

# Da praça da **terra** à praça da **água**.

(Re) Significar a Cova do Vapor



**Rafael da Silva Ramalho**

**Orientação científica:**

Doutor Sérgio Miguel Padrão Fernandes

**Júri:**

Doutora Alessia Allegri (Presidente)

Doutor Pedro Vasco de Melo Martins (Vogal)

Doutor Sérgio Miguel Padrão Fernandes (Vogal)

Projeto final de mestrado para obtenção de Grau Mestre  
em Arquitetura, especialização em Urbanismo

**Documento Definitivo**

Lisboa, FA.Ulisboa, Julho, 2023



Este documento tem 11 860 palavras.

O desenvolvimento deste Projeto Final de Mestrado foi enquadrado no Laboratório de Investigação formaurbis LAB, da FA.ULisboa e no projeto de investigação "BUILDINGS" - Tipologia Edificada, Inventário Morfológico da Cidade Portuguesa que foi financiado por fundos nacionais através da FCT - Fundação para a Ciência e a Tecnologia, no âmbito do projeto com a referência PTDC/ART-DAQ/30110/2017.





# resumo

A proteção das cidades e núcleos urbanos ribeirinhos é um tema que tem vindo a ser estudado ao longo das últimas décadas. O facto de estas se encontrarem em zonas urbanas em risco de degradação, provoca uma constante transformação da sua linha de costa.

A Cova do Vapor é um caso de estudo que se insere num contexto muito particular e que tem vindo a cair no esquecimento.

Devido a esses fatores, faz sentido encontrar soluções de reconfiguração da sua frente ribeirinha e dos espaços de transição que se fazem sentir entre a terra e a água.

Ao pensar no conceito da utopia como o sonho e o desejo quase obsessivo de um lugar ideal, é possível (re)imaginar um futuro melhor para este local, seja através da articulação entre pensamentos imaginativos e utópicos, seja por visões estratégicas territoriais e urbanas reais. A sua articulação procura dar um sentido de reparação do território que vai desde a escala da Cova do Vapor à escala do rio Tejo e do rio Sado.

Com base na composição urbana e arquitetónica regular, o redesenhar do espaço público em continuidade com a envolvente, procura devolver o significado ao lugar e oferecer novos usos e funções urbanas. A articulação entre praças e eixos estruturantes configuram a regra matricial para conjugar o edificado, o espaço público e o mar como um todo.

**Palavras-chave:** cidade | composição | praça | infraestrutura | água



# abstract

The protection of riverside cities and urban centers is a topic that has been studied over the last decades. The fact that these are in urban areas at risk of degradation, causes a constant transformation of their coastline.

Cova do Vapor is a case study that falls within a very particular context and has been falling into oblivion.

Due to these factors, it makes sense to find solutions for reconfiguring its waterfront and the transition spaces that are felt between land and water.

By thinking of the concept of utopia as the dream and the almost obsessive desire for an ideal place, it is possible to (re)imagine a better future for this place, either through the articulation between imaginative and utopian thoughts, or by real territorial and urban strategic visions. Their articulation seeks to give a sense of repair to the territory that goes from the scale of Cova do Vapor to the scale of Rio Tejo and Rio Sado.

Based on the regular urban and architectural composition, the redesign of the public space in continuity with the surroundings seeks to restore meaning to the place and offer new urban uses and functions. The articulation between squares and structuring axes configure the matrix rule to conjugate the built, the public space and the sea as a whole.

**Keywords:** city | composition | square | infrastructure | water



# agradecimentos

Em primeiro lugar agradecer aos que me suportam diariamente, familiares e amigos.

Gostaria de agradecer à escola FA.Ulisboa, que me acolheu da melhor maneira e proporcionou as condições totalmente necessárias para a conclusão do curso.

Ao meu professor e orientador Sérgio Fernandes que foi fulcral para terminar da melhor maneira.

Também realçar os professores que considero terem sido importantes para o meu percurso ao longo dos anos: Sérgio Proença, Francesca Dal Cin, Eduarda Lobato Faria e Ana Vasconcelos.

E ao laboratório de investigação “formaurbis LAB”.

Foram essenciais, obrigado!



# índice geral

|                                                                                      |      |
|--------------------------------------------------------------------------------------|------|
| Resumo                                                                               | v    |
| Abstract                                                                             | vii  |
| Agradecimentos                                                                       | ix   |
| Índice Geral                                                                         | xi   |
| Índice de Imagens                                                                    | xiii |
| <b>Introdução</b>                                                                    |      |
| Justificação do tema                                                                 | 1    |
| Objetivos                                                                            | 3    |
| Metodologia                                                                          | 4    |
| Estrutura do trabalho                                                                | 5    |
| <b>1.º Capítulo</b>                                                                  |      |
| A praça como princípio de composição urbana e arquitetónica de uma cidade ribeirinha | 7    |
| 1.1 – Cidade (ideal)                                                                 | 9    |
| 1.2 – A Praça                                                                        | 17   |
| 1.3 – Infraestruturas habitáveis                                                     | 29   |
| <b>2.º Capítulo</b>                                                                  |      |
| Da Bacia Hidrográfica do Tejo à Cova do Vapor                                        | 39   |
| 2.1 – Enquadramento                                                                  | 41   |
| 2.2 – Aldeias “Avieiras”                                                             | 53   |
| 2.3 – Caracterização do bairro: Cova do Vapor                                        | 59   |
| 2.4 – Planos de intervenção no território                                            | 67   |
| <b>3.º Capítulo</b>                                                                  |      |
| (Re)Significar a Cova do Vapor                                                       | 71   |
| 3.1 – Estratégia territorial do Tejo ao Sado                                         | 73   |
| 3.2 – Estratégia para a Margem Sul (Cova do Vapor-Margueira)                         | 87   |
| 3.3 – Cova do Vapor                                                                  | 101  |
| 3.4 – Fragmentos                                                                     | 135  |
| <b>Considerações finais</b>                                                          | 153  |
| Bibliografia                                                                         | 155  |
| Anexos                                                                               | 159  |





# índice de imagens

**Imagem de Capa** – Montagem do autor. Diagrama sobre tecido urbano da Cova do Vapor.

**Fig. 1** - City Walls, KGDVS studio + Dogma, 2006.

Desenho reinterpreativo do autor sobre imagem disponível em <https://divisare.com/projects/271090-office-kersten-geers-david-van-severen-dogma-a-grammer-for-the-city>.

**Fig. 2** - A Ilha da Utopia de Thomas More, 1516.

[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:41.9\\_Thomas\\_Morus\\_Utopia.png](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:41.9_Thomas_Morus_Utopia.png).

**Fig. 3** - Plano geral de Mileto, Hipódamo.

<https://elartedelurbanismo.wordpress.com/2012/02/17/hipodamo-de-mileto/>.

**Fig. 4** - Palmanova, Rasmussen (Towns and Buildings).

<https://elartedelurbanismo.wordpress.com/2012/04/23/palmanova/>.

**Fig. 5** - Gianbattista Nolli, plano de Roma, 1748.

<https://www.archdaily.com.br/br/943247/desenho-como-processo-de-rcr-arquitectes-a-giacometti>.

**Fig. 6** - 1978, Concurso de Roma Interrota.

<https://www.archdaily.com.br/br/943247/desenho-como-processo-de-rcr-arquitectes-a-giacometti>.

**Fig. 7** - “Piazza Della Signoria”.

Desenho reinterpreativo do autor.

**Fig. 8** - “Piazza Della Signoria”.

[https://pt.wikipedia.org/wiki/Piazza\\_della\\_Signoria#/media/Ficheiro:Giuseppe\\_Zocchi\\_-\\_The\\_Piazza\\_della\\_Signoria\\_in\\_Florence\\_-\\_WGA25992.jpg](https://pt.wikipedia.org/wiki/Piazza_della_Signoria#/media/Ficheiro:Giuseppe_Zocchi_-_The_Piazza_della_Signoria_in_Florence_-_WGA25992.jpg).

**Fig. 9** - “Piazza Santa Croce”, Florença.

Desenho reinterpreativo do autor.

**Fig. 10** - Praça S. Vigílio, Siena.

Desenho reinterpreativo do autor.

**Fig. 11** - Praça de São Tiago, Guimarães.

Desenho reinterpreativo do autor.

**Fig. 12 e 13** - Praça de São Tiago, Guimarães.

<https://amesadafigueira.com/2019/10/10/o-largo-da-oliveira-em-guimaraes/>.

**Fig. 14** - Terreiro do Paço, Lisboa.

<https://lisboasecreta.co/pracas-de-lisboa-terreiro-do-paco-praca-comercio/>.

**Fig. 15** - Terreiro do Paço, Lisboa.

Desenho reinterpreativo do autor.

**Fig. 16** - Doca dos Olivais, Lisboa.

Desenho reinterpreativo do autor.

**Fig. 17** - Doca dos Olivais, Lisboa.

<https://www.cnc.pt/parque-das-nacoes/>.

**Fig.18** - Porto de pesca, Setúbal.

<https://www.revistasustentavel.pt/smart-cities/porto-de-setubal-cresce-8-ate-setembro/>.

**Fig. 19** - Porto de pesca, Setúbal.

Desenho reinterpreativo do autor.

**Fig. 20** - Porto de abrigo de Afurada, Porto.

<https://www.viajecomigo.com/2016/09/28/afurada-vila-nova-de-gaia/>.

**Fig. 21** - Porto de abrigo de Afurada, Porto.

Desenho reinterpreativo do autor.

**Fig. 22** - Cais e Pátio da Alfândega, Angra do Heroísmo.

[https://pt.wikipedia.org/wiki/Cais\\_da\\_Alf%C3%A2ndega\\_%28Angra\\_do\\_Hero%C3%ADsmo%29](https://pt.wikipedia.org/wiki/Cais_da_Alf%C3%A2ndega_%28Angra_do_Hero%C3%ADsmo%29).

**Fig. 23** - Cais e Pátio da Alfândega, Angra do Heroísmo.

Desenho reinterpreativo do autor.

**Fig. 24 e 25** - Piazza e Piazzeta de San Marco.

<https://www.pinterest.es/pin/388083692907042859/>.

**Fig. 26** - Piazza e Piazzeta de San Marco.

Desenho reinterpreativo do autor.

**Fig. 27** - As praças em conjunto.

Desenho reinterpreativo do autor.

**Fig. 28** - Boulevard de l' Imperatrice, de Argel.

Desenhos e colagens reinterpreativos do autor.

<https://www.alamyimages.fr/photos-images/algiers-19th-century.html?blackwhite=1&page=2&sortBy=relevant>.

**Fig. 29** - Marginal da Vila da Praia, Ilha Graciosa.

Desenhos e colagens reinterpreativos do autor.

<https://www.guiadacidade.pt/pt/poi-sao-mateus-18887>.

**Fig. 30** - Bairro da Malagueira, Évora.

Desenhos e colagens reinterpreativos do autor.

<https://www.archdaily.com.br/br/01-49523/classicos-da-arquitetura-quinta-da-malagueira-alvaro-siza>.

**Fig. 31** - Exposição Field of Walls, Dogma, 2012.

<https://www.dogma.name/project/a-field-of-walls/>.

**Fig. 32** - City Walls, Dogma + KGDVS, 2006.

Desenhos e colagens reinterpretaivos do autor.

City Walls, Dogma + KGDVS, 2006.

**Fig. 33** - A Cova do Vapor, fotografia de David Pires.

[https://www.google.com/search?sca\\_esv=565090271&hl=pt-PT&q=cova+do+vapor&tbm=isch&source=lnms&sa=X&ved=2ahUKEwj9-Kb8oKiBAxVlfKQEHXLJDL8Q0pQJegQICxAB&biw=1912&bih=958&dpr=1#imgsrc=ieRGjOu4vSCY8M](https://www.google.com/search?sca_esv=565090271&hl=pt-PT&q=cova+do+vapor&tbm=isch&source=lnms&sa=X&ved=2ahUKEwj9-Kb8oKiBAxVlfKQEHXLJDL8Q0pQJegQICxAB&biw=1912&bih=958&dpr=1#imgsrc=ieRGjOu4vSCY8M).

**Fig. 34** - A Bacia Hidrográfica do Tejo.

Desenho do autor.

**Fig. 35** - Enquadramento geográfico da Cova do Vapor.

Desenho reinterpretaivo do autor.

**Fig. 36, 37 e 38** - A Margem Sul do Tejo.

Desenhos reinterpretaivos do autor.

**Fig. 39** - Secções na margem.

Desenhos reinterpretaivos do autor.

**Fig. 40** - A evolução do areal da Cova do Vapor.

Desenho reinterpretaivo do autor.

**Fig. 41** - A Barra do Tejo e as correntes marítimas.

Desenhos retirados de FREIRE, M. E. F., 1986.

**Fig. 42** - Localização de alguns Portos e Aldeias Avieiras.

Desenho reinterpretaivo do autor.

**Fig. 43** - A casa típica Avieira.

Desenhos reinterpretaivos do autor.

Imagem retirada de GOMES, J. F. 2022.

**Fig. 44** - Caraterização do bairro.

Desenho reinterpreativo do autor.

**Fig. 45** - Secções do caso de estudo.

Desenho do autor.

**Fig. 46** - Fotografia do autor.

**Fig. 47** - Fotografia de David Pires.

<https://www.pinterest.pt/pin/484277766180513364/>.

**Fig. 48** - Elementos urbanos.

Desenho do autor.

**Fig. 49** - Fotografia de David Pires.

[https://www.instagram.com/p/CcFR\\_5WsoZh/](https://www.instagram.com/p/CcFR_5WsoZh/).

**Fig. 50** - Estudo Urbano para a Costa da Caparica. 1930 (não realizado). Arq.º Cassiano Branco.

<https://gandaia.info/cassiano-branco-1930/>.

**Fig. 51** - Plano de Urbanização da Costa da Caparica, 1946. Arq.º Faria da Costa.

<https://almada-virtual-museum.blogspot.com/2015/12/plano-de-urbanizacao-da-costa-da.html>.

**Fig. 52** - Urbanização Lisboa Praia, Urbanizadora Praia do Sol. São João da Caparica, 1967. Arq.º Braula Reis e Justino Morais.

Imagens retiradas de BAPTISTA, L. S.; MELÂNEO, P. 2020.

**Fig. 53** - Plano Geral de Urbanização Trafaria-Vila Nova-Costa da Caparica, 1978-1979. Arq.º Carlos Duarte e José Lamas.

Imagens retiradas de BAPTISTA, L. S.; MELÂNEO, P. 2020.

**Fig. 54** - Estudo Urbano, Urbanizadora Praia do Sol, Cova do Vapor/ S.J. da Caparica, 1993. Arq.º Álvaro Siza Vieira.

Imagens retiradas de BAPTISTA, L. S.; MELÂNEO, P. 2020.

**Fig. 55** - Fotografia de David Pires.

<https://www.instagram.com/p/CeRFQuxslHF/>.

**Fig. 56** - Desenho do autor.

**Fig. 57** - As casas típicas dos pescadores. Fotografia de Alberto Lima.

<https://mar-da-costa.blogspot.com/2016/05/pescadores-da-costa-em-1900.html>.

**Fig. 58** - Pescadores a enrolar as cordas pela Arte Xávega em 1964. Fotografia de António Passaporte.

<https://almada-virtual-museum.blogspot.com/2014/07/colecao-passaporte-loty.html>.

**Fig. 59** - A doca do Poço do Bispo antigamente. Fotografia de Artur Pastor.

<https://arturpastor.tumblr.com/post/131695292443/lisboa-doca-do-po%C3%A7o-do-bispo-d%C3%A9cada-de-60>.

**Fig. 60** - As construções em madeiras e os cais palafíticos dos avieiros.

<https://almadeaventureiros.pt/ainda-existem-avieiros-no-tejo/>.

**Fig. 61** - Os cais palafíticos dos avieiros.

<https://almadeaventureiros.pt/ainda-existem-avieiros-no-tejo/>.

**Fig. 62** - A vila piscatória de Sesimbra. Fotografia de Artur Pastor.

<https://arturpastor.tumblr.com/post/119960209698/sesimbra-d%C3%A9cadas-de-5060>.

**Fig. 63** - Fotografia de Artur Pastor.

<https://arturpastor.tumblr.com/post/119960209698/sesimbra-d%C3%A9cadas-de-5060>.

**Fig. 64** - Colagem do autor da margem em estudo.

**Fig. 65** - Maquete do lugar.

Trabalho de grupo sob coord. Prof. Sérgio Fernandes. Laboratório de Projeto V. Ano Letivo 21/22.

**Fig. 66, 67, 68, 69 e 70** - Desenhos/ estudos reinterpretaivos do autor.

**Fig. 71** - Reconfiguração da Margem entre Trafaria e Costa da Caparica.

Desenho do autor.

**Fig. 72** - Costa da Caparica. Fotografia de Artur Pastor.

<https://arturpastor.tumblr.com/post/177100322351/s%C3%A9rie-portugal-litoral-costa-da-caparica>.

**Fig. 73** - Fotografia de Carlo Marrone.

**Fig. 74** - Obra de Piet Mondrian.

<https://www.todamateria.com.br/piet-mondrian-obras-biografia/>.

**Fig. 75** - Obra de Piet Mondrian.

<https://www.todamateria.com.br/piet-mondrian-obras-biografia/>.

**Fig. 76 e 77** - Desenhos reinterpretaivos do autor.

**Fig. 78** – Maquete de grupo. Laboratório de Projeto V. Prof. Sérgio Fernandes. Ano letivo 21/22.

**Fig. 79 a 83** - Diagramas e colagens realizados em Laboratório de Projeto VI. Prof. Sérgio Fernandes. Ano letivo 21/22.

**Fig. 84 a 87** - Desenhos do autor da proposta para a Cova do Vapor.

**Fig. 88 a 90** – Maquetes de estudo realizadas pelo autor em Laboratório de Projeto VI. Prof. Sérgio Fernandes. Ano letivo 21/22.

**Fig. 91 a 93** – Desenhos do autor e evolução da proposta.

**Fig. 94** – Maquete da proposta. Realizada pelo autor.

**Fig. 95** – Colagem elaborada pelo autor.

**Fig. 96 a 98** – Maquetes da proposta Realizadas pelo autor.

**Fig. 99** – Desenho do autor. Programa da proposta.

**Fig. 100** - Obra de Eduardo Chillida.

<https://www.artrabbit.com/events/richard-serra-eduardo-chillida-the-articulation-of-space>.

**Fig. 101 a 111** – Fragmentação da proposta. Desenhos do autor.







# introdução

## JUSTIFICAÇÃO DO TEMA

*“Um lugar é a relação entre o seu espaço e os acontecimentos no seu passado, não conta a sua história, mas contém-na dentro dele.”*

(CALVINO, I., 2015)

A costa marítima sempre foi bastante requisitada pelo ser humano, seja para atividades, uso industrial ou procura de habitação, o que demonstra a importância que o mar tem para o estilo de vida da sociedade. Apesar de inseguro ou instável, o mar não deixa de ser um lugar repleto de vidas e de atividades em que todas as cidades ribeirinhas procuram fazer usufruto das suas valências. No entanto, nem todas as frentes marítimas conseguem sobreviver à força das marés e às alterações climáticas que têm vindo a provocar uma mudança no nível das águas do mar. Muitos são os territórios que se encontram em cotas altimétricas baixas e se encontram em risco de submersão, obrigando à transformação dos seus limites costeiros.

Ao longo do Tejo e do Sado, encontram-se diversas infraestruturas portuárias e aldeias ribeirinhas que estão sobre essa ameaça. Pelo que intervir e planear estratégias urbanas futuras surge com necessidade.

Como refere Calvino, cada lugar contém em si uma história repleta de acontecimentos físicos ou sociais, que o tornam único de acordo com a relação que existe entre o contexto e o sujeito.

Com base nesse princípio, a estruturação e composição urbana da estratégia para o lugar (Cova do Vapor), surge de um modo regular e integra o que faz sentido continuar a existir. De modo a manter a memória e a identidade dos núcleos ribeirinhos, fez sentido alargar a margem e configurar o seu limite de acordo com os seus eixos estruturantes.

Tendo em conta a gênese do território ligada a um passado piscatório, o caso de estudo serve como referência de estratégia para a ligação fluvial de outros portos e aldeias avieiras, assim como de outras frentes ribeirinhas que façam sentido.

## OBJETIVOS

O objetivo deste projeto consiste assim em (re)significar o bairro da Cova do Vapor, que à imagem de outros núcleos urbanos e cais portuários da Margem Sul, tem vindo a cair em esquecimento, desuso e por sua vez a uma degradação do seu espaço urbano. Este é um bairro que, apesar de nos dias de hoje beneficiar da sua localização junto às praias paradisíacas do litoral, serviu como um ponto de paragem para os barcos que vinham em busca de refúgio num lugar tranquilo para pescar ou para outro tipo de atividades marítimas, mas que tem perdido essa mesma importância nos últimos anos. O objetivo da proposta é devolver a este lugar esse significado, de maneira que este possa ser um lugar tanto de interesse turístico para quem lá passa, como para quem nele habita ou poderá vir a habitar.

## METODOLOGIA

Inicialmente procedeu-se a uma pesquisa intensa de leitura e interpretação do território onde ocorre a intervenção, assim como da pesquisa de casos de estudo que servissem de referência para, numa fase inicial, desenhar e imaginar conceitos utópicos que libertassem um pouco a mente. O recurso à colagem e à analogia foram ferramentas bastante utilizadas ao longo do percurso, que permitiram criar visões estratégicas urbanas tanto para o Tejo, como para a Margem Sul e Cova do Vapor.

No entanto, o interesse e necessidade de trabalhar em diferentes escalas urbanas, dificulta a estabilização das propostas apenas com colagens e fotografias e, como tal, foi necessário recorrer aos desenhos técnicos e às maquetas, de modo a criar várias versões experimentais e a ter a perceção do que fazia sentido na relação entre o indivíduo e o lugar onde se intervém.

Por vezes, também estes processos se podem tornar demasiado exaustivos ou não estarem a ser produtivos e, para isso, é útil utilizar outras ferramentas como uma análise mais aprofundada de diferentes casos práticos, que façam sentido para o que se pretende para uma proposta. Redesenhar ou inventar até por vezes sobre o que já foi feito, permite dar “asas” à inspiração e voltar ao projeto com as ideias mais claras do que se pretende projetar.

## ESTRUTURA

Este documento tem na introdução e objetivos a intenção de situar e perceber qual irá ser o tema que se irá desenvolver e perceber em que contexto surge ou está inserido. Os métodos que se procederam são evidenciados para se ter uma ideia dos diferentes níveis de projeto que são necessários atingir, de modo a conseguir ter total controlo sobre o que se está a projetar e a conseguir ser consequente com o que se está a defender.

De seguida, o documento é repartido em três capítulos: o enquadramento sobre o tema que se está a desenvolver, a análise ao território em que se está a intervir e a estratégia proposta. O primeiro capítulo avalia e assinala visões propostas num contexto de cidades ribeirinhas através de um princípio de composição urbana como as praças. Exemplificando com referências e casos de estudo que foram úteis para extrair informações para o projeto. Em foco estão os métodos de composição urbana e arquitetónica de um território.

O segundo capítulo aborda uma leitura sobre o sítio em que se está a intervir a diferentes escalas, desde o Tejo e o Sado à Cova do Vapor. A descodificação do lugar e a comparação entre casos de núcleos ribeirinhos semelhantes, são algumas das ferramentas que servirão de estudo para uma futura intervenção e perceção de como surgem as transformações de um determinado tecido urbano.

No terceiro capítulo será feita uma resposta aos capítulos anteriores, entre o que é proposto de novo e o existente. A reconfiguração da margem fragilizada e relação com os núcleos urbanos. A conexão entre praças como estratégia de composição. Sendo que a Cova do Vapor é um fragmento depois aprofundado, na sua relação entre espaço públicos, edificado e mar.

Por fim, as considerações finais que permitem sintetizar tudo o que foi analisado e trabalhado para que possa servir de inspiração a trabalhos futuros que venham a intervir nas cidades, mais especificamente ribeirinhas.

# 1.º capítulo

A praça como princípio de composição urbana e arquitetónica de uma cidade ribeirinha

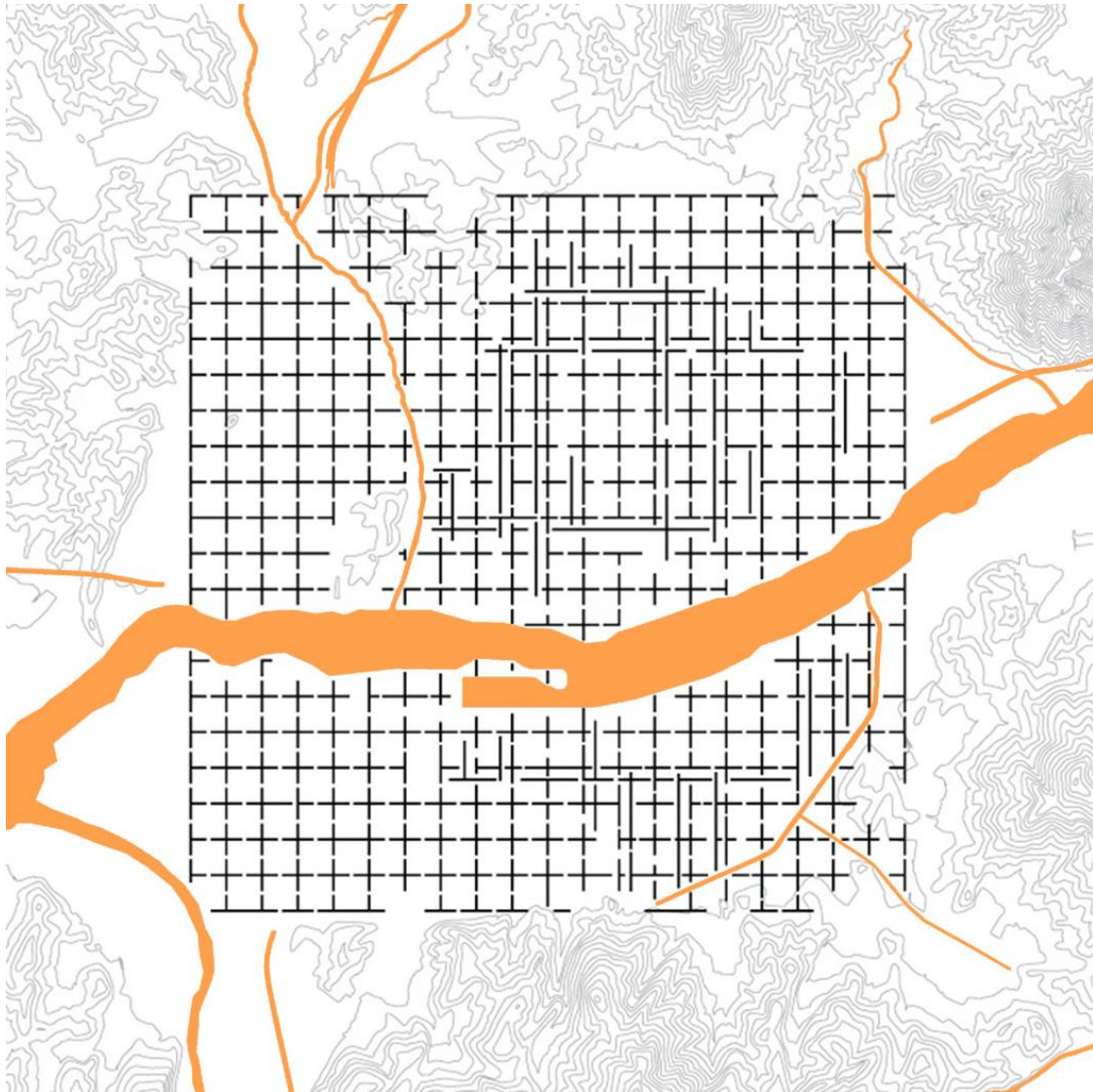


Fig. 1





## 1.1 - Cidade ideal

*“Enquanto o pensamento utópico elabora cidades geométricas ideais, a vida decorre nos velhos ambientes medievais, nas praças irregulares e pitorescas e nas estreitas e tortuosas ruelas de outros tempos. A abertura de algumas ruas novas, com edifícios solenes e uniformes, e sobretudo a criação de novas praças, regulares ou quase regulares, para enquadramento de um monumento destacado, uma estátua para honrar um rei ou um príncipe, ou para representações ou festejos públicos...”*

(CHUECA, F., 1968)

A cidade tem sido alvo de estudo para o arquiteto ao longo dos tempos, existindo já inúmeras estratégias e visões acerca da mesma que procuram projetar o lugar ideal. Tanto o pensamento utópico como o recurso à analogia, têm servido como principais influenciadores dessas mesmas projeções, apesar de nos dias de hoje, terem assumido um maior concretismo devido às críticas que surgiram no passado quanto à sua eficiência prática. A utopia é um conceito designado por Thomas More como a busca pelo lugar de sonho, o desejo de construir a cidade ideal e perfeita através da imaginação, com a intenção de obter um suporte real de projeto. (MORE, T., 2008. p.62). Na sua cidade ideal e utópica, More procurava uma sociedade mais democrática onde existisse uma maior transparência governamental, descrevendo-a até como uma ilha de 54 cidades (Fig. 2) em que todas elas seriam regularizadas e teriam uma praça central com mercado. A comida era distribuída por necessidade, o horário laboral seria de 6 horas por dia e a cada dez anos as pessoas teriam de mudar de cidade. Este pensamento utópico ganhou um maior protagonismo após a industrialização das cidades europeias no século XIX.

(BUSQUETS, J., 2018)

Fig. 1 - City Walls, KGDVS studio + Dogma, 2006.  
Desenho reinterpretativo do autor:  
Sistema de composição de uma cidade ribeirinha.  
Matriz regular.  
Fig. 2 - A Ilha da Utopia de Thomas More, 1516.  
Cidade do refúgio, da imaginação e religião.



Fig. 2

Numa altura em que predominava a era renascentista em pleno séc. XIV e se procurava uma explicação lógica para as cidades, estas encontraram-se divididas entre duas ideologias: a cidade de refúgio da imaginação e religião; e a cidade regular em conjunto com as fortificações, onde existia já uma aproximação à fase da modernidade da cidade-malha. Onde os elementos como a praça, a avenida ou o edifício que se conectam entre si, tornam uma estrutura fluída numa estrutura mais regularizada e organizada.

(BUSQUETS, J., 2018)

Para Ortega, o elemento fundamental da cidade é a praça, em que ele considera a cidade clássica e mediterrânica como uma cidade de excelência por esta se apresentar como um órgão de sociabilidade de hábitos e costumes nos seus habitantes. Como se refere Robert E. Park em relação à cidade, "que possui tanto uma organização física como moral, que se modelam e modificam uma à outra através da sua mútua interação".

(CHUECA, F., 1968)

Se recorrermos aos tempos de Hipódamo, considerado um dos pioneiros sobre o pensamento de cidade (498 a. c.), este influenciou e inspirou diversos planeamentos por vezes utópicos nas cidades da Grécia antiga, em que, os princípios de regularização e ordem predominavam nos traçados compostos por ruas com colunas e praças soberbas relacionadas entre si, como se pode ver nos traçados de Olinto, Priene, Cnido, entre outros, mas especialmente no traçado ortogonal de Mileto (Fig. 3) que rompe com a repetição da quadricula através da lógica subtil das suas praças. A sua composição arquitetónica de cidade medieval, implantada num promontório, divide o traçado em duas partes: uma de quadricula menor na parte mais estreita e outra maior na zona peninsular, sendo que no seu espaço central se encontram os edifícios mais representativos como a ágora e o mercado. Existe, portanto, um transportar evidente de princípios geométricos para a era renascentista, como demonstra mais tarde um dos principais inspiradores do urbanismo e arquitetura, Vitruvius, que na sua cidade ideal revela um pensamento utópico de defesa das cidades face aos ventos predominantes, com base nos seus traçados e segundo os seus princípios conceituais tão conhecidos como os de utilidade, beleza e solidez. São estes ideais que vão assim influenciar outros pensadores de cidades como Francesco Di Giorgio, Antonio Averlino, Giorgio Vasari e Rasmussen, que na cidade de Palmanova (Fig. 4) esquematiza um princípio concêntrico com um polígono de nove lados onde no seu centro continha uma praça hexagonal que iria distribuir para seis vias principais, três delas iriam dar a portas e outras três a baluartes, sendo o acesso aos restantes baluartes feito pelo primeiro anel concêntrico que seria seguido por outros dois anéis. (CHUECA, F., 1968)

Fig. 3 - Plano geral de Mileto, Hipódamo.  
Cidade regular.  
Fig. 4 - Palmanova, Rasmussen (Towns and Buildings).  
Cidade regular e fortificada.

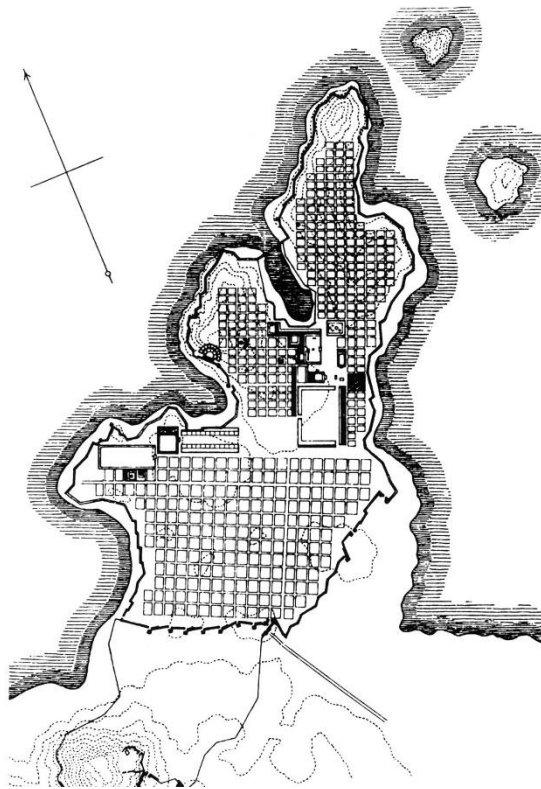


Fig. 3

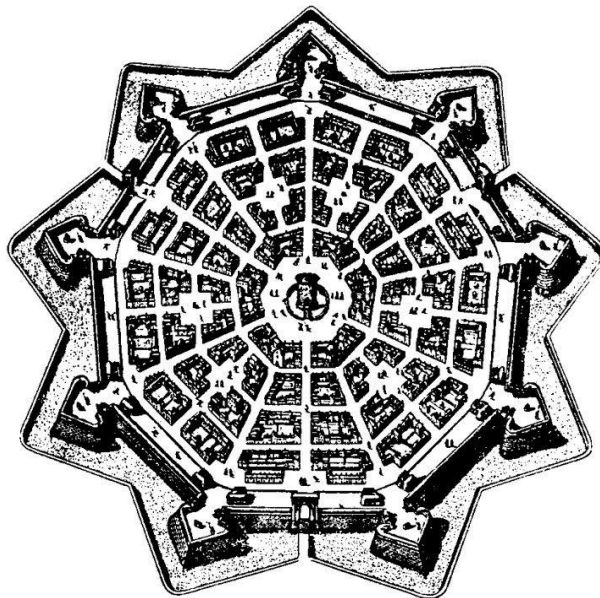


Fig. 4

No caso de Roma de Sisto V (1585-1590), a planta da cidade sofreu das transformações mais radicais de sempre desde o traçado retilíneo e regularizado às ruas largas e lisas. Com o objetivo de interligar os pontos mais significativos do território, existia uma certa semelhança do que aconteceu em Paris de Haussman, onde se reinterpreto, reestruturou e se sobrepôs no tecido existente uma ordem urbana de hierarquia superior tanto num contexto de conjunto como singular. Por exemplo, no tridente da Piazza Del Poppolo, as artérias que se ramificam e conectam com o portão principal, demonstram como este integrou partes do plano do Renascimento, como se pode verificar no Plano de Nolli em 1748 (Fig. 5), que por sua vez iria servir de inspiração para o concurso de Roma Interrota em 1978 (Fig. 6). Um concurso onde se apresentaram diferentes propostas de arquitetos para o centro histórico, com o intuito de criar visões utópicas urbanas para um futuro ideal que permitissem reabilitar a cidade, o centro histórico e a inserção de todos os elementos que compõe o espaço da cidade moderna. Através do mapa de Nolli, Constantino Dardi, Piero Sartogo, Pasquale Iacono Antonio, entre outros, elaboraram estratégias que recriavam o espírito de um lugar e onde a rua sempre se considerava como um “interior urbano”, onde a vida acontece e se acentua mais na praça, onde os edifícios se reúnem em torno de si e no centro se enfatiza uma fonte. Onde se preserva aquilo com que se identifica e se dignifica uma cidade eterna. No entanto, o fator tempo foi sempre um grande condicionador, por ser considerado um dos principais destruidores e ter tornado Roma num lugar interrompido por destroços causados pelas marés e mais tarde por ruínas. Estas visões pretendiam assim contrariar a ideia de uma cidade que deixou de ser imaginada e projetada. (RAUCH, J., 1978)

Como refere Léonce Reynaud, “uma cidade é mais obra do tempo do que do arquiteto”, o que faz com que a sua dimensão física nunca se desligue da dimensão tempo, tanto por motivos intencionais de construção como de acontecimentos involuntários ou até das preexistências históricas e geográficas. (COELHO, C. D. Coord., 2013)

Fig. 5 - Gianbattista Nolli, plano de Roma, 1748

Fig. 6 - 1978, Concurso de Roma Interrota  
Visões utópicas

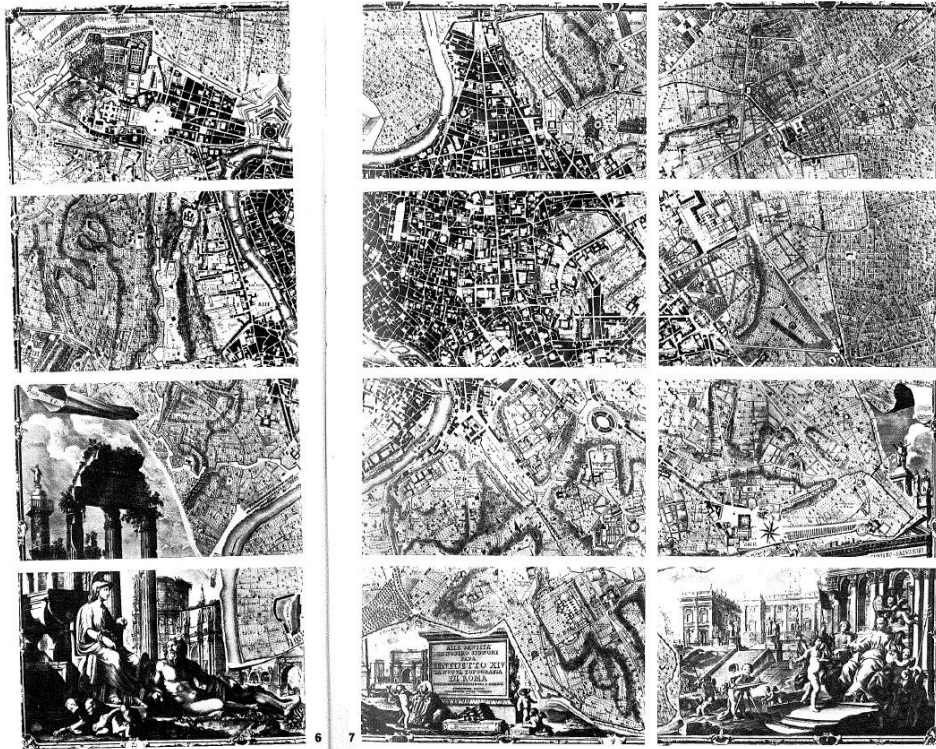


Fig. 5

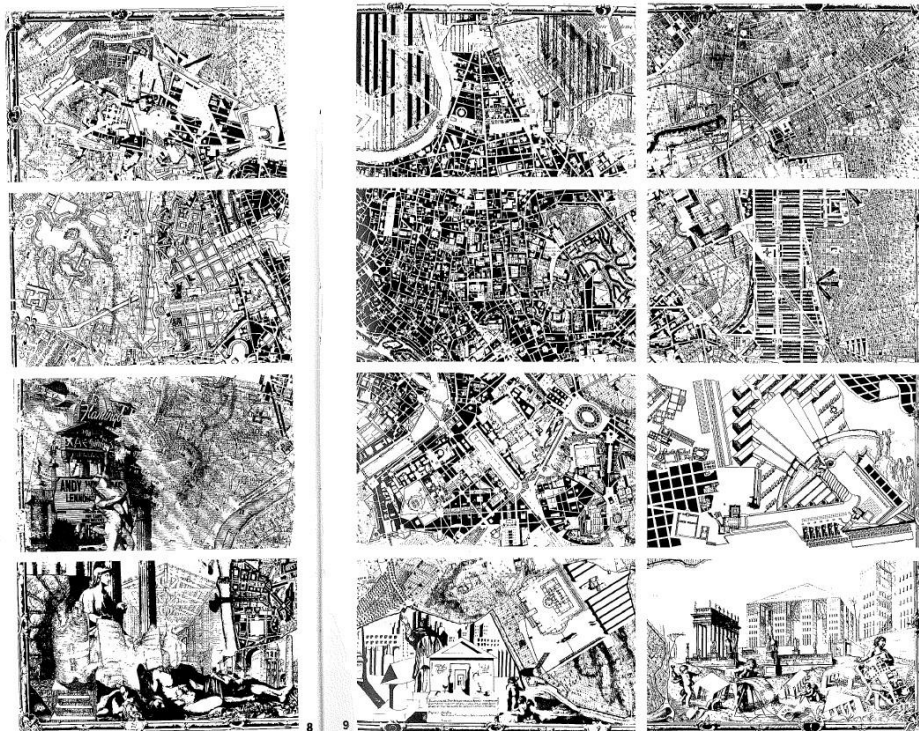


Fig. 6





*“A urbe clássica não devia ter casas, mas apenas as fachadas necessárias para delimitar uma praça.”*

(Ortega em CHUECA, F., 1968)

## 1.2 – A praça

A cidade é como um organismo em constante transformação. Face à mobilidade urbana que lhe é adjacente e que tantas mudanças provoca nas suas estruturas sociais, as repercussões em termos de espaço são inevitáveis. Nas visões utópicas analisadas anteriormente, que procuravam a cidade de “sonho” tanto de Hipódamo, More, Vitrúvio, como de Nolli, é possível verificar que estas nos remetem para o espaço público como um elemento urbano agregador do todo e que, assume uma importância significativa na identidade de um local e na sua composição urbana e arquitetónica. Isto é, todos eles estruturam nos seus planos uma regularização de vias, ruas e avenidas que se relacionam perante as praças e que oferecem uma maior fluidez na relação entre o homem e o lugar, exaltando assim a praça como parte integrante da estrutura de um território.

Segundo Camilo Sitte uma parte considerável da via pública acontece nas praças que preservam o seu significado, assim como das relações que as unem com os edifícios. Ao observar diferentes modelos de praças em centros urbanos europeus, como em França, Itália, Espanha e Portugal, que têm origem desde a cidade antiga à cidade barroca e que, nos servem de exemplo para a explicação das suas diferentes formas, Sitte diz-nos que nas construções desses mesmos espaços existem alguns princípios que devem ser tidos em conta previamente: como a relação entre os edifícios, os monumentos e as praças; o desimpedimento do centro das praças; o encerramento espacial para delimitar a praça; as dimensões e a forma que se relacionam com o espaço envolvente; o agrupamento de todas as praças e a irregularidade das praças antigas.

(COELHO, C. D. Coord., 2013)

Quando se pensa no caso da ágora da Grécia Antiga como um primeiro conceito urbano de praça, um espaço de reunião, lazer e religião, ou até no antigo fórum, que ainda hoje é considerado uma praça na cidade ocidental onde as pessoas se encontram ou organizam manifestações, e até mesmo no mercado, Camilo Sitte refere que, todos eles se distinguem pelo desejo de unir nestes mesmos pontos da cidade, os edifícios mais notáveis onde as vias públicas são embelezadas por fontes, monumentos, estátuas ou outros, como acontece por exemplo na Praça da Signoria em Florença (Fig. 7 e 8) e no edifício numa das suas esquinas *Loggia della Signoria*, que se encontra aberto para a praça através dos seus largos arcos suportados por colunas de ordem coríntia. As suas arcadas asseguram a fluidez da circulação e de ligação dos lados da praça, à semelhança da maior praça de Roma, Saint-Pierre, que através do uso de colonatas preenchem os vazios e tornam as paredes envolventes rítmicas. (SITTE, C., 1889)

Fig. 7 e 8 - "Piazza Della Signoria",  
praça central de Florença em forma de  
"L". O limite da praça e os seus  
elementos.  
Planta Orientada a Norte.  
Escala: 1:6000.  
Fotografia de autor desconhecido.

Fig. 7



Fig. 8





Fig. 9



Fig. 10

Fig. 9 – “Piazza Santa Croce”,  
Florença.  
Praça regular, formato em  
profundidade face à altura da  
fachada singular.  
Desenho do autor. S/escala.

Fig. 10 – Praça S. Vigílio,  
Siena.  
Praça irregular com  
elemento singular.  
Desenho do autor. S/escala

Orientação a Norte.  
Escala 1:12000.

Os formatos das praças urbanas, dos seus principais edifícios e dos monumentos, dependem sempre da sua altura e da sua largura, sendo que a sua denominação irá depender da posição do observador e da direção do seu olhar perante o contexto urbano que exista. Na praça de Santa Croce (Fig. 9), Florença, o formato em profundidade perante a basílica de Santa Cruz demonstra como esta se organizou perante a fachada principal da igreja franciscana, ou seja, a dimensão ou organização da praça que se encontra na frente de um edifício, irá sempre depender do modo como este se organiza. O que importa acima de tudo é que exista uma boa relação entre o tamanho da praça e os edifícios ao redor, onde o tamanho das praças seja a relação estabelecida com a altura dos edifícios, medida perpendicularmente à sua fachada principal e nunca excedendo o dobro da sua altura. No entanto, nem sempre é possível delimitar uma praça de um modo regular e estruturado, o que impossibilita a colocação de um monumento devido à ausência de um centro geométrico. A praça irregular, apesar de causar efeitos que se tornam desagradáveis para o ser humano, também estimula interesses naturais. Como é demonstrado no antigo sistema de construção das cidades, que podem receber muito mais que monumentos e estátuas devido ao facto de oferecerem melhores possibilidades de serem organizadas e isoladas. Na praça de S. Vigílio em Siena (Fig. 10), na praça de San Siro em Génova e na de Santa Maria de Provenzano em Siena, apesar das suas irregularidades, os edifícios produzem uma certa harmonia em que cada elemento da sua composição encontra no seu todo um maior equilíbrio. Como refere Sitte, “a simetria também é a relação que a obra inteira tem com as suas partes, e aquela que elas têm separadamente com a ideia do todo, de acordo com a medida de uma determinada parte”. (SITTE, C., 1889)

O processo de formação do espaço da praça pressupõe assim uma transformação lenta de sedimentação que deriva da conjugação de diferentes fatores, sejam eles temporais, de modelos ou de significados, que estão sempre interligados com a relação entre o contexto e o sujeito com o intuito de recriar a identidade de um determinado lugar. No final do século XX, após um período em que ocorre uma grande metamorfose nas cidades em Portugal, a revitalização física e social do espaço fez-se sentir através da recuperação da praça como conceito e matéria, em que o uso foi sendo mais valorizado e o enquadramento entre as pessoas, os edifícios e a sua história ganharam forma. Por exemplo, no arranjo da praça de S. Tiago (Fig. 11, 12 e 13) em Guimarães, o projeto de Fernando Távora visava revitalizar o antigo tecido histórico “intramuros” de acordo com critérios de preservação do valor histórico, simbólico e social que marcavam a identidade e memória do centro da cidade, através do desenho simples e homogêneo do espaço público, nomeadamente do seu pavimento.

(COELHO, C. D. Coord., 2013)

Fig. 11, 12 e 13 – Praça de São Tiago, Guimarães. Projeto de Fernando Távora. Articulação entre praças, os elementos e o pavimento. Desenho do autor. Orientação a Norte. Escala 1:12000. Fotografias de autor desconhecido.

*“O processo de transformação do espaço pressupõe a recriação da própria identidade do lugar”*

Fig. 11



Fig. 12



Fig. 13



Na cidade de Lisboa, mais precisamente na sua frente ribeirinha, é possível verificar que a reconfiguração da sua margem pós-terramoto 1755 procurou estabelecer uma nova geometria no traçado urbano daquela que é considerada “A cidade das sete colinas”, mas que ainda assim transmitisse uma ideia de continuidade do traçado antigo através da sua reconstrução. Se olharmos para o Terreiro do Paço (Fig. 14 e 15), este revela-se como um dos pontos mais importantes da cidade por ser considerado como a grande praça-cais da antiga Ribeira de Lisboa e consecutivamente uma das principais entradas numa cidade que sempre se serviu do comércio marítimo. O modo como este sistema de hierarquia de praças permite reger e manter a memória das matrizes do traçado anterior, tanto na importância de ter como núcleo central o conjunto da Baixa Pombalina como de articular a frente marítima e o interior do núcleo urbano, demonstram o valor simbólico que este sítio representa.

Sendo as cidades ribeirinhas tão caracterizadas e monumentalizadas pela importância deste toque com a água, seja para fins piscatórios em que existem as infraestruturas portuárias, os cais, os ancoradouros, as docas, entre outros tipos de atividades marítimas, a água torna-se assim um elemento fundamental na sua vivência. Ao delimitar um espaço dentro de água para esses mesmos fins portuários (por exemplo com molhes ou pontões), podemos assim considerá-lo um lugar de trocas e de relações entre espaço público, edificado e pessoas. Um lugar que se relaciona com o interior de um determinado território, uma **praça de água**.

(CHUECA, F., 1968)

Fig. 14 – Terreiro do Paço, Lisboa  
Fotografia de Lisa Vanhala

Fig. 15 – Terreiro do Paço e Baixa Pombalina, Lisboa.  
Desenho reinterpretativo do autor:  
O traçado urbano, a praça em terra  
+ a praça em água.  
Orientação a Norte.  
Escala: 1:6000.





Fig. 14

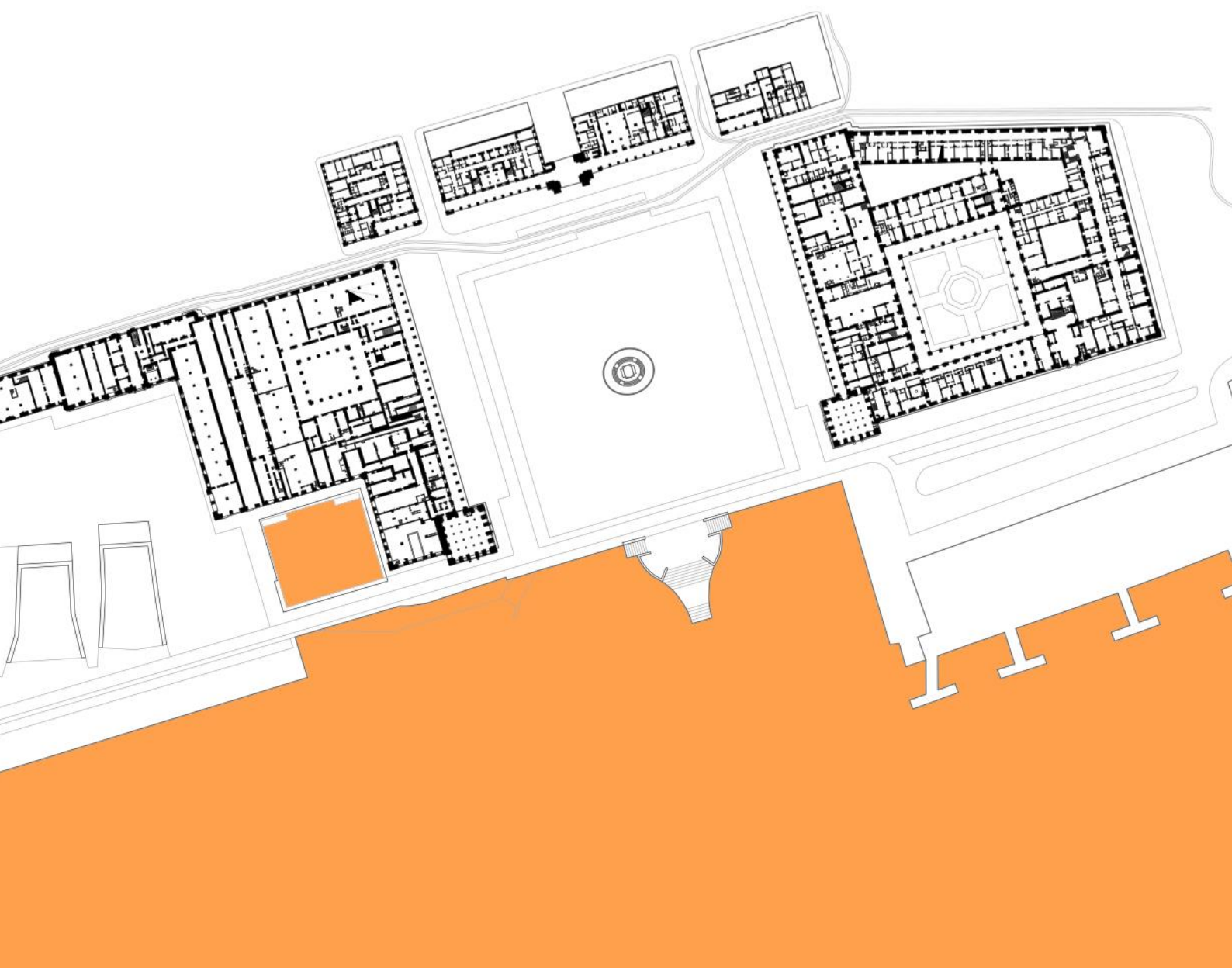


Fig. 15

Na frente ribeirinha de Lisboa encontramos essas mesmas praças de água, ou, infraestruturas portuárias, que serviram para o desenho de reconfiguração da margem e em conjunto com a renovação do traçado urbano. Nem sempre adquirem as mesmas formas e funcionalidades, mas passam sobretudo por ser assentamentos urbanos protegidos e acessíveis, num contexto territorial onde faz sentido fazer a ligação da cidade para o exterior, seja de caráter institucional ou comercial. Ao olharmos para a doca dos Olivais (Fig. 16 e 17), onde se encontram singularidades como o Pavilhão de Portugal e o Pavilhão do Conhecimento, é possível visualizar o modo como os molhes criam uma espécie de “braços” que protegem e delimitam esta praça de água. A sua configuração está inteiramente relacionada com o terreiro que a envolve assim como os edifícios que neste se inserem, tanto em termos de proporções como geométricos, que permitiram estruturar e regularizar a margem em conjunto com o núcleo urbano.

No caso do Porto de pesca de Setúbal (Fig.18 e 19), existe essa mesma ideia de configuração da infraestrutura e criação da praça de água em relação à praça da terra no contexto da cidade, mas neste caso encontramos uma frente ribeirinha que procurou integrar o tecido preexistente no redesenho da sua margem e que contém assim diferentes usos e funções.

(FERNANDES, S. M. P., 2014)

Fig. 16 e 17 - Doca dos Olivais,  
Lisboa.

Desenho reinterpretativo do autor:  
A infraestrutura portuária/ praça em  
água + a praça em terra.

Fotografia de autor desconhecido.

Fig. 18 e 19 - Porto de pesca, Setúbal.

Desenho reinterpretativo do autor:  
A infraestrutura portuária/ praça em  
água + a praça em terra.

Fotografia de autor desconhecido.

Orientação a Norte.  
Escala 1:6000.

Fig. 16

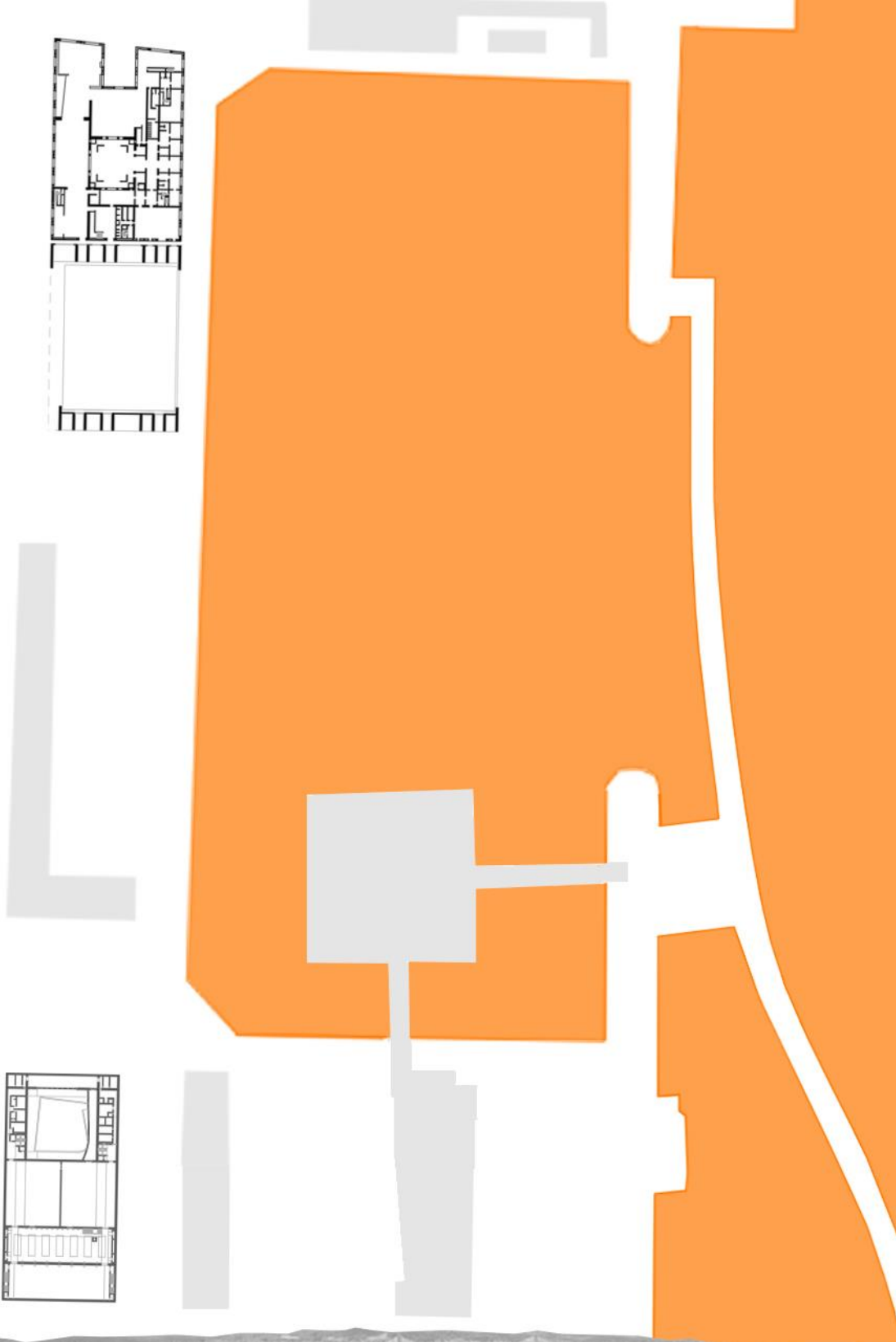


Fig. 17







Fig. 18

Fig. 19

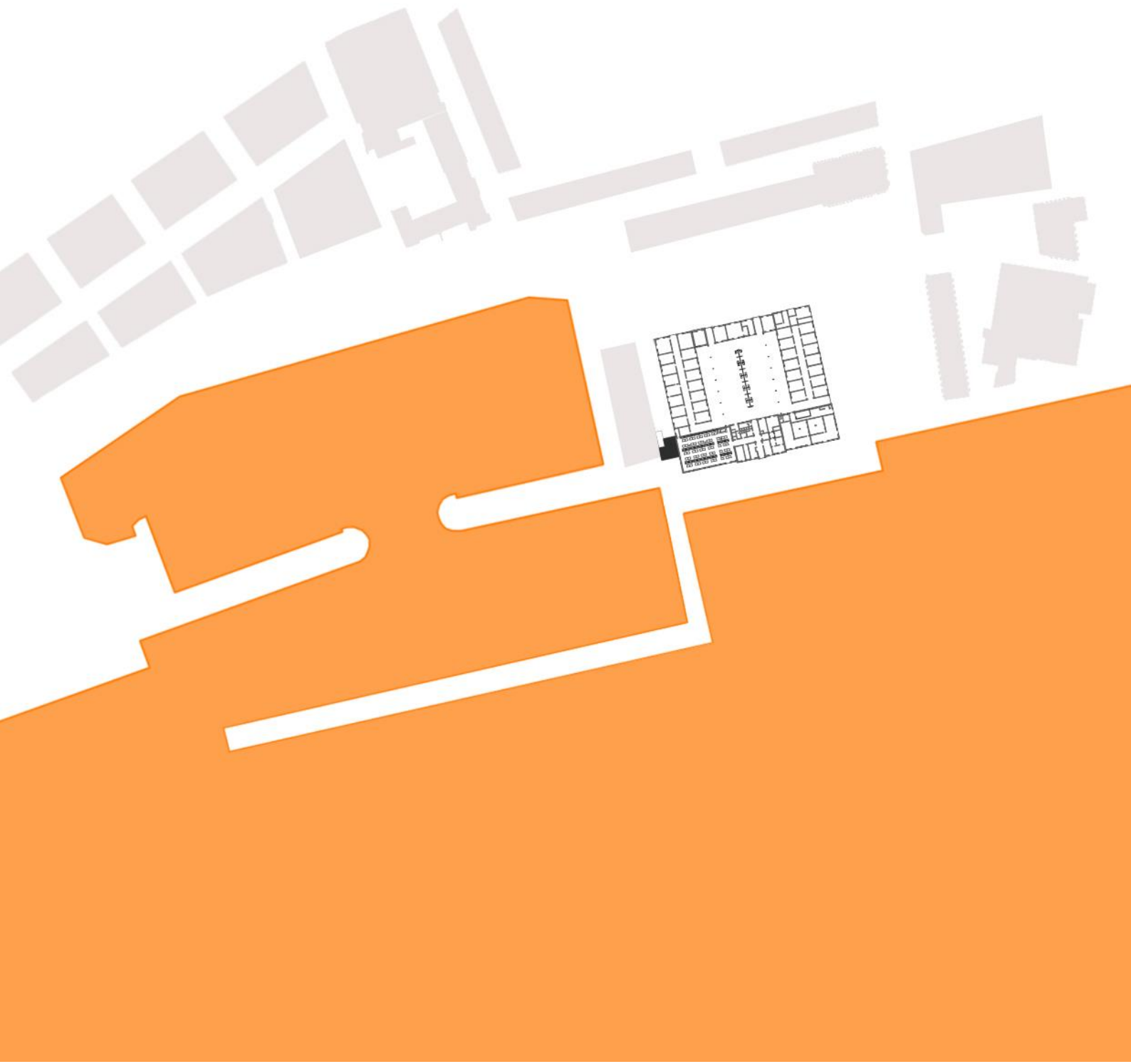




Fig. 20



Fig. 22



Fig. 21

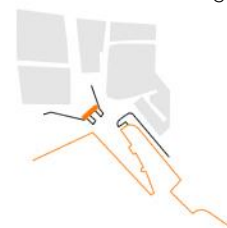


Fig. 23

Fig. 20 e 21 - Porto de abrigo de Afurada, Porto.

