

Cidade e frente de água: ligações físicas, visuais e simbólicas

RITA OCHOA
CIES-IUL/UBI
CR POLIS-UB

RESUMO

O presente artigo incide na forma como as cidades portuárias se relacionam com as suas frentes de água, em termos físicos, visuais e simbólicos. A partir do caso de Lisboa, parte-se da identificação de um sistema territorial comum a estas cidades, a *estrutura em pente*, em que o espaço público desempenha um importante papel, pelas suas propriedades articuladoras e pela forma como permite relacionar física e visualmente o espaço urbano com a água. Mas a *estrutura em pente* é também um sistema simbólico em que esta relação é valorizada através da colocação de arte pública na frente de água, bem como nos principais eixos de acesso à mesma.

PALAVRAS-CHAVE

Cidade, frente de água, *estrutura em pente*, espaço público, Lisboa

ABSTRACT

This article focuses on how the port cities relate to their waterfronts, in a physical, visual and symbolic perspective. From the case of Lisbon, the starting point is the identification of a territorial system underlying the urban structure, the *comb structure*, in which the public space plays an important role, because of its articulating properties and of the way it physically and visually allows the connection with the waterfront. But the *comb structure* is also a symbolic system, because that relation is enhanced through the placement of public art, both in waterfront and on the main axes that link it with the inner city.

KEYWORDS

Cities, waterfronts, *comb structure*, public space, Lisbon

INTRODUÇÃO

As transformações que se têm vindo a verificar, nos últimos anos, nas frentes de água, remetem-nos para o estudo das respectivas cidades, das suas especificidades e das dinâmicas que regem o seu território. Os espaços deixados vazios pela desindustrialização e pelas mudanças tecnológicas no transporte marítimo, dando origem a territórios funcionalmente obsoletos, originaram operações de reconversão que, apesar das suas diferenças, parecem ter em comum a vontade de integrar as frentes de água nas cidades e de as resgatar para os cidadãos, mediante a criação de novos tecidos urbanos e de espaços públicos de qualidade. Nesta discussão, um factor deverá ser introduzido: a questão portuária. Apesar das mudanças nos paradigmas tecnológicos e territoriais, os portos continuam a desempenhar, nas economias actuais, um importante papel. Pelo que a vontade de integrar as frentes de água nas cidades não se pode dissociar da necessidade de manter determinadas infraestruturas, mesmo que segundo modelos distintos. As cidades deverão encontrar formas de harmonizar estas duas valências: as infraestruturas portuárias e a libertação de espaços para uso público. No contexto actual, a integração das frentes de água no espaço urbano passa por encontrar este equilíbrio. No entanto, a discussão em torno da integração não se resume aos processos relativos à própria frente de água. A integração passa também pela forma como estas se encontram articuladas com as restantes áreas urbanas. E, para além da conexão física, a integração relaciona-se ainda com a maneira como a frente de água é apreendida nas cidades. Com efeito, não é necessário estar fisicamente junto à água para usufruir das suas qualidades. É este o ponto de partida do presente estudo: o modo como é possível aceder física e visualmente à frente de água, a partir de áreas mais interiores do território. Para abordar este tema, parte-se da identificação, na cidade de Lisboa, de um sistema territorial subjacente à malha urbana, composto por duas lógicas morfologicamente distintas, mas interligadas:

- * a lógica horizontal, composta por um subsistema de estruturas urbanas paralelas à frente de água;
- * a lógica vertical, composta por um subsistema de estruturas urbanas transversais à frente de água.

Pela sua configuração física, este sistema territorial será designado como *estrutura em pente* (Fig. 01). Note-se que a expressão “pente” é adoptada por alguns autores (Busquets, 1993; Busquets e Alemany, 1990) a propósito da morfologia das infraestruturas portuárias, transversais a um eixo longitudinal (frente de água). A expressão “estrutura em pente” é aqui utilizada não neste sentido, mas por ser a que mais directamente reflecte o conceito apresentado.



