

DEVOLVER LISBOA A O RIO

Un sentimiento de convergencia entre dos perfiles diferenciados, ciudad y río

Andrés Barrado Vicente

Asistente Honorario. Departamento de Proyectos Arquitectónicos. Universidad de Sevilla

Resumen

La investigación se articula dentro del análisis de la realidad urbana de Lisboa y su nueva *freguesia*¹ (o barrio) del *Parque das Nações*: La ciudad y su periferia, infraestructuras y espacios industriales abandonados, estructuras portuarias dentro de límites urbanos, que se convierten en lugares incapaces de estructurar el territorio que ocupan, y argumentos suficientes a partir del cual se justifican los avances en la práctica urbana y paisaje del frente portuario oriental del río Tajo.

La trayectoria del paisaje arquitectónico en la ciudad de Lisboa, a partir de distintas intervenciones, y la capacidad individual de cada una de ellas para proseguir con el legado de continuidad urbana vinculado a la Expo del 1998, focalizan la atención hacia la transformación como un proceso que se argumenta a partir del proyecto de arquitectura.

Cuestiones metodológicas que constituyen el punto de partida para abordar el estudio de la transformación urbana vinculada a un recorrido histórico, y la comprensión del espacio ribereño de la ciudad de Lisboa desde mediados del siglo XVIII hasta la Exposición Universal de Lisboa de 1998, y que fueron objeto de desarrollo para mi Tesis Doctoral bajo convenio de cotutela internacional entre las Universidades de Lisboa y Sevilla.

Palabras clave: Ciudad, arquitectura, paisaje, frente ribereño, exposición universal

Abstract

The research is articulated within the analysis of the urban reality of Lisbon and its new freguesia (or neighborhood) Parque das Nações: The city and its periphery, abandoned industrial infrastructures and spaces, port structures within urban boundaries, that become into places Incapable of structuring the territory they occupy, and sufficient arguments from which to justify the advances in the urban practice and landscape of the eastern port front of the Tagus River.

The trajectory of the architectural landscape in the city of Lisbon, based on different interventions, and the individual capacity of each of them to continue with the legacy of urban continuity linked to the Expo of 1998, focus the attention towards the transformation as a process which is argued from the architecture project.

Methodological questions that constitute the starting point to address the study of urban transformation linked to a historical journey, and the understanding of the riverside space of the city of Lisbon from the middle of the eighteenth century to the 1998 Lisbon Universal Exhibition, which were object of development for my Doctoral Thesis under international covenants agreement between the Universities of Lisbon and Seville.

Key words: *City, architecture, landscape, riverfront, universal exhibition*

[1] *Freguesia* es el nombre que en los países lusófonos se da a las organizaciones administrativas en las que se divide un municipio o *concelho*. La traducción literal es "feligresía", pero también se puede traducir como parroquia, pedanía, distrito o barrio, según los casos.



01. Carta da cidade de Lisboa. Carlos Mardel, 1855

02. Planta Rio Tejo e suas margens na parte compreendida entre o Beato e a ribeira de Algés, 1884

1. Introducción

El artículo que presento es fruto de un largo periodo de investigación que comienza en 2006 en la ciudad de Lisboa, con motivo de un proyecto de innovación docente que nos llevó a redibujar la ciudad desde el paisaje urbano de *Chelas*, *Moscavide* y *Olivais*, junto a los que fueron directores de mi Tesis Doctoral, la Prof. Dña. Margarida Louro y el Prof. D. Amadeo Ramos Carranza.

Como respuesta y dando continuidad al proyecto de innovación docente, la ciudad de Sevilla acogió en 2007 el *Seminario Internacional: Arquitectura y Construcción: El paisaje como argumento*, en el que asumí personalmente la coordinación. La investigación que presento hoy recupera estas metodologías de trabajo y fundamenta una sugerencia provocativa en la intervención arquitectónica. Paisajes urbanos desestructurados, redefinición de límites, reconocimientos del lugar, eran y siguen siendo temas de debate en la arquitectura que cuestionan los modos de construcción, y la forma de ocupar el territorio.

