Entre o Programa e o Projeto
Para a Revitalização das Margens da Ponte 25 de Abril

João Canastro

Dissertação de Mestrado apresentada à Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto
Ano Letivo 2016/2017
Orientador Professor Doutor Luís Sebastião da Costa Viegas

NOTAS INTRODUTÓRIAS

A presente dissertação está escrita segundo o novo acordo ortográfico.

Todas as fotografias, ou imagens, não referenciadas fazem parte de um levantamento fotográfico ou produção do autor.

As citações utilizadas foram, sempre que possível, mantidas na língua em que foram consultadas de modo a preservar ao máximo o seu significado original.

O trabalho está otimizado para a leitura a partir do seu objeto digital.

AGRADECIMENTOS

Aos meus Pais e Irmão, por serem fundação, pilar, viga e paredes da construção que sou.

Aos meus Amigos, por encherem esta construção de tudo o que faz dela um sítio confortável de viver.

Ao Professor Doutor Luís Viegas, por me mostrar que os professores ainda existem.

ABSTRACT

In this dissertation, a three-part division is proposed where these, despite the apparent division, come together as a whole that requires a wholesome view instead of a linear approach. You can, however, say that this structure follows a wide, almost global scale until urban design specific scales. What is being chased in these pages is, much more than formal a solution, but understanding the problem of the southern bank of Tejo river. No certainties can be found here.

During the inquisitive process, the experiences and studies of the spacial reality in question have been indispensable, as well as the investigation of various views that are always present references.

O Tema da Cidade (The city's theme) consists in a brief contextualization about the city and its ways of appropriation, which precede an also brief historical contextualization. This is followed by an interpretation built around analogies of the historical and contemporary circumstances of two urban sets implanted in the banks of a river.

What follows is a roaming contextualization between what is strictly concrete and the extrapolation of interpretations. Despite the majority of these being based in concrete, palpable cases, the objective of this contextualization is typological, and not formal. Patent observation in the absence of any similarities whatsoever between the case studies and the proposed drawing, despite it being consequential of the presented visions.

RESUMO

Nesta dissertação, propomos uma estrutura em três partes, que, apesar da aparente divisão, fazem parte de um todo que requer uma visão de conjunto e não uma leitura linear. Pode, no entanto, dizer-se que segue uma ordem da grande escala, quase global, até a escalas próprias do desenho urbano. Nestas páginas persegue-se, muito mais que encontrar a formalização de uma solução, a compreensão do problema da margem Sul do Tejo. Aqui ninguém poderá encontrar certezas.

Durante o processo de interrogação, foram indispensáveis as experiências e estudos do espaço em questão e a investigação sobre várias visões que são referências sempre presentes.

O tema da cidade consiste numa breve contextualização sobre a cidade e as formas de apropriação desta, que antecede uma, também breve contextualização histórica. Segue-se uma interpretação, em tom de analogia, das circunstâncias, histórica e contemporânea, de dois conjuntos urbanos implantados nas margens de um rio.

Sucede-se uma contextualização deambulante entre o estritamente concreto e a extrapolação de interpretações. Apesar de a maioria destas se basear em casos concretos e palpáveis, o objetivo desta contextualização é o tipológico, e não o formal. Observação patente na ausência de quaisquer semelhanças entre os casos de estudo e o desenho proposto, apesar de ser consequente das visões apresentadas.

ÍNDICE

11 Introdução

O TEMA DA CIDADE 13

19 Imagem

23 História

28 Os Triângulos

31 Um Registo Impressivo

35 Alcântara - Tejo - Cacilhas

39 Porto - Douro - Gaia

43 Manuel Graça Dias - A Elipse

47 Manuel Graça dias - Quinta da Arealva

CONTEXTUALIZAÇÃO 51

53 História

55 O Sítio

61 Fábrica Braço de Prata

65 LXFactory

67 Fondazione Prada - Milão

69 1111 Lincoln Road

VISÕES 73

75 Cedric Price

81 Manuel Solà-Morales

89 Rem Koolhaas

PROPOSTA 99

100 Área de Intervenção

102 Edificado a Demolir e a Recuperar

104 Mobilidade

106 Acessibilidade

108 Módulo de Acesso Vertical

110 Espaço Público

112 Módulo de Habitação

Plantas

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS 119

"…projectar, planear, desenhar, não deverão traduzir-se para o arquitecto na criação de formas vazias de sentido, impostas por capricho da moda ou por capricho de qualquer outra natureza. As formas que ele criará deverão resultar, antes, de um equilíbrio sábio entre a sua visão pessoal e a circunstância que o envolve e para tanto deverá ele conhecê-la intensamente, tão intensamente que conhecer e ser se confundem…"

Fernando Távora: Da Organização do Espaço



[Fig.1]

INTRODUÇÃO

Esta reflexão começa por se focar no comumente observável desequilíbrio entre margens de um rio. Neste caso, especificamente do rio Tejo, vemos que a comunicação é meramente física, uma meia verdade, sem diálogo, sem qualquer relação – seja ela arquitetónica, de escala, urbana – que as uma, que não seja uma história breve de uma industria que, apesar da efemeridade, deixou a sua marca.

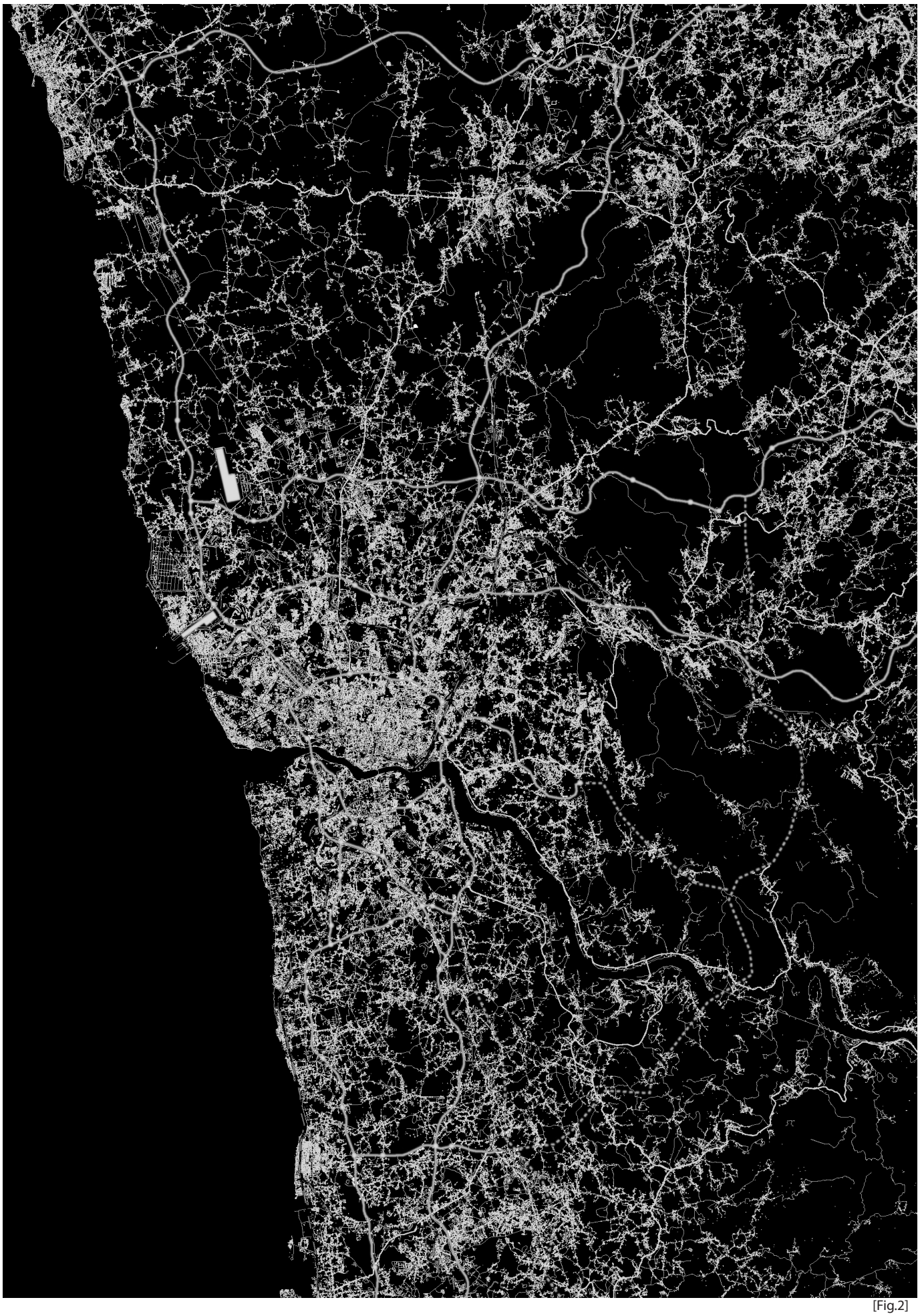
Sugerimos, neste trabalho, que se construam as pontes invisíveis entre as margens do rio Tejo. Em ambas encontramos edifícios que outrora serviram para albergar vários tipos de programas industriais. Hoje em dia, com a deslocação das grandes industrias para a (nova) periferia, a perda de relevância do Porto de cargas de Lisboa no panorama nacional e a consequente estagnação dos estaleiros na margem Sul, é necessário reanimar estas zonas marginais com novas vivências, que se adaptem ao presente e projetem o futuro. Estas circunstâncias marginais têm em si mesmas, valor acrescentado, quer pela relação próxima com o rio, quer pelas fortes relações que estabelecem entre si: a visual, dado que esta é a zona em que as duas margens estão mais próximas, e física, garantida pelos trajetos dos cacilheiros e pelos caminhos, ferroviário e rodoviário, oferecidos pela ponte 25 de Abril, uma estrutura monumental que cria também uma forte relação simbólica entre os dois locais.

Existem já algumas pistas desta reanimação na margem Norte. Consistem em pontuais intervenções em edifícios de caráter industrial, reinterpretando alguns dos temas caraterísticos deste tipo de edifícios em reabilitações de qualidade. No entanto, ambas as margens estão mergulhadas em problemas que exigem intervenções com pensamentos a outras escalas. As infraestruturas que fizeram sentido e suportaram as industrias do passado são agora fortes resistências – não só físicas – com coerência questionável.

Estas zonas – com impacto muito maior na margem Sul – maioritariamente constituídas por edifícios arruinados, sofrem de uma grande descaraterização espacial e social. Além do (mau) estado de conservação do edificado, existe a discordância entre o tipo de edifício e a (ausente) apropriação dele. É portanto, interessante perceber como se pode transformar o espaço, quais são os usos que lhes podem devolver a coerência urbana e, por fim, perceber a capacidade de adaptação do edificado existente, conjugando e respeitando sempre a memória do lugar e dando resposta às necessidades atuais do local, numa intenção requalificadora, revitalizadora e integrante.

[Fig.1] Contraste - Escola Superior de Música de Benfica, da autoria do Arq. Carrilho da Graça

O TEMA DA CIDADE



[Fig.2]

A cidade, a paisagem contemporânea está assente numa tão grande subjetividade, numa qualquer condição híbrida, que não nos deixa outra opção que não ampliar ou questionar o seu significado. Para o desenvolvimento desta reflexão existem algumas perguntas chave que não podem deixar de ser feitas: fará sentido pensar sequer na dicotomia cidade/periferia? Será que conceitos como o limite/fronteira, dependência, sentido de pertença, descontinuidade fazem sentido na cidade de hoje? Ou serão só pretextos para alimentar guerras politicas e económicas? Não é suposto a periferia ser algo que pertence ao passado e a tão desejada cidade metrópole ser a grande unidade urbana que tão lentamente emerge como mergulha em suaves manchas no vasto território?

Em 2006, durante a Bienal de Veneza, refletiu-se sobre o tema da Cidade, dando relevância ao tema "*Shrinking Cities*". Tanto Lisboa como o Porto são exemplos destas cidades que se estão a contrair. Estão a perder o elemento vital das cidades: os seus habitantes. Esta é a inevitável consequência do desejo de expansão e da exponencial melhoria das condições de mobilidade e acessibilidade.[1] O que definia os padrões de ocupação social e económica na cidade e seus arredores mudou drasticamente nos últimos 60/70 anos, transformando a secular ocupação radiocêntrica em algo extremamente disperso e irregular em forma e densidade. No vasto território da metrópole encontramos uma pluralidade quase infinita de atividades, desde a agricultura de processos quase ancestrais, até à produção de tecnologia de ponta, passando entretanto por complexos industriais, aeroportos, centros comerciais, bairros de lata, campus universitários, empreendimentos turísticos, ruínas, etc.

As infraestruturas de comunicação e mobilidade são o sistema arterial da metrópole. Sem a "*pulsação*" ou a "*oxigenação*" que ela providencia seria impossível sustentar um tão vasto sistema. Tal como esperado, devido às oportunidades de trabalho, educação ou cultura, nestes sistemas, o fator social remonta à escala planetária pondo assim em evidência as tensões sociais que a coexistência provoca.

Este processo começou muito antes sequer

[Fig.2] Representação cartográfica da urbanização da Área Metropolitana do Porto - Imagem do Centro de Estudos de Arquitetura e Urbanismo, CEAU/FAUP - https://www.juponline.pt/opiniaopost/artigo3090/rizoma.aspx

[1] JA231 pág.17



[Fig.3]

de se conhecer o termo metrópole. Na altura a palavra era industrialização. No caso específico de Portugal, as grandes transformações começam a tornar-se evidentes a partir de 1900. Surge também o termo cintura industrial que era definida pela sua localização nos arredores das grandes cidades, pelo desenho de uma habitação de áreas mínimas e repetível, grandes complexos industriais e, acima de tudo, pela forte relação de proximidade entre o habitat e o local de trabalho e pela forte relação de entreajuda bairrista e modelos de vida bastante vincados.[2]

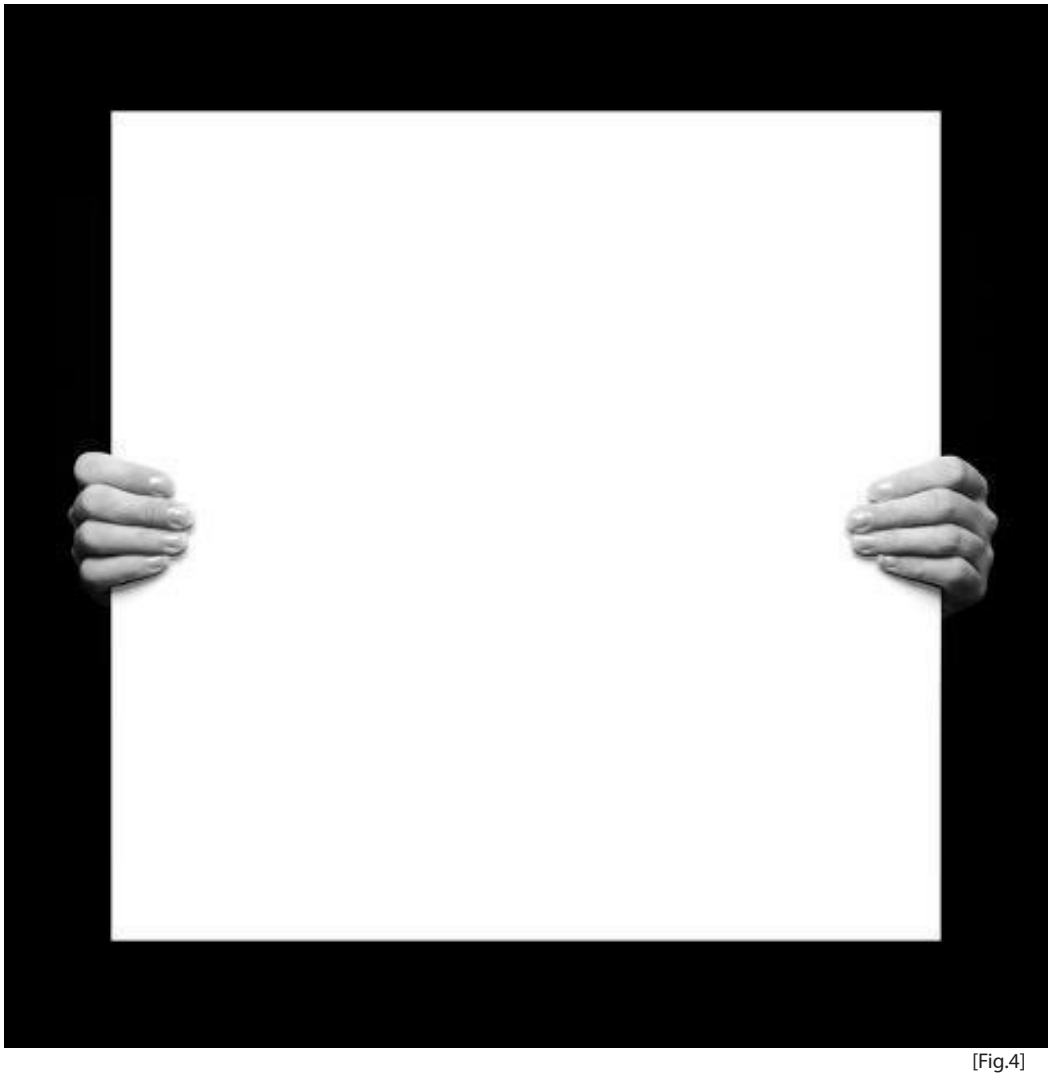
Esta ou qualquer outra realidade sobre a cidade é facilmente reconhecível através da observação do espaço público ou do semipúblico. Este "espaço entre coisas" a que chamamos de público, por ser acessível a todos na sua definição é, na essência, o que define a cidade. Aceitando que o "*vazio*" não existe sem o "*cheio*" (ou vice-versa), poder-se-ia dizer que ambos assumem igual importância, mas, por mais belo, notável ou icónico que seja o (conjunto) edificado, é o espaço público que expressa a identidade da cidade. Um olhar demorado e atento consegue ver uma correspondência entre o espaço físico e o espaço social e que eles se moldam simultânea e constantemente. Os lugares públicos podem ser lidos como a imagem que a sociedade tem de si mesma. É quase como uma montra, onde nos são mostrados os movimentos rotineiros, as relações de trabalho, vizinhança ou de indiferença, etc., é a síntese de um diálogo entre o social, o vazio e o cheio, de uma forma de (o) viver.[3]

A cidade, como contentor de diferentes modos de vida, culturas, educações, estratos sociais, rotinas, etc., é uma solução heterogénea onde ocorrem várias reações. Estas reações, sejam elas de que origem forem, fazem da cidade um lugar de intercambio, comunicação, experiência da diferença, conflito, inovação, um espaço físico onde vão sendo acrescentadas sucessivamente camadas de informação, de espaço social que se vai construindo como resultado do acaso, do acumular de infinitas escolhas individuais ou de grupo.

[Fig.3] Interrogação das dicotomias dentro/fora, público/privado por SoutoMoura AngeloSousa, Veneza - http://arquivo.jornalarquitectos.pt/pt/234/destaque

[2] JA231 pág.30

[3] JA231 pág.18



[Fig.4]

IMAGEM

Não só em matéria de cidade ou urbanismo, mas para quase todos os conceitos associamos, por vezes até (in)conscientemente, uma imagem. A cidade de hoje vem questionar este comportamento quase instintivo, porque de facto, qual é a forma da metrópole? Sendo certo que a cidade radial já só é falada em livros de História, a cidade fragmentada, com centros polarizados, que exercem grandes forças gravitacionais, distribuídos por um vasto território, deixa-nos a pensar em que consiste o espaço entre estes polos, entre estes fragmentos, ou o que os relaciona. Surge assim o termo "*território fissiforme*"[4] que se debruça na relação entre as partes e não nas partes em si mesmas. Mais precisamente na quebra destas relações, que dão origem a "fissuras". Assume-se que o tempo e a monofuncionalidade são os principais fatores desta fissuração. É, portanto, urgente desmistificar a confusão entre função e uso, assim como é urgente a capacidade de reinvenção do objeto e encarar todas as escalas de intervenção no território como um processo e nunca como um objeto acabado, definitivo, cristalizado. A flexibilidade, mutabilidade ou a incerteza são importantes conceitos que podem garantir o perdurar e o sucesso de uma intervenção.

"*The irony is that where architecture was first enlisted to convey certainty, it is now enlisted to accomodate change and to be the vehicle through wich change is both performed and expressed*"[5]. Pede-se um olhar camaleónico sobre todas as 4 dimensões da arquitetura, sendo que a 4ª – o Tempo/a Circunstância, nas palavras de Távora, – assume um papel particularmente importante quando estão em causa grandes áreas de tecido histórico abandonado, e, ao mesmo tempo, uma intervenção cirúrgica, mínima, mas com impacto máximo. Nas palavras de *Solá-Morales* (teorias que serão exploradas mais aprofundadamente no seguimento deste trabalho) "*Acumputura o próteses? Ambas quizá. Desde luego un entendimiento sistémico que espera de cualquier intervención los efectos más interesantes, precisamente a través del haz de nervios y artérias que relacionan cada punto de la ciudad com sus vecinos y con sus alejados. La elección del punto de vista contiene aquí, como en la fotografía y el cine, la mitad del resultado. Mirada como interpretación, proyecto como idea*".[6]

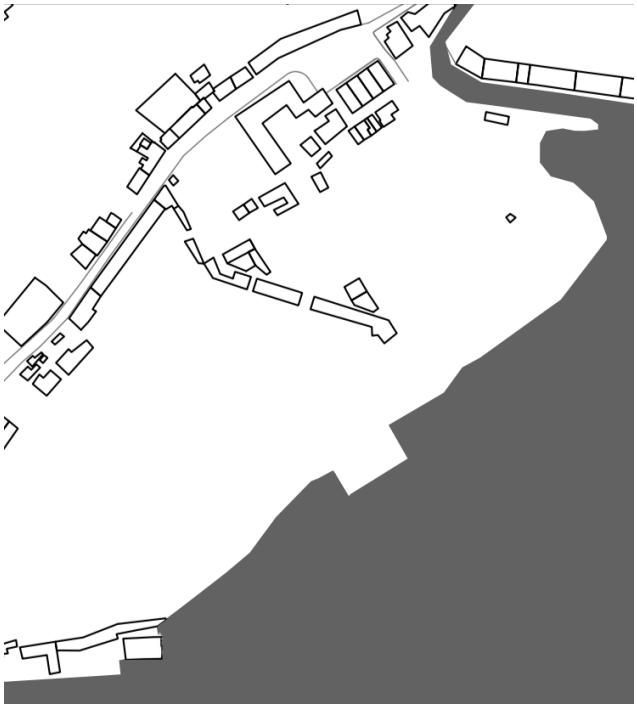
[Fig.4] Tela em Branco - http://3.bp.blogspot.com-yPcrAKVAkiYVW5RBEOg0nIAwgxTQTsF7aPlIs1600306530_474931785880543_1361970750_n%2B%25281%2529.jpg
[4] ORDEM DOS ARQUITETOS: JA231 - FISSIFORME
[5] ASSEMBLAGE n.40, Spot Check: A conversation between Rem Koolhaas and Sarah Whiting, pág.41
[6] SOLÁ-MORALES, Manuel: De cosas urbanas, pag.18, 2008, Editorial Gustavo Gili, SL, Barcelona

Urge o reconhecimento, por parte de todos os intervenientes no desenho da cidade, de que qualquer intervenção é apenas mais uma fase transitória da longa história escrita e da que ainda está por escrever desse local. O presente não é o tempo zero.