Fotografia de João Paulo.

Desenho reinterpreativo do autor:

A praça em terra + a praça em água.

Fig. 22 e 23 - Cais e Pátio da Alfândega, Angra do Heroísmo.

Fotografia de autor desconhecido.

Desenho reinterpreativo do autor:

Relação entre pátio da alfândega, praça-cais e praça de água.

Orientação a Norte.

Escala 1:12000

Fig. 24 e 25 -Piazza e Piazzeta de San Marco.

Fig. 26 - Desenho reinterpreativo do autor:

Relação entre praça da terra e praça da água. As colunas que marcam a entrada principal na cidade e a monumentalidade no toque com a água.

Orientação a Norte.

Escala 1:6000.

Fig. 27 - As praças em conjunto.

A forma e a dimensão.

Orientação a Norte.

Escala 1:12000.

A praça de água representa assim para a cidade ribeirinha um ponto essencial de entrada, de comunicação para o exterior e de ligação com o seu interior. No porto de abrigo de São Pedro de Afurada (Fig. 20 e 21), o desenho da sua linha de costa demonstra como existiu a necessidade de criar naquele ponto uma praça em água e uma praça em terra, neste caso uma praça-cais, de modo servir as funções e os usos do núcleo urbano, à semelhança do que acontece no antigo Cais da Alfândega em Angra do Heroísmo, mas neste caso num contexto geográfico diferente (Fig. 22 e 23). A articulação do cais com o pátio da Alfândega é feita através de plataformas que procuram vencer diferentes cotas altimétricas e chegar às Portas da Cidade. Num território que apesar de ter nascido com base num traçado ortogonal desenvolvido por Álvaro Martins Homem, necessitou de se adaptar às encostas que se faziam sentir.

"Praças de Portugal"

Ao viajarmos até Veneza, deparamo-nos com a emblemática "Piazza de San Marco" (Fig. 24 e 25) e as suas parecenças à Praça do Comércio com as suas arcadas rítmicas. O modo como esta se interliga com a "Piazzeta San Marco", mais pequena, na sua composição matricial perante uma margem marcada pelas colunas que simbolizam a entrada principal da cidade, demonstram como existe uma intenção clara de interligar o tecido urbano preexistente com a sua frente fluvial. (Fig. 26)

(FADIGAS, L., 2008)





Fig. 24



Fig. 25

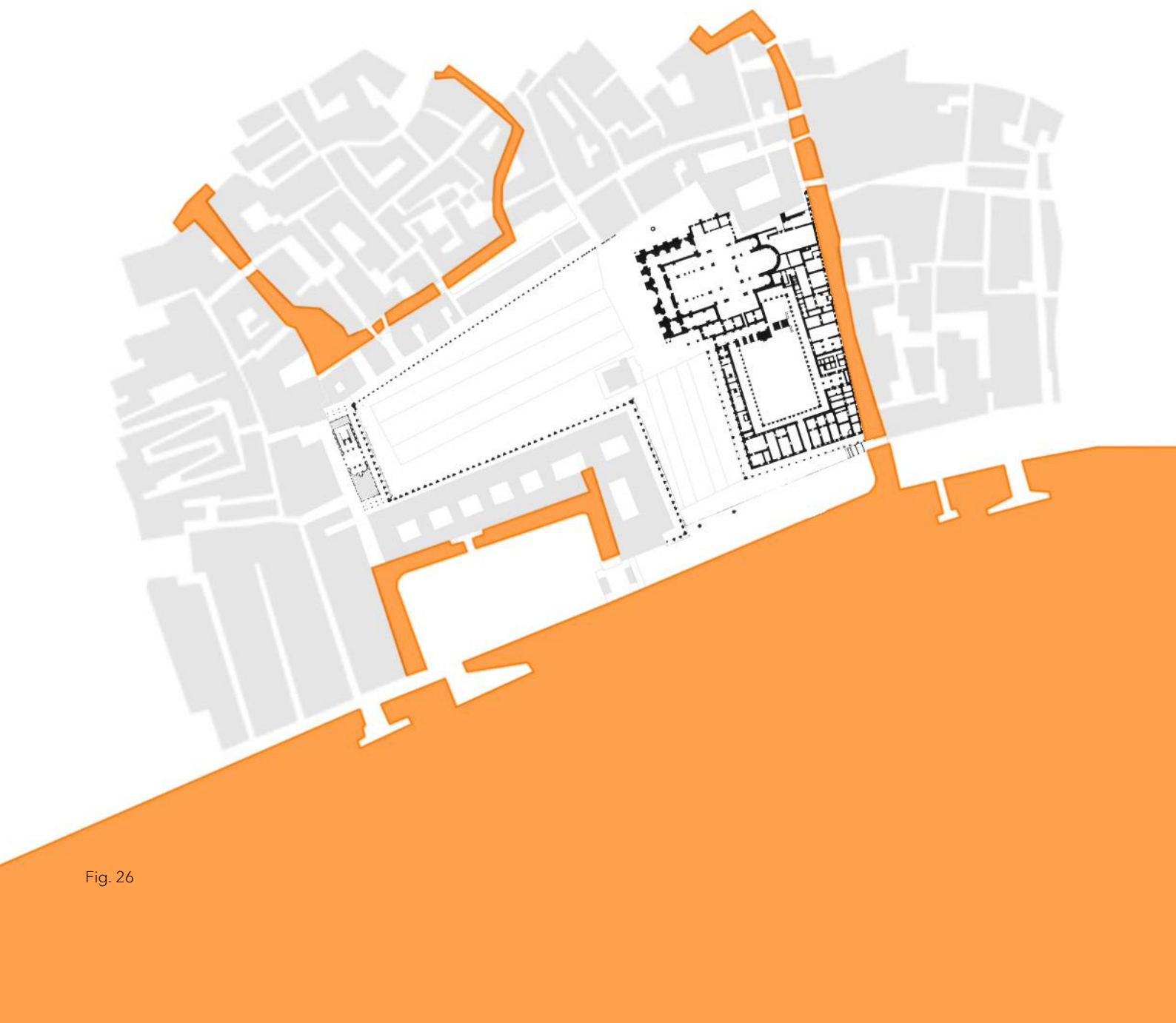


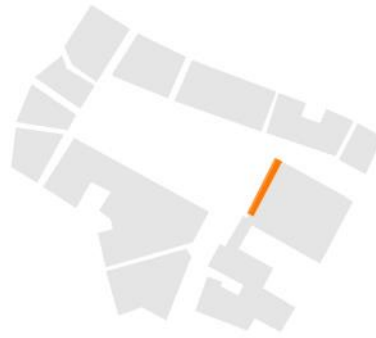
Fig. 26



Fig. 27



Praça de São Tiago



Piazza Santa Croce



Piazza Santa Vigilio



Piazza Della Signoria



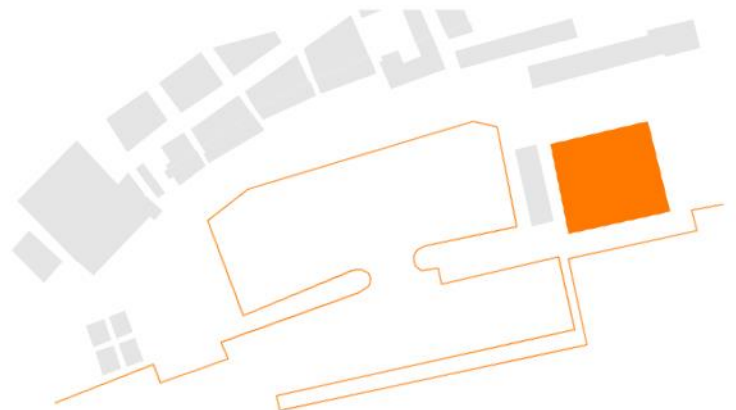
Cais-doca de Afurada



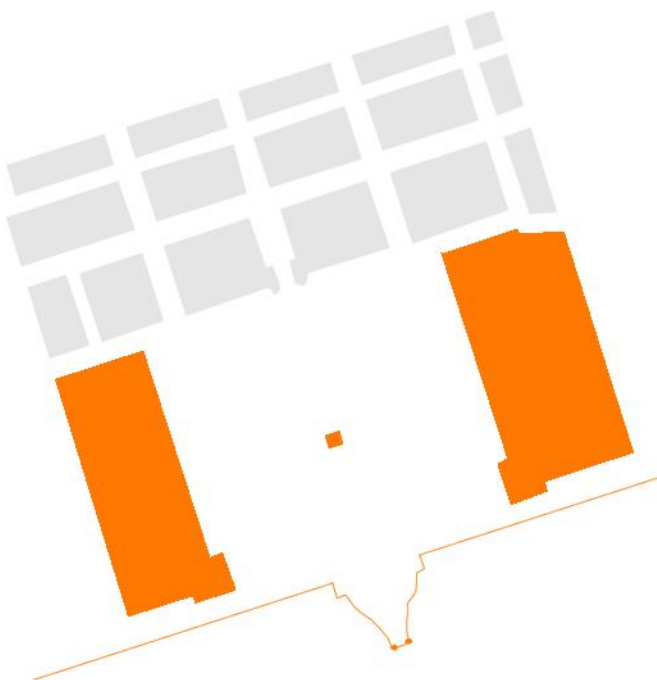
Cais-Pátio da Alfândega



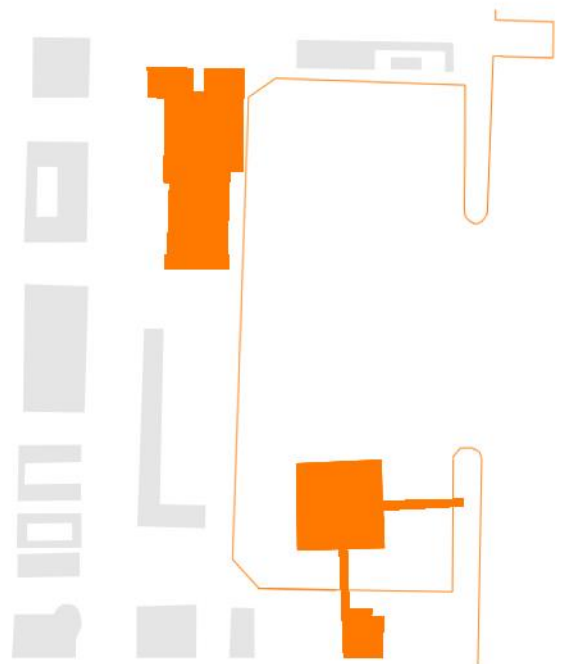
Piazza San Marco



Porto de Setúbal



Praça do Comércio



Doca dos Olivais

### 1.3 – Infraestruturas habitáveis

*“... enquanto elemento urbano, é indiscutível que a praça é parte constituinte de um todo mais vasto – a cidade...”*

No seguimento do pensamento das praças como um dos principais elementos de composição do tecido urbano de um território, neste caso ribeirinho, este é indissociável do seu todo, a cidade. As praças podem funcionar para elaborar uma estratégia de conexão de pontos específicos das cidades, mas necessitam obrigatoriamente de elementos que as interliguem, seja a rua, o quarteirão, os edifícios ou até as infraestruturas. Quando a cidade apresenta uma evolução orgânica no seu traçado urbano, onde os seus elementos, têm um desenvolvimento autónomo, estas surgem como algo que se formou ao acaso e que carece de uma nova geometria regular e organizada.

Se nos debruçarmos sobre esses mesmos tipos de tecidos urbanos num contexto ribeirinho, o momento do toque com a água torna-se essencial para a sua estruturação e permite idealizar um novo limite em conjunto com o interior. A infraestrutura entra aqui como meio agregador desse todo, adquirindo funções portuárias e de proteção na margem e funções de abastecimento e serviço dentro dos núcleos.

(LAMAS, J. Coord., 2001;  
COELHO, C. D. Coord., 2003)

O limite que separa o edificado da água, ganha assim uma nova dimensão, o da proteção. As infraestruturas portuárias, molhes, pontões e muros, entram neste mesmo contexto como um elemento de transição e defesa dos territórios, chegando a adquirir diferentes usos e funções consoante as necessidades e hábitos do lugar.

(LAMAS, J. Coord., 2001;  
COELHO, C. D. Coord., 2003)

"Esta artéria será separada inteiramente da cidade indígena, por meio de um desnível"

Le Corbusier

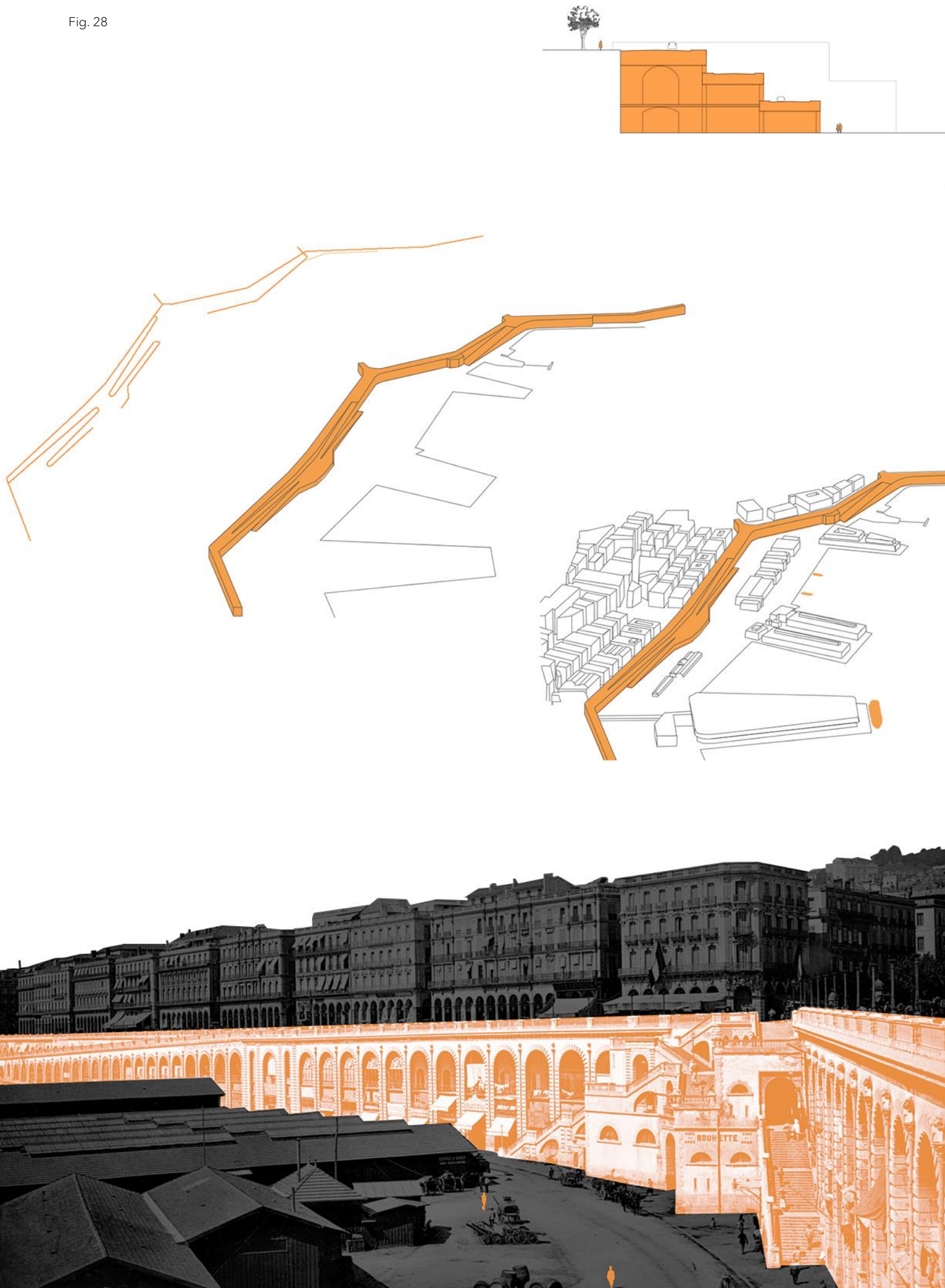
Na Boulevard de l' Imperatrice, em Argel, foram feitos diversos projetos para o local. Le Corbusier desenhou os primeiros esboços e cria estabelecer uma ordem hierárquica clara separando a cidade do porto por meio de um desnível, o dominante em cima e o dominado em baixo. Em 1837, Poirel evidencia essa mesma artéria nos seus esboços de maneira a servir tanto de promenade como de serviço portuário, tendo obtido este mesmo nome pela comemoração da chegada da Imperatriz Eugénie e Napoleão III. Mais tarde, a Boulevard acabou por ser concluída por Charles-Frédéric Chassériau em 1866.

O projeto apresenta uma estrutura de suporte sustentada por uma série de arcos ao alto, que remetem para uma ponte ou até aqueduto, tornando-o numa grande infraestrutura que faz a transição entre a cidade e o exterior (Fig. 28).

Fig. 28 - Boulevard de l' Imperatrice, de Argel.  
Planos concluídos por Charles-Frédéric Chassériau.  
Desenhos reinterpretaivos do autor:  
O muro que separa a cidade do porto.  
A diferença de níveis do muro.  
Referência como muro de proteção e muro habitável.



Fig. 28



Já na Ilha Graciosa (Fig. 29), na Vila da Praia, esta apresenta uma estrutura linear duplicada de onde surgem travessas perpendiculares. A Vila distingue-se pelo alargar da marginal que serve de eixo estruturante, delimitada pelos edifícios a Poente e pelo muro ou parede que a separa e abriga da praia. Esta parede caracteriza-se pelo facto de se repartir em dois níveis: o da rua virado para os edifícios e o passeio que permite percorrer e visualizar a baía da praia.

O muro ganha um significado simbólico pelo modo como faz a transição entre a terra e a água e permite entrar e percorrer dentro do mesmo, tornando-o habitável.

(LAMAS, J. Coord., 2001;  
COELHO, C. D. Coord., 2003)

Fig. 29 - Marginal da Vila da Praia,  
Ilha Graciosa  
Desenhos reinterpretaivos do  
autor:  
O muro que separa da praia.  
A alternância de cotas do muro.  
O muro como passeio.  
Orientação a Norte.  
Sem escala.  
Fotografia de autor desconhecido.



Fig. 29



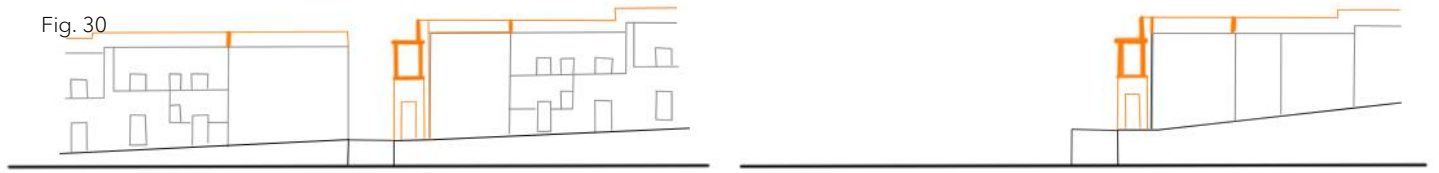
Fig. 30 - Bairro da Malagueira, Évora  
Desenhos reinterpretrativos do  
autor:  
A infraestrutura como elemento de  
composição do território.  
As diferentes cotas altimétricas.  
Infraestrutura habitável, exceção.  
Orientação a Norte.  
Sem escala.  
Fotografia de autor desconhecido.

No entanto, as infraestruturas não se resumem apenas ao carácter portuário. Quando olhamos para o interior dos núcleos urbanos, as infraestruturas servem não só de elemento de transição entre espaços, como de abastecimento e serviço das populações ou construções.

No caso do Bairro da Malagueira em Évora (Fig. 30), a infraestrutura surge com base num princípio de abastecimento das construções, em que, Siza Vieira optou por elevar as redes de infraestruturas até às coberturas dos edifícios através de uma regra de composição que lhe permite estruturar o tecido urbano. O arquiteto hierarquiza e estrutura as condutas pelas diferenças da sua espessura, assumindo funções para além de abastecimento. Redesenhar o espaço público em pontos intencionais, definir limites para caracterizar espaços, requalificar fachadas, definir percursos, entre outras intenções que a tornam numa infraestrutura habitável pelos diferentes usos e funções que adquire.

(SIZA, A., 2000)

Fig. 30



O princípio da infraestrutura passa então por abastecer, proteger, definir e ligar espaços, oferecer multifuncionalidades, mas sobretudo servir um núcleo ribeirinho através de uma composição matricial estruturada e organizada, que faça sentido nas suas partes, mas também no seu todo.

Piranesi refere-se às paredes como o elemento básico das cidades, que definem e criam espaços ou canais. Se nos debruçarmos sobre duas referências como: a “Field of Walls” (Fig. 31) do Atelier Dogma e a “City Walls” (Fig. 1 e 32) dos Ateliers KGDVS e Dogma, em ambas conseguimos visualizar um desejo quase obsessivo de regularizar as cidades, mas também de tornar as paredes como infraestruturas habitáveis que fazem a transição entre espaços e integram os edifícios na sua envolvente. No entanto, enquanto a “Field of Walls” apresenta as paredes como elementos autónomos lineares que variam em altura consoante a topografia, a “City Walls” apresenta uma composição de volumes em forma de cruz que definem e delimitam espaços de um modo mais rigoroso e impositivo.

(GARCÍA, A. B.; BAJO, H. R., 2015)

(GARCÍA, A. B.; BAJO, H. R., 2016)

Fig. 31 – Exposição Field of Walls, Dogma, 2012

A parede como infraestrutura habitável,  
A diferença de cotas e relação com a envolvente.  
S/ escala.

Fig. 32 – City Walls, Dogma + KGDVS, 2006

A composição da infraestrutura habitável.  
Relação entre infraestrutura e espaço público.  
S/ escala.



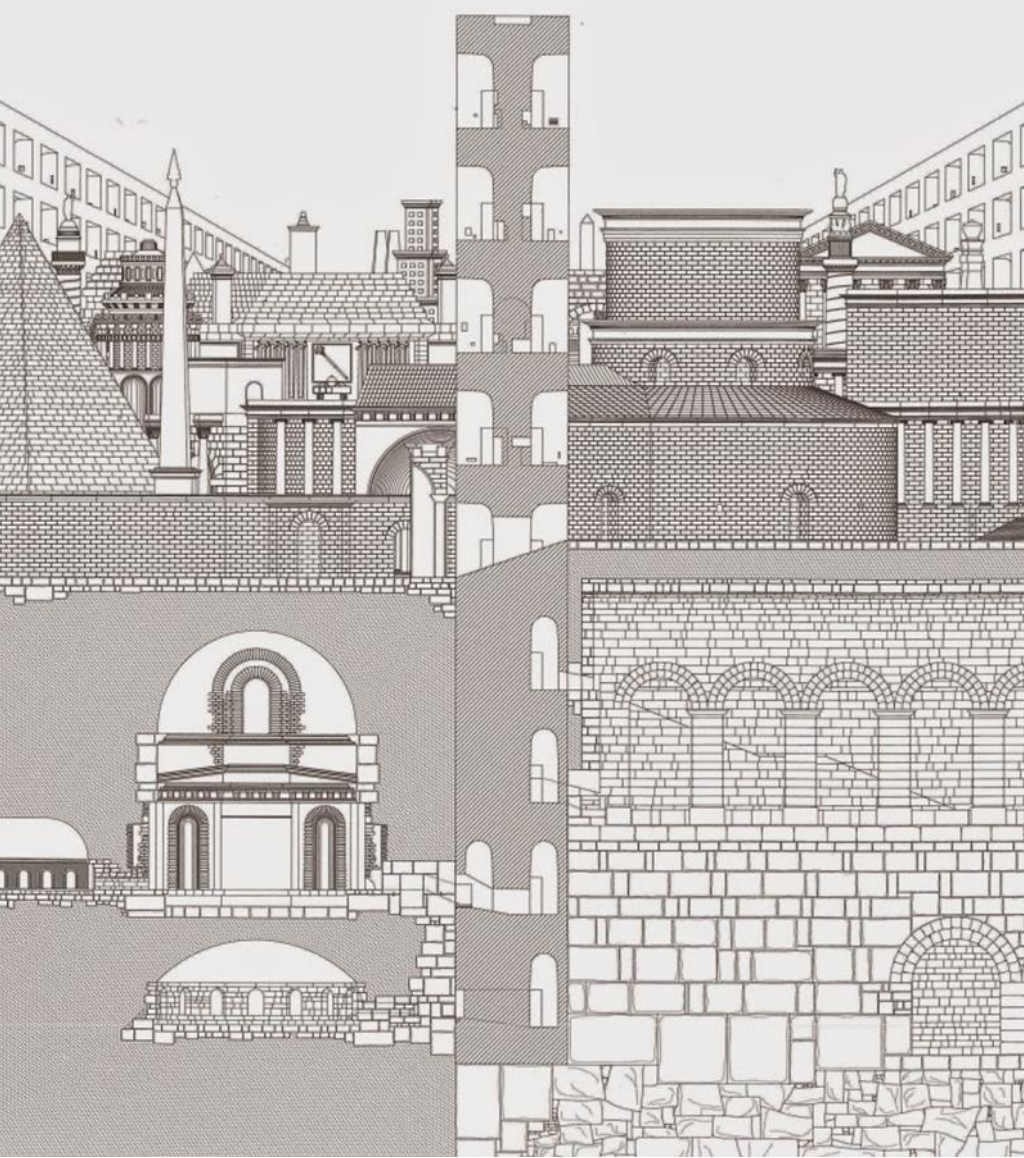
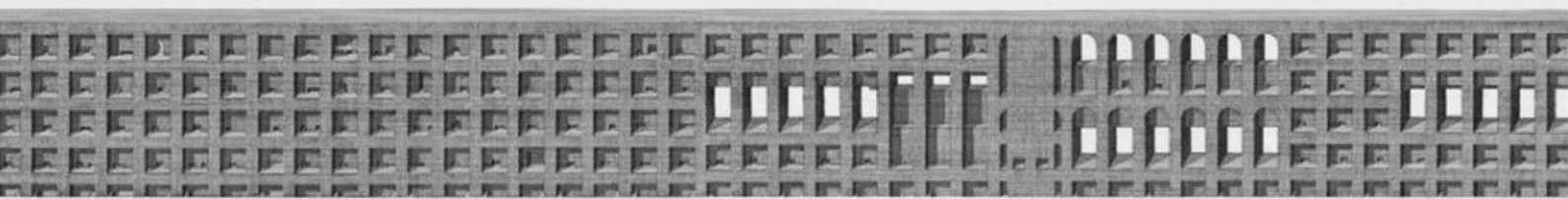
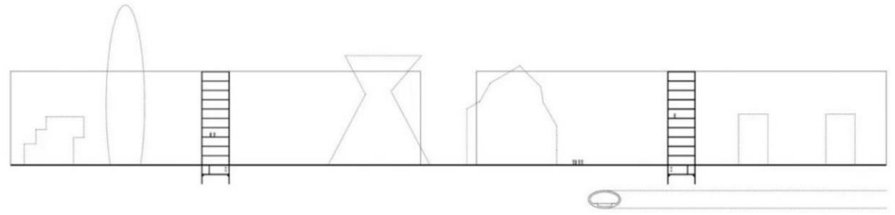


Fig. 31

Fig. 32



## 2.º capítulo

Da Bacia Hidrográfica do Tejo à Cova do Vapor

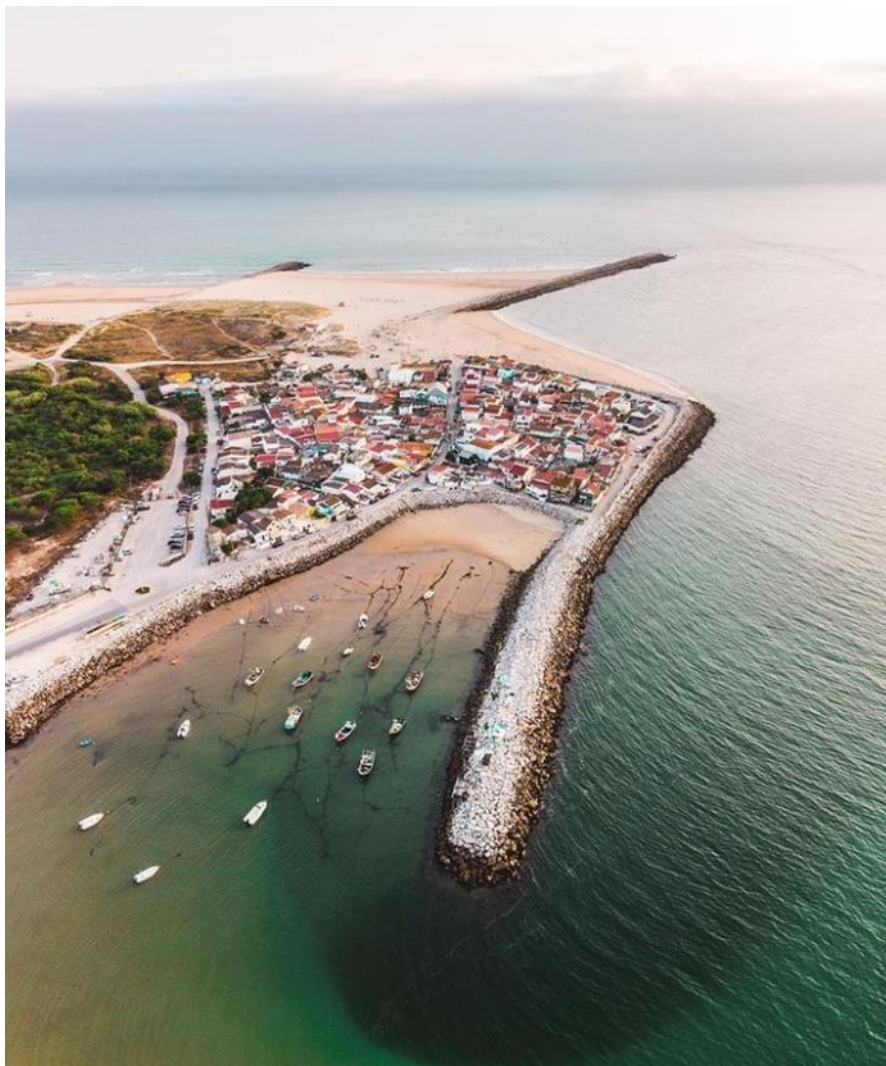


Fig. 33





## 2.1 - Enquadramento

A área em estudo encontra-se no Litoral Ocidental, num troço de costa baixa da margem Sul do Tejo, que faz fronteira com o Segundo Torrão e com a Costa da Caparica. Sendo este grande curso de água (Tejo) um dos principais Rios de Portugal que desagua em Espanha (Fig. 34), a sua influência ao longo das margens que o confrontam revela uma certa importância no modo como afetam os diferentes núcleos urbanos que vão surgindo e das suas relações com o mar enquanto elo de ligações marítimas e de elementos de transição para dentro dos territórios. Podemos assim considerar o Tejo, como um lugar de trocas, um lugar de relações entre as margens Sul e Norte de Lisboa que tem vindo a decair com a evolução e expansão quer rodoviária, quer ferroviária. Isto porque, ao longo da margem Sul se encontram diferentes cais e portos de abrigo que nos demonstram que essas conexões entre as mesmas eram outrora feitas através da navegação, num local onde a produção, transformação e difusão dos produtos eram essenciais para a vida industrial e económica da metrópole. Concelhos como Montijo, Seixal, Barreiro, Almada, entre outros, viviam em função da sua relação com o rio.

(PEREIRA, C., 2019)

Fig. 33 – A Cova do Vapor.

Fotografia de David Pires.

Fig. 34 – A Bacia Hidrográfica do Tejo

Desenho do autor.

Fig. 35 – Enquadramento geográfico

da Cova do Vapor.

Desenho reinterpreativo

Do autor.

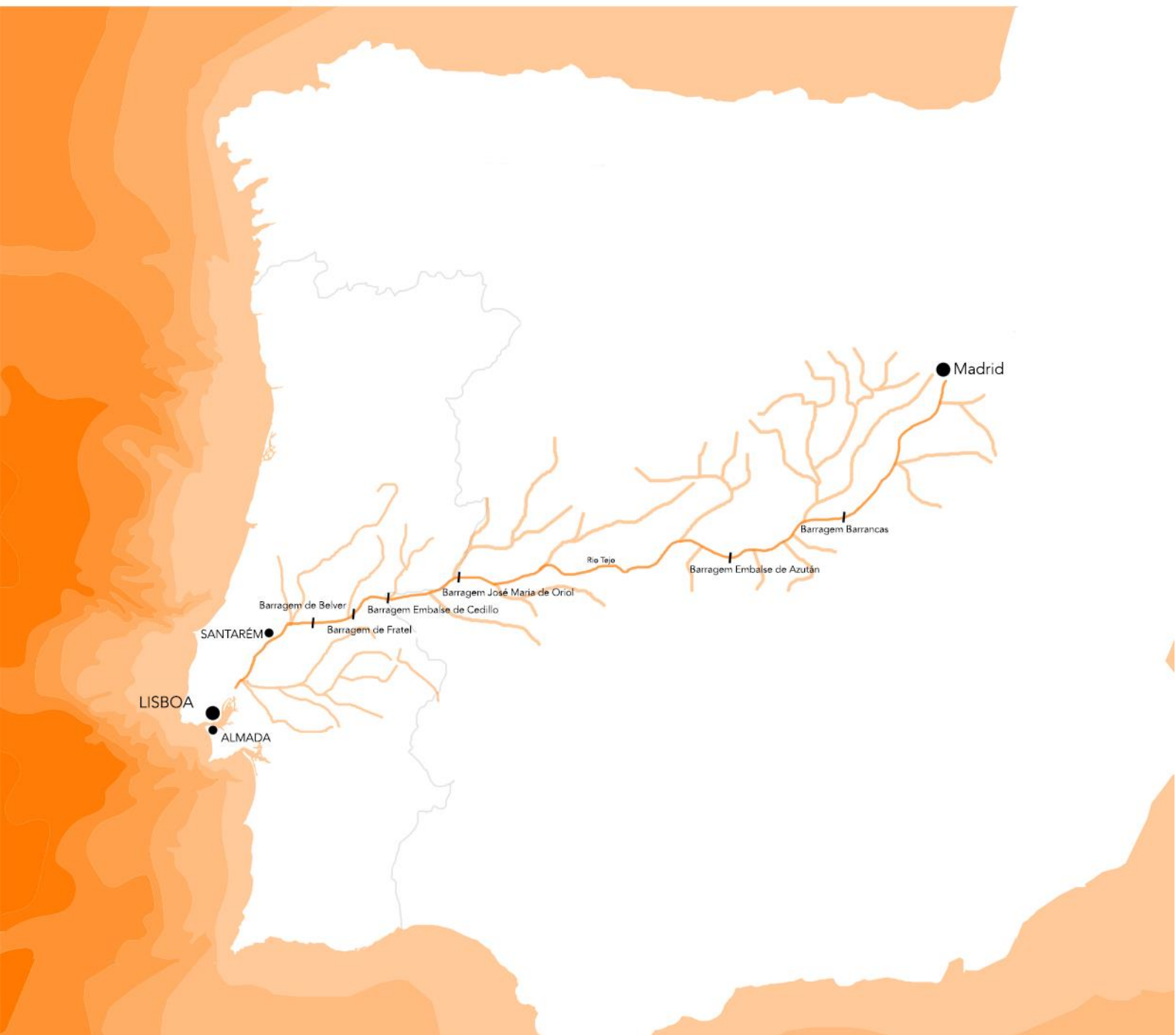


Fig. 34

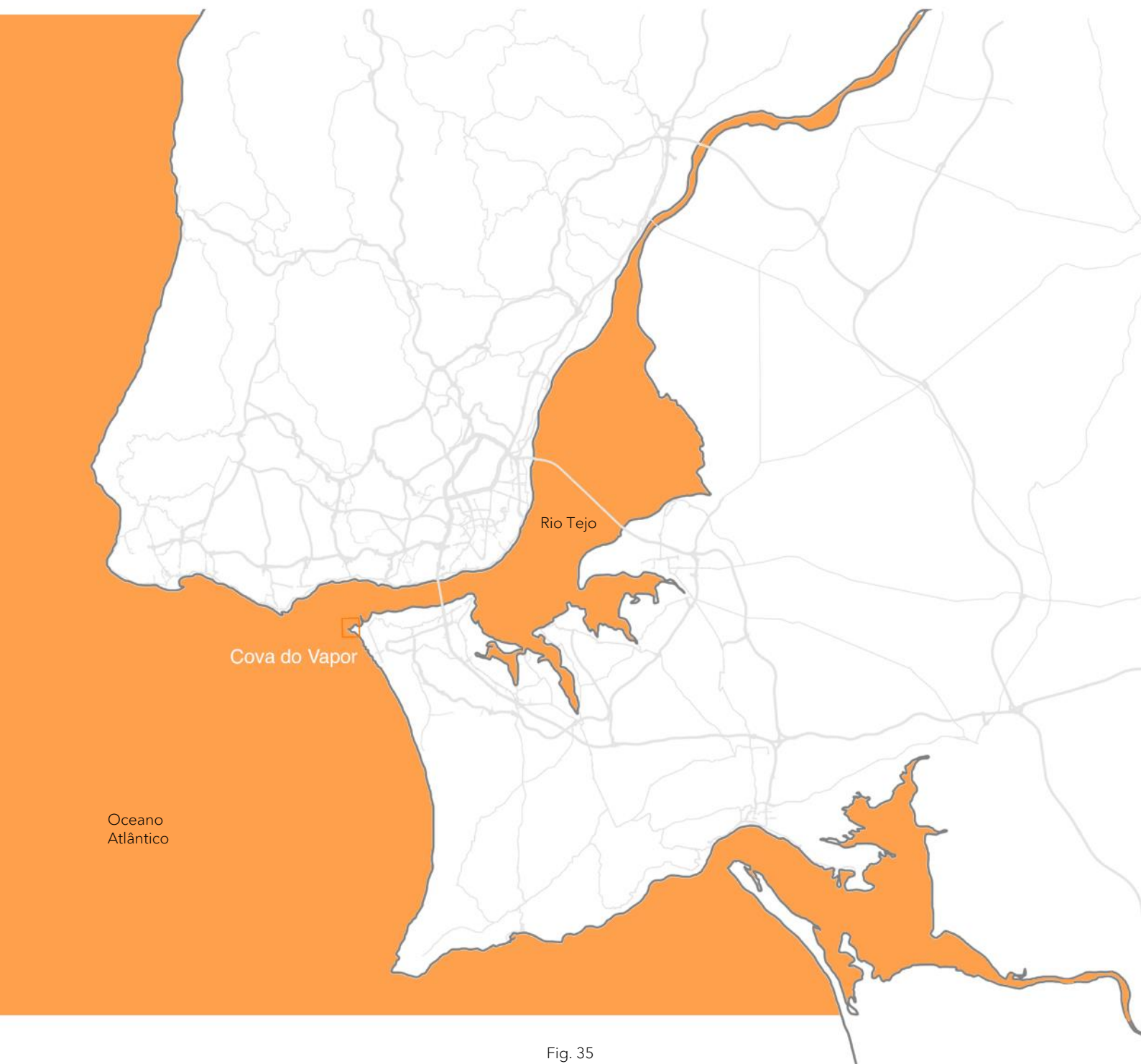


Fig. 35

Nos dias de hoje ainda existem algumas dessas ligações fluviais, desde o Cais Sodré-Cacilhas a Belém-Porto Brandão-Trafaria (Fig. 36). No entanto, desde o século XIX que tanto a expansão industrial como a construção da Ponte 25 de Abril e implementação das ferrovias, tem vindo a marcar este território e a proporcionar uma perda desse mesmo significado portuário como um ponto de paragem para os barcos, tendo mesmo alguns cais e até núcleos urbanos, que se caracterizavam por esses mesmo aspetos, perdido a sua importância e vindo a cair em desuso e inatividade, causando um desligar do contexto urbano e social do meio em que estão inseridos. Essa mesma degradação e decadência de indústria é visível em sítios que até foram beneficiando da sua proximidade e desenvolvimento junto à linha férrea até ao final do século XX, como a Margueira, o cais do Ginjal, a Quinta da Arealva, o Segundo Torrão e ainda a Cova do Vapor, todos eles em cotas baixas em relação ao interior do concelho de Almada (Fig. 37 e 38).

(PEREIRA, C., 2019)

- Fig. 36 – A linha de Margem do Tejo.  
O tecido edificado.  
A Cova do Vapor.  
Fig. 37 – As redes da margem.  
S/ escala.  
Fig. 38 – O edificado.  
S/ escala.  
Fig. 39 – Secções na margem.  
S/ escala.

Desenhos do autor.

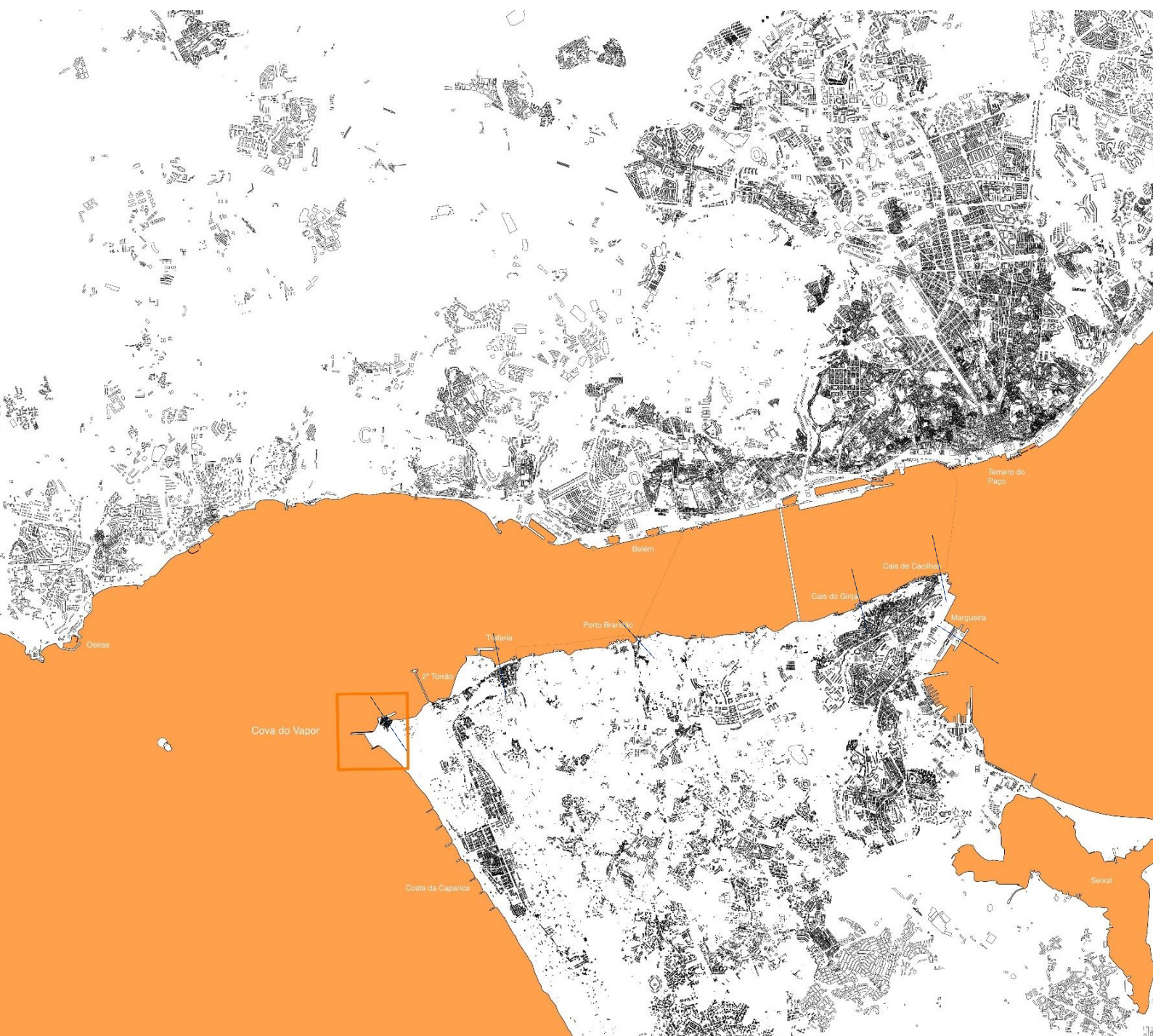


Fig. 36



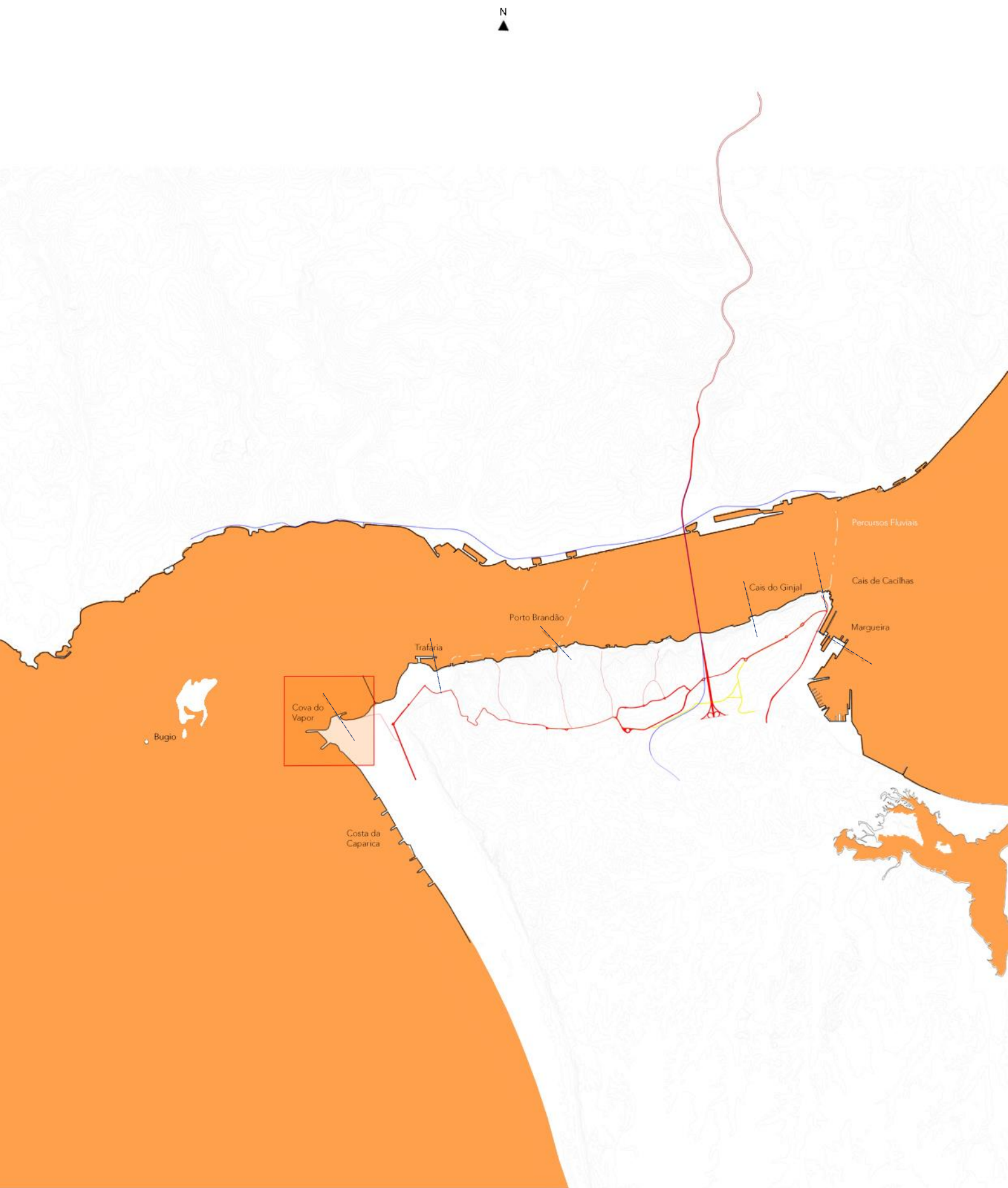


Fig. 37

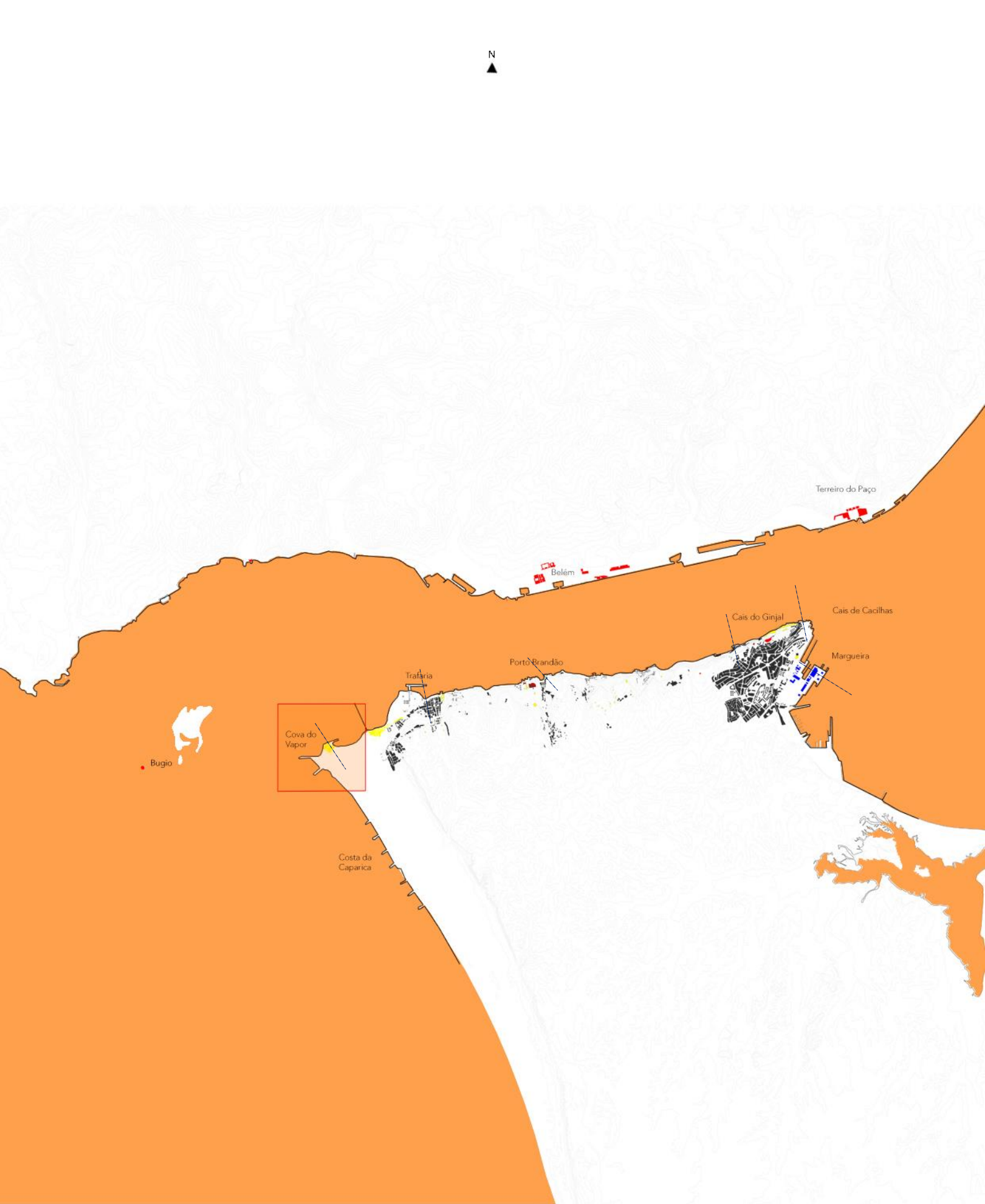


Fig. 38

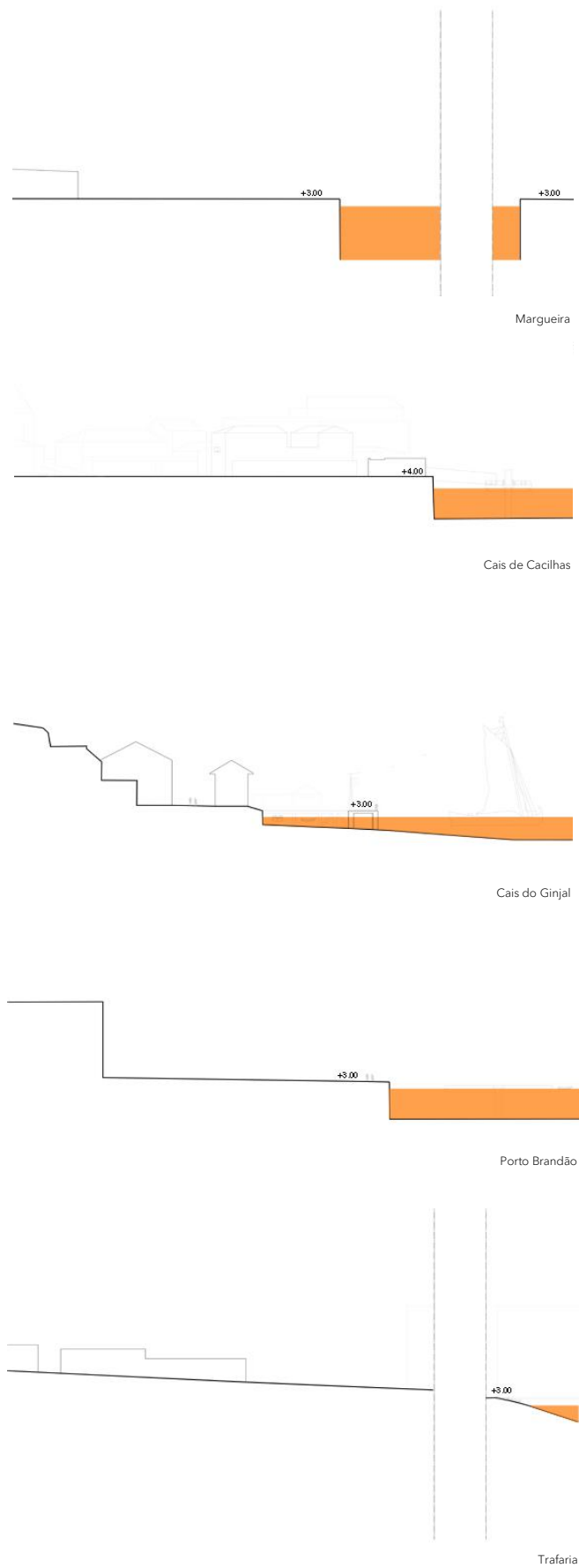


Fig. 39



A Margueira como uma máquina desativada que servia de infraestrutura para grandes embarcações e que agora se encontra em risco de colapso e desativada. O cais de Cacilhas (considerado o principal cais do concelho de Almada) e a perda de importância do cais do Ginjal que apresenta uma margem extensa entre Nascente de Cacilhas até à ponte e ao Pragal. Uma grande infraestrutura no século XVIII e XIX que servia como zona de armazenamento do azeite, bacalhau e outros, até por fim ser transportado para a cidade. Nos dias de hoje, esta zona funciona mais como lazer devido aos seus restaurantes, jardins e miradouros (Boca do Vento). O Olho de Boi (que até à década de 80 serviu para armazenamento e produção de pesca) e a Quinta da Arealva, (a Poente do Cais do Ginjal e que é considerada o seu ponto final), são também exemplos de referência da margem que se encontram ou ao abandono ou num estado de ruínas. Assim como o fragmento em estudo, que se encontra no canto desta margem e que finaliza o seu confronto com o Tejo, a Cova do Vapor, um núcleo urbano clandestino que serviu de ponto de paragem para os barcos a vapor e para quem procurava um paraíso alternativo de refúgio da cidade.

(MATEUS, B. M. A., 2010)

Se pensarmos na toponímia deste local em estudo, o seu nome "Cova" tem origem pelo facto de esta se ter formado como uma pequena concha no areal devido às correntes marítimas que ali se fazem sentir (Fig. 40). Em relação ao "Vapor", não se sabe ao certo, mas existe a teoria de que surgiu após uma draga a vapor retirar os areais para a construção de docas e cais no outro lado da margem, em Lisboa.

No entanto, o facto de este se posicionar geograficamente num ponto de comunicação entre o Tejo e o Oceano Atlântico, denominado por Barra, faz dele um local em risco de desaparecimento e degradação. A Barra é dividida por três canais: A Barra Norte, a Barra Grande que se localiza entre dois grandes bancos de areia (Cachopos) e a Barra Sul que se considera a zona mais instável e que entra diretamente em confronto com a Cova do Vapor. Com o passar dos anos foi existindo a necessidade de proteger um território, onde o solo é naturalmente composto por calcários e Areias de Musgueira e Casal Vistoso, através de molhes de pedra. Um mais a Norte, que conforma o atual porto de abrigo dos pescadores e que se encontra mais suscetível ao vento e a correntes marítimas mais fortes (Fig. 41), e outros dois orientados a Poente, seguindo os princípios de outros que surgem mais para Sul na Costa da Caparica, e que permitem a existência de praias e dunas.