Investigaciones en curso que se plasmaron en proyectos de arquitectura como el que presentamos para la regeneración urbana del Polígono Sur en 2007, y que nos hizo ir más allá en el compromiso de proponer métodos de estudio que reviertan de manera directa sobre la ciudad y sus modos de vida. Estas y otras líneas de trabajo que nuestro Grupo de Investigación *Proyecto, Progreso, Arquitectura* (HUM-632) lleva a cabo, conducen a aportar nuevos objetivos en la revisión y crítica de la arquitectura actual.

2. Lisboa y la transformación de su ribera industrial

2.1 La formación

La investigación acota la formación del espacio portuario de mediados de siglo XVIII a partir de la construcción de una estructura de muelles y edificios con altos dotes de especialización, que suponemos como punto de partida para el estudio de la condición urbana de Lisboa de cara al río. Una imagen portuaria caracterizada por abordar pequeños proyectos de arquitectura y urbanismo. Un paisaje que nace al abrigo de la ciudad en su vertiente norte donde encontramos dos tipologías cercanas a la orilla: por un lado, edificios públicos, religiosos o instalaciones militares; y por el otro lado, espacios urbanos representados por las Docas o muelles con regulación privada en los márgenes fluviales.

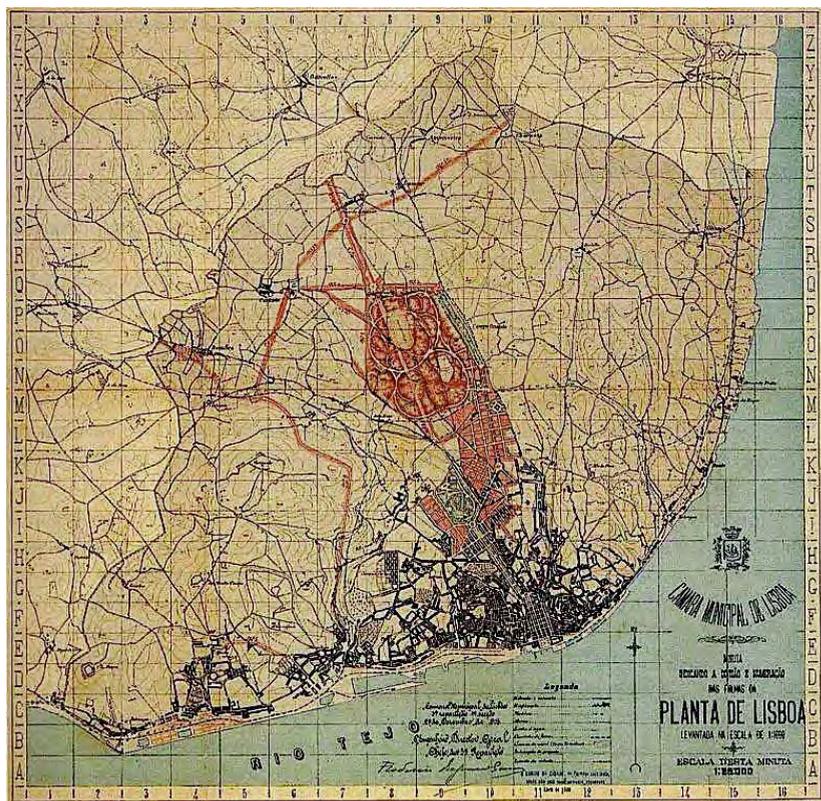
A mediados de siglo XVIII, y de mano de la industrialización, la "*linha do ferro*", o ferrocarril, crece y se articula permitiendo el desarrollo industrial a lo largo de todo el frente "*ribeirinho*". La ciudad de Lisboa se convierte en este momento en un germen urbano que procura su reordenación a través de la "*La planta topográfica da Cidade de Lisboa*", considerada referencia sostenida de la representación urbana de Lisboa, que permanecerá invariable hasta mediados del siglo XIX.

2.2 La transformación

Un nuevo proyecto comienza a florecer con el inicio de la era industrial a principios del siglo XIX, en el que se propone fundamentalmente una crítica al carácter ingenieril y monótono de ocupación de la margen ribereña, y que pretende instaurar un nuevo diálogo más dinámico en las relaciones urbanas ciudad-puerto.