As fissuras têm também um papel especial na dimensão temporal: tal como nas dimensões espaciais, é um "*espaço entre*", aqui entre o passado e o futuro, é um potencial catalisador de mudança.



[Fig.5]



[Fig.6]



[Fig.7]

HISTÓRIA

A história de Almada (ou a parte dela que nos interessa) começa, na verdade, em Lisboa, mais especificamente em Alcântara. A industrialização da capital foi a causa de todo o investimento feito em Alcântara e nas suas zonas circundantes. Interessa portanto perceber o porquê da escolha deste local para a implantação das grandes indústrias no início do processo de industrialização em Portugal e um pouco da sua evolução, dada a importância que teve no desenho do território.

A origem do seu nome remonta ao período Árabe e significa ponte. Sendo Alcântara um grande vale, existia uma ribeira que o percorria e uma ponte que o atravessava e que permitia a entrada na cidade de Lisboa por uma das portas da muralha. Alcântara era uma zona de limite, na parte de fora da capital, servia de charneira entre o rural e a cidade. Até meados do séc. XVIII este território foi ocupado por moinhos de maré, moinhos de vento e fornos de cal, aproveitando os recursos naturais existentes nas margens da ribeira, tendo sido construídos vários palácios e quintas associados à nobreza e a realeza.

Em 1730 é planeada, por *Carlos Mardel*, a construção de uma nova Lisboa com a regularização da linha de margem, um grande cais construído em aterro, uma larga avenida junto ao rio e um passeio público. A estreita ponte que separava e ligava Alcântara de Lisboa foi alargada para melhorar a circulação e foram feitas obras para a regularização da ribeira, incluindo assim este vale na cidade como um potencial futuro polo industrial. Alcântara deixou definitivamente de ser vista como limite depois do terramoto de 1755, pois foi uma das zonas menos afetada pela sua destruição. Os planos pombalinos foram mais abrangentes do que a reconstrução da Baixa, levando a um novo crescimento do perímetro da cidade. As potencialidades de cada zona foram tidas em conta no planeamento e neste sentido, no início do século XIX, apareceram os primeiros focos de industrialização nos maiores vales da cidade, entre eles o de Alcântara. Os vários fornos de cal, assim como os recursos existentes na área foram decisivos para a reconstrução da cidade. Estas circunstâncias aliadas à localização privilegiada devido a fatores como a proximidade do centro e a presença da água, essencial para a industrialização

[Fig.5] Planta da cidade de Lisboa de 1899, com a representação a vermelho das principais alterações até 1948, Augusto Vieira da Silva – "Planta n. º 10", Plantas Topográficas de Lisboa. Lisboa: Câmara Municipal, 1950
[Fig.6] Planta de Alcântara, 1807 - MARQUES, Beatriz, O vale de Alcântara como Caso de Estudo, Dissertação de Mestrado em Arquitetura ISTUL, Lisboa, 2009
[Fig.7] Planta de Alcântara, 2008 - MARQUES, Beatriz, O vale de Alcântara como Caso de Estudo, Dissertação de Mestrado em Arquitetura ISTUL, Lisboa, 2009



[Fig.8]

Principais eixos rodoviários
Avenida Brasília
Avenida da Índia
Avenida de Ceuta
Caminhos de Ferro
Rua 1º de Maio
Ponte 25 de Abril
Ponto Intermodal

como fonte de energia assim como sistema de mobilidade. Nesta altura observou-se um grande desenvolvimento industrial em detrimento da agricultura e o consequente crescimento económico. Esta nova cidade trouxe consigo também um grande crescimento demográfico, para o qual não estava, de todo, preparada. A industrialização começava a dominar a paisagem de Alcântara, que estava a ser constantemente transformada. No final do século XIX foi feito um aterro que veio penalizar as unidades fabris, pois estas perderam as suas ligações diretas ao rio portanto, para colmatar este problema, o tecido urbano foi-se desenhando a partir das industrias e das suas necessidades estruturais. Dependente da ligação ao centro, onde se localizava o centro de decisão e os locais de consumo, tal como da ligação à periferia, polo de produção, era imperativo responder à necessidade mobilidade. A resposta materializou-se através da estrada da circunvalação de 1852 e da melhoria dos transportes públicos – os americanos e transportes movidos a tração elétrica – ambos com um impacto substancial no vale de Alcântara quer a nível da transformação urbana como ao nível da alteração das dinâmicas de desenvolvimento da indústria, possibilitando o transporte de pessoas ou mercadorias em várias direções, aumentando o seu poder de atração.

Como seria de esperar de um processo mais ou menos espontâneo e repentino de industrialização, as condições de vida, mais especificamente, de habitabilidade da classe operária foi um tema, inicialmente ignorado, até que as próprias companhias começaram a construir bairros e a criar condições de habitação mínimas para os seus operários. O não envolvimento das entidades públicas na construção e regulamentação destas habitações originou uma dualidade na cidade, distinguindo os eixos nobres dos polos industriais. Tal setorização do espaço poderia apenas resultar na equivalente sectorização social. Tanto o volume como a densidade demográfica aumentam com o decorrer dos anos em Alcântara, mas o volume de construção que seria de esperar para alojar os novos habitantes não acompanha tal evolução. A procura era muito superior à oferta e assim surgem os *pátios* de Lisboa, aproveitando a ausência de uma estratégia clara e de regras de planeamento

[Fig.8] Planta esquemática das principais vias de mobilidade de Alcântara e a consequente divisão da envolvente próxima



[Fig.9]

Principais eixos rodoviários
Avenida Brasília
Avenida da Índia
Avenida de Ceuta
Caminhos de Ferro
Rua 1º de Maio
Ponte 25 de Abril
Ponto Intermodal

por parte das entidades públicas, ocupam o interior dos quarteirões urbanos ou as traseiras de prédios, cujas frentes eram destinadas à burguesia. Durante o século XX a situação viria ainda a piorar com a construção de alguns bairros de lata nas zonas mais periféricas.

Durante a primeira metade deste século, Alcântara assumiu-se como um polo de industrialização com forte relação com o porto e com uma vocação de canal de fluxos devido à construção das 3 grandes avenidas que rasgam o vale – Avenida de Ceuta, Avenida da Índia e Avenida 24 de Julho. Esta vocação foi exponenciada com o prolongamento das linhas férreas e a construção do viaduto Duarte Pacheco e da ponte sobre o Tejo que serviam as grandes vias de mobilidade rodoviária.

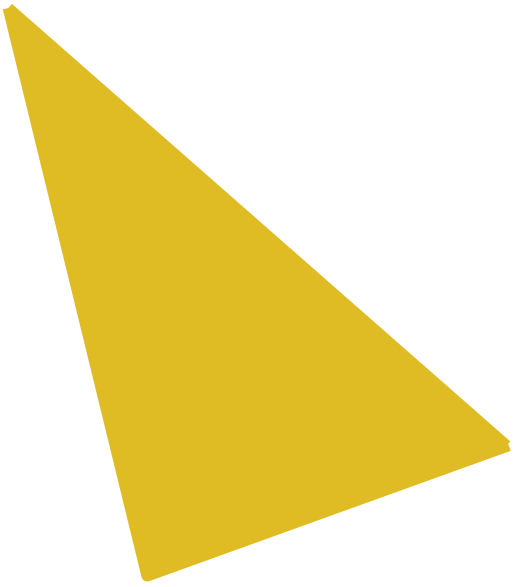
A construção dos aterros, onde se rasgaram as grandes avenidas e as linhas ferroviárias, onde se instalou o porto de Lisboa, onde se desenvolveram vários sectores industriais, desenharam uma paisagem totalmente diferente da já distante paisagem rural e verde do século XVIII. O impacto destas intervenções transformou por completo e definitivamente o vale de Alcântara. Para o vale, este aumento da quantidade de infraestruturas de mobilidade de grande impacto, também trouxe grandes ruturas. As grandes avenidas assumiram praticamente um caráter de via-rápida provocando uma rutura cada vez mais acentuada entre as suas "*margens*", fazendo desta zona quase uma "*ilha*" dentro das suas largas avenidas. O aumento da qualidade e quantidade das condições de mobilidade, causada, em parte, pela própria implantação das grandes áreas industriais e em parte pela unificação do território metropolitano e do território à macro escala, aliada à crescente terciarização da capital, foi a causa do abandono das industrias desta zona, realocando-se nas cidades periféricas, criando assim a "*cintura industrial*" de Lisboa. Este processo de desindustrialização do, agora centro de Lisboa, e de todas as unidades fabris que dele dependiam, teve repercussões económicas, sociais e ecológicas. Muitas destas zonas beneficiavam de zonas centrais ou privilegiadas nas cidades que se tornaram economicamente desfavoráveis, ambientalmente degradadas e socialmente atormentadas, normalmente associadas com a pobreza e ambientes hostis. É imperativo que estas áreas retornem a uma utilização produtiva e que se reintegrem na sua envolvência, contribuindo assim para a sustentabilidade e regeneração urbana.

[Fig.9] Planta esquemática, sobre vista aérea, das principais vias de mobilidade de Alcântara e a consequente divisão da envolvente próxima



O TEMA DA CIDADE

OS TRIÂNGULOS





Ó mar anterior a nós, teus medos
Tinham coral e praias e arvoredos.
Desvendadas a noite e a cerração,
As tormentas passadas e o mistério,
Abria em flor o Longe, e o Sul sidério
'Splendia sobre as naus da iniciação.

Linha severa da longínqua costa -
Quando a nau se aproxima ergue-se a encosta
Em árvores onde o Longe nada tinha;
Mais perto, abre-se a terra em sons e cores:
E, no desembarcar, há aves, flores,
Onde era só, de longe a abstracta linha.

O sonho é ver as formas invisíveis
Da distância imprecisa, e, com sensíveis
Movimentos da esp´rança e da vontade,
Buscar na linha fria do horizonte
A árvore, a praia, a flor, a ave, a fonte -
Os beijos merecidos da Verdade.

Fernando Pessoa: A Mensagem, Horizonte

OS TRIÂNGULOS
UM REGISTO IMPRESSIVO

Desde o primeiro olhar, o mais inocente, que não consegui dissociar a realidade destas margens, com as outras, da cidade do Porto. Se no início foi a intuição, o sensível, uma visão ou alucinação, a experiência no espaço, que não me deixaram parar de pensar no Douro quando estava no Tejo, vem agora a razão, a investigação, a história e a crítica confirmar que a distância entre estas duas circunstâncias não é meio Portugal, que apesar das suas inevitáveis diferenças, são como dois braços de um mesmo corpo.

Aqui, onde as margens quase se tocam, é impossível atravessar o rio de barco, comboio, carro ou avião e não olhar a margem que deixamos assim como a margem de que nos aproximamos. Muitas vezes pensamos que o ideal seria mesmo parar o tempo só para poder demorar um pouco mais aquele momento, e por mais que repitamos esta jornada, a sensação vai sempre repetir-se assim como o momento será sempre diferente. Ocasionalmente, talvez devido aos longos períodos de contemplação, por desorientação ou porque implicitamente sabemos que o limite não é real e que o espaço é um contínuo, esquecemo-nos de que lado estamos, desnorteados confundimos o Norte com o Sul.

A perceção, ou a imagem da cidade varia a cada instante e de pessoa para pessoa. Sabemos que existe sempre mais do que a vista alcança, mais sons dos que os que ouvimos e, numa abstração, a perceção pode ser tão diferente quanto mais rápido ou mais lento virmos esta sequência de momentos. Nós, enquanto elementos móveis, protagonistas a atuar no palco da cidade, não paramos de criar imagens, ou memórias. Elas são resultantes da seleção inconsciente e combinação de todos os sentidos comprimidos numa imagem que não é estática ou silenciosa. A realidade é então algo que está intimamente ligada ao pessoal, é subjetiva, é uma visão altamente criteriosa e singular. Estas realidades ou imagens, carregam consigo um significado, uma identidade, que é, no fundo, a relação do ser no espaço, e se cada imagem tem o seu significado, ao contrário um significado pode ser associado a mais do que uma imagem ou realidade, o que não quer dizer contudo que o significado de uma realidade seja imutável. É, aliás, inevitável a capacidade de mutação da realidade

pois esta não é mais do que o resultado do nosso próprio processo e maturação de interpretação e de ler a paisagem.

"*A imagem deveria, de preferência, possibilitar um fim aberto, adaptável à mudança, permitindo ao indivíduo continuar a investigar e a organizar a realidade: deveriam existir espaços em branco onde ele poderia prolongar o plano por si próprio. Em último lugar, deveria, em certa medida, ser comunicável a outros indivíduos. A importância relativa destes critérios para uma boa imagem será variável segundo as pessoas e as diferentes situações*"[7]

Ambas as margens que olham para Norte e vivem na sombra da outra (margem), carecem de estratégias que suportem um desenvolvimento sólido, que consiga manter a identidade do lugar, que crie condições de equilíbrio entre a população turista e a população habitante. A grande dificuldade reside na reutilização de espaços em circunstâncias urbanas privilegiadas, através dos mais variados processos, sem que com isso se transformem estes espaços em parques temáticos ou "*disneylands*" que destruam a autenticidade da história destes locais.

[7] LYNCH, KEVIN: A Imagem da Cidade, EDIÇÕES 70, 2011, pag.17

Principais eixos rodoviários
Avenida Dom Nuno Álvares Pereira
Avenida Dom Nuno Álvares Pereira - Metro de superfície
N10
Ponte 25 de Abril
Pontos Intermodais

[Fig.10]



OS TRIÂNGULOS
ALCÂNTARA - TEJO - CACILHAS

É a partir do final do século XIX que se observa o maior crescimento da produção industrial em Almada, tornando-se o sector mais dinâmico na economia do concelho. A indústria naval era o sector forte em Cacilhas e no Ginjal, mas também se desenvolveram outros sectores como o da pólvora, fiação, moagem e da cortiça. Sempre dependentes do rio e de Lisboa, começam a transformar o rosto do concelho de Almada e a caracterização social e profissional. Os núcleos urbanos ribeirinhos – Cacilhas e Ginjal – crescem com a implantação de novas indústrias, afastando para a vila o papel administrativo e terciário. O alastrar destes núcleos sempre foi uma transformação induzida pela capital, dado que dela estava dependente. A já falada melhoria de infraestruturas de mobilidade que se deu na segunda metade do século XX revolucionou o uso do território. Os terrenos mais baratos da periferia estavam agora mais perto, mais acessíveis. Os índices demográficos destas duas cidades inverteram-se e a periferia passou a ser o lar das classes desfavorecidas que trabalhavam tanto nas zonas periféricas como na capital.

Lisboa e Almada estabeleceram uma estreita relação durante o auge da indústria do século XX e, embora esta relação tenha perdido a força que a economia lhe dava, ainda hoje se pode ver o que dela resta. A margem Norte foi escolhida para a instalação das primeiras unidades industriais pelas razões supracitadas e um processo análogo deu origem ao polo industrial do Ginjal – proximidade à água, à capital e vizinha dos restantes polos industriais.

A relação entre Alcântara e Almada é tao antiga quanto a sua existência. Desde sempre, aqui, onde a distância entre margens é mínima, o rio que sempre as separou e uniu reflete a perspetiva única do seu oposto e esta é, provavelmente, a mais forte razão para o nascimento e sobrevivência da margem virada a Norte.

O principal objeto de estudo desta prova caracteriza-se por uma extensa frente de rio balizada entre Cacilhas e Olho de Boi, enclausurado entre o núcleo histórico, Cacilhas, a arriba e o Rio Tejo. O Cais do Ginjal, fronteiriço com o cais fluvial de Cacilhas é uma das zonas mais características de Almada. É um espaço de referência na Área Metropolitana de Lisboa, não só como antigo

[Fig.10] Planta esquemática das principais vias de mobilidade e acidentes geográficos de Almada e a consequente divisão da envolvente próxima

Principais eixos rodoviários
Avenida Dom Nuno Álvares Pereira
Avenida Dom Nuno Álvares Pereira - Metro de superfície
N10
Rua 1º de Maio
Ponte 25 de Abril
Pontos Intermodais

[Fig.11]



espaço de lazer das populações de Lisboa e Almada, mas também como importante concentração de pontos intermodais de mobilidade. Apesar de o edificado – maioritariamente de caráter industrial – que enfrenta o rio estar hoje num estado de degradação avançado, é uma zona historicamente ligada a atividades comerciais e portuárias, traços vincadamente marcados no edificado, e uma plataforma geradora de variadas relações, apoiada nas potencialidades de relação que lhe são intrínsecas.

Paradoxalmente, Almada herdou uma frente ribeirinha de costas viradas para o rio, com vastas áreas ocupadas por zonas industriais-portuárias – Nascente – ou, no caso do Ginjal, por grandes edifícios de uma industria que nasceu tarde e morreu prematuramente. Daqui resultaram tecidos urbanos justapostos em tempos sucessivos, como uma colagem atemporal, num território extremamente heterogéneo.

"*Tal como uma obra arquitetónica, a cidade é uma construção no espaço, mas uma construção em grande escala, algo apenas percetível no decurso de longos períodos de tempo. O design de uma cidade é, assim, uma arte temporal, mas raramente pode usar as sequências controladas e limitadas de outras artes temporais como, por exemplo, a música. Em ocasiões diferentes e para pessoas diferentes, as sequências são invertidas, interrompidas, abandonadas, anuladas. Isto acontece constantemente.*" [8]

A situação em que o Ginjal se encontra (ou talvez sempre se tenha encontrado) é de uma peculiaridade ímpar. Fortemente condicionado pela morfologia do terreno envolvente, e pela precariedade (ou talvez seja mais apropriado dizer quase inexistência) de acessos, o Ginjal está entregue ao abandono e à degradação. A imagem do lugar, a sua identidade é dada pela situação geográfica única, aliada e indissociável de Lisboa, diria até que a ela pertence e não a Almada. Com uma envolvente acidentada, orientada a Norte, esta área plana é dominada por uma elevação acentuada, balcão excecional de vistas panorâmicas mas, simultaneamente, elemento barreira na relação da frente ribeirinha com a cidade. Este atributo topográfico traduziu-se numa imensa zona plana confinada e emoldurada pela encosta rochosa ondulante, fazendo com que o Ginjal se debruce exclusivamente sobre o estuário, constituindo uma das riquezas particulares deste território.

[Fig.11] Planta esquemática, sobre vista aérea, das principais vias de mobilidade e acidentes geográficos de Almada e a consequente divisão da envolvente próxima

[8] LYNCH, Kevin: A Imagem da Cidade, EDIÇÕES 70, 2011, pág.9

OS TRIÂNGULOS
PORTO - DOURO - GAIA

Apesar de outras industrias terem navegado nas águas do Douro, a razão deste triângulo existir deve-se única e exclusivamente à industria do vinho do Porto. Foi esta atividade industrial monofuncional que desenhou parte da ribeira do Porto e a totalidade da zona histórica de Gaia, conhecida como Entreposto. Foi no século XVII que o comércio e exportação do vinho do Porto começou a dominar o panorama da cidade e com a criação da Feitoria que concedia privilégios especiais aos investidores britânicos, o domínio passou a ser um monopólio.[9]

Durante este século, a margem esquerda do rio simplesmente não estava envolvida nesta industria, só a partir do século XVIII, a necessidade de amplos espaços de armazenamento, inexistentes na zona ribeira do Porto, forçou a construção deste tipo de espaços em Gaia. Portanto o Entreposto nasceu de uma industria monopolizada pelo vinho do Porto, uma industria monofuncional que carecia de espaços para a exclusiva função de armazenamento. Estas estruturas foram peças essenciais no desenho e consolidação da malha urbana desta área. Sendo, nesta altura, todo o vinho do Porto armazenado em Gaia, a proximidade desta zona à Alfândega era fundamental, pois era obrigatório que por lá passasse para receber o selo de autenticação antes de poder ser exportado. Assim se formou um triângulo funcional Douro-Porto-Gaia que culminava nesse ponto, seguindo uma lógica de produção-armazenamento-autenticação segundo o eixo do rio Douro.

A criação, em 1926, do "*Entreposto Único e Privativo do Vinho do Porto*" obrigou a que todas as empresas que comercializassem este produto, o armazenassem em Gaia, com o objetivo de um maior controlo sobre a qualidade e autenticidade do vinho com a consequência de não existir um único engarrafamento que não passasse pelo Entreposto. Com o passar do tempo, a melhoria das condições de mobilidade – o aparecimento da linha férrea e das vias rápidas – veio transformar novamente, de forma radical, esta margem do Douro, afastando-a do rio, deixada ao abandono, a vida de outrora desvaneceu rapidamente.

Nos dias de hoje, a margem Sul do rio está pejada de bares e restaurantes – alguns tão mal pensados que, num ato de egoísmo, ferem o que de

[9] ABRUNHOSA PEREIRA, Mariana: As Arquitecturas do vinho de um porto monofuncional, Revista da Faculdade de Letras, pág. 170

melhor há em Gaia: uma ampla vista sobre a cidade histórica do Porto – num regime de *franchising*, repetidos em tantos outros lugares, um propósito que visa apenas satisfazer uma sociedade de consumo, com uma atitude incompatível com qualquer tentativa de preservar a identidade e a memória do lugar. Não existe uma estrutura nem incentivos para a criação de condições de permanência neste lugar, tomado pelo turismo e pela especulação imobiliária.

"*O espaço do centro histórico transformou-se, assim, num lugar de armazenamento inerte, sem o dinamismo do Entreposto que continua a ser. Há um aproveitamento do <pitoresco> das caves para fins turísticos, mas sem articulação com o quotidiano de quem aqui vive.*

Só parte da cidade é vivida e aproveitada – a que está perto do rio. A restante está encafuada no miolo denso de quarteirões compactos, sem <frestas> de circulação eficazes, capilaridades de acesso para o que está para além do eixo da marginal."[10]

As fracas condições de mobilidade e acessibilidade – pedonais e as outras – aliadas à forte pendente do Entreposto criam uma imagem de abismo, a sensação de inalcançável ou de um exercício de esforço herculeano para vencer este desnível. Esta imagem piora ainda quando intervenções novas (por exemplo o teleférico de Gaia), supostas melhorias nas condições de mobilidade vêm criar grandes estruturas que constituem fortes símbolos e intensificam esta (meia) mentira visual.