(MATEUS, B. M. A., 2010)

Fig. 40 – A evolução do areal da Cova do Vapor até hoje. A forma e a topografia do território, Desenho reinterpretativo do autor.

Fig. 41 – A Barra do Tejo e as correntes marítimas em relação ao caso de estudo. Secção tipo de um troço da costa. Desenhos retirados de: (FREIRE, M. E. F., 1986)

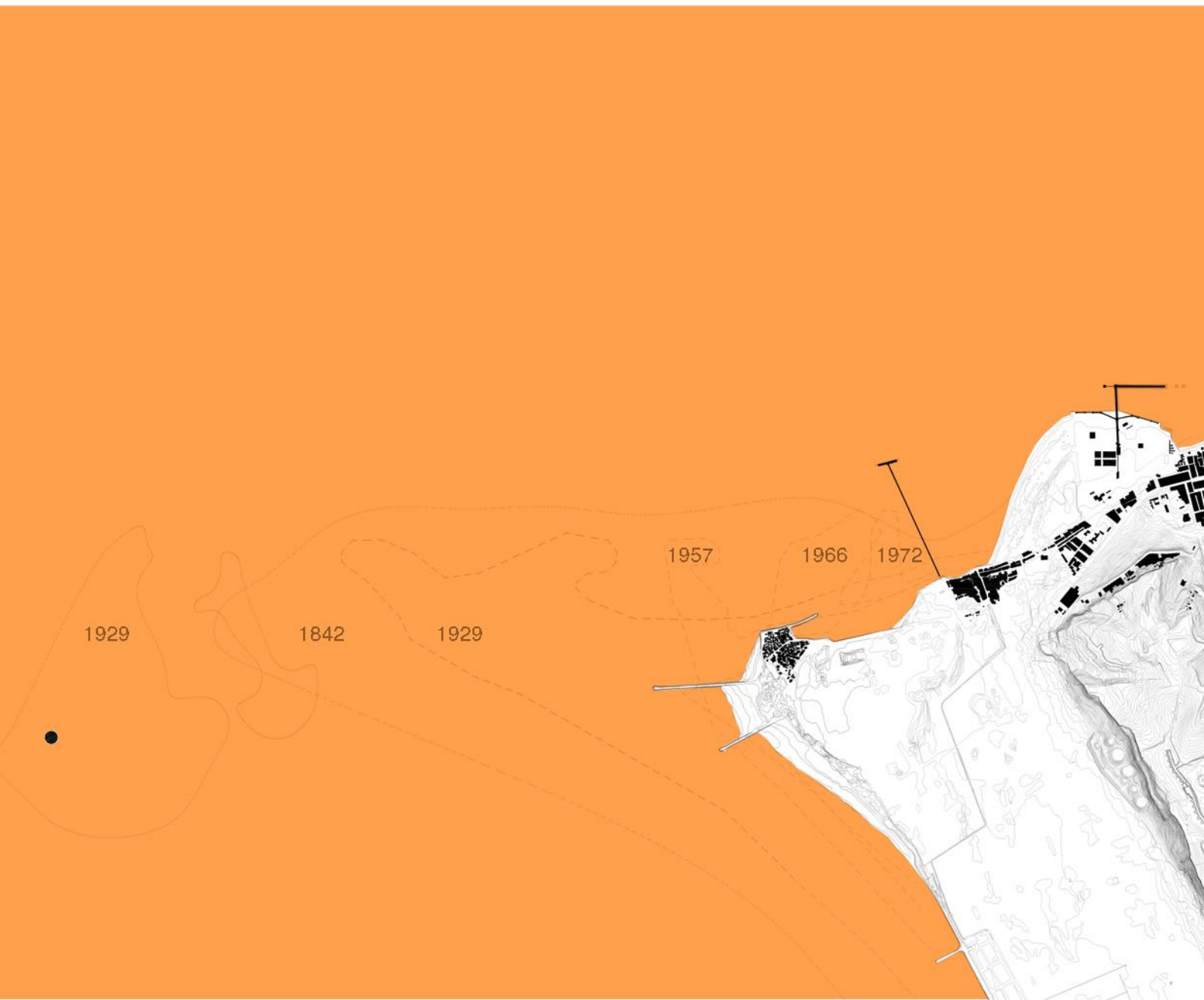
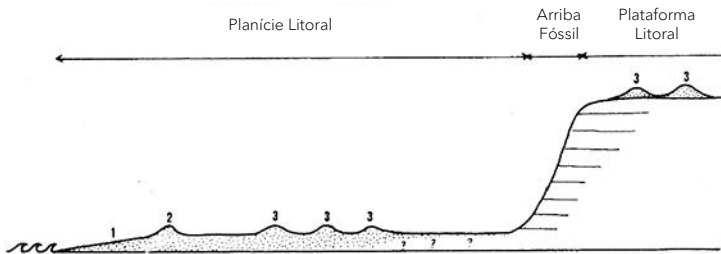
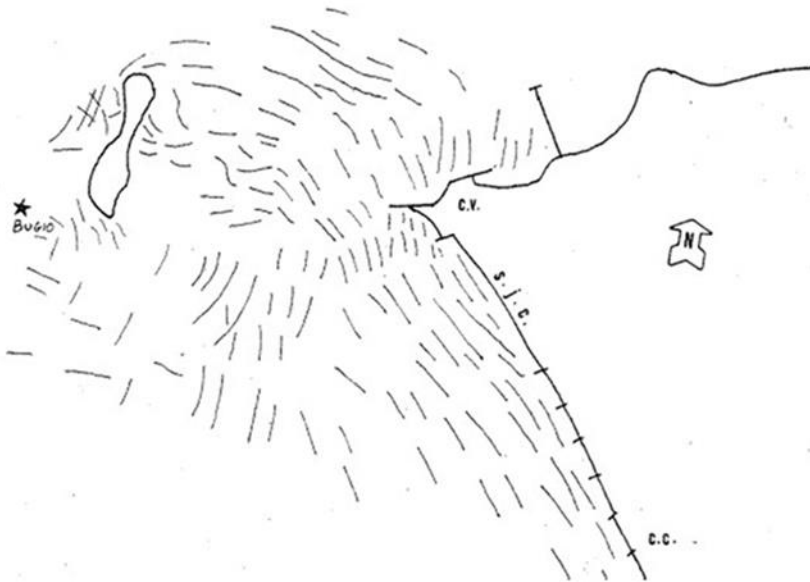
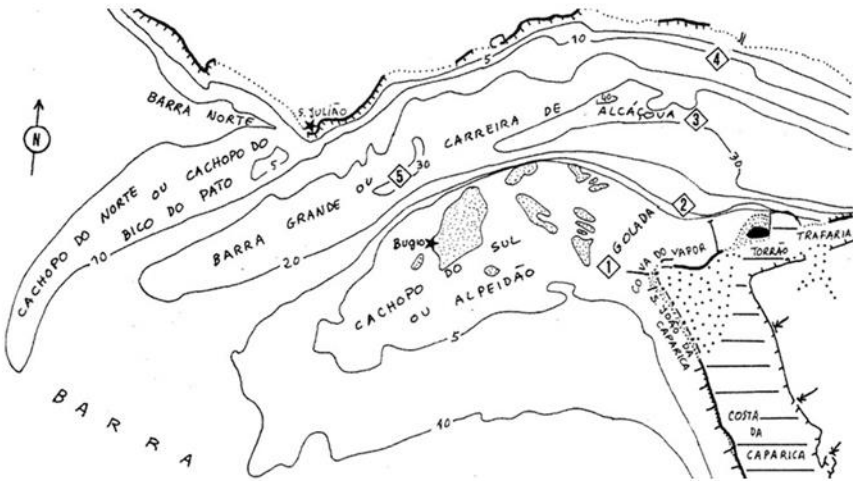


Fig. 40

Fig. 41



1 - praia; 2 - cordão dunar exterior; 3 - dunas interiores

## 2.2 – Aldeias Avieiras

A Cova do Vapor é exemplo de um aglomerado urbano inserido num contexto de mais de 80 assentamentos avieiros (na sua maioria desaparecidos ou em ruínas) ao longo do leito da bacia hidrográfica do Tejo (Fig. 42). Com cerca de 80 mil quilómetros quadrados e pertencente a um rio com 1100 quilómetros de extensão, permite a 3 milhões de portugueses viver à beira-rio.

As Aldeias Avieiras surgiram assim entre o século XVIII e XIX através de pescadores da arte xávega\* (muito usual na costa Oeste portuguesa), que no Inverno se viam impossibilitados de ir ao mar com os seus barcos pelo clima que se fazia sentir, primordialmente em zonas como Aveiro ou Vieira de Leiria, e viram nas margens do Rio Tejo uma oportunidade de melhorar as suas condições de trabalho e servir de alternativa à habitual pesca fluvial da época. O facto das suas estadias serem breves, até princípios de Verão, fez com que estes movimentos migratórios dessem origem a uma cultura muito própria, caracterizada pela marginalidade e levando-os a serem apelidados de “ciganos do Tejo”.

(GOMES, J. F. 2022) e (DIAS, F. S. 2018)

\* - A arte xávega é um modo de pesca tradicional efetuada pelos portugueses, efetuada através de uma rede cónica fixa no areal e descrevendo um semicírculo para dentro do mar enquanto é puxada por um barco até voltar à praia, desenrolada depois pela restante tripulação.

A pesca de arrasto.  
(GOMES, J. F. 2022) e (DIAS, F. S. 2018)



Fig. 42

● Aldeias Avieiras

- 1 - Caneiras
- 2 - Porto de Sabugueiro
- 3 - Escaroupim
- 4 - Esteiro da Nogueira
- 5 - Póvoa de Sta. Iria
- 6 - Poço do Bispo
- 7 - Carrasqueira

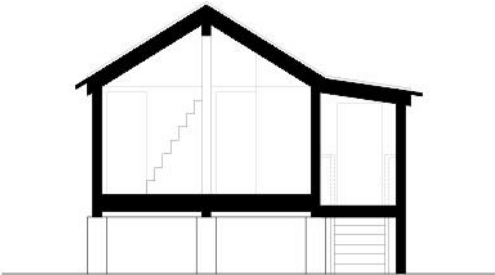
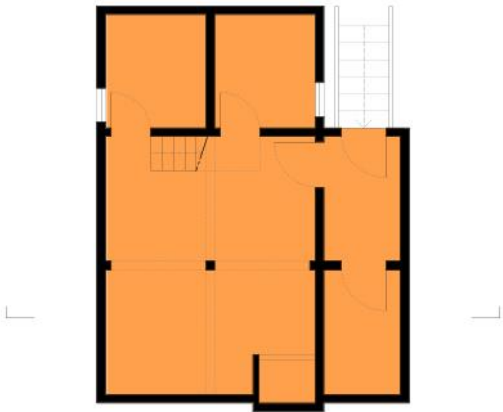
Inicialmente, os pescadores procuravam um lugar à beira-mar longe de algum aglomerado urbano que pudesse existir e começaram por viver nos próprios barcos atracados à margem, antes de construírem aldeias de lata nas praias. Nas primeiras construções da Casa típica Avieira e de modo a fixarem-se junto ao local de trabalho, na margem do rio, os pescadores montavam pequenas barracas com o que iam encontrando na praia e procuravam elevá-las sobre estacas de madeira (casas palafíticas) para resistir às cheias e proteger as suas famílias. Com o passar dos tempos e para aumentar a durabilidade das suas construções, estas estacas passaram a ser substituídas por pilaretes de betão e começaram a ganhar vida com pinturas das paredes, janelas e portas, assim como na colocação de telhas de barro na sua cobertura (Fig. 43).

(GOMES, J. F. 2022) e (DIAS, F. S. 2018)

Fig. 42 - Localização de alguns Portos e Aldeias Avieiras. Desenho reinterpretativo do autor.

Fig. 43 - A casa típica Avieira. Desenhos reinterpretativos do autor (planta e corte). Fotografia de autor desconhecido.

Fig. 43





*"O vento dos invernos apertou as tábuas e dobrou as letras. Só fluorescência como um nível faz frente às ondas na esplanada fechada. Dei-te um arco, umas letras próprias, uma bandeira, podias ter sinalizado a partida. Mexia-se num pequeno sótão dobrado. Fazia a barba numa quina antiga que servia para preparar o reboco que protegia as janelas. Rasguei retângulos numa alvenaria periférica, visíveis de claustro depurado, negativo, que me coa a brisa saturada. Quis que a minha fosse mais pequena, aquela que apenas me envolvia quando me levava a apertar a calça de látex e o cotovelo abria a persiana para dar ar às toalhas húmidas.*

*Não te demores. Por baixo deste peso, passa apenas sol fraco para secar as marcas na tijoleira que assentaste entre os pilares antes do jardim. Com argolas de ferro musculei as formas de cartão lisas para a minha vontade de sombras e alpendres e entradas. Eis o portão que me abre a aventura das férias, as velas de um navio de cerveja, dos colares de peixe que desenhei em 1957, quando não julgava possível uma segunda casa.*

*Não estudei o manuelino mas posso, com conchas, frisar estes arcos trilobados, estes colunelos, qualquer coisa que suponho certa e com que falo com os meus amigos. Jantemos, na nossa quinta suburbana, depois de mangueirado o pátio, arrastada a mesa velha que trouxemos de Lisboa.*

*Tantas casas depois, tantas ideias, já só me apeteceu ornar o arranque da cumeeira com um símbolo de praia. Sob as conchas vou encostar as tuas costas nuas quando voltares da praia, fiz estes arcos como se estas te negassem que reparasses. Vou mesmo magoar-te nos búzios, nos ferros de cancela, nas janelas. Fizeste bem em separar o quarto do teu cunhado da tua irmã por uma parede dura, podemos abrir o estore sem ruído se de manhã nos apetecer ver o sol ou as neblinas de Julho.*

*Quem se mexe sobre estas pedras que prendem a chapa ondulada? Quem se despe protegida pela sombra arriscada dos triângulos, quem desenhou esta janela? Sabemos da felicidade de estampar as rosas, os pássaros, as andorinhas, para que presos no plano branco das portadas possam rodar trazendo o jardim para dentro e o cheiro a melancia. Marquei a entrada com dois brinquedos que roubei às gêmeas, debroei de vermelho bocados do muro mas mantive as cabeças rosa. Queria que crescessem com elas.*

*Nos degraus de madeira raspamos nafta e areia, descansamos sobre o corrimão, a perna reclinada na direção do pescoço voltado."*

(DIAS, M. G.; COLAÇO, I., 1994)



## 2.3 – Caraterização do bairro: Cova do Vapor

O bairro entre a Costa da Caparica e a Trafaria

A origem da Cova do Vapor remonta aos anos 20 do século XX e pode ser definida como um pequeno bairro informal com cerca de 183 pessoas (Censos 2011) e uma área de ocupação do edificado de 17900 metros quadrados. Com o passar dos anos viu o seu areal recuar devido à subida do nível das águas e às correntes marítimas que se faziam sentir, chegando a atingir as cotas das casas e levando as pessoas que ali residem a adaptarem estratégias de defesa ou até de recuo das suas próprias habitações. Até certa altura existiu ainda a possibilidade de ir a pé desde a praia até ao farol do Bugio, um ponto histórico que marca a entrada no Tejo, mas que mais tarde viria a deixar de ser possível.

O núcleo urbano contém 2 molhes a Poente e 1 molhe a Norte, que à semelhança dos que existem na margem da Costa da Caparica, têm a intenção de proteger e acalmar as marés, embora este se localize num ponto geográfico mais frágil (como referido anteriormente). No entanto, é notória a diferença de ocupação entre as suas praias, sendo a Primeira Praia e a praia da Cova do Vapor mais procuradas pela sua pacificidade e facilidade de estacionamento gratuito, ao contrário do que acontece com as praias da Costa da Caparica que para além de se apresentarem maioritariamente privadas, constituem uma elevada taxa de ocupação. A diferença em termos económicos contrasta duas realidades díspares apesar de vizinhas, assim como o contexto histórico, social e geográfico.

(FREIRE, M. E. F., 1986)

O seu tecido edificado divide-se quase como dois pulmões através de um eixo que o estrutura e que engloba todos os principais espaços de convivência e de funções, a Avenida António Martins Correia. A única via por onde é possível ser feito o acesso automóvel para dentro do bairro, que rompe a Mata de São João da Caparica e se interliga com a Estrada da Raposeira no Segundo Torrão para fazer a ligação para o exterior. Essa via distribui depois para o restante bairro através de ruelas e becos estreitos, como se para acedermos a uma habitação existisse a obrigação de passar dentro da serventia de outra (Fig. 44 e 45).

(MATEUS, B. M. A., 2010)

Fig. 44 – Caraterização do bairro:  
"Layers" do edificado e do  
espaço público.

Desenhos reinterpretativos do autor.  
Fig. 45 – Secções do caso de estudo.  
Desenhos do autor.

A margem da Cova do Vapor.

Fig. 44

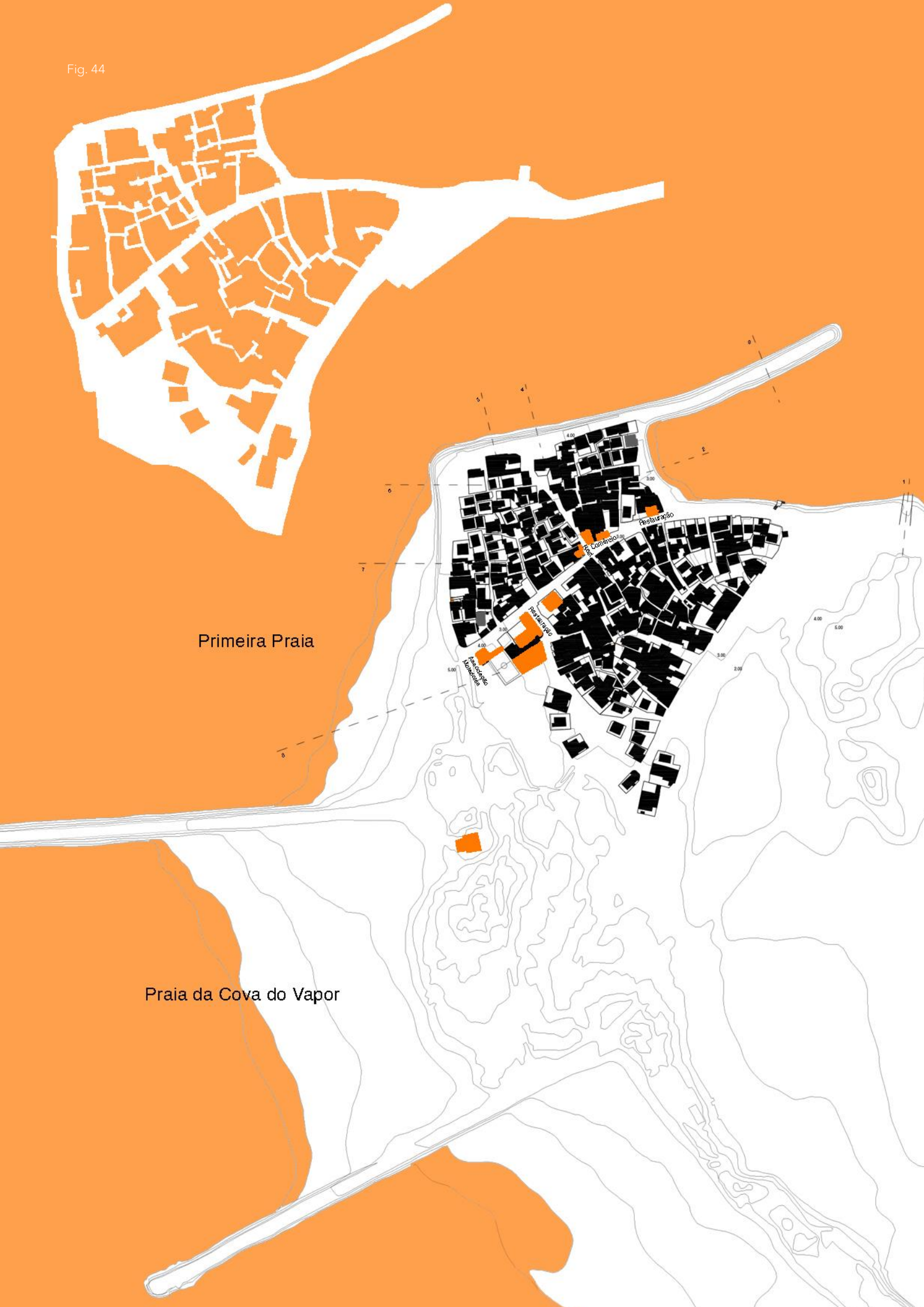
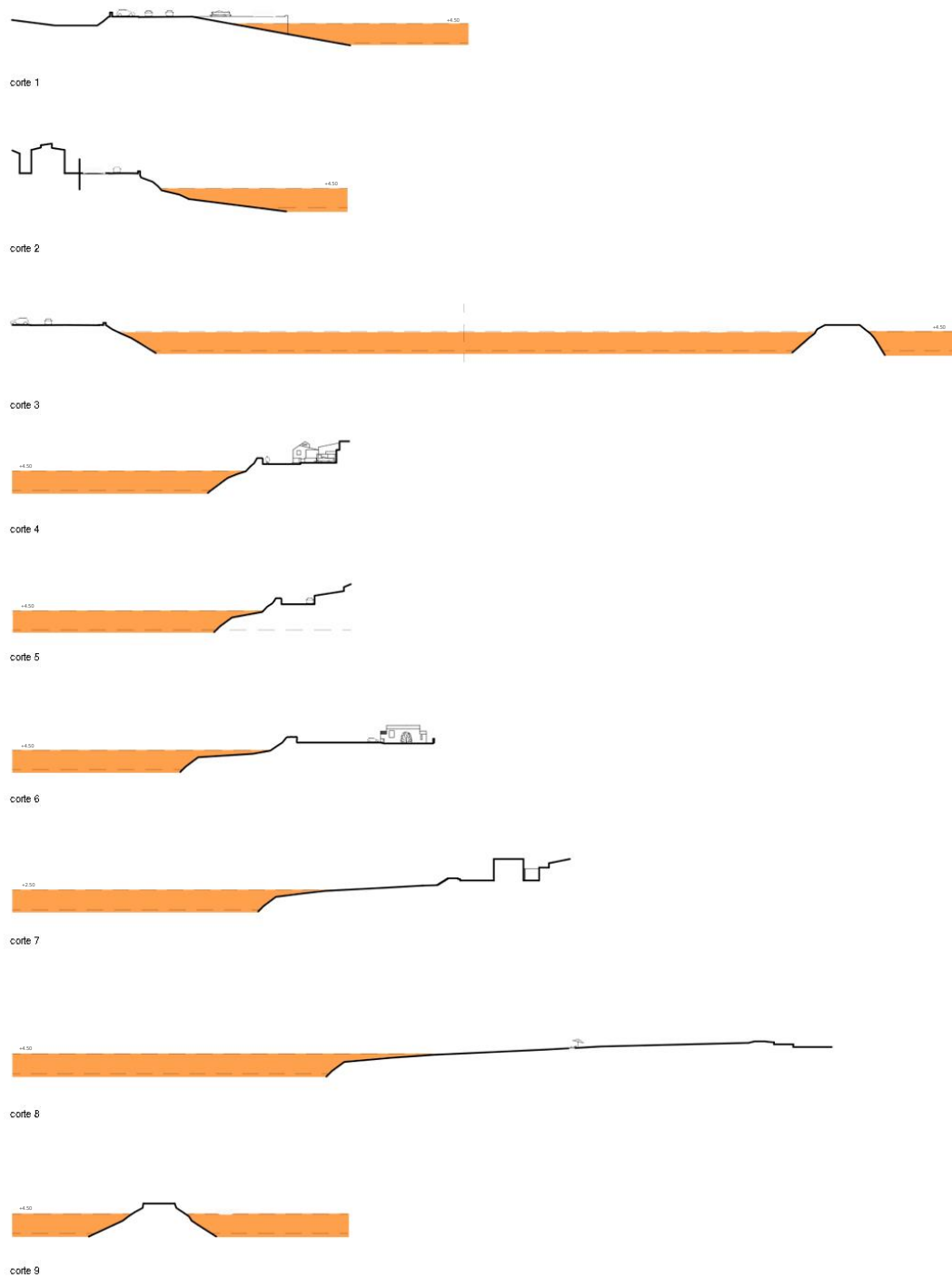


Fig. 45



No seu aglomerado de casas, é possível visualizar os portões ornamentados por conchas, os conjuntos de azulejos que decoram as paredes de um modo algo pouco estético e desgovernado, os “graffitis” que antevêm obras de construção e as ruelas quase labirínticas que ainda trazem areia da praia (Fig. 46 e 47), como a 5ª Avenida ou Av. dos Milionários. Ao pensar numa cidade ou simplesmente num núcleo urbano como público ou doméstico, dentro ou fora de portas, exteriorizado ou íntimo, é possível assumir que um lugar interiorizado é aquele que se torna mais isolador e onde o seu habitat é a casa, enquanto o exteriorizado tem o seu verdadeiro habitat no exterior, na rua e na praça, que mesmo sem teto, as paredes e as fachadas segregam-nas e acolhem-nas como se as tornassem mais urbanas, à imagem do que acontece no bairro da Cova do Vapor.

(CHUECA, F., 1968)

Ou seja, este é um bairro onde é evidente que o espaço público serve de interior urbano e de principal meio de vivência para os indivíduos que ali permanecem. Um órgão de sociabilidade onde existe uma clara relação de vizinhança e de ligações entre a população, que revelam o espírito e a identidade da convivência dentro de um bairro, daí a existência e persistência deste povo de manter a Cova do Vapor viva. A sua cultura de bairro de portas abertas demonstra a facilidade de interação que existe nesta povoação, onde os espaços de restauração são os principais pontos de convívio, como um restaurante e um café que pertencem à comissão de moradores que, à semelhança das habitações existentes, as suas estruturas são maioritariamente de madeira de pinho (era o material mais acessível e resistente ao mar), os telhados em telha Marselha e são constituídas por um piso térreo, sendo poucas as que contém dois pisos.

(MATEUS, B. M. A., 2010)

Fig. 46 – Fotografia do autor.

Fig. 47 – Fotografia de David Pires.

As ruelas estreitas e sinuosas do bairro.

Relação de vizinhança.

Edificado e espaço público.

Fig. 48 – Os 5 elementos urbanos que caracterizam a Cova do Vapor: planta, corte e fotografia.

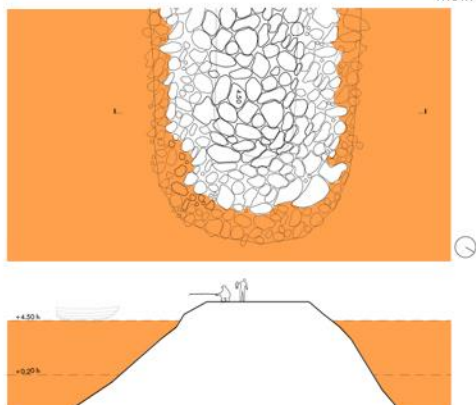


Fig. 46 e 47



Fig. 48

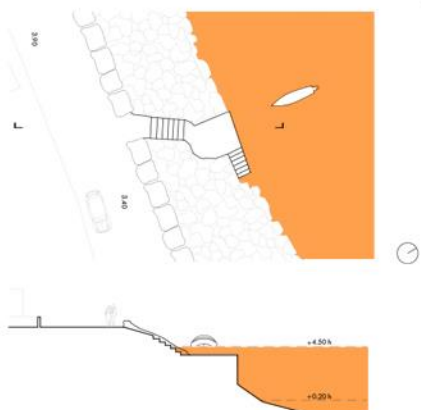
molhe : porto de abrigo



restauração



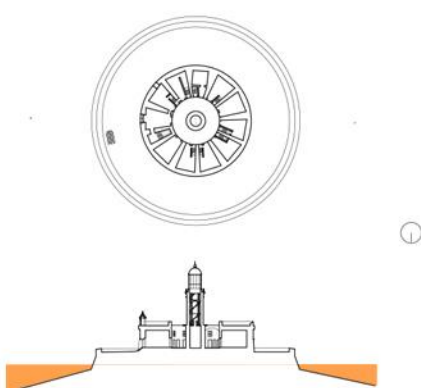
ancoradouro



muro de proteção



farol do Bugio





A população que reside atualmente neste local é maioritariamente da origem de Lisboa, devido ao facto de estes procurarem “fugir” à confusão da cidade e viver naquele que é considerado o “Algarve dos pobres”. Esta migração levou a uma extensão da mesma, tanto nas suas práticas como nos seus costumes culturais e evidencia a relação entre margens. Em alguns restaurantes da Cova do Vapor, estes tornavam-se por vezes em casas de fado, assim como as marchas e as festas de Verão que se sucediam através da inspiração lisboeta. Apesar da sua distância física ainda se pode denotar esses traços culturais em alguns espaços, mas o envelhecimento da população fez com que estes costumes se fossem perdendo.

Se a Cova do Vapor é um bairro clandestino onde existe uma cultura muito mais festiva sazonalmente ou de maior união e afeto, o mesmo não se pode dizer no bairro vizinho do 2º Torrão, que apesar das suas semelhanças históricas, serviu de acolhimento a emigrantes que vieram de Cabo Verde e tiveram alguns problemas na sua integração, não existindo a mesma relação de vizinhança e de coesão social. Uma sociedade de bairro, é assim um conceito meticuloso para o planeamento urbano e arquitetura no que toca aos padrões culturais, às classes sociais e às interações. Dentro de um determinado núcleo, existem diferentes práticas e costumes ao longo da sua história que os estruturam e que revelam a sua identidade em diferentes aspetos como o seu registo, a sua imagem social e representações cognitivas.

(MATEUS, B. M. A., 2010)

Fig. 49 – A vista para a outra margem  
Fotografia de David Pires.



Fig. 49

## 2.4 – Planos de Intervenção no Território

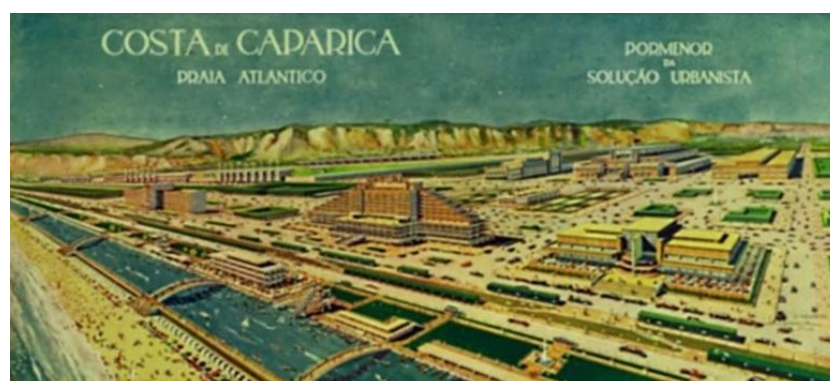
O concelho de Almada é um território urbano que merece reflexão na valorização do seu potencial pelo modo desordenado como se tem vindo a desenvolver. O facto de esta ser considerada uma zona periférica e suburbana, refém da centralidade de Lisboa, não refletem as múltiplas configurações e morfologias que unificam as suas cidades, o rio e o mar. A sua relação, como referido no documento anteriormente, faz deste um lugar de trocas e de relação entre margens com uma história antiga identitária, rica em valores patrimoniais naturais, com forte presença militar e marcada pela sua industrialização.

As suas transformações têm vindo a suscitar interesse por parte da Câmara Municipal de Almada (CMA) em intervir e a incentivar técnicos a elaborar planos de desenvolvimento para o território. Os primeiros planos surgiram nos anos 30 do séc. XX, na Costa da Caparica. Um local onde se vislumbravam fortes indícios para explorações turísticas, mas que alcançou duas visões diferentes. De um lado, o desenho do Engenheiro Morris Liebermann, promovido por Manuel d'Agro Ferreira, de uma estância balnear, que procurava integrar as pré-existências na composição formal da sua Praia Sol. Por outro, o estudo urbano futurista desenhado pelo Arquitecto Cassiano Branco, que passava por desaparecer com as pré-existências e criar hotéis que iriam do luxo ao popular. A arquitetura modernista dos seus edifícios estrutura-se perante um traçado viário em grelha que se caracteriza pelo canal artificial paralelo ao mar e que é atravessado por pontes que dariam o acesso ao mar (Fig. 50).

(BAPTISTA, L. S.; MELÂNEO, P. 2020)

Fig. 50 – Estudo Urbano para a Costa da Caparica. 1930 (não realizado). Arq.º Cassiano Branco.

Fig. 50



No entanto, apesar de estas mesmas visões não obterem resultados em termos de planeamento urbano, este foi um território para onde as pessoas se começaram a deslocar de um modo mais permanente, acabando assim por ganhar um novo interesse para além das colónias de férias que iam surgindo. Em 1949, são apresentados novos planos pelo urbanista Faria da Costa, que para além de integrar as pré-existências no plano para a Costa da Caparica, com base nos princípios da cidade-jardim (Fig. 51), procurou fazer a ligação fluvial entre Lisboa-Trafaria-Cova do Vapor, assim como uma ligação viária a Cacilhas e Almada. O redesenho do traçado urbano foi uma questão fulcral para a criação de novos acessos à Costa da Caparica e originou ainda a sua ligação com a Trafaria, Cova do Vapor e Capuchos. Devido às limitações financeiras da CMA, apenas algumas ideias se tornaram praticáveis.

Mais tarde vieram a surgir diversos planos que também não passaram do papel, mas neste caso devido à revolução de 1974, projetos turísticos de Maurício de Vasconcelos, Manuel Sheppard Cruz, Casimiro Mateus de Campos, entre outros. Também no plano de urbanização de Lisboa Praia (Fig. 52), promovido pela Urbanizadora Praia do Sol em 1967, os arquitetos Braula Reis e Justino Moraes desenvolvem uma grande marina na Cova do Vapor, São João da Caparica. Devido à erosão costeira este revelou-se um território problemático em termos de urbanização, como se revelou no plano elaborado pelos arquitetos Carlos Duarte e José Lamas, em 1979, numa tentativa de densificar o tecido urbano (Fig. 53). Álvaro Siza, no mesmo local, também optou por concentrar o edificado, mas mais para o seu interior em 1993 (Fig. 54).

É com o surgimento do Programa POLIS da Costa da Caparica que começa a existir uma maior coerência e coordenação nas propostas apresentadas, através da criação de diversos Planos de Pormenor.

(BAPTISTA, L. S.; MELÂNEO, P. 2020)

Fig. 51 - Plano de Urbanização da Costa da Caparica, 1946.  
Arq.º Faria da Costa.

Fig. 52 - Urbanização Lisboa Praia, Urbanizadora Praia do Sol. São João da Caparica, 1967. (não realizado)  
Arq.º Braula Reis e Justino Moraes.

Fig. 53 - Plano Geral de Urbanização Trafaria-Vila Nova-Costa da Caparica. 1978-1979.  
Arq.º Carlos Duarte e José Lamas.

Fig. 54 - Estudo Urbano, Urbanizadora Praia do Sol. Cova do Vapor/ S.J. da Caparica, 1993 (não realizado)  
Arq.º Álvaro Siza Vieira.

Fig. 51



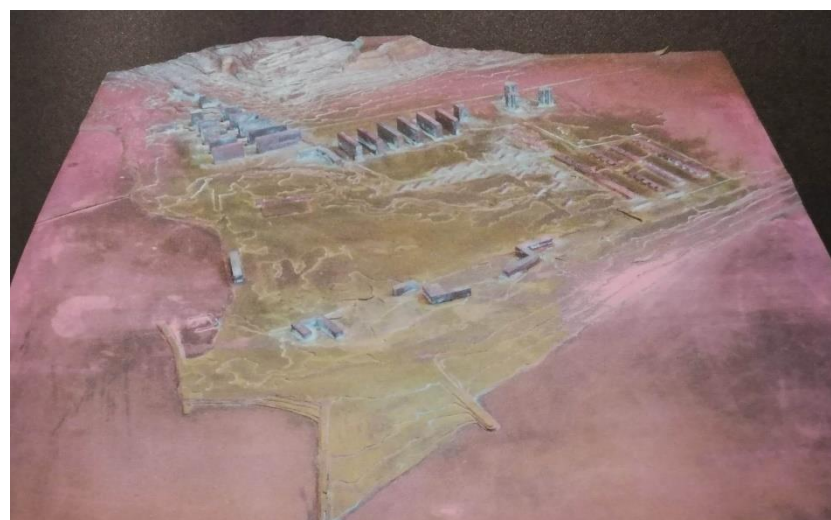
Fig. 52



Fig. 53



Fig. 54







# 3.º capítulo

(Re)Significar a Cova do Vapor

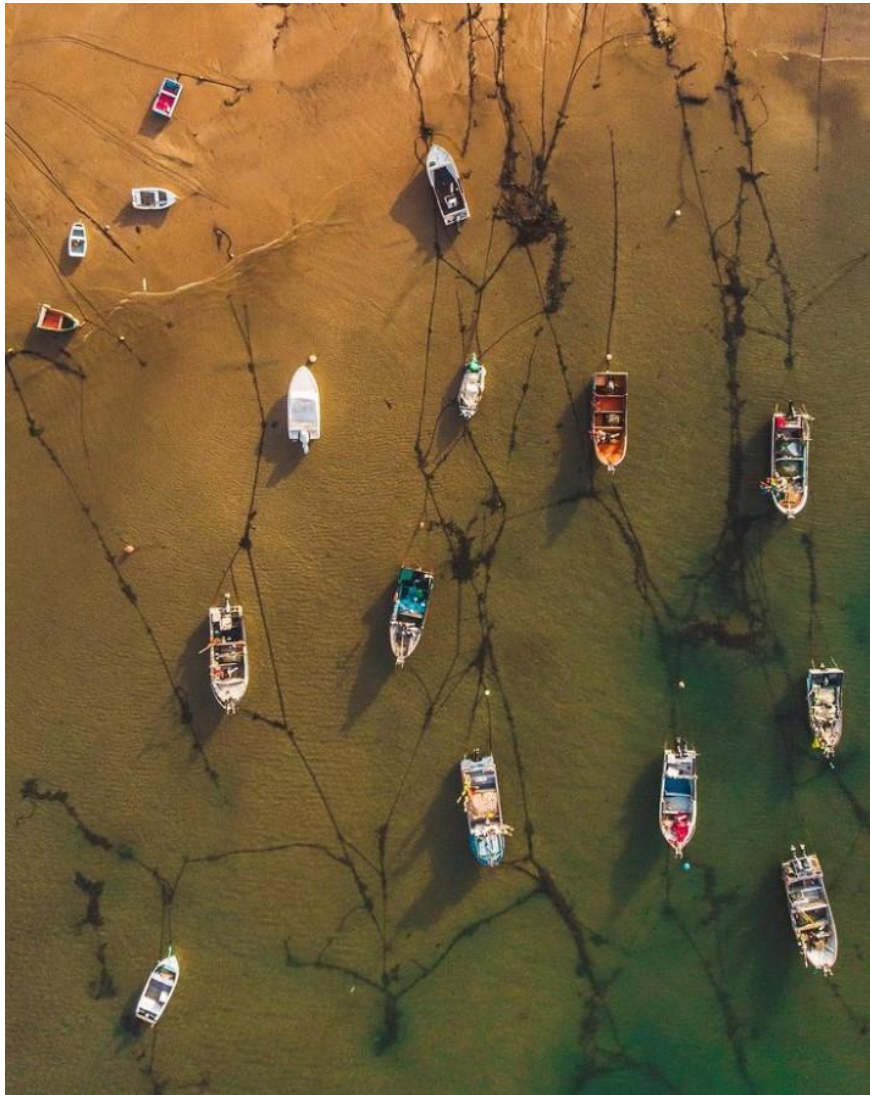


Fig. 55

XX - O Tejo é mais belo que o rio que corre pela minha aldeia

XX

*"O Tejo é mais belo que o rio que corre pela minha aldeia,  
Mas o Tejo não é mais belo que o rio que corre pela minha aldeia  
Porque o Tejo não é o rio que corre pela minha aldeia,*

*O Tejo tem grandes navios  
E navega nele ainda,  
Para aqueles que vêm em tudo o que lá não está,  
A memória das naus.*

*O Tejo desce de Espanha  
E o Tejo entra no mar em Portugal.  
Toda a gente sabe isso.  
Mas poucos sabem qual é o rio da minha aldeia  
E para onde ele vai  
E donde ele vem.  
E por isso, porque pertence a menos gente,  
É mais livre e maior o rio da minha aldeia.*

*Pelo Tejo vai-se para o Mundo.  
Para além do Tejo há a América  
E a fortuna daqueles que a encontram.  
Ninguém nunca pensou no que há para além  
Do rio da minha aldeia.*

*O rio da minha aldeia não faz pensar em nada  
Quem está ao pé dele está só ao pé dele."*

(PESSOA, F., 1914)



### 3.1 – Estratégia territorial do Tejo ao Sado

Ao longo dos tempos se tem verificado a dependência dos rios e dos mares em muitos aspetos, seja por carácter económico, laboral ou de subsistência. O ser humano sempre sentiu essa necessidade de se servir por via marítima para estabelecer conexões entre regiões, mesmo que por curtos períodos.

O rio Tejo e o rio Sado são exemplos disso mesmo, têm como privilégio o seu desaguar no Oceano Atlântico e, por sua vez, a abertura para o exterior que facilita as relações com o resto do Mundo.

Como referido anteriormente, ao longo dos seus leitos (mais no Tejo) é possível visualizar o esquecimento de certas barracas e portos das aldeias avieiras. Zonas costeiras que outrora encontraram aqui potencialidades ao nível de condições de trabalho e de abundância do pescado, mas que foram desaparecendo com o decorrer dos tempos. A subida do nível médio das águas do mar que condiciona a morfologia dos territórios e habitabilidade dos lugares, a incapacidade financeira para o desenvolvimento ou requalificação, o efeito das alterações climáticas que originou a seca de diversas regiões e o inevitável desinteresse dos pescadores, entre outros, são alguns fatores que originaram a degradação e esquecimento destas aldeias piscatórias.

(GOMES, J. F. 2022) e (DIAS, F. S. 2018)

Fig. 55 – Entre a costa da Caparica e a Trafaria.

Os barcos aportados na costa, revelam a identidade e a cultura de uma região de pescadores.

Fotografia de David Pires.

Fig. 56 – Estratégia territorial do Tejo ao Sado.

Pontos específicos de ligação fluvial.

Desenho do autor.

S/ escala.

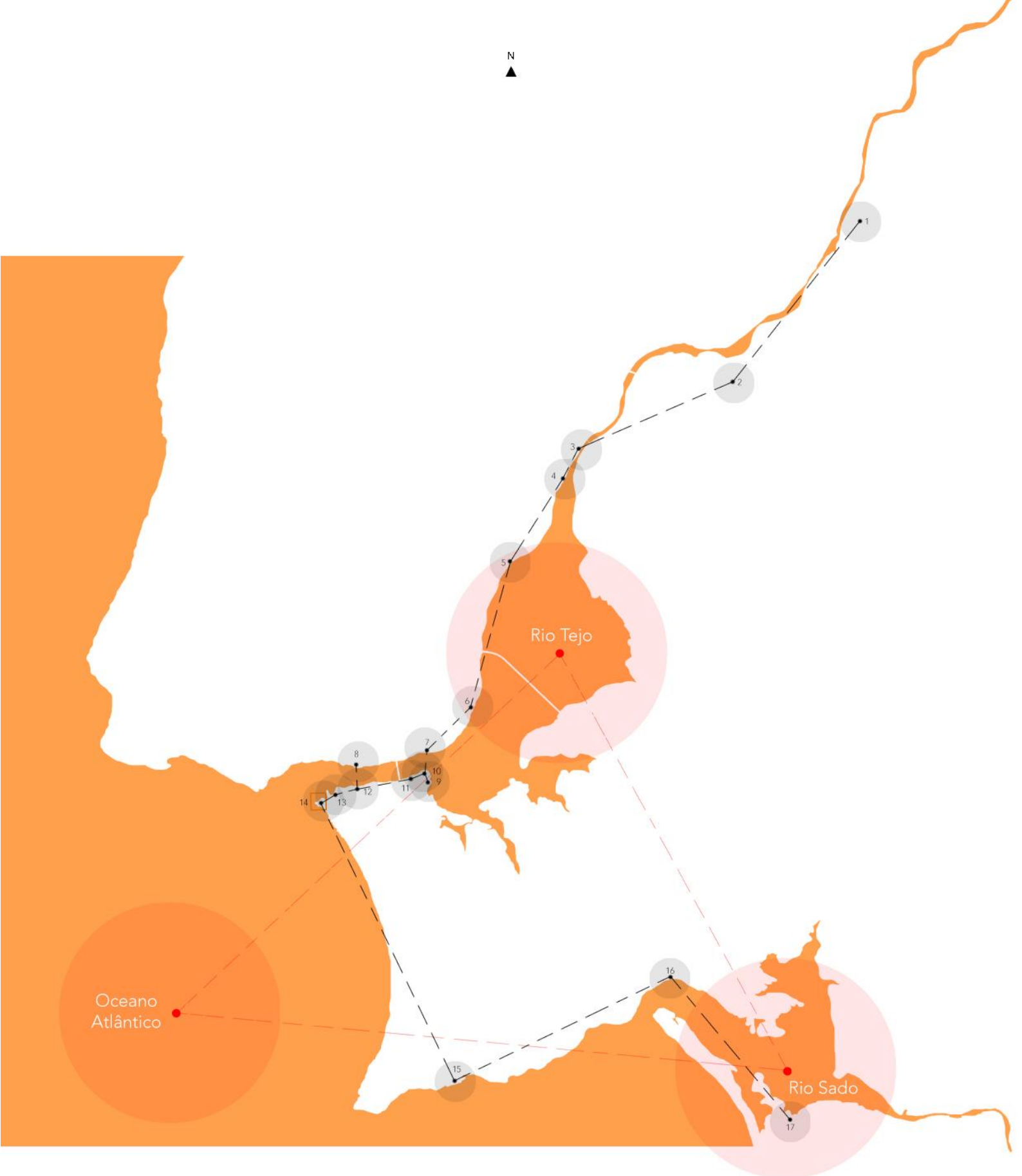


Fig. 56

#### Aldeias Avieiras

- |                         |                    |
|-------------------------|--------------------|
| 1 - Porto de Sabugueiro | 10 - Cacilhas      |
| 2 - Aldeia do Peixe     | 11 - Ginjal        |
| 3 - Esteiro da Nogueira | 12 - Porto Brandão |
| 4 - Alhandra            | 13 - Trafaria      |
| 5 - Póvoa de Sta. Iria  | 14 - Cova do Vapor |
| 6 - Poço do Bispo       | 15 - Sesimbra      |
| 7 - Cais do Sodré       | 16 - Setúbal       |
| 8 - Belém               | 17 - Carrasqueira  |
| 9 - Margueira           |                    |

A água encontra-se assim representada como um elemento unificador entre regiões e povoações, adquirindo um valor simbólico e de referência seja em termos de paisagem seja para o suporte de atividades. No entanto, o facto de esta ser um elemento autónomo obriga às cidades, vilas e aldeias ribeirinhas a se adaptarem e evoluírem consoante a sua movimentação. Souto Moura refere que o tempo é o principal destruidor e que a arquitetura serve como um movimento que empurra e deixa algo para trás.

(SEIXAS LOPES, D., 2011)

De modo a (re)significar essas mesmas aldeias avieiras e infraestruturas portuárias, a estratégia passa por requalificar e intervir nas mesmas de modo a criar ligações fluviais, paragens para os barcos e novos usos e funções desde dentro do Tejo até ao Sado (Fig. 56). Falando de alguns desses lugares, temos o caso do antigo Porto de Sabugueiro, que começou por ter algumas barracas de madeira sem pilares e que agora já se encontra com casas em alvenaria. Assim como no Esteiro da Nogueira, mas neste caso as barracas e o cais palafíticos acabaram por ser demolidos e a Câmara decidiu construir novos blocos de habitação para os pescadores. Estes voltaram a construir o cais palafítico e a usufruir da sua relação com o rio (Fig. 60).

No Poço do Bispo também existiram algumas famílias avieiras mas neste caso houve um crescimento maior pela sua localização em Lisboa. As docas com um Terminal multiusos, revelam-no ainda como um lugar de trocas fluviais (Fig. 59). Também na Trafaria e Cova do Vapor se verifica a existência de algumas funções portuárias, ainda que em menor evidência, em bairros que começaram por ser assentamentos avieiros.

No rio Sado, na Carrasqueira, existem também vestígios dessas estruturas em madeira e palafíticas usadas pelos pescadores.

(GOMES, J. F. 2022) e (DIAS, F. S. 2018)

Fig. 57 - As casas típicas dos pescadores.

Fotografia de Alberto Lima.

Fig. 58 - Pescadores a enrolar as cordas pela Arte Xávega em 1964.

Fotografia de António Passaporte.

Fig. 59 - A doca do Poço do Bispo antigamente.

Fotografia de Artur Pastor.

Fig. 60 - As construções em madeiras e os cais palafíticos dos avieiros.

Fotografia de autor desconhecido.

Fig. 61 - Os cais palafíticos dos avieiros.

Aldeia da Palhota.

Fotografia de autor desconhecido.

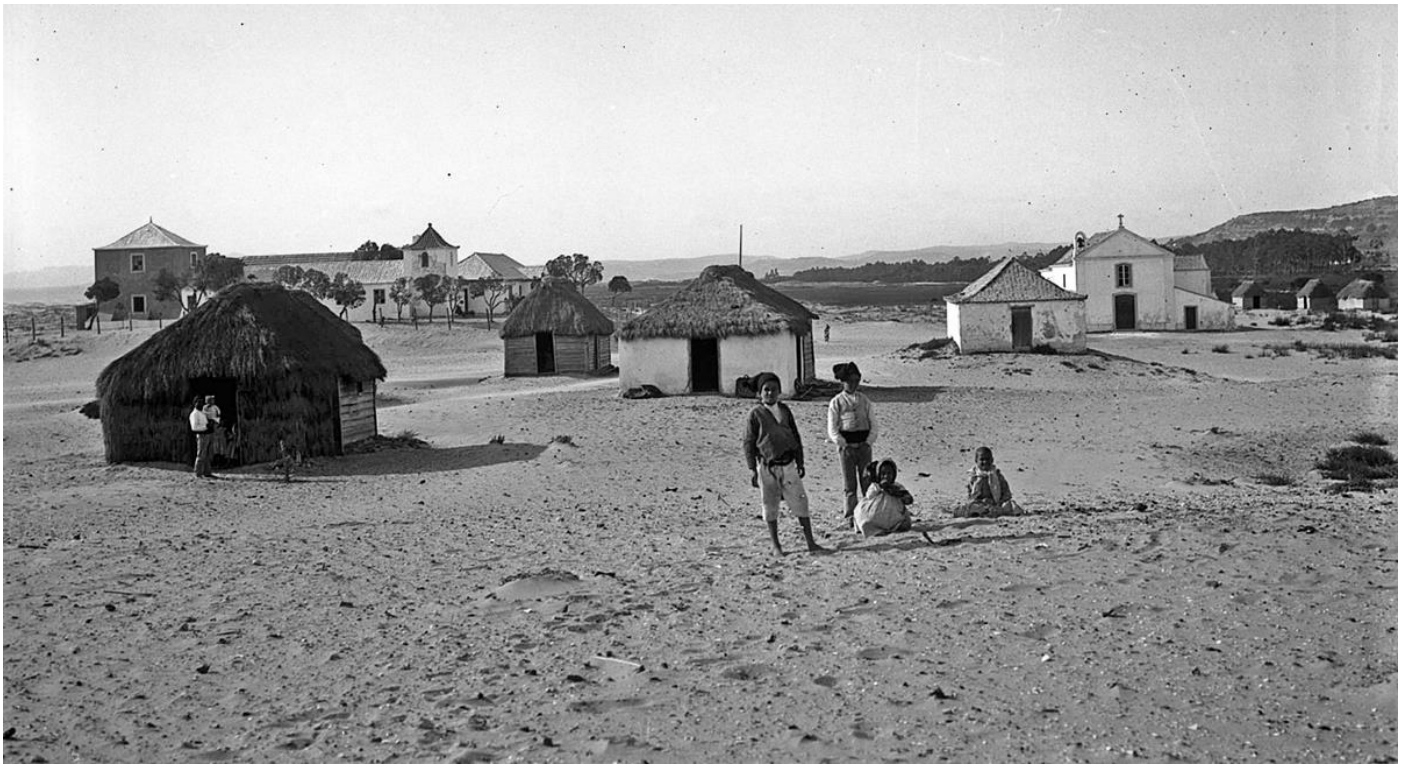


Fig. 57



Fig. 58



Fig. 59



Fig. 60





Fig. 61



Fig. 62 - A vila piscatória de Sesimbra.  
Fotografia de Artur Pastor.  
Fig. 63 - Pescadores a organizar o  
pescado.  
O modo como criam uma  
composição regular para se  
organizarem.  
Fotografia de Artur Pastor.

Sendo a estratégia interligar estas aldeias avieiras através de percursos fluviais, fez sentido inserir outros pontos nos seus percursos. Na relação da margem Sul com Lisboa, pretende-se manter as existentes, como o Cais do Sodré-Cacilhas e Belém-Porto Brandão, mas também criar novas ligações, num intuito tanto de recreio como industrial. Já no ponto de interseção do rio Sado com o Oceano Atlântico, fez sentido ainda ligar à vila piscatória de Sesimbra e ao Porto de Setúbal, assim como à Carrasqueira, pelo contexto histórico e identitário das suas culturas ribeirinhas.



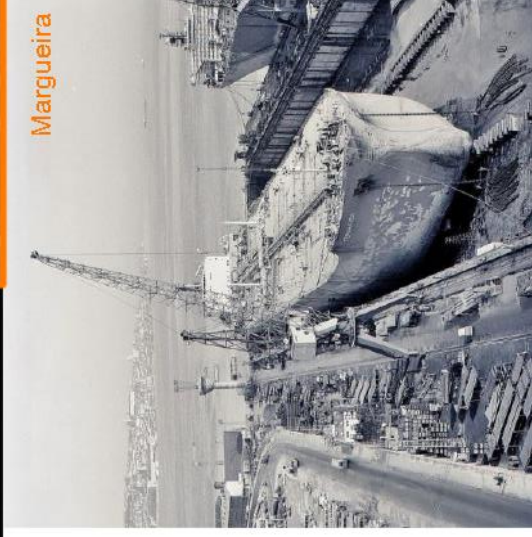
Fig. 62



Fig. 63

*"Criar relações significativas com o território, compreendido no seu sentido lato (...) Refiro-me ao território no sentido de suporte, ou uma invariabilidade que recebe a nossa presença e já está marcada por ela. (...) Podemos construir o que queremos, mas temos de construir sentido."*

J. L. Carrilho da Graça



Margueira

Cova do Vapor



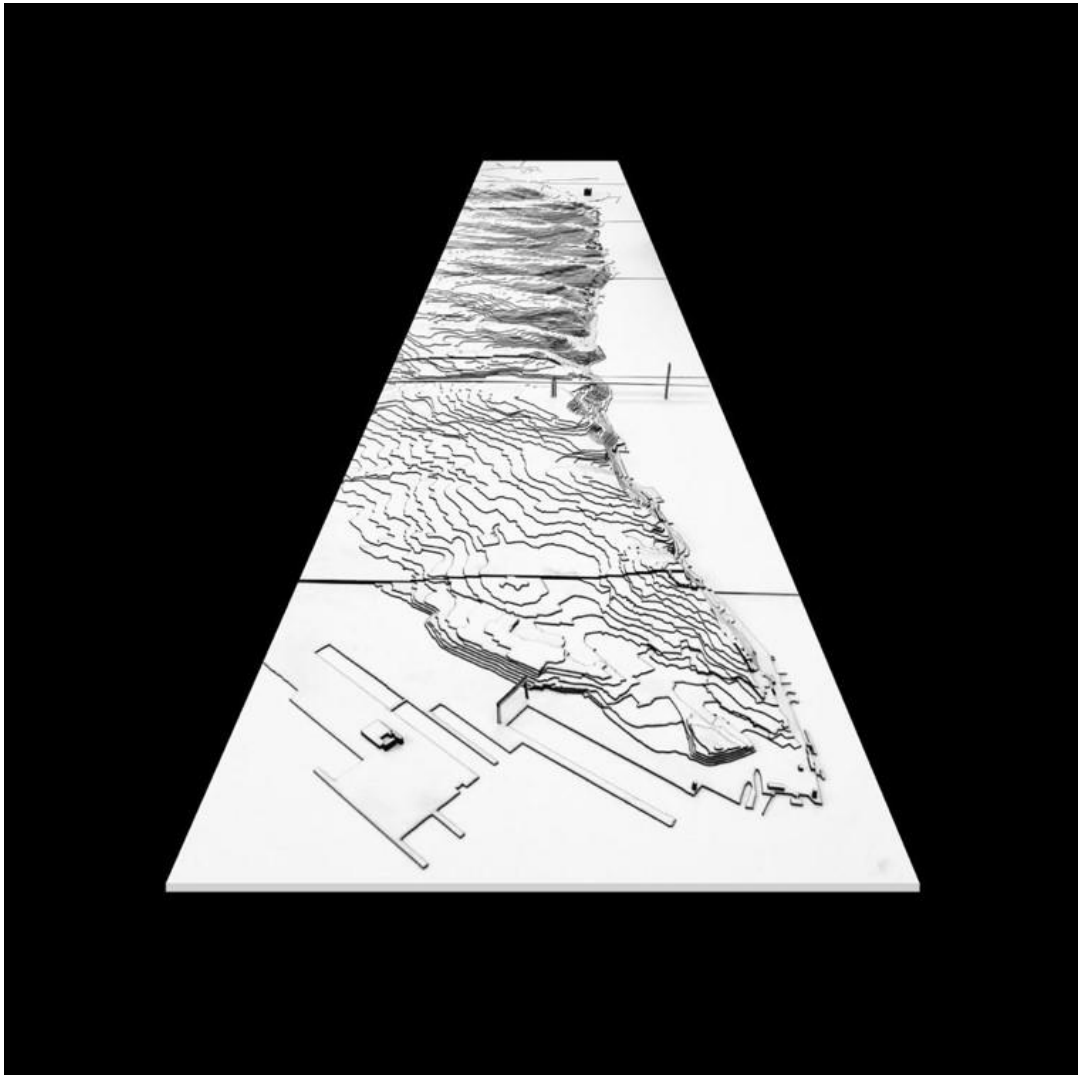


Fig. 65

### 3.2 - Estratégia para a Margem Sul (Cova do Vapor-Margueira)

A frente ribeirinha da Margem Sul do Tejo da Cova do Vapor à Margueira, encontra-se praticamente ao abandono quando comparada com a margem Norte de Lisboa. A sua margem fragmenta-se por alguns núcleos urbanos que se foram aguentando e adaptando às constantes forças das marés, porém, o facto de se encontrarem maioritariamente em cotas altimétricas baixas (3 a 4 metros do 0 cartográfico), faz com que estejam sujeitas a riscos de inundação num futuro próximo e consequente degradação das suas construções ou limites habitáveis com o passar dos tempos.

De modo a reparar um território que tem vindo a ser esquecido e subjugado pelo outro lado da margem, a estratégia passa por recriar as ligações fluviais que existiam anteriormente neste local de um modo mais significativo e conectar o concelho de Almada com o exterior. Atualmente existem ligações fluviais à margem Norte, como por exemplo ao Cais do Sodré-Cacilhas e Belém-Porto Brandão, mas a proposta procura prolongar essas ligações. A ligação com outros pontos no rio Tejo e Sado, como ao Porto de Sabugueiro, Poço do Bispo, Sesimbra ou Carrasqueira, como referido anteriormente, visam uma requalificação de alguns dos seus pontos de modo a recriar essas mesmas identidades portuárias, piscatórias ou outro tipo de atividades. Como tal, existe a necessidade de reconfigurar a sua frente ribeirinha e estabelecer um novo limite que se considere seguro em relação ao mar (cotas altimétricas de 5 e 6 metros do 0 cartográfico no mínimo).

