



Port-city relation on contemporary Lisbon: the articulator role of public space

Rita Ochoa

Departamento de Engenharia Civil e Arquitectura,
Universidade da Beira Interior/CR Polis, Universidade de
Barcelona, Lisboa
a.rita.ochoa@gmail.com

The changes that have been taking place, recently, in waterfronts, refer to the study of port cities, to their specificities and to the dynamics of their territories.

This paper proposes an analysis of the relationship between the inner city and the waterfront on contemporary Lisbon, by means of the urban structures that connect these two realities – the transversal axes –, called structures of articulation with the waterfront.

In this territorial system, the public space plays an important role, because of its articulating properties. But this is also a symbolic system. The different ways of articulation are related with one key factor: the existence of public art in the transversal axes and in the proper waterfront. First, the paper focuses on the different aspects that contribute to characterize the articulation. Among these aspects, it focuses on those that are related with the uses of the space, such as the visibility of the waterfront, or the continuities and ruptures in the access ways to the waterfront. Finally, the paper explores the characteristics of public art in port cities, its relation with the articulation and its potential in urban regeneration.

Keywords

Waterfront; Public space; Public art

Relação cidade-porto na Lisboa contemporânea: papel articulador do espaço público

Introdução

As transformações que se têm vindo a verificar, nos últimos anos, nas frentes de água, remetem-nos para o estudo das respectivas cidades, das suas especificidades e das dinâmicas que regem o seu território. Os espaços deixados vazios pela desindustrialização e pelas mudanças tecnológicas no transporte marítimo, dando origem a territórios funcionalmente obsoletos, originaram operações de reconversão que, apesar das suas diferenças, parecem ter em comum a vontade de integrar as frentes de água nas cidades e de as resgatar para os cidadãos, mediante a criação de novos tecidos urbanos e de espaços públicos de qualidade.

Nesta discussão, um factor deverá ser introduzido: a questão portuária. Apesar das mudanças nos paradigmas tecnológicos e territoriais, os portos continuam a desempenhar, nas economias actuais, um importante papel. Pelo que a vontade de integrar as frentes de água nas cidades não se pode dissociar da necessidade de manter determinadas infraestruturas, ainda que segundo modelos distintos. Estas duas valências não são incompatíveis. As cidades deverão encontrar formas de harmonizar a presença portuária com espaços públicos, na frente de água. No contexto actual, a integração das frentes de água passará então por encontrar este equilíbrio.

Não obstante, a discussão em torno da integração não se resume aos processos relativos à própria frente de água. A integração passa pela forma como as frentes de água se encontram fisicamente articuladas com as restantes áreas das cidades. Mas para além da conexão física, a integração passa também pela forma como a frente de água é apreendida nas cidades. Com efeito, não temos que estar fisicamente junto à água para usufruir das suas qualidades. É este o ponto de partida que nos conduz ao objecto de estudo: a ARTICULAÇÃO entre a CIDADE INTERIOR e a FRENTE DE ÁGUA.

Definimos articulação com a frente de água como o modo como é possível aceder física e visualmente à frente de água, a partir de áreas mais interiores do território. Para abordar este tema, partimos da identificação, na cidade de Lisboa, de um sistema territorial subjacente à malha urbana, composto por duas lógicas morfologicamente distintas, mas interligadas:

Por um lado, um subsistema de estruturas urbanas paralelas à frente de água, que designaremos como *lógica horizontal*.

Por outro lado, um subsistema de estruturas urbanas transversais à frente de água, que designaremos como *lógica vertical*.

Pela sua configuração física, designaremos este sistema territorial como *estrutura em pente*¹. A partir da *estrutura em pente* na cidade de Lisboa, o estudo da articulação incidirá

¹ A expressão “pente” é adoptada por alguns autores (Busquets, 1993; Busquets and Alemany, 1990), a propósito da morfologia das infraestruturas portuárias, transversais a um eixo longitudinal (frente de água). Utilizaremos a expressão “estrutura em pente” não neste sentido, mas por ser a que mais directamente reflecte o conceito apresentado.

lógica vertical, ou seja, nas estruturas urbanas que estabelecem a relação entre o interior da cidade e a sua frente de água, que designaremos como estruturas de articulação com a frente de água.

Aspectos para a caracterização da articulação com a frente de água

A articulação com a frente de água é uma realidade complexa, que deve ser analisada mediante o cruzamento de diferentes perspectivas e disciplinas e interpretada a partir das suas diferentes vertentes, que, como uma justaposição de factores, a caracterizam.

