixas de areia são recortadas, crescem relvados e estrados de madeira e, intuitivamente, ao escavar, surge a água. Estes materiais vêm trazer uma segunda camada de complexidade ao espaço e reafirmam as suas especificidades. A água traz-nos a paz e a alegria de uma sensualidade relaxada. A areia pela própria cor dos solos impõe uma presença cromática permanente embora suave. A relação de toda a praça com a água, a luz, o jardim superior e a areia na procura da emoção de alegria, a alegria silenciosa da serenidade.

A cobertura do volume da produção materializa-se por uma estrutura de vigas em v em betão intercaladas por um vidro duplo, iluminando assim toda a área produtiva, as vigas são preenchidas por um sistema ajardinado. Com base no projeto de Le Corbusier, Centre de calculs électroniques Olivetti, em Rho, Itália, encontra-se patente esta ideia das aberturas numa cobertura ajardinada. Aqui, a forma da cobertura permite, através da luz, o reflexo da vegetação no espaço interior, sendo que, desta forma, os trabalhadores, ao permanecerem nas salas de trabalho, recebem uma luz uniforme, condutora da natureza para o seu interior. Deste modo, no mesmo espaço convivem

dois elementos antagónicos, a natureza e as máquinas, incidindo a intenção de Le Corbusier na criação de um bom ambiente de trabalho, contrariando a tendência do decréscimo das condições de trabalho vividas até então.

Num gesto de respeito do homem pela natureza - e vice-versa - a disciplina humana é geometrizada na matéria que os dois trabalham. Assim, a fábrica das artes resulta na matéria que o homem colocou sobre a terra e, à qual retirou massa para dar lugar às pessoas/vivência humana, memórias, peças soltas: há uma profusão de objectos, quase móveis; riscos sustentados pela homogeneidade textural e cromática do contexto, pela legibilidade da retícula estrutural e pela forte hierarquização espacial. A matéria conquista a paisagem, encaixa-se nela e, é aqui que a natureza e o homem a desenham na disciplina requerida pelo homem e permitida pela natureza.