Quando se olha para a margem Sul, desde a Cova do Vapor à Margueira, o limite proposto surge com base numa composição estratégica que procura seguir a matriz estrutural da margem Norte (Fig. 68), reforçando assim também a sua ligação entre margens e permitindo a criação de novas estruturas de um modo regular e ligando pontos específicos ao longo da margem.

(BAPTISTA, L. S.; MELÂNEO, P., 2020)

Fig. 64 - A margem em estudo  
em fotos.  
Da Cova do Vapor à Margueira.  
Fig. 65 - Fotografia de maquete da  
Região em estudo.  
Trabalho de grupo sob coord.  
Prof. Sérgio Fernandes.  
Laboratório de Projeto V.  
Ano Letivo 21/22.

N  
▲

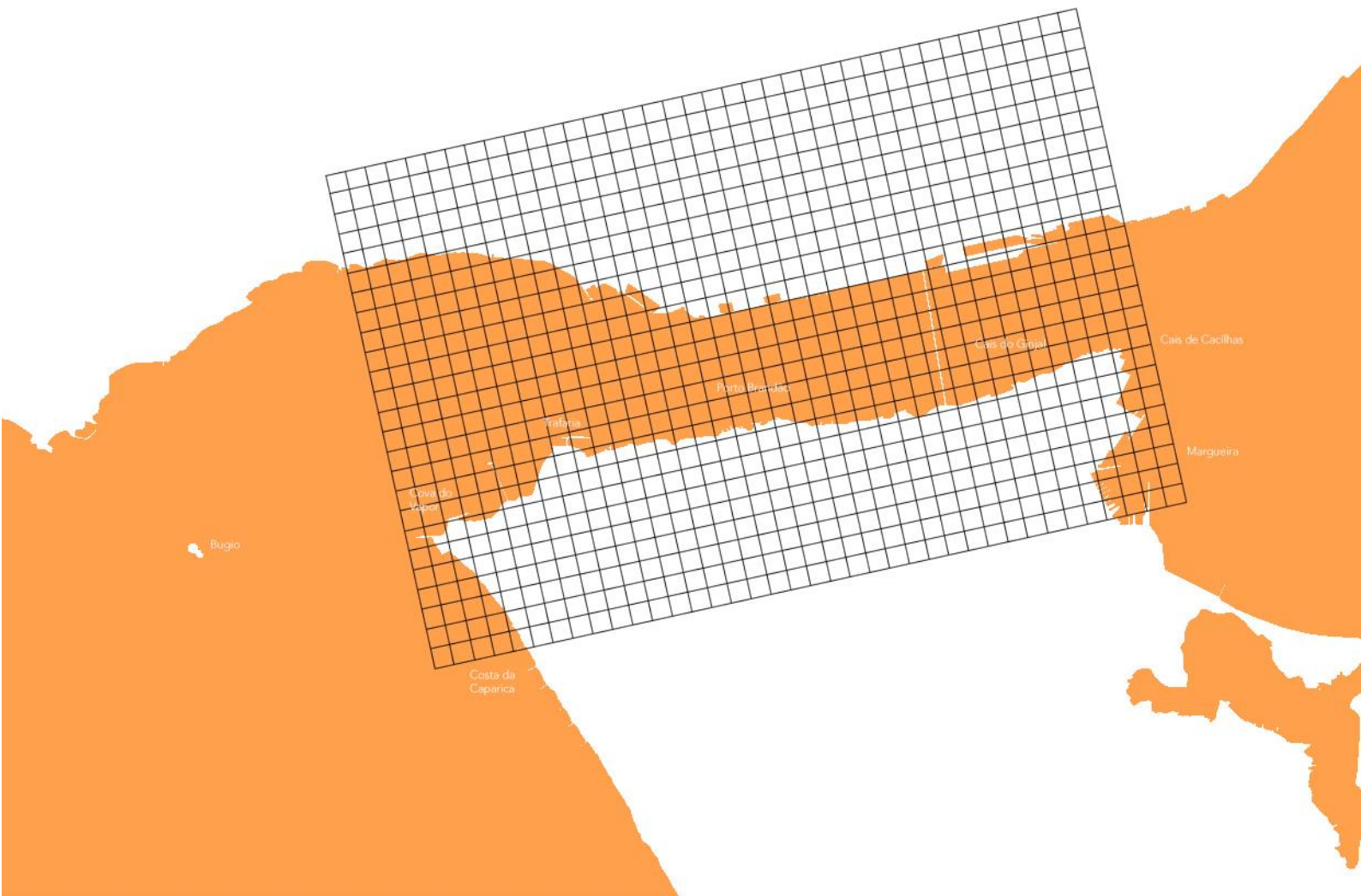


Fig. 66



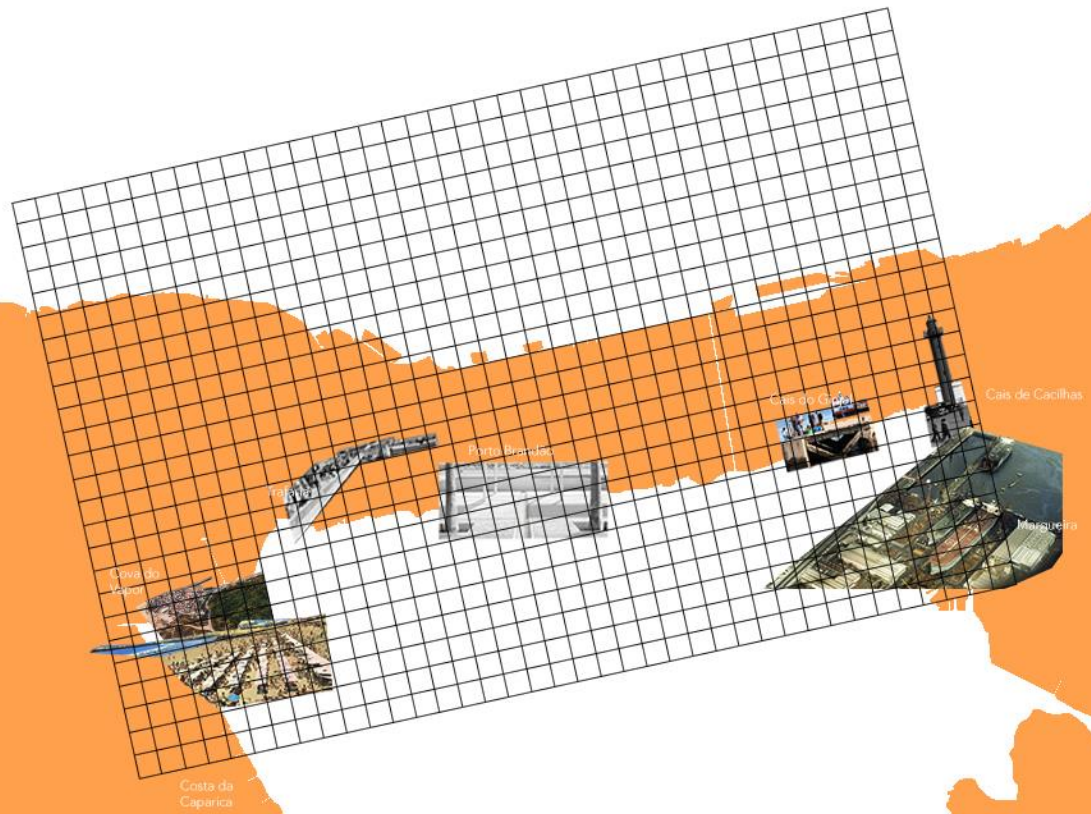


Fig. 67

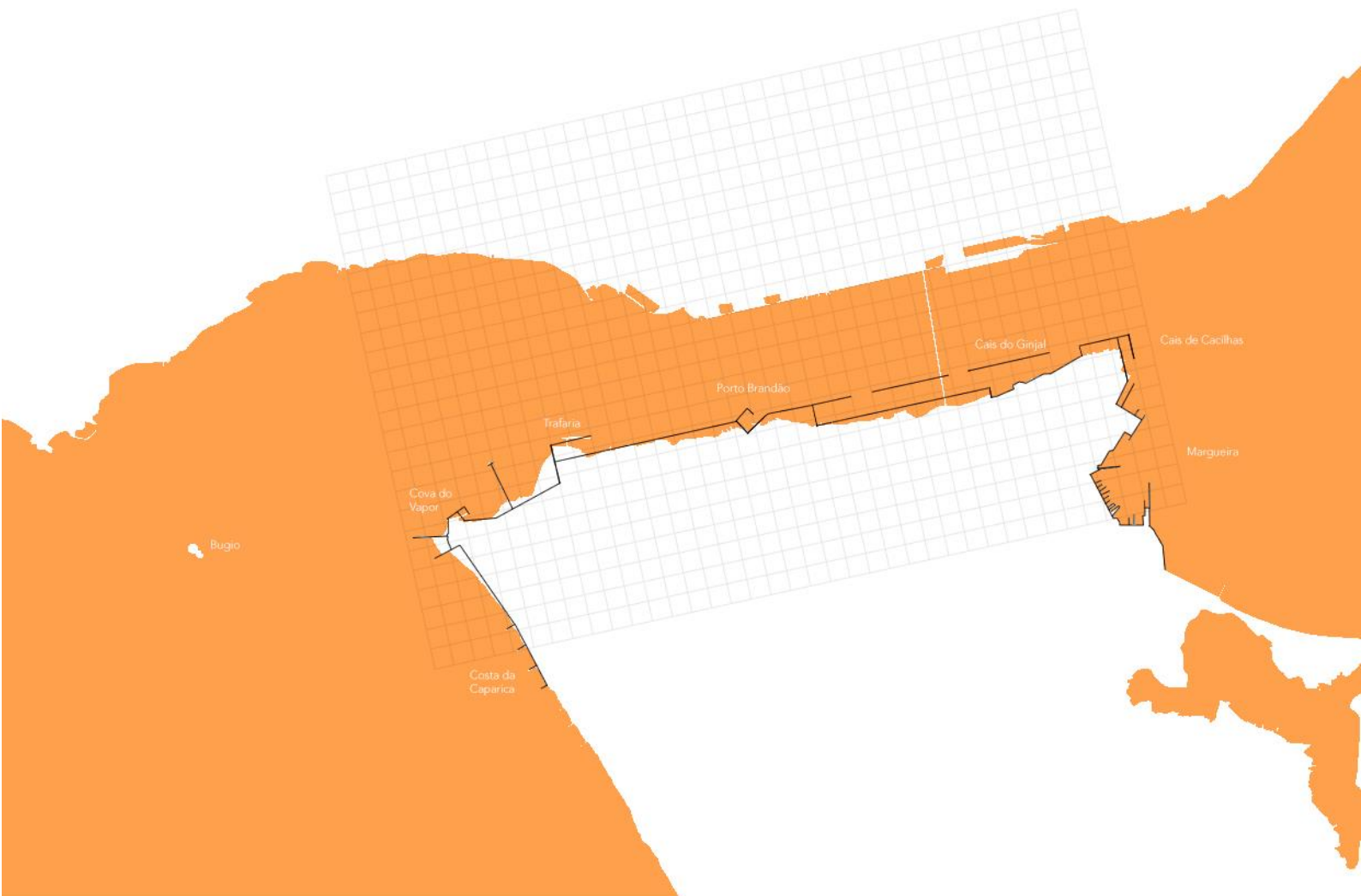


Fig. 68

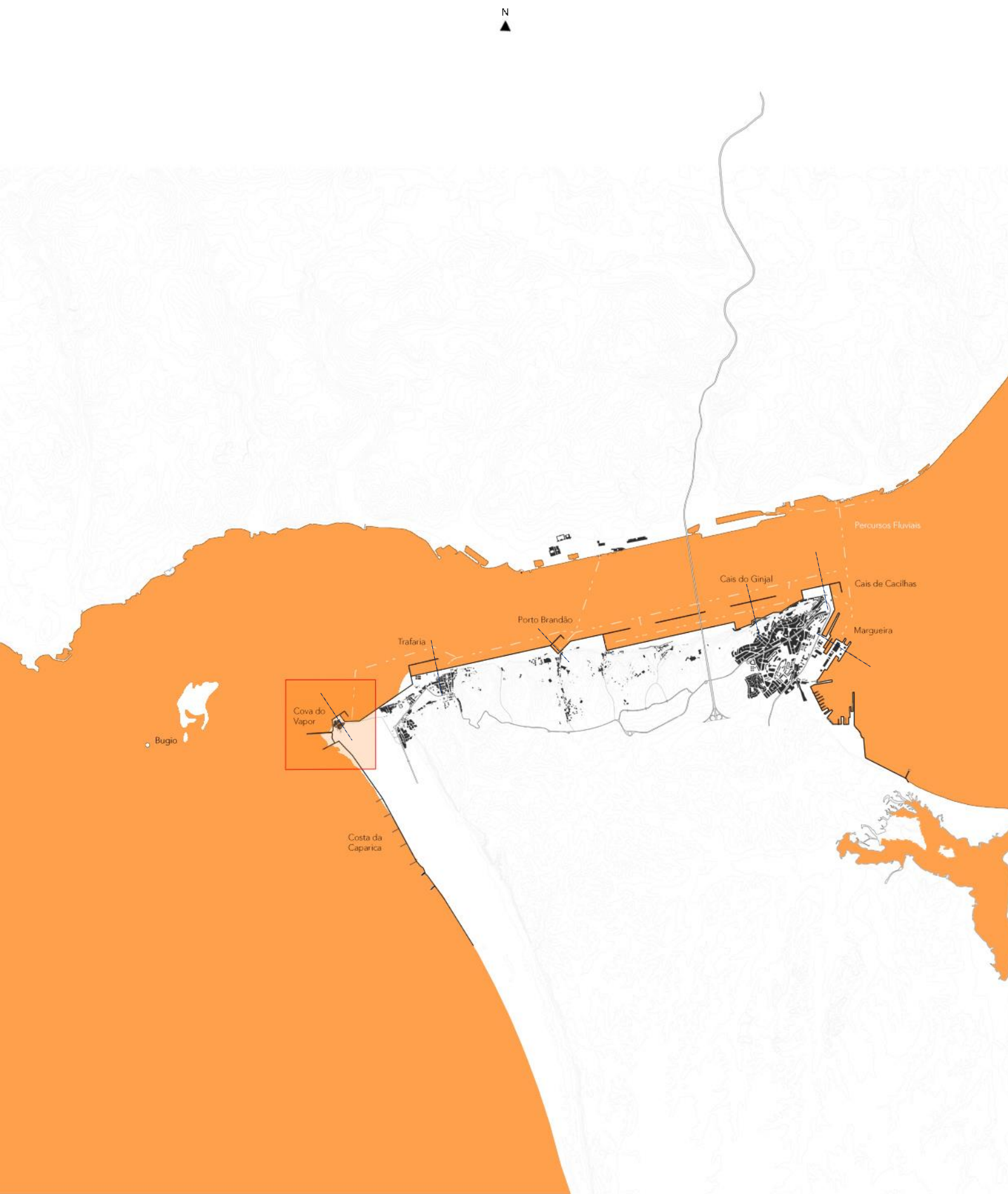


Fig. 69

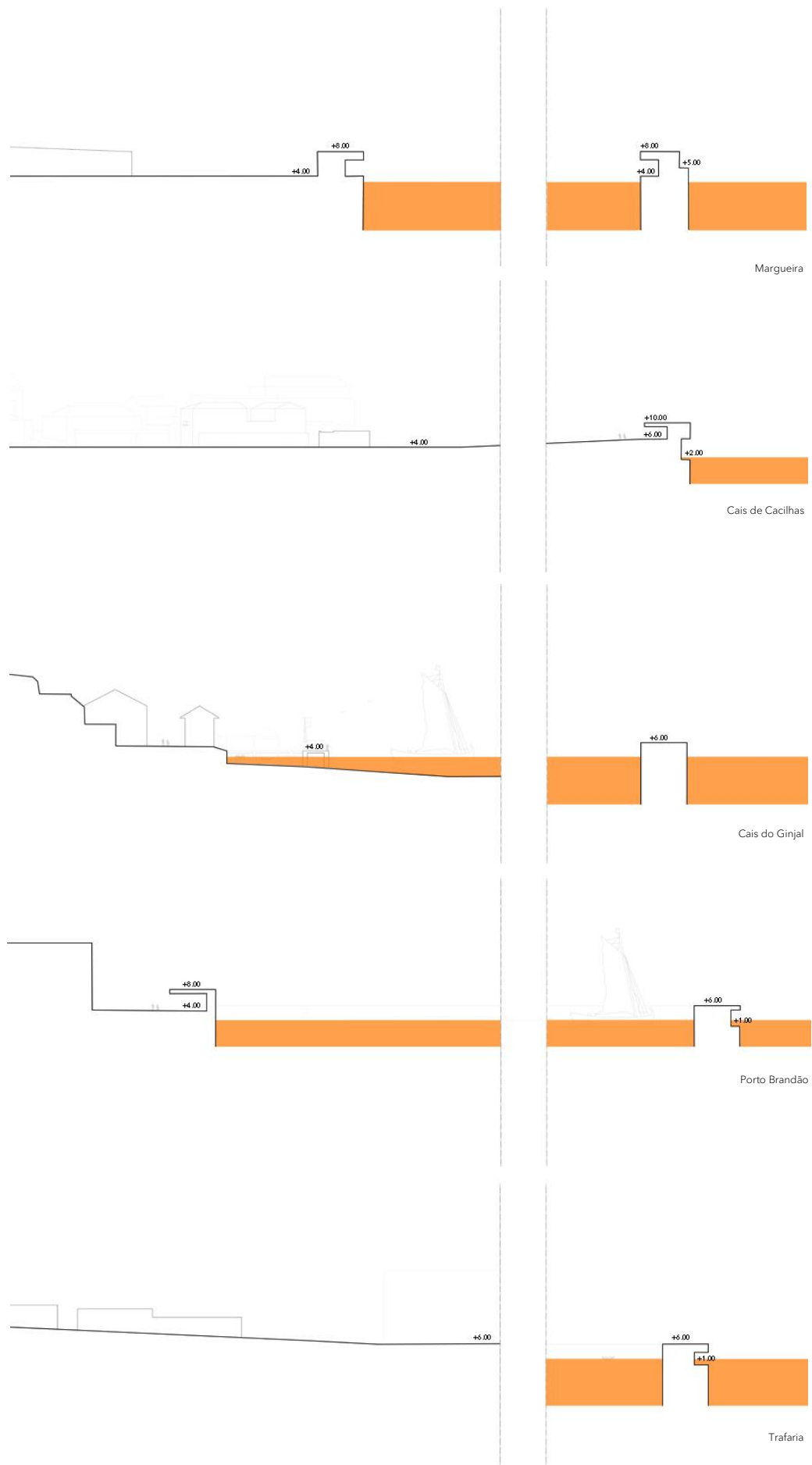


Fig. 70

Fig. 66 - Estratégia de composição para a margem. Matriz regular que procura interligar o existente entre margens. Desenho do autor.

Fig. 67 - Estratégia de composição para a margem. Identificação dos pontos singulares da margem. Desenho do autor.

Fig. 68 - Estratégia de composição para a margem. Um novo limite. Desenho do autor.

Fig. 69 - Estratégia de composição para a margem. O novo limite e as praças de água. As ligações fluviais. A lógica de ligação com os núcleos urbanos. Desenho do autor.

Fig. 70 - Secções da estratégia para a margem em pontos específicos do território. Desenho do autor.

Na margueira, por exemplo, os barcos acostavam naquelas grandes docas para serem reparados e a ideia de que esta é considerada uma grande máquina desativada, faz com que a sua requalificação com a mesma configuração faça sentido. Já na sua ligação com o cais de Cacilhas, este origina um momento de torção que se procurou resolver com uma nova configuração, criando uma praça de água no cais e dando continuidade à sua importância enquanto um dos principais pontos de paragem em Almada.

Do Ginjal ao Porto Brandão, a criação de um novo quebra-mar segue os princípios da composição regular e permite delimitar uma grande praça de água de recreio para os barcos. A nova configuração procura regularizar a margem através de um aterro, mas é interrompida de um modo estratégico no cais do Ginjal até à Quinta da Arealva pelo valor histórico que este apresenta. Face à sua perda de vocação industrial e transformação numa zona de lazer, atualmente encontramos espaços de restauração, miradouros, jardins e até construções, que apesar de degradadas ou abandonadas, revelam potencialidades que merecem ser aproveitadas e requalificadas em conjunto com a nova intervenção.

Enquanto no Porto Brandão, a configuração da nova frente ribeirinha procura manter a atual ligação fluvial entre Belém-Porto Brandão-Trafaria. Sendo que neste caso, a sua composição encontra aqui um momento de exceção e de rutura na matriz estrutural regular aplicada, criando uma praça de água de recreio mais protegida para os barcos e para o núcleo urbano.

(BAPTISTA, L. S.; MELÂNEO, P., 2020)

Da Trafaria à Costa da Caparica (Fig. 71), encontramos entre as mesmas pequenos bairros como o 2.º Torrão e a Cova do Vapor. Como referido anteriormente, toda esta zona se encontra num ponto de comunicação entre o Tejo e o Oceano, a Barra, o que faz com que a intervenção proposta seja mais delicada em relação ao redesenho da sua margem.

Assim como no Porto Brandão, tanto na Trafaria como na Cova do Vapor se procurou reconfigurar a margem de maneira a proteger os núcleos urbanos e melhorar as suas infraestruturas portuárias. Através da criação de praças de água que se ligam com as praças de terra, criando novos usos e funções, estes bairros informais explorados por pescadores voltam a ser um ponto de paragem de interesse para os barcos, tanto a nível industrial como de recreio.

No entanto, na Cova do Vapor a sua configuração rompe com a regra da composição ao longo da margem e é rotacionada ligeiramente de acordo com os eixos estruturais do seu núcleo, assim como dos pontões existentes. As praias paradisíacas que se estendem até à Costa da Caparica, formam-se através desses mesmos pontões que ajudam acalmar as marés e são integrados na proposta, continuando assim com a configuração existente (Fig. 72).

(BAPTISTA, L. S.; MELÂNEO, P., 2020)

Fig. 71 - Reconfiguração da Margem entre Trafaria e Costa da Caparica.  
O novo limite: as praças de água e as praias.  
As ligações fluviais.  
A lógica de ligação com os núcleos urbanos.  
Desenho do autor.  
Fig. 72 - Costa da Caparica.  
Fotografia de Artur Pastor.



Fig. 71

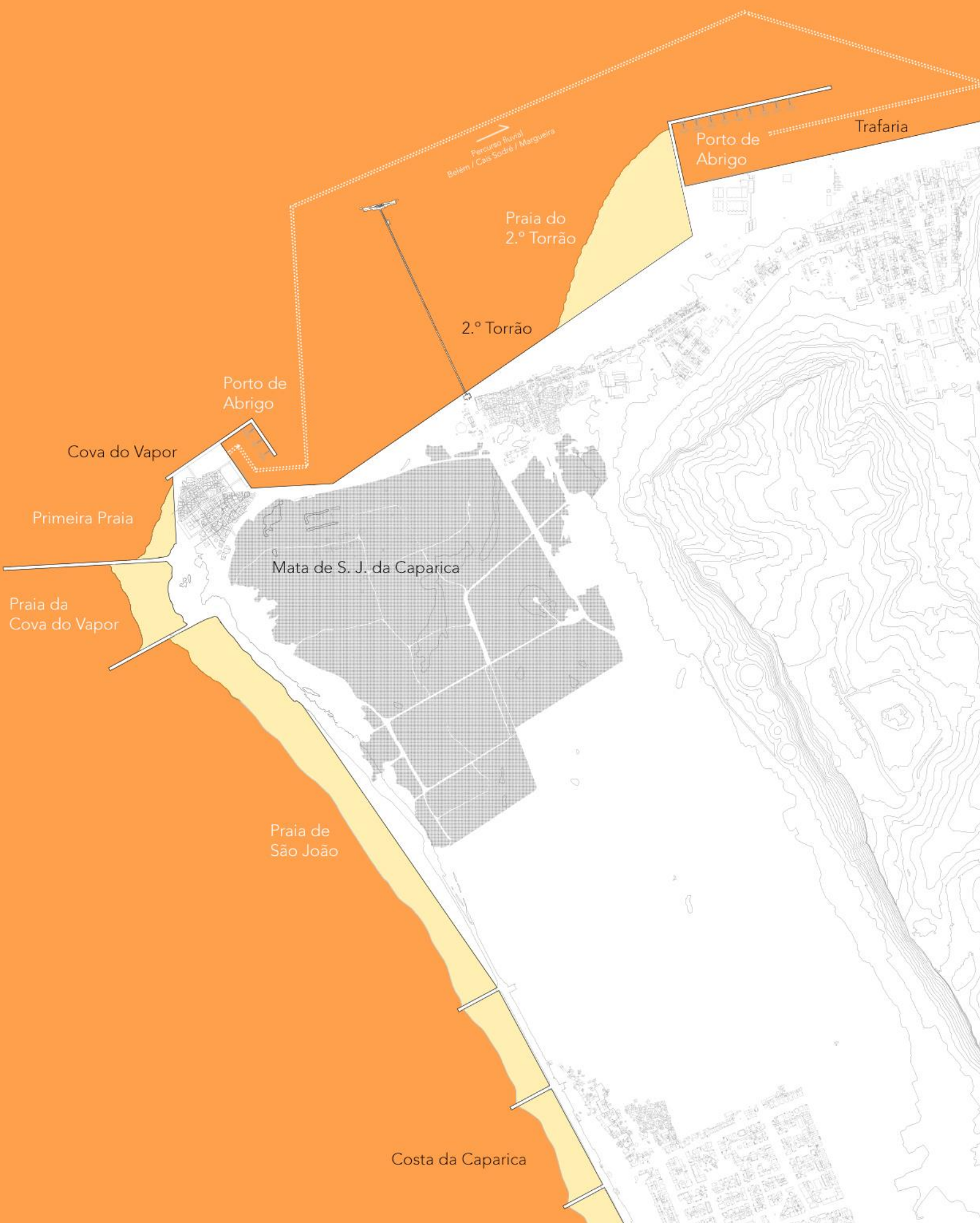






Fig. 72

*"As IDEIAS que dão origem à Arquitetura são conceitos complexos.  
A COMPLEXIDADE na Arquitetura é natural à IDEIA.  
IDEIA é uma síntese de factos concretos que concorrem no complexo  
facto arquitetónico: CONTEXTO; FUNÇÃO, COMPOSIÇÃO e  
CONSTRUÇÃO.  
(...)  
A IDEIA, o porquê, será tão preciso quanto as respostas mais precisas a  
estes forem: onde, para quê e como."*

Alberto Campo Baeza

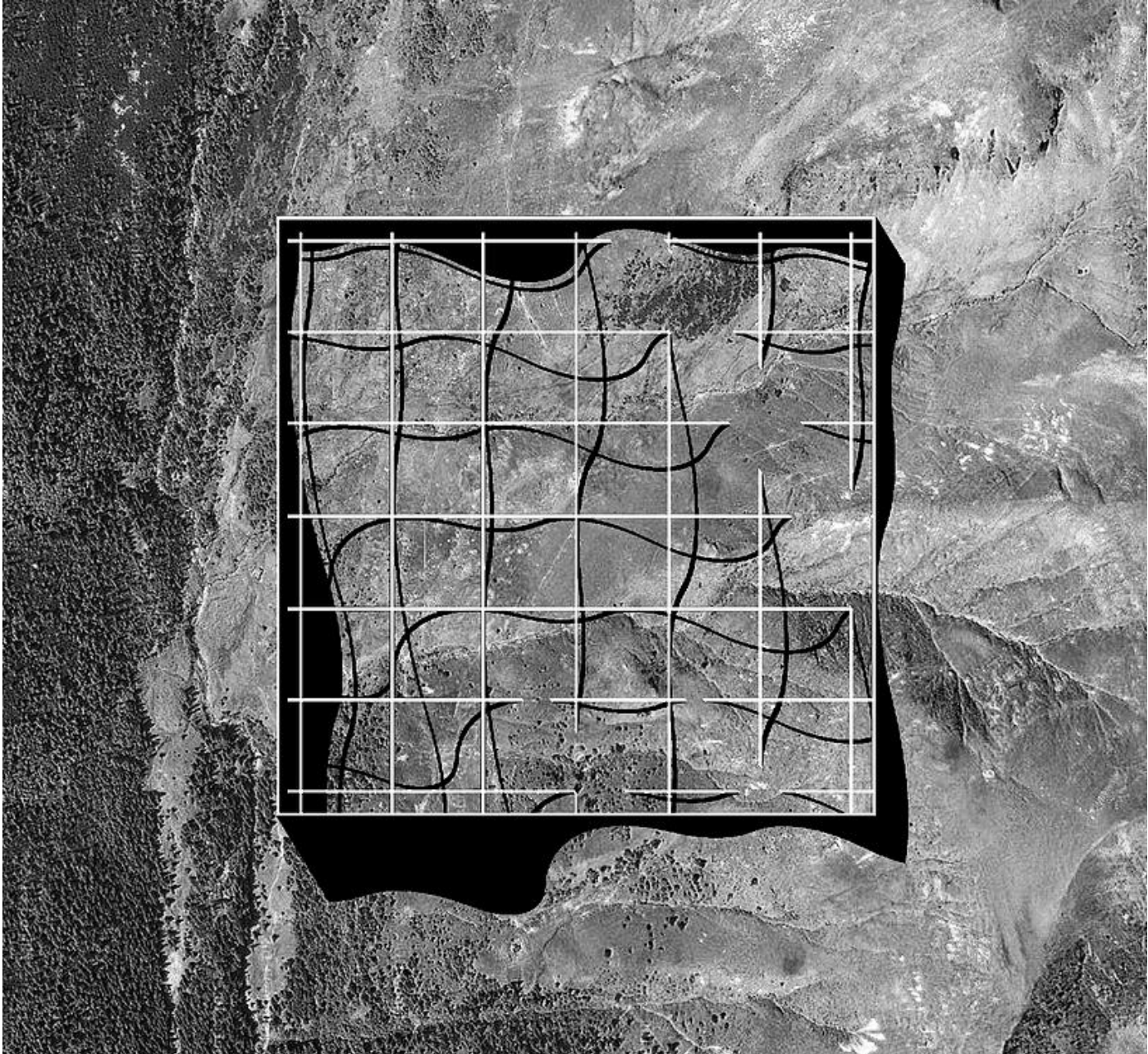


Fig. 73

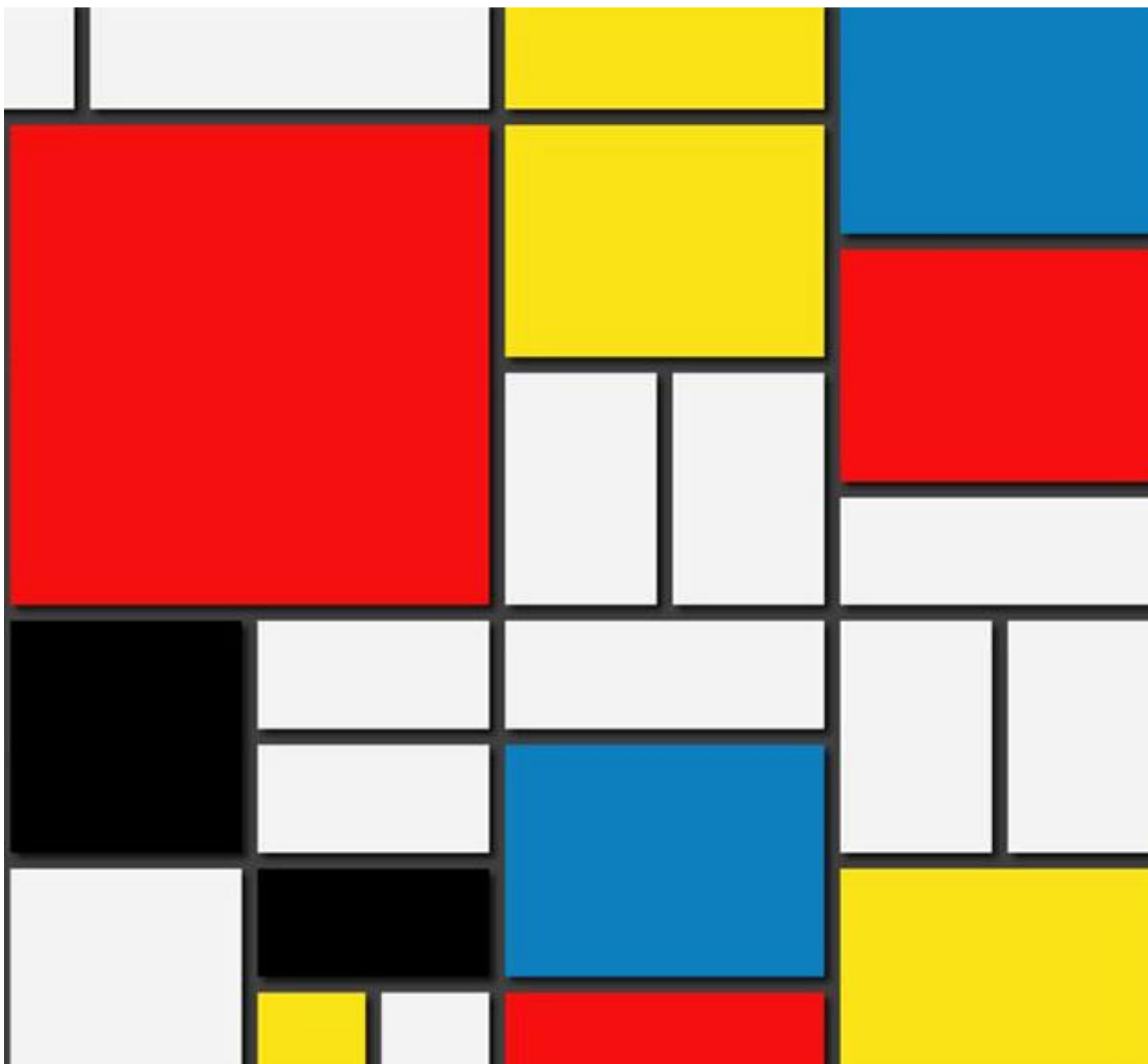


Fig. 74

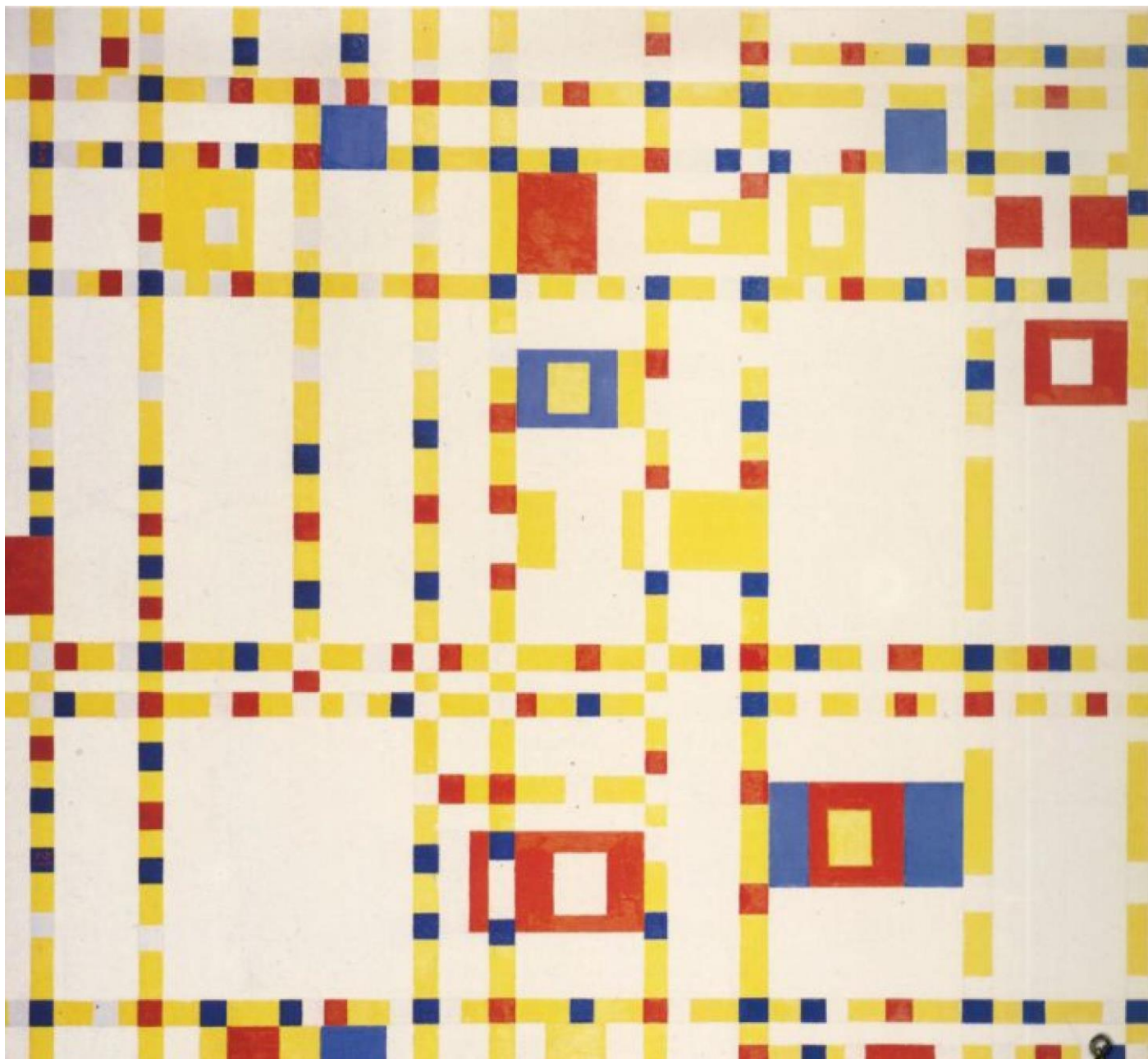


Fig. 75

Fig. 73 - Malha estrutural.  
Composição.  
De Carlo Marrone.  
Fig. 74 - Malha estrutural.  
Composição.  
De Piet Mondrian.  
Fig. 75 - Malha estrutural.  
Composição.  
De Piet Mondrian.  
Fig. 76 e 77 - Evolução do  
pensamento da composição e  
reconfiguração da nova margem  
ribeirinha para a Cova do Vapor.  
Desenhos do autor.  
Fig. 78 - Fotografia de maquete  
de grupo. Estudo de estratégia  
para a Cova do Vapor.  
Muro habitável.  
Laboratório de Projeto V.  
Prof. Sérgio Fernandes.  
Ano letivo 21/22.

### 3.3 - Cova do Vapor

O núcleo da Cova do Vapor define-se por ser dividida em dois, através de um eixo principal onde se concentram as principais atividades dos habitantes, também por ser protegida por 2 grandes pontões e atualmente apresentar um porto de abrigo protegido por um molhe, que mantém as memórias do lugar como um sítio de pescadores. No entanto, o facto do seu núcleo se encontrar em cotas baixas, obrigou ainda aos habitantes a criarem um muro de pedra na zona mais a Norte, de modo a sustentar as correntes marítimas. Devido a esses mesmos fatores, a sua composição estrutural torna-se numa exceção à regra em relação à estratégia de reconfiguração da margem.

O novo limite surge assim com base nos seus eixos estruturantes e procura proteger o bairro piscatório através do alteamento da margem.

(MATEUS, B. M. A. (2010)



Fig. 76

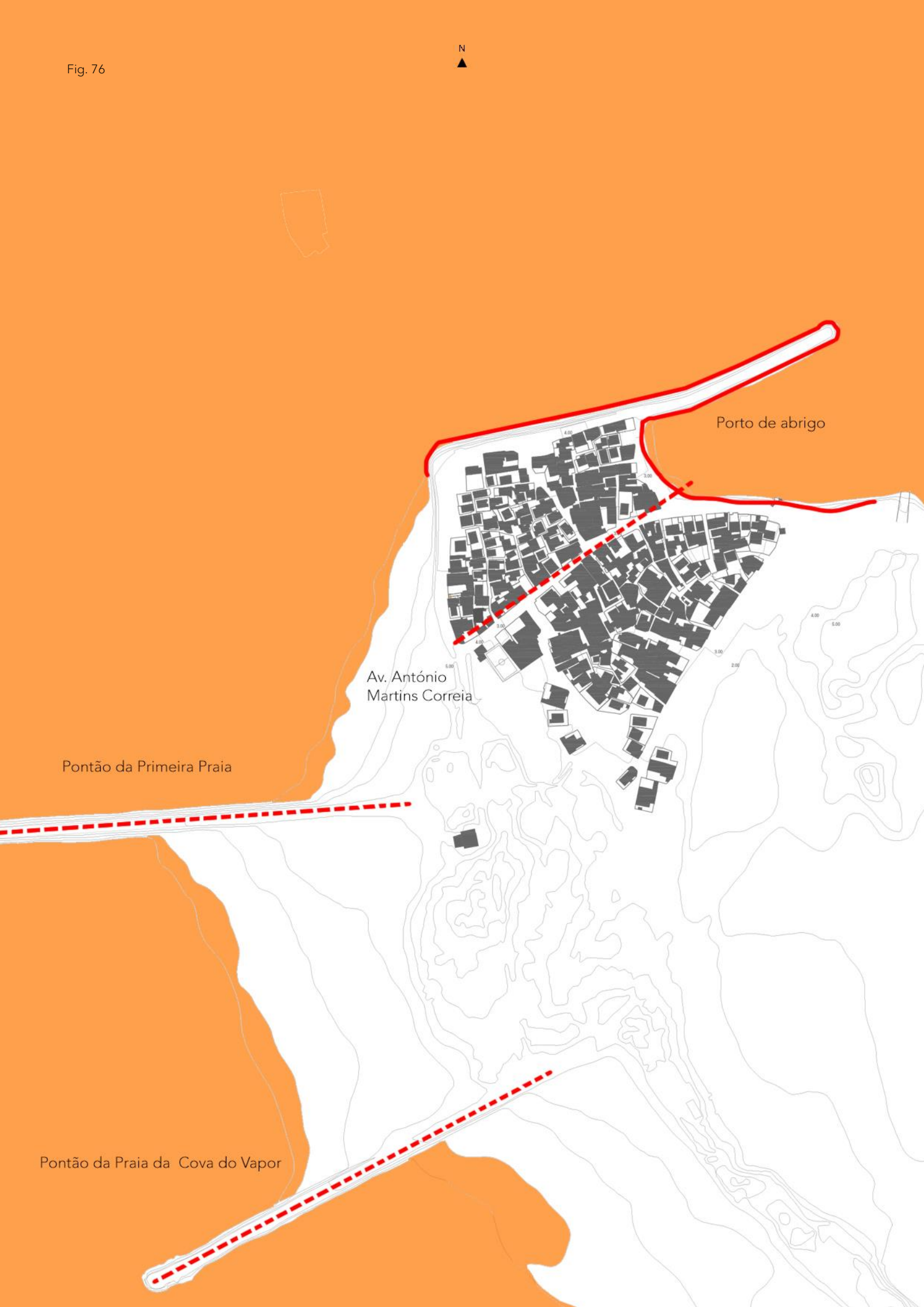




Fig. 77

N





Fig. 78

Ao longo do processo, foram elaboradas diferentes técnicas de estudo para definir a estratégia e conceber o conceito. O recurso aos diagramas, colagens, desenho e maquetes, foram sendo intercalados de modo a gerar processos criativos e imaginários da nova frente ribeirinha.

Fig. 79 a 83 - Diagramas e colagens realizados em Laboratório de Projeto VI. Prof. Sérgio Fernandes. Ano letivo 21/22.



Fig. 79



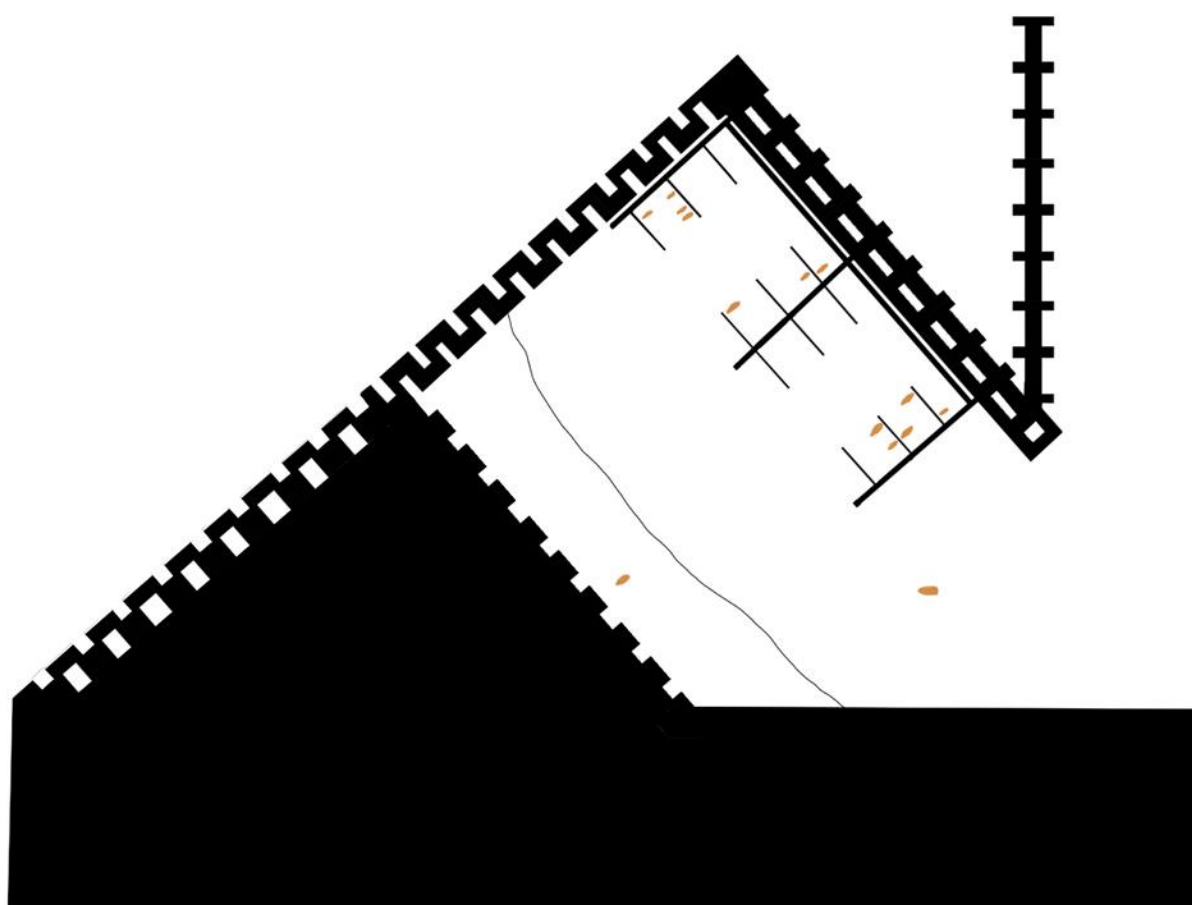


Fig. 80



Fig. 81

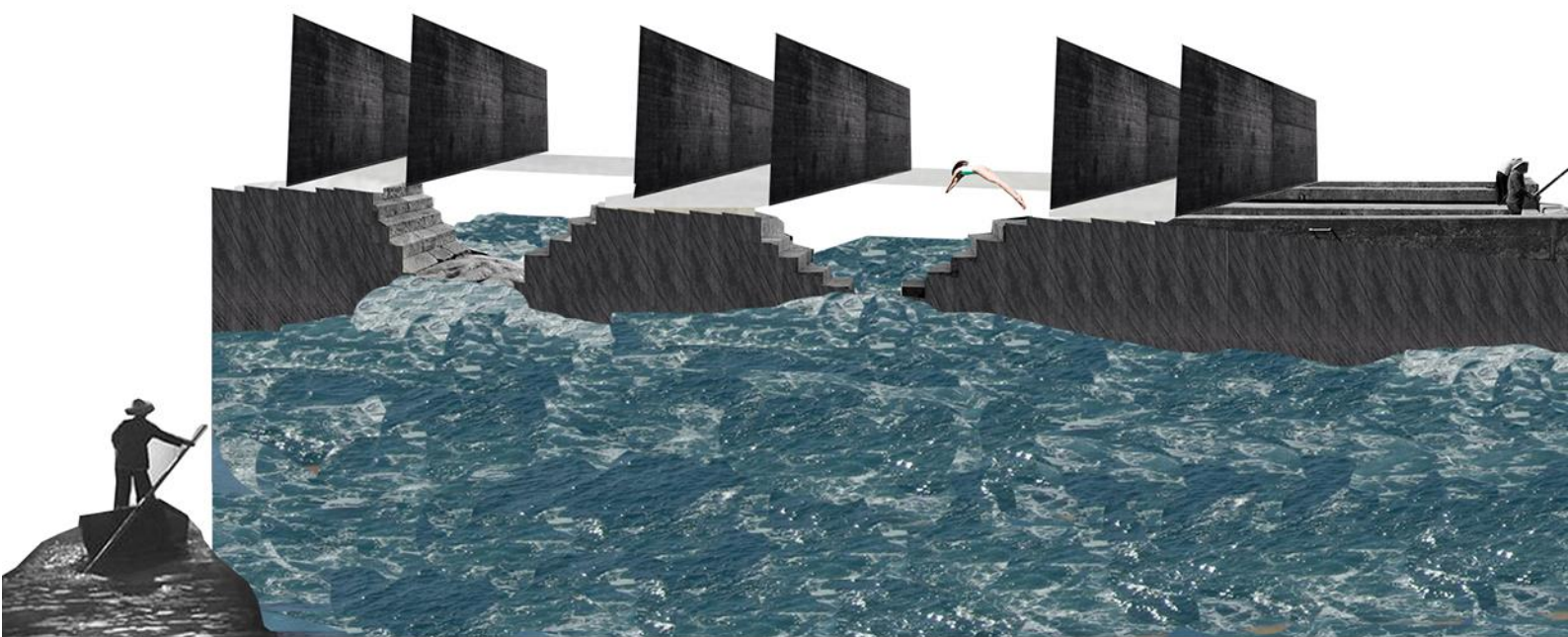


Fig. 82



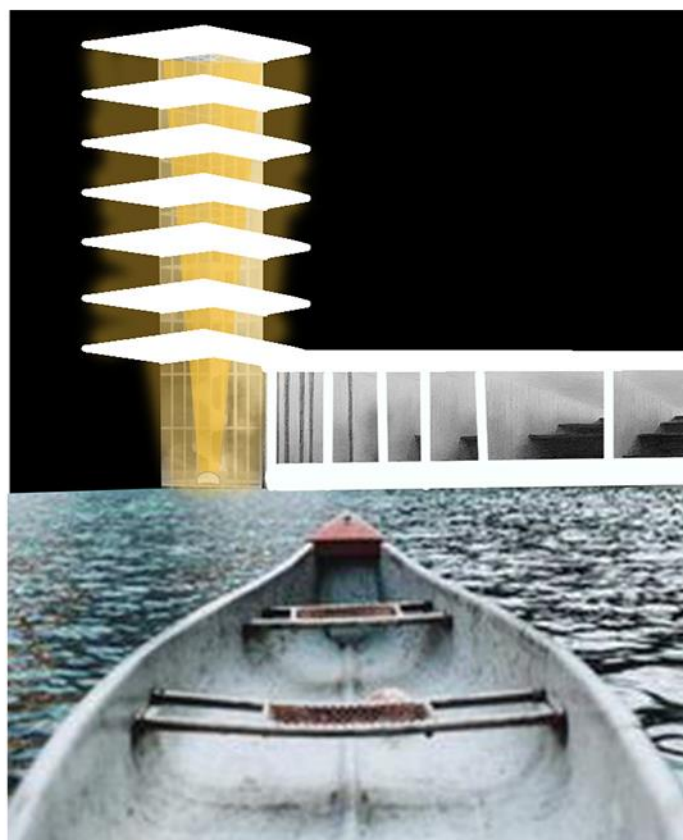


Fig. 83

Fig. 84 a 87 - Desenhos da proposta do muro habitável que protege e faz a transição para a Cova do Vapor.

Fig. 88 - Maquete do muro, em esferovite. Volume Positivo.

Fig. 89 - Maquete do muro, em esferovite. Volume negativo.

Fig. 90 - Maquete do muro, em esferovite. Volume da espacialidade.

Realizado pelo autor em Laboratório de Projeto VI.

Prof. Sérgio Fernandes.

Ano letivo 21/22.

A proposta passou por diferentes fases até ganhar algum concretismo. De acordo com as colagens anteriores, é possível verificar que a intensão passava por estabelecer novos usos e funções ao muro de proteção que era pensado. A ideia de subtração volumétrica (Fig. 84 a 90), surgiu como base na criação de diferentes formas que permitiam percorrer e habitar no muro em diferentes níveis e criar relações com o mar.

No entanto, faltava algo que se interligasse com o interior do núcleo para fazer sentido a transição entre a terra e a água.