As diferentes formas de articulação física e visual com a frente de água têm na sua base factores que se relacionam com a morfologia urbana, tais como os sistemas de espaços públicos, as características topográficas, as funções urbanas em articulação, ou os processos de formação/transformação da própria frente de água (Costa, 2007). Mas as diferentes formas de articulação física e visual com a frente de água prendem-se também com um factor fundamental: a presença de arte pública nas estruturas de articulação.

Assim, a *estrutura em pente* é também um sistema simbólico. Nela, têm maior relevância os eixos transversais que contemplam carga simbólica através da presença de arte pública. Como paradigma de cidades com frentes de água, este constitui um sistema territorial subjacente, mas é mais do que isso: é também uma estrutura visual e simbólica.

No âmbito deste estudo, serão consideradas 20 estruturas de articulação com a frente de água, seleccionadas segundo três critérios fundamentais: 1) relevância urbanística; 2) relação física e visual com a frente de água; 3) presença de arte pública.

Figura 1. Lisboa: estruturas de articulação com a frente de água e localização de arte pública



Figura 2. Estrutura 20 (Avenida da Boa Esperança) e respectiva localização de arte pública



Continuidade e ruptura no acesso à frente de água

Na caracterização da articulação com a frente de água, para além dos aspectos morfológicos, deverá considerar-se a implicação que estes detêm na vivência do espaço urbano. Dentro destes aspectos, abordaremos aqui a forma mais ou menos contínua como é estabelecido o acesso à frente de água na cidade de Lisboa, tendo em conta, simultaneamente, a forma como esta é apreendida nas estruturas de articulação.

Os aspectos relacionados com as vivências não são perceptíveis bidimensionalmente e a sua observação requer necessariamente um contacto com um território, que nos permitirá apreender a continuidade sob uma perspectiva física, mas também sob uma perspectiva visual.

Para a análise da continuidade, serão considerados os diferentes planos que constituem o espaço público:

Plano horizontal:

- Plano de chão (plano horizontal inferior)
- Plano de céu (plano horizontal superior)

Plano vertical:

- Planos delimitadores do espaço público²

Será analisada a incidência de factores de ruptura – física e visual –, os quais provocam descontinuidades nos percursos de articulação com a frente de água.

Começando pelo plano de chão (plano horizontal inferior), temos desde logo dois factores que condicionam fortemente a continuidade:

Factor infraestrutura: existência de uma via rodoviária e uma via ferroviária que atravessa grande parte da cidade, ao longo da frente de água, criando uma dupla barreira³. Esta dupla barreira não é homogénea ao longo da frente de água; os dois tipos de vias que a integram possuem distintas ocupações do território.

Factor fechamento da frente de água: existência de terrenos vedados na frente de água, ocupados maioritariamente por infraestruturas portuárias, impedindo o acesso físico público à frente de água. Também o fechamento da frente de água não incide no território de forma homogénea, abrangendo: a ocidente, a área compreendida entre Alcântara e o

² Fachadas, muros, ou outros elementos de delimitação de propriedade privada.

³ A construção desta dupla barreira remonta ao final do século XIX, com a construção da linha férrea paralela ao rio, iniciando a separação territorial entre a frente de água e a cidade. A infraestrutura rodoviária é construída posteriormente, já nos anos 40 do século XX, acompanhando a progressiva industrialização e acentuando a ruptura. No período industrial, esta infraestrutura adquire um importante papel, conectando o porto com as indústrias que se localizavam maioritariamente nas zonas de Alcântara (a ocidente) e de Chelas (a oriente), junto às ribeiras com o mesmo nome. Possibilitava ainda a circulação e o estabelecimento de trabalhadores, sendo assim responsável pelo crescimento urbano ao longo da frente de água.

Cais do Sodré; a oriente: a área compreendida entre a Praça do Comércio e o Cais da Matinha.

Estes dois factores geram descontinuidades físicas no acesso à frente de água. Verifica-se, no entanto, uma diferença entre ambos: o factor infraestrutura constitui um obstáculo transponível⁴; após transposto o obstáculo, a continuidade é retomada. O factor fechamento da frente de água constitui um obstáculo, em princípio, intransponível.

Numa perspectiva mais abrangente, poderíamos considerar a própria frente de água como um factor de ruptura, constituindo também um obstáculo intransponível.