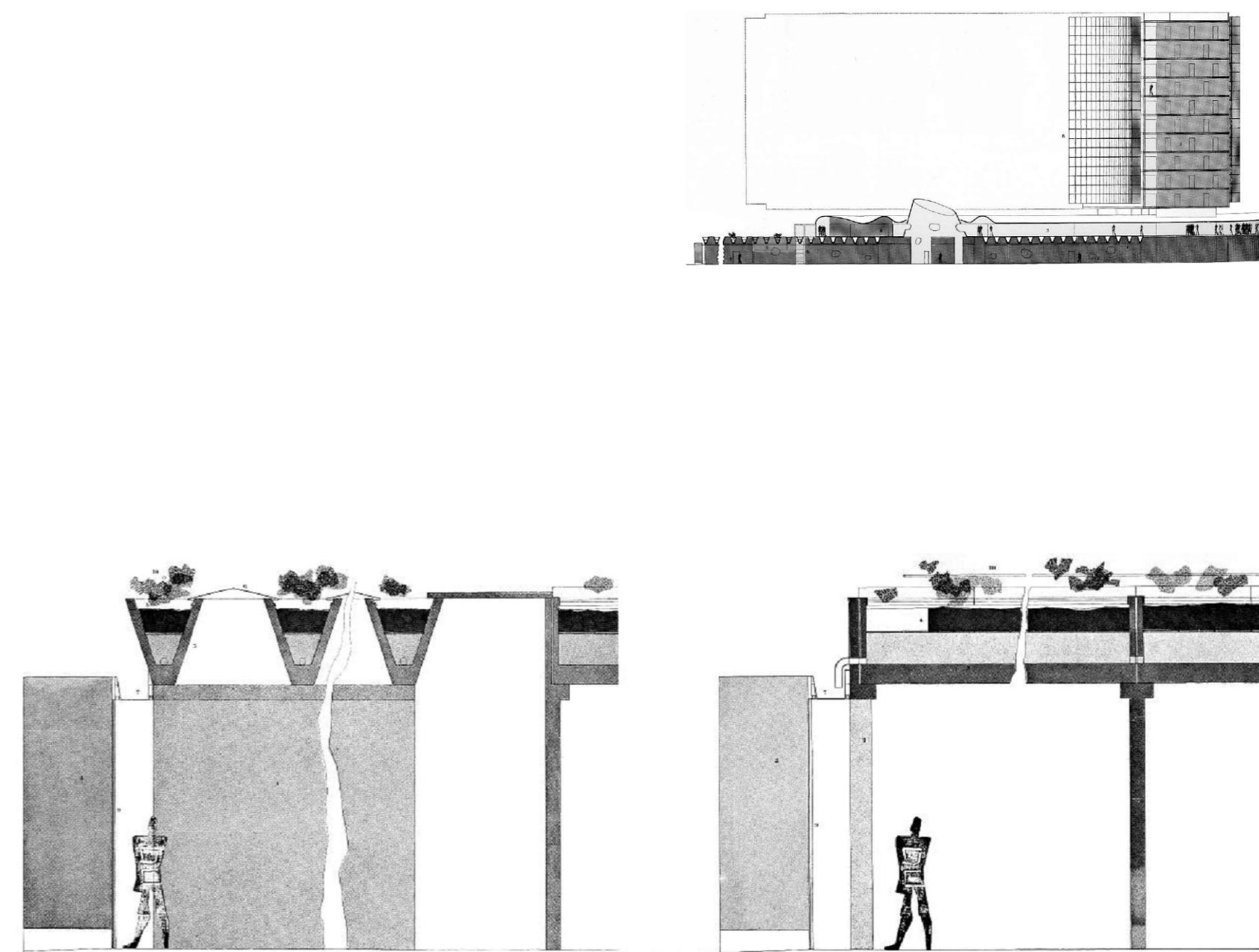