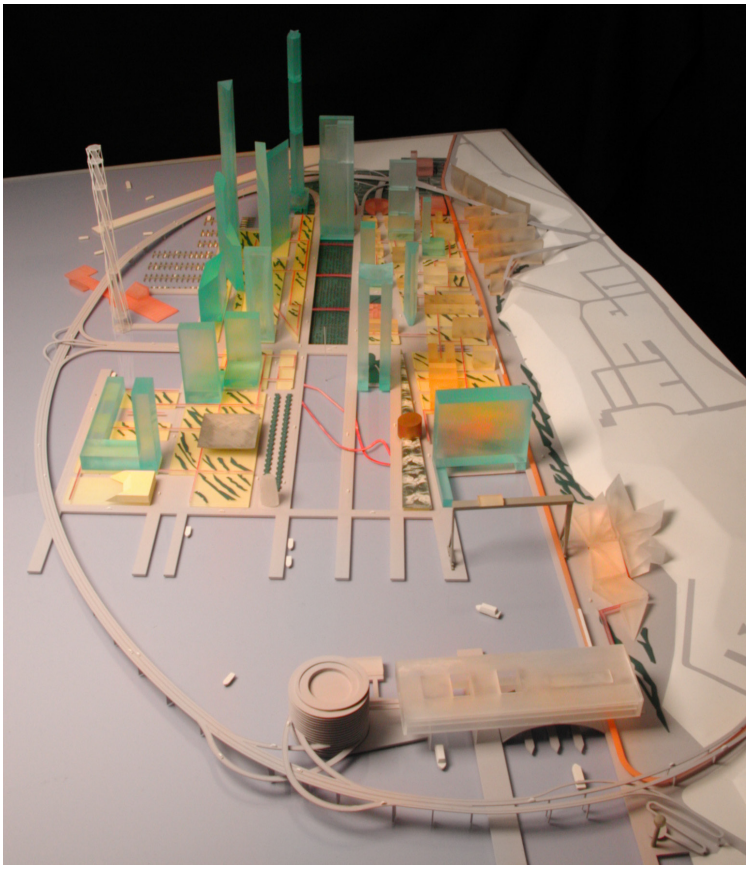
O que, no passado, foi palco de grandes movimentações de mercadorias e embarcações, é hoje um eixo viário onde a convivência entre automóveis, pessoas e a rede urbana não é de todo pacífica, – algo que talvez pudesse ser atenuado com a simples implementação de várias rotas fluviais entre margens – onde as caves de primeira linha foram mumificadas com a adição de grandes cartazes de convite aos turistas do Porto. É compreensível o desenho que prima pela pedonalização desta área (talvez não nestas proporções), mas não existe a oferta de um sistema de acessibilidade que dê resposta a intensa circulação automóvel.

A confirmação de que esta zona de Gaia, o Entreposto, e a ribeira do Porto representam

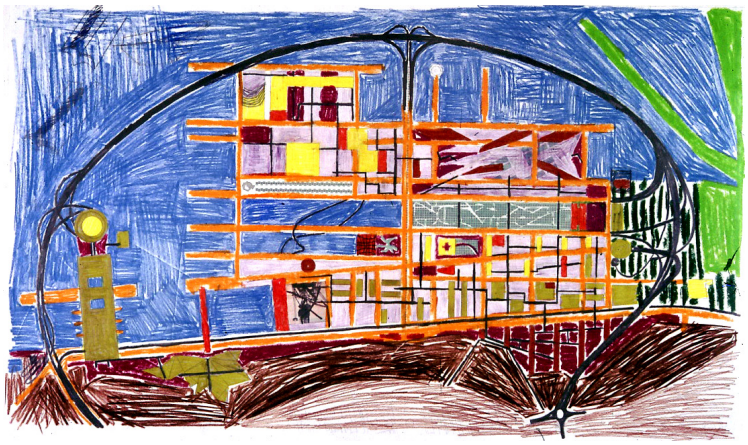
[10] ABRUNHOSA PEREIRA, Mariana: As Arquitecturas do vinho de um porto monofuncional, Revista da Faculdade de Letras, pág. 173

uma unidade urbana, é a circunstância, em quase tudo semelhante, em que ambos se encontram. Grande parte do edificado que define esta malha está, em melhor ou pior estado de conservação, desocupado, usufruindo todos eles de uma localização privilegiada. Todos estes edifícios exigem ações de intervenção – restaurar, conservar, revitalizar, renovar, reconverter, reciclar, demolir – e o conjunto exige que, seja qual for a atitude a tomar, o respeitem como unidade, como um conjunto de valor patrimonial, e, portanto, que não o desmembrem.

Apesar de as caves de armazenamento do vinho do Porto serem um espaço amplo com uma estrutura fácil de manipular e converter para outros usos, a rigidez na falta de vãos, principalmente nas caves que se organizam perpendicularmente ao rio, é uma condicionante que requer bastante agilidade mental para, simultaneamente, respeitar a imagem de conjunto do Entreposto e adaptar novos usos. Como já foi dito, o turismo domou o Entreposto, mas é crítico que o erro do passado não se repita, e que não se deixe que esta zona caia outra vez nas mãos de uma industria monofuncional. A fixação de residentes é uma maneira de o evitar e as caves que se desenvolvem paralelamente ao rio constituem oportunidades únicas para o desenho deste programa. Enquanto a primeira frente de água, delimitada pelas Avenidas Ramos Pinto e Diogo Leite, tem sido reafirmada, recalcada e sobreocupada pela indústria do lazer e do turismo, a Nascente e a Poente deste núcleo existem ainda mais armazéns, devolutos e a maioria em estado de ruína, que, por se desenvolverem paralelamente ao rio, têm um reticulado de vãos desenhado na sua fachada que facilita e até sugere programas de habitação de longa ou curta duração, permitindo a repetição de células de habitar abrigadas por estas fachadas com um ritmo muito marcado. O não aproveitamento destas oportunidades com uma vista panorâmica sobre o rio, é um caso flagrante de abandono, que confirma um desenvolvimento espontâneo, pouco pensado, resultante de políticas egoístas e economicistas.



[Fig.12]



[Fig.13]

Manuel Graça Dias
A ELIPSE

Professor nesta casa e com escritório sediado em Lisboa, Manuel Graça Dias teve um papel bastante interventivo na margem esquecida do Tejo. Também por estas razões, mas principalmente pelas estratégias e modos de intervenção nestas propostas, pareceu-nos incontornável explorar as suas visões.

Este é um projeto que resulta de dois fatores preponderantes, um conhecimento e pensamento muito aprofundado da área em questão, e um cunho bastante pessoal que o arquiteto em questão nos vem habituando há já bastantes anos. Também por ser uma resposta a um concurso com a principal premissa "*Novas soluções de cidade*", é apresentado de uma forma muito crua, deixando as principais intenções de projeto nuas, muito facilmente legíveis numa observação mais atenta do projeto.

Desde logo evidente uma aceitação quase total dos alinhamentos, vias e quarteirões de grande dimensão desenhados pelas docas, numa atitude de respeito, em dose suficiente, pela memória coletiva que a, já relativamente longa, permanência do grande estaleiro deixou. Dentro desta malha bastante regrada, sobressai a exceção, a Doca 13 introduz na reticula uma variante que assume um protagonismo que Graça Dias vai explorar como primeira premissa do desenho da nova proposta. Tomada a opção, era agora necessário um gesto forte, que tornasse o novo, ainda desconhecido, conjunto parte de um todo maior que é, já de si, bastante fragmentado. Uma cidade com caracter global de "i*lha, ou fundo ou beco, resto ou coisa à parte, para onde a particularidade e a anterior ocupação remetiam, grafada a plataforma na memória coletiva como uma espécie de barracão/ oficina que enchesse o logradouro, o quintal, nas traseiras da cidade*."[11]

Esse gesto materializou-se numa elipse, quase como um colete de forças, que contém o edificado dentro dos seus limites, um eixo viário – para automóveis e para peões – que paira sobre a água e nos presenteia com uma nova panorâmica sobre a vasta envolvência. Para além de ser uma solução bastante funcional, integrada e integrante, é acima de tudo formal, um desenho de uma renovada imagem, limpo e futurista.

No interior desta cintura, desenhados pelos arruamentos que seguem as direções pré-

[Fig.12] Maqueta da Proposta Elipse, para "Novas Soluções de Cidade" na Margueira - Memória descritiva, 1999
[Fig.13] Esquisso da Proposta Elipse, para "Novas Soluções de Cidade" na Margueira - Memória descritiva, 1999

[11] GRAÇA DIAS, Manuel: A Elipse – Memória descritiva, 1999



[Fig.14]

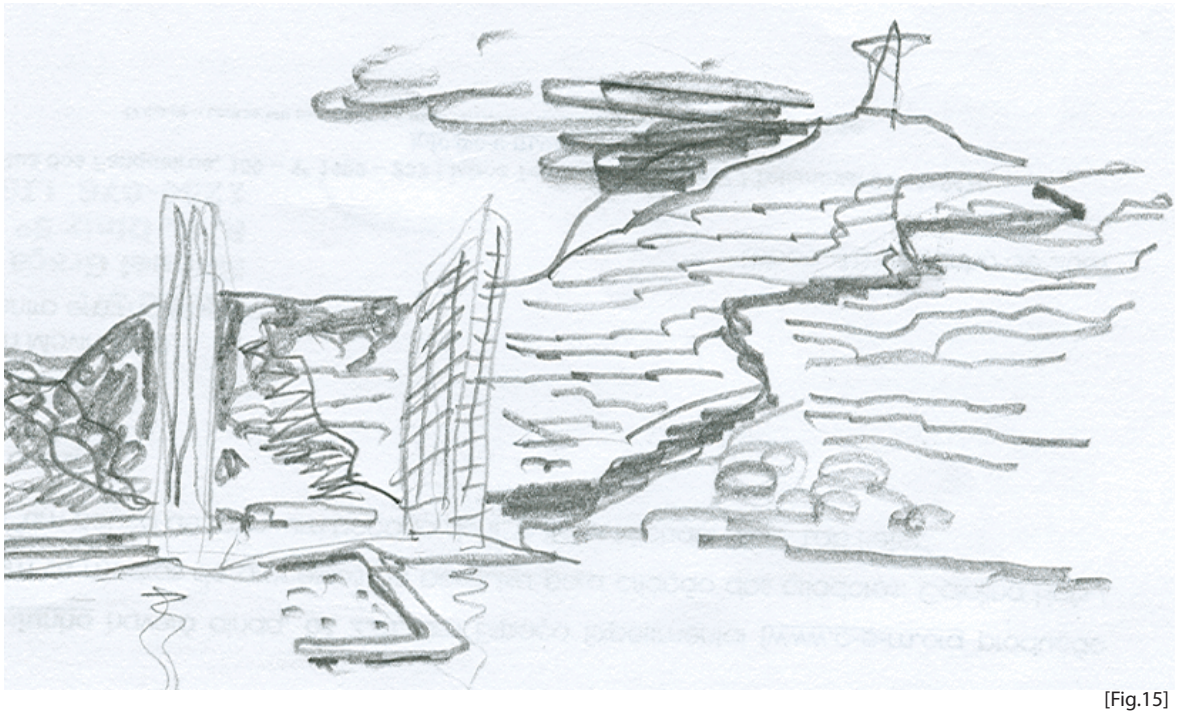
existentes, ou desenhando esses arruamentos pré-existentes, erguem-se *pódiuns*. Maior parte deles alberga estacionamento, reservando também parte das áreas perimetrais para serviços e comércio.

Resolvidos os sistemas que suportam uma renovada e intensa mobilidade e as consequentes condições de acessibilidade, e definida uma regra que torna o conjunto uno, deixam-se partes do desenho em branco, para que outros o venham completar e enriquecer.

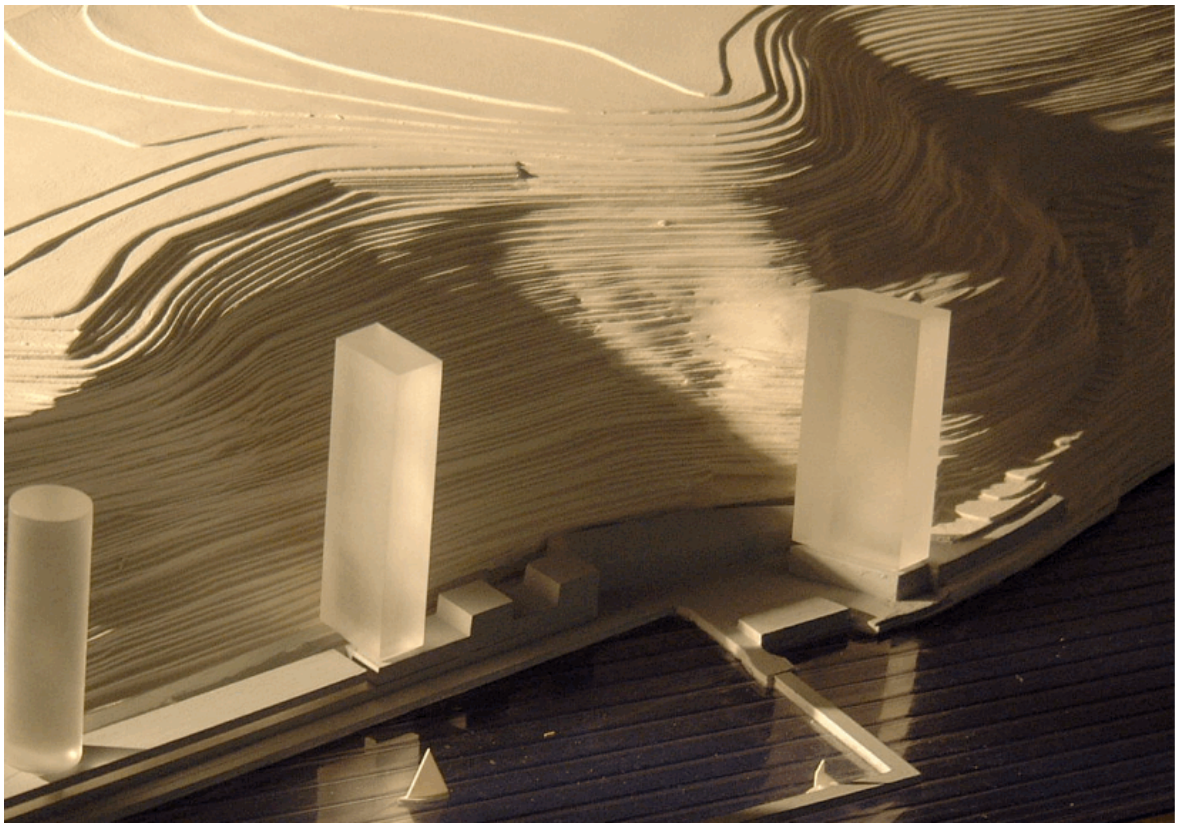
O edificado organiza-se em 3 momentos, que se traduzem em 3 níveis. Um primeiro nível, numa conceção de tábua rasa, na cota mais baixa organiza os movimentos entre os quarteirões; o terraço formado pelos *pódiuns* é o nível intermédio, reservado para atividades relacionadas com o lazer, desporto e ocupação de tempos livres; o terceiro e final momento é o rasgar de finas torres de escritórios, "*torres que se levantam, que espreitam Lisboa, que lhe olham a preguiça dos rebocos deitados ao sol, longos volumes de conventos marcando as colinas distantes. Agora, aqui, deste lado, os volumes são contrastados em vidro e ferro, altos, pontiagudos, enormes, furando o céu, à procura de compensar Lisboa de não ter já espaço perto e Almada de ver pouco o rio. (...) Torres tomadas pelo cerco de uma elipse que as situa.*"[12] alterando assim o quotidiano, alterando a imagem da cidade. "*Quando descemos pela cidade velha, vendo o sol cortar-se à faca por entre as silhuetas várias dos volumes lá ao longe, tão perto de tomarmos um barco e entrarmos, triunfantes, com as primeiras luzes, esperaremos ver o reflexo daquele fascinante mundo, novo, mecânico e elétrico, impresso de outros modos [de novos modos(?)], na imaginação dos seus habitantes.*"[13]

[Fig.14] Cortes explicativo dos três momentos

[12] GRAÇA DIAS, Manuel: A Elipse – Memória descritiva, 1999
[13] GRAÇA DIAS, Manuel: A Elipse – Memória descritiva, 1999



[Fig.15]



[Fig.16]

Manuel Graça Dias
QUINTA DA AREALVA

Aponto agora outro projeto do mesmo arquiteto. Estas duas intervenções, apesar de espaçadas no tempo, baseiam-se em propósitos bastante distintos mas pensamentos algo semelhantes, e o objetivo continua a ser o de reanimar a margem Sul do Tejo. Outro ponto em comum é, de certa forma, a abordagem conceptual ao terreno, a forma como o arquiteto manipula as condicionantes, diferentes mas violentas, nestas duas geografias, que balizam a zona estudada nesta dissertação. É um manifesto materializado em dois projetos que gritam e reclamam uma atenção por demais merecida, nesta margem esquecida com um potencial extraordinário.

Sendo já quase desnecessário destacar a grande qualidade paisagística da área em questão, a sua localização privilegiada e a deslumbrante panorâmica que se abre sobre o Tejo, resta-nos ressalvar o estado cru, quase selvagem da Quinta da Arealva, onde reina a vegetação sobre as ruínas do que outrora foram propriedade do irlandês, importante investidor nas indústrias do século XVIII, *John O'Neill*.

A ruína, vítima do tempo e de um incêndio, é, como todas as construções nesta frente de rio, praticamente inacessível, tendo apenas 2 acessos possíveis, um a partir de um caminho, pela cota alta, em muito más condições, e outro pelo pequeno cais de Olho de Boi na cota baixa. Importa também referir o caminho público que, mais uma vez como o resto desta zona ribeira, se prolonga desde Cacilhas, fazendo parte de um circuito pedonal muito relevante, de raro potencial que, nos dias de hoje, é o único dispositivo que dá alguma vida a toda esta zona de frente de rio. Existem, de fato, algumas características, que são inerentes a este passeio, fascinantes. É surpreendente como um dispositivo tão simples, tão abandonado, tão descuidado, consegue ser o grande catalisador de vida de uma tão vasta área, assim como nos interrogamos, com igual ou maior surpresa, o porquê do abandono, do desprezo pela zona, provavelmente, com maior potencial do concelho.

Manuel Graça Dias propõe então programas que promovam a fixação de habitantes, a reabilitação da casa da Quinta, o redesenho do espaço público e pontos de atração turística como

[Fig.15] Esquisso - GRAÇA DIAS, Manuel: Memória descritiva, Quinta da Arealva, 1999
[Fig.16] Maqueta - GRAÇA DIAS, Manuel: Memória descritiva, Quinta da Arealva, 1999

bares, restaurantes e zonas de cariz cultural e de lazer. Seria, assim, também devolvido ao morro o sentido paisagístico, abrindo-se à fruição pública, dotado de caminhos e pequenos equipamentos de apoio, anunciando no desenho desses caminhos indicadores que apontassem para o prolongamento dos mesmos para os terrenos vizinhos e, quiçá um dia, para toda a zona ribeira.

Para responder a estas premissas, o arquiteto desenha um alongado e baixo volume, com o primeiro piso totalmente transparente para enfatizar a forte horizontalidade. Neste leve bloco estão dois pisos, semienterrados, de estacionamento – destinado apenas a moradores, trabalhadores e emergências – que resolve, em parte, a questão da acessibilidade e o envidraçado destinado a atividades culturais, de exposições ou espetáculos. Este volume guia-nos até um pequeno terreiro, ponto central do projeto, onde está a antiga casa e uma nova marina – uma nova forma de chegar a esta margem. Três altas torres pontuam este continuo horizontal, fazendo quase lembrar os silos das industrias vizinhas, mas com uma elegância, luz e desenho incomparáveis, com o intuito de transformar o significado deste tipo de *skyline*, muito presente e de certa forma característico neste contexto geográfico. Estas construções em altura albergam várias tipologias de habitações, destinadas a diferentes extratos sociais. Apoiadas em *pódiuns* que fazem a frente de rua, acompanham a subida da arriba à medida que também ganham um protagonismo próprio com o recuar da mesma. Durante a noite, esta zona torna-se palco de um espetáculo lumínico exibicionista. Com a arriba como pano de fundo, as finas torres duplicam-se no Tejo, oferecendo uma visão memorável a quem tem o privilegio de as ver de Lisboa.

"*Dez casas com quintais e garagens na traseira ocupam dez vezes mais área que um pequeno prédio de esquerdo/direito com seis pisos; quintuplicam as distâncias entre os pontos (...) e impossibilitam a existência de qualquer comércio ou equipamento que o peuqueno prédio, sob os andares, acolherá.*" e por sua vez "*dez desses prédios, seguidos, ocupam dez vezes mais área e extensão de território que um sólido e belo edifício de trinta pisos que, em dois esquerdo/direito ou através de galeria, nos resolva*

o espaço habitacional das mesmas cem famílias, abrindo novas hipóteses de utilização da área comercial agora junta, libertando-nos terreno em volta para árvores, parques, praças, esplanadas, situações desafogadas, públicas, menos domésticas ou previsíveis; fornecendo, ainda, novos pontos de vista, diferentes distribuições em altura aos moradores sobrepostos. (...) hoje só a <nostalgia> pode ser empecilho a uma <saudável> densificação, no sentido da máxima <comunidade>".[14]

Esta linha de pensamento justifica a opção de Manuel Graça Dias pelas 3 torres, apesar de ter experimentado a distribuição da mesma área num bloco horizontal mais baixo, que acabou por criar um inevitável e desagradável efeito de paredão e uma posição de desprezo para com o morro.

Parece-nos, no entanto, que as questões de mobilidade e acessibilidade estão, como escrito em cima, apenas parcialmente resolvidas. Apesar de ter sido reabilitado o caminho através de um sistema de rampas que vencem a diferença de cotas, e de ser desenhado uma nova marina que convida a chegada por rio – garantindo assim um sistema viário – o facto de o estacionamento ser apenas destinado a moradores e trabalhadores torna este novo espaço pouco acessível a visitantes.

Por outro lado, as altas torres, visíveis até das cotas mais altas, e que também brindam os seus moradores com uma vista tanto mais ampla quanto mais alto o piso, faz, numa gentil mentira, tudo parecer tão perto e de tão fácil acesso.

[14] GRAÇA DIAS, Manuel: Memória descritiva, Quinta da Arealva, 1999

CONTEXTUALIZAÇÃO



[Fig.17]


H. PARRY & SON
Engenheiros
Construção de navios de ferro
CALDEIRAS E MACHINAS A VAPOR PARA TERRA E MAR
FUNDIÇÃO DE FERRO E METAES
6-A Rua Vinte e Quatro de Julho 6-B
Lisboa
Telephone 689
Endereço telegraphico: NAVIOS
Docas de reparação em Cacilhas
ESTALEIRO NO GINJAL
A canhoneira «Chaimite» construida no nosso estaleiro

[Fig.18]

HISTÓRIA

A história da construção naval metálica em Portugal tem, em Cacilhas, o seu início, tendo os estaleiros, docas e praias aqui instalados, desempenhado também o papel de escolas de metalurgia naval, e assim, nenhuma outra terra formou operários especializados na construção de barcos de cascos de ferro ou aço.

"*Até final do século XVIII eram muitos os estaleiros em atividade na bacia do Tejo, ligados à construção e reparação naval em madeira e que não eram mais que armazéns para guardar materiais, ferramenta própria e um terreno junto à margem do rio, onde mestres e aprendizes trabalhavam a céu descoberto nas praias. (...). Na zona de Cacilhas, Margueira, Mutela e Caramujo surgem vários estaleiros navais que abandonam Lisboa em consequência do terramoto de 1755 e das sucessivas obras de remodelação da margem norte. Esta atividade favorece a fixação de gentes vindas de várias regiões do país, estabelecendo-se em núcleos familiares, (...) ligados às atividades da pesca, transportes marítimos e particularmente à construção e reparação naval. No início do século XX, só nas praias da Margueira e Mutela laboravam em pleno, mais de uma dezena de pequenos estaleiros onde muitos operários se dedicavam a esta atividade, com reconhecida e considerada perícia.*"[15]

[Fig.17] Imagem aérea do Cais do Ginjal - arquivo fotográfico Administração Porto Lisboa
[Fig.18] Cartaz do estaleiro H. Perry & Son - Restos de Coleção

[15] Almada cultura - Exposição "A Indústria Naval em Almada"









[Fig.19]

O SÍTIO

O conjunto sobre o qual incide esta reflexão e o consequente desenho de uma hipótese de intervenção é altamente heterogéneo. Não é, de todo, comum a variedade formal e tipológica que se verifica nestes (aproximadamente) 800 metros de zona edificada, podendo, no entanto, ser agrupados em famílias e estas, normalmente, formam um conjunto mais ou menos coeso no território. Estas quatro fotografias [figura 19] ilustram esta inconstância arquitetónica presente, não só no primeiro plano - zona específica do caso de estudo - como também num segundo, terceiro e quarto planos. Em segundo plano podemos observar edifícios, que apesar da sua relativa pequena escala, assumem uma forte presença na paisagem devido à sua posição no terreno, quase como debruçados na arriba. Um terceiro plano constituído por altos blocos de habitação, e o pórtico da LISNAVE num quarto e último plano que nos deixa adivinhar o grande estaleiro instalado na ribeira virada a Nascente.