01

Lisboa e Barcelona: estrutura em pente.

(Desenho da autora sobre fotografia aérea Google Earth, 2010). Estruturação paralela (lógica horizontal) e transversal (lógica vertical) à frente de água.

A História da cidade de Lisboa encontra-se desde muito cedo associada à História da sua relação com o Rio Tejo. A vizinhança com o Oceano Atlântico e a condição portuária são factores que contribuem decisivamente para a definição da sua identidade. Tal como noutras cidades portuárias e particularmente a partir do período dos Descobrimentos, Lisboa inicia um crescimento urbano linear ao longo do Rio, motivado pela proximidade com as diversas actividades ligadas ao comércio marítimo. É precisamente este crescimento ao longo do Rio que vai impulsionar a supracitada lógica horizontal, nesta cidade. Simultaneamente, a necessidade de conectar fisicamente esta frente com o interior do território originará a formação progressiva de um conjunto de estruturas de articulação transversais ao Rio, motivando a supracitada lógica vertical. Neste sistema de relações paralelas e perpendiculares, o espaço público desempenha um importante papel, pelas suas propriedades articuladoras e forma como permite relacionar – física e visualmente – a cidade com a sua frente de água. Mas as diferentes formas de articulação física e visual com a frente de água prendem-se com outro elemento fundamental: a presença de arte pública ao longo da marginal e dos principais eixos urbanos de acesso à mesma. Assim, como paradigma de cidades portuárias, a *estrutura em pente* constitui um sistema territorial de articulação que lhes é subjacente, mas é mais do que isso: é também uma estrutura visual e simbólica.

PARA A CARACTERIZAÇÃO DA ARTICULAÇÃO COM A FRENTE DE ÁGUA

A articulação com a frente de água em cidades portuárias é uma realidade complexa, que deve ser analisada mediante o cruzamento de diferentes perspectivas e interpretada a partir das suas diferentes vertentes que, como uma justaposição de factores, a caracterizam. Colocam-se desde já as seguintes questões:

- * Quanto à articulação física, de que forma se processa a ligação à frente de água?
- * No que concerne à articulação visual, de que forma é a água visualizada nestas cidades e de que factores depende essa mesma visualização?
- * No pertinente à relação simbólica, de que forma é a água valorizada?

Começando por responder à primeira questão e com base na já definida *estrutura em pente*, a ligação com a frente de água é assegurada por um conjunto de estruturas urbanas, os *dentes do pente*, que se desenvolvem ao longo de um eixo. Por sua vez, este eixo agrega uma sucessão de espaços públicos de movimento, ou deslocação e de permanência, ou pausa na deslocação (Fig. 02). É importante neste ponto salientar que o termo “eixo” é aqui aplicado como entidade linear abstracta de ligação entre um determinado ponto no território e a frente de água e que pode materializar-se em espaços públicos tais como ruas, avenidas, entre outros. Este significado é assim distinto do de “eixo monumental”, como entidade física concreta, unindo polaridades importantes (Capel, 2002) e enobrecido através da presença de elementos simbólicos.



02

Estruturas urbanas de articulação com a frente de água
(Desenho da autora, 2011)

Estrutura 20, correspondente à Avenida da Boa Esperança, no limite oriental da cidade de Lisboa (a vermelho, colocação de arte pública).

Contudo, ao longo do território, o acesso à frente de água varia em função da incidência de dois factores de ruptura (Fig. 03):