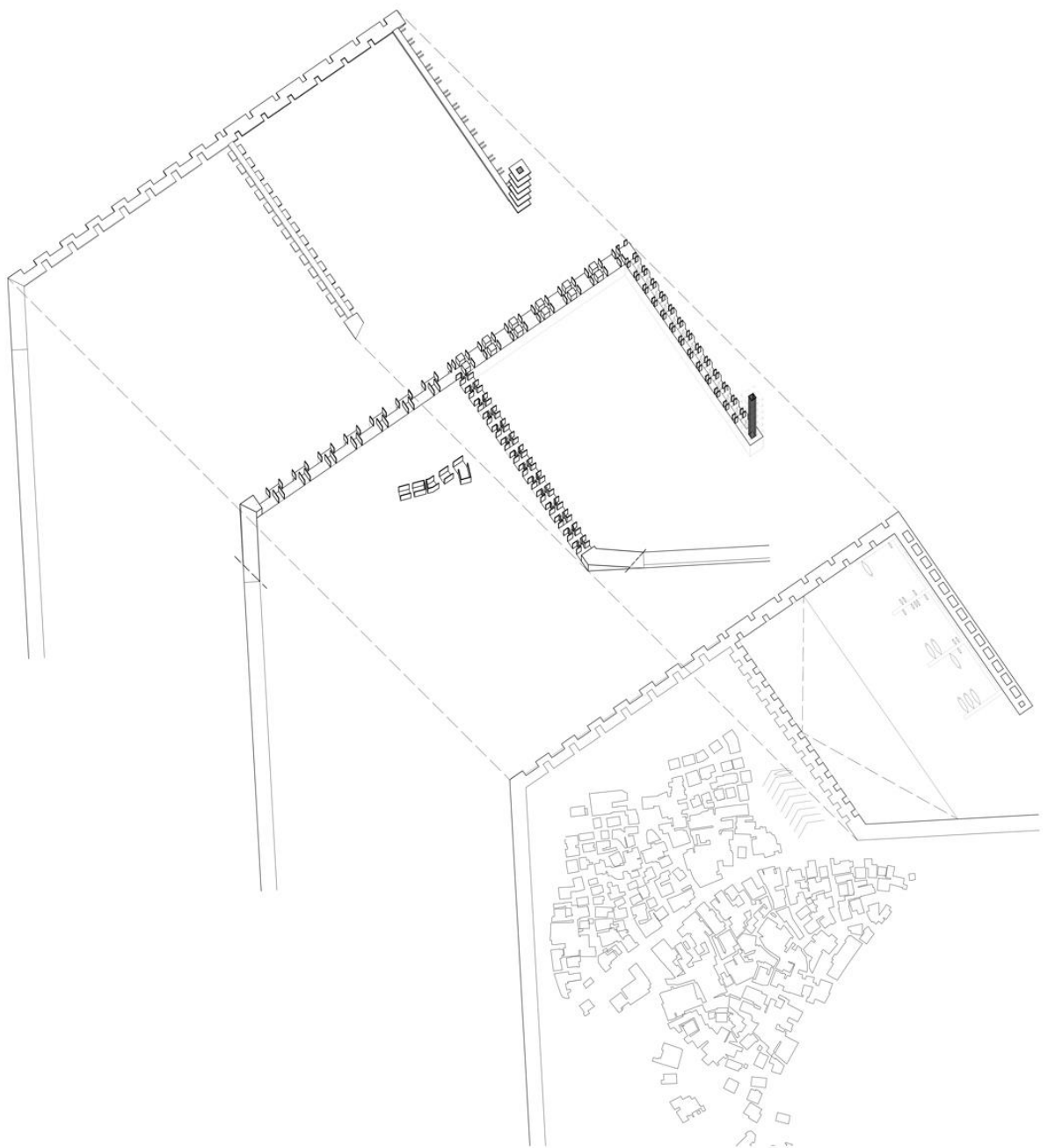


Fig. 84



Fig. 85

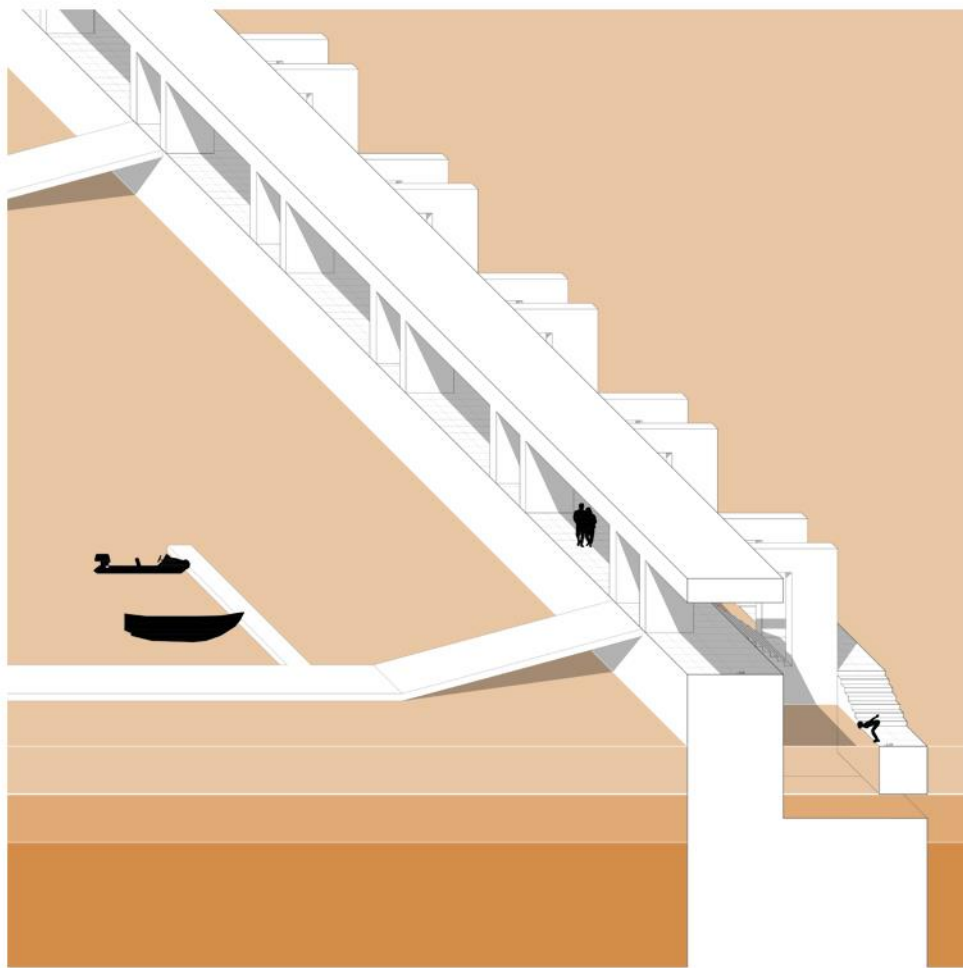


Fig. 86

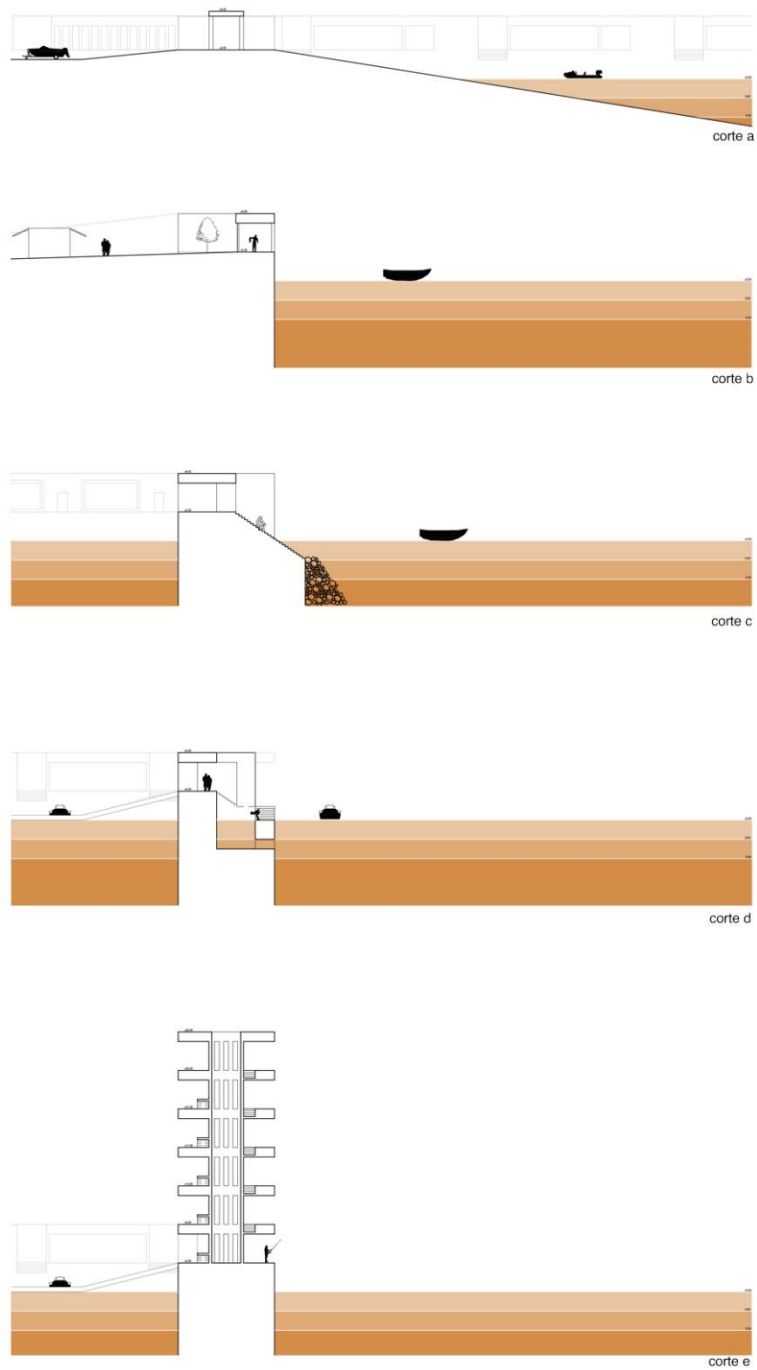


Fig. 87

Volume positivo

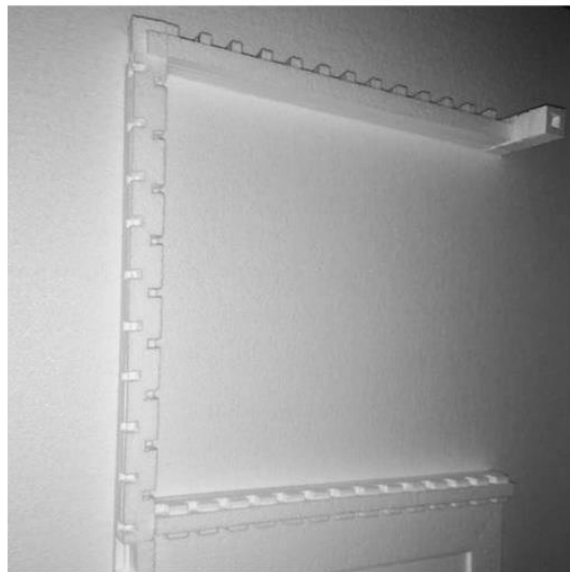
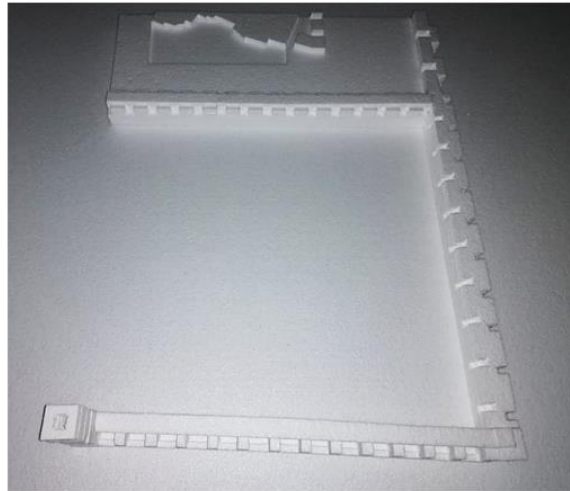


Fig. 88



Volume negativo

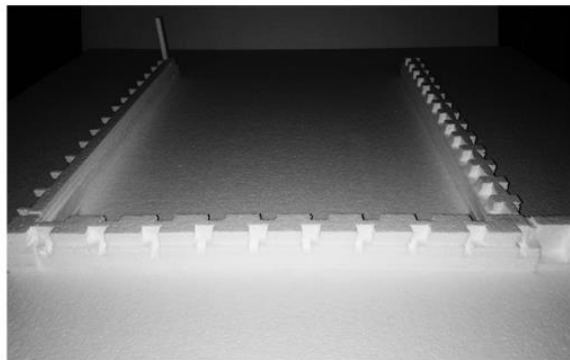
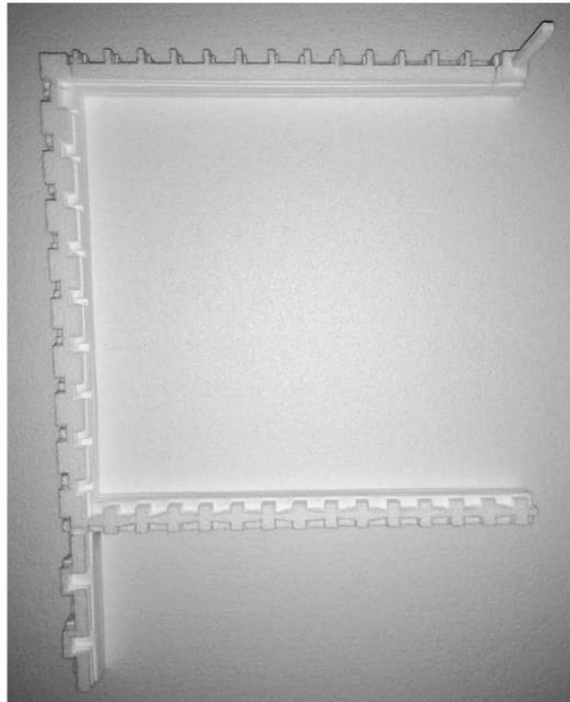


Fig. 89

Volume da espacialidade

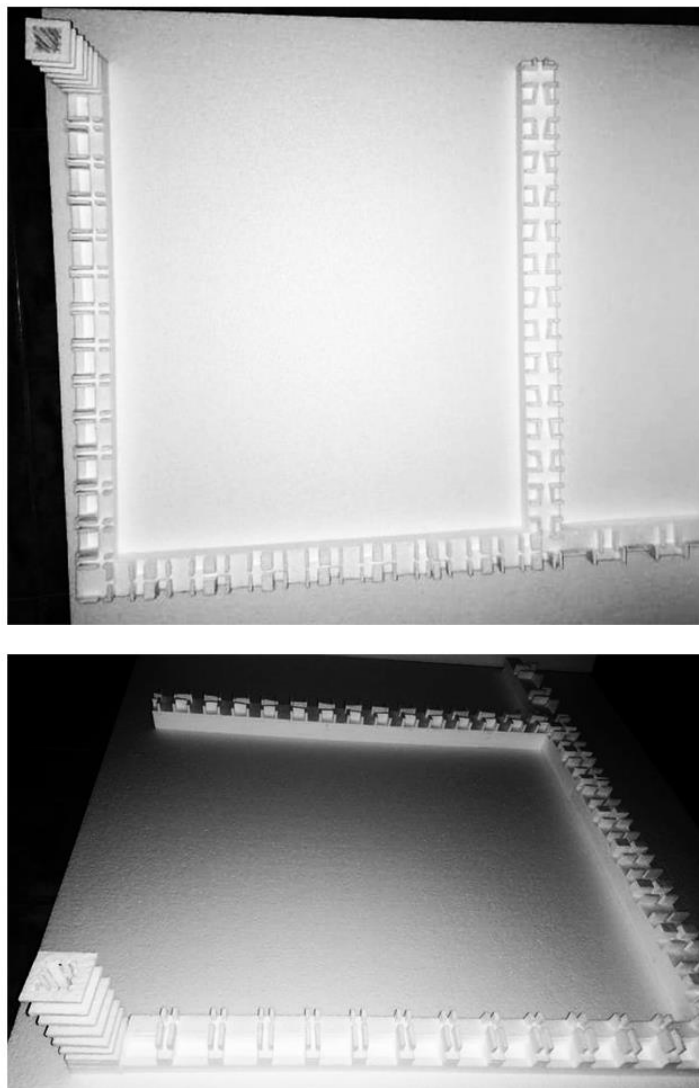


Fig. 90

*"Quero falar a linguagem arquitetónica  
que pertence a esse sítio e ressoa  
com o seu tempo."*

Peter Zumthor

Como refere Zumthor, a arquitetura deve complementar-se ao sítio onde é projetada e integrar as memórias do seu passado para poder acrescentar algo ao seu futuro.

Ao reconfigurar a margem do núcleo ribeirinho da Cova do Vapor, a proposta procura (re)significar o lugar enquanto ponto de paragem para os barcos, transformando o porto de abrigo e criando uma praça de água proporcional às dimensões do território. Como analisado anteriormente, as praças de água funcionam na sua maioria agarradas a praças de terra, contendo usos e funções portuários (piscatórios, industriais ou de outras atividades marítimas) que fazem a transição para o interior das aldeias, vilas e cidades.

No entanto, esse novo limite necessitava de uma ligação que integrasse as construções do núcleo urbano. De tal modo, através da matriz estrutural regular, fez sentido interligar as praças de terra com a praça de água através de uma infraestrutura habitável com diferentes funções e programas (Fig. 91 a 93).

Fig. 91 – O novo limite para a margem.

Desenho do autor.

Fig. 92 – Identificação das praças em conjunto com o novo limite.

Estratégia de ligação entre praças.

Transição entre praça da terra e praça da água.

Desenho do autor.

Fig. 93 – A infraestrutura habitável como elemento de ligação entre praças.

A nova composição da Cova do Vapor.

Desenho do autor.

Fig. 91

N  
▲

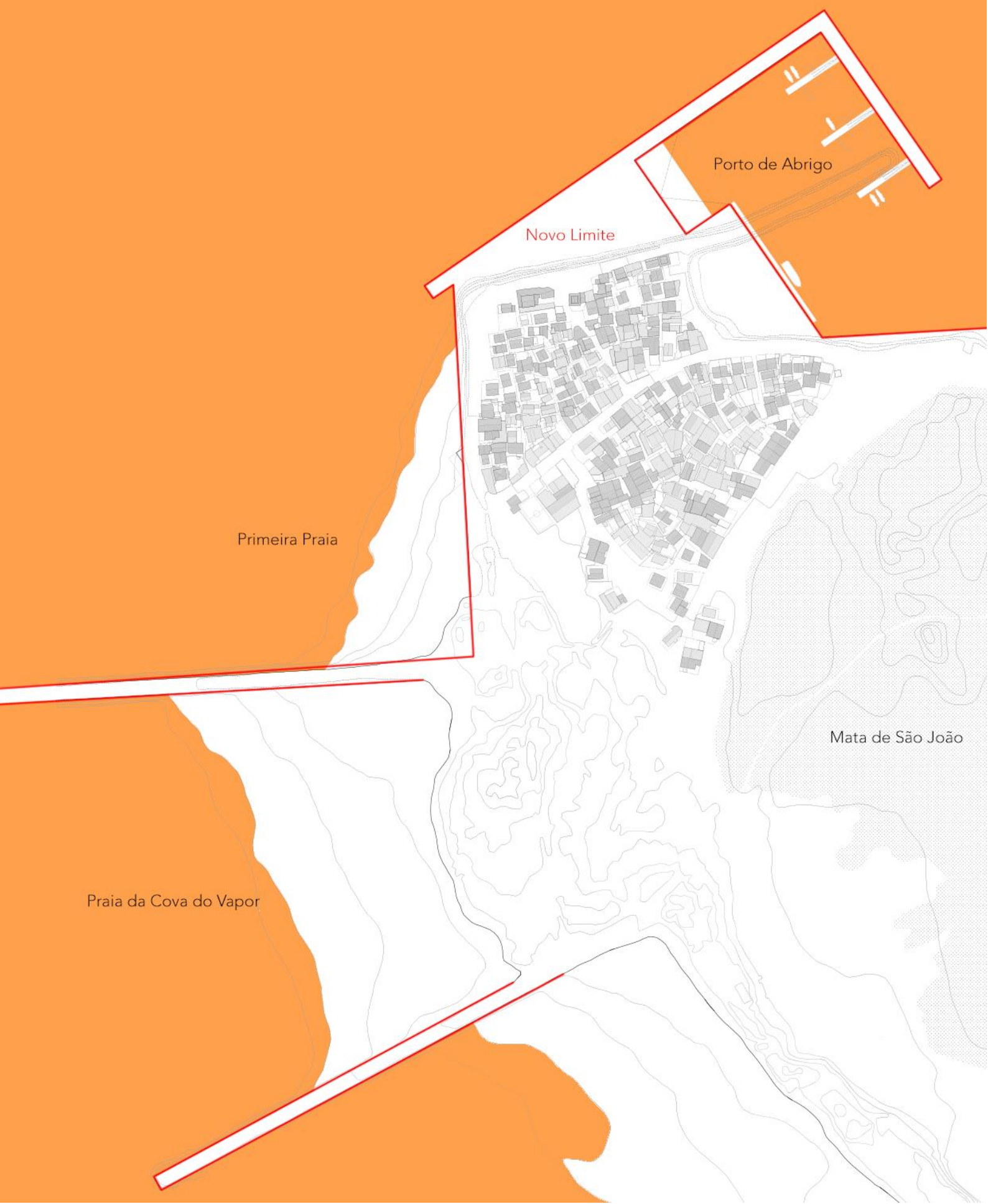


Fig. 92

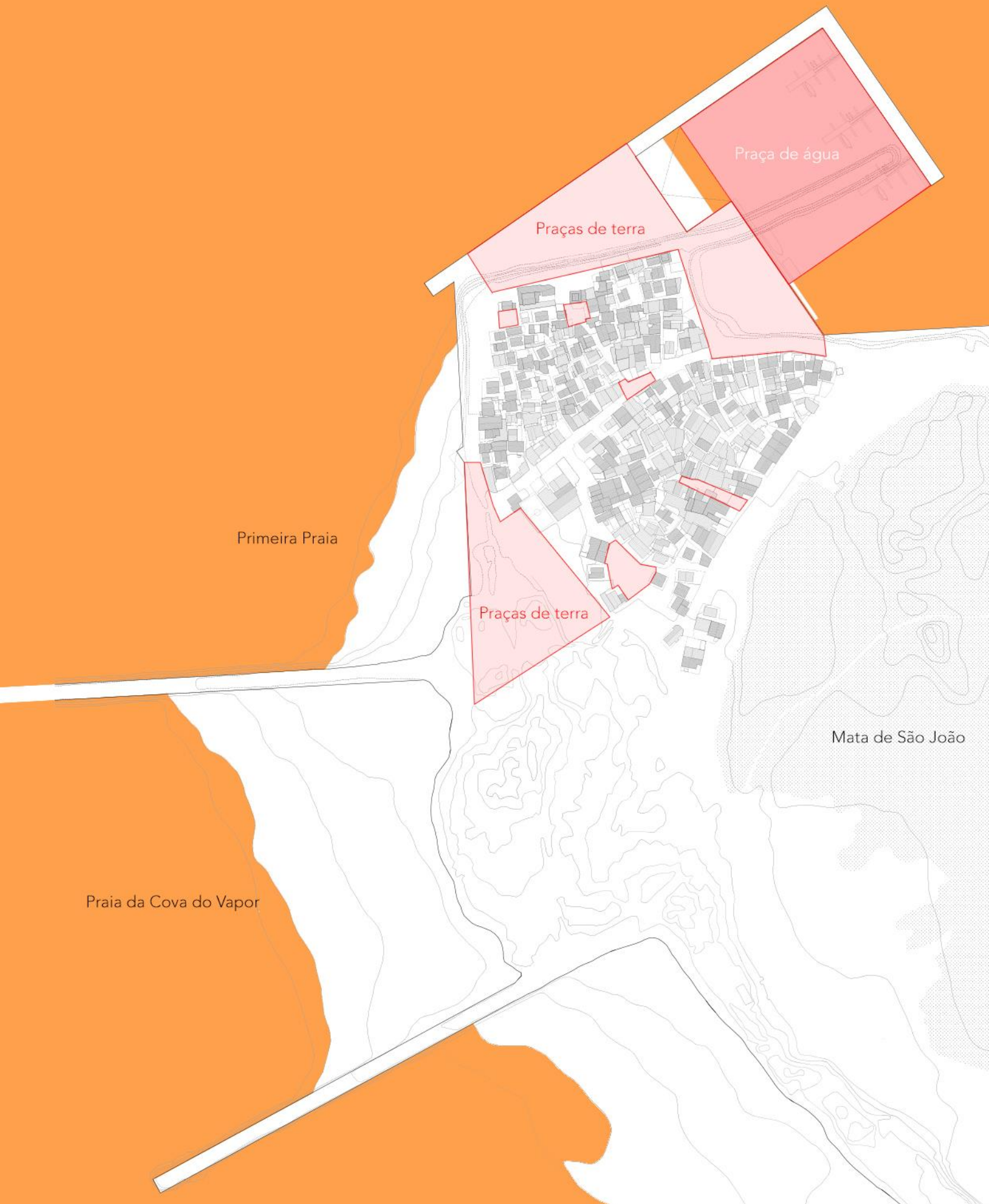




Fig. 93





Fig. 94 – Maquete de estudo.  
A infraestrutura habitável como  
elemento de ligação entre  
praças.  
A nova composição da Cova do  
Vapor.  
Luz natural entre as 13-15 horas.  
Do autor.  
Fig. 95 – Colagem da proposta.  
Do autor.

A infraestrutura habitável, como o próprio nome indica, funciona como elemento de criação ou delimitação de espaços e contém multifuncionalidades que se pretendem integrar nas construções envolventes, adquirindo uma espessura e altura de um modo estratégico e regulador do lugar. À imagem do que acontece no projeto do atelier Dogma, do City Walls.

Enquanto nos momentos de toque com a água, esta funciona em diferentes níveis para deixar entrar a água de forma controlada, oferece ainda para além de proteção ao núcleo urbano, novos usos relacionados com a praça de água, a praça-cais e a praça-mercado. Inspirado pela Boulevard de L'Imperatrice, torna-se então num grande muro habitável, neste caso, de proteção e vivência de espaços.

Quando a infraestrutura transita para dentro do núcleo urbano, adquire novas funcionalidades tornando-se uma conduta de abastecimento aérea que delimita espaços, afirma percursos e cria volumes habitados. Seguindo a ideologia da conduta do bairro da Malagueira, onde as construções se desenvolvem com base na matriz da conduta. Neste caso, a conduta pretende interligar a nova composição nos alinhamentos das construções existentes e requalificar o seu espaço público nos pontos estratégicos demonstrados.

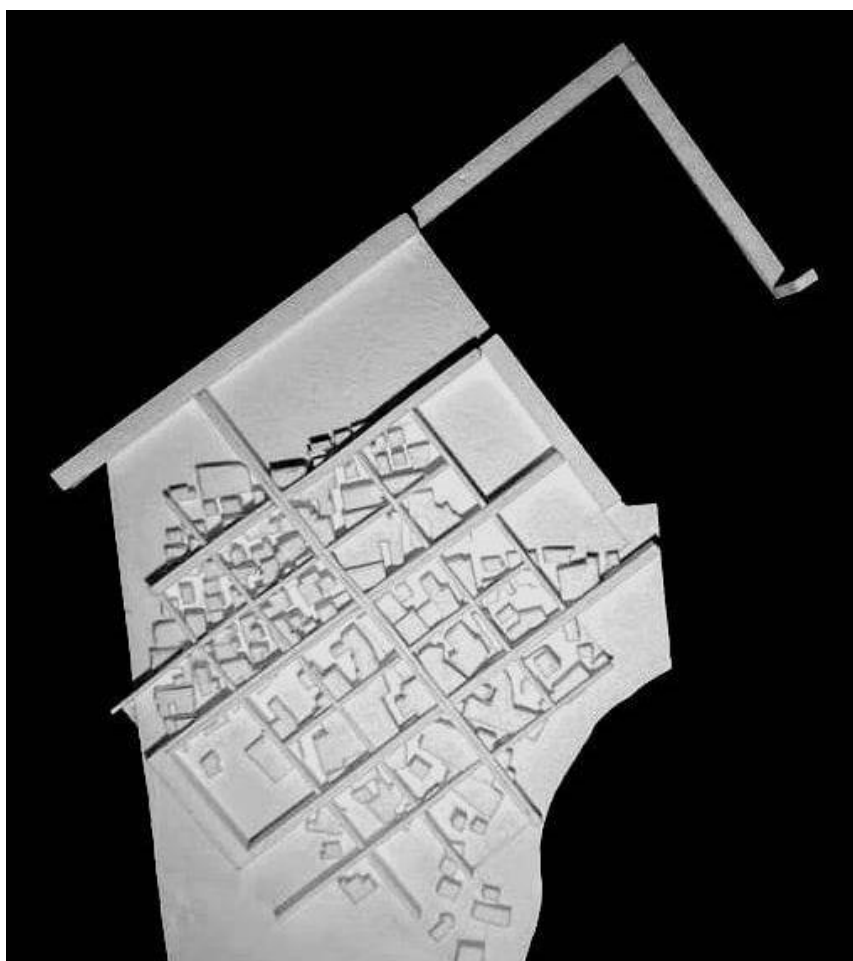


Fig. 94

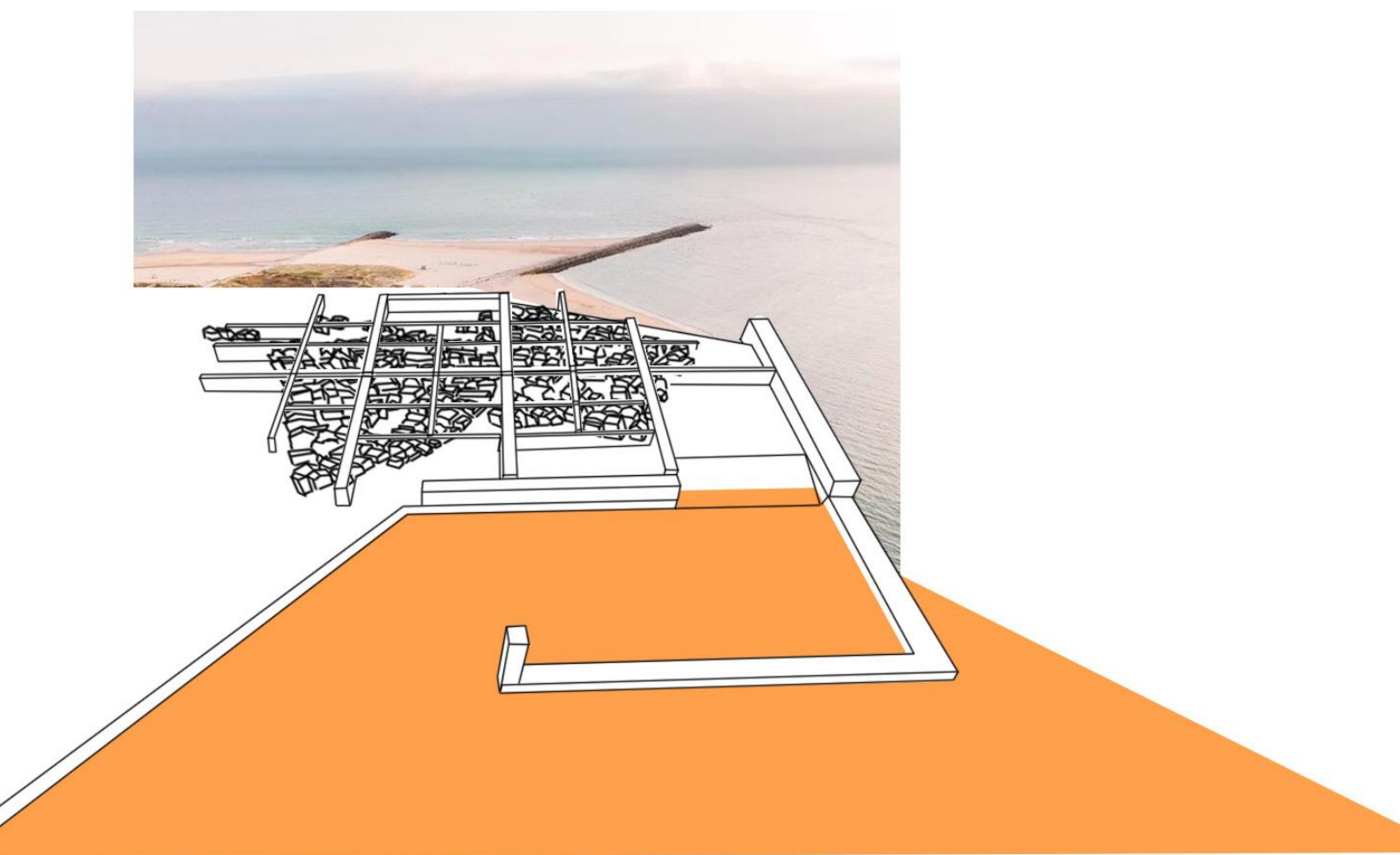


Fig. 95

Na praça-cais situam-se os usos de apoio ao porto de abrigo, onde se encontra a doca seca, a zona de lavagem dos barcos, os estaleiros de reparação, a oficina dos barcos, os apoios dos pescadores e os arrumos náuticos. Toda esta zona se contempla dentro da infraestrutura ou do muro habitável a Norte, que permite o acesso ao pontão, à torre do farol e aos cais flutuantes. Para além disso, a infraestrutura encontra no seu percurso até à torre, momentos de subtração na sua massa volumétrica que permitem ouvir as ondas do mar a entrar na mesma (zona da infraestrutura mais a Norte) ou criar acessos a níveis mais próximos do mesmo (pontão), como é possível visualizar na Fig. 99.

Já na praça do mercado os cais flutuantes é que permitem aos barcos descarregar o pescado para as zonas da lota, subindo ao nível da infraestrutura, que por sua vez faz a transição para a praça e para o mercado (Fig. 97).

A marcação dum pavimento diferente do existente que se liga da mesma até aos apoios na praça da praia, surge não só com a intenção de convidar a entrar no percurso em torno da Cova do Vapor, mas também pela necessidade de criar níveis a cotas mais elevadas que sirvam de proteção para o bairro (Fig. 96 a 98).

- Fig. 96 – Maquete de estudo.  
Os volumes da infraestrutura habitável.  
A praça-mercado e a praça-cais.  
Os diferentes níveis.  
Luz natural entre as 13-15 horas.  
Do autor.
- Fig. 97 – Maquete de estudo.  
Os volumes da infraestrutura habitável.  
A praça-cais e o percurso para a praça-praia.  
Os diferentes níveis.  
Luz natural entre as 13-15 horas.  
Do autor.
- Fig. 98 – Maquete de estudo.  
Os volumes da infraestrutura habitável.  
O percurso que acede à praia e liga praça-praia e praça-cais.  
Os diferentes níveis.  
Luz natural entre as 13-15 horas.  
Do autor.

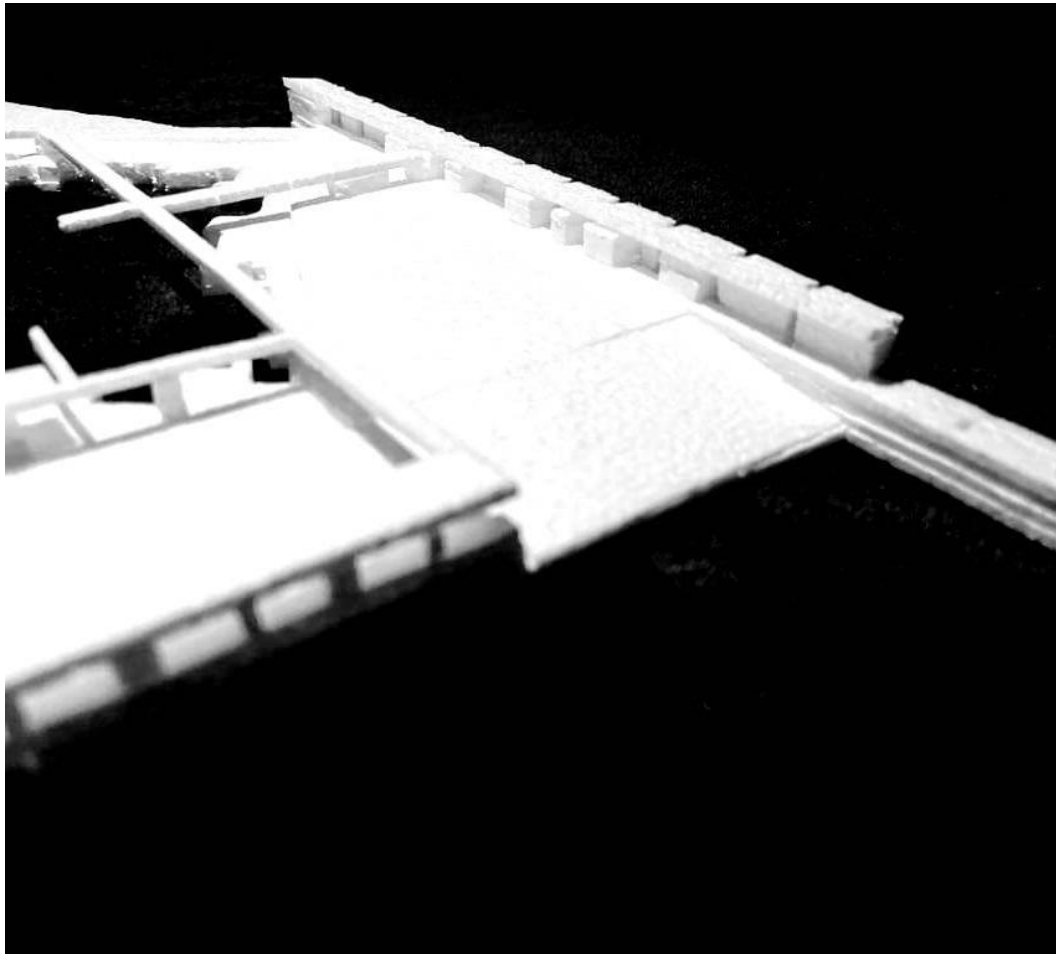


Fig. 96

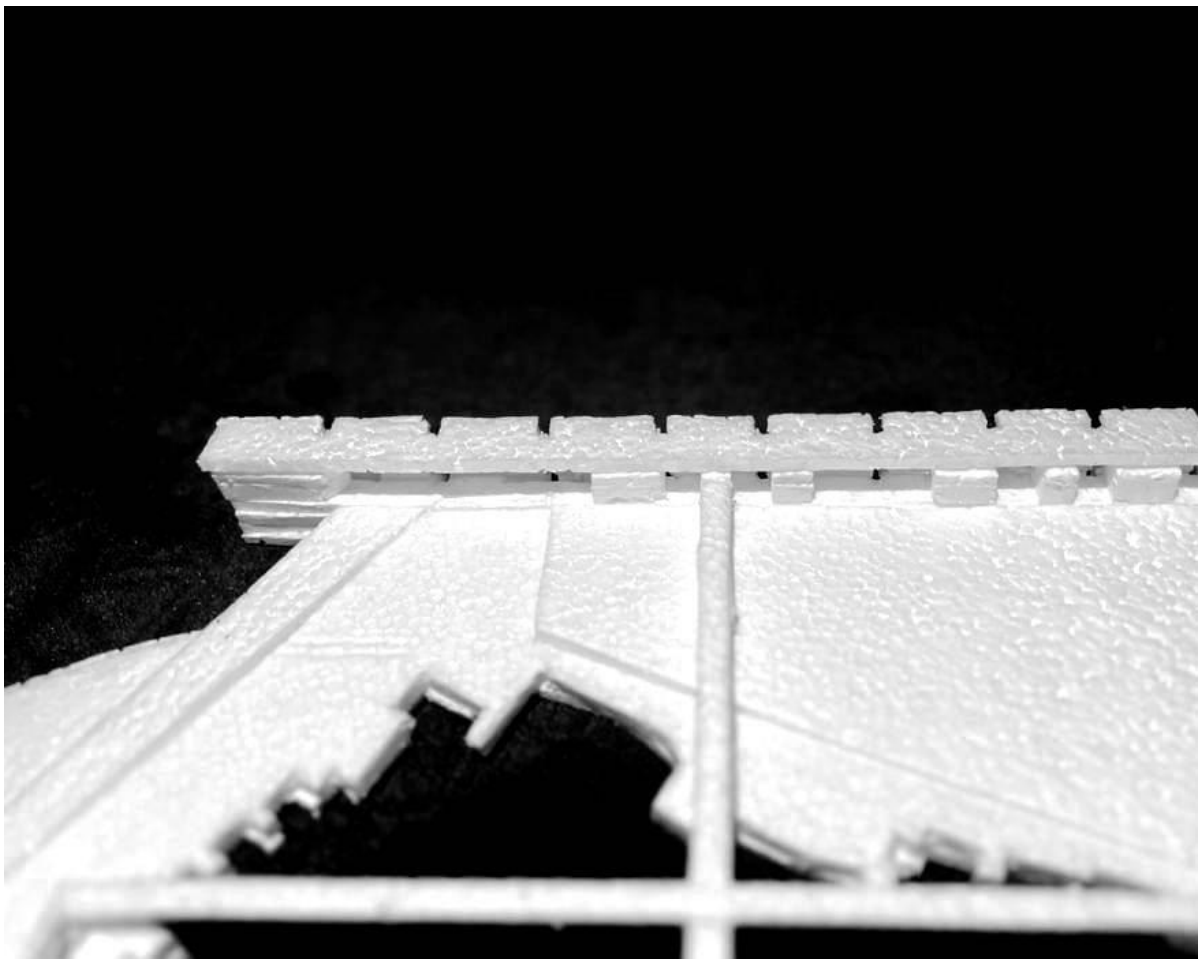


Fig. 97

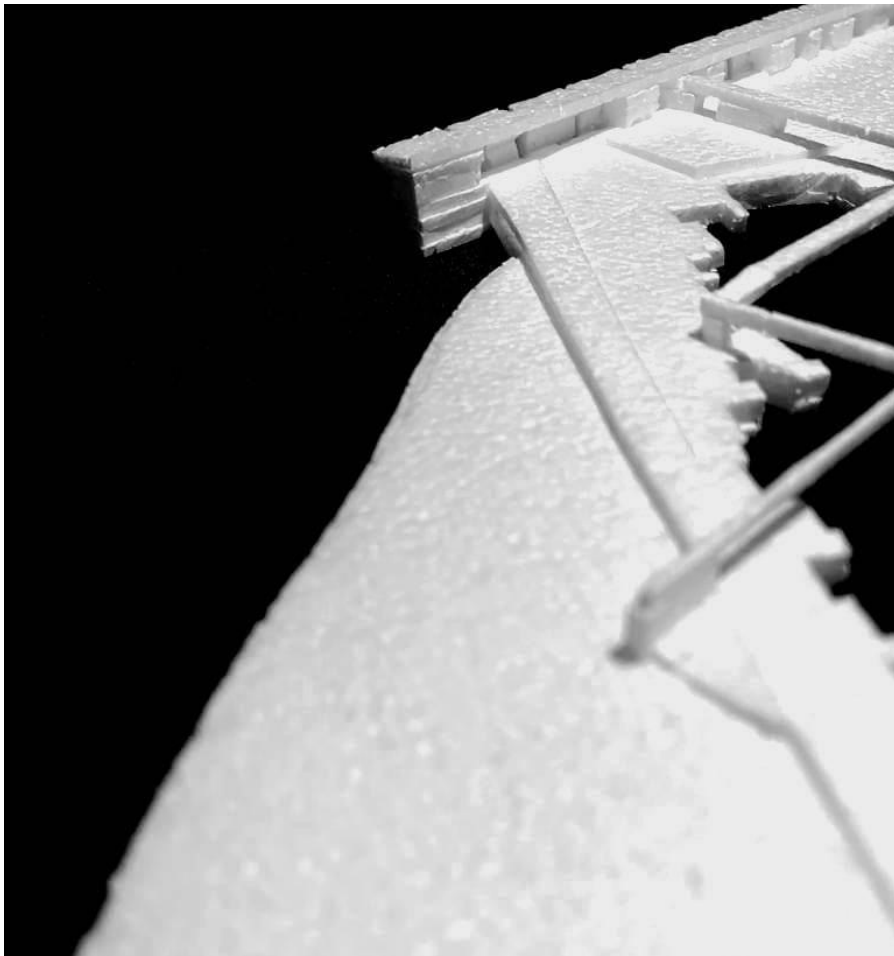


Fig. 98



Fig. 99



Legenda : 1 - Recepção do Porto de Abrigo ; 2 - Espaço Sazonal (apoio à recepção) ; 3 - Lota ; 4 - Apoios da Lota ; 5 - Espaço sazonal para mercado ; 6 - Apoios do mercado ; 7 - Praça central da Cova ; 8 - Praça de ligação ao cais ; 9 - Doca seca ; 10 - Porto de Abrigo ; 11 - Zona de Lavagem dos barcos ; 12 - Estaleiros de reparação dos barcos ; 13 - Oficina dos barcos ; 14 - Apoios dos pescadores / Arrumos náuticos ; 15 - Apoios de Praia ; 16 - Espaços Sazonais de apoio à praia (restauração, etc.) ; 17 - Praças.

No entanto, enquanto todo o percurso une as praças em torno do bairro, existiu ainda a intenção de conseguir visualizar a praça-central ao percorrê-las, assim como do inverso. A ideia de não pavimentar o acesso direto à praça foi intencional, de modo a marcar apenas os pontos mais significativos do território. O facto de esta pertencer ao principal eixo do núcleo, devido à concentração de comércio e restauração, este é considerado o ponto de encontro do bairro que mais gera movimentação, pelo qual se decidiu requalificar o seu espaço público em conjunto com a envolvente.

Nas restantes praças dentro do núcleo, uma entre a praça-cais e a praça-central, as outras mais a Sul, o espaço que se conforma perante as construções indicia à sua criação, sendo que as entradas das casas se encontram orientadas para esses vazios.

A praça-cais, praça-mercado e praça-praia, servem como espaços de transição entre a terra e o mar. De tal modo, a intenção de criar espaços sazonais na infraestrutura, integrados com o próprio espaço público, oferece uma nova multifuncionalidade ao local (Fig. 99).

Fig. 99 - Desenho do programa da proposta de intervenção. Corte pelo piso térreo. Do autor.



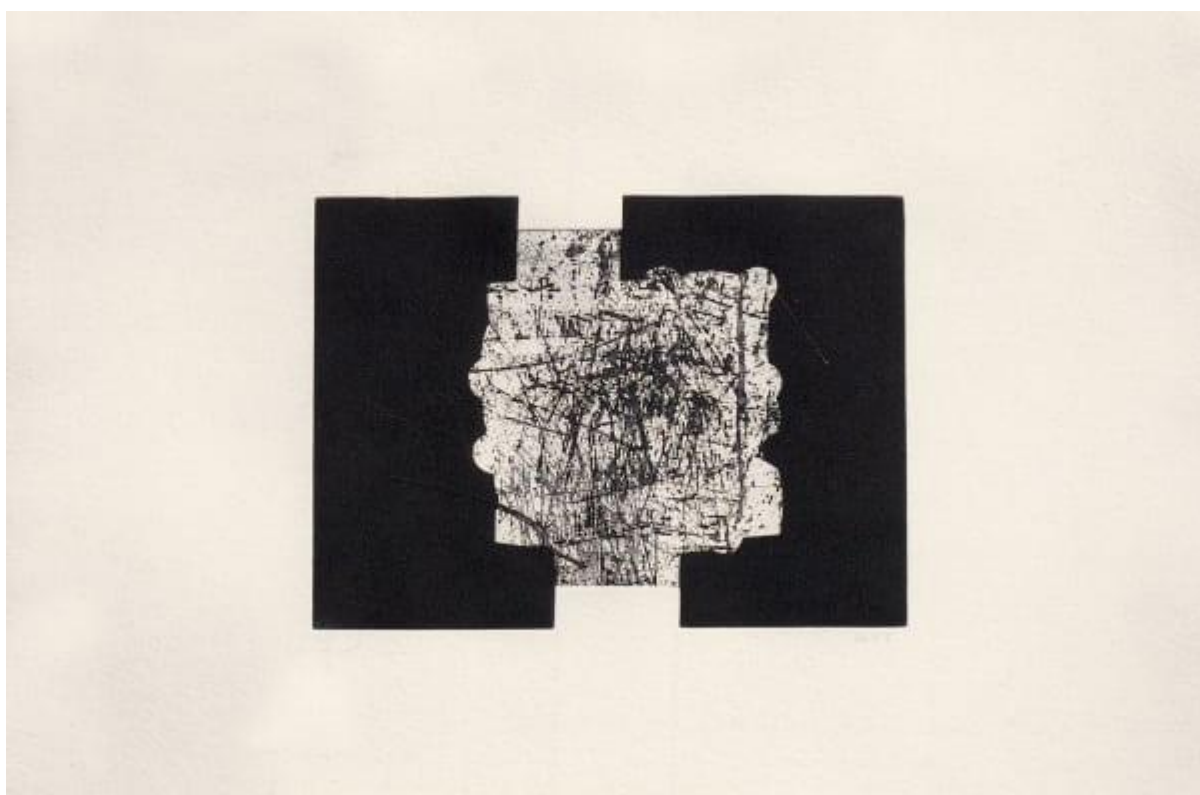


Fig. 100

### 3.4 – Fragmentos

Para uma melhor percepção da ligação entre as praças, os edifícios existentes, a infraestrutura habitável e o pontão, os fragmentos da proposta demonstram de um modo mais detalhado o contacto entre eles, os desníveis e as diferentes materialidades (Fig. 101 a 110).

Como refere Zumthor, as atmosferas comunicam com a nossa percepção emocional revelando diferentes sensações e originando estímulos. Para ele, o espaço interior vazio não se deve repetir no exterior, deve criar massas escondidas para convidar ou estimular o interesse em procurar. (ZUMTHOR, P., LENDING, M.; 2018)

Através da subtração dessa mesma massa volumétrica, a intervenção procura criar esses estímulos na infraestrutura, tanto no momento do toque com a água, como na delimitação de espaços vazios que conduzem ou interrompem. A matriz regular que se funde com os espaços existentes, demonstra como o volume se procura integrar e assinalar nos seus pontos mais significativos, através da requalificação do espaço público.

Fig. 100 – Obra de Eduardo Chillida.  
A delimitação de uma praça.

A forma.

Fig. 101 – Identificação dos fragmentos.

Fig. 102 e 103 – Fragmento 1: Praça-  
praia.

Fig. 104 e 105 – Fragmento 2: A torção  
da marginal para a praça-cais.

Fig. 106 e 107 – Fragmento 3: A praça-  
cais e a praça do mercado.

Fig. 108 e 109 – Fragmento 4: A praça  
central em ligação com a praça-cais.

Fig. 110 e 111 – Fragmento 5: O  
pontão e a torre do farol.  
Desenhos do autor.



Fig. 101

No Fragmento 1, o extrato da proposta demonstra como a composição geométrica da infraestrutura rompe com a nova marginal e permite criar um momento de exceção de maneira a aceder à praia. O facto de esta zona se localizar num nível mais elevado permite a criação destes espaços mais permeáveis e abertos para o exterior.

Na infraestrutura junto à praça, o volume adquire uma espessura maior que no seu interior para oferecer novos usos de apoio tanto à praia, como ao próprio núcleo habitacional. Na Fig. 102 é possível verificar a marcação da nova materialidade, que se difunde com as serventias das casas existentes.



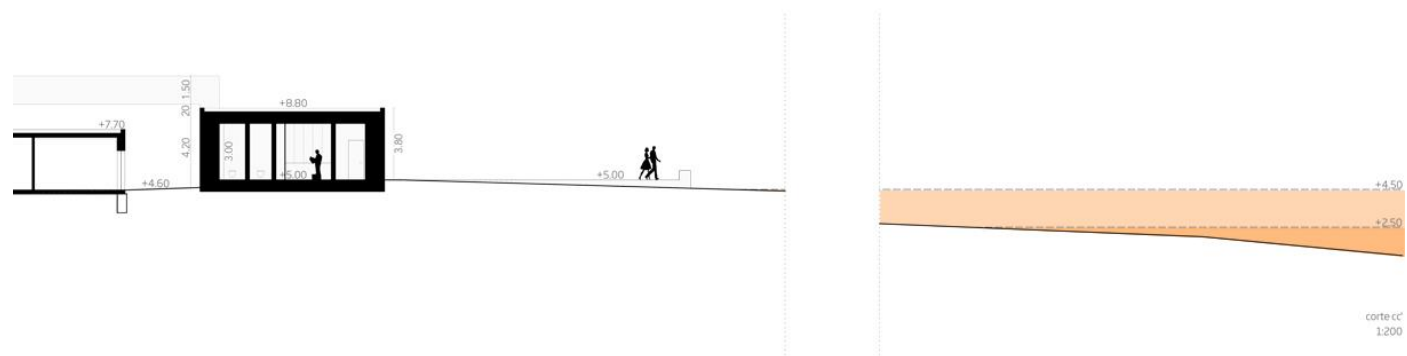
Fig. 102



Legenda

- Areias / Gravelha
- Calçada
- Betão

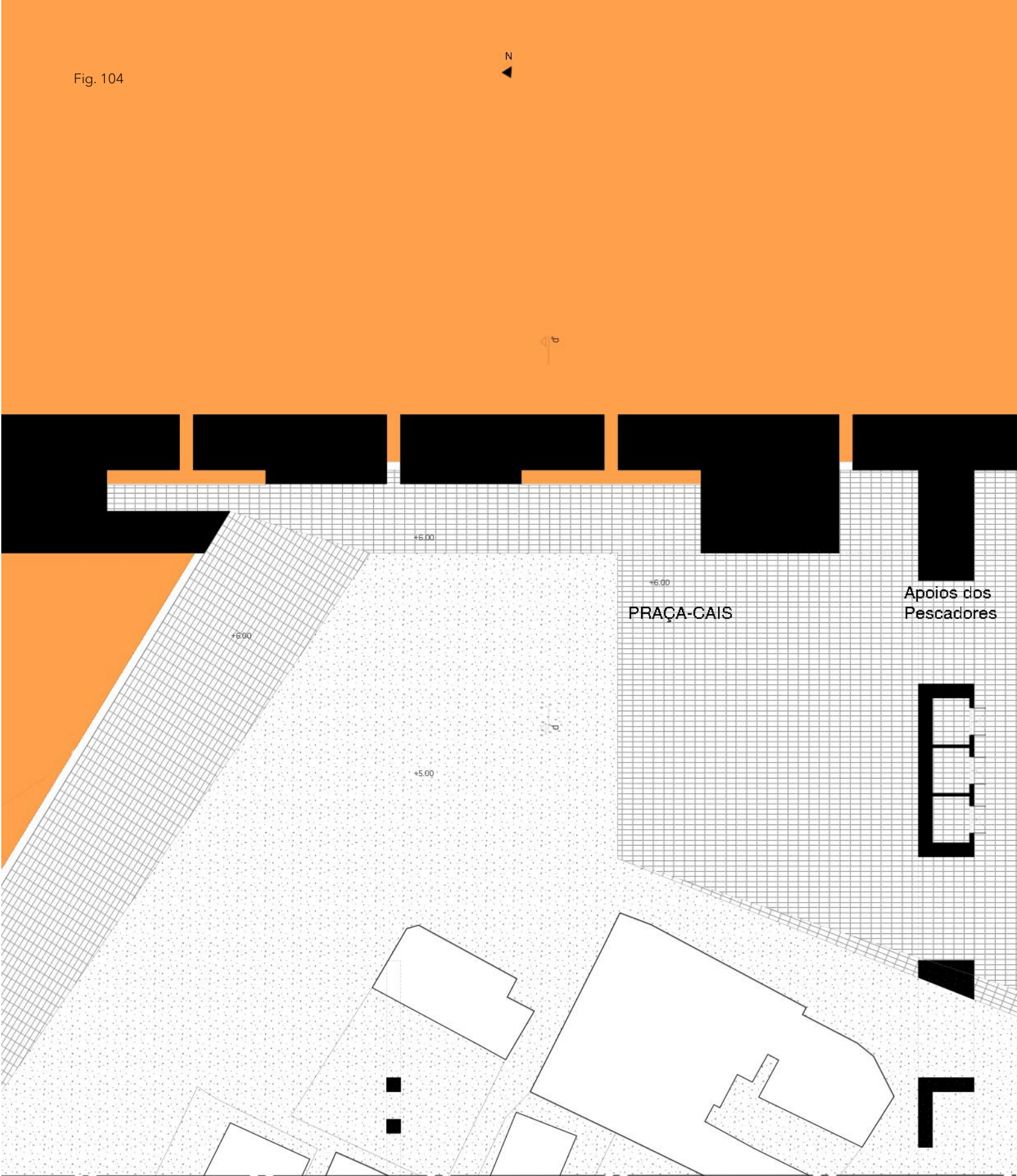
Fig. 103



O Fragmento 2, revela o ponto mais frágil do território por se situar no canto da margem Sul e de primeiro impacto das correntes marítimas da Barra. Face ao exposto, o volume da infraestrutura adquire uma massa mais densa de maneira a suportar melhor os impactos e proteger o bairro. A subida da sua cota altimétrica para 6 metros acima do 0 cartográfico assegura esse maior conforto para um local que serve de transição entre a praça-cais e a praça da praia.

O aterro proposto que está entre a infraestrutura e as construções existentes, procura essa ligação entre ambas através da modelação do terreno seja de um modo natural, seja de forma controlada para delimitar espaços. Como é visível na Fig. 104, a diferente materialidade marca os desníveis, criando diferentes percursos e usos.

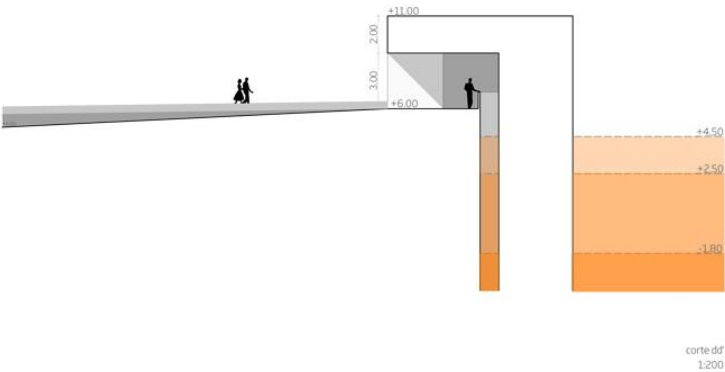
Fig. 104



Legenda

- Areias / Gravilha
- Calçada
- Betão

Fig. 105



No Fragmento 3 encontra-se o principal confronto entre o bairro e a praça de água.

O princípio da infraestrutura que protege, mas permite ao mesmo tempo deixar entrar a água de um modo controlado, dilui-se em termos de massa construída quando se encaminha para o pontão. Enquanto a infraestrutura atinge pés-direitos e vazios que conformam espaços habitáveis, como a oficina, os estaleiros e lavagens dos barcos, o pontão perde esse efeito de cobertura a uma cota segura. Ou seja, ao longo do percurso, é possível encontrar núcleos de escadas que dão acesso a um patamar a 1 metro acima do 0 cartográfico.

Na frente orientada para o porto de abrigo, a intenção passou por servir a praça de água criando usos e funções portuários na praça da terra. A rampa que permite recolher os barcos até à doca seca em conjunto com a infraestrutura, liga-se com a praça do mercado pela marcação do pavimento. Na sua praça, a dimensão e proporção procuram ir ao encontro do volume da infraestrutura. No caso do mercado, a sua cobertura pretende relacionar-se com a cércea da envolvente e intercala apoios de construção fixa ao mercado e espaços de uso sazonal. Assim como na Lota, mas neste caso a mesma atinge a cota 6 pelo seu confronto com o mar. Através de cais flutuantes, os pescadores conseguem fazer assim descarga do peixe, ou outro tipo de usos, para essa mesma cota (Fig.106).



Fig. 106

N  
▲

Legenda

- Areias / Gravilha
- Calçada
- Betão

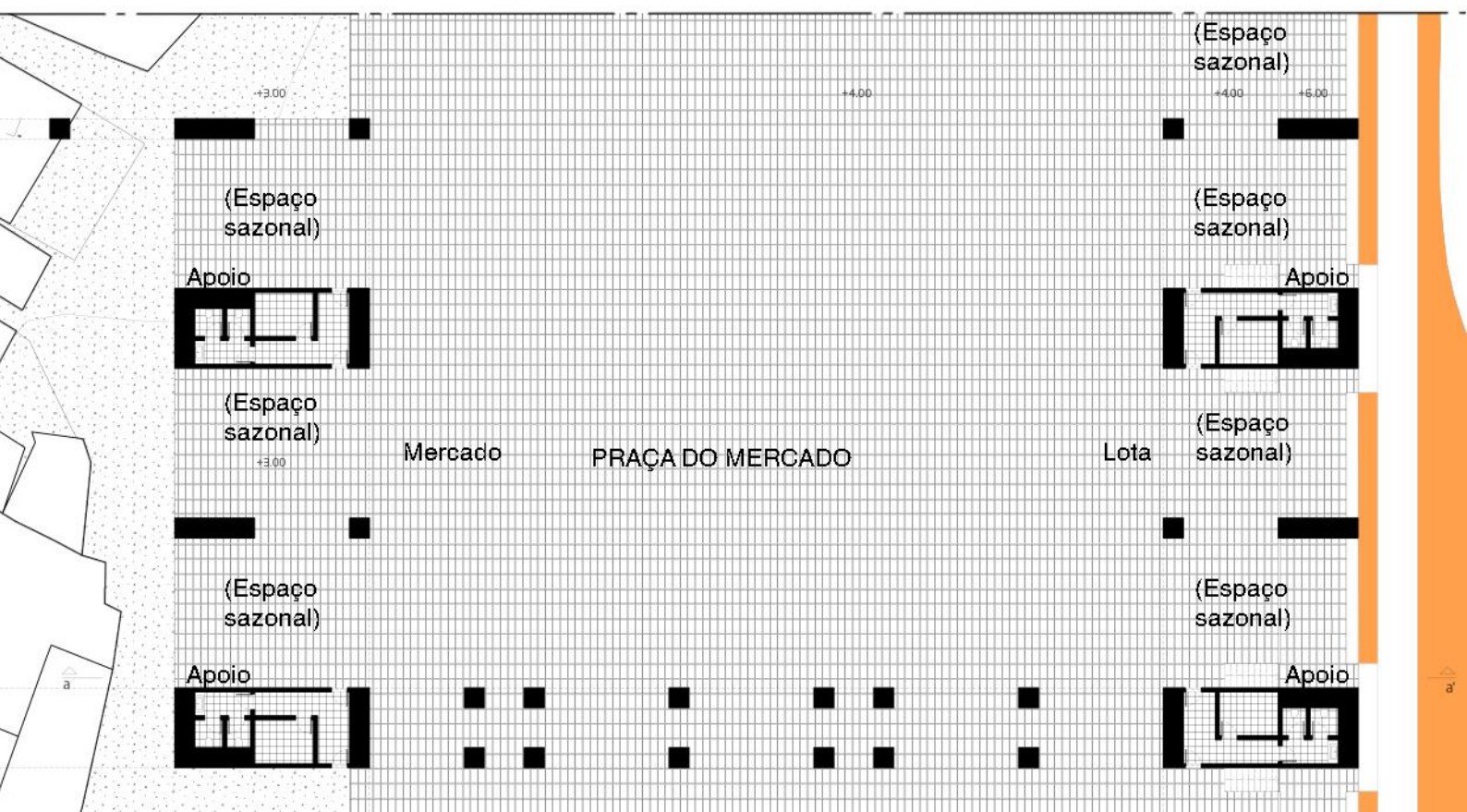
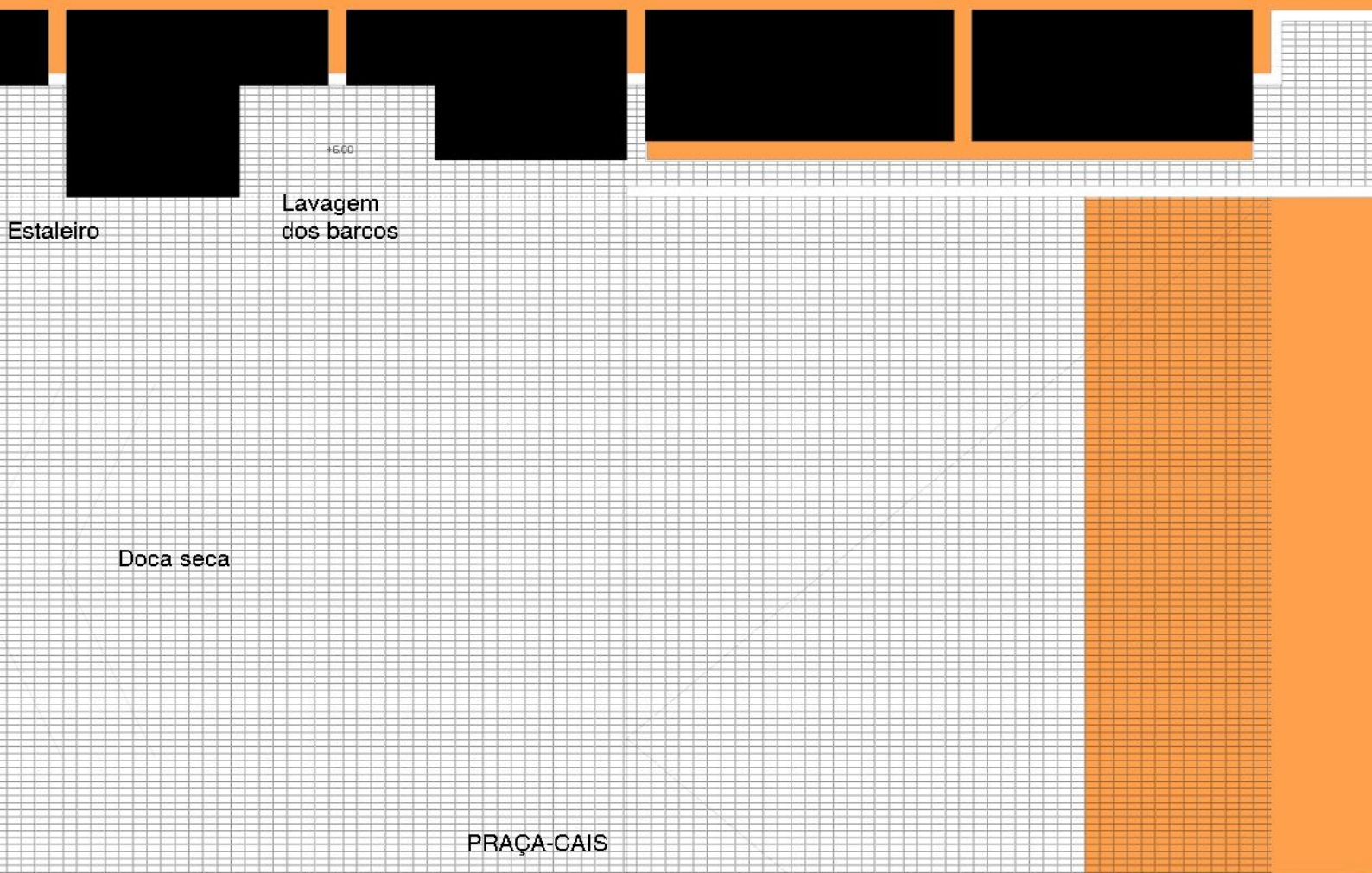
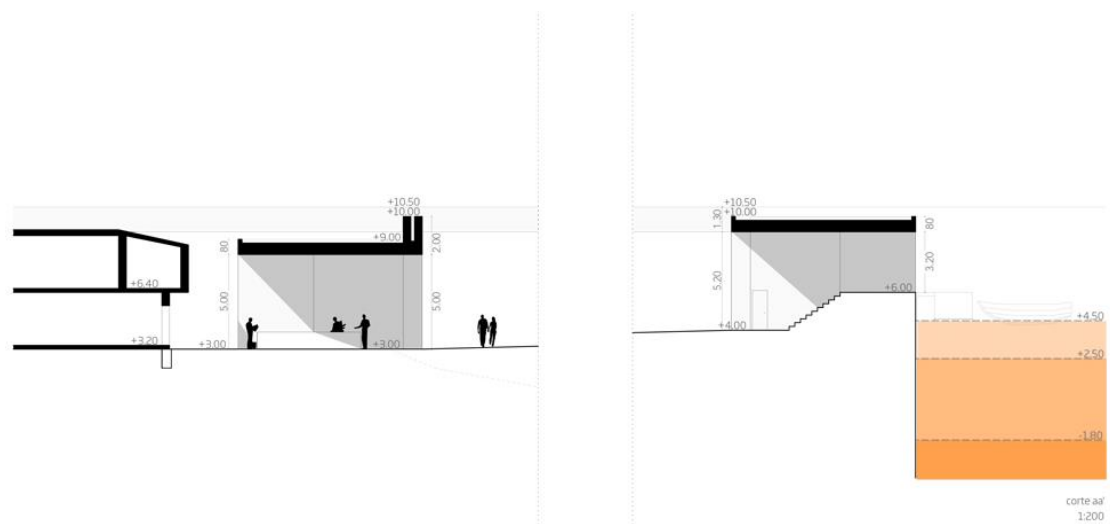




Fig. 107



Já no Fragmento 4, a viagem faz-se então para o interior do núcleo onde se verifica o confronto entre a Avenida António Martins Correia, que liga praça do mercado e praça da praia, e a rua que liga a praça central à praça-cais. Como referido anteriormente, o princípio passava por manter contacto visual entre a praça central e as restantes praças, sendo que nesse mesmo percurso, a infraestrutura tem como intenção definir e limitar espaços.