Se definirmos um percurso pela marginal, com começo na praça onde atracam os cacilheiros e em direção a Poente, o seu início é constituído por um conjunto de edifícios, [A] construídos num eixo ortogonal ao do rio, que, apesar das evidentes diferenças formais entre grande parte deles, exibem uma grande quantidade de vãos em todos os pisos, portanto bem iluminados, com espaço para exibição de objetos, transparência e forte ligação entre o interior e exterior, o que nos leva a crer que se destinavam a atividades comerciais e serviços.

É percetível a mudança de escala para o edificado que se segue, [B, C, D, E, F e H da página seguinte] praticamente todos com um ou dois pisos, mas com pés-direitos acentuadamente maiores. Aqui, o número e desenho dos vãos não é constante em todos os pisos, sendo que o piso térreo é reservado para abertura de grandes portas e portões - de correr quando a dimensão do vão assim o requer - enquanto que no piso superior os vãos são menores e mais ritmados. Este desenho é típico do edifício industrial, porém cada um destes edifícios, por si só, não têm dimensão para concluirmos que aqui se desenvolviam grandes e pesadas indústrias. Posto isto e também pelo fato de, neste conjunto, o edificado se desenvolver

[Fig.19] Vista panorâmica do Cais do Ginjal



A



B



C



D



E



F



G



H



I



J



K

paralelamente ao rio, deixando um vasto pátio nas traseiras, provavelmente para armazenamento de material, nesta zona operavam indústrias menores e de apoio às grandes indústrias e aos grandes estaleiros.

Entre o fim deste conjunto e o início do próximo existe um intervalo, [I] marcado por uma mudança de direção, e uma fachada contínua e ritmada de apenas um piso. É-nos então devolvida a escala doméstica, [J, K, L, M, N, O, P, Q, R, S, T, U e V] com edifícios de dois pisos, primeiramente divididos em módulos organizados com três vãos em cada piso, e depois edifícios com um maior comprimento de fachada que albergam várias habitações por bloco. Nesta área está implantado um edifício de habitação coletiva com um desenho particularmente interessante, [M, N, O, P, Q e R] quer nas suas geometrias, quer no seu contexto, que exploraremos mais à frente. Este conjunto é também pontuado por uma exceção [S] constituída por um grande edifício industrial isolado nesta área primordialmente habitacional.

Não é reconhecida, a nenhum dos edifícios presentes na área de estudo, qualidade arquitetónica exemplar, nem alguma caraterística formal que valha a pena salientar (exceto o referido módulo habitacional). O conjunto não é homogéneo, as variações do comprimento de fachada são constantes, assim como a profundidade do "*lote*", a altura de cércea, o ritmo dos vãos e até o tipo de edificado. As únicas constantes no Ginjal são a água do Tejo, a cortina de pedra da arriba, a heterogeneidade do construído e uma, ainda presente, identidade industrial. Estas são as caraterísticas que definem esta zona e todas elas, de maneiras e profundidades diferentes, estão implícitas no processo de interpretação, decisão e desenho de uma hipótese.

No século XIX, *Louis Sullivan*, afirmou na sua famosa publicação *The Tall Office Building Artisticly Considered* "*(...) form ever follows function, and this is the law. Where function does not change form does not change.*"[16] contudo, mesmo não falando das lacunas na teoria de *Sullivan*,[17] o que outrora foi,

[16] Sullivan, Louis H., in The Tall Office Building Artisticly Considered em A Forma e A Função - DUARTE MARTINS, Fábio - Um Sistema de Legitimazação no Modernismo, Dissertação para Mestrado em Estudos Artísticos

[17] Mas não poderá a função seguir a forma? Será, então, impossível atribuir uma nova função a uma forma já determinada? Se função requer uma atribuição, é um atributo; sendo atributo, conseguimos, facilmente, encontrar casos vários em que novas funções são atribuídas ao objecto. Um dos exemplos mais óbvios, pelo seu carácter processual, é o trabalho do pós-modernista Philippe Stark, em que o objecto é criado por mero formalismo e, só depois, lhe é atribuído um uso. Mesmo que trunquemos função à operação ou à utilitaridade — até mesmo dentro da Biologia —, esta sequência (forma reflexo da função) não é um universal da natureza. Tomemos, como exemplo, o polegar oponível: qual a sua função e/ou para que serve? Imediatamente, conseguimos atribuir uma série de funções ao polegar oponível: premir, agarrar, empurrar, tactear. De maneira a contornar o perílio da pergunta, é possível responder que o sistema (ou mecanismo) polegar oponível — assim como o sistema ao qual pertence, mão — é o que permite várias acções/funções (agarrar, premir, escrever, manusear). A lista de possibilidades que este sistema (ou mecanismos) permite é largamente extensa: depende apenas do que atribuímos ao que a forma, — e o mecanismo em causa — tornam possível. Alegorica e ironicamente, o sistema mão tirou-nos de um mundo selvagem para uma condição "evoluída". Enquanto que um canivete-suíço tem várias ferramentas na mesma peça, o polegar oponível apresenta várias possibilidades de execução de tarefas na mesma ferramenta. O polegar oponível é de tal maneira poderoso que os seus vários usos, tarefas e acções (...) se tornam uma questão de imaginação: este serve para o que se lhe atribui.



L



M



N



O



P



Q



R



S



T



U



V

já não o é. As transformações sociais e económicas transcrevem-se no abandono e no estado de ruína desta área. Consideramos importante respeitar a memória do passado e preservá-la de certa forma, mas também igualmente importante respeitar as transformações e prever o futuro, portanto concluímos que a simples recuperação do edificado aqui presente é uma atitude sem sentido, ou com significado incompleto.

"*The scar is a deeper level of reconstruction that fuses the new and the old, reconciling, coalescing them, without compromising either one in the name of some contextual form of unity. The scar is a mark of pride and of honor, both for what has been lost and what has been gained. It cannot be erased, except by the most cosmetic means. It cannot be elevated beyond what it is, a mutant tissue, the precursor of unpredictable regenerations. To accept the scar is to accept existence. Healing is not an illusory, cosmetic process, but something that -by articulating differences- both deeply divides and joins together.*"[18]

Apesar de *Lebbeus Woods* falar deste tema num contexto completamente distinto, pensamos que algumas das construções do Ginjal têm de fato a capacidade de se "*curar*" e de se metamorfosear, adaptando-se e contribuindo para novas possíveis realidades. A "*reciclagem*" de edifícios é uma realidade emergente onde cada pergunta pode ter uma infinidade de respostas. A mediática premissa *A forma segue (sempre) a função* é um dogma que infere erradamente várias associações entre o uso, a função e a forma. A flexibilidade e a liberdade de apropriação do espaço são as principais premissas por que se rege este trabalho. Quer o projetista, quer o utente têm o direito a essa liberdade. O primeiro com o papel de reinterpretação e redesenho do espaço, e o segundo como propósito desse desenho, com capacidade de se incluir e transformar o espaço à sua medida.

Aproprio-me então das palavras de Álvaro Siza durante uma aula aberta na FAUP para intitular os textos que se seguem, onde são expostas diferentes abordagens tipológicas e formais de recuperação e reabilitação de edifícios industriais, e diferentes interpretações a temas transversais e fraturantes da arquitetura contemporânea: "*Os telemóveis (só) servem para tirar fotografias.*" Álvaro Siza

[18] Lebbeus Woods

"OS TELEMÓVEIS (SÓ) SERVEM PARA TIRAR FOTOGRAFIAS"

Álvaro Siza

FÁBRICA BRAÇO DE PRATA

"*Ninguém sabe muito bem o que a Fábrica é e isso tem sempre jogado a favor do que lá acontece*" [19]. Assim se apresentam os autores deste projeto, mas na verdade e sumariamente explicada a circunstância, a Fábrica não é mais do que um acordo verbal mal parado entre uma livraria, uma empresa imobiliária e a Câmara Municipal de Lisboa. O edifício em que a Fábrica se instalou é uma antiga fábrica de material de guerra que é composta por 12 salas e um grande pátio.

À exceção das salas que precisam de mobiliário específico, (cozinha, bar e livraria) todos os outros espaços, quer os de estar, quer os de percorrer, (salas, corredores e escadarias) mudam de uso consoante a necessidade de resposta a determinado evento ou calendário, portanto todas as salas são salas de concerto, galerias de arte, gabinetes de curiosidades, estúdios de cinema, atelier de artes plásticas, oficinas de ourivesaria, lojas de roupa usada ou salas de jantar, assim como o pátio pode ser a esplanada do bar, um espaço de exposição ao ar livre ou até um circo, como chegou a ser durante 2 anos. As espacialidades amplas caraterísticas do edificado industrial permitem, com uma intervenção mínima de recuperação da infraestrutura existente, uma grande flexibilidade no uso do espaço.

Este antigo edifício industrial, propriedade da agência imobiliária, seria cedido à Câmara Municipal de Lisboa assim que estivesse finalizada a obra, ainda não acabada, para uma urbanização de luxo com projeto de Renzo Piano, como contrapartida pelo investimento municipal em infraestruturas para o condomínio e a sua envolvente. No entanto, antes de tudo isto vir a acontecer, em 2007, duas livrarias com longa história de vizinhança e colaboração, sitas no Bairro Alto – Eterno Retorno e Ler Devagar – ocuparam o antigo edifício. Em 7 dias, num ambiente extremamente corporativo, renasceu uma nova e completamente diferente fábrica dentro dos muros e fachadas da antiga. Nestes 10 anos de existência, a Fábrica Braço de Prata é o caso icónico de um sobrevivente improvável numa já longa batalha burocrática.

Consideramos este um exemplo de valor, não tanto pelo qualidade da sua arquitetura, visto que não representa nenhum exemplar de excecional qualidade, nem pela qualidade dos seus espaços,

[19] https://www.bracodeprata.com/a-fabrica/o-que-e-afinal



[Fig.20]



[Fig.21]



[Fig.22]



[Fig.23]

que não passam dos espaços amplos característicos de praticamente todos os edifícios industriais, nem pela qualidade do trabalho de recuperação que foi feito por amigos e voluntários - não profissionais - dos fundadores da Fábrica, mas sim pelo carácter social, corporativista, destemido e de uma forte iniciativa de querer transformar e reocupar estes espaços deixados ao abandono. A prova do sucesso desta iniciativa materializou-se no convite aos responsáveis para a reprodução do "*efeito fábrica*" numa outra zona industrial de Lisboa, Alcântara, dando assim origem ao *LXFactory*, uma espécie de clone em tamanho *LX*.

[Fig.20] Fábrica Braço de Prata, espaço para exposições e espetáculos - https://www.bracodeprata.com/a-fabrica/galeria-de-imagens
[Fig.21] Fábrica Braço de Prata, espaço para refeições - https://www.bracodeprata.com/a-fabrica/galeria-de-imagens
[Fig.22] Fábrica Braço de Prata, tenda de circo montada no pátio - https://www.bracodeprata.com/a-fabrica/galeria-de-imagens
[Fig.23] Fábrica Braço de Prata, correder de exposição - https://www.bracodeprata.com/a-fabrica/galeria-de-imagens



[Fig.24]



[Fig.25]



[Fig.26]

LXFactory

Desde o século XIX que se instalaram nesta zona de Alcântara várias fábricas ligadas a diferentes indústrias. Em 1846 a Companhia de Fiação e Tecidos Lisbonense, seguida pela Companhia Industrial de Portugal e Colónias, a tipografia Anuário Comercial de Portugal, a Gráfica Mirandela e hoje a *LXFactory*.[20]

É precisamente na "*ilha de Alcântara*" de que falamos no capítulo anterior que se instala esta, autoproclamada, ilha de criatividade. O conceito de ilha implica distanciamento e o difícil acesso, mas também pode significar liberdade e exclusividade. É como construir um muro suficientemente alto para não se ver o interior, mas suficientemente baixo para os curiosos poderem espreitar. Assim, a distância é usada como fator de atratividade através da curiosidade.

Apesar das muitas diferenças entre este e o caso anterior, esta fábrica nasce também de uma iniciativa privada que decide arrendar os espaços nestes edifícios, num estado de conservação, não mais que habitável, a baixo custo. Mesmo tendo este lado mais economicista, os residentes da *LXFactory* foram criteriosamente escolhidos, privilegiando sempre aqueles que se dedicam às indústrias criativas e era-lhes concedida total liberdade de apropriação e instalação no espaço, podendo este ser transformado à medida da imaginação de cada um. O estado degradado do edificado foi assumido como marca do conjunto, o que permitiu um investimento mínimo na sua reabilitação e uma concentração máxima nas atividades e promoção.[21]

Em poucos anos, esta fábrica tornou-se um importante ponto de atratividade, exercendo uma força gravitacional muito forte, principalmente devido à multiplicidade – em tipo e em quantidade – de eventos e acontecimentos. A criatividade impressa em cada canto é a imagem deste espaço. Com mais de 100 empresas aqui a trabalhar e vários eventos a decorrer todos os dias, é um organismo com vida própria cuja influência ultrapassa a escala do seu espaço.

Este e o anterior, são dois exemplos de um modelo teoricamente simples e fácil de replicar. Basta um espaço com condições mínimas de habitabilidade e rendas de baixo custo. No entanto, para além de todas as questões de gestão, este modelo está alicerçado em questões fulcrais da arquitetura contemporânea – flexibilidade, tempo, transformação, a não aceitação da cristalização.

[Fig.24] LXFactory - rua principal
[Fig.25] Vista ampla sobre Almada
[Fig.26] Edifício recuperado no LXFactory, Alexandre Pomar - http://alexandrepomar.typepad.com/alexandre_pomar/2008/02/
[20] http://www.lxfactory.com/PT/lxfactory/
[21] http://www.jornaldenegocios.pt/opiniao/colunistas/leonel-moura/detalhe/lxfactory



[Fig.27]



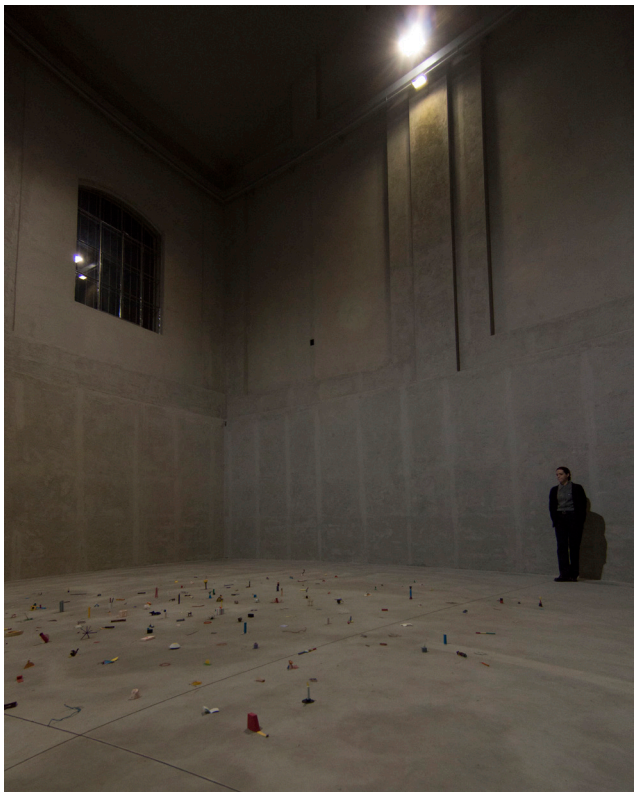
[Fig.28]



[Fig.29]



[Fig.30]



[Fig.31]



[Fig.32]

Fondazione Prada – Milão

Onde outrora foi uma destilaria de gin, no complexo industrial do *Largo Isacro*, a Sul de Milão, foi construída a nova casa para a Fundação Prada.

"*It is surprising that the enormous expansion of the art system has taken place in a reduced number of typologies for art's display. To apparently everybody's satisfaction, the abandoned industrial space has become art's default preference -- attractive because its predictable conditions do not challenge the artist's intentions -- enlivened occasionally with exceptional architectural gestures.*"[22]

Rem Koolhaas entende que o espaço característicos dos edifícios industriais são, na sua generalidade, ideais para o reuso com programas culturais ou relacionados com a arte. No caso do complexo do *Largo Isacro*, mesmo sendo toda a construção de carater industrial, existe ainda uma grande variedade e riqueza formal dos edifícios, o que constitui uma grande vantagem para as várias possíveis combinações de usos do espaço. Não existe portanto, neste projeto, nenhuma razão para que o existente não seja mantido e recuperado, respondendo apenas com novas intervenções caso as exigências do seu novo uso assim o reivindicassem. Sendo este o caso, foram recuperados os sete edifícios existentes e construídos três novos: *Podium* – um espaço para exposições temporárias – Cinema – um auditório multimédia, cujas paredes laterais são amovíveis, podendo assim transformar-se num teatro ao ar livre – e a Torre – um bloco de nove pisos para exposições permanentes das coleções da fundação. Em suma, *Rem Koolhaas* desenhou uma coleção de espaços de diferentes naturezas, uns estáveis, outros mutáveis, que conseguem acolher diferentes atividades, num conjunto que visa uma relação harmónica entre arquiteturas do passado e do futuro.

"The Fondazione is not a preservation project and not a new architecture. Two conditions that are usually kept separate here confront each other in a state of permanent interaction – offering an ensemble of fragments that will not congeal into a single image, or allow any part to dominate the others. (...) By introducing so many spatial variables, the complexity of the architecture will promote an unstable, open programming, where art and architecture will benefit from each other's challenges."[23]

[Fig.27] Rem Koolhaas, Fundação Prada, Milão - espaços exteriores
[Fig.28] Rem Koolhaas, Fundação Prada, Milão - espaços exteriores
[Fig.29] Rem Koolhaas, Fundação Prada, Milão - espaços exteriores
[Fig.30] Rem Koolhaas, Fundação Prada, Milão - espaços de exposição
[Fig.31] Rem Koolhaas, Fundação Prada, Milão - espaços de exposição
[Fig.32] Rem Koolhaas, Fundação Prada, Milão - espaços de exposição
[22] http://oma.eu/projects/fondazione-prada
[23] http://oma.eu/projects/fondazione-prada



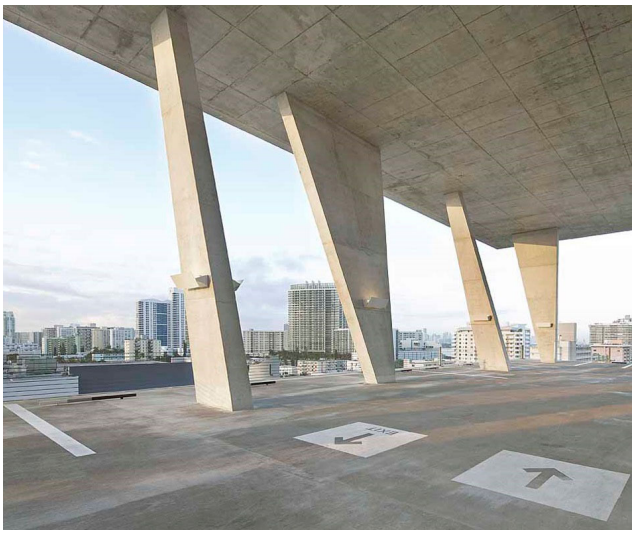
[Fig.34]



[Fig.35]



[Fig.36]



[Fig.37]

1111 Lincoln Road

Expomos agora um projeto contrastante com os anteriores. Não é corporativista, não é uma "*reciclagem*" de um antigo edifício – ainda que exista um edifício pré-existente que não foi totalmente demolido – não tem nada que ver com o industrial, não é – como principal objetivo do desenho – um diálogo entre o novo e o existente, mas é um projeto extremamente social, flexível e mutável. É um edifício, tipológica e formalmente muito interessante e aborda temas que, para além de serem relevantes para o desenvolvimento da proposta que mais à frente mostraremos, é uma boa ponte entre os temas anteriormente abordados e os que se seguem.

Jacques Herzog e *Pierre de Meuron* foram desafiados a compor um edifício, em *Miami Beach*, que fosse estacionamento, comércio e habitação, sendo que o estacionamento é o mote do projeto.

"A car park is a public facility, like a train station or an airport, where people change from one mode of transportation to another."[24]

Herzog e *de Meuron* realçam a evidência que poucos param para perceber. Estamos completamente familiarizados com o fato de aeroportos, estações de comboio ou marinas estarem sempre associados a arquiteturas extravagantes ou locais extremamente bem pensados ou relacionados com o lazer. Assim como estamos familiarizados, com o fato de os estacionamentos serem sempre uma espécie de *bunker*, sem qualquer qualidade espacial que não seja a organização de vários lugares de estacionamento por uma métrica que resolve a estrutura e, por vezes, os acessos ao exterior. Porém, se todas estas infraestruturas desempenham uma função intermodal do meio de transporte, porquê o diferente tratamento nos seus desenhos?

"To create another standard parking structure on a retail base, with a façade that hides the ugliness of what is being stored inside, and a recessed penthouse on top would not have answered the urban requirements of this place. Seeing the potential of the project, (...) The additional height granted is used for higher ceilings, more air, panoramic views and better looks at the structure." [25]

A garagem é uma estrutura aberta de betão onde o pé-direito varia entre o *standard* e o seu triplo, de piso para piso. Esta variedade e

[Fig.33]
[Fig.34]
[Fig.35]
[Fig.36]
[Fig.37] Conjunto de imagens que exemplificam algumas das possíveis apropriações deste espaço, Herzog & De Meuron - https://www.herzogdemeuron.com/index/projects/complete-works/276-300/279-1111-lincoln-road.html

[24] https://www.herzogdemeuron.com/index/projects/complete-works/276-300/279-1111-lincoln-road.html
[25] https://www.herzogdemeuron.com/index/projects/complete-works/276-300/279-1111-lincoln-road.html

amplitude espacial propõe a adoção dos mais diversos programas, permanentes ou temporários, desde festas ou concertos até exposições culturais, ou simplesmente passear pelos seus espaços para admirar a panorâmica vista sobre Miami.