Figura 3. Factores de ruptura no acesso à frente de água



(a) factor infraestrutura

(b) fechamento da frente de água

(c) frente de água como ruptura



(d) linha de caminho de ferro condicionando a continuidade com o território (Avenida Ulisses, estrutura 17)

Para além dos factores de ruptura no acesso à frente de água, outros elementos provocam uma interrupção da continuidade, no plano de chão. Obstáculos que se interpõem aos percursos, tais como mobiliário urbano e elementos verdes mal posicionados; interrupções ou alterações de pavimento; elementos como escadas, rampas, ou acidentes topográficos que alterem a inclinação do plano de chão; todos estes factores podem alterar a continuidade nos percursos de acesso à frente de água.

Figura 4. Factores de ruptura no plano de chão



(a) escadas no Jardim Ducla Soare

(b) escadas na Avenida de Pádua

(c) escadas Rua Caminhos de Ferro

⁴ Na cidade actual, esta dupla barreira contempla três formas de ultrapassagem pedonal: 1) a uma cota inferior à da dupla barreira, em túnel; 2) a uma cota superior à da dupla barreira, em viaduto; 3) à mesma cota da dupla barreira, de nível.

Os factores até aqui referidos têm em comum dois aspectos: por um lado, obrigam a uma transposição física; por outro lado, têm ocorrência no plano de chão (plano horizontal inferior). Identificamos, no entanto, outros factores que não obrigam a uma transposição física, precisamente por não interferirem com o plano de chão.

Passando para o plano de céu (plano horizontal superior), vejamos a estrutura correspondente ao troço compreendido entre a Estrada de Chelas e a Rua Gualdim Pais, atravessado superiormente por três pontes ferroviárias. Estes três atravessamentos provocam uma interrupção da continuidade visual no plano de céu. Podemos inclusivamente considerar a passagem do comboio como um factor de ruptura sonora.

Figura 5. Factores de ruptura visual no plano de céu (Estrada de Chelas, estrutura 14)



Outros elementos representam factores de ruptura visual. Para além dos atravessamentos ferroviários, viadutos, arcos, existem elementos mais subtis, tais como cabos eléctricos, árvores, que, pela sua forma, configuram uma cobertura contínua, ao longo das estruturas de articulação, interrompendo a visão do plano de céu. Mas se, por um lado, estes elementos provocam uma interrupção na continuidade visual, por outro lado, podem também ser encarados como elementos de pontuação nas estruturas, contribuindo assim para a unidade do espaço, portanto para a sua continuidade.

Figura 6. Factores de ruptura visual no plano de céu



(a) árvores na Avenida D. Carlos I

(b) cabos na Rua da Misericórdia

(c) passagem sob a Gare do Oriente

No que se refere aos planos verticais delimitadores das estruturas, nem todas possuem uma delimitação vertical definida. Por vezes, esta delimitação é indistinta. A delimitação vertical através de fachadas, muros, ou quaisquer outros elementos contribui para a definição espacial das estruturas, bem como dos percursos de acesso à frente de água.

As dinâmicas e as características dos planos delimitadores ao longo dos percursos de acesso à frente de água – homogeneidade ou heterogeneidade nas fachadas, altimetrias e ritmos nas mesmas – definem uma maior ou menor continuidade. Para além dos planos delimitadores, a pontuação através de elementos verticais como árvores, elementos de mobiliário urbano ou de arte pública, pode contribuir para a continuidade nas estruturas, para a unidade nos percursos e para uma noção de encaminhamento em direcção à água.

O próprio posicionamento da edificação influencia a continuidade. Um posicionamento paralelo ao eixo transversal confere uma dinâmica visivelmente diferente de um posicionamento perpendicular ao mesmo.

Figura 7. Edificação paralela ao eixo transversal (Avenida Afonso III, estrutura 13)



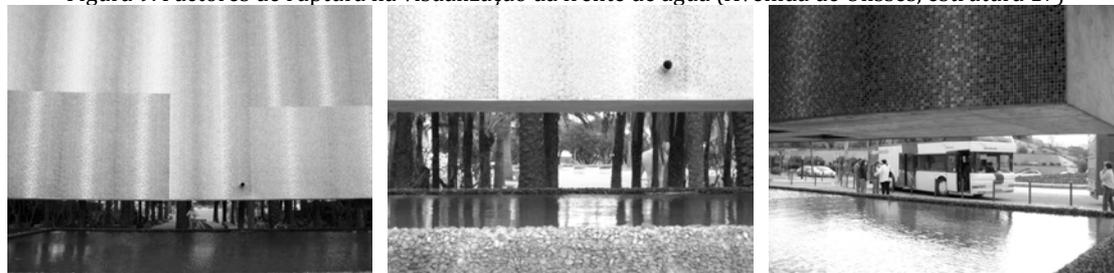
Figura 8. Edificação perpendicular ao eixo transversal (Avenida Infante Santo, estrutura 6)