Como se pode ver na Fig. 108, a subtração da massa do volume da conduta e a marcação da materialidade procuram interligar o existente e o proposto pela sua geometria e alinhamentos, de modo a fazer sentido no seu todo.

Fig. 108

Legenda

- Areias / Gravilha
- Calçada
- Betão

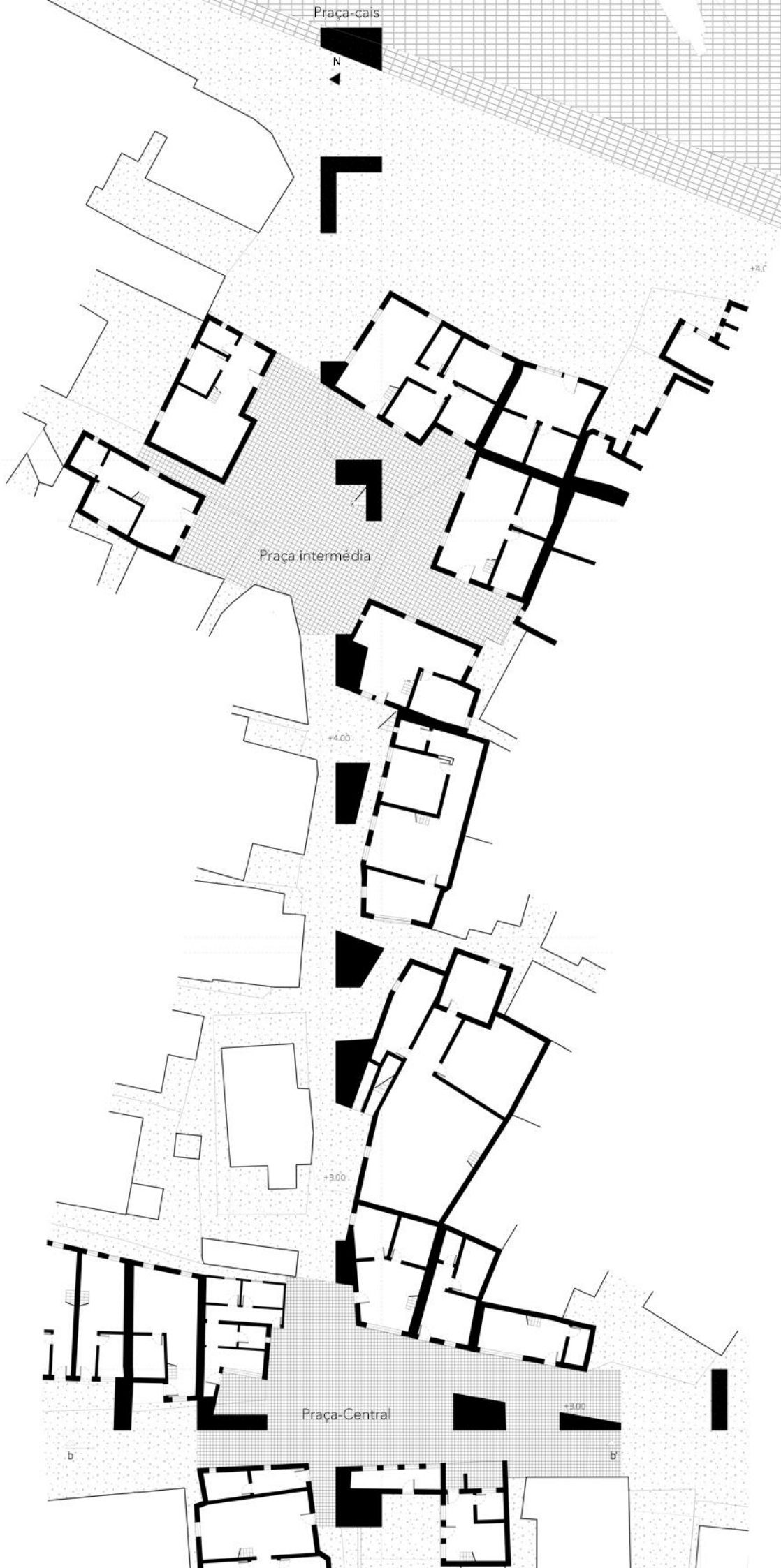
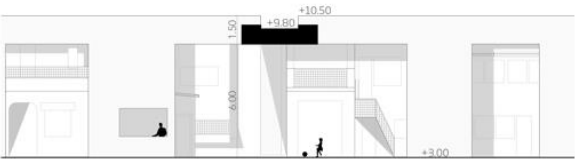


Fig. 109

Fig. 109



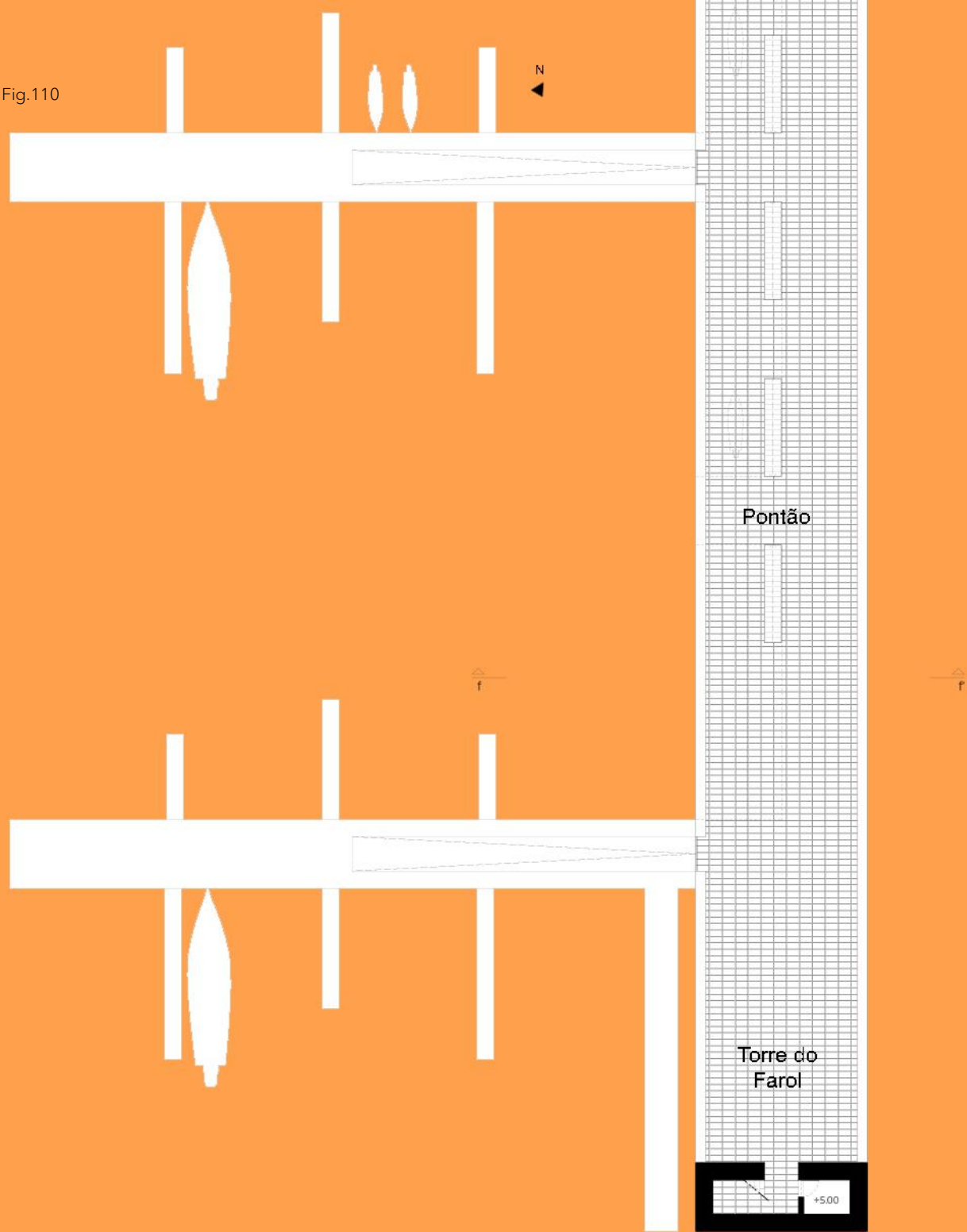
cortebb'  
1:200

Fig. 109

Por fim, no Fragmento 5 encontra-se o pontão e a torre do Farol. Como referido anteriormente, este não se encontra coberto, mas contém acessos a níveis mais próximos do mar de modo a criar relações com o mesmo e fazer dele um lugar de trocas.

No lado mais a Nascente, o pontão localiza os cais flutuantes para ancorar os barcos de recreio e fazer o percurso até à Cova do Vapor (Fig. 112).

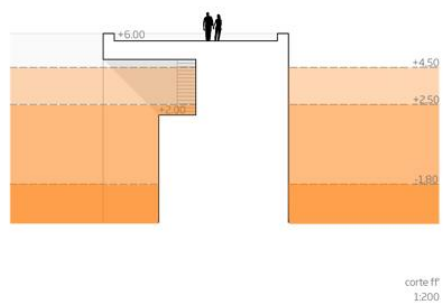
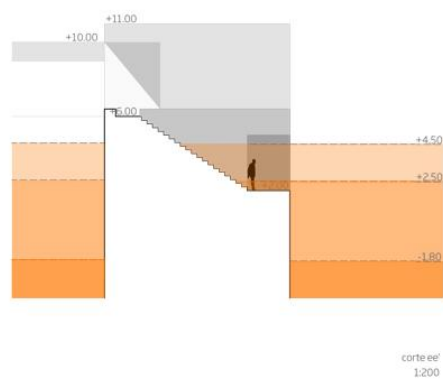
Fig.110



Legenda

-  Areias / Graviha
-  Calçada
-  Betão

Fig.111







# considerações finais

O pensamento utópico das cidades serve como ferramenta de discussão estratégica para o planeamento e organização das cidades no urbanismo e na arquitetura.

Como refere Ungers “a discussão de ideias e pensamentos, a capacidade de imaginar, é uma parte essencial para os projetos de malha das cidades”.

A cidade é um processo de desenvolvimento em constante transformação que procura dar resposta aos interesses comuns dos seres humanos. No caso das aldeias avieiras, estas sempre funcionaram e viveram em torno da água. O facto de estarem sujeitas ao abandono, faz com que exista uma perda da sua memória e identidade..

Peter Zumthor refere que “as emoções e o tempo têm forma”. Na margem Sul do Tejo encontramos enormes potencialidades de territórios que se encontram ao abandono e que contém uma enorme história e passado para serem transportados para o futuro. A proposta procura assinalar alguns desses lugares e reparar o seu futuro de um modo coerente. Tanto a malha regular como o alteamento da margem em conjunto com os núcleos urbanos, servem como uma ideia de desenvolvimento para pensar o projeto.

Contudo, foi na Cova do Vapor que surgiram as primeiras ideias e conceitos. Este é um caso que serve de referência para outras aldeias avieiras ou portos do Tejo e do Sado, no entanto cada caso é um caso e a transição do limite que reconfigura e eleva a margem para os núcleos urbanos só faz sentido quando aprofundado o seu conhecimento tanto do lugar como de casos práticos.

O mar é um lugar de trocas entre territórios que procura fazer a transição **da praça da terra para a praça da água.**



# **bibliografia**

- ALBERTI, L. B. (1485) "Da Arte Edificatória" Edição da Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 2011, pp. 145-185.
- BAPTISTA, L. S.; MELÂNEO, P. (2020) - Almada: Um Território em Seis Ecologias, Exposição Museu de Almada - Casa da Cidade. Edição Câmara Municipal de Almada, 2020.
- BUSQUETS, J. (2018) Urban Grids - Handbook for regular City Design, ORO EDITIONS.
- CALVINO, I. (2015) "As Cidades Invísisíveis" - 1ª Edição - Publicações Dom Quixote.
- CARRILHO DA GRAÇA, J. L. (2002) «Metamorfose» in Jornal dos Arquitetos, N.º 206, pp. 8-11.
- COELHO, C. D. Coord. (2013) Elementos Urbanos. Cadernos de Morfologia Urbana, Estudos da Cidade Portuguesa, Lisboa: Argumentum.
- COELHO, C. D. Coord. (2014) O Tempo e a Forma. Cadernos de Morfologia Urbana, Estudos da Cidade Portuguesa, Lisboa: Argumentum.
- COELHO, C. D.; FERNANDES, S. P.; JUSTO, R. (eds) (2022) WORKBOOK 120. Relatório final de projeto de investigação "Buildings Typology. Morphological Inventory of the Portuguese City", Lisboa: Faculdade de Arquitetura Universidade de Lisboa, 1046p.
- COELHO, C. D.; FERNANDES, S. P.; JUSTO, R.; LEITE, J. S. (eds) (2022) PARALLELS. Building Typology: Portugal. Lisboa: AEAULP. 104p. E-book ISBN: 978-98953462-1-9. URL: <http://formaurbislab.fa.ulisboa.pt/Artigos/Parallels.pdf>.
- COELHO, C. D.; FERNANDES, S. P.; PROENÇA, S. B. (2017) - "Squares in Portugal inventory and the creation of contemporary urban spaces". in COUCEIRO da COSTA, Manuel, et al. (eds) - Architectural Research addressing Societal Challenges. Volume 1. London: CRC Press, Taylor & Francis Group.
- DE SOLÀ-MORALES, M. (2021) "The impossible project of public space," Public Space Reader, (1), pp. 368-373.
- DIAS, F. S. (2018) - As Embarcações Avieiras - e outras tradicionais do Tejo. Edição A.I.D.I.A., 2018.
- DIAS, M. G.; COLAÇO, I. (1994) Ver Artes - Cova do Vapor (Série TV da RTP). Realização de Edgar Feldman.
- FADIGAS, L. (2008). 'Frentes de Águas: paisagens de dupla leitura' in Portus - Ciudad portuaria y waterfront urbano. 27-31pp.
- FERNANDES, J. C. C. (2019) Margem (Sul) - Evolução, transformação e reabilitação da urbanização marginal da Cova do Vapor, PFM, FAUL.
- FERNANDES, S. M. P. (2014), Gênese e Forma dos Traçados das cidades portuguesas. Morfologia, tipologia e sedimentação, Tese Doutoramento, FAUL.
- FREIRE, M. E. F. (1986) - A Planície Litoral entre a Trafaria e a Lagoa de Albufeira - Estudo de geomorfologia litoral, Dissertação, FLUL.
- GARCÍA, A. B.; BAJO, H. R. (2015) A Field of Walls. Hidden Architecture. <https://hiddenarchitecture.net/a-field-of-walls/>
- GARCÍA, A. B.; BAJO, H. R. (2016) City Walls. Hidden Architecture. <https://hiddenarchitecture.net/city-walls/>
- GOITIA, F. C. (1968) "Breve Historia del Urbanismo" Editorial Presença, Lisboa, 1982.
- GOMES, J. F. (2022) - "Avieiros, hoje" - Fundação Francisco Manuel dos Santos e João Francisco Gomes. Edição Guide - Artes Gráficas, 2022.

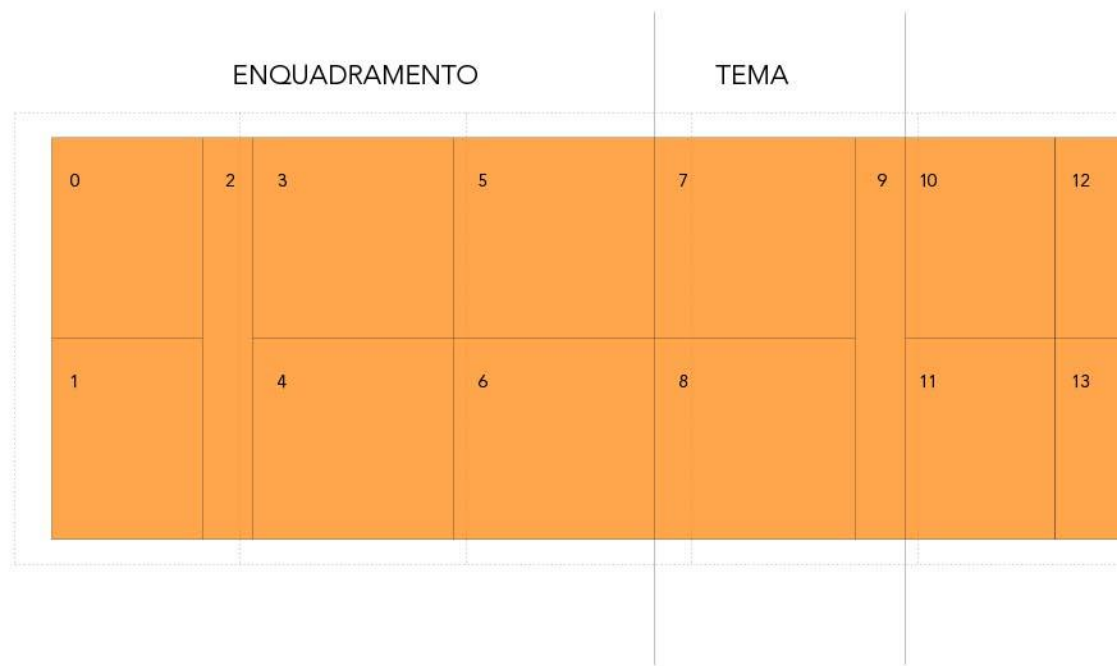
- GROSSI, G.** and Pianezzi, D. (2017) "Smart cities: Utopia or neoliberal ideology?" *Cities*, 69, pp. 79-85.
- LAMAS, J.** (2010) – *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade* – 5ª edição, Fundação Calouste Gulbenkian.
- LAMAS, J.** Coord. (2001); **COELHO, C. D.** Coord. (2003) - *A Praça em Portugal, Inventário de Espaço Público | Continente*. Edição DGOTDU.
- LAMAS, J.** Coord. (2001); **COELHO, C. D.** Coord. (2003) - *A Praça em Portugal, Açores Inventário de Espaço Público*. Edição DGOTDU e SRAM.
- LYNCH, K.** (2014) – *A imagem da Cidade* – reimpressão: Edições 70.
- MATEUS, B. M. A.** (2010) – *Como se organiza um bairro? – Um estudo de caso sobre a Cova do Vapor (Trafaria)*, Dissertação, ISCTE-IUL.
- MORE, T.** (2019) *Utopia*. Miguel Morgado (introdução), Torres Vedras, Book Builders.
- PESSOA, F.** (1914) "O Guardador de Rebanhos" em *Poemas de Alberto Caeiro*, Fernando Pessoa. Lisboa: Ática, 1946.
- PORTAS, N.** (1998) "Cidades e frentes de água" – Centro de estudos da Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto, Parque Expo'98, SA.
- RAUCH, J.** (1978) "Roma Interrotta," pp. 208 p., 335 illustrations; plans, elevations; diag.
- RIBEIRO, J. S. P.** (2015) - *Casas sem arquiteto: A cova do vapor, um caso de estudo sobre identidade e gosto popular*, FAUP.
- ROSSI, A.** (1976) "The Analogous City: Panel," Lotus International, (13).
- SEIXAS LOPES, D.** (2011) "Amarcord: Analogy and Architecture," eds. Pedro Bandeira and André Tavares. Porto: Dafne, 2011 / Zurich: Lars Müller, 2012.
- SITTE, C.** (1889) "L' art de bâtir les villes. L' urbanisme selon ses fondaments artistiques." Éditions du Seuil, 1996, pp. 12-88
- SIZA, A.** (2000) – *Imaginar a Evidência*; Edições 70, Lisboa, 2006.
- ZUMTHOR, P., LENDING, M.** (2018) "A feeling of history" Verlag Scheidegger & Spiess AG, Zurich.







# **anexos**



|                                           |                                               |                                                           |                                              |
|-------------------------------------------|-----------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|----------------------------------------------|
| <p>ESTRATÉGIA<br/>MARGEM<br/>1:20 000</p> | <p>Composição<br/>COVA DO VAPOR<br/>1:500</p> | <p>Desníveis do limite da<br/>COVA DO VAPOR<br/>1:700</p> | <p>Fragmento<br/>PRAÇA-MERCADO<br/>1:200</p> |
|-------------------------------------------|-----------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|----------------------------------------------|

Fig. 112 - Esquema de exposição de Painéis e maquetes

## PROJETO

|  |    |  |    |    |  |    |    |
|--|----|--|----|----|--|----|----|
|  | 14 |  |    | 17 |  | 19 | 21 |
|  | 15 |  | 16 | 18 |  | 20 |    |

## MAQUETES

|                                     |                                   |                                  |                            |                            |
|-------------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------|----------------------------|----------------------------|
| Fragmento<br>PRAÇA-CENTRAL<br>1:200 | Fragmento<br>PRAÇA-PRAIA<br>1:200 | Fragmento<br>PRAÇA-CAIS<br>1:200 | Secção<br>PONTÃO 1<br>1:20 | Secção<br>PONTÃO 2<br>1:20 |
|-------------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------|----------------------------|----------------------------|

Fig. 113 - Esquema de exposição  
de Painéis e maquetes

Fig. 114 - Maquete de exposição do autor.

Esc. 1:20 000.

A relação entre margens.

Ligações fluviais entre portos/ praças  
propostas e existentes.

Tejo como um lugar de trocas.



Fig. 115 - Maquete de exposição do autor.  
Esc. 1:500.  
A composição.  
Estratégia para a Cova do Vapor.  
Infraestrutura.  
Ligação entre praças.



Fig. 116 - Maquete de exposição do autor.  
Esc. 1:700.  
Estudo dos desníveis da proposta.  
Relação com o existente.

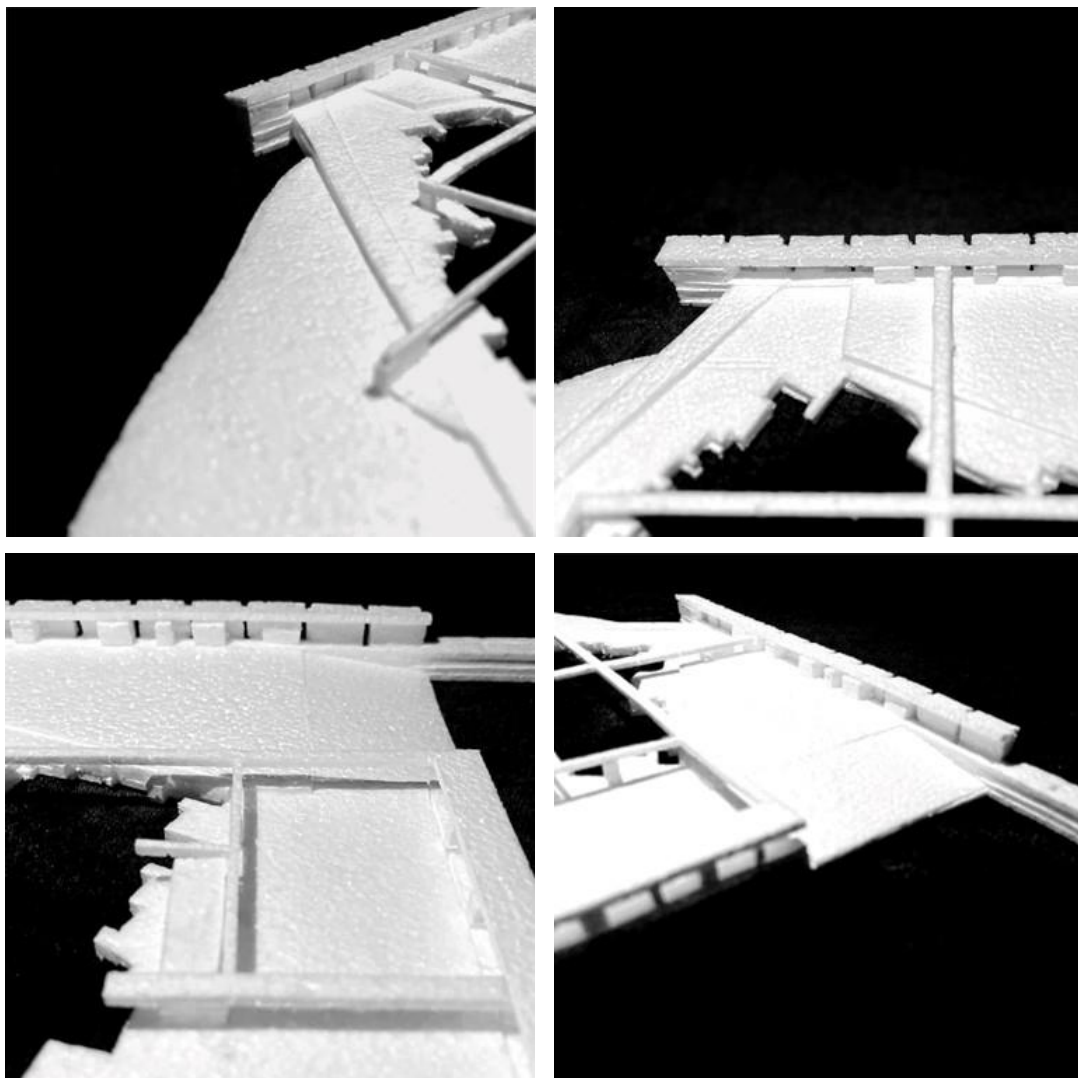


Fig. 117 - Maquete de exposição do autor.  
Esc. 1:200.  
Estudo sobre fragmento praça-mercado.

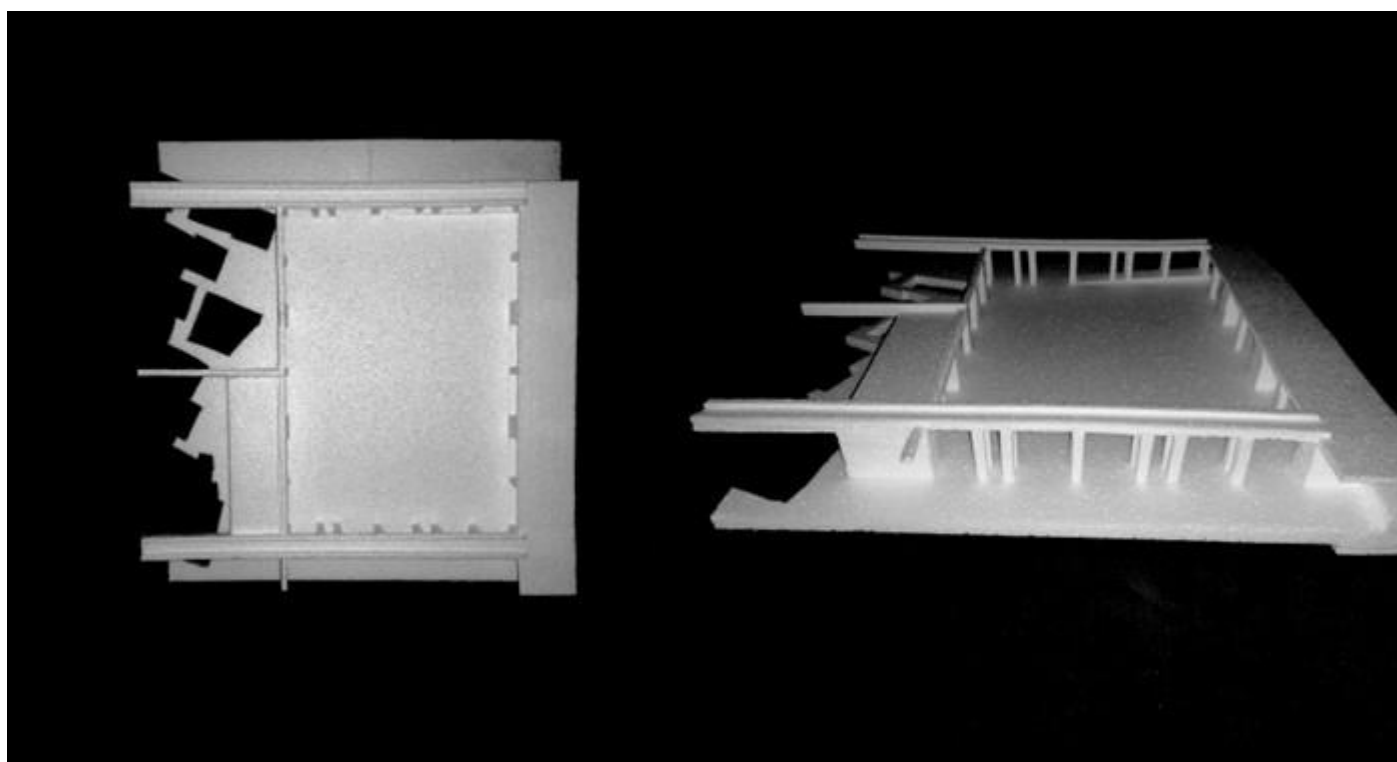




Fig. 118 - Maquete de exposição do autor.  
Esc. 1:200.  
Estudo sobre fragmento praça-central.

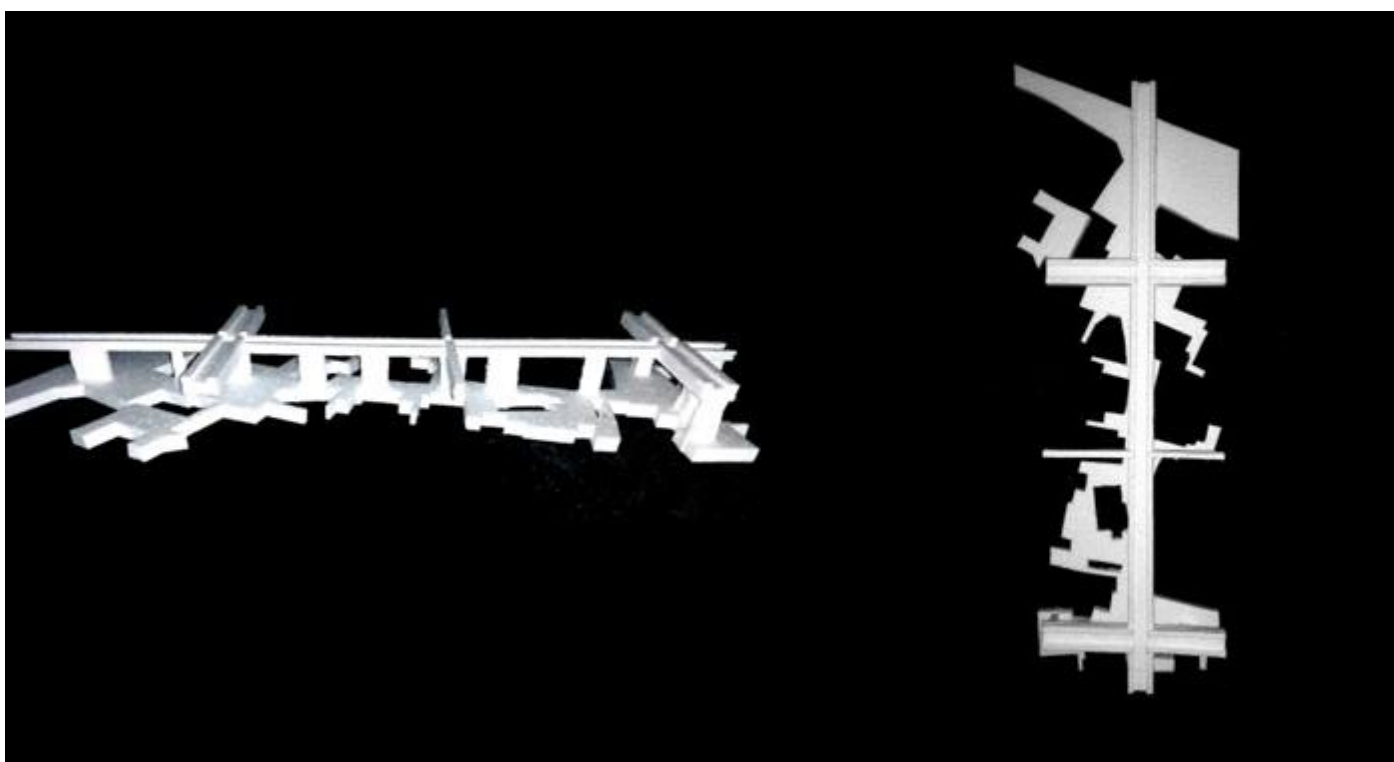


Fig. 119 – Maquete de exposição do autor.  
Esc. 1:200.  
Estudo sobre fragmento praça-praia.

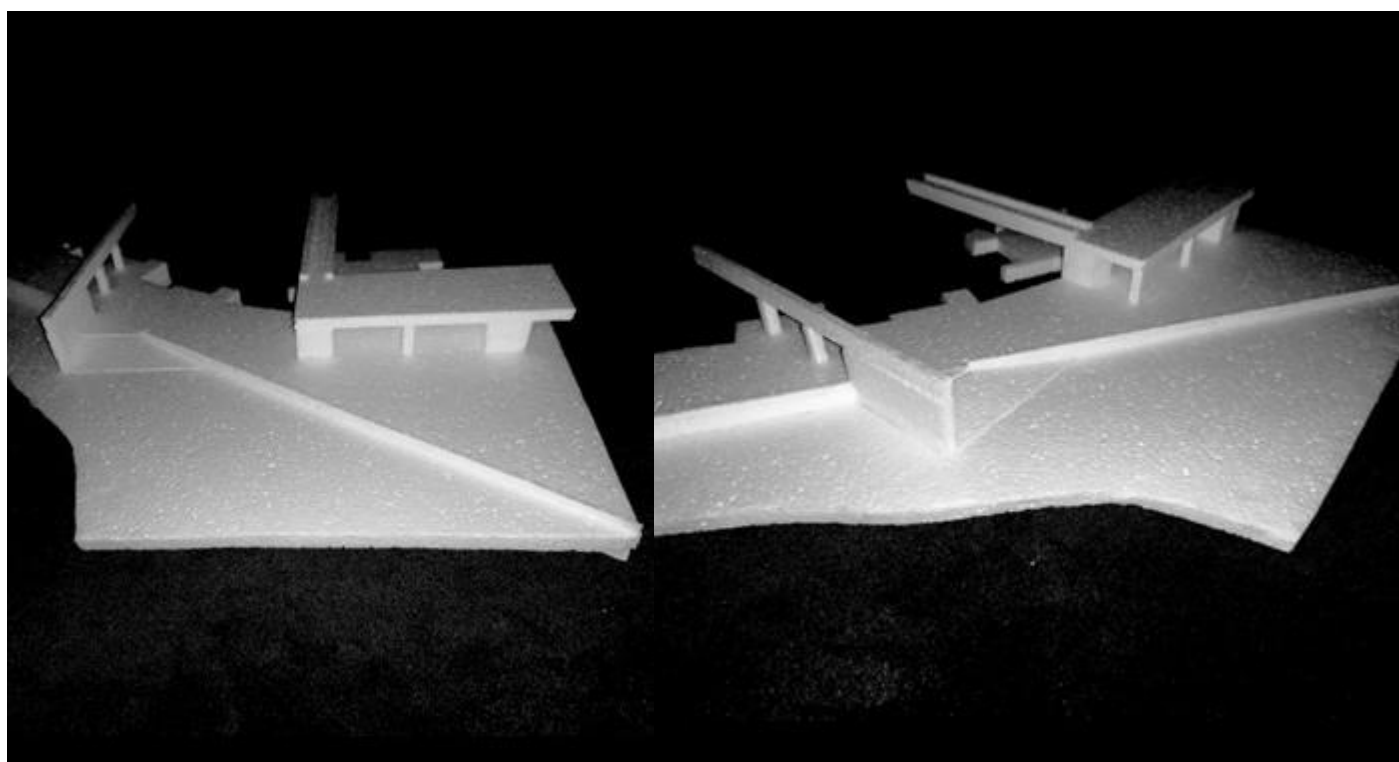


Fig. 120 - Maquete de exposição do autor.  
Esc. 1:200.  
Estudo sobre fragmento praça-cais.

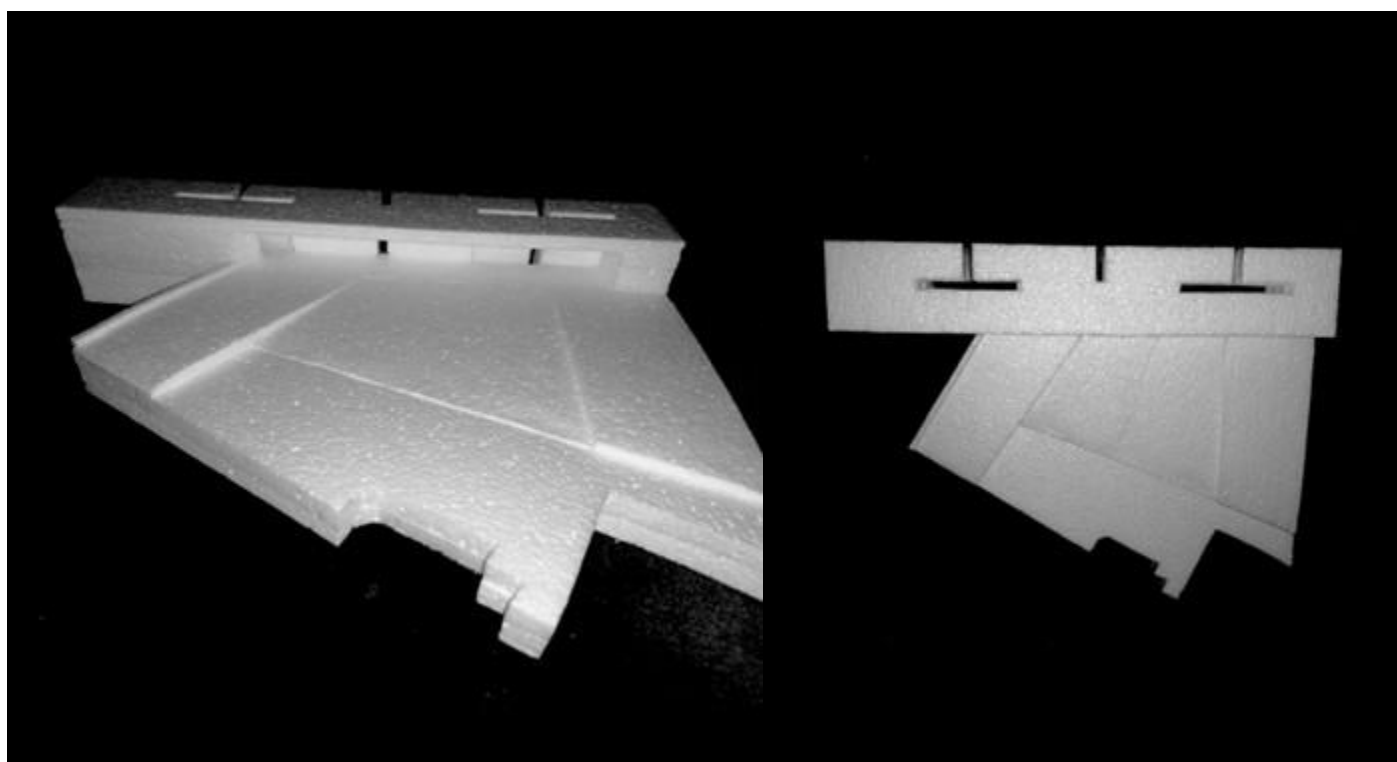


Fig. 121 - Maquetes de exposição do autor.  
Esc. 1:50.  
Estudos sobre pontões.  
Relação com o mar.

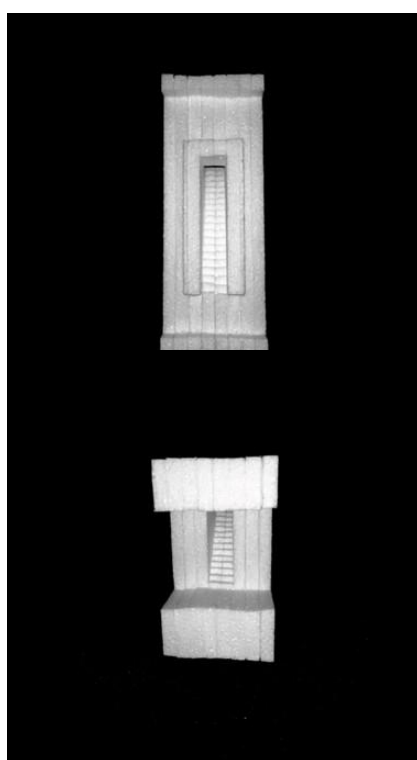
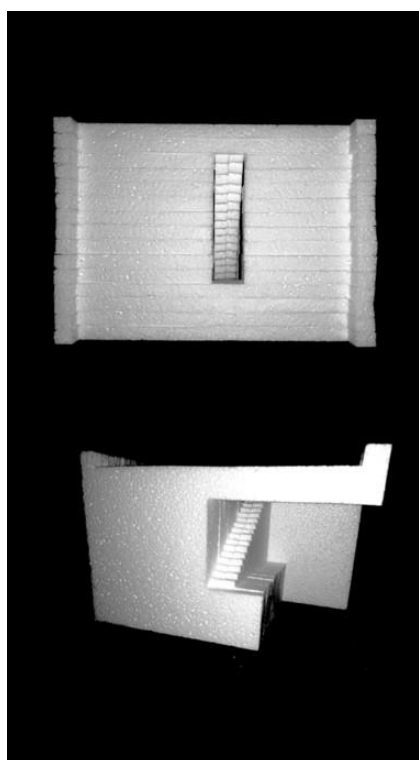
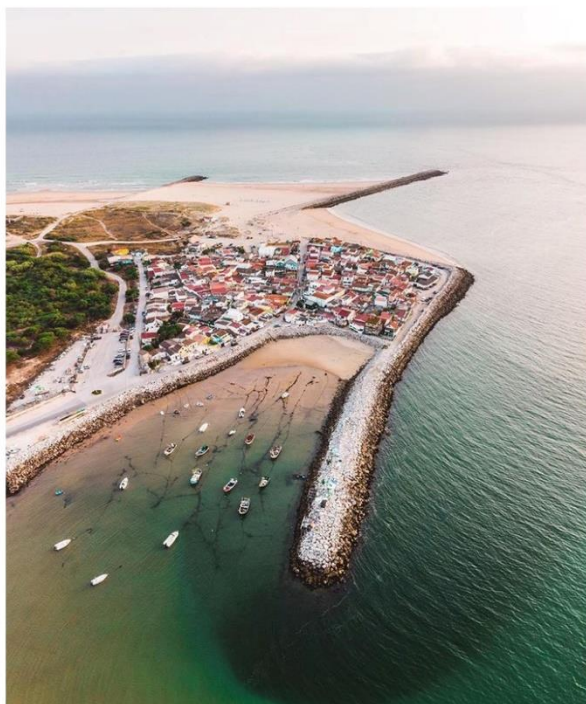




Fig. 122 – Painel 00.  
Capa.

# Da praça da terra à praça da água

(Re) Significar a Cova do Vapor



Fotografia de David Pires. "A Cova do Vapor"

Fig. 123 – Painei 01.  
Enquadramento - Tejo.



Fig. 124 - Painel 02.  
Enquadramento - Os avieiros.

## Os avieiros

XX - O Tejo é mais belo que o rio que corre pela minha aldeia

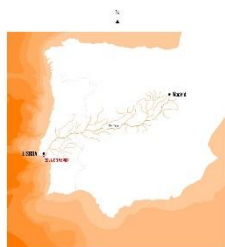
XX

[illegible]

P. Perica, 1914



Fotografia do autor, encenando a obra  
"Construções em tráfego das avulsas"



is the  $\mathbb{R}$ -linear map



Fotografia de D. P. no



realtà alla cui A. Parapente  
'A. Parapente'



Photographie de auteur, descommodité  
"As constatações de, mal-estar"



“Loggia di via A. Pastor”  
 “L'ora del Povo del Bisce”



Editorial Director  
"Academy of Management"  
c/o J. G. O.

<sup>1</sup> *Journal of the American Statistical Association*, 1997, 92, 1003-1010.



Fig. 125 – Painel 03.  
Enquadramento – Margem Sul.

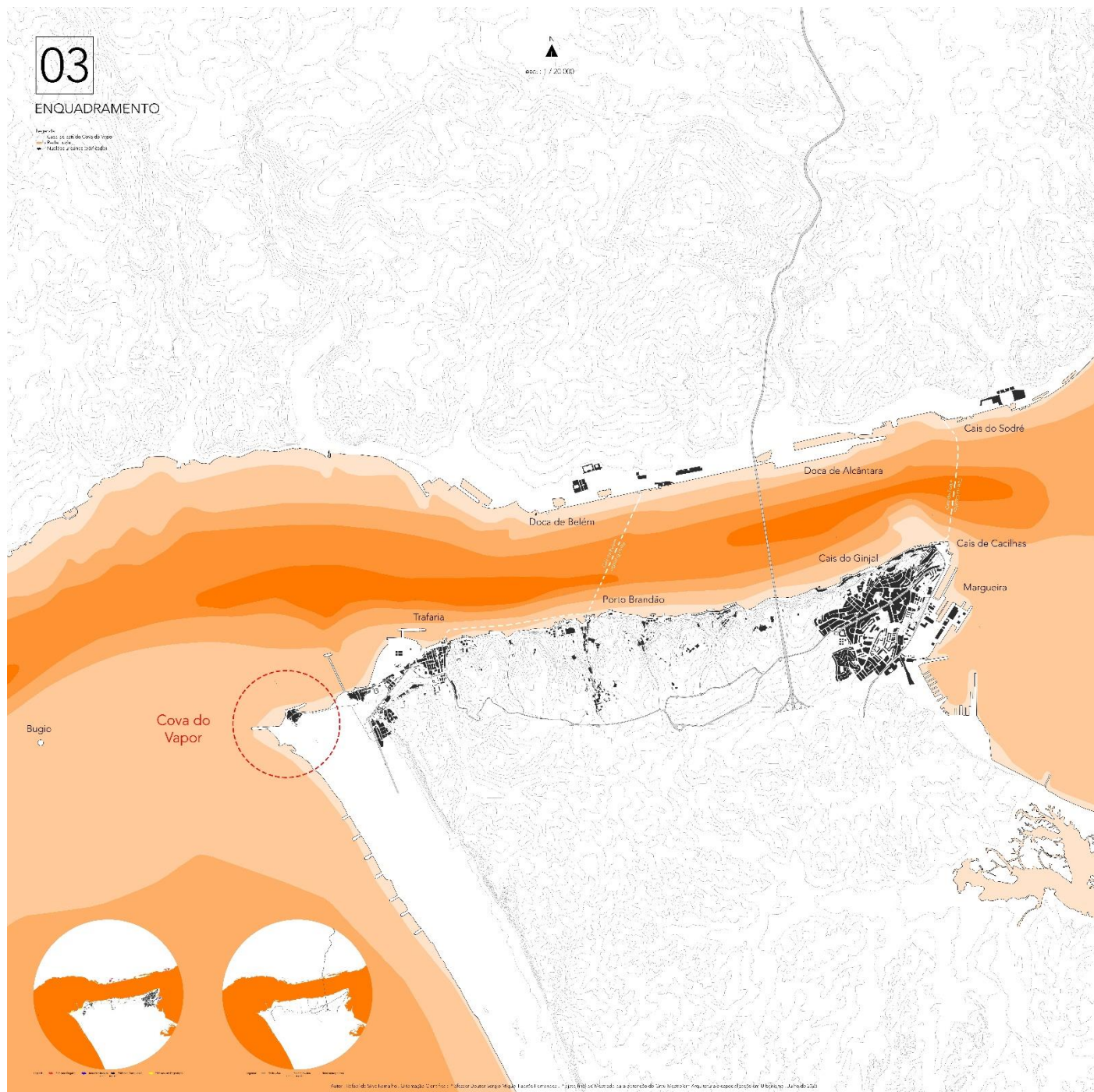


Fig. 126 - Painel 04.  
Enquadramento - Entre a Trafaria e a Caparica.



Fig. 127 - Painel 05.  
Enquadramento - Cova do Vapor.

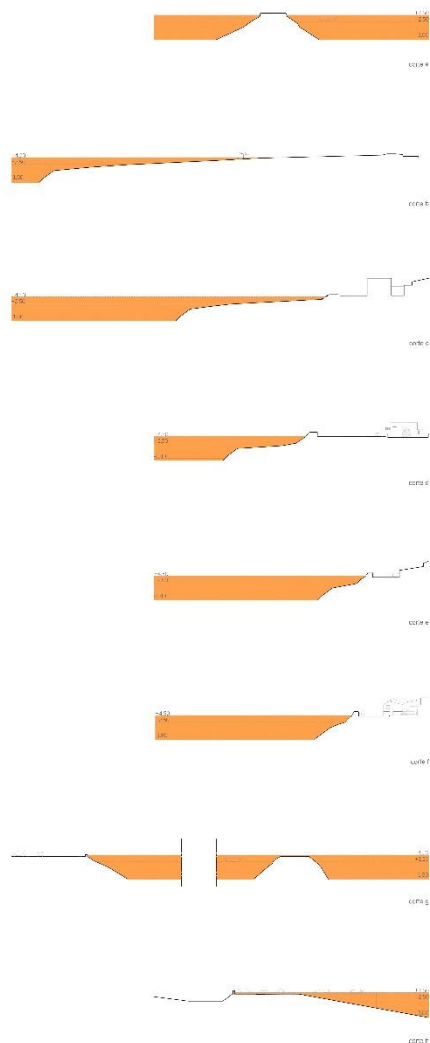




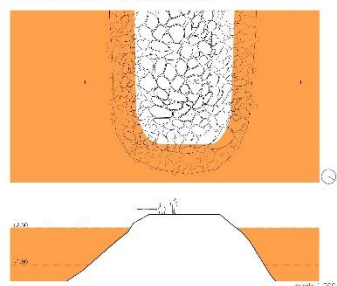
Fig. 128 - Painel 06.  
Enquadramento - Elementos urbanos da Cova do Vapor.

## ENQUADRAMENTO

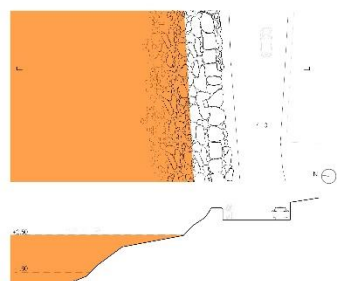
Perfis de Cova do Vapor



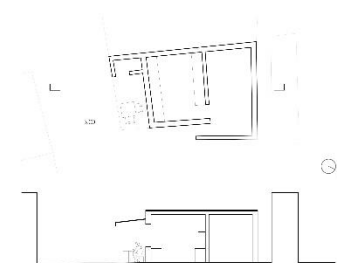
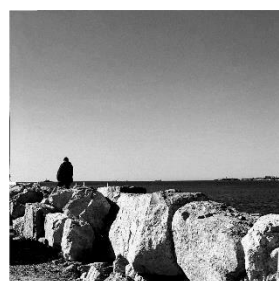
Elementos urbanos da Cova do Vapor



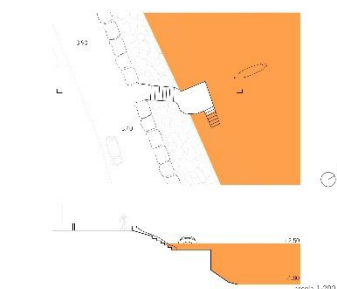
anche da parte del cliente



uma de proteção



edifícios restauração



entrecaballo de porto ou abrigo



Fonte: Arquivo do Silva Ferreira. Última visita: 07/05/2015. Professor Doutor Sérgio Miguel Falcão Fernandes, 1º vice-líder do Bloco da Unidade da Silva Ferreira em Angola, toma a palavra durante um debate em Uíge em 2014.

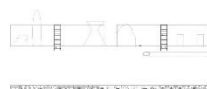
Fig. 129 - Painel 07.  
Tema - Conceito.

TEMA

composição

praça

infraestrutura



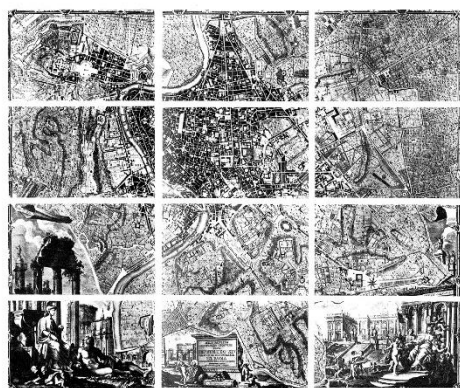
University of Maryland, College Park



Fonte: Arquivo do Sítio Terraço, Ubatuba. Verificação: \* Professor Doutor Sérgio Miguel Falcão Fernandes, \* 1º vice-fund do Hospital da Assistência do Sítio Terraço em Araruama e o coordenador em Ubatuba. Junho de 2021.

Fig. 130 – Painel 08.  
Tema – Conceito.

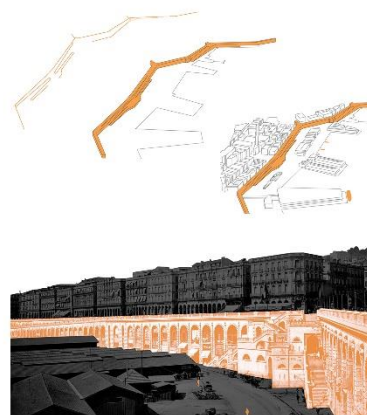
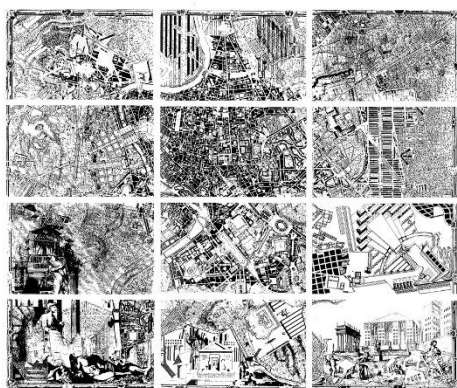
08



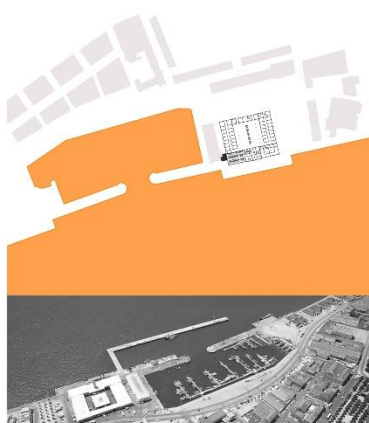
© Cambridge University Press 2005



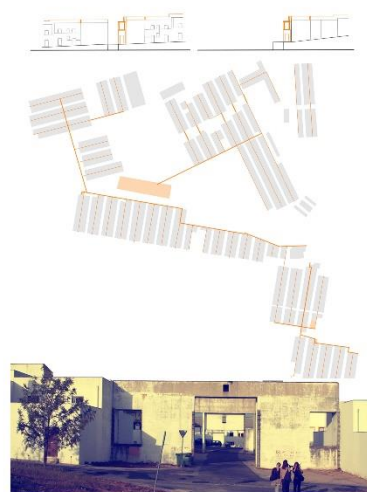
▶ 4  
www.7m.co.uk  
7M  
LONDON

[24] H. VOGEL, *Z. physik.*, **7**, 208 (1902).

WOL. Labeled as *Parafriemid*



**SECRET**



For more information, contact us at 1-800-451-7243.

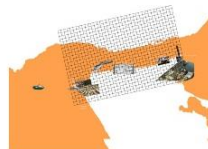
Fonte: Arquivo do Serviço de Arquivo, Organização Verônica; \* Professor Doutor Sérgio Miguel Falcão Fernandes; † João Inácio de Almeida, da Associação do Grupo Negro em Angola, terra e exco-diretor em Uíge, maio de 2003.

Fig. 131 - Painel 09.  
Tema - Conceito collage.

conceito

“Fala a sua classe de forma consciente que o trabalho no comércio  
foi importante: **COMÉRCIO, FUNÇÃO, CONSTRUÇÃO E  
CONSTRUÇÃO**”

Alberto Corrao Bozzi



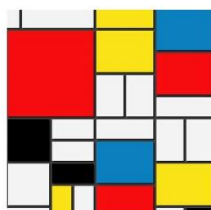
Colagem de autor  
 Gravado por a. m. m. p. p.



Das Mecklenburger



Coloquem no altar  
"estratégia para o lugar"



Piet Mondrian



Colleges must also first "recognize the limits"



Colagem de autor  
"As crianças fêz as da mangueira"



Colegiu de autor:  
"H. H. Rădulescu"

<sup>1</sup> *Journal of the American Statistical Association*, 1997, Vol. 92, No. 439, pp. 1093–1103.



Fig. 132 – Painei 10.  
Proposta – Estratégia para os Avieiros do Tejo e Sado.