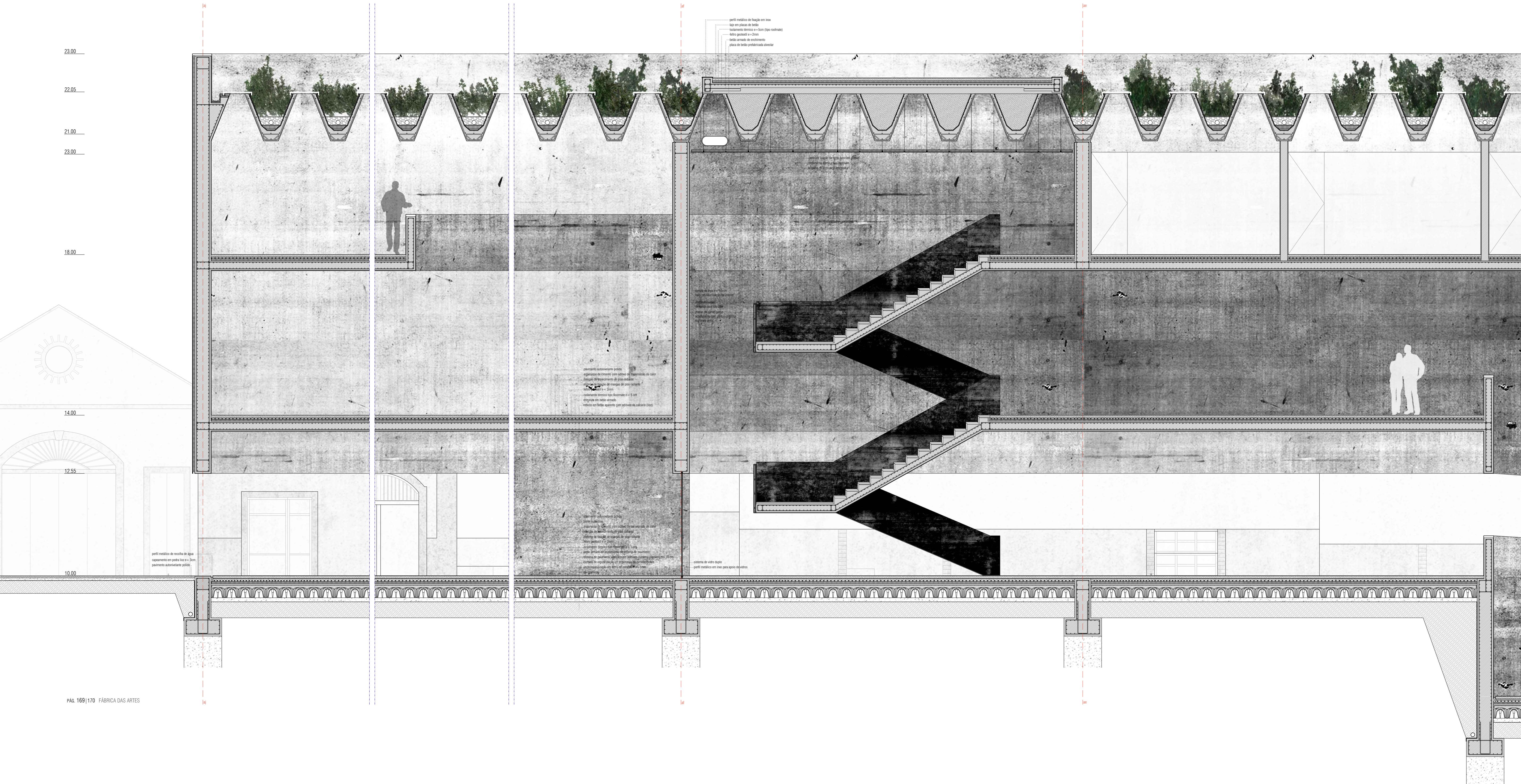
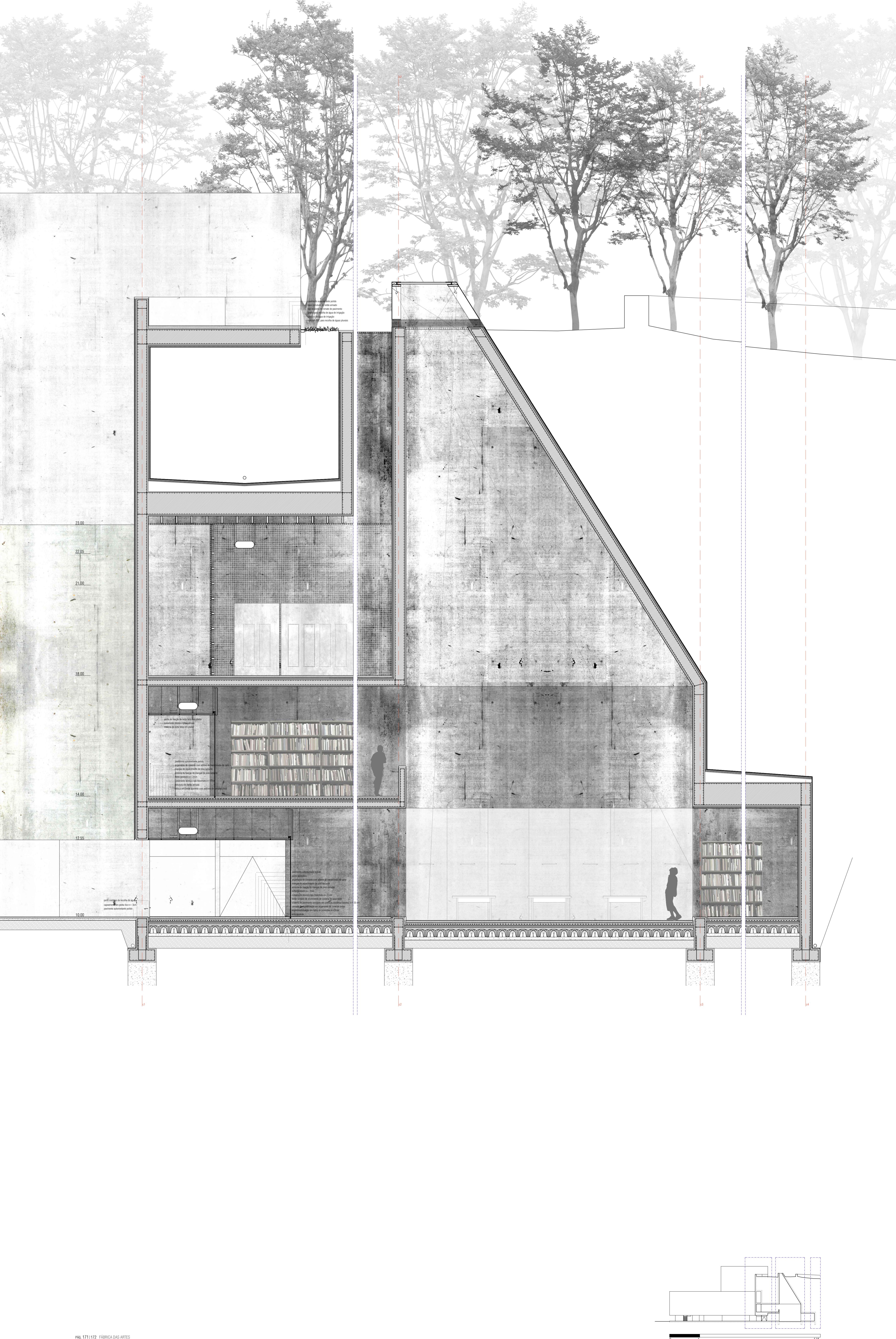