As estruturas de articulação podem contemplar uma visualização contínua ou fragmentada da frente de água, dependendo das suas características físicas, nomeadamente da forma, do perfil transversal, ou da sua topografia.

Na Avenida de Ulisses, um elemento de arte pública – o plano vertical pertencente aos *Jardins da Água* – interpõe-se ao percurso de articulação com a frente de água, descontinuando a sua visualização e funcionando, por isso, como uma barreira visual.

Figura 9. Factores de ruptura na visualização da frente de água (Avenida de Ulisses, estrutura 17)



Os factores de ruptura não interferem necessariamente com a visualização da frente de água. Na Avenida Infante Santo, apesar da incidência tanto do factor infraestrutura como do factor fechamento da frente de água, é possível perceber a frente de água em grande parte do percurso. Por um lado, pela presença, na terminação da estrutura, de elementos que associamos à frente de água (*Ponte 25 de Abril, Cristo-Rei*, algumas infraestruturas portuárias). Por outro lado, porque o fechamento propriamente dito ocorre de forma quase imperceptível (através de uma vedação em rede, junto à Marina de Alcântara).

Figura 10. Factores de ruptura e percepção da frente de água (Avenida Infante Santo, estrutura 6)



Desenho urbano como factor unificador

Todos os factores antes descritos podem ser englobados num factor mais geral, com um papel determinante na continuidade do percurso principal de articulação com a frente de água: o desenho urbano.

O desenho urbano pode funcionar como factor unificador dos sistemas de espaços públicos, gerando continuidades. Em Lisboa, a Baixa Pombalina constitui um paradigma do desenho urbano como factor unificador, quer no plano horizontal (pavimentos e recorte de céu homogêneo), quer no plano vertical (homogeneidade das fachadas).

Figura 11. Desenho urbano como factor unificador (Baixa Pombalina, Rua Augusta, estrutura 9)



Num âmbito espaço-temporal distinto, a *Ciclovia* de cerca de 7 km entre Belém e o Cais do Sodré funciona como um elemento unificador ao longo da frente ribeirinha, respondendo a uma questão funcional (marcação do circuito de bicicletas) através de um elemento de carácter estético (frases poéticas escritas no pavimento), constituindo-se simultaneamente como desenho urbano e como arte pública⁵.

⁵ O próprio conceito de desenho urbano engloba a arte pública. Sobre este tema, observe-se a postura de Remesar (2000: 67): *“De certo modo, a minha aceção de arte pública coincide com a do conceito de design urbano, definido na Planning Policy Guidance Note nº 1 (PPG1) como a relação entre edifícios e a rua, praças, parques, linhas de água e outros espaços que constituem o domínio público; a natureza e a qualidade do próprio domínio público; a relação de uma parte da aldeia, da vila, ou da cidade com as outras partes; e as pautas de movimento ou actividade que estão estabelecidas; em resumo, as complexas relações existentes entre todos os elementos do espaço construído e não construído (...) o design urbano não está implícito unicamente nos novos projectos, mas também na manutenção e melhoria da cidade existente”*.

Figura 12. Desenho urbano como factor unificador no plano horizontal (Ciclovía entre Belém e o Cais do Sodré)



Entre as opções de desenho urbano adoptadas nos blocos habitacionais da Avenida Infante Santo, encontram-se as esculturas e painéis de azulejos que revestem as escadas públicas. A presença destes elementos, acrescida à já referida métrica no posicionamento da edificação, constitui um factor de continuidade, unificando o espaço e conferindo-lhe simultaneamente carga simbólica.

Figura 13. Desenho urbano como factor unificador no plano vertical (Avenida Infante Santo, estrutura 6)



Nem sempre o desenho urbano funciona como factor unificador. Por vezes, a utilização de critérios muito diferenciados no desenho dos espaços não favorecem a continuidade, muito pelo contrário; ao invés de unificar, o desenho urbano pode constituir-se como factor de descontinuidade na articulação com a frente de água.