El diseño del muelle en correcta sintonía con la fachada portuaria y las obras de ejecución del ferrocarril dotaron a la ciudad de una nueva imagen urbana en su vertiente occidental. El espacio público adquiere entonces una dimensión y escala más humana, obedeciendo a una lógica intervencionista que representa la ciudad en contacto directo con el río y su paisaje más inmediato. En esta época, los trabajos de construcción del terraplén portuario supusieron, no sólo la concreción de un proyecto moderno, sino la unión de tramos ferroviarios y la posibilidad de recorrer longitudinalmente la ciudad de Lisboa.

La construcción de la línea norte de ferrocarril permitió una nueva relación con el paisaje urbano que estaba emergiendo en el extrarradio de la ciudad. La realidad urbana que comenzó a construirse en el área oriental da inicio a un proceso de ocupación de fincas rurales en la periferia, que marcará en el siglo XX el límite entre la ciudad consolidada y la ciudad rural más periférica.



03. Plano Geral de Melhoramentos de Lisboa, 1903

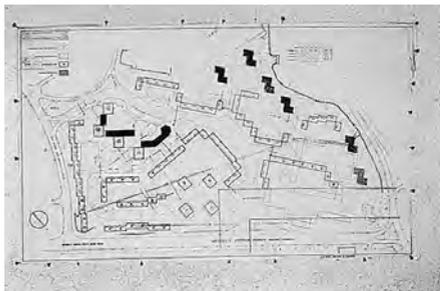
La ciudad en su parte nor-oriental se vincula a campos de explotación agrícola. No se trata de mundos excluyentes, puesto que las texturas urbanas y el nivel de detalle de las propuestas arquitectónicas para el borde urbano, reflejan un nivel de atención bastante recíproco. La periferia en estas “Lisboas” (Vázquez de Avellaneda, 2006, pp. 181) no es tierra de nadie, no es un suelo sin causalidad o desorden, y muestra de ello es la atención a la planimetría de desarrollo que se hace en estos ámbitos periféricos. El mismo Pessoa parece inspirar estos razonamientos en una de sus cartas cuando habla de “yo soy de los alrededores de una ciudad que no existe” (Crespo, 1984, Pasaje 25), centrando su atención en los paisajes de la periferia de la ciudad de Lisboa.

En 1903 las bases cartográficas identifican al ferrocarril como hito en el devenir histórico de la formación de la ribera oriental de Lisboa, que junto con las mejoras en las infraestructuras por carretera, favorecieron notablemente el crecimiento y la formación de núcleos urbanos en el Valle de Chelas, y la posterior conexión con las zonas más orientales de *Alcântara* y *Xabregas*.

2.3 Nueva relación ciudad-puerto

En definitiva, la segunda mitad del siglo XIX y principios del siglo XX supusieron un importante período para la transformación de la ribera industrial de Lisboa, sentando las bases para el futuro desarrollo y transformación urbana de la ciudad. Una etapa de dinámicas intervencionistas sin olvidar la escala territorial. Paisaje y arquitectura unen sus fuerzas para proponer al mundo una nueva imagen de la Lisboa industrial desde sus *Vilas*, *Quintas* y espacios públicos al servicio de la ciudad portuaria.

En 1940, Lisboa se convierte en “Capital do Imperio” con la “*Exposição Historica do Mundo Português*”. El plano de la ciudad de Lisboa para esta exposición ofrece una visión de sus estructuras de articulación desde el puerto, que identifica al proyecto de arquitectura dentro del paisaje urbano en el frente ribereño occidental. Un sistema de espacios ligados a la formación y transformación del puerto, que serán la génesis de las actuales formas de expansión de la ciudad en su parte oriental.