"An unenclosed, sculptural stair in the centre of the building makes pedestrian circulation in the garage a panoramic, ceremonial experience, as is moving through the building in a car."[26]

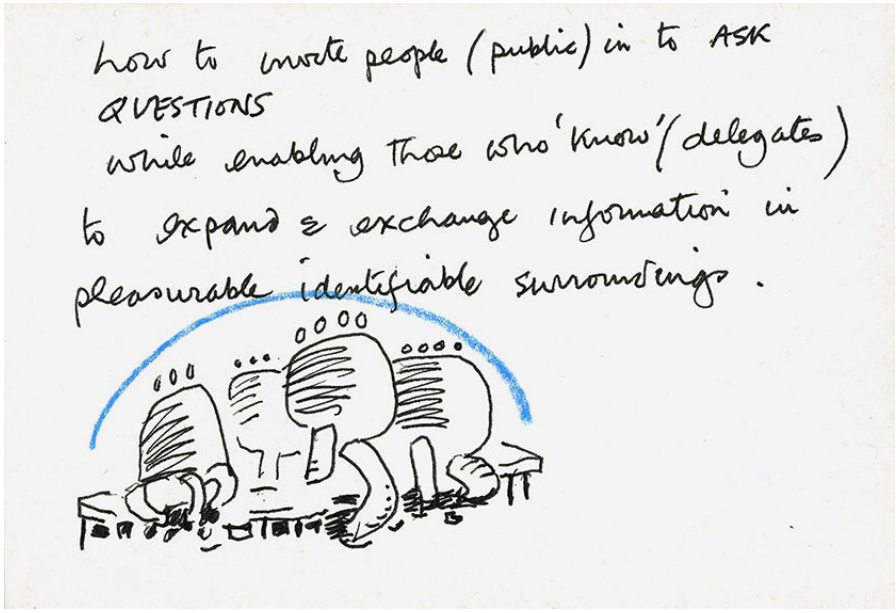
Este projeto é a síntese de todos os programas, ou de nenhum, da estrutura como arquitetura, convida a ser visitado e explorado oferecendo a cidade a cada momento.

[26] https://www.herzogdemeuron.com/index/projects/complete-works/276-300/279-1111-lincoln-road.html

VISÕES



[Fig.38]


how to invite people (public) in to ASK
QUESTIONS
while enabling those who 'know' (delegates)
to expand & exchange information in
pleasurable identifiable surroundings.

[Fig.39]

CEDRIC PRICE

"In any discipline there are builders and wreckers - attention is focused on the first, but, in fact, the second category is more rare and probably more essential for the future. Price is a destroyer. Unfortunately his triumph is not visible in terms of tangible production; the strenght of his ridicule has acted as prophylatic, measured, in how much worse things could have been."[27]

"If the classic image of an architect is someone who designs big bold buildings, then Cedric Price must seem the diametric opposite. Not that he refrains from buildings out of bravado or pose. Nor is he by any means an unaccomplished designer."[28]

Duas breves citações que descrevem, com precisão, o autor que exporemos nestas páginas, sendo certo, contudo, que a sua personalidade era marcada também por outras caraterísticas quase igualmente definidoras do seu desenho. Quer na sua expressão, na sua maneira de comunicar, quer nos seus desenhos e construções, *Price* revela pouco interesse numa comunicação visual cuidada, focando todo o seu esforço num extensivo processo de interrogação e procura de respostas, com uma particular economia de meios, o que resulta sempre em algo muito sintético, atingindo o objetivo com recurso a um número mínimo de processos. Muito diferente dos contemporâneos *Archigram* (que tinham uma expressão muito mais figurativa e de diagramas), mas partilhavam, com estes e com outros, também contemporâneos, *Smithson*, *Venturi/Scott Brown, Yona Friedman* uma visão radical, característica desta geração, da arquitetura, assumindo um "*fascínio pelo comum*" ou até *"passion for the raw ugliness of the everyday"*. [29]

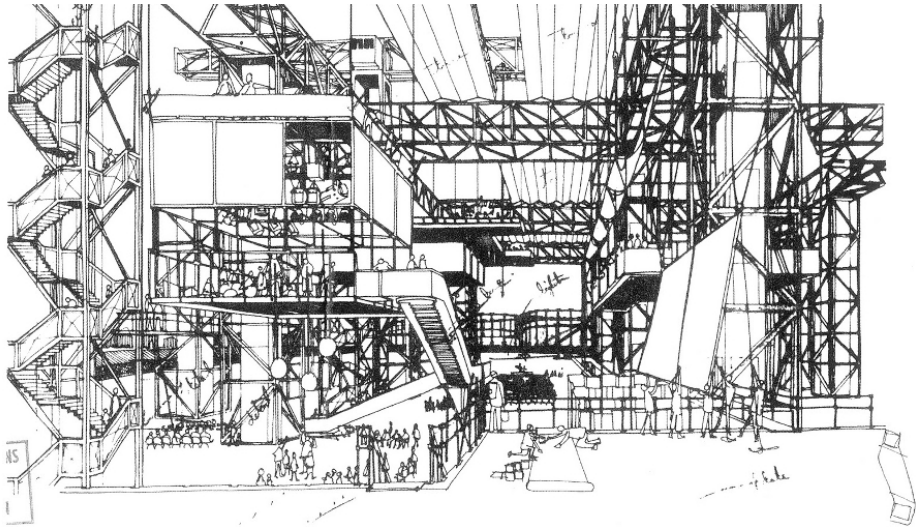
Este espírito economicista de *Price* é transversal a todo o seu trabalho, construído ou não construído, onde nada é arbitrário. O método do autor é o que fez dele um ponto de referência na reflexão arquitetónica do século XX, *"Flatly stated, his projects spring far beyond the bounds and methods of existing architecture. Heavy on ideas, with a marked social engineering bent, though not without logic, he identifies an issue, throws it into question, then follows up via the proper contexts to a solution."*[30]

[Fig.38] Cedric Price - https://i.ytimg.com/vi/GPjlH0DEsXE/hqdefault.jpg
[Fig.39] Cedric Price, convite à interrogação - https://pbs.twimg.com/media/CuzBh3yWIAA17j2.jpg

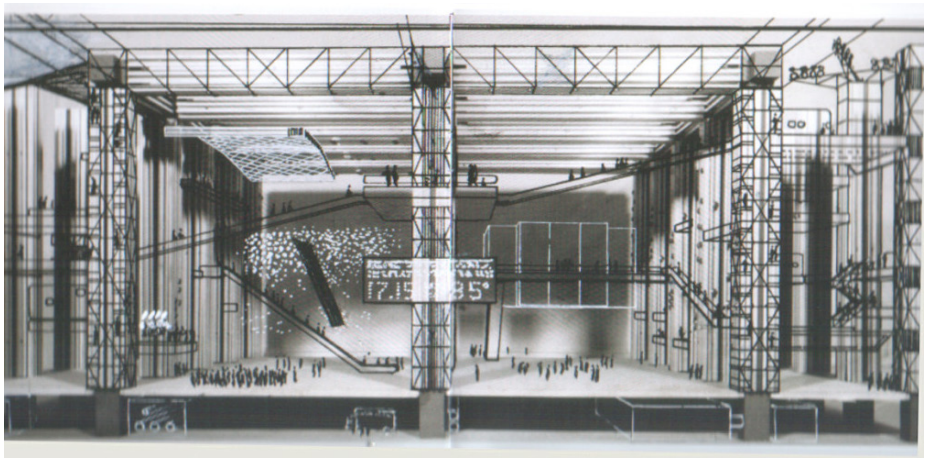
[27] KOOLHAAS, Rem - Introduction, in PRICE, Cedric: Re:CP, edited by Hans Ulrich Obrist, Birkhauser, Suíça, 2003, pág.7
[28] ISOZAKI, Arata, Erasing Architecture into the System, in PRICE, Cedric: Re:CP, edited by Hans Ulrich Obrist, Birkhauser, Suíça, 2003, pág.25
[29] KOOLHAAS, Rem - Introduction, in PRICE, Cedric: Re:CP, edited by Hans Ulrich Obrist, Birkhauser, Suíça, 2003, pág.7

"O que mais me fascina na poesia é a precisão com que cada palavra é escolhida."

Álvaro Siza



[Fig.40]



[Fig.41]

O principal objetivo do seu trabalho era a procura de problemas e o consequente processo de solução, mas mais importante que essa solução é, para *Price*, encontrar e compreender a pergunta. No seu entender, o arquiteto não é um provedor de símbolos ou espaços, nem a arquitetura resulta, obrigatoriamente, na materialização de uma forma.

A ideia que motivou o *Fun Palace* é original de *Joan Littlewood*, uma produtora de teatro. A essência desta ideia é um espaço livre. Livre de horário, livre de entradas, livre de programa, livre de imposições ou preconceitos, onde tudo pode acontecer, um espaço livre até dele próprio. *Price* imaginou uma estrutura minimal, quase como andaime, onde a incerteza fosse uma das principais premissas. O espaço em si, constituído por módulos móveis convidaria as pessoas manipulá-lo consoante os seus desejos ou necessidades. Seriam entregues, às pessoas, o espaço e as ferramentas para o transformar e estas seriam o grande protagonista deste *"laboratory of fun"*. Teria um caráter fortemente experimental e um dos principais objetivos seria que se pudesse transportar e transformar, por adição ou subtração, este complexo. A ideia de *Littlewood* era desmontar o formalismo dos teatros e encontrar uma forma de os reintegrar na vida da cidade. Assim, teria sempre uma natureza temporária e nómada. O *Fun Palace* é concebido como um sistema nunca acabado, um processo de infinitas hipóteses, extremamente flexível.

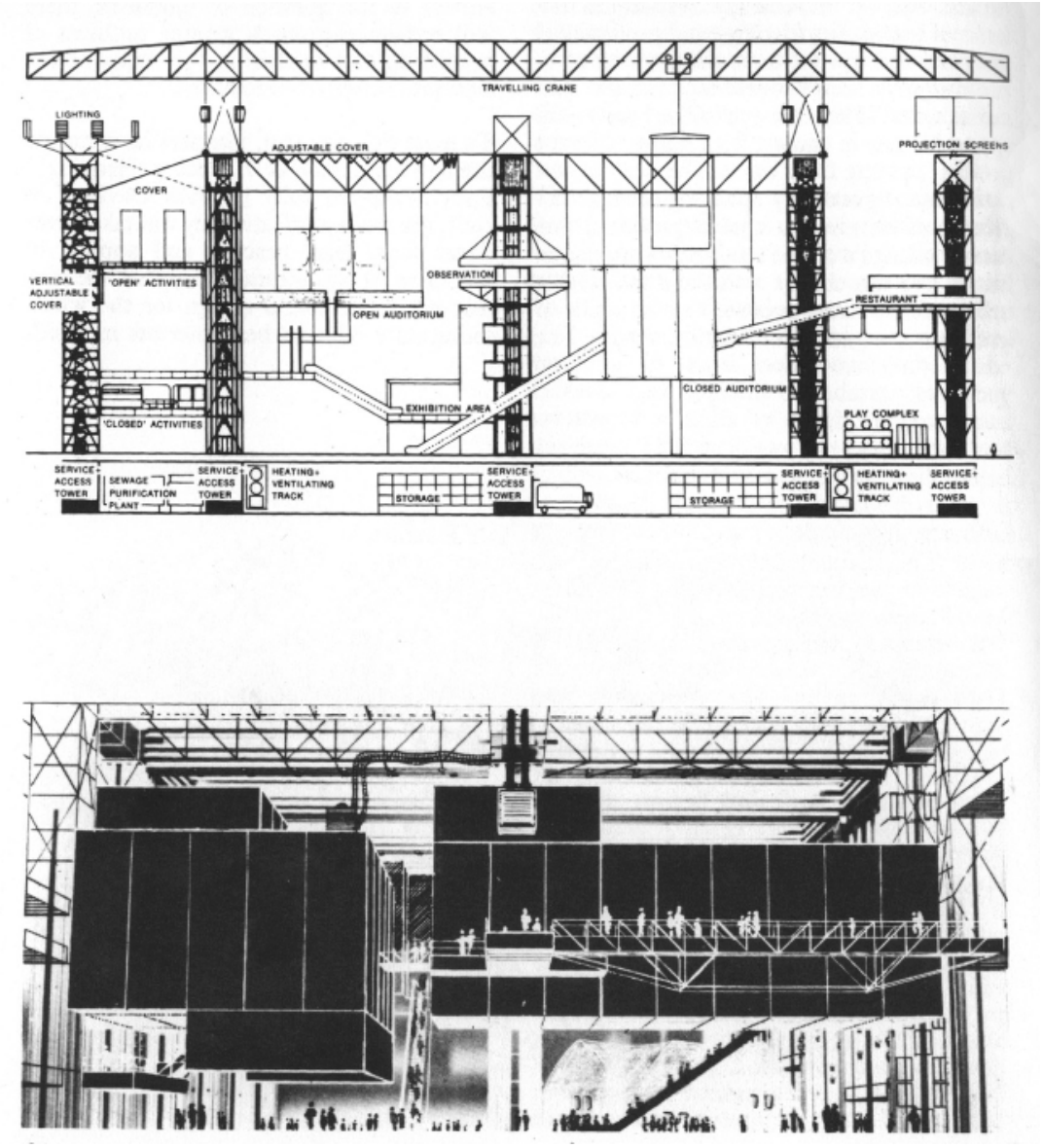
"The building was to be nonformalistic, abundantly purous, unenclosed and non permanent. It need not conform to any set programme. (…) Moveable walls, ceilings and floors form auditorium, theatre and playground áreas, (…) Fun Palace would change its entire appearance as performance spaces moved about and contents shifted. The important thing was that there no longer was any strict time or space composed by the artist"[31]

Poder-se-ia chegar e abandonar este complexo a qualquer hora do dia ou qualquer dia do ano, de qualquer meio de transporte, aos vários níveis que o compõem.

"No need to look for an entrance – just walk in anywhere. No doors, foyers, queues or commissionaires; it's up to you how you use it. Look around – take a lift, a ramp, an escalator to wherever

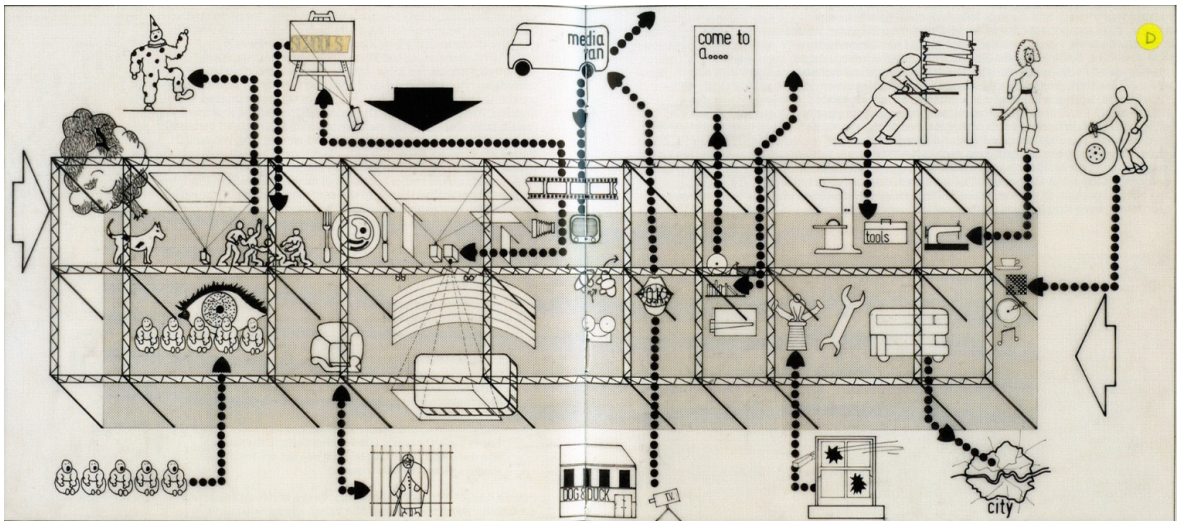
[Fig.40] Cedric Price - Representações do Fun Palace
[Fig.41] Cedric Price - Representações do Fun Palace

[30] ISOZAKI, Arata, Erasing Architecture into the System, in PRICE, Cedric: Re:CP, edited by Hans Ulrich Obrist, Birkhauser, Suíça, 2003, pág.27
[31] ISOZAKI, Arata, Erasing Architecture into the System, in PRICE, Cedric: Re:CP, edited by Hans Ulrich Obrist, Birkhauser, Suíça, 2003, pág.34


TRAVELLING CRANE
LIGHTING
ADJUSTABLE COVER
PROJECTION SCREENS
COVER
VERTICAL ADJUSTABLE COVER
'OPEN' ACTIVITIES
OBSERVATION
OPEN AUDITORIUM
RESTAURANT
EXHIBITION AREA
CLOSED AUDITORIUM
PLAY COMPLEX
'CLOSED' ACTIVITIES
SERVICE ACCESS TOWER
SEWAGE PURIFICATION PLANT
SERVICE ACCESS TOWER
HEATING+ VENTILATING TRACK
STORAGE
SERVICE ACCESS TOWER
STORAGE
SERVICE ACCESS TOWER
HEATING+ VENTILATING TRACK
SERVICE ACCESS TOWER

[Fig.42]

or whatever looks interesting. Choose what you want to do – or watch someone else doing it. Learn how to handle tools, paint, babies, machinery, or just listen to your favourite tune. Dance, talk or be lifted up to where you can see how other people make things work. Sit out over space with a drink and lune in to what's happening elsewhere in the city. Try starting a riot or begining a painting – or just lie back and stare at the sky. Any time of the day or night, winter or summer – it really doesn't matter."[32]



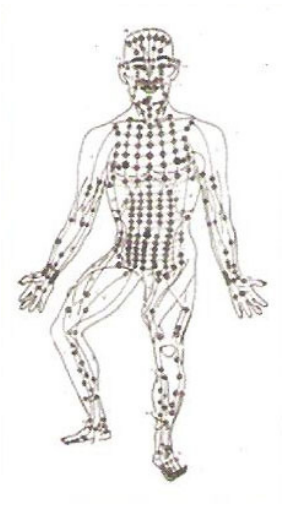
[Fig.43]

[Fig.42] Cedric Price - Representações do Fun Palace
[Fig.43] Cedric Price - Representações do Fun Palace

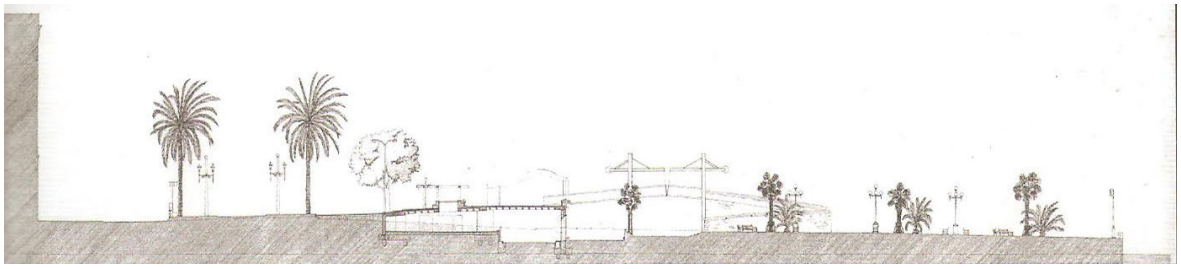
[32] ISOZAKI, Arata, Erasing Architecture into the System, in PRICE, Cedric: Re:CP, edited by Hans Ulrich Obrist, Birkhauser, Suíça, 2003, pág.30



[Fig.44]



[Fig.45]



[Fig.46]

MANUEL SOLÀ-MORALES

Foi em 1983, quando se realizou uma exposição em Barcelona sobre a evolução da sua (de Barcelona) forma cívica entre 1750 e 1930, que despertou, em *Solà-Morales*, a vocação de intelectual dedicado à intervenção urbana. O trabalho como editor da revista *UR*, uma publicação periódica dedicada ao urbanismo, ajudou ao desenvolvimento de um discurso particularmente sofisticado em relação ao futuro da cidade, culminando, em 1985, na realização do seu projeto para o *Moll de la Fusta*, que é, com um único gesto, o devolver do espaço público à cidade, amenizando todas as consequências resultantes do rasgar de uma via-rápida pela malha da cidade.

"La esencia de su trabajo no descansa en el planeamiento o en el arte de construir ciudades, sino en crear y estimular el urbanismo y en lograr el máximo efecto mediante la mínima intervención. Este acercamiento, en palabras de Solà-Morales, es acupuntura urbana"[33]

Antes de explorar o conceito de acupuntura urbana, é importante esclarecer que a analogia metafórica que *Solà-Morales* faz é mais extensa. O arquiteto vê a malha urbana como a pele da cidade. Defende ainda que, tal como na anitga prática medicinal, a pele é uma rede qualitativa, uma membrana feita de diferenças, e também o principal sistema portador de energia, contendo vários pontos sensíveis distribuídos pela sua superfície, que são responsáveis por transmitir "*mensagens*" ou sinais às mais diversas partes do organismo. A epiderme da Terra é a pele urbana, que também canaliza energias e movimentos.

"La piel de las ciudades está hecha de construcciones, texturas, contrastes. (…) Es precisamente el contacto entre nuestros cuerpos y esa matéria física lo que hace la experiencia urbana (…) por ello son tan importantes las rampas y las escaleras, los portales y las esquinas, porque en ellos sentimos, con nuestro peso, las medidas y la forma de la ciudade."[34]

É essa matéria urbana que nos transmite, quer nos seus pontos mais sensíveis, quer nos pontos mais neutros, a sua energia e o significado dos seus espaços, com variadas referências culturais e uma linguagem própria que há que saber decifrar. Este processo de entender o lugar, de aprender o seu dialeto e conseguir estabelecer um diálogo, é o

[Fig.44] Manuel Solà-Morales - https://static.dezeen.com/uploads/2012/02/dezeen_Manuel-de-Sola-Morales.jpg
[Fig.45] Manuel Solà-Morales, Acupuntura urbana - De Cosas Urbanas, edição Gustavo Gil, Barcelona, 2008
[Fig.46] Manuel Solà-Morales, Mll de la Fusta - De Cosas Urbanas, edição Gustavo Gil, Barcelona, 2008

[33] IBELINGS, Hans: LA ARQUITECTURA Y EL URBANISMO DE MANUEL DE SOLÀ-MORALES, em SOLÀ-MORALES, Manuel: De Cosas Urbanas, edição Gustavo Gil, Barcelona, 2008
[34] SOLÀ-MORALES, Manuel: De Cosas Urbanas, edição Gustavo Gil, Barcelona, 2008, pag.23



[Fig.47]



[Fig.48]



[Fig.49]



[Fig.50]

que *Solà-Morales* chama de *La Mirada*.

"Es la matéria de las epidermis urbana la que nos ensaña sus características y sus diferencias, su peso, forma, textura y formato. Su morfologia y su tectónica. Pero hay que mirarlas com insistência, com suficiente atención para que nos revelen, como ya explicaba Jacques Derrida, sus respuestas escondidas, sus cavernas."[35]

Mais uma vez, tal como na acupuntura terapêutica, a localização do ponto sensível – a identificação do problema – é o primeiro passo, imediatamente seguido do reconhecimento do lugar e dos canais de influência na malha. Após a compreensão através de um olhar camaleónico, uma intervenção cirúrgica, mínima, dota o espaço de uma nova energia e potencia a sua urbanidade. Importa, no entanto, deixar claro que a analogia com a acupuntura não é literal na medida em que, em termos urbanos, o que se pretende não é tanto a intervenção mínima em si – apesar de ser uma premissa relevante – mas sim a compreensão da pele como um sistema vivo, com relações de interdependência, por vezes inimagináveis, que requerem especial atenção.

Também pela proximidade, mas principalmente por ser um projeto representativo desta linha de pensamento de *Solà-Morales*, expomos o seu processo para o desenho do Passeio Atlântico, em Matosinhos.