Importancia da arte pública na articulação com a frente de água

As frentes de água constituem espaços privilegiados para a colocação de arte pública. Em algumas estruturas de articulação estudadas a carga simbólica aumenta, à medida que nos vamos aproximando da frente de água. Noutros casos, a arte pública aparece disposta ao longo de todo o percurso de acesso à frente de água e não apenas na frente de água – valorizando assim todo o eixo transversal de articulação.

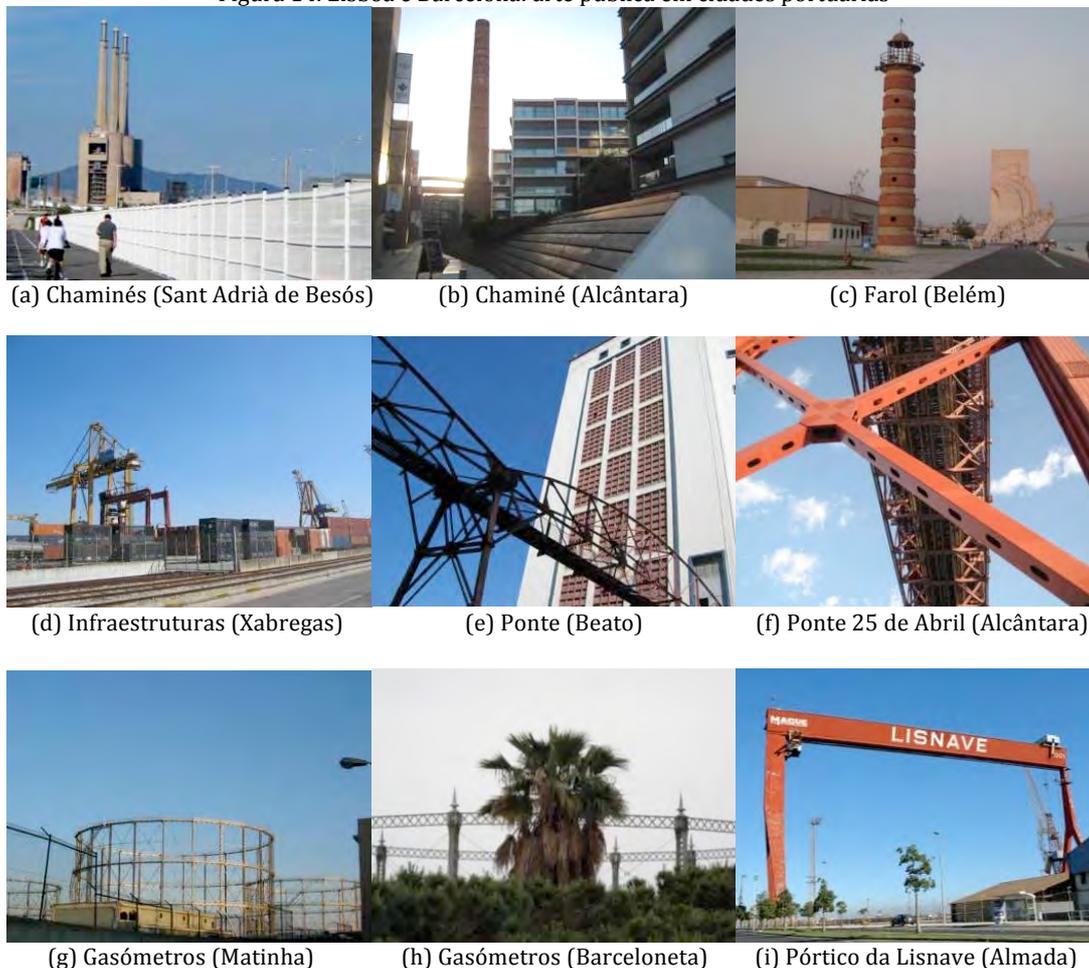
A visibilidade de certos elementos que associamos às frentes de água pode contribuir para evocar a frente de água no interior do território. Objectos de carácter referencial contribuem para a percepção da frente de água nas estruturas de articulação, mas também a partir de outros pontos da cidade. Quando visíveis, estes elementos evocam a presença da água mesmo em contextos urbanos que, devido a uma topografia menos acentuada ou à ocorrência de barreiras visuais, não permitem a sua visualização.