04. Plano y maqueta do bairro de 1040 casas a ser construído na quinta do Morgado, perto do bairro da Encarnação de urbanização da Quinta do Morgado, 1945

05. Maqueta do bairro de 1040 casas a ser construído na quinta do Morgado, perto do bairro da Encarnação de urbanização da Quinta do Morgado, 1945

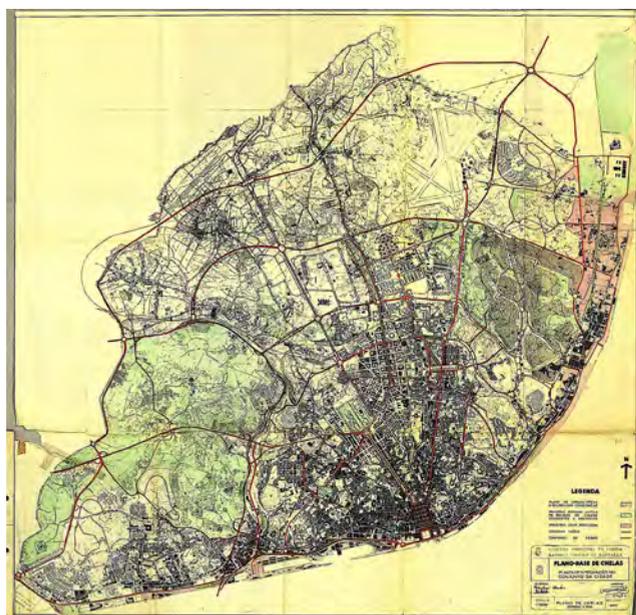
3. Exploración del concepto metropolitano oriental

3.1 Paisaje urbano de la ribera oriental

Durante la segunda mitad de siglo XX la nueva imagen urbana de Lisboa afronta la remodelación y transformación de su frente de agua urbano, donde los nuevos procesos de des-industrialización de la ribera portuaria estimulan un cambio en el modo de ocupar las márgenes del río Tajo. El nuevo modelo de centralidad urbana propuesto para el arco oriental, conduce a una valoración arquitectónica sobre el paisaje industrial como dinamizador del proyecto territorial sobre la extensión metropolitana de Lisboa.

La zona oriental de Lisboa, tal y como se reconoce hoy día, tiene su origen en los espacios de movilidad entre pequeños núcleos residenciales periféricos, en las formaciones ligadas a las intersecciones nodales, en la buena organización y parametrización de flujos, y en la reducción de la fricción espacial entre distintas capas que componen la morfología territorial y geográfica de la desembocadura del río Tajo. Sin embargo, a medida que se profundiza en las transformaciones morfológicas a lo largo de estas estructuras, encontramos una importancia simultánea y significativa de la antigua red de carreteras que articula todo el paisaje natural y las relaciones ciudad-puerto a escala territorial.

El profesor Juan José Vázquez de Avellaneda se refiere a esta misma cuestión cuando argumenta que *“Hay una periferia en transformación con características arquitectónicas y urbanísticas muy diferentes, en la que conviven ciudad y campo, una Lisboa Nova hecha de sitios y situaciones periféricas al norte, sobre las topografías ondulantes que se precipitan hasta el cauce del río Tajo”* (Vázquez de Avellaneda, 2006, p.156).



06. Plano de Urbanização de Chelas, 1962

La formación geográfica y territorial del área metropolitana oriental de Lisboa se define dentro del marco temporal de formación del espacio portuario con la identificación de estructuras urbanas lineales a lo largo del proceso de formación de la margen ribereña oriental, que adquiere un nuevo enfoque paisajístico cuando incorporamos la estrategia metropolitana al norte del *Valle de Chelas*. Vuelve a ser recurrente, como dijimos anteriormente, la red relativamente densa y compacta de asentamientos rurales de pequeña escala, que desempeñan un papel histórico crucial en la formación de la estructura territorial y los afluentes urbanos metropolitanos de la ciudad.

3.2 Autenticidad, consciencia y límite del espacio urbano oriental

La rápida transformación de *Chelas*, *Alvalade* y *Olivais*, se convierte en el desencadenante urbano esencial para dotar a la ciudad de una nueva imagen para la Exposición Universal de 1998. No sólo los poderes locales adquieren más importancia en la concreción de proyectos de arquitectura residencial, sino también el ideal de “*pueblo dentro de la ciudad*” (Baptista, 1999, p.94), caracteriza la política de vivienda del estado portugués de mediados del siglo XX. A pesar de que los planes urbanísticos previstos para el crecimiento urbano no se concluyeron, los cambios demográficos de la ciudad de Lisboa forzaron la construcción de los nuevos barrios de *Alvalade*, *Chelas* y *Olivais*, diseñados para ser centralidades urbanas propias.