Apesar de esta zona de Matosinhos ter, já na altura, equipamentos e caraterísticas de forte potencial atrativo, carecia de um desenho urbano cuidado e atento que conseguisse dar-lhe a vida que tem hoje. O principal problema nasce do desenho viário, que é, um desenho autoritário, retilíneo, fundamentalmente alienado da natureza recortada da linha de costa. Em suma, não está minimamente preocupado em estabelecer um diálogo entre as duas margens da via, mas apenas entre os dois pontos que liga. Existem também outros problemas, que provavelmente são consequênca deste primeiro, sendo eles a inexistência de boas condições de acessibilidade e mobilidade para os locais de lazer existentes – praia e parque da cidade – e a falta de pontos de atratividade que pudessem ser o foco gravitacional que instigasse o orbitar de outras atividades. Equacionando as variáveis e visando sublinhar o

[Fig.47] Manuel Solà-Morales, desenho do diálogo entre o parque da cidade e a praia de Matosinhos - De Cosas Urbanas, edição Gustavo Gil, Barcelona, 2008
[Fig.48] Manuel Solà-Morales, vista do terreno antes da intervenção - De Cosas Urbanas, edição Gustavo Gil, Barcelona, 2008
[Fig.49] Manuel Solà-Morales, planta da área a intervir - De Cosas Urbanas, edição Gustavo Gil, Barcelona, 2008
[Fig.50] Manuel Solà-Morales, planta da intervenção - De Cosas Urbanas, edição Gustavo Gil, Barcelona, 2008

[35] SOLÀ-MORALES, Manuel: De Cosas Urbanas, edição Gustavo Gil, Barcelona, 2008, pag.24



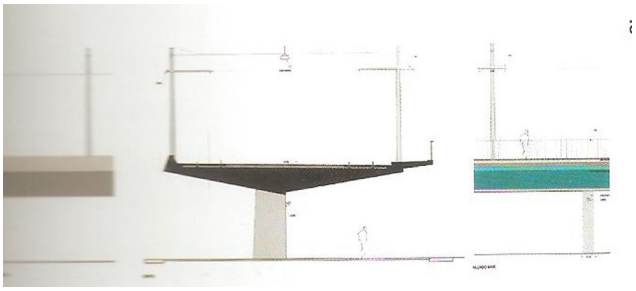
[Fig.51]



[Fig.52]



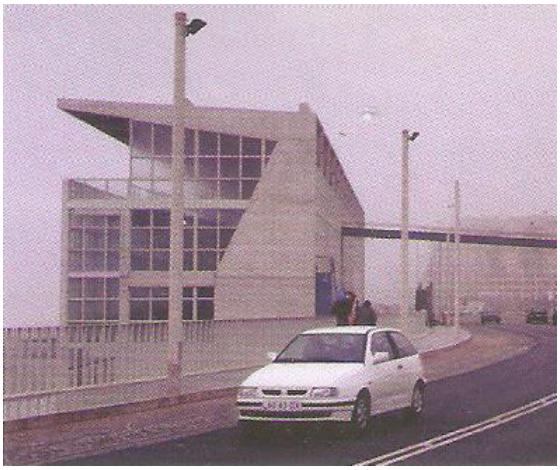
[Fig.53]



[Fig.54]



[Fig.55]



[Fig.56]



[Fig.57]

potencial das constantes, *Solà-Morales* sintetiza uma solução em três momentos.

A Praça Gonçalves Zarco, enquanto acomoda um estacionamento subterrâneo que serve o parque da cidade, a praia de Matosinhos e o passeio da Avenida Montevideu, lança para Norte a Avenida Rio de Janeiro, um viaduto com um desenho subtil, panorâmico e transparente que é também um pórtico entre o parque da cidade e a praia.

Antes de chegar à Praça da Cidade do Salvador, pontuada com a grande instalação escultórica de *Janet Echelman*, aparece o Edifício Transparente que, tal como o nome antecipa, procura uma forte relação entre o interior e a sua envolvente.

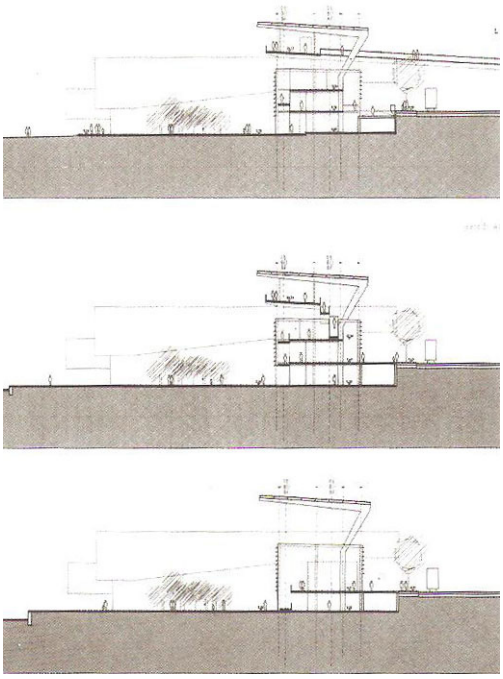
Há uma infinidade de subtilezas no desenho deste projeto que lhe conferem uma qualidade espacial inegável. Não sendo o objetivo fazer uma descrição extensiva, achamos, porém, que é relevante mencionar alguns.

O estacionamento, maior parte das vezes um espaço ao qual é dedicada pouca atenção, apresenta uma qualidade espacial fora do comum. Um espaço coberto, mas com um grande rasgo virado a poente que proporciona uma relação direta entre o interior e o exterior e uma ventilação de qualidade garantida. A transição entre a praça e a Avenida Rio de Janeiro é marcada por um volume que é um quiosque na cota superior, e um balneário na cota inferior, entre a praia e o estacionamento.

O viaduto, além de ser uma experiência particularmente interessante de percorrer, é um dispositivo de grande importância também no seu eixo transversal como rótula entre o parque da cidade e frente litoral. O desenho estrutural desta infraestrutura é pensado para ter um carater leve - com uma testa de laje mínima e um grande espaçamento entre pilares - convidando assim ao seu atravessamento.

O Edifício Transparente *"Se trata de un edificio (…) en cuatro plantas para alojar usos recreativos y culturales, que lo convierten en un foco de atractivo ciudadano y animador del espácio litoral. Su estrutura es de hormigón y sus fachadas de vidrio, y se presenta de esta forma como un contenedor transparente, en el que se circula sin obstáculos y donde se entra en contacto con las distintas actividades alojadas en su interior."*[36]

[Fig.51] Manuel Solà-Morales, esquema de transição e conjugação entre as faunas do parque da cidade e da praia - De Cosas Urbanas, edição Gustavo Gil, Barcelona, 2008
[Fig.52] Manuel Solà-Morales, vista aérea - De Cosas Urbanas, edição Gustavo Gil, Barcelona, 2008
[Fig.53] Manuel Solà-Morales, perspetiva do viaduto - De Cosas Urbanas, edição Gustavo Gil, Barcelona, 2008
[Fig.54] Manuel Solà-Morales, corte do viaduto - De Cosas Urbanas, edição Gustavo Gil, Barcelona, 2008
[Fig.55] Manuel Solà-Morales, perspetiva do edifício transparente - De Cosas Urbanas, edição Gustavo Gil, Barcelona, 2008
[Fig.56] Manuel Solà-Morales, perspetiva do edifício transparente - De Cosas Urbanas, edição Gustavo Gil, Barcelona, 2008
[Fig.57] Manuel Solà-Morales, esquisso representativo do carater de pórtico do viaduto - De Cosas Urbanas, edição Gustavo Gil, Barcelona, 2008
[36] SOLÀ-MORALES, Manuel: De Cosas Urbanas, edição Gustavo Gil, Barcelona, 2008, pag.54



[Fig.58]

Apesar de não ser isto que acontece hoje neste edifício, o proposto por *Solà-Morales* foi que os pisos 0 e -1 são de suporte ao dia-a-dia com bares, restaurantes e serviços, enquanto os restantes pisos são destinados para usos mais livres, como feiras comerciais ou culturais ou outros eventos, culminando numa enorme varanda aberta sobre o Atlântico, e uma ligação por uma ponte ao parque da cidade. A intenção de uso coletivo do espaço era tão experimental que o autor chega a compará-lo com um mercado, ou um aeroporto.

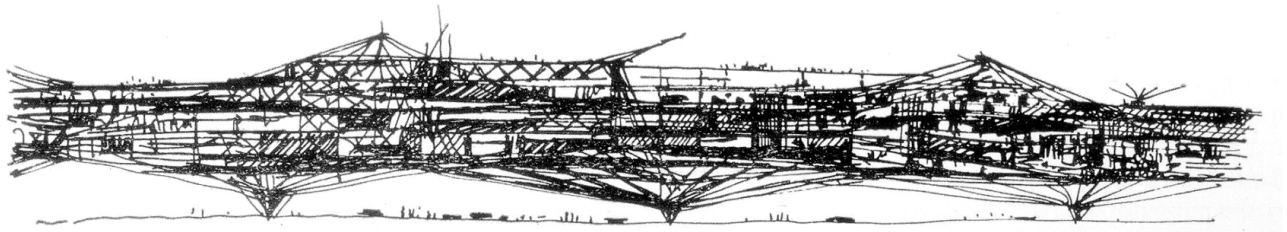
É um edifício extramente sincero, quer pela sua transparência quer pela sua estrutura, desenhada com grandes peças de betão que modelam a fachada de vidro e entrelaçam-se com as rampas que circulam entre os pisos.

É também muito interessante como cada gesto, cada linha parece ser sugerida pelo resto do desenho. Todos os elementos vivem uns dos outros, resultando numa proposta muito una, muito coesa.

[Fig.58] Manuel Solà-Morales, cortes do edifício transparente - De Cosas Urbanas, edição Gustavo Gil, Barcelona, 2008

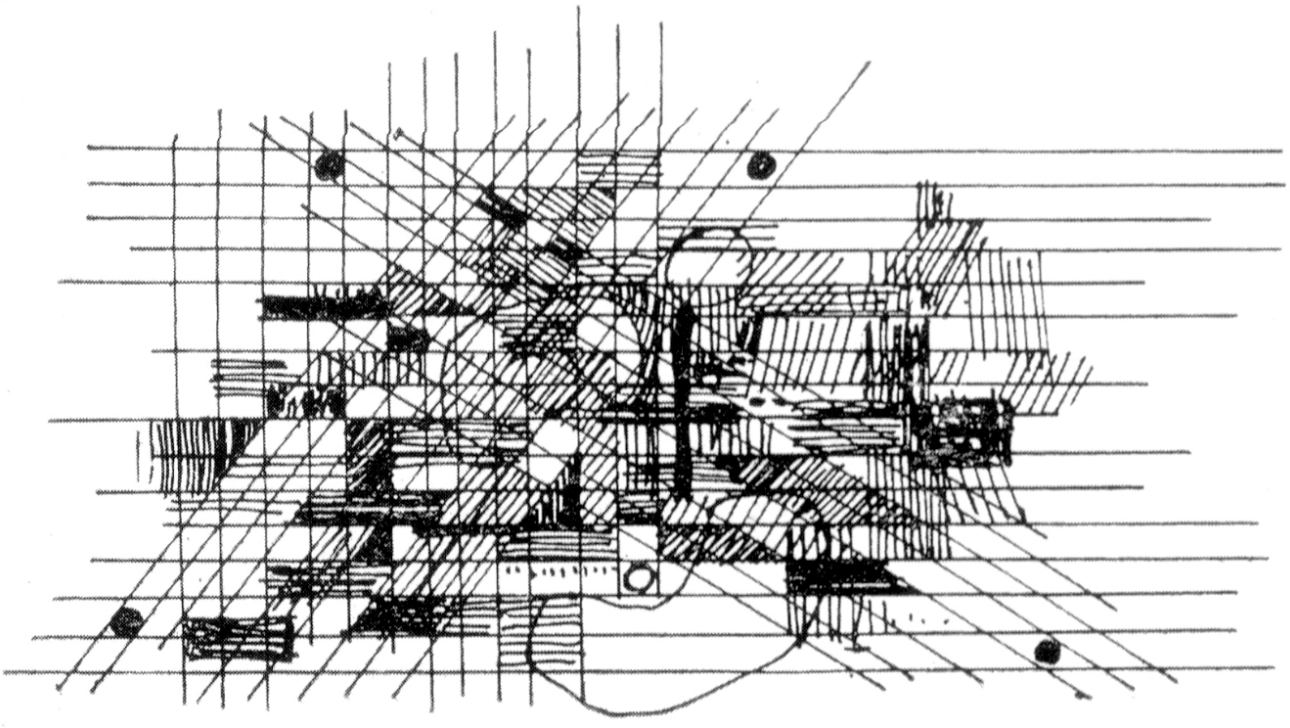


[Fig.59]



Coupe transversale de la ville couverte

[Fig.60]



[Fig.61]

REM KOOLHAAS

"We didn't only build a public building, but we also did a building public."[37]

Rem Koolhaas, e especialmente a Casa da Música, estabelecem uma relação particularmente intensa com todos os outros casos de estudo aqui explorados. Toda a circunstância que envolve, quer o autor, pelo seu percurso como pessoa e como arquiteto, quer a obra em si, pela conjuntura da altura, requer um enquadramento tão complexo quanto a intervenção. Seguindo então uma ordem cronológica, exporemos os momentos que consideramos mais importantes para o desenho da personalidade e postura arquitetural de *Koolhaas* e da Casa da Música.

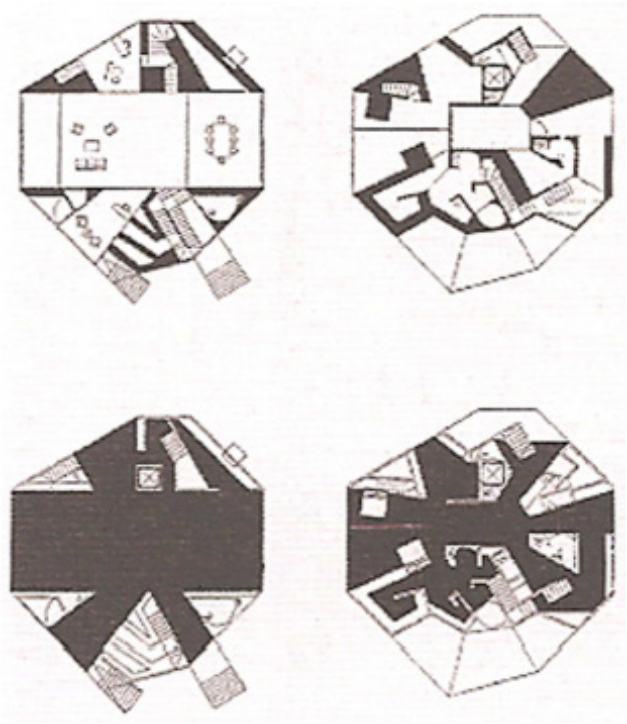
O percurso de *Rem* em Arquitetura, começou muito antes de este começar os seus estudos na *London Architectural Association* em 1968. No início da década de sessenta, dedica-se ao cinema enquanto escreve, como um *lifestyle journalist*, para o *Haagse Post,* sobre cinema, literatura, música, política, desporto, sexualidade, arte e arquitetura. A entrevista que fez a *Constant Nieuwenhuys* provocou em *Rem* particular inquietação e interesse pela arquitetura e urbanismo e terá sido uma das fortes razões pelo desvio curricular do autor. Durante 20 anos, *Nieuwenhuys* desenvolveu uma estrutura urbana revolucionária a que chamou *New Babylon.*

"New Babylon envisages a society of total automation in which the need to work is replaced with a nomadic life of creative play, in which traditional architecture has disintegrated along with the social institutions that it propped up. A vast network of enormous multilevel interior spaces propagates to eventually cover the planet. These interconnected "sectors" float above the ground on tall columns. While vehicular traffic rushes underneath and air traffic lands on the roof, the inhabitants drift by foot through the huge labyrinthine interiors, endlessly reconstructing the atmospheres of the spaces. (…). Social life becomes architectural play. Architecture becomes a flickering display of interacting desires."[38]

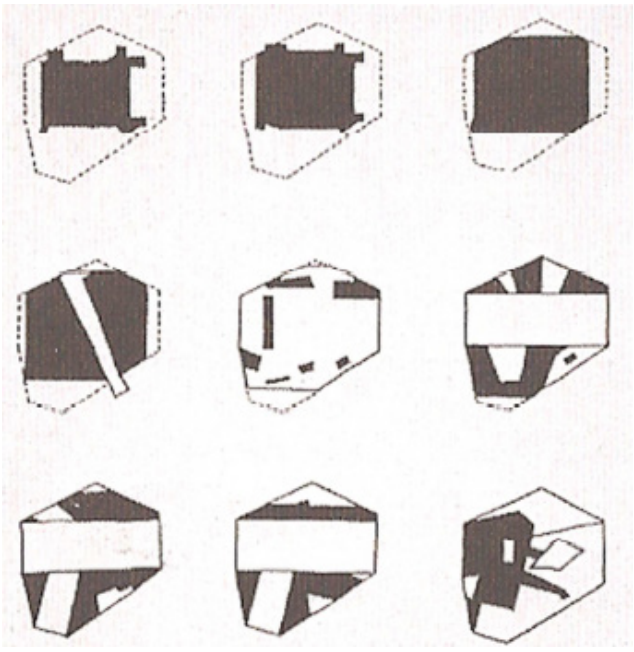
São percetíveis as semelhanças entre *New Babylon* e o *Fun Palace* de *Price*. Ambas as propostas são marcadas pela incerteza, a flexibilidade, uma organização caótica, o jogo entre vários planos, horizontais e verticais, e o tempo, com caráter mutável.

[Fig.59] Rem Koolhaas e os membros do 1,2,3 Group - Uma espécie de arquitecto / Markus Heidingsfelder, Min Tesch, Lisboa, Midas Filmes, 2009
[Fig.60] Constant Nieuwenhuys, New Babylon - http://urbania4.org/wp-content/uploads/2011/12/59_NEW_crt1_ext_104.jpg
[Fig.61] Constant Nieuwenhuys, New Babylon - https://i.pinimg.com/originals/0e/20/72/0e20721f22c7e76fde4523123b86ed6e.jpg

[37] KOOLHAAS, Rem: Uma espécie de arquitecto / Markus Heidingsfelder, Min Tesch, Lisboa, Midas Filmes, 2009
[38] WIGLEY, Mark: The activist drawing: retracing situationist architectures from Constant's New Babylon to beyond, 2002



[Fig.62]



[Fig.63]

Em 1968, *Koolhaas* vai para Londres estudar na *London Architectural Association* e tem a orientação de, entre outros, *Cedric Price*, alguns membros dos *Archigram*, *Charles Jenks* e *Peter Smithson*. Um conjunto de professores revolucionários na Arquitetura do século XX que, já cansados do modernismo, introduziram ruturas com a Carta de Atenas e privilegiavam, numa posição de vanguarda, a conceção de espaços flexíveis.

Y2K

Em 1998, um cliente alemão encomenda a *Koolhaas* uma casa numa colina nos arredores de Roterdão, sendo imperativo que respondesse a três requisitos não negociáveis. *"The client asked us to design according to his three dominant neuroses – a hatred for all clutter and mess, a dread fear of the year 2000 and the Y2K bug, and a certain ambiguity about the status of the family. We would have to design a house that would hide all clutter, guarantee autonomy to each family member, yet enable their voluntary assembly."*[39]

O desenho de Y2K surge numa lógica de claustro, com um grande espaço central estruturante – mas retangular em vez de quadrado, o que estabelece à partida uma relação mais criteriosa com o terreno – à volta do qual gravitam as outras dependências da casa. A este espaço central foram acoplados todos os espaços, por vezes escondidos, de circulação, arrumação e de estar.

As semelhanças – formais e organizacionais – entre as duas Casas são evidentes. Ambas resultam do acoplar de variados espaços a um central, protagonista. Porém convém reforçar que a Casa da Música é muito mais que um *resize* da *Y2K*.

A influência que a Casa da Música tem na cidade faz-nos ver a questão da escala com uma ambiguidade perturbadora. Implantada no coração do Porto, pontua o seu principal e maior eixo viário no momento em que se desmultiplica em sete direções distributivas de movimentos. Talvez este seja um verdadeiro exemplo de acupuntura urbana: uma intervenção cirúrgica, no núcleo de um local tido como um problema, ou oportunidade, chega a uma profundidade capaz de alterar a dinâmica de uma cidade.

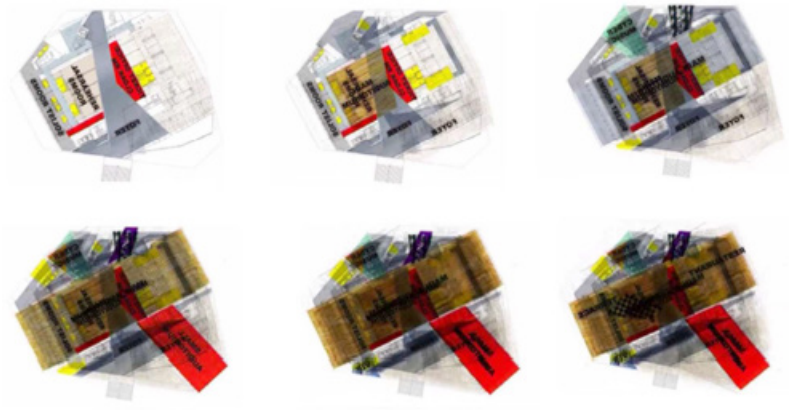
Olhando para a Boavista como uma *timeline*,

[Fig.62] Rem Koolhaas, plantas em 4 pisos da casa Y2K - VASCONCELOS, João Pedro Pignateli Cavaco: A obra aberta em Rem Koolhaas, Porto, Faup, 2011
[Fig.63] Rem Koolhaas, planta em 9 pisos da Casa da Música - VASCONCELOS, João Pedro Pignateli Cavaco: A obra aberta em Rem Koolhaas, Porto, Faup, 2011
[39] http://www.oma.eu/index.php?option=com_projects&view=portal&id=583&Itemid=10

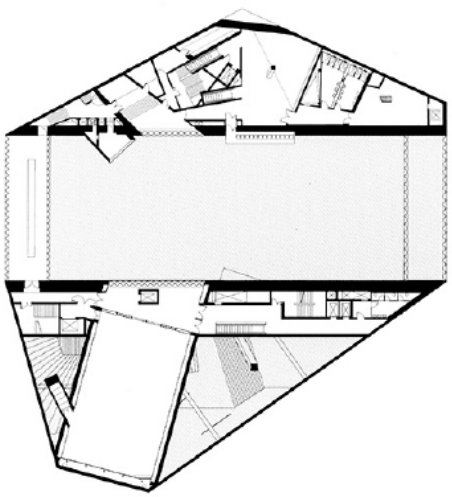




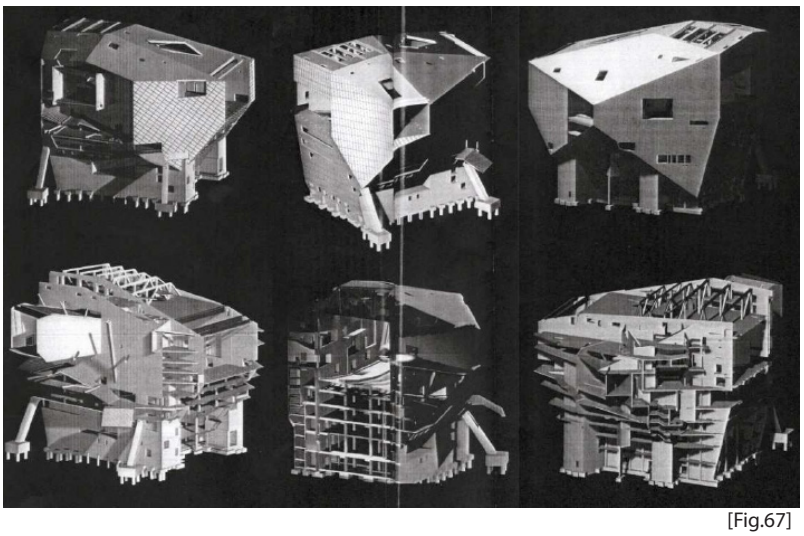
[Fig.64]



[Fig.65]



[Fig.66]



[Fig.67]



desde a Rua do Almada até Matosinhos, é uma linha que se vem desenhando desde o século XVIII e, portanto, dela fazem parte mais de duzentos anos de transformações da cidade.