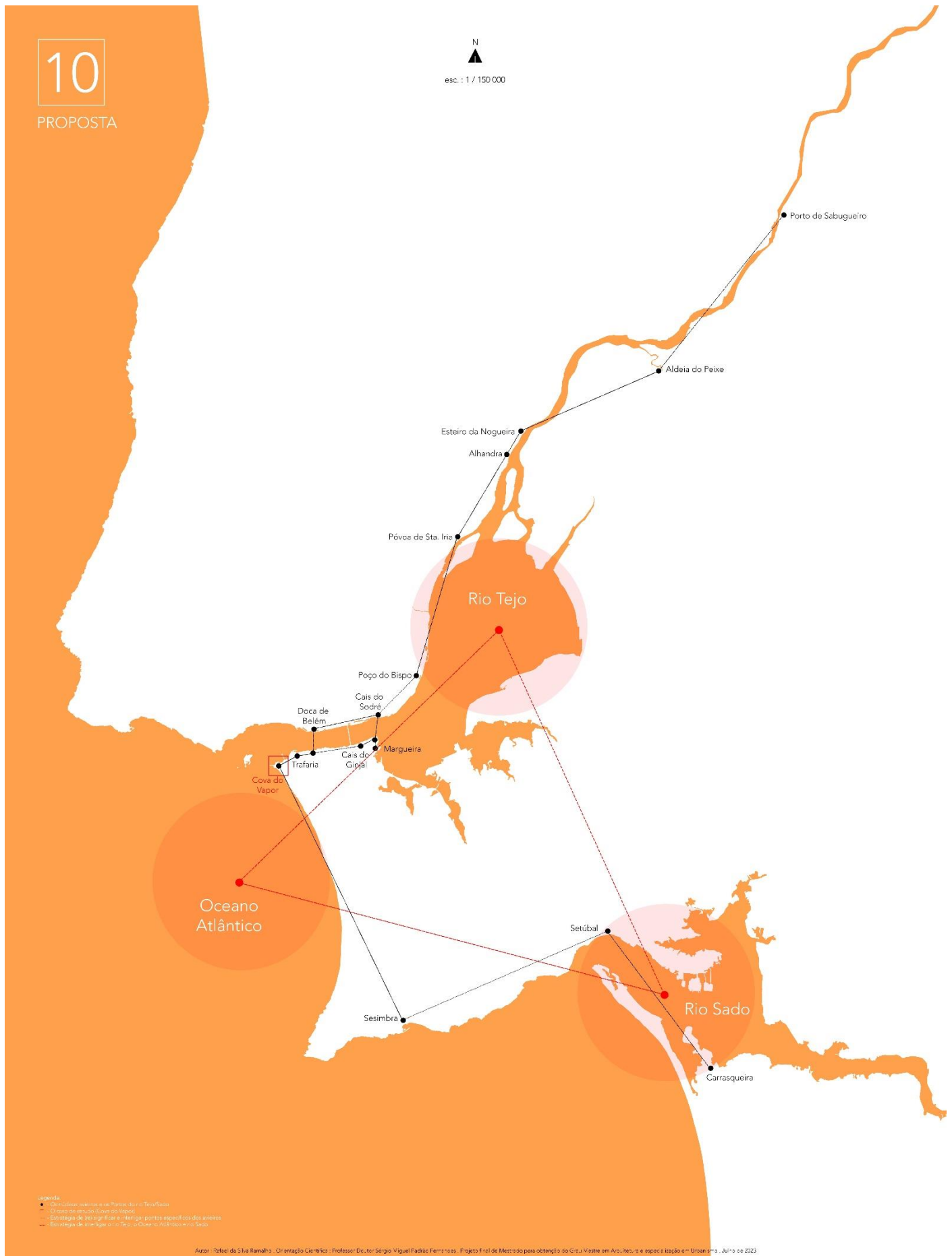


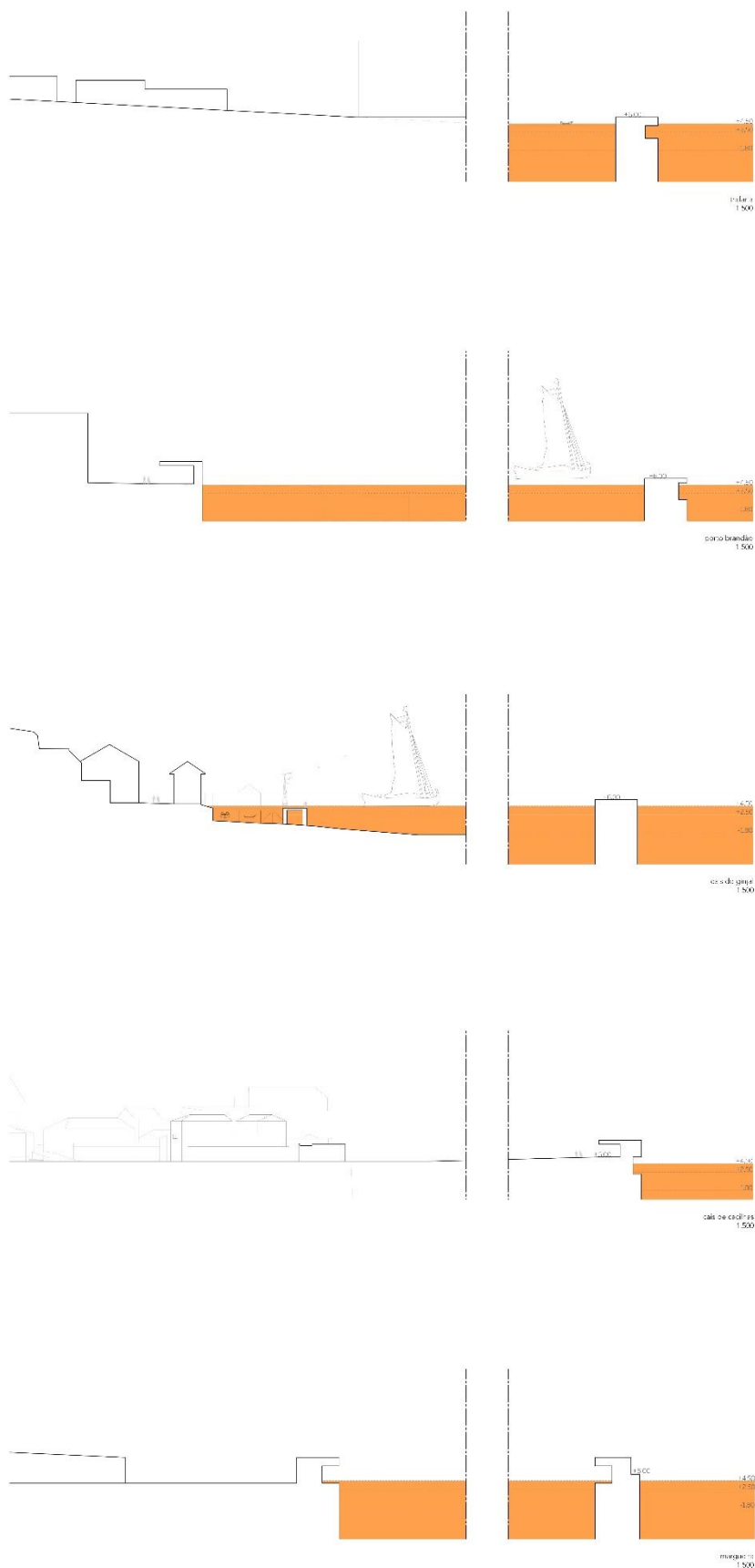


Fig. 133 – Painei 11.  
Proposta - Perfis da estratégia para a Margem Sul do  
Tejo. Relação com o mar.

11

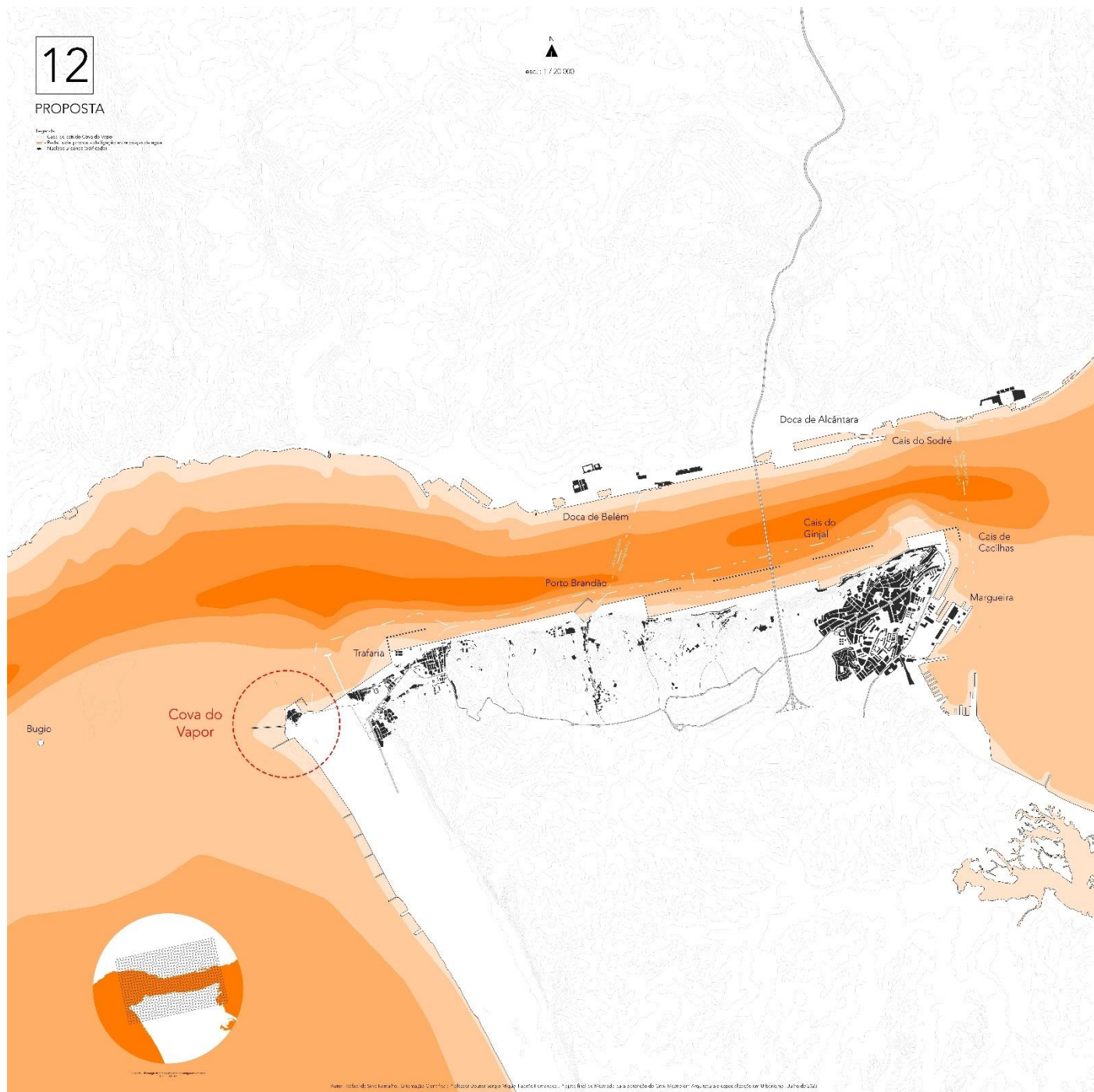
PROPOSTA

Perfis da estratégia para a margem



Autor: Rafael da Silva Ramalho. Orientação Científica: Professor Doutor Sérgio Vítor Fátima Fernandes. Projeto final de Mestrado para obtenção do Grau Mestre em Arte, Arquitetura e Espaço Urbano, Julho de 2023.

Fig. 134 - Painei 12.  
Proposta - A estratégia para a Margem Sul do Tejo.  
Relação entre margens.  
A nova frente ribeirinha.



Proposta - A ligação entre Trafaria - Cova do Vapor -  
Costa da Caparica.

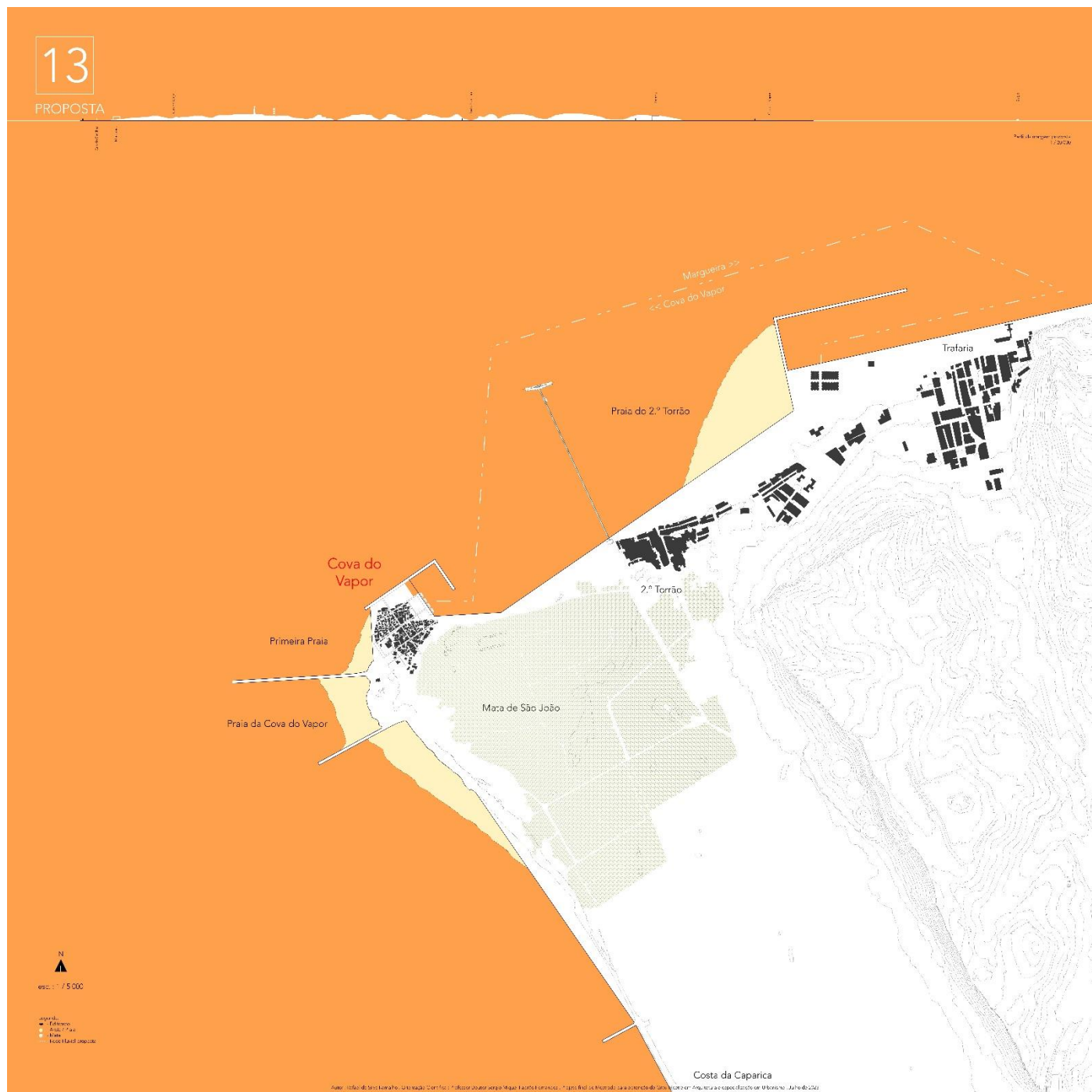


Fig. 136 – Painei 14.  
Proposta – A evolução da proposta para a  
Cova do Vapor.

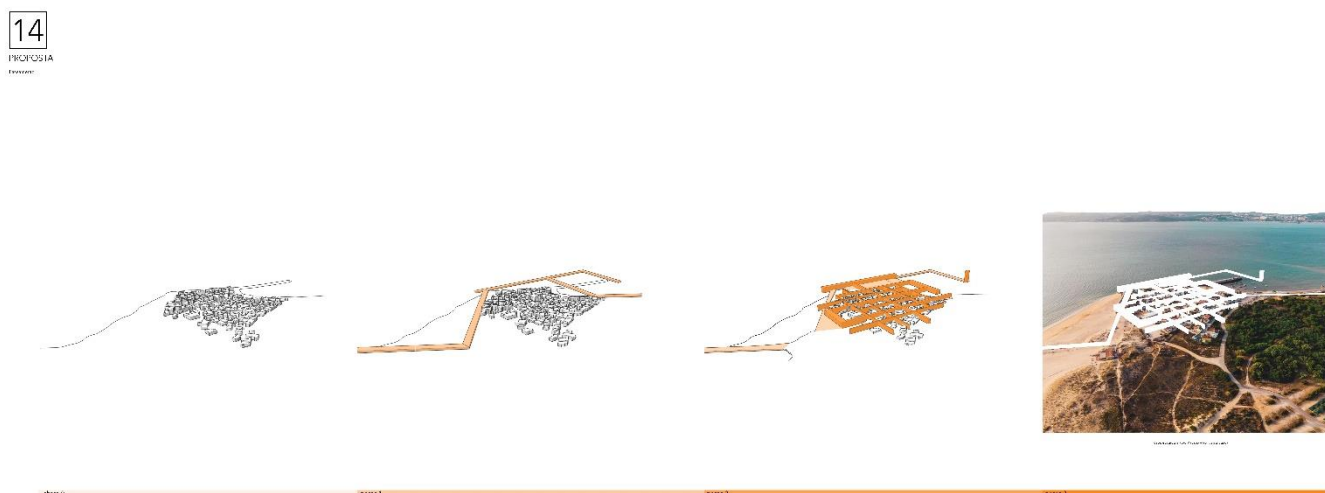




Fig. 137 – Painei 15.  
Proposta – A nova composição da  
Cova do Vapor.

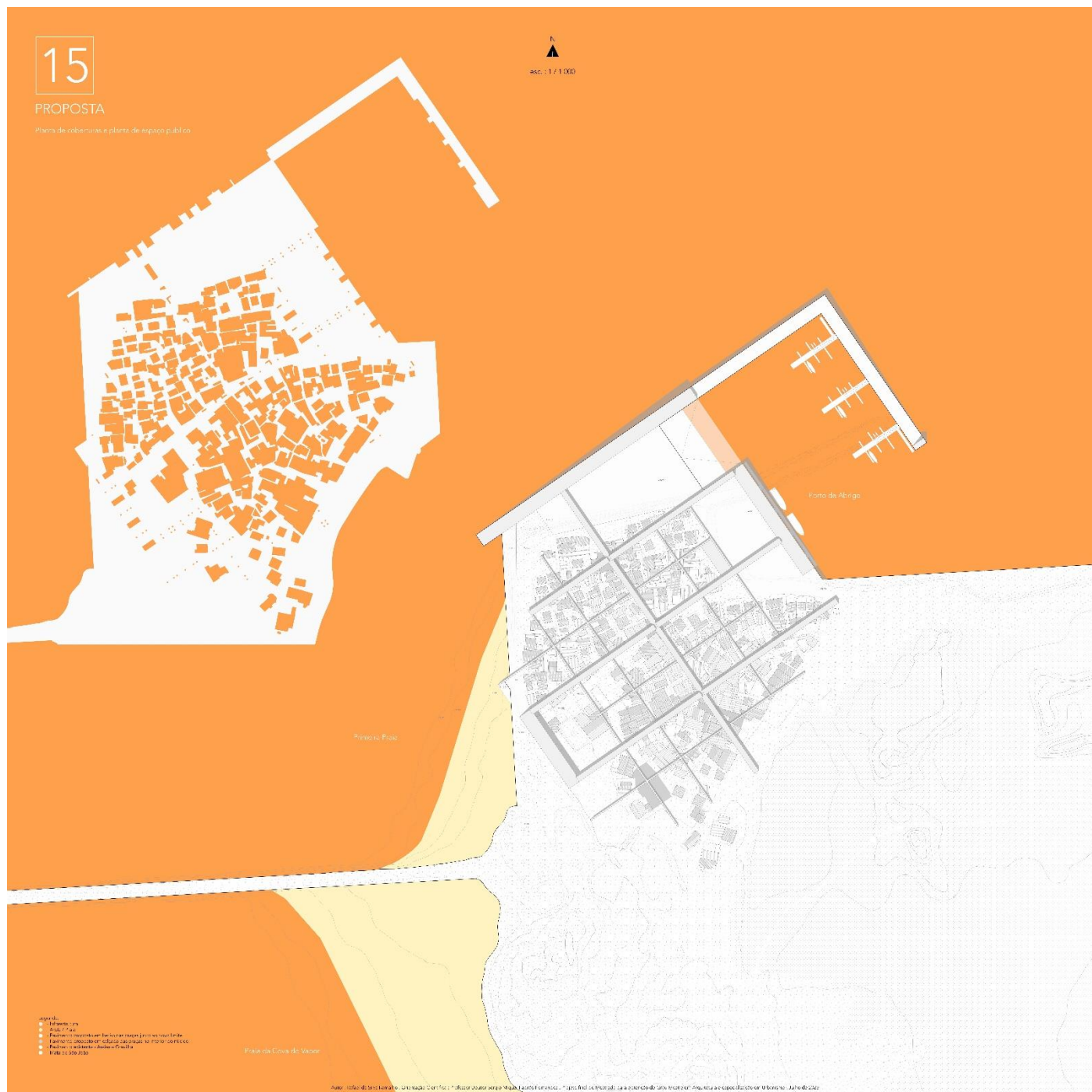


Fig. 138 – Painei 16.  
Proposta – O programa e os usos.

16  
PROPOSTA  
PROGRAMA / USOS



Fonte: Atlas do Setor Urbano, Universidade de São Paulo, 2000. \* Atlas do Setor Urbano, Universidade de São Paulo, 2000. \* Atlas do Setor Urbano, Universidade de São Paulo, 2000. \* Atlas do Setor Urbano, Universidade de São Paulo, 2000.

Fig. 139 - Painel 17.  
Proposta - Fragmentos.

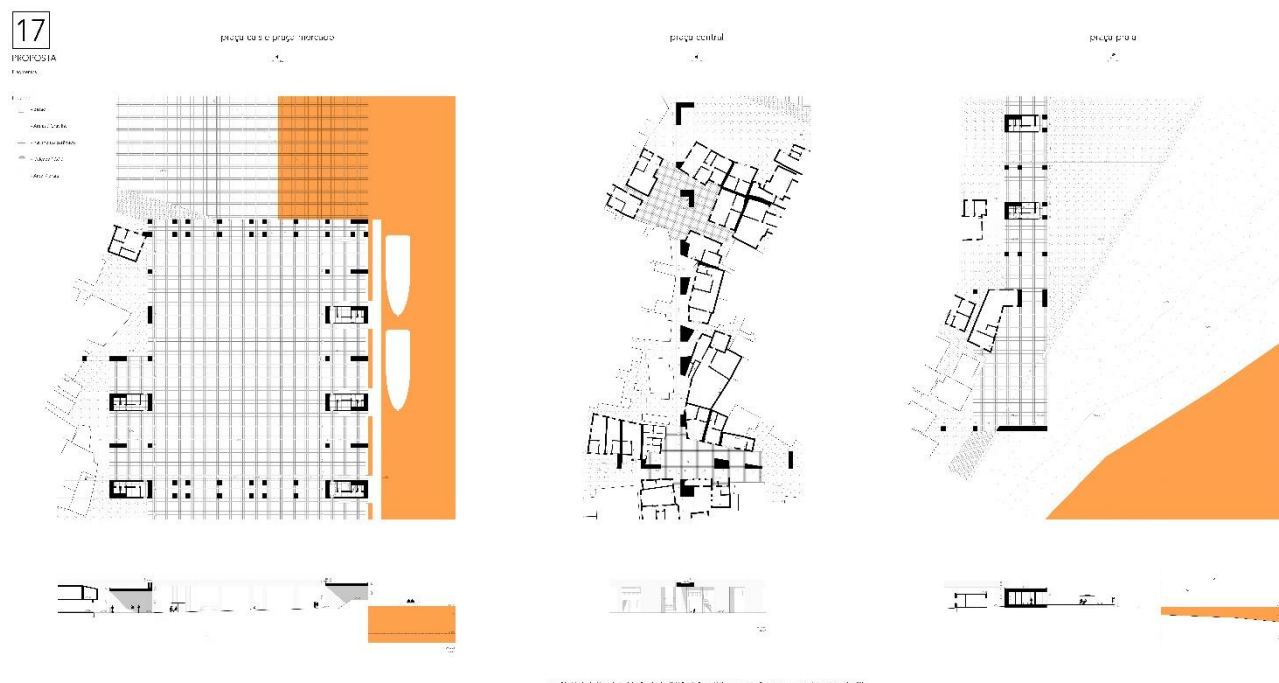




Fig. 140 – Painel 18.  
Proposta – Fragmentos.

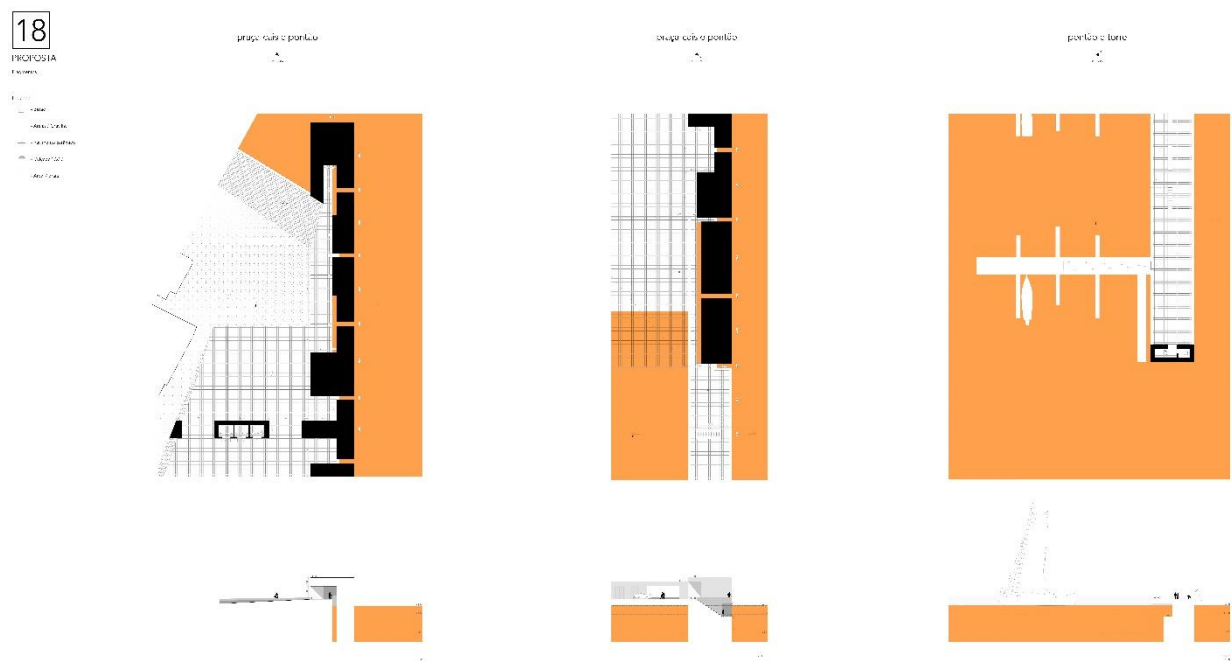


Fig. 141 - Painel 19.  
Proposta - Os ambientes urbanos.

## PROPOSTA

Ambientes  
"Praça do Mercado"



Autor: Rafael de Sá Cavalcante, Universidade Católica; \* Professor Doutor Jorge Miguel Lacerda Fernandes, \* Pós-graduação em Metodologia da docência da Universidade de Aveiro e especialista em Urbanismo, Julho de 2024.

Fig. 142 – Painei 20.  
Proposta – A materialidade.

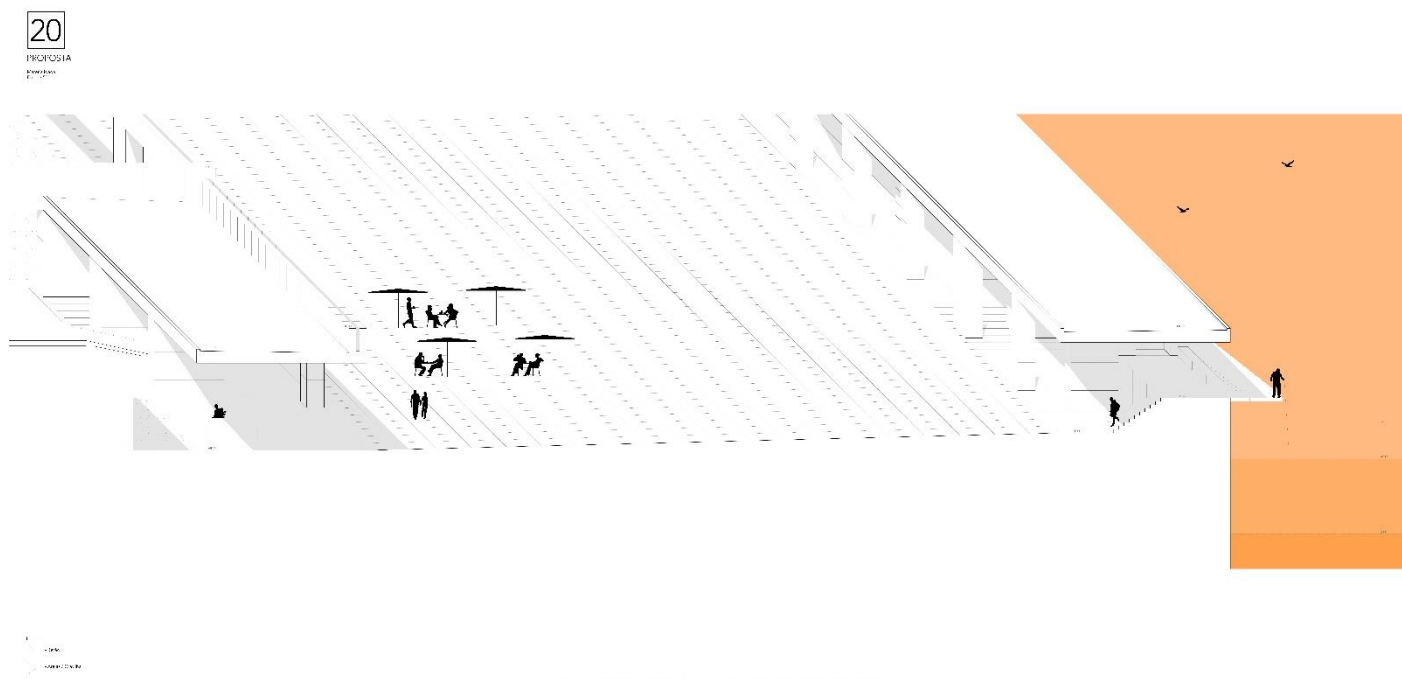
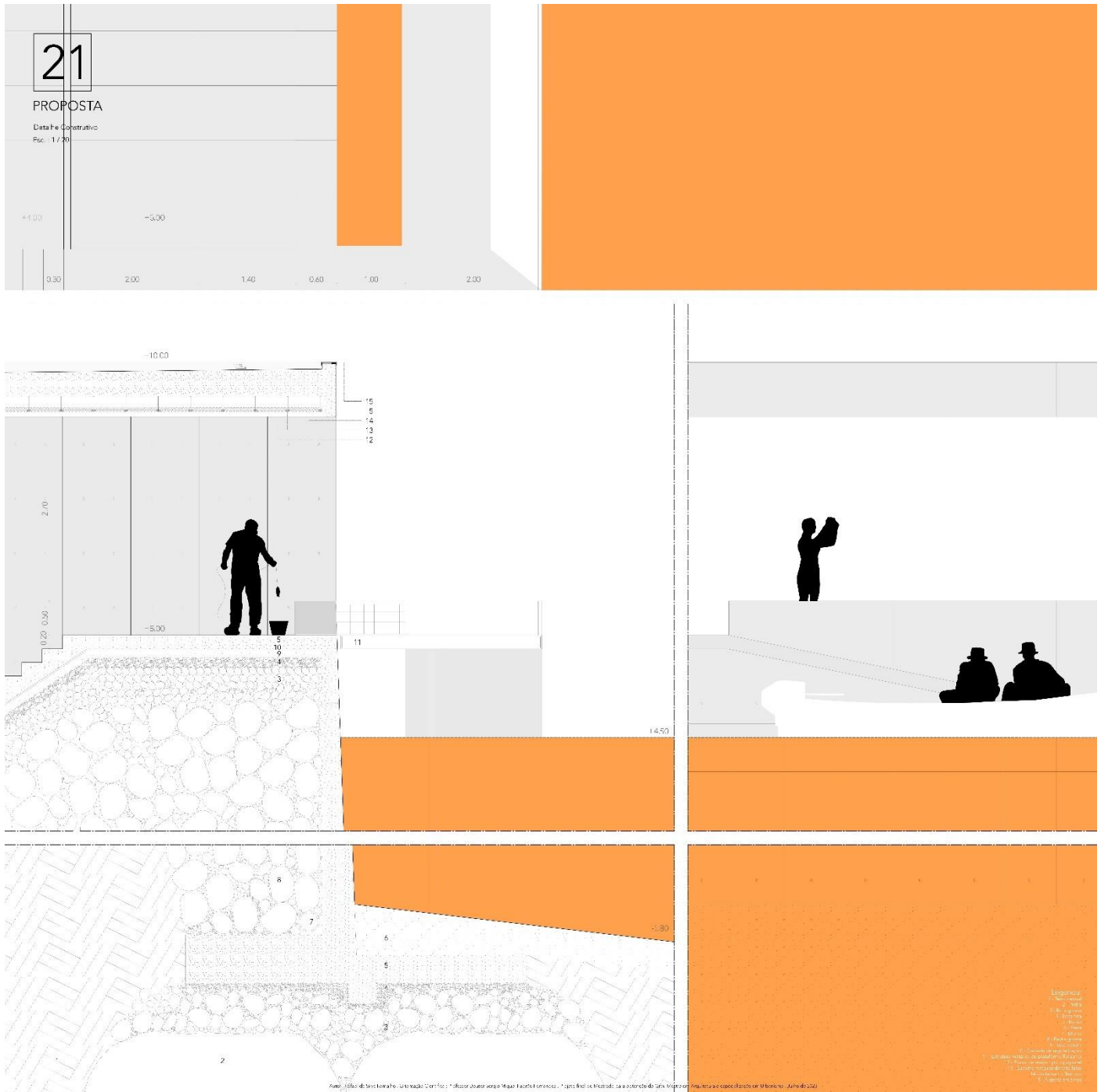


Fig. 143 – Painel 21.  
Proposta – A construtividade.





o percurso...

Fig. 144 - Reconhecimento do  
Lugar - Margem Sul.  
"Margueira"





Fig. 145 - Reconhecimento do  
Lugar - Margem Sul.  
"Margueira"



Fig. 146 - Reconhecimento do  
Lugar - Margem Sul.  
"Cais do Ginjal"



Fig. 147 - Reconhecimento do  
Lugar - Margem Sul.  
"Cais do Ginjal"

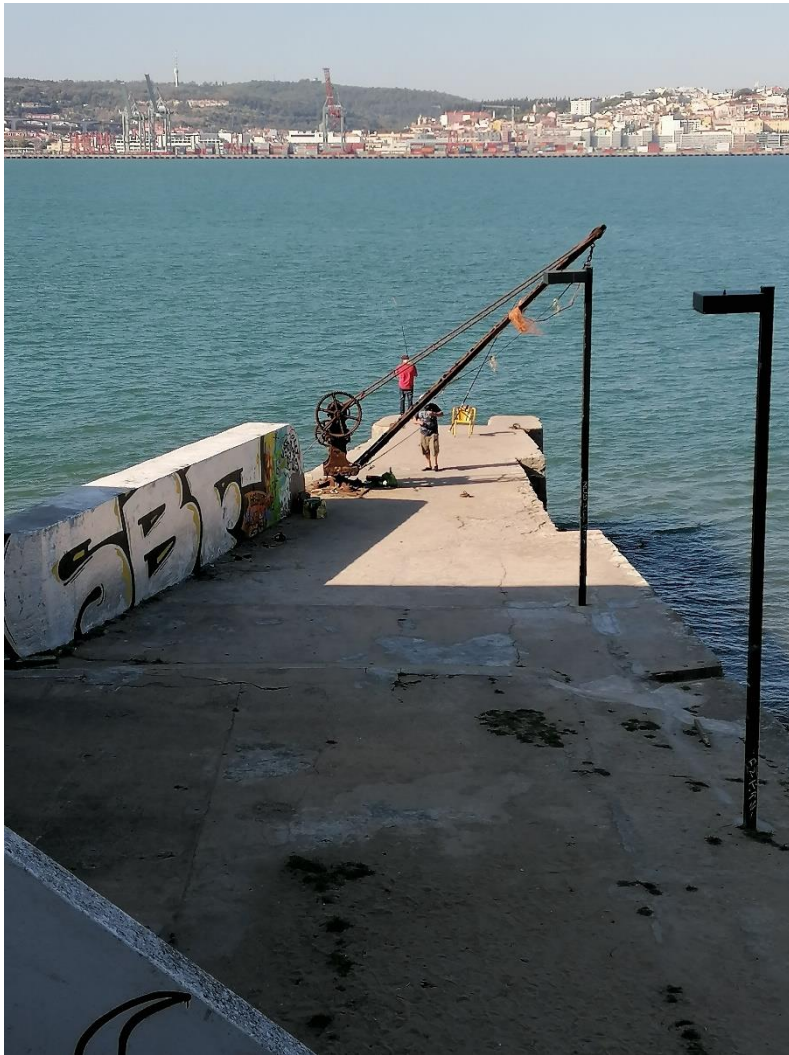


Fig. 148 - Reconhecimento do  
Lugar - Margem Sul.  
"Cova do Vapor"



Fig. 149 - Reconhecimento do  
Lugar - Margem Sul.  
"Cova do Vapor"





Fig. 149 - Reconhecimento do  
Lugar - Margem Sul.  
"Bugio"



Fig. 150 - Reconhecimento do  
Lugar - Margem Sul.  
"Bugio"

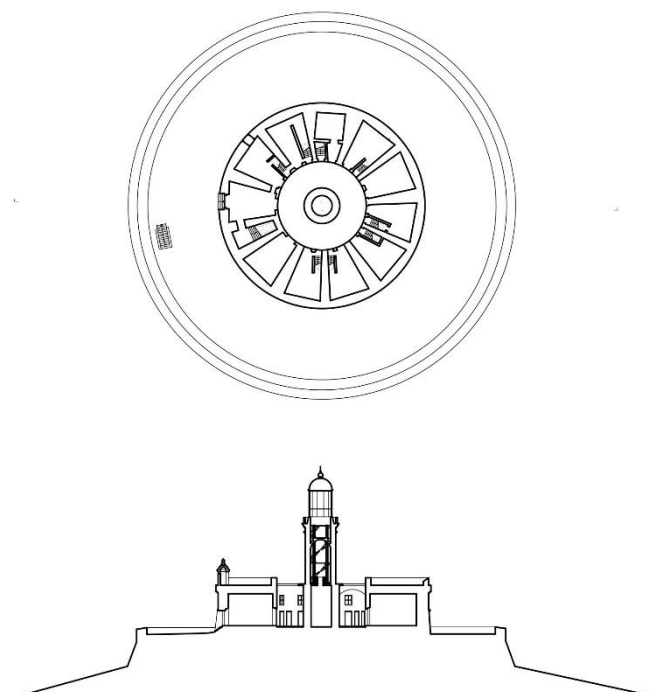




Fig. 151 – Análise da Cova do Vapor.  
 "Território natural"  
 Trabalho de grupo sob coord. Prof. Sérgio Fernandes.  
 Laboratório de Projeto V.  
 Ano Letivo 21/22.

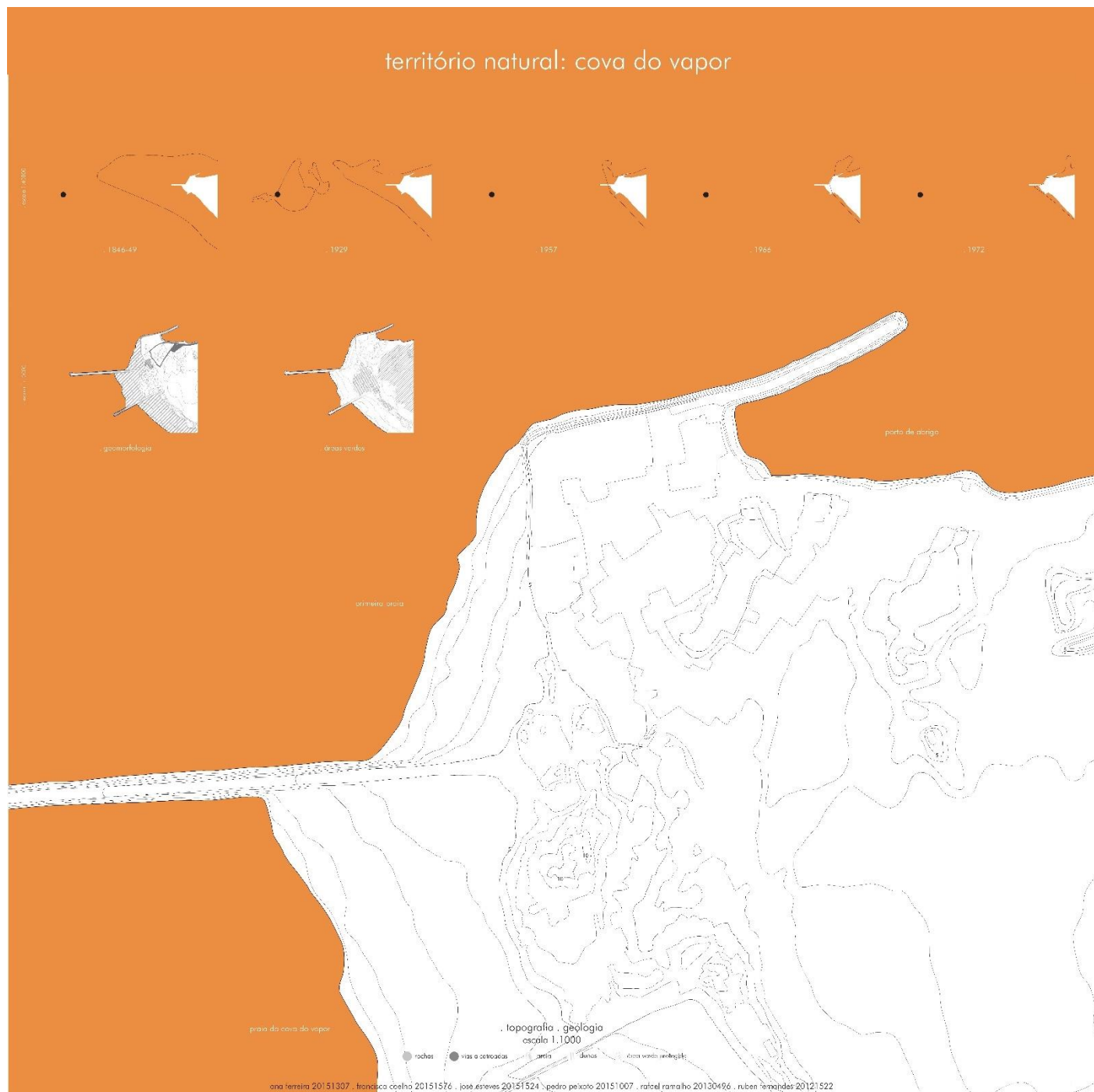
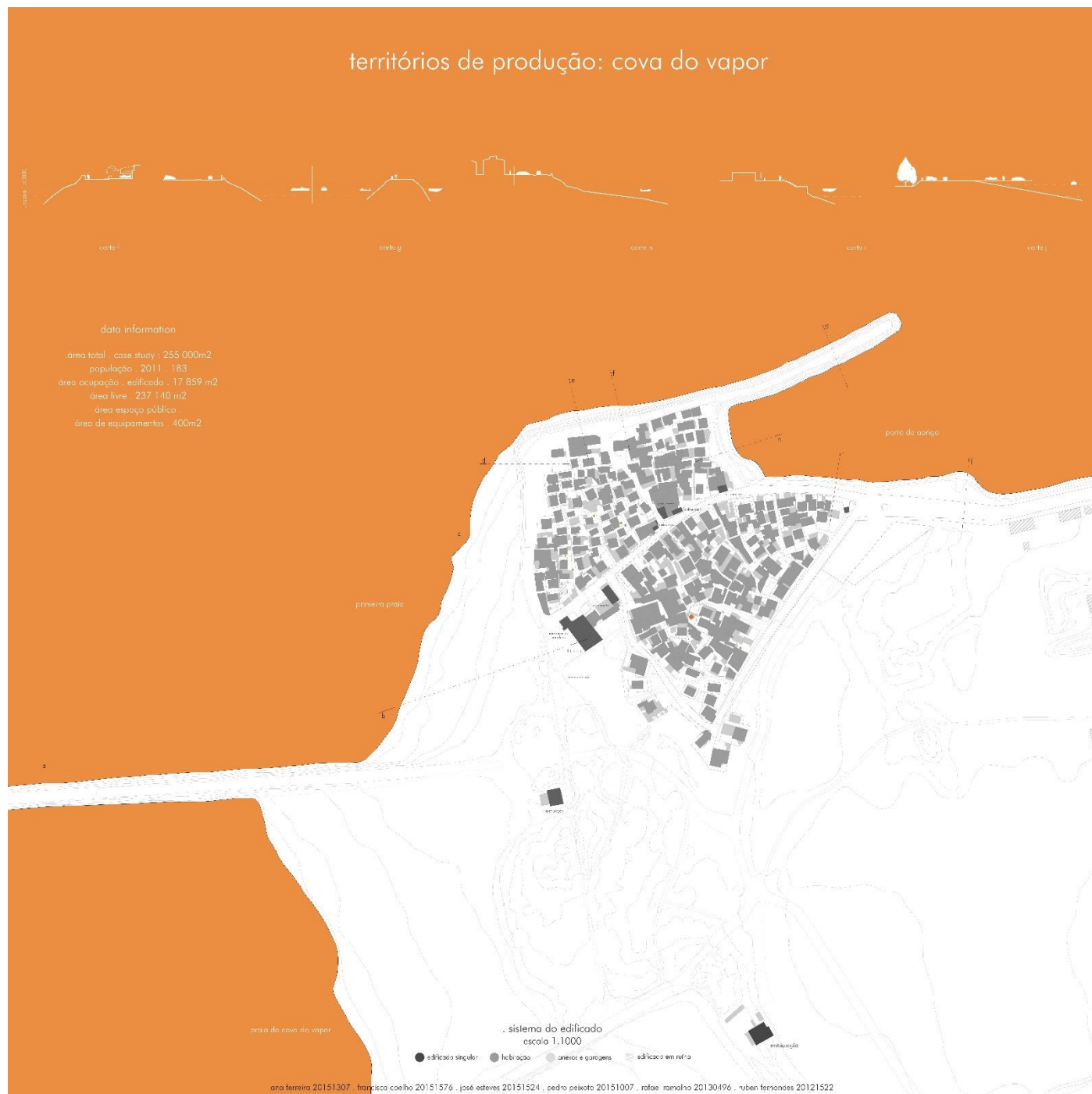


Fig. 152 - Análise da Cova do Vapor.  
 "Redes"  
 Trabalho de grupo sob coord. Prof. Sérgio Fernandes.  
 Laboratório de Projeto V.  
 Ano Letivo 21/22.



Fig. 153 - Análise da Cova do Vapor.  
 "Territórios de produção"  
 Trabalho de grupo sob coord. Prof. Sérgio Fernandes.  
 Laboratório de Projeto V.  
 Ano Letivo 21/22.

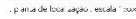




aleph . jl borges

oma . rem koolhas  
2018

zinc ferrous 20151576, fructan exo-1,6- $\beta$ -D-fructofuranosyl 50:51576, zinc pauca 50:51576, citral exo-1,6- $\beta$ -D-fructofuranosyl 50:30496, silver ferrocene 30:21522, cad esters 20151574



Rem Koolhaas



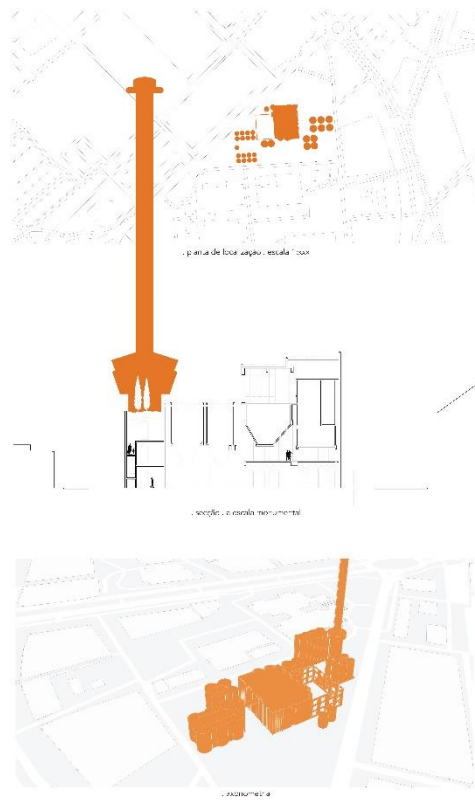
Fig. 154 - Leitura.  
"Casos de estudo"  
Trabalho de grupo sob coord.  
Prof. Sérgio Fernandes.  
Laboratório de Projeto V.  
Ano Letivo 21/22.

Fig. 155 – Leitura.  
 “Casos de estudo”  
 Trabalho de grupo sob coord.  
 Prof. Sérgio Fernandes.  
 Laboratório de Projeto V.  
 Ano Letivo 21/22.



a promenade emocional  
aleph . jl borges

la fábrica  
ricardo bofill  
1973



"The factory, abandoned and partially in ruins, was a compendium of surreal elements: stairs that climbed up to nowhere, mighty reinforced concrete structures that sustained nothing, pieces of iron hanging in the air, huge empty spaces filled nonetheless with magic."

Ricardo Bofill



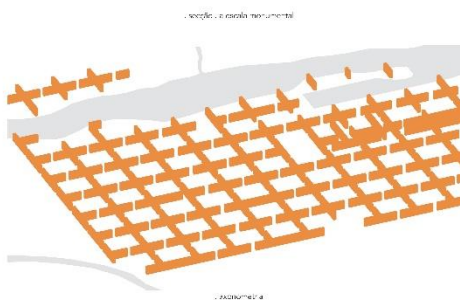
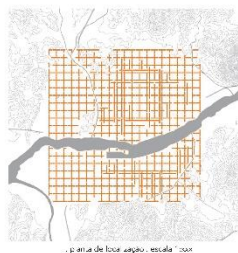
Fig. 156 - Leitura.  
"Casos de estudo"  
Trabalho de grupo sob coord.  
Prof. Sérgio Fernandes.  
Laboratório de Projeto V.  
Ano Letivo 21/22.



Fig. 157 – Leitura.  
 “Casos de estudo”  
 Trabalho de grupo sob coord.  
 Prof. Sérgio Fernandes.  
 Laboratório de Projeto V.  
 Ano Letivo 21/22.

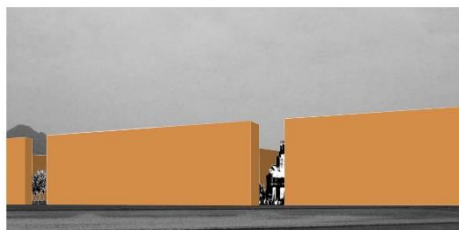
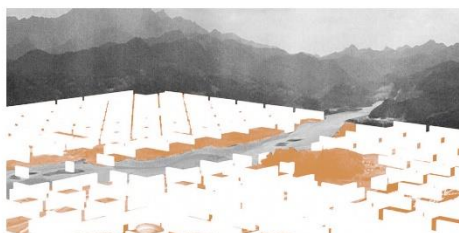
a promenade emocional  
 aleph . jl borges

**city walls**  
 kgdvs + dogma  
 2006



"The plan of the city is organized as a sequence of rooms enclosed by what we refer to as city walls. They are the basic inhabitable architectural infrastructure at the service of urban socio-generation"

DOGMA



a promenade emocional  
aleph . jl borges

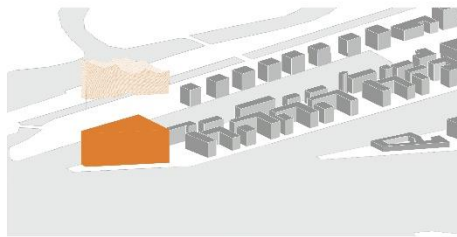
**haffen city**  
hamburgo  
2008



... para de localização: escala 1:2000



... seção: a escala monumental



... a escala 1:2000

"Today, the single-most prominent site in HafenCity Hamburg is also the city's new landmark:  
Built on the foundations of an old storeroom,  
the Elbphilharmonie Hamburg has come to define the city's skyline..."

City of Hamburg

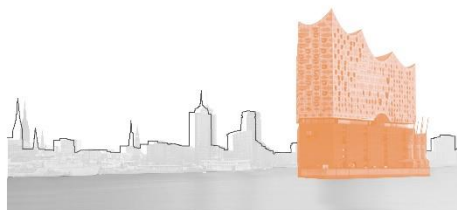
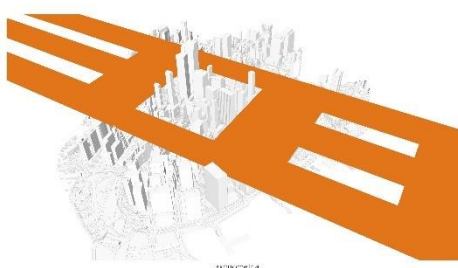
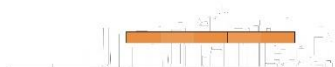
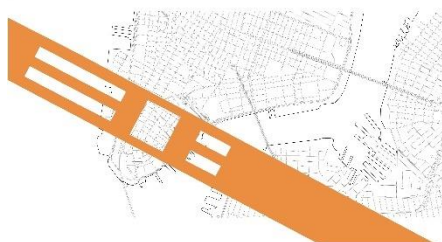


Fig. 158 - Leitura.  
"Casos de estudo"  
Trabalho de grupo sob coord.  
Prof. Sérgio Fernandes.  
Laboratório de Projeto V.  
Ano Letivo 21/22.

Fig. 159 - Leitura.  
 "Casos de estudo"  
 Trabalho de grupo sob coord.  
 Prof. Sérgio Fernandes.  
 Laboratório de Projeto V.  
 Ano Letivo 21/22.

a promenade emocional  
 aleph . jl borges

**continuous monument new york**  
 superstudio  
 1969



"The point was exaggerated but well made: Superstudio were commenting on the way globalisation was swamping the world. Given the way the world was developing, we might as well all live in one anonymous megastructure, with local cultures stripped away."

Jonathan Glancey, TheGuardian

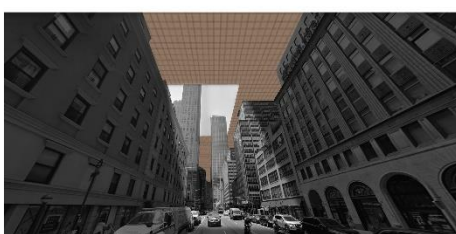


Fig. 160 - Conceito.  
 "Imagens"  
 Trabalho de grupo sob coord.  
 Prof. Sérgio Fernandes.  
 Laboratório de Projeto V.  
 Ano Letivo 21/22.

[E 02] . conceito  
 diorama erótico

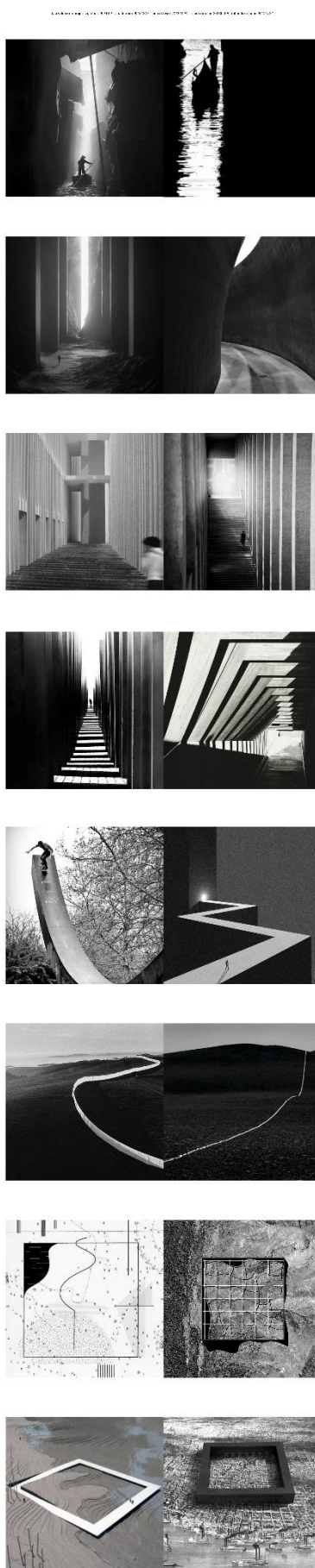


Fig. 161 – Conceito.  
 “Colagens”  
 Trabalho de grupo sob coord.  
 Prof. Sérgio Fernandes.  
 Laboratório de Projeto V.  
 Ano Letivo 21/22.

[E 02] . colagens  
 por renata emilia





Fig. 162 - Conceito.  
Proposta da promenade emocional.  
Trabalho de grupo sob coord.  
Prof. Sérgio Fernandes.  
Laboratório de Projeto V.  
Ano Letivo 21/22.





Fig. 163 – Projeto Integrado.  
Proteção da Cova do Vapor.  
Trabalho individual sob coord.  
Prof. Sérgio Fernandes.  
Laboratório de Projeto V.  
Ano Letivo 21/22.



Fig. 164 – Projeto Integrado.  
 Proteção da Cova do Vapor.  
 Conceito – sentidos configuram o muro  
 que protege.  
 Trabalho individual sob coord.  
 Prof. Sérgio Fernandes.  
 Laboratório de Projeto V.  
 Ano Letivo 21/22.

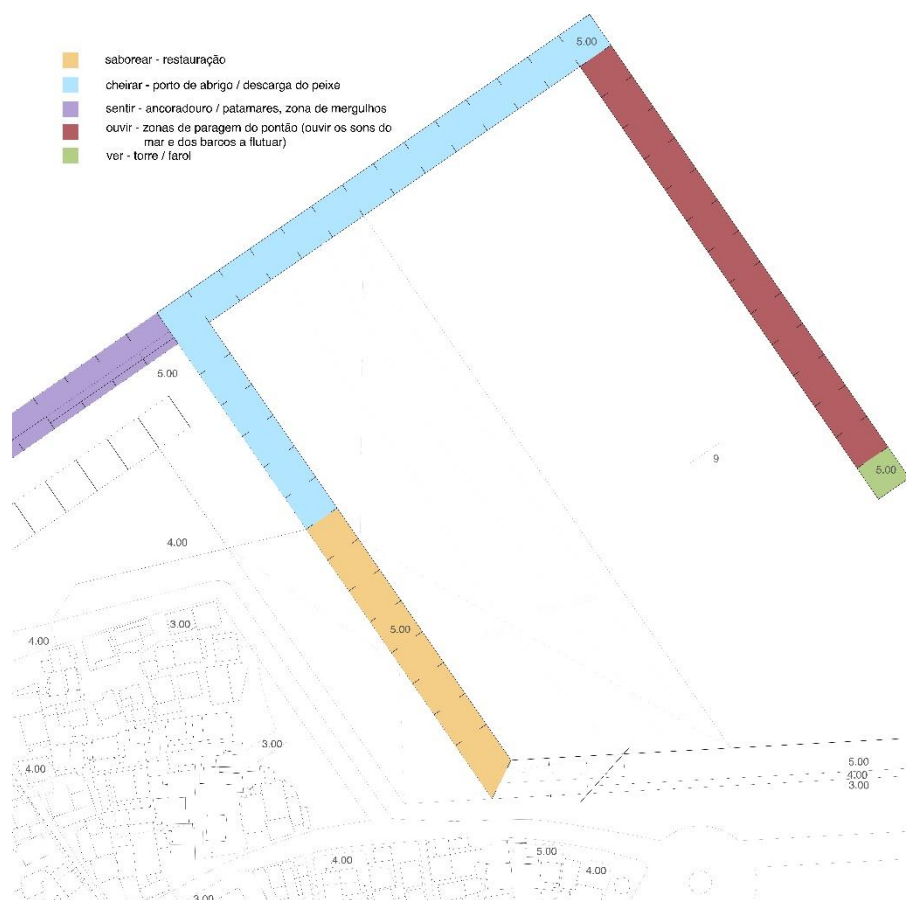


Fig. 165 - Projeto Integrado.  
Proteção da Cova do Vapor.  
Muro que protege e se configura  
Com base em 5 sentidos.  
A forma do muro.  
Trabalho individual sob coord.  
Prof. Sérgio Fernandes.  
Laboratório de Projeto V.  
Ano Letivo 21/22.