La nueva estrategia de movilidad urbana entre esos barrios genera cambios importantes en las dinámicas de ocupación del área metropolitana de Lisboa. Al igual que había ocurrido con la red de ferrocarril en el siglo XIX, la metrópoli moderna encuentra su “leitmotiv” en los espacios de movilidad rápida, y en las formaciones ligadas a estas intersecciones nodales. Tal patrón se puede identificar en la conexión por carretera *Xabregas - Santa Iria*, donde la nueva infraestructura



06. Plano de Urbanização de Chelas, 1962

nace alrededor de arquitecturas del pasado: “vilas” aristocráticas, granjas, fincas de recreo y antiguos conventos, junto a lo que solían llamar “la vieja línea del río Tajo”. Aunque gran parte de estas fincas se sometieron a grandes transformaciones en el siglo XX, sus límites morfológicos siguen siendo aún reconocibles.

En la década de los 90 se produce un lento pero irreversible proceso de cambio en las teorías urbanas, gracias a la estabilización de las gráficas poblacionales a nivel metropolitano. Es entonces cuando la ciudad de Lisboa pone en marcha dos instrumentos urbanísticos importantes: el Plan Estratégico y el Plan Maestro de Lisboa de 1990 y 1993, que reflejan la necesidad imperante de *“devolver el río a la ciudad, como instrumento de bienestar para el ciudadano, pero también en beneficio de ofrecer una proyección internacional como capital atlántica europea”* (Ferreira, 1997, p. 3), dentro de la compatibilidad de usos a lo largo de la franja litoral: actividad portuaria, industrial, ocio, cultura, turismo y vivienda.

4. Arquitectura y paisaje - EXPO'98

4.1 Posicionamientos Teóricos

En paralelo, el trabajo de investigación analiza como Arquitectura y Paisaje cobran importancia a la hora de responder a las nuevas demandas urbanas de ocio y cultura. En las dos últimas décadas, la mayoría de las ciudades europeas y americanas han puesto en marcha nuevas políticas, herederas del llamado “Síndrome Centicenta” (Estevens, 2005, p.4) para resolver la degradación e infrutilización del espacio urbano, tratando de fomentar procesos de intervención y recuperación de espacios industriales abandonados.

Centramos particularmente la atención en el estudio de la ciudad que acoge la Exposición Universal, se analiza su recorrido histórico en la transformación urbana, integrándolo con la ciudad histórica y ofreciendo la consolidación de nuevos espacios contemporáneos. La secuencia histórica estudiada refleja un cambio en el modo de concebir la exposición: disminuyendo su relación con el progreso industrial y aumentando su carácter lúdico. Se da por concluida una etapa en la que la Exposición Universal se preocupaba por los avances tecnológicos y las posibilidades de aplicación de la maquinaria y el genio humano. La recurrente aparición de determinados edificios icónicos en distintas ediciones, supo ser entendida como una expresión avanzada de la tecnología constructiva pero también como una nueva forma de implicar a la arquitectura en la comprensión de la ciudad contemporánea.

4.2 Límites de la intervención urbana s. XX

El comienzo del siglo XX supone la consolidación del urbanismo como disciplina autónoma para la transformación de la ciudad. Pero asistimos también a la aparición de un nuevo discurso específico sobre la ciudad de las Exposiciones Universales. A partir de este momento, la planificación y el diseño urbano dejan paso al proyecto de arquitectura para la legitimación de su propósito, proponiendo al objeto arquitectónico como elemento que simboliza una nueva era de modernidad para la ciudad expositiva.