Koolhaas está ciente desta complexa circunstância e, mesmo sendo a Casa da Música uma arquitetura de formas alienadas do contexto histórico, não esquece e muito menos despreza ou desrespeita a sua envolvência. Esta obra é o símbolo que representa vários momentos importantes para o Porto e para a arquitetura: o virar do milénio, ano em que o Porto foi nomeado capital europeia da cultura, motivo para que a Casa da Música, tal como o a escultura dos Heróis da Guerra Peninsular estende um tapete circular de relva à sua volta, viesse pousar no centro de uma praça de travertino. Uma espécie de manto maleável feito para absorver o impacto.

Um objeto muito denso e compacto liberta os espaços à sua volta. Um vazio oportunamente desenhado, oferece esta distância para ser livremente apropriada por todos, seja para contemplação da novidade, preparação para a entrada nele, ou para apreciar a beleza que as casas burguesas do século XIX formam.

Envelope – Conteúdo

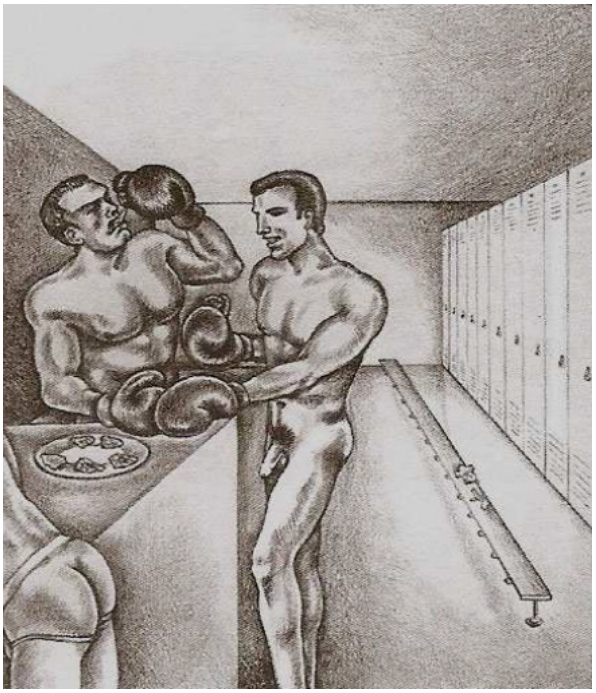
Esta pele de betão é como um invólucro maleável que se vai deformando consoante a disposição do programa interior, e ambos posicionam-se intencionalmente para provocar reações urbanas. Apesar das diferentes orientações, as fachadas apresentam uma clareza, de certo modo simples, que não corresponde à complexidade do seu interior. "*Para mim, o edifício era como dois pulmões. As paredes sobem e a forma surge em volta delas com vazios. O conceito era apenas isso e a forma, mas isso dava-lhe uma fragilidade estrutural, então decidi dar-lhe estabilidade, que se tornam intervenções. Surgem linhas no espaço: as vigas que vemos a voar na entrada, que é muito dramática, estão a sustentar elementos de forma muito pragmática. Adotámos esta espécie de técnicas oportunistas, mas em certo sentido poéticas que se resume numa simples frase: estúpido, mas inteligente*" [40]

Um pouco à imagem do que acontece no *1111 Lincoln Road,* de *Herzong & Meuron*, o estacionamento é muito mais do que isso. Para

[Fig.64] Rem Koolhaas, perspetiva da Casa da Música - https://www.pinterest.pt/pin/14355292534754849/
[Fig.65] Rem Koolhaas, plantas da Casa da Música com distribuição programática - VASCONCELOS, João Pedro Pignateli Cavaco: A obra aberta em Rem Koolhaas, Porto, Faup, 2011
[Fig.66] Rem Koolhaas, planta do auditório da Casa da Música - VASCONCELOS, João Pedro Pignateli Cavaco: A obra aberta em Rem Koolhaas, Porto, Faup, 2011
[Fig.67] Rem Koolhaas, 3D da Casa da Música - VASCONCELOS, João Pedro Pignateli Cavaco: A obra aberta em Rem Koolhaas, Porto, Faup, 2011
[40] KOOLHAAS, Rem: Uma espécie de arquitecto / Markus Heidingsfelder, Min Tesch, Lisboa, Midas Filmes, 2009



[Fig.68]



[Fig.69]

Rem Koolhaas, é um amplo espaço onde podem acontecer vários tipos de eventos ligados à música. Enquanto o *1111 Lincoln Road* vive do jogo de planos horizontais, aliados a uma estrutura que deixa o vazio respirar, e das desafogadas vistas sobre a cidade; o estacionamento da Casa da Música goza de uma circunstância completamente distinta. Se não tivesse este maciço em cima seria, provavelmente, apenas mais um parque de estacionamento banal. Esta cave vive das forças verticais que a praça de travertino e o maciço de betão geram, através das mais variadas e inéditas formas de apropriação que oferecem.

Esta indefinição do espaço, legado de *Price* que *Koolhaas* prolonga nesta obra, procura uma redefinição da relação entre forma – função – uso. *Downtown Athletic Club* ilustra dois homens com luvas de boxe a comer ostras nus, num balneário. Esta interpenetração dos arranha-céus Nova-Iorquinos expõe, de forma caricata, as consequências do "*empilhamento de usos completamente descabidos de ligação entre si, nos imensos pisos das torres de Manhattan*" e "*que a interação exótica de funções acarretava apropriações com o mesmo nível de estranheza, mas que trazem sem dúvida o acontecimento inédito e original.*"[41] Da mesma forma decorrem concertos mensais, no estacionamento da Casa da Música, que dão oportunidade a novas tendências da música.

[Fig.68] Rem Koolhaas, parque de estacionamento da Casa da Música - VASCONCELOS, João Pedro Pignateli Cavaco: A obra aberta em Rem Koolhaas, Porto, Faup, 2011
[Fig.69] Madelon Vriesendorp, Downtown Athletic Club
[41] VASCONCELOS, João Pedro Pignateli Cavaco: A obra aberta em Rem Koolhaas, Porto, Faup, 2011, pág.97

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Seria pretensioso e despropositado detalhar um projeto desta dimensão numa só visão. O pormenor e a subjetividade crescem na pluralidade da experiência, enriquecendo o projeto. Numa visão, fundamentada em tantas outras, apresentamos uma hipótese de desenho. Um processo de aproximação, estudo, maturação e interpretação culminam na sintetização de princípios de desenho que, no seu conjunto, podem materializar-se das mais variadas formas. Neste caso, mais importante que a forma do todo, é, numa lenta dissecação, a compreensão das interrogações e dos consequentes princípios de resposta.

"*A criação arquitectónica nasce de uma emoção, a emoção provocada por um momento e por um lugar. O projecto, e a construção, exigem dos autores que se libertem dessa emoção, num progressivo distanciamento (...) desmistifica a ideia de súbita inspiração, como explicação do desenho. Revela o desenho feito de total concentração, de atenção a todas as coisas, antagónicas e contudo convergentes; feito de progressiva e interdisciplinar dependência. Esse parece ser o caminho único para qualquer síntese*"[42]

[42] Siza, Álvaro: 01 Textos/Álvaro Siza, Porto: Civilização ed., 2009, pág. 109

"*Existe toda uma série de processos fundamentais dos quais, de qualquer modo, nem sequer temos conhecimento (...) Trata-se de influências que se manifestam no subconsciente e que entram no projecto sem que nos apercebamos disso. (...) Aprender a ver é fundamental para um arquitecto, existe uma bagagem de conhecimentos aos quais inevitavelmente recorremos, de modo que nada do que façamos é absolutamente novo.*" [43]

[43] Siza, Álvaro: 01 Textos/Álvaro Siza, Porto: Civilização ed., 2009, pág. 240

PROPOSTA

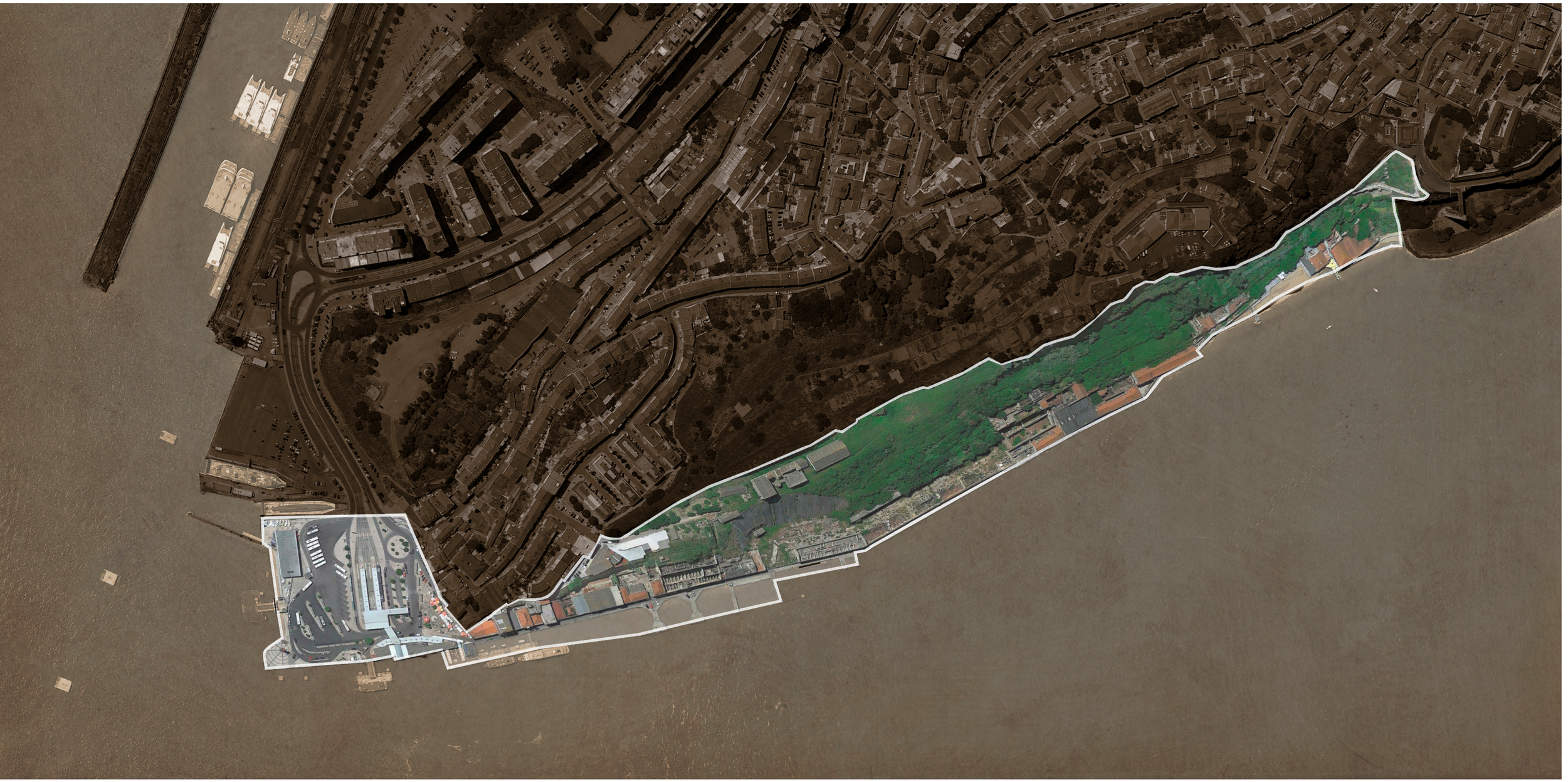
Área de Intervenção

Interessa esclarecer, antes de mais, que todas as plantas estão orientadas a Sul. Principalmente por um exercício de abstração e redefinição.

Esta margem do Tejo reclama, há demasiado tempo, uma atenção por demais merecida. Servimo-nos então deste estudo para aceder à reivindicação e, num limbo entre o registo real e o de concurso de ideias, desenhamos uma possível proposta para responder às queixas que conseguimos ver ou ouvir.

Procuramos a regeneração desta zona, devolvendo-lhe a vida de outrora através de estratégias de integração, mobilidade e acessibilidade. É uma intervenção preguiçosa, na medida em que recorre a um número mínimo de "*movimentos*", mas com um forte impacto que contagia a envolvente, transformando as vivências de uma área muito mais ampla.

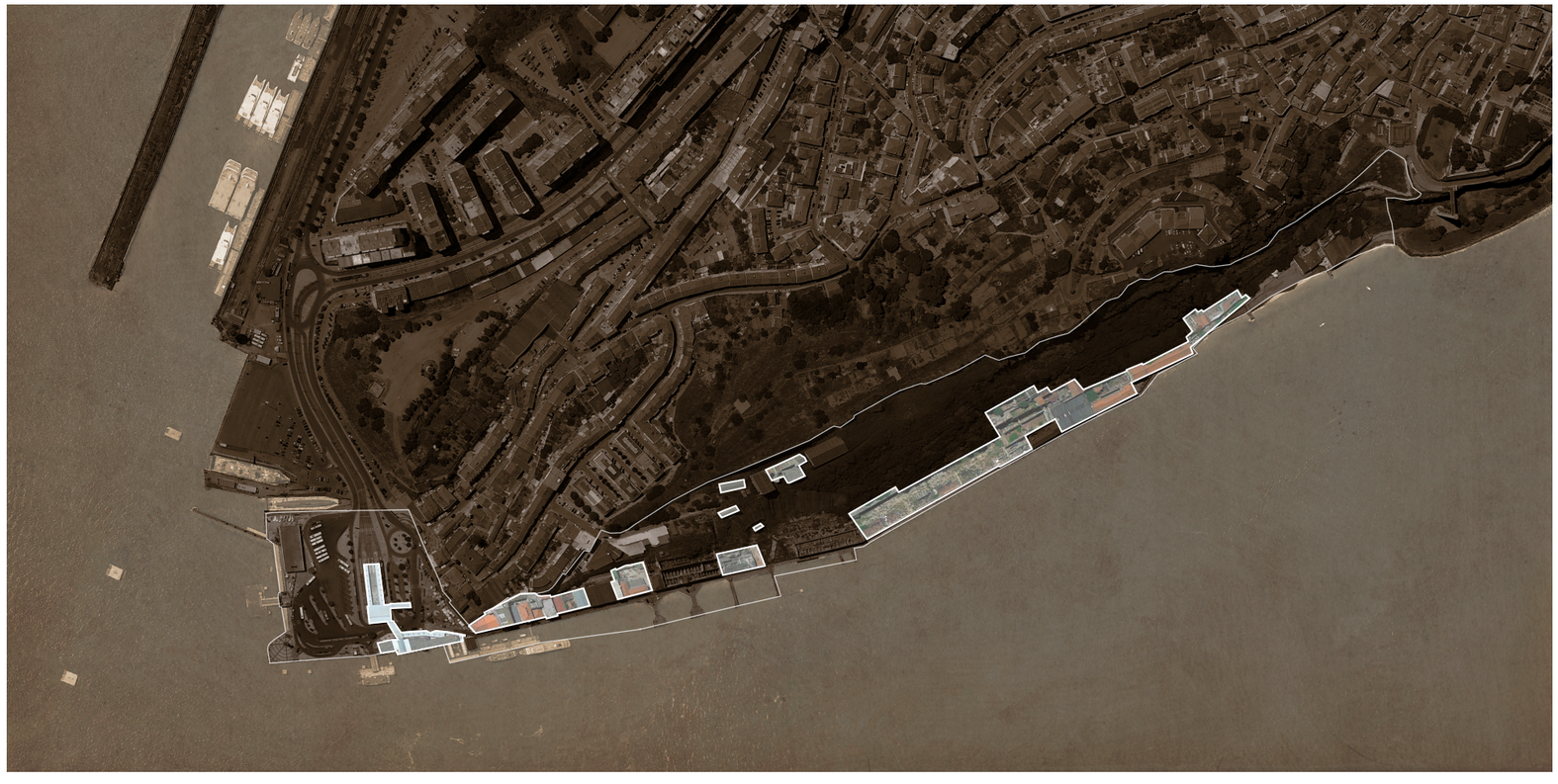
Esta proposta é a conclusão de um processo de interpretação de um caos aparente. A organização caótica, que talvez ainda esteja um pouco presente no desenho proposto, faz parte, quer da aparência quer da essência, deste lugar e a compreensão desta está alicerçada em fatores determinantes no desenho desta hipótese.



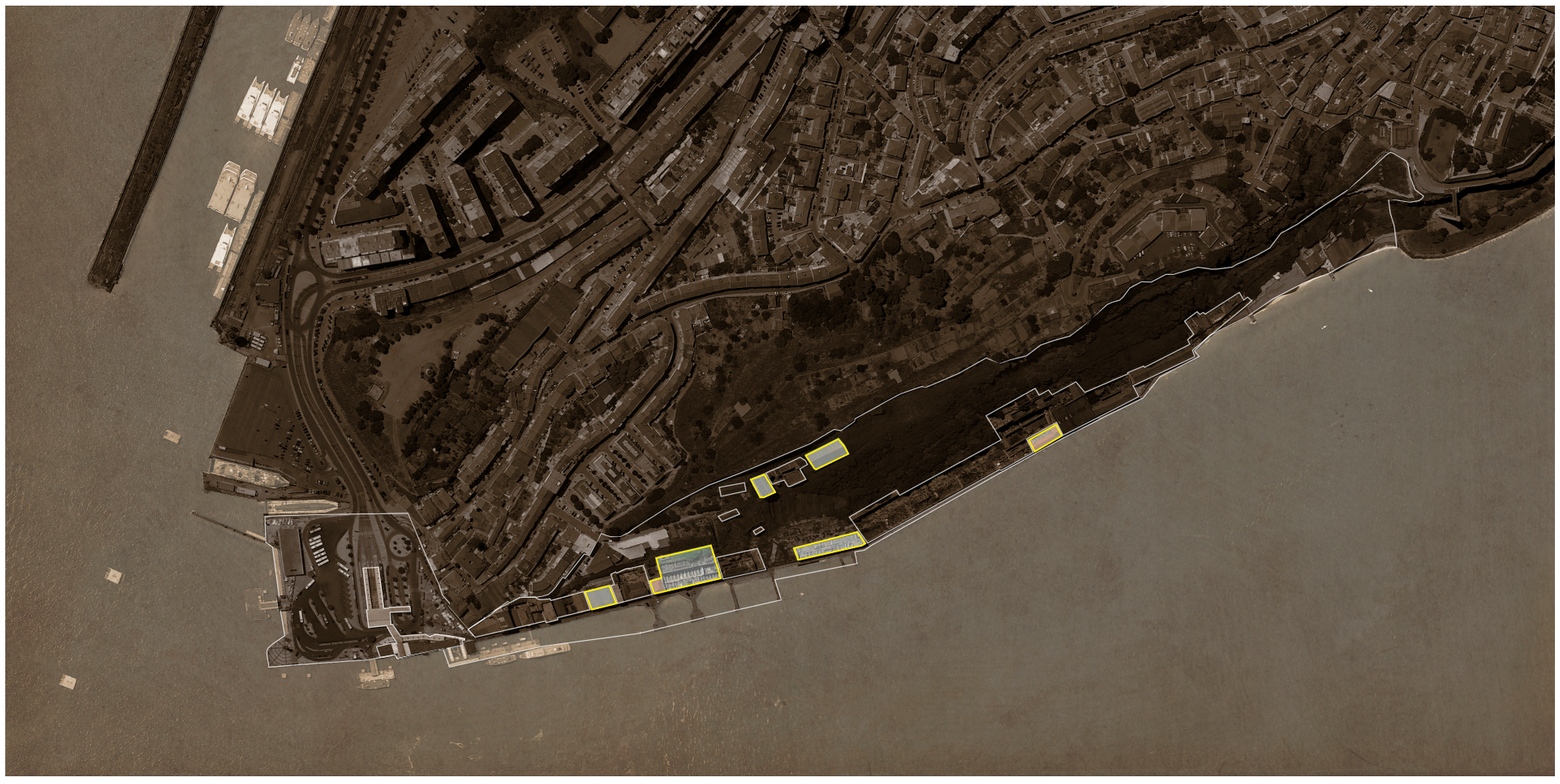
Edificado a Demolir e a Recuperar

É importante que uma intervenção, de reabilitação ou não, mas principalmente se for o caso - e esta pode também ser vista como uma reabilitação urbana - não seja descaracterizadora. Mesmo sendo a intenção demolir parte do edificado, esta atitude não entra em conflito com uma possível destruição da identidade do lugar, pois as suas valências mais fortes, associadas a fatores sociais são uma das maiores motivações do desenho. A reanimação, no sentido mais lato da palavra, é uma premissa sempre presente no processo do projeto.

Os edifícios propostos a reabilitar, para além de serem os exemplares em melhor estado de conservação e, consequentemente, os que constituem a memória mais viva do que foi o Ginjal, são oportunamente escolhidos como parte da resposta. As suas caraterísticas formais e circunstâncias espaciais foram determinantes no desenho do todo, estabelecendo uma relação de diálogo entre o passado e o futuro, integrados e integrantes de um conjunto mais vasto, com implicações a escalas que transcendem a do lugar.



Edificado a demolir

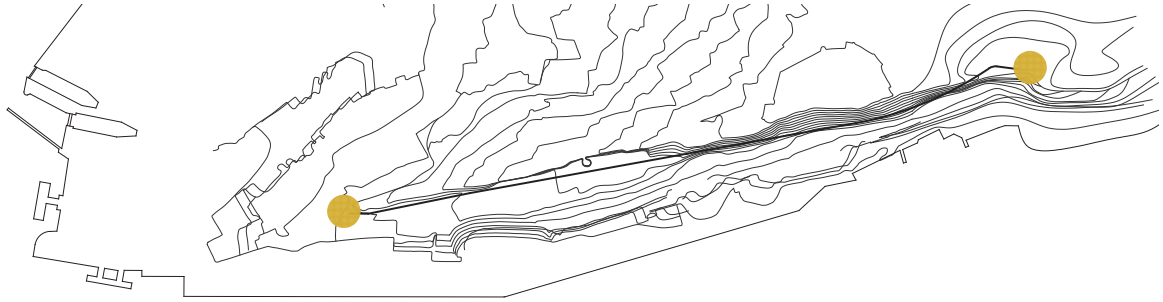


Edificado a recuperar

Mobilidade

Num gesto simples, não só aproximamos dois pontos da cidade que antes eram muito distantes, como também oferecemos o Ginjal a Almada (e vice-versa).