Dupla barreira rodo-ferroviária: existência de uma via rodoviária e de uma via ferroviária, ao longo da frente de água, na lógica horizontal. A construção desta dupla barreira remonta ao final do Séc. XIX, com a construção da linha férrea paralela ao Rio Tejo, iniciando a separação territorial entre a frente de água e a cidade. A infraestrutura rodoviária é construída posteriormente, já nos anos 40 do Séc. XX, acompanhando a progressiva industrialização e acentuando a ruptura. No período industrial, esta infraestrutura adquire um importante papel, conectando o porto com as indústrias que se localizavam maioritariamente nas zonas de Alcântara, a ocidente e de Chelas, a oriente, junto às ribeiras com o mesmo nome. Possibilitava ainda a circulação e o estabelecimento de trabalhadores, sendo assim responsável pelo crescimento urbano ao longo da frente de água. Na Lisboa contemporânea, a ocupação da frente ribeirinha por esta dupla barreira não é homogénea e os dois tipos de vias que a integram possuem distintas ocupações do território: enquanto a via rodoviária atravessa toda a cidade, portanto, todos os eixos de articulação, a via ferroviária deixa livres a frente compreendida entre o Cais do Sodré e Santa Apolónia, bem como a zona do Parque das Nações.

Fechamento da frente de água: existência de terrenos vedados na frente de água, na lógica horizontal, ocupados maioritariamente por infraestruturas de jurisdição portuária, impedindo o acesso físico público à margem. A jurisdição portuária não implica um acesso vedado à frente de água, existindo na frente ribeirinha de Lisboa

áreas pertencentes à APL, Administração do Porto de Lisboa, de acesso público, como acontece, por exemplo, em Belém. Na Lisboa contemporânea, o fechamento da frente de água incide da seguinte forma no território: a ocidente, entre Alcântara e o Cais do Sodré; a oriente, entre a Praça do Comércio, a partir do terminal fluvial, e o Cais da Matinha.

Não obstante, apesar das barreiras que impedem ou dificultam o acesso, bem como dos terrenos vedados, é possível usufruir a frente de água de outras maneiras.



03.

Factores de ruptura no acesso à frente de água: dupla barreira rodo-ferroviária e fechamento portuário · (Fotografias da autora, 2011).

Tal como se assumiu inicialmente, a presença portuária pode não ser impeditiva dessa fruição. Assumindo as infraestruturas portuárias como fazendo parte da paisagem urbana, inclusivamente o seu papel referencial e simbólico, o usufruto da frente de água poderá então conseguir-se através de uma correcta integração destas infraestruturas no espaço urbano. É o que sucede, por exemplo, na cidade de Barcelona, onde o enterramento da infraestrutura, que antes funcionava como barreira, veio permitir um acesso à frente de mar, bem como a criação de espaços de praia. A fruição da frente de água poderá então ter mais a ver com uma correcta integração dos elementos potencialmente de ruptura, permitindo estabelecer relações físicas ou simplesmente visuais com a frente de água, do que propriamente com o facto de se poder aceder fisicamente a essa mesma frente.

FACTORES QUE INFLUENCIAM A ARTICULAÇÃO VISUAL COM A FRENTE DE ÁGUA

A morfologia urbana detém uma importância decisiva nas qualidades visuais do espaço. Assim, a forma das estruturas de articulação com a água influencia o modo como esta é visualizada na cidade. Do ponto de vista morfológico, é possível identificar dois tipos de estruturas:

- * Em linha recta;
- * Sinuosas.

As estruturas em linha recta são por diversos autores associadas a um crescimento planeado e as estruturas sinuosas a um crescimento informal. Sitte (1996 [1889]), Stübben (1906) e também Jaussely (1907) propuseram, há mais de um século, que as cidades adoptassem sobretudo alinhamentos de ruas curvas e irregulares, para proporcionarem vistas dinâmicas, em constante mudança. Por definição, todos os eixos possuem a água como um fim comum e como referência e todas contemplam a sua visualização. No entanto, introduzindo o factor morfológico associado à topografia, considerando que todos os eixos de articulação com a frente de água em Lisboa descem em relação à mesma e não considerando eventuais obstáculos visuais, é possível verificar o seguinte:

- * Estruturas em linha recta propiciam uma visualização constante da frente de água (Fig. 04);
- * Estruturas sinuosas propiciam uma descoberta progressiva e fraccionada da frente de água (Fig. 05).



04.