El recorrido de esta investigación en la historia de las Exposiciones Universales hace un alto a mediados del siglo XX. Etapa en la que se propone el potencial crítico que el objeto arquitectónico puede causar a la hora de proponer una transformación. Opuesto a la homogeneidad, fragmentación, y jerarquía actual sobre el espacio de la Exposición Universal, el objeto arquitectónico argumenta un enfoque multidisciplinar desde la complejidad de las relaciones sociales y urbanas, o simplemente con la profundización de la investigación y el análisis en áreas de intervención de las ciudades a las que se le otorga la celebración del evento.

La investigación pretende analizar de manera generalizada aquellos conceptos e ideas que se identifican a través de sus aplicaciones sobre el proyecto de arquitectura en las distintas ediciones de la Exposición Universal y nos sirven de engranaje teórico para el estudio de la regeneración del paisaje urbano en el Parque Expo de Lisboa. El proyecto urbano y arquitectónico que supuso la Expo de Lisboa, inicia en 1998 una dinámica de integración de la ciudad con el río Tajo, y la construcción de una nueva centralidad identificativa, que provocaron una revalorización del paisaje y de la imagen urbana de la capital portuguesa.

En un medio tan dinámico como es la ciudad actual, donde se registran cada vez más incursiones en el territorio y en el paisaje, donde la escala urbana se convierte en un factor fundamental, la ciudad de Lisboa propuso un nuevo modelo de intervención que facilitó la relación entre proyecto de arquitectura, ciudad y paisaje natural. La transformación de estas fronteras reafirma la imagen urbana de Lisboa, teniendo en cuenta factores relevantes para la ordenación del territorio y la diversidad social, histórica, cultural, y paisajística.

Ideas y valores que la ciudad de Lisboa anhelaba y se recuerdan recuperando las “palabras hechas imágenes” de la “*Ode Triunfal*” con la que el poeta Alberto Campos hace referencia a las ciudades de Londres o París, envueltas en su actividad fabril como compete a dos grandes centros de la civilización tecnológica plasmado en las Exposiciones Universales (Vázquez de Avellaneda, 2006, p. 215).

La ciudad de Lisboa se transforma en los años de las grandes utopías vanguardistas de principios de siglo, convirtiéndose en el mejor estandarte de avances y mejoras de las condiciones de vida de la nueva sociedad. Poco a poco, la Lisboa de los tranvías deja paso a una Lisboa del siglo XXI, de lugares cargados con referencias existenciales. El muelle de *Cais do Sodré* y la *Gare de Oriente* suponen un claro ejemplo de este proceso evolutivo. Lugares del pasado y del presente desde los



08. Pabellón de Alemania, Mies van der Rohe. Exposición Universal de Barcelona, 1929



09. Entrada Principal y Comisariado, Erik Gunnar Asplund. Exposición Internacional de Estocolmo, 1930



10. Imagens publicitárias da Expo Urbe, 1997



11. Discurso publicitário da Expo Urbe, 1997

que el poeta observará cómo entran y salen barcos que se dirigen hacia lugares desconocidos, percibidos en toda su esencia desde espacios de la ciudad tan significativos y simbólicos como estos.

5. Parque das Nações

5.1 Chelas, Alvalade y Olivais

La Tesis Doctoral enmarca un inicio de nuestro recorrido oriental en el diseño urbano y consolidación del *Parque das Nações* como el ámbito urbano de la ciudad construida entorno a los barrios habitacionales de *Alvalade*, *Chelas* y *Olivais*. Durante más de medio siglo, el proceso de construcción del barrio de *Alvalade* y posteriormente *Chelas* y *Olivais*, devuelve a la ciudad de Lisboa la nueva formalización de sus límites urbanos tradicionales (Costa, 2002, p.17). La construcción de la línea de ferrocarril, infraestructura que junto con la línea de agua del río Tajo delimitan el área marginal, dibuja ahora un nuevo límite administrativo para la ciudad de Lisboa.