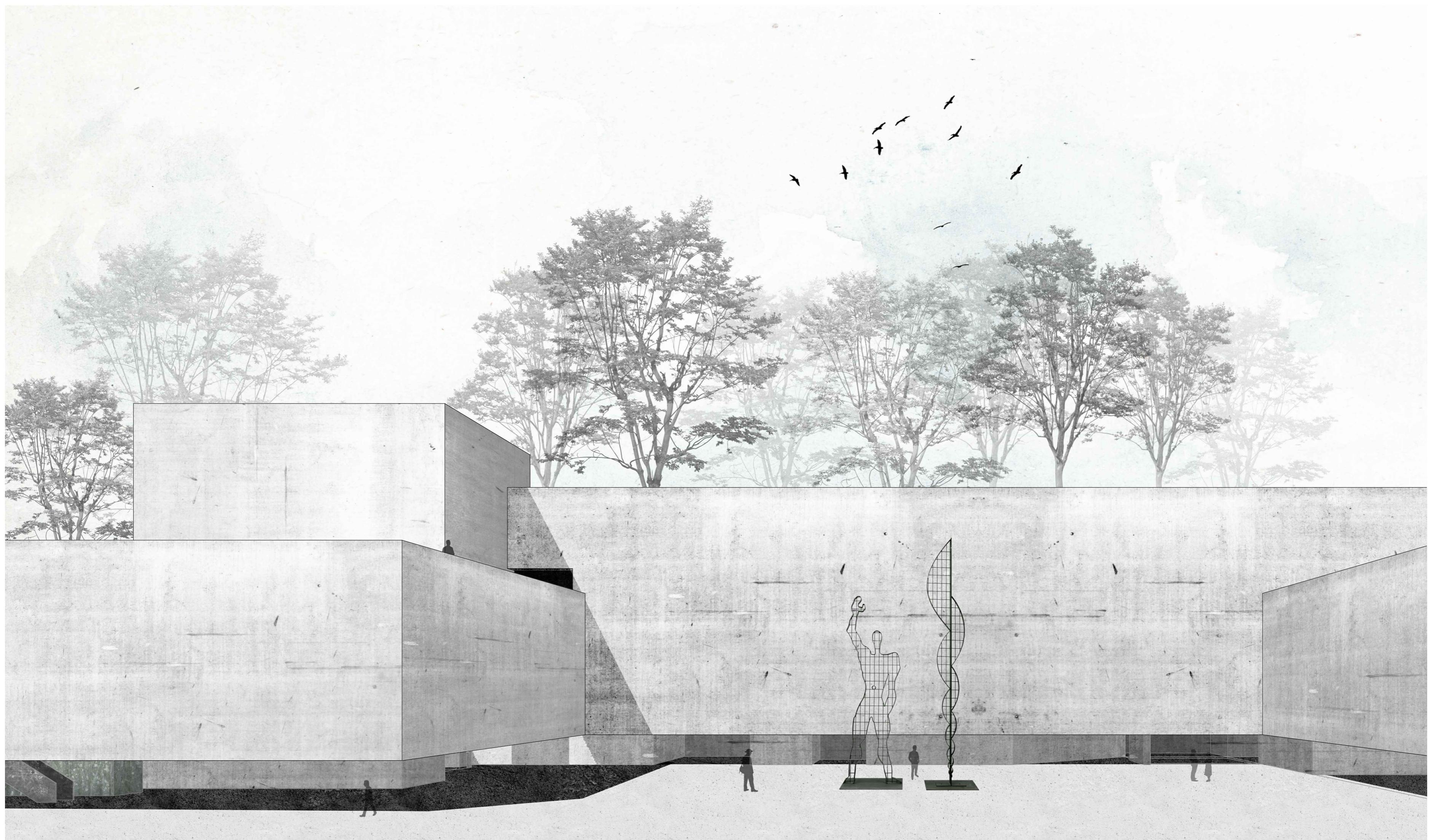