Para além da arte pública intencional, verificamos inúmeras presenças ligadas ao sistema portuário que, mesmo funcionando como referências periféricas, *carregam* de forma muito particular as estruturas de articulação e a própria frente de água, como referências de memória de actividades do passado.

Faróis, guas, contentores, hélices e outras partes de barcos, chaminés de fábricas, silos, etc., normalmente peças que comportam um valor plástico depois de perder a sua função; infraestruturas portuárias ainda no activo, que fazem parte do imaginário das frentes de

água, ou elementos já sem função, mas que permanecem no território como memórias de um passado que é exclusivo destas cidades. E que por isso fazem parte da sua identidade.

Figura 14. Lisboa e Barcelona: arte pública em cidades portuárias



Desde a segunda metade do século XVIII, a arte pública constituiu uma forma de valorizar o espaço urbano, quer através da colocação de monumentos, quer através de outro tipo de obras. Mais recentemente, no âmbito de operações de reconversão de frentes de água, têm sido criados programas específicos de implementação de arte pública, como forma de dotar os novos espaços públicos de conteúdos simbólicos. As experiências realizadas na cidade de Barcelona são paradigmáticas, tanto no âmbito dos Jogos Olímpicos de 1992 como do Fórum 2004.

A arte pública constitui, hoje, um importante factor de qualificação da cidade. Esta qualificação pode passar pela introdução de elementos novos, mas passa certamente pela valorização de elementos já existentes.

A abertura do conceito de arte pública às referências físicas e simbólicas no espaço urbano – ou seja, com um entendimento de arte independentemente do seu valor estético, da sua intencionalidade e da sua tradicional significação como monumento/escultura/estatuária – permitirá abrir caminhos para que, noutros enquadramentos urbanos, possam ser considerados e eventualmente recontextualizados, elementos já existentes, que valorizem as especificidades dos lugares e das cidades.

Estas terão assim uma base para beneficiar dos seus elementos simbólicos na construção da sua identidade. E as cidades que possuem frentes de água contam com este valor adicional.

Conclusão

Reforçamos então a postura que assumimos inicialmente: a presença portuária não impede o usufruto da frente de água.

Tirar partido da frente de água, não implica necessariamente uma substituição de tecidos por espaços públicos novos ao longo de toda a frente de água, ou seja, não implica necessariamente ter uma frente de água totalmente desocupada.

Estas duas valências – funcional e de lazer – não são incompatíveis; ambas fazem parte da frente de água e ambas deverão ser assumidas. As cidades deverão encontrar formas de harmonizar espaços abertos aos cidadãos na frente de água, com a presença portuária. Será importante encontrar soluções de compromisso, onde possam coexistir ambas as situações: um usufruto da frente de água por parte das populações, mas também um correcto aproveitamento pelas actividades portuárias.

Por outro lado, o usufruto da frente de água não requer obrigatoriamente um acesso físico à linha de separação entre a terra e a água; pode simplesmente passar pela sua visualização. A integração da frente de água passa também pela criação de vistas e pela não obstrução das vistas existentes. Pensar a articulação significa que, para além de uma frente de água requalificada há que integrá-la física e visualmente no interior da cidade, tirando assim partido deste território, mesmo em áreas mais distantes.

Assumindo as infraestruturas portuárias como fazendo parte da paisagem urbana de muitas cidades; assumindo inclusivamente o seu papel referencial e simbólico; concluímos então que, mais do que a possibilidade de aceder fisicamente ao espaço de separação entre a terra e a água, o usufruto da frente de água prende-se com uma correcta integração das infraestruturas e dos elementos potencialmente de ruptura, potenciando ligações físicas ou simplesmente visuais com a frente de água.

Referências

- Busquets, J. (1993) Los proyectos de renovación de los “frentes de agua”, in Pol, F. (Coord.) Nueva arquitectura urbana en la ciudad europea, UIMP, Valencia, pp. 74-81
- Busquets, J. and Alemany, J. (1990) Plan estratégico de antiguo Puerto Madero, Ayuntamiento de Barcelona/Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, Buenos Aires
- Costa, J. P. (2007) La Ribera entre proyectos. Formación y transformación del territorio portuario, a partir del caso de Lisboa, UPC, Barcelona, <http://www.tesisenred.net/handle/10803/6960>
- Remesar, A. (2000). Waterfront, arte pública e cidadania, in Brandão, P. and Remesar, A. (Coords.) Espaço público e a interdisciplinaridade, CPD, Lisboa, pp. 60-68