12. Plano de urbanização de Lisboa, 1948

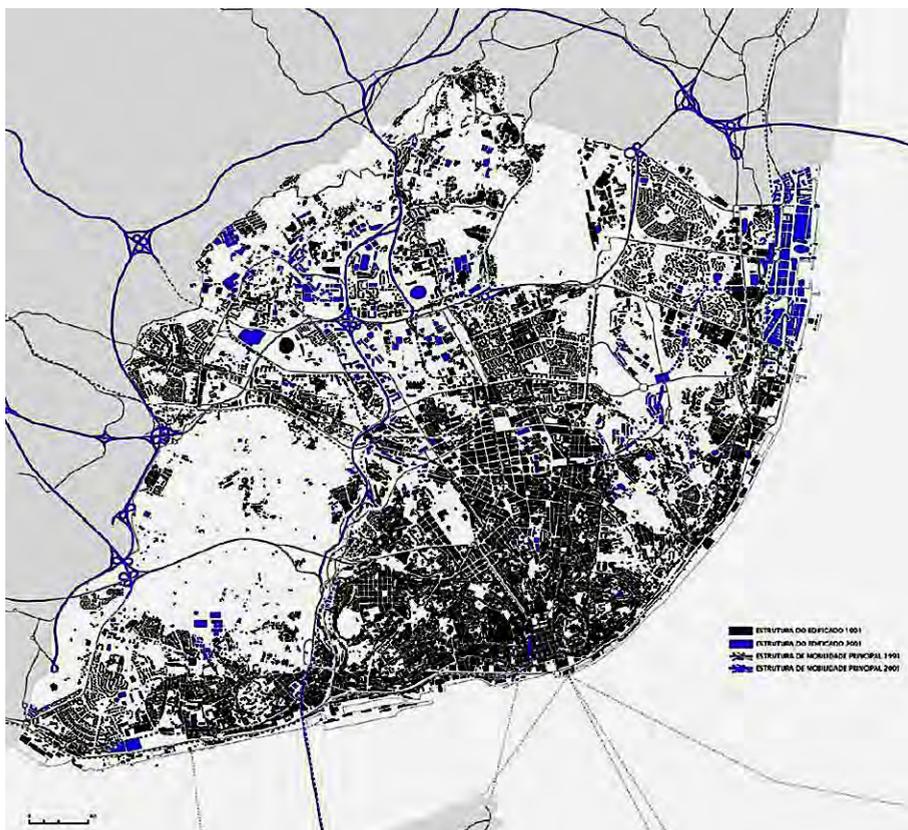


13. Construcción Aeropuerto de Portela, Lisboa. 1942

Es posible afirmar que dentro de la franja de terreno ocupada entre el Aeropuerto y el río Tajo, se localizó un espacio desestructurado, vinculado a la frontera que crea el ferrocarril, y donde nació el proyecto urbano para el *Parque das Nações*. El ejercicio arquitectónico rompe de un modo radical la condición urbana residencial, propone una lógica estructurada basada en la ruptura de los límites urbanos, donde comienzan a surgir espacios y paisajes vinculados a la metrópoli contemporánea, y de apoyo a sectores económicos y de movilidad para la ciudad de Lisboa.

5.2 Frente Ribeirinho

La expansión urbana de la ciudad conduce a un modo de ocupación desligado de operaciones dominantes en la ribera lisboeta, y se ha convertido en un elemento capaz de articular, dar continuidad, y salvar las interrupciones existentes en la configuración socio-espacial de la margen oriental del río Tajo. La investigación afronta el complejo cruce de circunstancias geográficas e históricas en el puerto de Lisboa, sobre el núcleo duro de las intenciones programáticas y estéticas que formalizarían la propuesta del Parque Expo en 1995. El puerto a partir de ahora configura un elemento cuya actividad resulta cada vez menos integrada dentro del sistema estructural y funcional de la ciudad, aún así, sigue marcando las pautas formales de las transformaciones en el paisaje y la arquitectura (Louro, 2012, p.330).



14. Espaço urbano contemporâneo del área metropolitana de Lisboa

Equipamientos culturales y espacios públicos fueron concebidos para satisfacer un exclusivo sistema de funciones urbanas desde un punto de vista arquitectónico. Este análisis distingue dos periodos: por una parte, en el reconocimiento de la existencia de un material previo, el *Plano de Ordenamento da Zona Ribeirinha*, (Barata, 1996, p.25) que nos ayuda a entender las propuestas para el frente portuario de Lisboa, su territorio y forma urbana. Y por otra parte, la distinción del proyecto arquitectónico para el Parque Expo'98 con los cuales se transforma la realidad urbana y se genera una nueva centralidad.