*Visualização da água em estruturas em linha recta -
(Fotografias da autora, 2008)*

Estrutura 18, correspondente à Avenida de Pádua, a
oriente da cidade de Lisboa.



05.

Visualização da água em estruturas sinuosas ·
(Fotografias da autora, 2008).

Estrutura 13, correspondente à Avenida Afonso III
(entre o Alto de S. João e Xabregas).

A forma destas estruturas, mas também a sua extensão e continuidade definem um determinado tipo de prolongamento da frente de água para o interior do território. Por sua vez, o conjunto dessas mesmas estruturas assume, em cada cidade, um determinado grau de prolongamento da água para o interior do território. Porém, no seguimento dos anteriores raciocínios, este prolongamento da frente de água para o interior do território terá também que considerar a perspectiva visual, para além da física. Neste sentido, é interessante comparar as cidades de Lisboa e Barcelona. Enquanto Lisboa, devido a uma topografia mais acidentada, estabelece uma mais dinâmica relação visual com a frente de água (Fig. 06), em Barcelona, de uma forma geral, a frente de água apenas é visível na sua proximidade. Em contrapartida, uma maior incidência de factores de ruptura ao longo da lógica horizontal e uma maior diversidade dos traçados urbanos (Dias Coelho, 2002) resultam, em Lisboa, numa articulação física com a frente de água menos eficaz e com maiores variações ao longo das diversas áreas da cidade. No caso de Barcelona, a articulação física é mais fluida (Fig. 07), verificando-se dois modos distintos: (a) articulação com a frente de água garantida, de modo pontual, por grandes eixos transversais (a ocidente); (b) articulação com a frente de água promovida, de modo uniforme, pela malha do *Eixample* (a oriente).

ASPECTOS SIMBÓLICOS DA RELAÇÃO COM A FRENTE DE ÁGUA

A arte pública constituiu, desde a segunda metade do Séc. XVIII, uma forma de valorização da cidade. Monumentos ou obras de menor dimensão, tais como bustos ou estatuária articularam-se desde então com os processos de desenho urbano. É importante referir que o conceito de arte pública é aqui explorado como facto urbano, correspondente a uma cadeia de decisões e acontecimentos, que reflectem distintas formas de pensar e de fazer cidade. Por outro lado, a arte pública é entendida de feição abrangente. Neste conceito, cabem os objectos produzidos com uma intencionalidade prévia de ser arte pública: monumento, escultura, estatuária. Mas incluem-se também determinadas presenças que, pelo seu carácter de excepção, pelas memórias que evocam e carga simbólica que conferem ao espaço, adquiriram, *a posteriori*, esse estatuto (Pol, 2005). Verificam-se então dois pressupostos fulcrais para o entendimento de arte pública:

- * Observação da arte pública em relação ao seu contexto, não como objecto isolado;
- * Arte pública como os elementos que constituem uma referência física e simbólica no espaço urbano.



06.

Lisboa: observação da frente de água a partir de pontos altos da cidade · (Fotografias de A. Remesar, 2010).