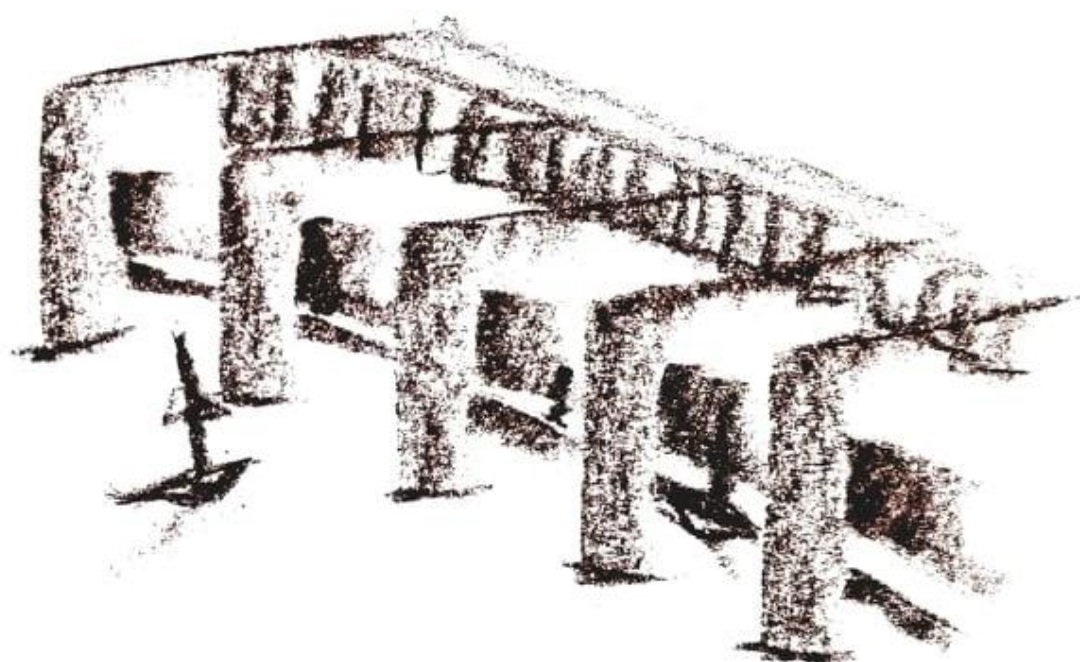


Fig. 166 – Projeto Integrado.  
Proteção da Cova do Vapor.  
Muro que protege e se configura  
Com base em 5 sentidos.  
A forma do muro.  
Maquete de proposta do positivo da forma.  
Trabalho individual sob coord.  
Prof. Sérgio Fernandes.  
Laboratório de Projeto V.  
Ano Letivo 21/22.

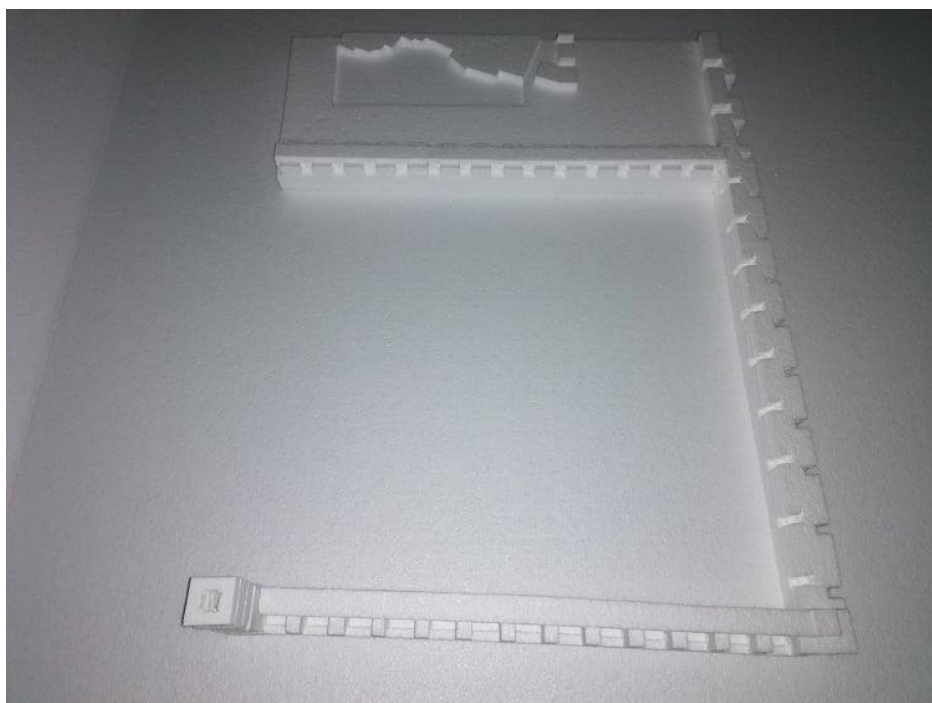


Fig. 167 - Projeto Integrado.  
Proteção da Cova do Vapor.  
Muro que protege e se configura  
Com base em 5 sentidos.  
A forma do muro.  
Maquete de proposta do negativo da forma.  
Trabalho individual sob coord.  
Prof. Sérgio Fernandes.  
Laboratório de Projeto V.  
Ano Letivo 21/22.

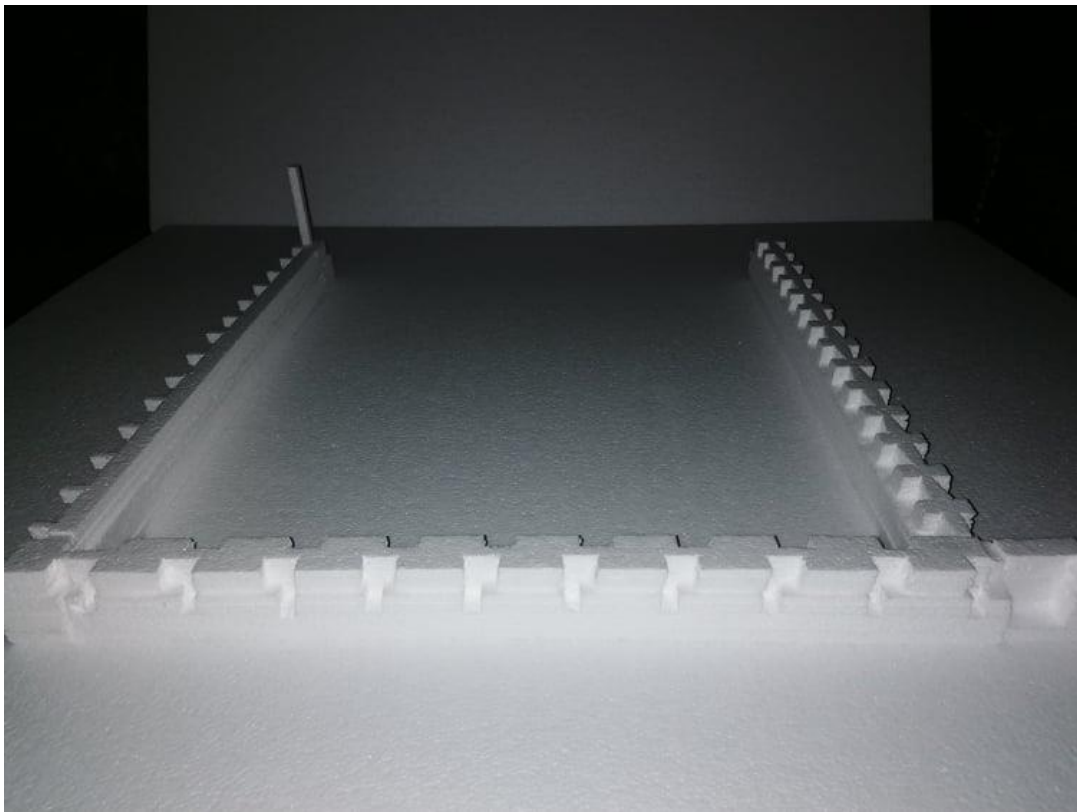


Fig. 168 – Projeto Integrado.  
Proteção da Cova do Vapor.  
Muro que protege e se configura  
Com base em 5 sentidos.  
A forma do muro.  
Maquete de proposta da construtividade da forma.  
Trabalho individual sob coord.  
Prof. Sérgio Fernandes.  
Laboratório de Projeto V.  
Ano Letivo 21/22.

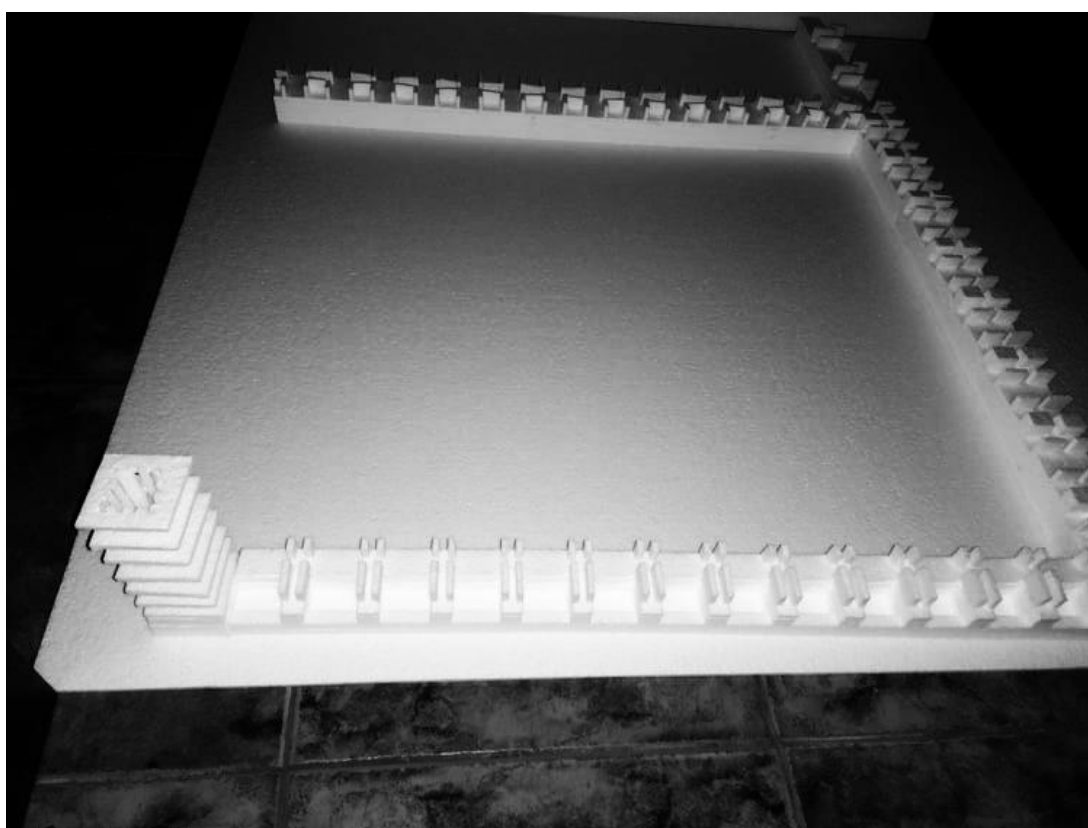


Fig. 169 – Projeto Integrado.  
 Proteção da Cova do Vapor.  
 Muro que protege e se configura  
 com base em 5 sentidos.  
 A forma do muro habitável.  
 Diagramas e colagens de ambientes.  
 Trabalho individual sob coord.  
 Prof. Sérgio Fernandes.  
 Laboratório de Projeto V.  
 Ano Letivo 21/22.

da praça da terra à praça da água



"Subitamente o caos e lhe renova essa revelação, a cidade."

Jorge Luis Borges, in: Ángel, 1989.  
 "Babilônia e a Cidade"

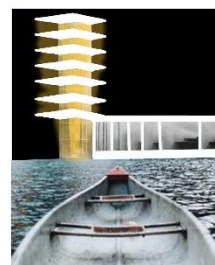
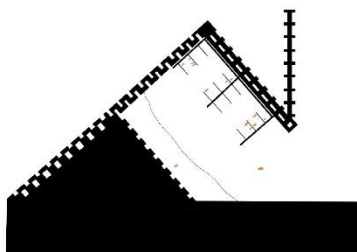
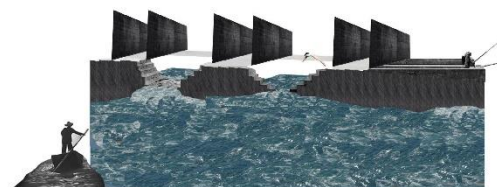
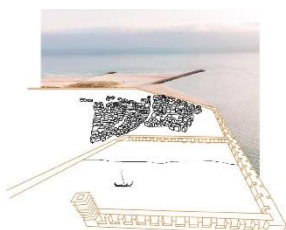
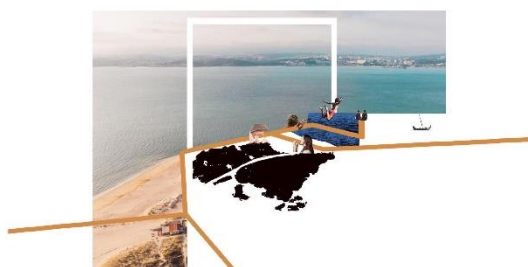




Fig. 170 – Projeto Integrado.  
 Proteção da Cova do Vapor.  
 Muro que protege e se configura  
 com base em 5 sentidos.  
 A forma do muro habitável.  
 Painel 01 de proposta (entrega intermédia).  
 Trabalho individual sob coord.  
 Prof. Sérgio Fernandes.  
 Laboratório de Projeto V.  
 Ano Letivo 21/22.



Fig. 171 – Projeto Integrado.  
 Proteção da Cova do Vapor.  
 Muro que protege e se configura  
 com base em 5 sentidos.  
 A forma do muro habitável.  
 Painel 02 de proposta (entrega intermédia).  
 Trabalho individual sob coord.  
 Prof. Sérgio Fernandes.  
 Laboratório de Projeto V.  
 Ano Letivo 21/22.



Fig. 172 – Projeto Integrado.  
 Proteção da Cova do Vapor.  
 Muro que protege e se configura  
 com base em 5 sentidos.  
 A forma do muro habitável.  
 Painel 03 de proposta (entrega intermédia).  
 Trabalho individual sob coord.  
 Prof. Sérgio Fernandes.  
 Laboratório de Projeto V.  
 Ano Letivo 21/22.

## da praça da terra à praça da água

na Cova do Vapor

rafael ramalho

perspetiva

1:1000

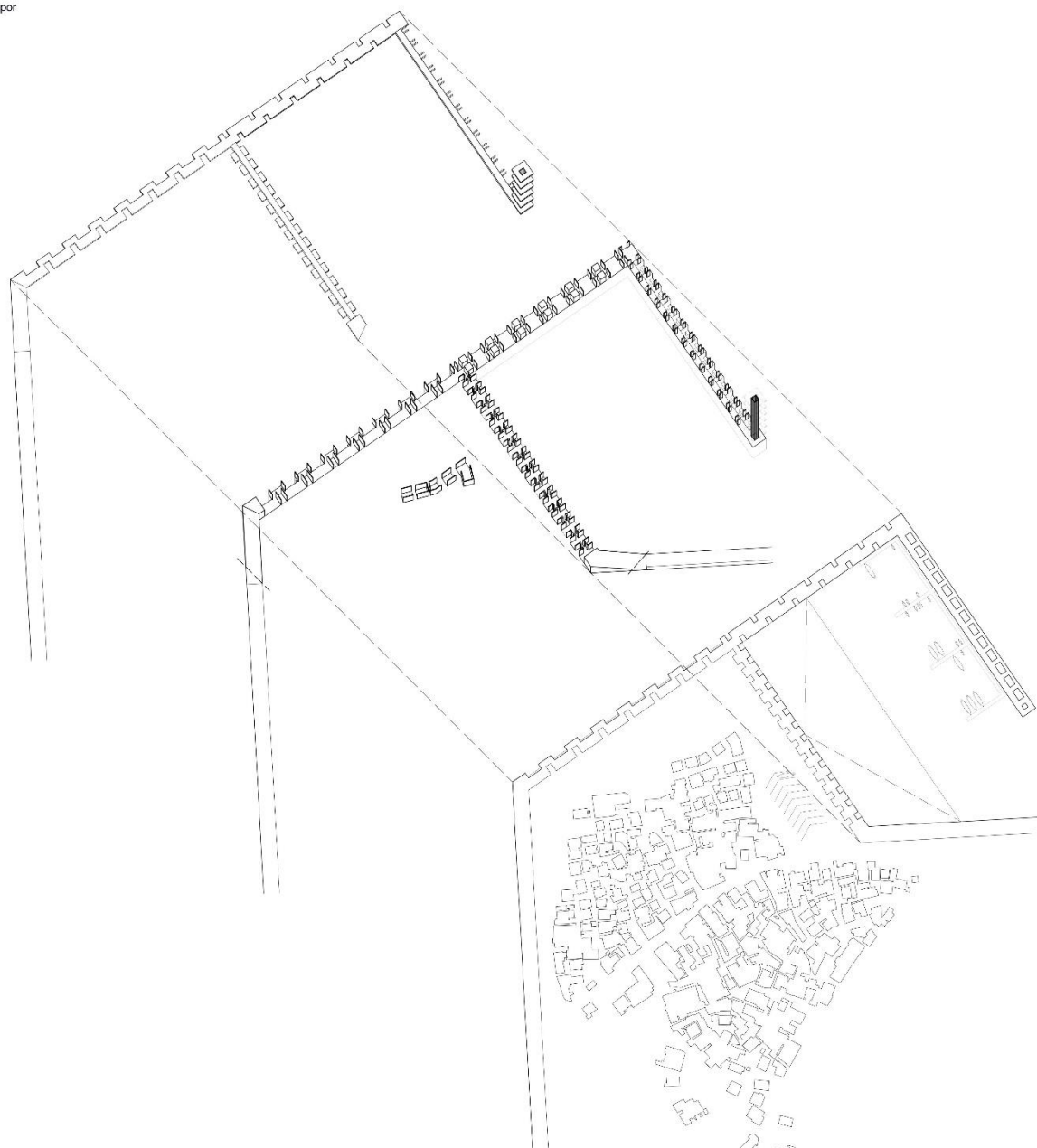


Fig. 173 – Projeto Integrado.  
 Proteção da Cova do Vapor.  
 Muro que protege e se configura  
 com base em 5 sentidos.  
 A forma do muro habitável.  
 Painel 04 de proposta (entrega intermédia).  
 Trabalho individual sob coord.  
 Prof. Sérgio Fernandes.  
 Laboratório de Projeto V.  
 Ano Letivo 21/22.

## da praça da terra à praça da água

na Cova do Vapor

rafael ramalho

cortes

1:200

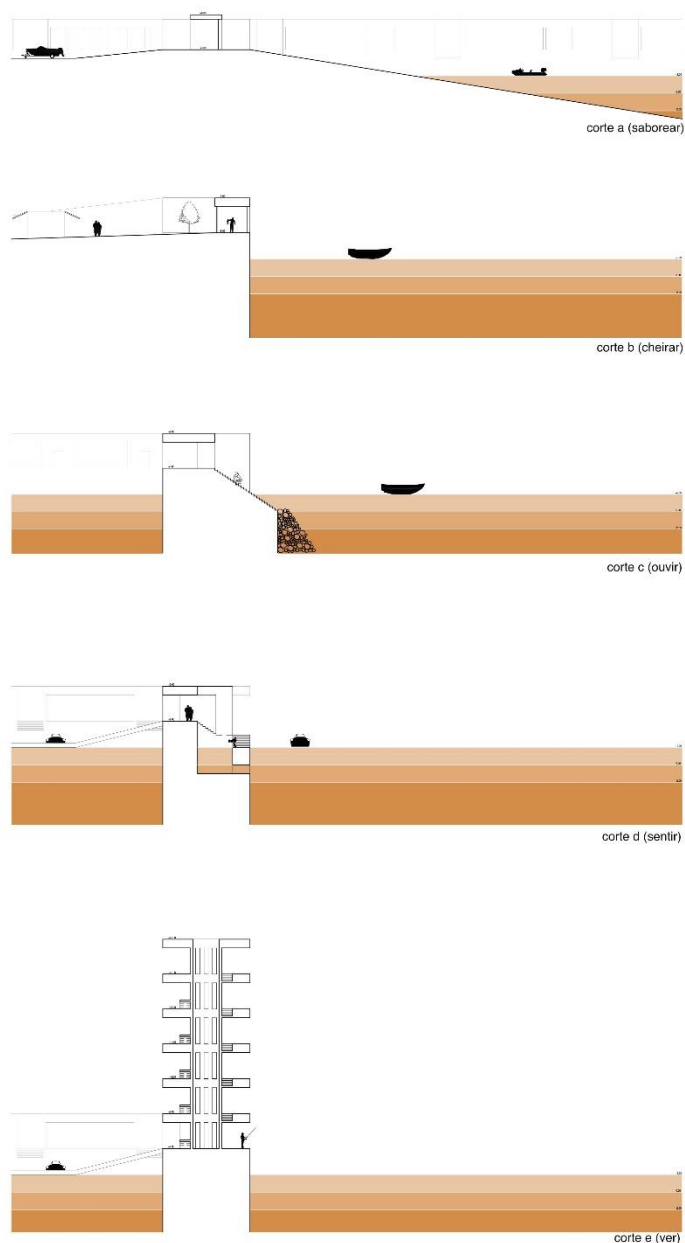


Fig. 174 – Projeto Integrado.  
 Proteção da Cova do Vapor.  
 Muro que protege e se configura  
 com base em 5 sentidos.  
 A forma do muro habitável.  
 Painel 05 de proposta (entrega intermédia).  
 Trabalho individual sob coord.  
 Prof. Sérgio Fernandes.  
 Laboratório de Projeto V.  
 Ano Letivo 21/22.

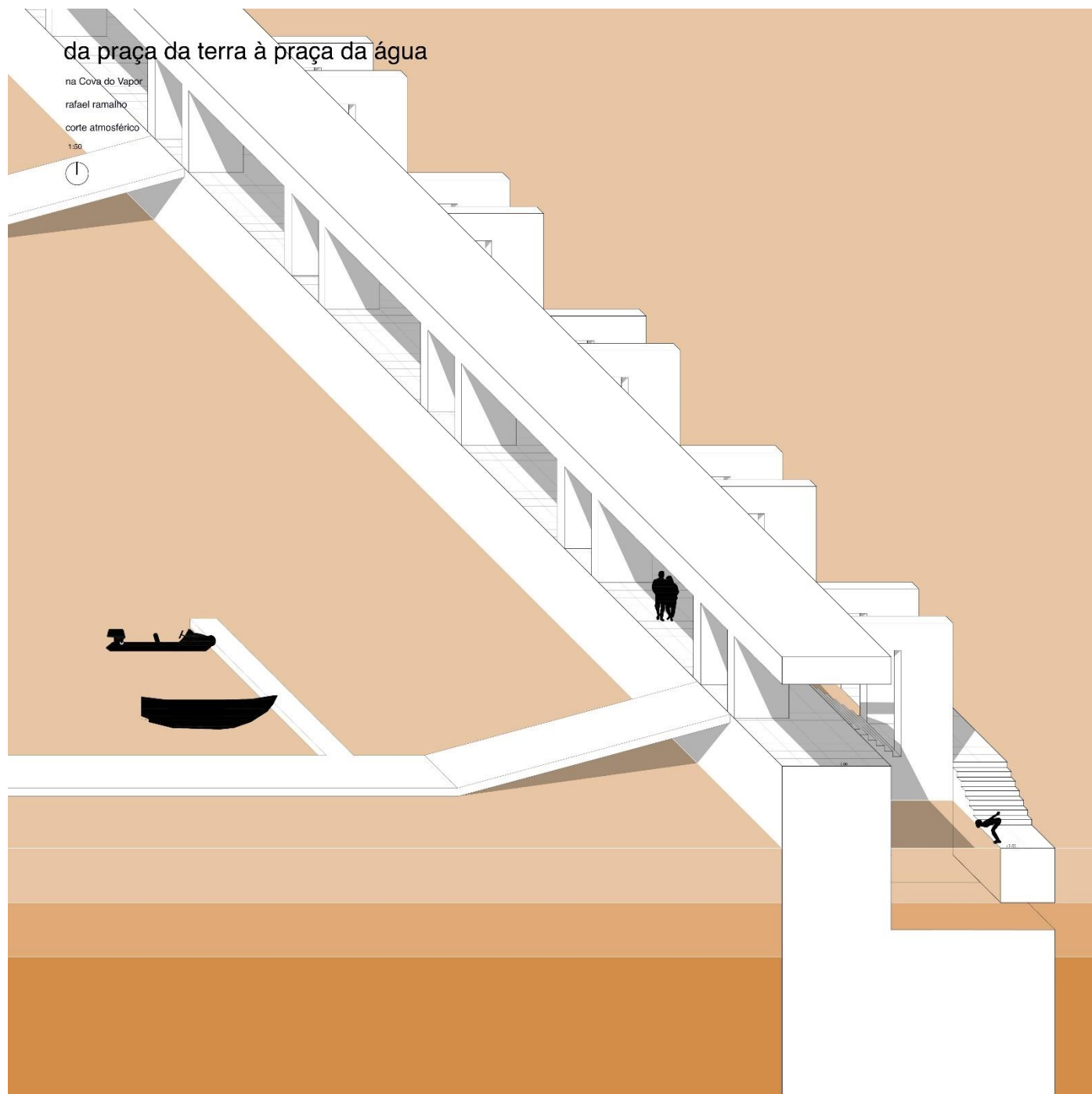


Fig. 175 – Estudo da estratégia para a Margem Sul.

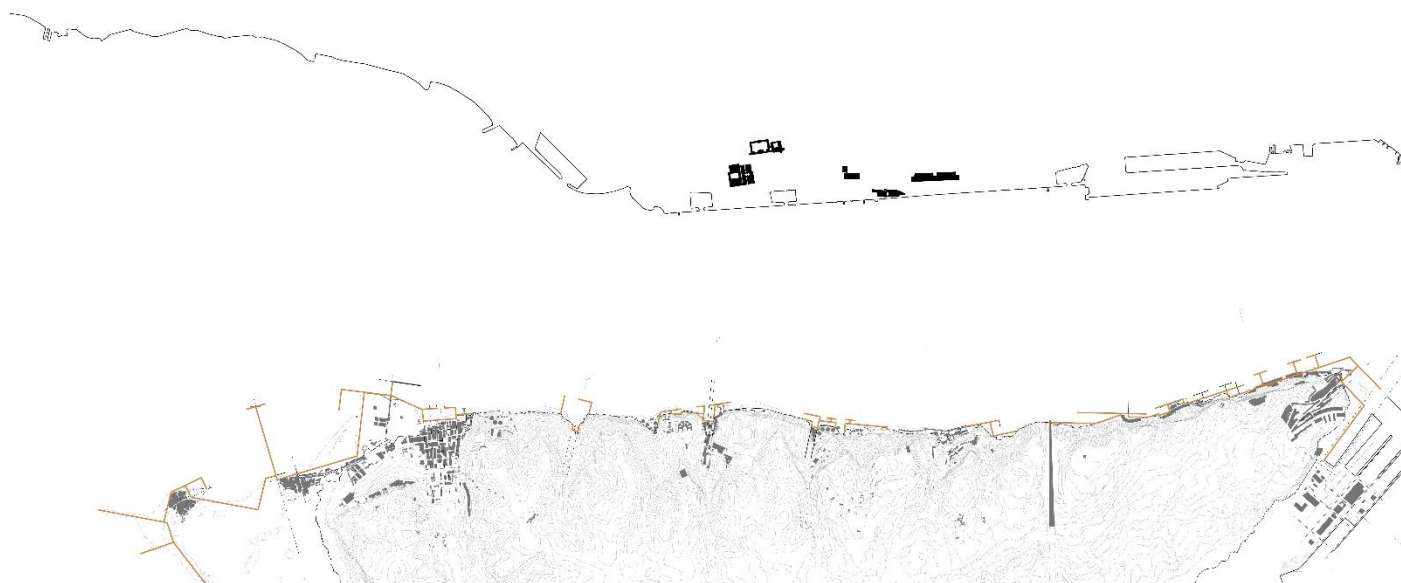




Fig. 176 – Estudo da estratégia para a Margem Sul.





Fig. 177 – Estudo da estratégia para a Margem Sul.



Fig. 178 – Estudo da proposta para a Cova do Vapor.

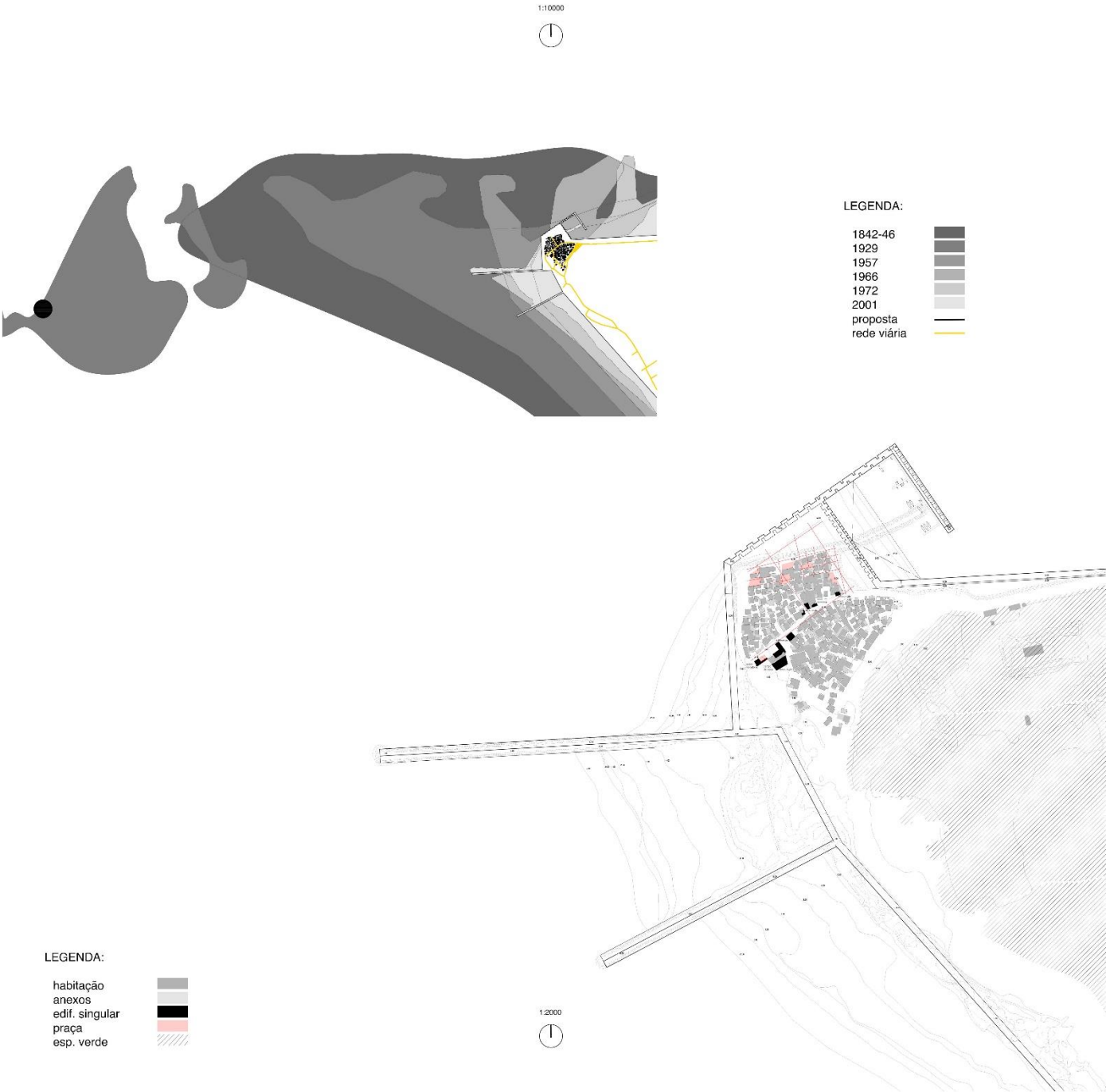


Fig. 179 - Estudo da proposta para a Cova do Vapor.

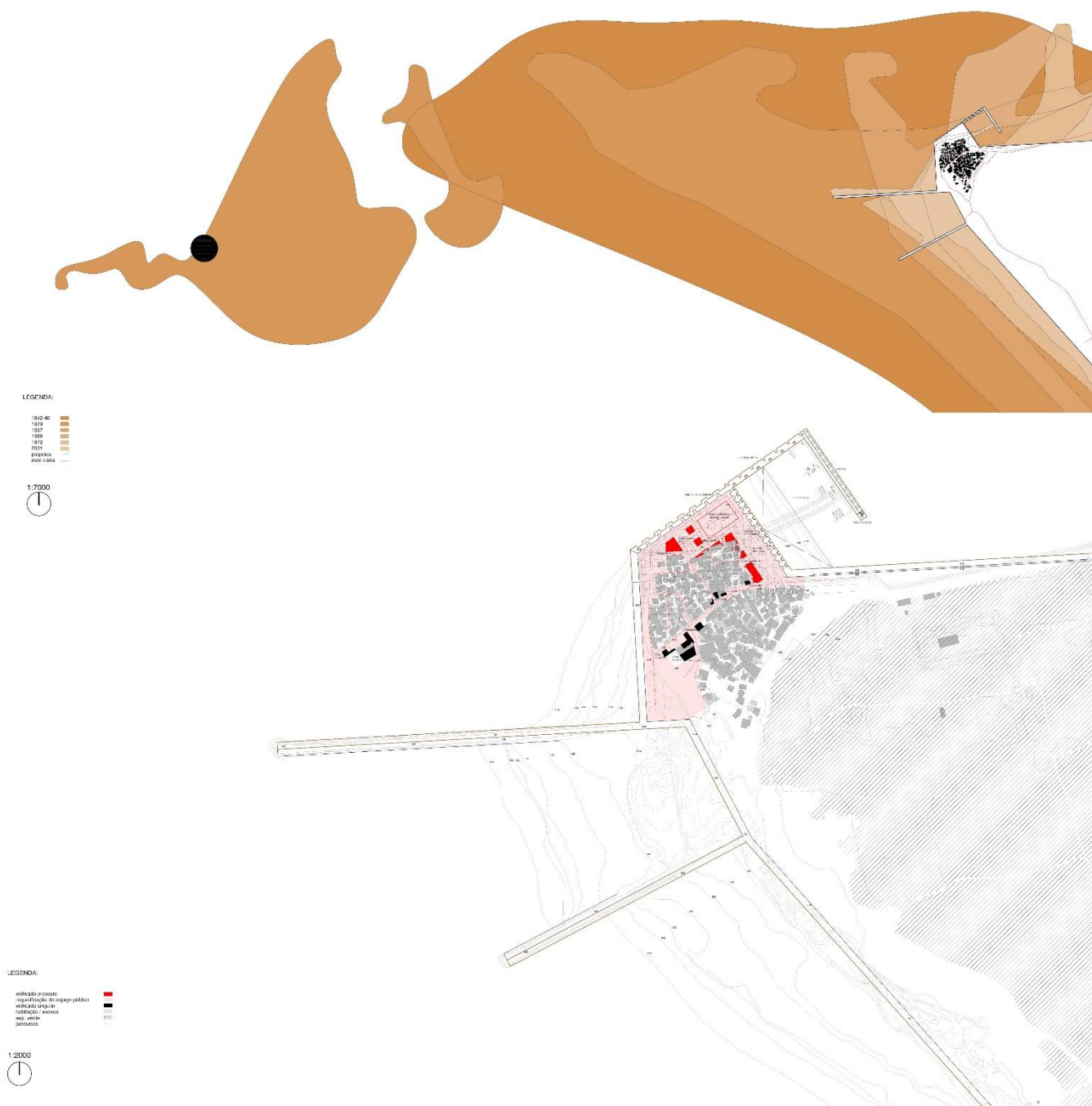
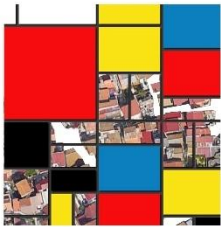


Fig. 180 – Estudo da proposta para a Cova do Vapor. Colagens.



Mondrian



Mondrian



Barcelonà Follies



Barcelonà Follies



Barcelonà Follies



Barcelonà Follies







Fig. 182 - Estudo da proposta  
para a Margem Sul.

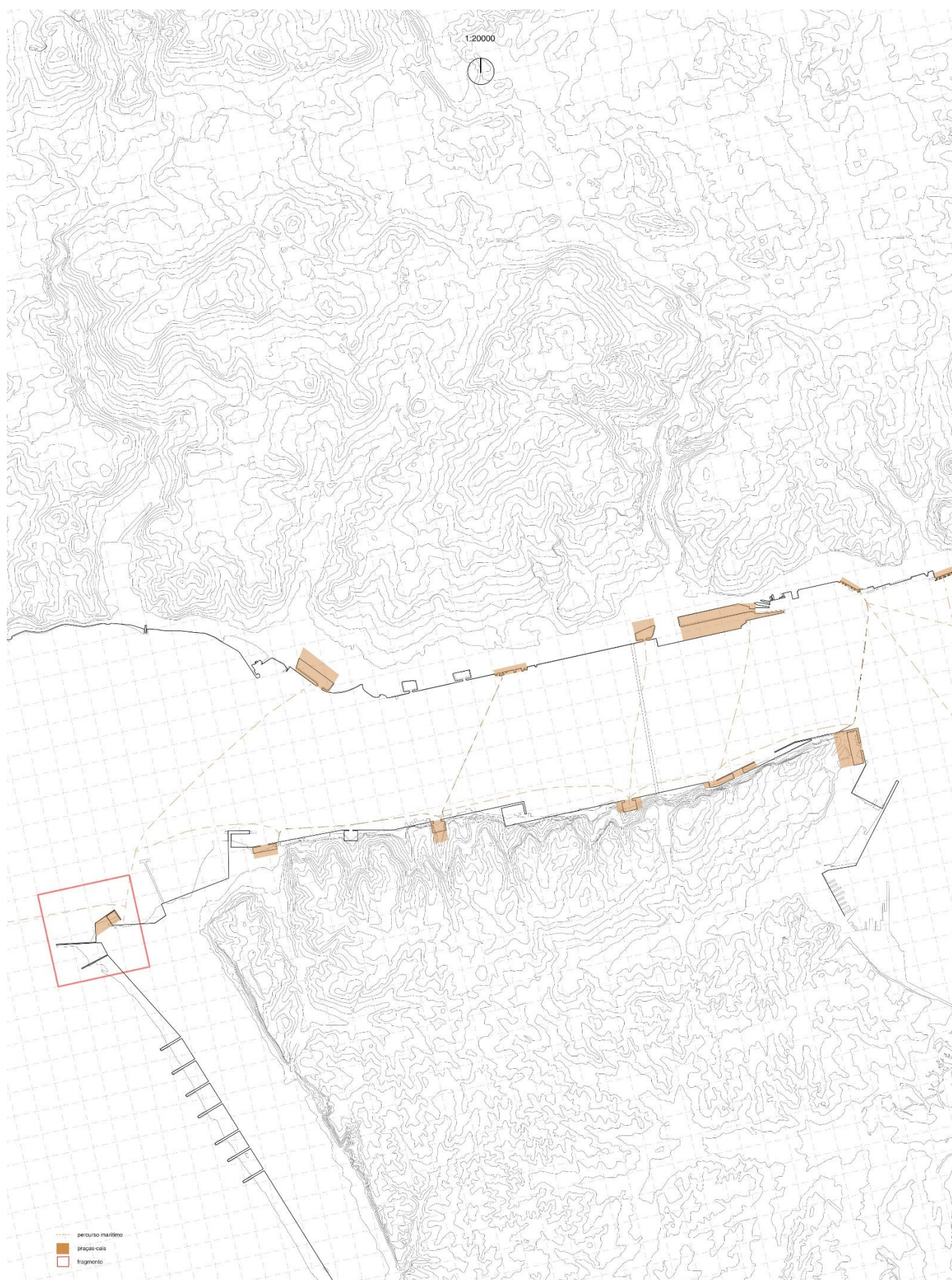




Fig. 183 – Estudo da proposta  
para a Cova do Vapor.

1:1000





Fig. 184 – Estudo da proposta  
para a Cova do Vapor.

1:500

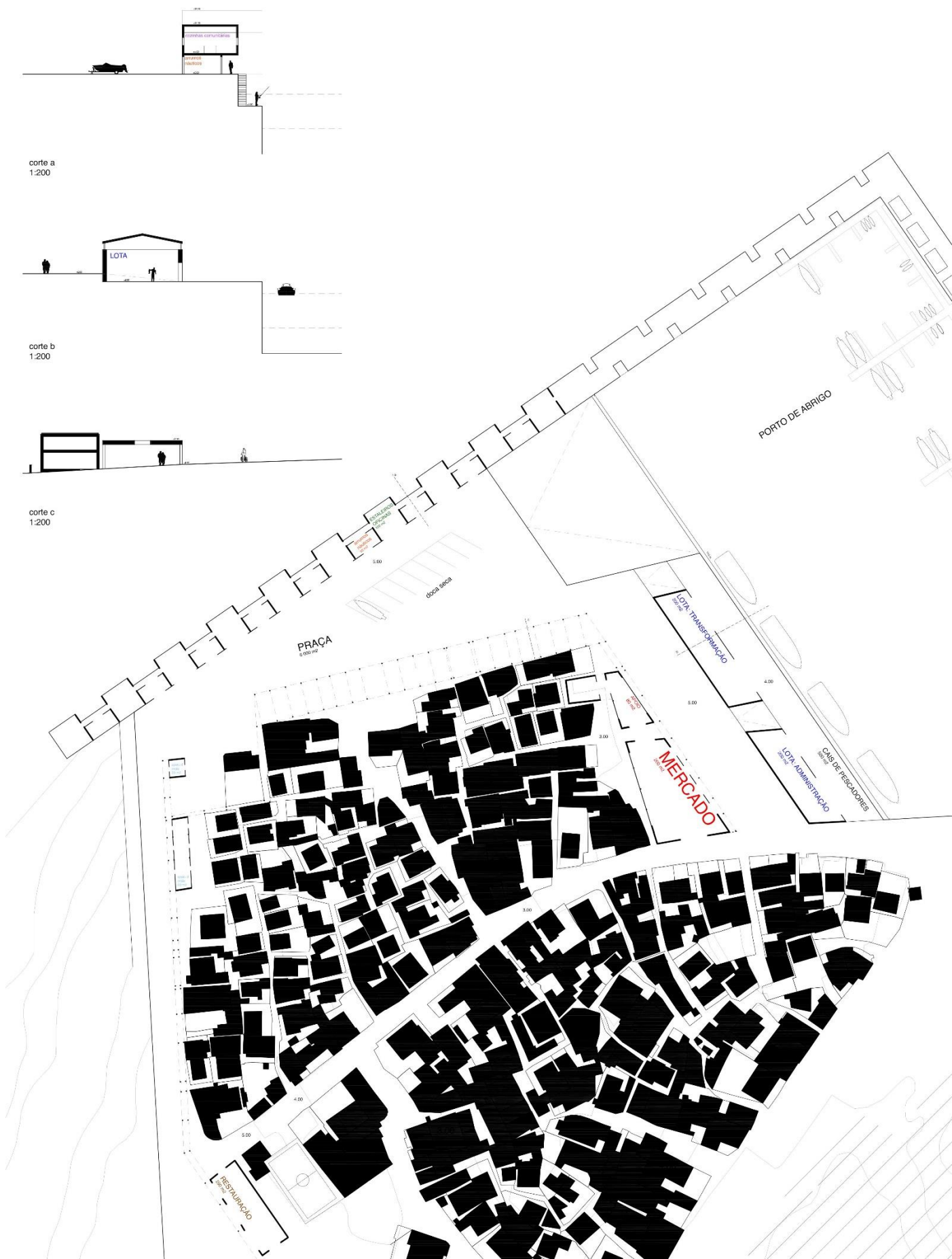


Fig. 185 - Estudo da proposta  
para a Cova do Vapor.



Fig. 186 – Estudo da proposta  
para os fragmentos.

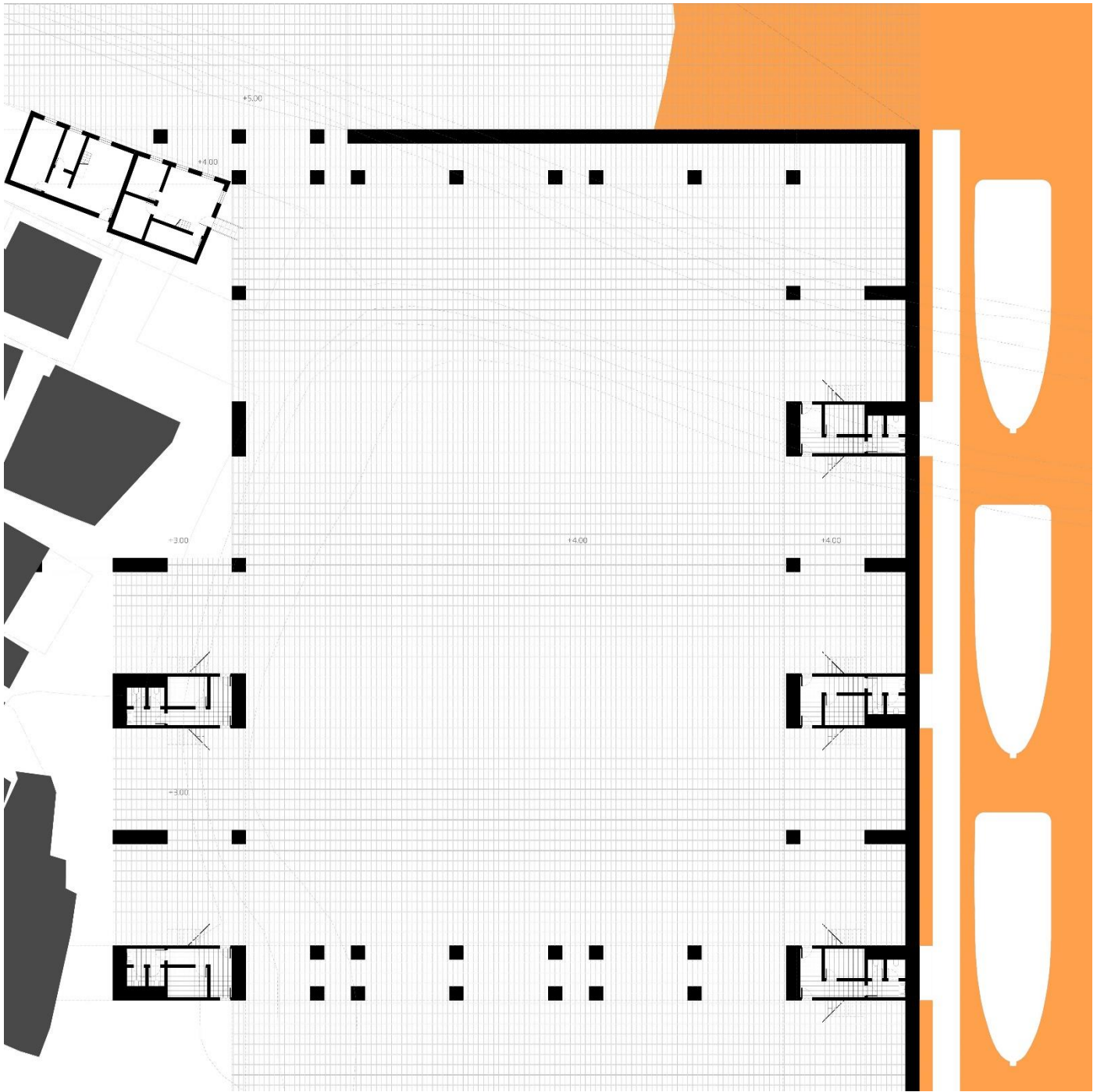


Fig. 187 – Estudo da proposta  
para os fragmentos.



Fig. 188 – Estudo da proposta  
para os fragmentos.





Fig. 189 - Estudo da proposta  
para os fragmentos.

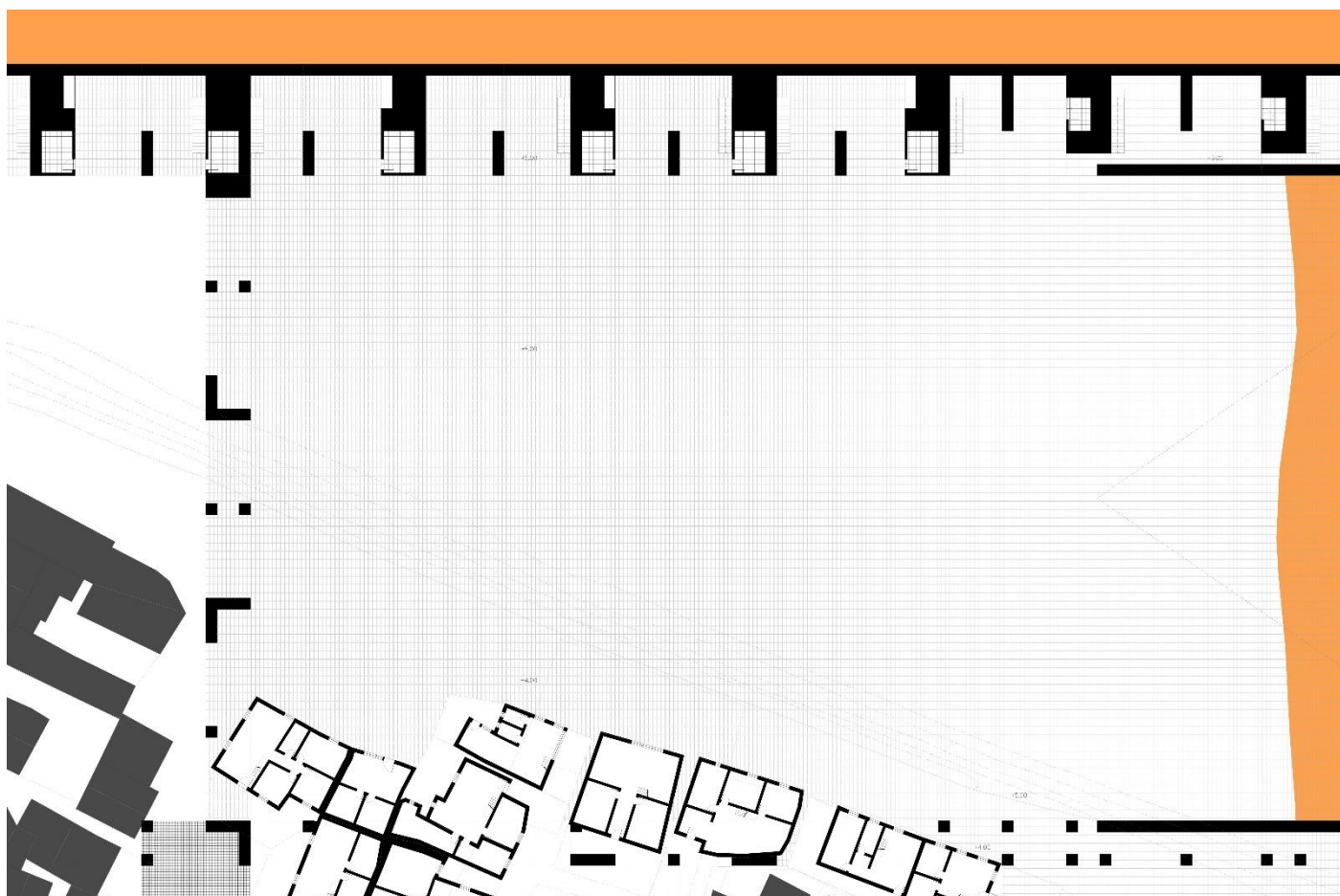


Fig. 190 – Estudo da proposta  
para os fragmentos.

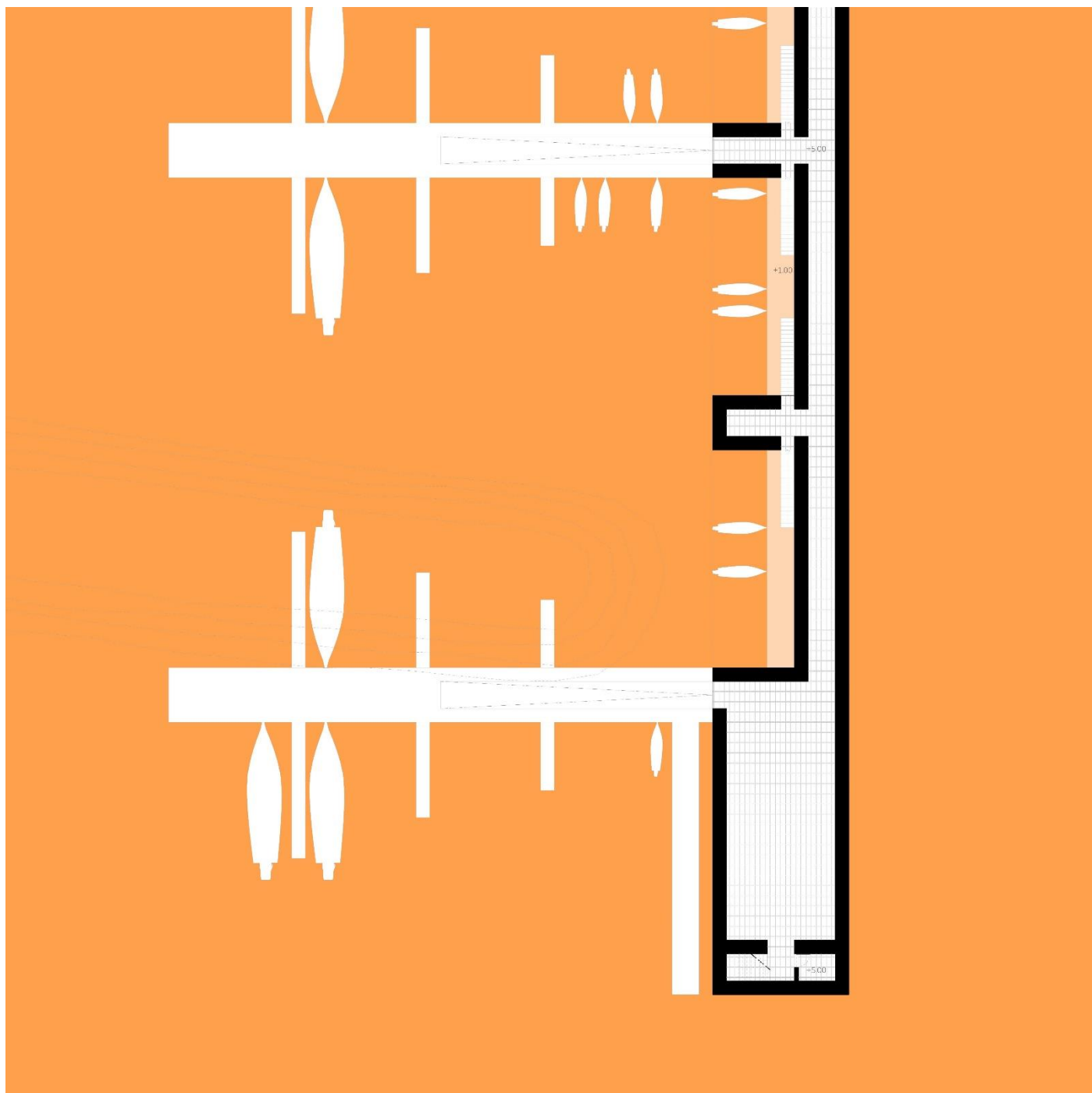




Fig. 191 - Estudo da proposta  
para a margem Sul.

N  
▲

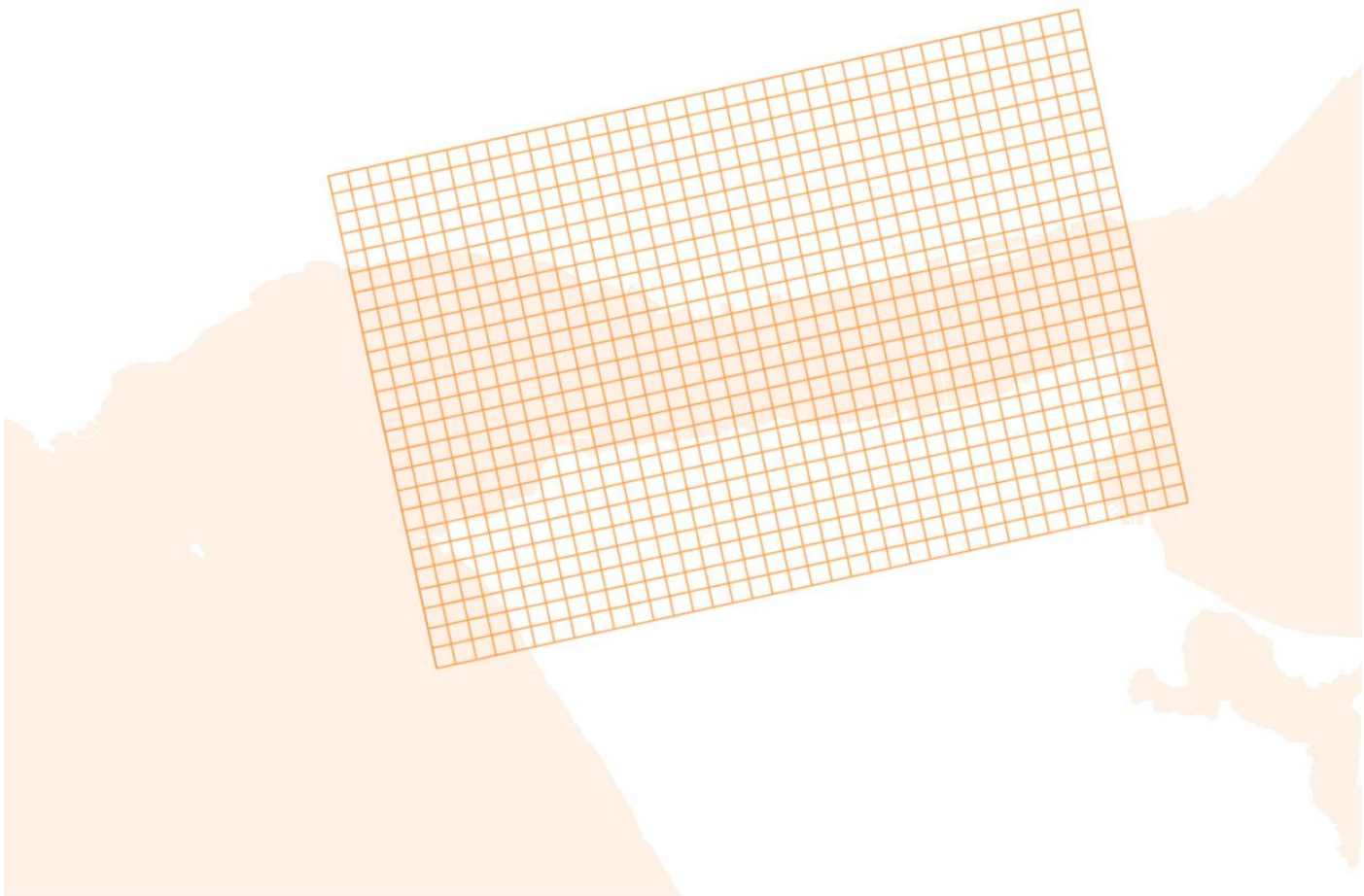


Fig. 192 – Estudo da proposta  
para O Tejo e o Sado.





Faculdade de Arquitetura – Universidade de Lisboa

Sala 4.0.9

21 . 07 . 2023

às 14:30h