Uma via que se solta do maciço rochoso e plana sobre a ribeira transforma-se numa experiência espacial única. Este viaduto arrasta consigo um simbolismo importante, como se Cacilhas estivesse a tentar sair das sombras, que o deixam desde há muito invisível, do grande maciço rochoso e da capital. Ao mesmo tempo que esta linha atrai os olhares vindos de Lisboa e tenta reagir a este problema arcaico desta geografia, responde a problemas funcionais graves de uma forma muito pragmática – estúpido, mas inteligente. Quase de forma demasiado simples resolve problemas sérios altimétricos, de mobilidade e, mais importante que tudo, oferece as cotas baixas de lazer da cidade através da entrada para o estacionamento pela cota alta. Três pontos da cidade que outrora mantinham uma grande distância entre eles, hoje estão mais próximos.



Acessibilidade

O estacionamento é a grande força horizontal deste projeto. Segue uma organização transversal a todo o projeto, estendendo-se por praticamente todo o comprimento. As edificações herdadas do passado aplanaram uma parte considerável do terreno, o que facilita a construção, mas contribui para o já complexo problema de diferença de cotas. Assim pareceu-nos inevitável a necessidade desenhar toda a profundidade do piso térreo, aproveitando as partes menos iluminadas para resolver o sério problema de acessibilidade. Sublinhemos, no entanto, que é uma infraestrutura que se quer, tal como todas as outras – viaduto, módulos de acesso vertical, módulos de habitação e espaço público – integrada e integrante, com papel muito ativo no desenho da proposta. Para além de ser, nesta narrativa, o "*realizador*" que torna toda esta ação possível, desempenha também um papel principal, pontualmente mostrando-se em primeiro plano. Estas qualidades espaciais associadas ao estacionamento criam uma pretendida ambiguidade de usos, incitando à descoberta de novas possibilidades.

O estacionamento e o espaço público estão em constante diálogo. A cobertura do estacionamento molda o espaço público, ou os vários níveis de espaço público moldam a volumetria do estacionamento. Esta ampla volumetria deixa em aberto a possibilidade de, caso seja necessário, no futuro construir outro piso, constituindo assim uma obra com um final relativamente aberto. Outro aspeto em comum com o espaço público, é o pontuar dos módulos de acesso vertical que cimentam estes planos horizontais, com grande impacto no desenho do espaço a todas as cotas, assim como os planos horizontais implicam o desenho desses módulos.

Estará implícito que para resolver os problemas de acessibilidade e ter um desejado impacto na cidade, é um espaço fundamentalmente público, com diferentes acessos que atenuam a problemática relação entre cotas e de mobilidade.

Planta Estacionamento
Cota 10 1/2000

Planta Estacionamento
Cota 6 1/2000

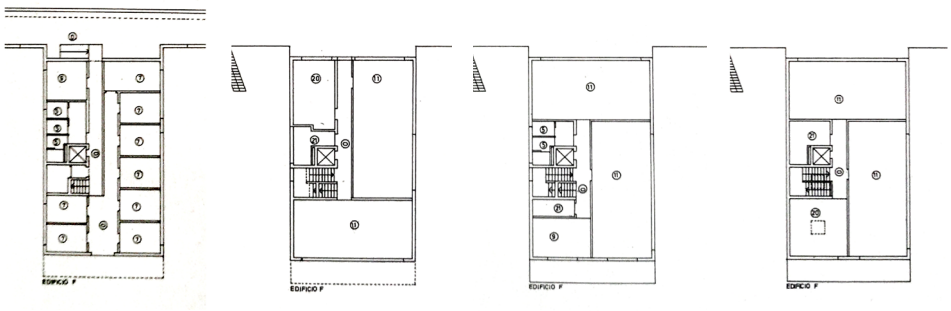
Módulo de Acesso Vertical

A zona de intervenção é pontuada por vários blocos, com as mesmas dimensões, (à exceção do que se situa na entrada Nascente, à cota baixa, do estacionamento) que resolvem os acessos verticais, desde o estacionamento, atravessando todas as cotas de intervenção, até, eventualmente à cota alta, onde está construída a cidade. Desempenham um papel relevante na organização do conjunto, quase como agulhas que atravessam todas as camadas do desenho e amarram, ou estabilizam os planos horizontais. As posições que ocupam são estrategicamente pensadas, tendo sempre um significado associado, seja simbolizar a entrada no estacionamento, articular o desenho em cotas diferentes ou torções planimétricas.

Também no espaço que estas torres guardam, existe uma tensão entre o plano horizontal e o vertical. A organização segundo o maior eixo, concede um generoso e indefinido espaço. O seu desenho varia consoante a circunstância da sua envolvente e isto acontece entre módulos e entre os vários pisos do mesmo. As possibilidades são infinitas.

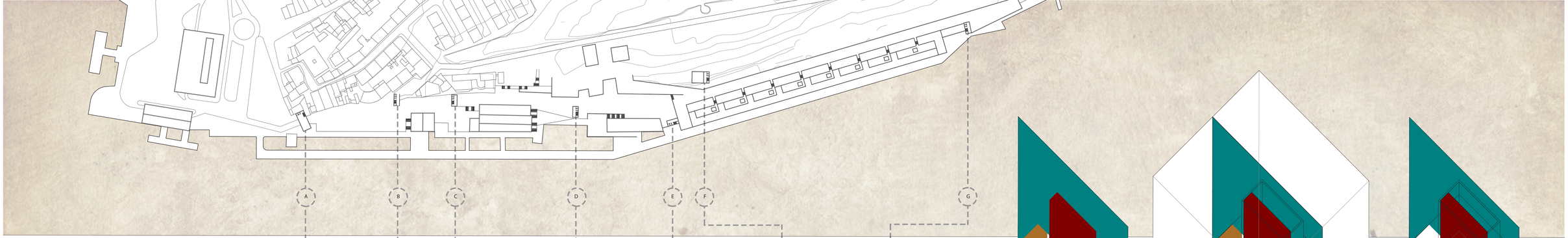
As torres da FAUP são a demonstração, e uma lição aprendida, de como a mesma área pode dar forma a espaços totalmente diferentes, pela sua organização, pelas suas fachadas, pela envolvente, pelo modo de contacto com o solo, etc. Contudo, é possível definir elementos fundamentais na organização da torre. Esses são os dispositivos de acesso vertical: elevadores e escadas, a unica constante em todos os pisos da mesma torre.

De uma forma muito mais simplificada, é recriada a intenção desta organização vertical nos módulos de acesso vertical.



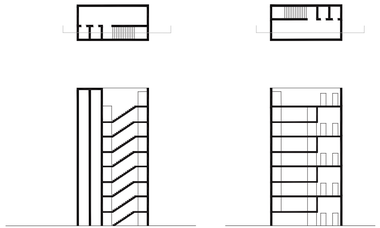
[Fig.70]

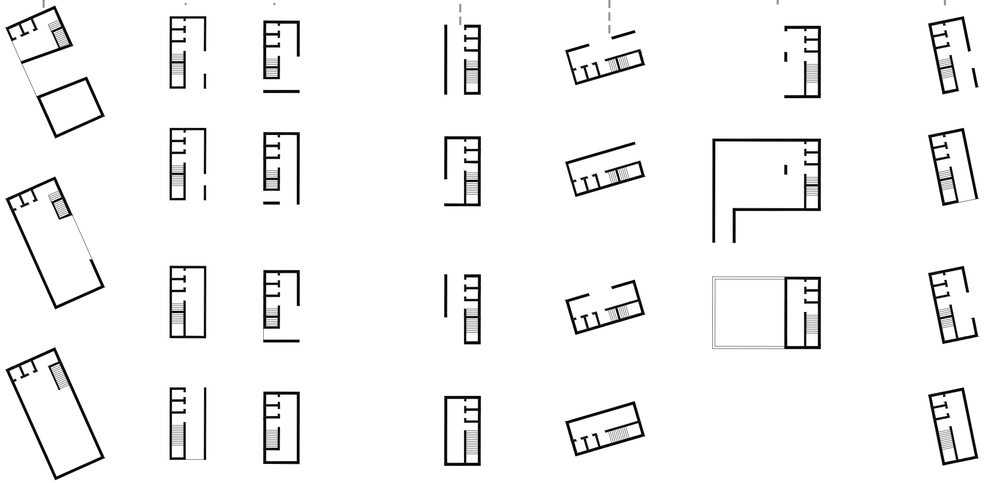
[Fig.70] Plantas dos 4 pisos da torre F da FAUP - TRIGUEIROS, Luiz - "Álvaro Siza - 1986-1995", Editorial Blau, Lisboa, 1995, pág. 60

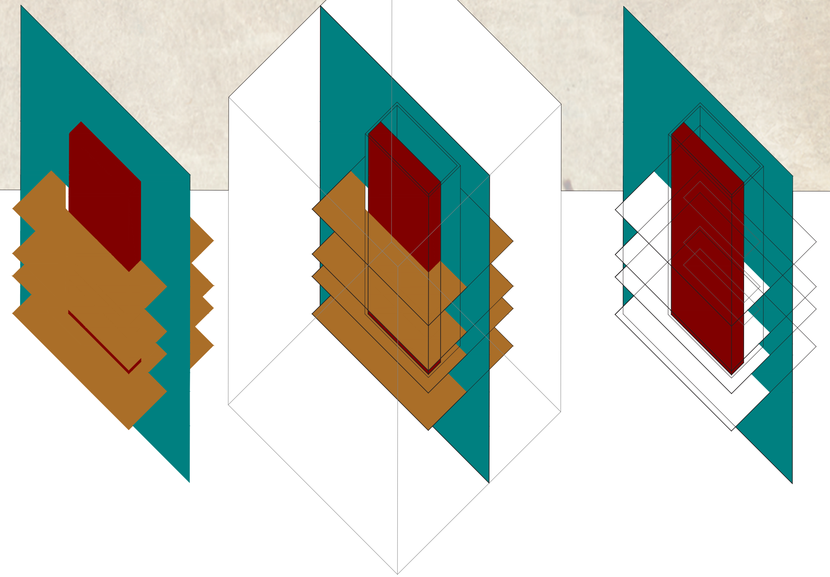


Miradouro

Acessos Verticais







Esquema Axonométrico:
Interseção dos 2 Planos - O vertical e o Horizontal

Epaço Público

O passeio marginal, por um lado encostado ao Tejo e travado pelas ruínas no lado oposto, é – atualmente – o único espaço público desta área. Tal como foi dito no fim do primeiro capítulo, é um dispositivo extremamente simples, mas, simultaneamente, o grande e único dinamizador e animador desta zona. Este caminho é usado das mais variadas formas: para *jogging*, andar de bicicleta, passeios, estacionar carros, pescar, atracar pequenas embarcações, e para montar pequenas esplanadas dos restaurantes que sobrevivem a este abandono.

Dado isto, desenhamos um sistema de percursos que respeitasse e respondesse aos mesmos (e outros) usos, mas que desse a mesma atenção à geografia do local e estabelecesse com ela um diálogo, em vez de lhe virar as costas.

Ancoraram então três percursos, com "*personalidades*" diferentes, mas no seu conjunto resolvem um problema global. Importa sublinhar que todos eles se querem livres, generosos e que convidem todos a transformá-los no seu recreio. A flexibilidade, a incerteza e uma posição antiprogramática são premissas indispensáveis, não só no desenho de espaço público, mas de toda a proposta.

O primeiro, sendo quase um redesenho do atual passeio, é também um passadiço que paira sobre o Tejo, onde se pode caminhar, correr, pescar, ou simplesmente estar a apreciar as vistas de Lisboa ou o pôr-do-sol. Este quer-se completamente livre, sendo deixadas as formas de apropriação ao critério e bom senso de quem quiser. Um corredor contínuo que, entretanto, volta a solo firme, com largura suficientemente generosa que permite a pacífica convivência entre todos os usos.

O segundo momento, também na cota baixa, é uma dualidade entre espaço de estar e espaço de percorrer. Sintetizando, é um "*corredor de estar*" com acesso a todos os edifícios, construídos ou reabilitados. É previsível que o passear aqui seja mais lento, podendo ser interrompido para entrar em quaisquer dos vários espaços que aqui vão surgir. O desenho acompanha este caminhar preguiçoso com alguns momentos explicitamente de paragem, chegando a obrigar a entrar em alguns edifícios, que sendo cobertos, mantêm carater exterior. Este segundo momento é a "*ponte*" entre os outros dois.

O terceiro percurso é desenhado a cotas mais elevadas. Uma coleção de espaços muito amplos, de percorrer ou de estar, são intermediários entre as cotas baixas, junto ao rio, e as cotas altas da cidade. Tal como no caso do percurso descrito anteriormente, desempenha também o papel de "*ponte*", mas desta vez entre o conjunto ribeirinho e a cidade. Com a ajuda dos módulos de acesso vertical e outros dispositivos de acesso à cota alta, os problemas de mobilidade são atenuados, tornando mais fácil a deslocação e transformando esta, numa zona acessível.

À cota baixa, o Cais do Ginjal é um ponto fraturante de articulação com a cidade e também de terminal intermodal. Neste local reúnem-se paragens terminais do metro de superfície de Almada, autocarros, táxis e dos Cacilheiros. Consideramos, portanto, que este merece ser um espaço de abrigo, com infraestruturas que, de fato, abriguem. O local do cais foi mudado para estar mais próximo da nova cobertura, permitindo um desenho mais limpo, sem "*remendos*", incentivando a criação de um espaço fácil de usar e confortável.

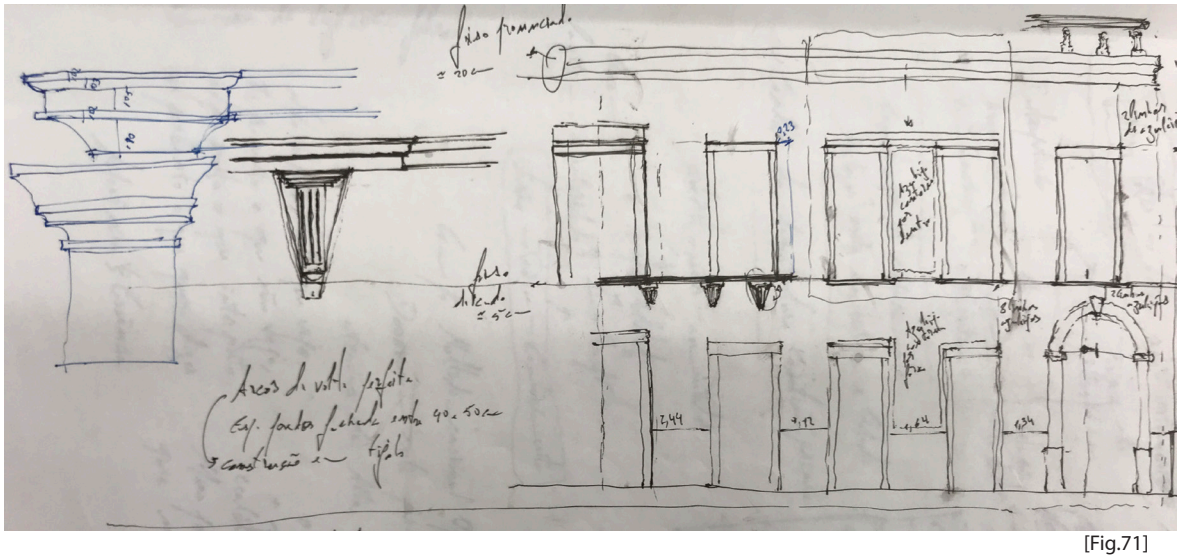
Planta de Espaço Público - Proposta
1/2000

Planta de Espaço Público - Planta atual
1/2000

Módulo de Habitação

Este desenho é uma interpretação de um módulo de habitação construído no Ginjal para albergar os operários de uma das indústrias aqui instaladas. Pela única e breve visita que foi possível fazer, concluímos que existem dois dispositivos fundamentais para a organização deste bloco: uma escada e um pátio. Numa fachada com um desenho particularmente cuidado (tendo em conta a circunstância) existe um pórtico de entrada disfarçado na simetria dos vãos, que nos conduz, atravessando vários espaços, ora cobertos, ora descobertos, até a umas longas escadas de tiro que acabam torcidas nelas próprias. Depois deste retorcer sombrio, já um piso acima, apresenta-se um pátio à volta do qual se organizam vários vãos e pequenas escadas, conferindo-lhe um carater muito social, quase forçando o convívio entre os habitantes - como vemos nas imagens N, O, P, Q e R página 58.

É um desenho oportuno, em três cotas, para resolver os problemas consequentes da inclinação do terreno, com um pátio central para criar mais frentes com luz natural e poder tirar partido da máxima profundidade, acessível por uma escada, de certa forma escultórica. Estas premissas guiaram o desenho deste novo módulo. Umas escadas de tiro, transversais ao bloco, atravessam-no até ao espaço exterior desenhada a Sul. À troca do algo de escultórico impresso na escada, foi criada uma nova frente (virada a Sul) para as habitações, um atravessamento transversal que trata da comunicação entre as três cotas: frente Norte, pátio e frente Sul. Este atravessamento quer-se público, fazendo do pátio o único espaço coletivo privado, o que cria uma estreita relação entre o que é privado, coletivo e público. À cota do pátio foi desenhado um bloco de acessos verticais, também ele público. Idealmente, os espaços das habitações à cota do pátio serão dedicados aos espaços de estar/convívio, enquanto os espaços nas outras cotas são de repouso.



[Fig.71]

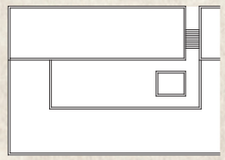
[Fig.71] Desenho de levantamento da fachada do módulo de habitação

A′

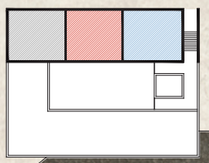
B′

Planta do Conjunto
1/500

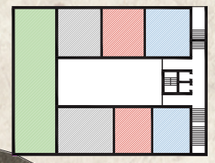
Planta de Coertura
1/500



Planta Cota 18
1/500



Planta Cota 10
1/500



Planta Cota 6
1/500



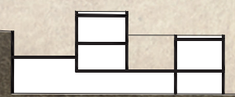
Corte BB′
1/500



A

B

Corte BB′
1/500



Planta Proposta
Cota 10 1/2000

Alçado Norte
1/2000

Planta Proposta
Cota 6 1/2000

A

B

A'

B'

Planta Proposta
Cobertura 1/2000

Corte AA'
1/2000

Planta Proposta
Cota 18 1/2000

Corte AA'
1/2000

"Projectar: há um principio quase em nebulosa, raramente arbitrário.
Perpassa a história toda, local e estranha, e a geografia, histórias de pessoas e experiências sucessivas, as coisas novas entrevistas, música, literatura, os êxitos e os fracassos,
impressões, cheiros ruídos, encontros ocasionais. Uma película em velocidade acelerada
suspensa aqui e ali, em nítidos quadradinhos.
Uma grande viagem em espiral sem principio nem fim, na qual se entra quase ao acaso.
Comboio assaltado em movimento.
É preciso parar e ser oportuno na paragem.
Agora entra a razão, com os seus limites e a sua eficácia.
Talvez retomar a viagem?"[44]

[44] Siza, Álvaro: 01 Textos/Álvaro Siza, Porto: Civilização ed., 2009, pág. 317

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABRUNHOSA PEREIRA, Mariana: As Arquitecturas do vinho de um porto monofuncional, Revista da Faculdade de Letras

Almada Cultura - Exposição "A Indústria Naval em Almada"

ASSEMBLAGE n.40, Spot Check: A conversation between Rem Koolhaas and Sarah Whiting

AYMONINO, Carlo: El Significado de las ciudades, Madrid: H.Blume. 1981

BENEVOLO, Leonardo: A cidade e o arquitecto, Lisboa: Edições 70, 1984

CANNATÀ, Michele: Construir no tempo: Souto Moura, Rafael Moneo, Geor- gio Grassi.

Lisboa: Estar, 1999

CASTRO, Carlos – Fragmento: representação da memória na arquitetura. Por- to: Faculdade

de Arquitetura da Universidade do Porto, 2005/2006. Prova Final para Licenciatura em

Arquitetura

DOMINGUES, Álvaro, Cidade e Democracia – 30 anos de transformação urbana em

Portugal, Ed. Argumentum, Lisboa, 2006

DUARTE MARTINS, Fábio - Um Sistema de Legitimazação no Modernismo, Dissertação para Mestrado em Estudos Artísticos

Fábrica Braço de Prata: https://www.bracodeprata.com/a-fabrica/o-que-e-afinal

GRAÇA DIAS, Manuel - 11 cidades : projectos=cities : projects : 1995-2005

Porto : Civilização, 2006

GRAÇA DIAS, Manuel - Arte arquitectura e cidade : a propósito de Lisboa Monumental de

Fialho de Almeida / Manuel Graça Dias Lisboa : Parceria, 2011

GRAÇA DIAS, Manuel – Manual das Cidades Lisboa – Relógio d'Água, 1986

GRAÇA DIAS, Manuel: A Elipse – Memória descritiva, 1999

GRAÇA DIAS, Manuel: Memória descritiva, Quinta da Arealva, 1999

GOFF, Jacques –História e Memória. 1a Edição. Campinas: SP Editora da UNI- CAMP, 1990

KOOLHAAS, Rem: Uma espécie de arquitecto / Markus Heidingsfelder, Min Tesch, Lisboa, Midas Filmes, 2009

KOOLHAAS, Rem: http://www.oma.eu/index.php?option=com_projects&view=portal&id=583&Itemid=10

KOOLHAAS, Rem: http://oma.eu/projects/fondazione-prada

LYNCH, Kevin: A Imagem da Cidade, EDIÇÕES 70, 2011

LxFactory: http://www.lxfactory.com/PT/lxfactory/

HERZOG & DE MEURON: https://www.herzogdemeuron.com/index/projects/complete-works/276-300/279-1111-lincoln-road.html

MONTEIRO, Ana – O Tema da Ruína na Obra de Souto de Moura: Uma reflexão sobre o valor da memória na prática do projeto. Porto: Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto, 2008/2009. Prova Final para Licenciatura em Arquitetura

MOURA, Leonel: http://www.jornaldenegocios.pt/opiniao/colunistas/leonel-moura/detalhe/lxfactory

ORDEM DOS ARQUITETOS: JA231 - FISSIFORME

PRICE, Cedric: Re:CP, edited by Hans Ulrich Obrist, Birkhauser, Suíça, 2003

ROSSI, Aldo. A Arquitectura da Cidade. Lisboa: Cosmos, 2011

SALGUEIRO, Teresa B. "A Cidade em Portugal. Uma Geografia Urbana". In Colecção Cidade em Questão. Porto: Edições Afrontamento, 1992

SIZA, Álvaro, 01 Textos/Álvaro Siza, Porto: Civilização ed., 2009

SIZA, Álvaro, Imaginar a evidência, Edições 70. 2000

SOLÁ-MORALES, Manuel de: De cosas urbanas / Textos Manuel de Solà-Morales, Kenneth FRAMPTON, Hans Ibelings. - Barcelona : Gustavo Gili, 2008.

TÁVORA, Fernando: Da organização do espaço, FAUP Edições, 2006

VASCONCELOS, João Pedro Pignateli Cavaco: A obra aberta em Rem Koolhaas, Porto, Faup, 2011

WIGLEY, Mark: The activist drawing: retracing situationist architectures from Constant's New Babylon to beyond, 2002