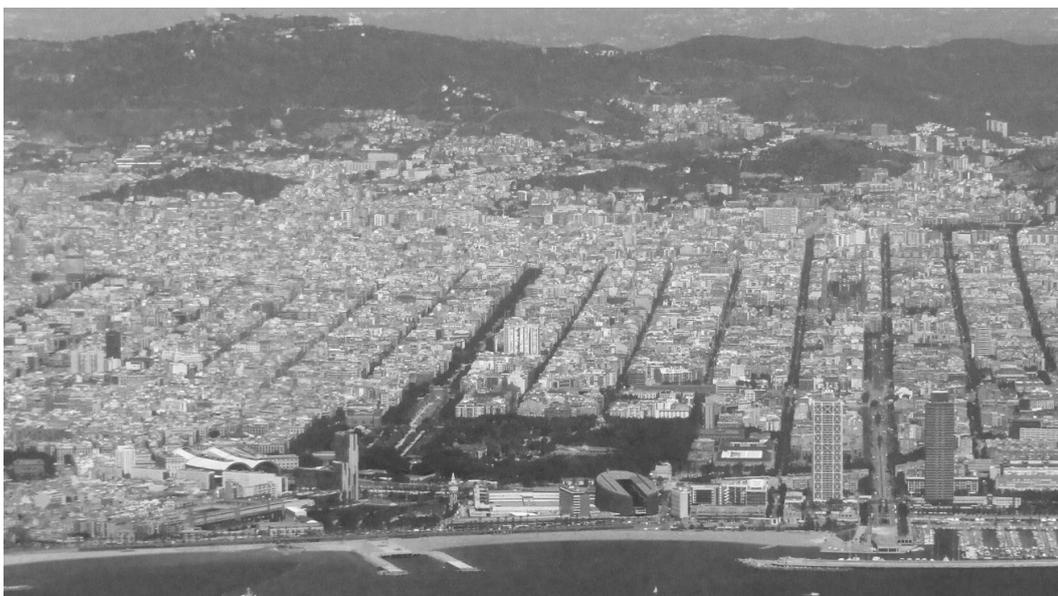
De cima para baixo: Miradouro do Adamastor;
Miradouro de Nossa Senhora do Monte; Miradouro
das Portas do Sol.

Embora os paradigmas de monumentalização tenham sofrido mudanças a partir do Séc. XX, os valores da monumentalidade continuaram presentes, assumindo embora novas formas de expressão. Mais recentemente, no âmbito de operações de reconversão de frentes de água, têm sido criados programas específicos de implementação de arte pública, como forma de dotar os novos espaços públicos de conteúdos simbólicos. As experiências realizadas em Barcelona são paradigmáticas, tanto no âmbito dos Jogos Olímpicos de 1992, como do Fórum 2004. Pelo seu carácter intrínseco simbólico, as frentes de água são frequentemente eleitas para acolher arte pública (Remesar 2002; Ochoa 2011) e, em particular, monumentos emblemáticos. Lisboa não constitui excepção. É sintomático que a intervenção com o nome da cidade – *Lisboa (aos Construtores da Cidade)* de José de Guimarães em 1999 – e que obras subordinadas a temas como os *500 Anos da partida de Pedro Álvares Cabral para o Brasil*, no ano 2000, ou *A guitarra portuguesa (homenagem a Amália Rodrigues)* de Mário Vaz, em 2001, tenham sido posicionadas junto ao Tejo (Fig. 08).

07.

Barcelona: articulação com a frente de água (entre a montanha e o mar).

(Fonte: Barba Casanovas, 2004).

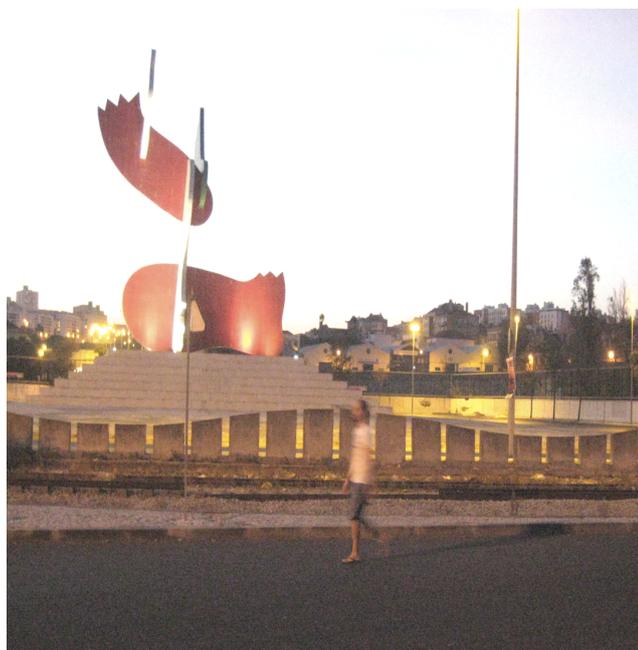


08.