FIG. 69 | 70 - Projeto Centre de Calculs Electroniques Olivetti, Le Corbusier, 1963









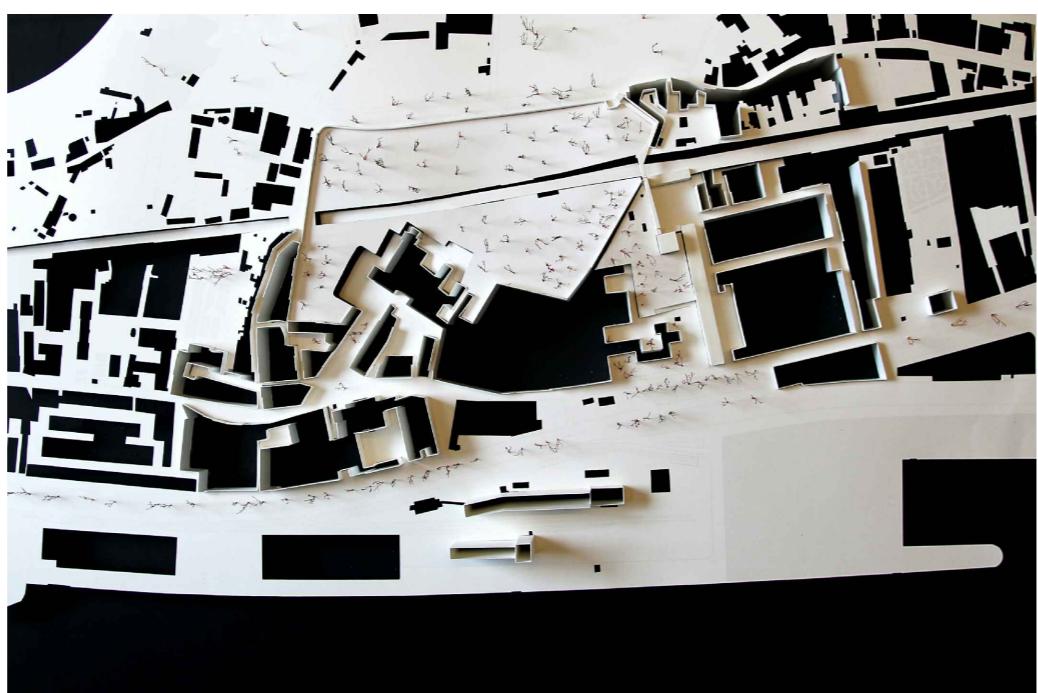


FIG. 71 Maquete de Implantação 1/1000



FIG. 72 Maquete da Fábrica das Artes 1/200

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O equilíbrio natural pode ser encontrado em todo o trabalho da natureza, quer no seu conjunto, quer nas partes do mesmo. Neste estudo, vários foram os fragmentos observados e estudados que, enquanto partes integrantes de um conjunto, levam ao entendimento do todo. A natureza age segundo o seu próprio equilíbrio. Um equilíbrio natural que harmoniza o todo. Contudo, os resultados são percecionados nas suas formações naturais, libertando, desta forma, o homem para a compreensão da sua harmonia.

O exercício tem o objetivo de refletir sobre a topografia da cidade, as suas ligações pedonais e os seus limites. O projeto pretende desenhar-se sobre o propósito de ligação entre Marvila e a Doca do Poço do Bispo. Colocado o problema do vazio junto à cerca do Convento do Beato, propôs-se uma reflexão sobre este espaço, caracteriza-lo e, através do desenho, incutiu-se uma redefinição das suas dinâmicas e uma alteração das suas relações, reclamando-o para a cidade.

A criação de uma estrutura, um percurso, fio condutor de todo o programa, defini o limite que organiza o sítio, estabelece relações diretas ou indiretas com a envolvente, e desenha um espaço público em continuidade com a cidade de Lisboa. O programa enquanto documento de trabalho do arquiteto. Passar de "Centro das Artes" a "Fábrica das Artes", em relação com a activação de um sítio, "valorizar" desde o ponto de vista social, cultural e urbano. O apeadeiro, a relação transversal (Bairro-Rio) e longitudinal (Bairro-Lisboa). A Fábrica das Artes pretende ser uma infraestrutura que resolve as questões técnicas e funcionais, aproxima dois pontos da cidade e protege o percurso. É partindo da análise da cidade como suporte, da definição de percurso e das premissas do local de intervenção, que a Fábrica surge como o elemento catalisador do espaço. Assim o nome Fábrica é a reinterpretação de uma sólida estrutura que sempre esteve presente na arquitetura industrial, onde agora a matéria dá lugar ao espaço.

A Fábrica assume a sua função de conector, reflete acerca da relação entre o construído e o "não construído" nos espaços públicos da cidade, tentando contribuir com um novo espaço e percurso. No interior todos os espaços procuram revelar a sua atmosfera, através da luz. O percurso retirado da matéria é feito parte em céu aberto, permitindo sentir a força da natureza, a sua profundidade. O edifício como Fábrica, desde a articulação do programa até à sua disposição no lugar: a galeria de arte, o pátio de manobra, o espaço de exposições incluindo a sua construção. Espaços frescos, de sombra onde nos podemos abrigar do calor ou da chuva. O percurso continua e a relação com o

exterior é feita por vãos rasgados no betão, que deixam entrar a luz e revelam o jardim na cobertura. Ao caminharmos sente-se o peso do material, ouve-se sempre o som da criação. A forma que o muro desenha apenas obedece aos limites existentes, e indica assim o percurso. Não serve apenas como um espaço de condução, mas sim de sedução. É sinuoso, como de resto todas as ruas antigas da cidade de Lisboa.

De este modo, o projeto quis propor um desenho, uma arquitetura que sirva de suporte às ações do quotidiano, que emoldure, que seja oportuna, que dê sentido, que ofereça possibilidades de relação, que seja "ponte", não só a que venga a linha do comboio, mas a que transforme as relações do lugar e das pessoas que o habitam, para que este lugar (transformado) seja "meio" e "mediador" da relação de Lisboa com o Tejo - um espaço, que proteja todo o programa e defina um novo espaço público. A Fábrica não pretende apenas oferecer um espaço entre dois limites de betão, ou uma constante sucessão de espaços. Pretende sim ser a continuidade de sensações vividas nas estreitas ruas da cidade e que se prolongue assim até oriente e à frente ribeirinha da cidade de Lisboa.