Lisboa: Arte pública na frente de água.
(Fotografias da autora, 2011).

Da esquerda para a direita:

*Lisboa (aos Construtores da Cidade);
500 Anos da partida de Pedro Álvares
Cabral para o Brasil; A guitarra
portuguesa (homenagem a Amália
Rodrigues).*



Por sua vez, a colocação de arte pública na frente de água reforça o seu carácter simbólico e contribui para a sua monumentalização. Recuando até ao Plano de Reconstrução da Baixa, observe-se a colocação da *Estátua Equestre de D. José I*, obra de Joaquim Machado de Castro, em 1775, ao centro da Praça do Comércio, assumindo o Rio Tejo como cenário e obedecendo ao intuito de monumentalização da frente de água, conjugado com a sua missão de louvor público, em vida, ao monarca reinante. Mas o enobrecimento da frente de água não é apenas conseguido pela colocação de arte pública ao longo da frente de água. Ainda no caso da Baixa, veja-se a criação de um eixo monumental entre o Rossio – redesenhado pelo mesmo plano – e a Praça do

Comércio, integrando toda uma sucessão de elementos simbólicos: o *Arco de Triunfo da Rua Augusta*, da autoria de Víctor Bastos, em 1875; o *Cais das Colunas*, de 1797, à época, uma porta de entrada na cidade; e a própria estátua real. Mais tarde, este mesmo eixo será prolongado para norte, segundo uma lógica de alternância entre as novas vias de expansão urbana e monumentos emblemáticos, centralizados em pontos de inflexão das mesmas.

Em diferentes épocas, noutras cidades, por diferentes motivos e de diferentes maneiras, outros eixos cumprem semelhantes funções. Sob diferentes tipos de posicionamento, que, por sua vez, evocam determinados modelos e atitudes perante o espaço urbano, transversais a diferentes contextos espaço-temporais, a colocação de arte pública, ao longo destes eixos, constitui uma forma de valorizar a frente de água, mas também a própria ligação à mesma (Fig. 09). Voltando à *estrutura em pente*, estamos então na presença de um sistema físico, visual e simbólico, ao qual cabe o papel de “exportar” a frente de água para o interior do território e, simultaneamente, de abrir a cidade para o Rio.

CONCLUSÃO

A água constitui uma mais-valia nas cidades, adquirindo especial relevância nos seus processos identitários. Proporcionando espaços de lazer, transmitindo sentimentos de relaxamento e de repouso, a sua própria riqueza paisagística imprime-lhes uma dinâmica particular. Funciona como espaço de descompressão, como um grande VAZIO, em contraponto ao CHEIO urbano. A água desempenha também um papel fundamental na imagem das cidades, como se pode comprovar, ao longo do tempo, pelas mais diversas representações, entre as quais se incluem as perspectivadas a partir da própria água (Fig. 10).

Ilustrando a natureza transfronteiriça dos territórios de frente de água, à expressão “*onde a terra acaba e o mar começa*”, Matias Ferreira (2004) contrapõe a “*terra marítima*” e a “*água urbana*”. A terra e a água são elementos que aparecem em estreita interação, de tal modo que a formulação de um deles é condição da enunciação do outro: “*como não constatar, então, que esta cidade de água e este mar urbano enunciam, conjuntamente, uma metáfora fascinante?*” (p. 17). A articulação entre a cidade e a frente de água – trazer a água para a cidade e a cidade para a água – representa, pois, a concretização da complementaridade entre estes dois elementos. Tal como a água descia das montanhas de Barcelona até ao Mar através das *Ramblas*, na cidade actual, a água é também “exportada” para o seu interior, através de eixos que estabelecem essa articulação.



09.

Lisboa: colocação de arte pública ao longo de eixos de articulação com a frente de água. (Desenho da autora a partir de Fotografias de A. Remesar, 2009)

De cima para baixo: Cais do Sodré; Rossio; Restauradores.