BIBLIOGRAFIA

- BAEZA, Campo. *A ideia construída*. Caleidoscópio, 2009.
- BAEZA, Campo. *Pensar com as mãos*. Caleidoscópio, 2011.
- BENEVOLO, Leonardo. *A cidade e o Arquiteto* (Tradução de Rui Eduardo Santana Brito). Lisboa: Edições 70, 1998.
- BENEVOLO, Leonardo. *História da Cidade*. Perspectiva.
- CALVINO, Italo. *As cidades Invisíveis*. Teorema, Portugal, 2003.
- CULLEN, Gordon. *Paisagem Urbana*. Col. Arquitectura e Urbanismo, Edições 70, 2009.
- de MATOS, José Sarmento. *Caminhos do Oriente, Guia Histórico 1*, Lisboa: Livros Horizonte, 1999.
- de MATOS, José Sarmento. *Caminhos do Oriente, Guia Histórico 2*. Lisboa: Livros Horizonte, 1999.
- FIGUEIREDO, Carlos Fernando Costa. *Natureza e estrutura dos espaços transicionais no espaço urbano do Renascimento ao Barroco*. Lisboa: Faculdade de Arquitectura da Universidade de Lisboa, 2000. Tese de Mestrado
- FOLGADO, Deolinda; CUSTÓDIO, Jorge. *Caminho do Oriente, Guia do Património Industrial*. Lisboa: Livros Horizonte, 1999.
- FRANÇA, José Augusto. *Lisboa: Urbanismo e Arquitetura*. Lisboa: Livros Horizonte, 1980.
- FRANÇA, José Augusto. *A sétima colina: roteiro histórico e artístico*. Lisboa, Livros Horizonte, 1994.
- GEHL, Jan. *La humanización del Espacio Urbano*. Barcelona: Editorial Reverté, 2006.
- GEHL, Jan; GEMZOE, Lars. *Novos espaços urbanos*. Barcelona: Gustavo Gili, 2002
- HERTZBERGER, Herman. *Lessons for students in architecture*, versão consultada: *Lições de Arquitectura*. São Paulo: Martins Fontes, 2006.
- LAMAS, José M. Ressano Garcia - *Morfologia urbana e desenho da cidade*. 2ª Ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian e Fundação para a Ciência e a Tecnologia, 2000.
- LEATHERBARROW, David. *Topographical Stories: Studies in Landscape and Architecture*. 2004.
- LEATHERBARROW, David. *Uncommon Ground: Architecture, Technology and Topography*. Paperback, 2002.
- LE CORBUSIER. *Le Poème de l'Angle Droit*, Édition Tériade, Paris, 1955.
- LE CORBUSIER. *Le Voyage D'Orient*, Les Éditions Forces Vives, Paris, 1955.
- LYNCH, Kevin. *A imagem da cidade*, Edição 70, Col. Arte e Comunicação.
- LYNCH, Kevin. *A boa forma da cidade*, Edição 70, Col. Arte e Comunicação.
- MENDES DA ROCHA, Paulo. *Paulo Mendes da Rocha*. São Paulo: Cosac & Naify, 2000.
- MENDES DA ROCHA, Paulo. *Paulo Mendes da Rocha - vol. 2 (projetos de 1999 a 2006)*. São Paulo: Cosac & Naify, 2007.
- NORBERG-SCHULZ, Christian. *Genius Loci: paesaggio, ambiente, architettura*. Milão, Editora Electa, 3ª edição, 1996.
- NORBERG-SCHULZ, Christian. *Intenciones en Arquitectura*. Barcelona, Editora Gustavo Gili, 2ª edição, 1998.
- PIKIONIS, Dimitri. *A Sentimental Topography*. Architectural Association, London.
- ROSSI, Aldo. *A Arquitectura da Cidade*. Trad. José Charters Monteiro. Lisboa: Cosmos, 2001.
- SIZA, Álvaro. *Álvaro Siza a Reconstrução do Chiado*. Lisboa, ICP, Livraria Figueirinhas, 2ª edição, 2000.
- SIZA, Álvaro - *Imaginar a Evidência*. Lisboa: Edições 70, 2006.

FONTES DE ARQUIVO

- Arquivo Municipal de Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa (arquivomunicipal.cm-lisboa.pt)
- Arquivo do Museu da Cidade, Câmara Municipal de Lisboa (www.museudacidade.pt)
- Arquivo Nacional Da Torre do Tombo, Alameda da Universidade, Lisboa (<http://antt.dglab.gov.pt>)
- GEO. Gabinete de Estudos Olisiponenses, Camara Municipal de Lisboa, Palácio do Beau Séjour, Lisboa
- IMC. Património Cultural, Direção Geral do Património, Palácio Nacional de Lisboa, Palácio Nacional da Ajuda
- PDM - Plano Diretor Municipal, Câmara Municipal de Lisboa (<http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/planeamento-urbano/plano-diretor-municipal>)
- Museus de Portugal, Associação Cultural Digital, Porto (www.museusportugal.org)

REFERÊNCIA DE IMAGENS

ORTOFOTO MAPAS:
PÁG. 49 | 50, 115 | 116, 141 | 142
FONTE: Laura Sousa

FOTOGRAFIAS:
FIG. 56 - 65
FONTE: Grupo Cerealis - Convento do Beato

DESENHOS, ESQUÍCOS:
PÁG. 93 - 98
FONTE: Atelier Pedro Domingos
PÁG. 101 - 106
FONTE: Atelier Aires Mateus e Associados
PÁG. 119 - 122
FONTE: Grupo Cerealis - Convento do Beato

RESTANTES FIGURAS

As restantes figuras (fotografias, desenhos, e esquissos) presentes neste documento foram retiradas dos livros cuja bibliografia é apresentada na página anterior ou de fontes em linha, onde a verdadeira autoria da imagem se perdeu.

CONSTRUIR TOPOGRAFIAS

Fábrica das Artes - Proposta de Ligação entre Marvila e a Doca do Poço do Bispo



2015 . 2016