Numa perspectiva de futuro, para um uso equilibrado das frentes de água, numa vertente de lazer, mas também funcional, é essencial que a articulação física e visual entre a cidade e a frente de água esteja assegurada. Neste sentido e contrariando alguns mitos contemporâneos, do estudo desenvolvido se conclui que a presença portuária não impede o usufruto da frente de água. Este não implica necessariamente uma substituição de tecidos por espaços públicos novos ao longo de toda a água, ou seja, não implica ter uma marginal totalmente desocupada. De facto, estas duas valências, a funcional e a de lazer, não são incompatíveis, antes fazem parte da frente de água e ambas deverão ser assumidas. É pois necessário encontrar formas de

integrá-la física e visualmente no interior da cidade, tirando assim partido deste território, mesmo em áreas mais distantes.

Assumindo as infraestruturas portuárias, como fazendo parte da paisagem urbana, inclusivamente o seu papel referencial e simbólico, conclui-se, por fim, que a fruição da frente de água resulta de uma correcta integração das infraestruturas e dos elementos de ruptura, potenciando ligações físicas ou apenas visuais com a frente de água.

NOTA

Desenvolvemos a conceptualização desta matéria de forma mais longa no âmbito da Tese de Doutoramento subordinada ao tema “Cidade e frente de água. Papel articulador do espaço público”, em investigação financiada pela Fundação para a Ciência e a Tecnologia.

REFERÊNCIAS

Barba Casanovas, Rosa (1994). Los ejes en el proyecto de la ciudad. In *Geometría*. 18: 2-17. Consultado em 3 Jun. 2010, disponível em <http://www.geometriadigital.com/index.php?mod=revistas&cat=3&id=20>

Busquets, Joan (1993). Los proyectos de renovación de los “frentes de agua”. In Francisco Pol (coord.), *Nueva arquitectura urbana en la ciudad europea*. Valencia: UIMP: 74-81.

Busquets, Joan; Alemany, Joan (1990). *Plan estratégico de antiguo Puerto Madero*. Buenos Aires: Ayuntamiento de Barcelona/Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires.

Capel, Horacio (2002). *La morfología de las ciudades*, vol. I. Barcelona: Ediciones del Serbal.

Dias Coelho, Carlos (2002). *A complexidade dos traçados*. Tese de Doutoramento em Planeamento Urbanístico. Faculdade de Arquitectura, Universidade Técnica de Lisboa.

Jaussely, Léon (1907). *Proyecto de enlaces de la zona de ensanche de Barcelona y de los pueblos agregados. Memoria*. Consultado em 17 Dez. 2010, disponível em <http://www.etsav.upc.es/personals/monclus/cursos/enlaces.htm>

Matias Ferreira, Vítor (2004). *Fascínio da cidade. Memória e projecto da urbanidade*. Lisboa: Ler Devagar.

Ochoa, Rita (2011). *Cidade e frente de água. Papel articulador do espaço público*. Tese de Doutoramento em Espaço Público e Regeneração Urbana. Faculdade de Belas Artes, Universidade de Barcelona.

Pol, Enric (2005) [1997]. Symbolism a Priori. Symbolism a Posteriori. In Antoni Remesar (ed.), *Urban Regeneration. A Challenge for Public Art*. Barcelona: Universitat de Barcelona: 71-76.

Remesar, Antoni (2002). Waterfronts and Public Art: a Problem of Language. In *On the Waterfront*. 3: 3-26. Consultado em 12 Dez. 2010, disponível em <http://www.ub.edu/escult/Water/water3/artsdev.pdf>

Sitte, Camillo (1996) [1889]. *L'art de bâtir les villes. L'urbanisme selon ses principes artistiques*. Paris: Éditions du Seuil.

Stübben, Josef (1906). *The Planning and Laying-out of Streets and Open Spaces*. Consultado em 25 Feb. 2011, disponível em http://www.library.cornell.edu/Reps/DOCS/stubb_06.htm