5.3 Lisboa - Expo'98

El paisaje urbano de Lisboa da la bienvenida desde la idílica conjunción entre arquitectura y naturaleza al *Parque das Nações*. Nueva centralidad de la metrópoli oriental de Lisboa. Ámbito, fruto del crecimiento de la ciudad dentro del contexto metropolitano, limitado entre el Aeropuerto y el río Tajo. Continuidad en el proceso urbano que revisa los límites administrativos y naturales de la ciudad. A través de las intervenciones residenciales de *Alvalade*, *Chelas* y *Olivais*, y en esta última fase, con la construcción del Parque Expo'98.

El proceso de transformación urbana del Parque Expo'98 dio lugar a la producción de un paisaje urbano completamente diferente. Esto contribuye a la aparición de una estética y paisaje urbano próximo y amable, como fuerzas ideológicas que dan forma a las relaciones de poder en la organización espacial de los procesos de regeneración social y urbana.

La investigación revela el estado del arte del frente industrial de Lisboa y su más reciente *freguesia Parque das Nações*, como fragmento urbano sobre el que se dibuja una transformación singular en la ciudad de Lisboa y su territorio natural. Con este caso de estudio tratamos de describir e interpretar la conversión de una zona marginada de la ciudad en el "escaparate" (Zimmerman, 1974, p.64) de la nueva Lisboa, hito de centralidad urbana en el marco de su espacio metropolitano.



15. Fotomontaje Área Parque Expo '98 sobre área de Cabo Ruivo-SACOR, 1990

6. Pabellón de Portugal y su dimensión urbana

6.1 Arquitectura, ciudad y paisaje

El trabajo plantea el estudio de una nueva línea evolutiva en la ciudad de la Exposición Universal. En esta se otorga al pabellón un grado de experimentación que contribuye a la definición y relación cualitativa del espacio público dentro del espectro urbano que acoge al evento expositivo. El Pabellón de Portugal nos demuestra las complejas situaciones que afronta el proyecto de arquitectura, reflejadas en el amplio lenguaje arquitectónico, reiterando el uso de referencias culturales mediante el dibujo, que hacen posible relaciones de escala entre el edificio y la ciudad.

Su arquitectura establece factores sensoriales en la envolvente del Pabellón. En cada una de sus fachadas se conecta con la ciudad de un modo distinto, usando una gran variedad de elementos expresivos, técnicos y climáticos, y procurando que las raíces históricas y culturales que perduran en la conciencia portuguesa sean explícitas, combinadas con la modernidad evidente de su arquitectura.

El espacio arquitectónico no busca encerrarse en sí mismo como una entidad autónoma e independiente, sino abrirse hacia el sol, la humanidad y el movimiento. Empleando antiguas reglas de composición, el arquitecto conduce la luz al interior del Pabellón al mismo tiempo que permite el recorrido en coche alrededor del edificio. Este cambio en la concepción del espacio arquitectónico tiene similitud con la forma en que la cultura contemporánea se relaciona con el pasado, poniendo mayor énfasis en la implicación de las relaciones del espacio urbano con el uso doméstico e íntimo, que el espacio advierte tanto en el interior, como en el exterior del Pabellón.

Este espacio urbano pretende describir y presentar el Pabellón de Portugal de la Exposición Universal de Lisboa de 1998 dentro de una interpretación que permita evidenciar los distintos niveles de intervención que se producen en la construcción del edificio, y que revierten de forma directa sobre su paisaje más próximo, transformándolo y haciendo posible la construcción de un argumento interpretativo, donde coincidan temporalmente el proyecto de arquitectura y una realidad urbana definida por las relaciones que genera.



16. Pabellón de Portugal Expo'98. Lisboa, 1998

La interacción entre naturaleza y proyecto arquitectónico abre un debate sobre el concepto de un nuevo horizonte: proponiendo una estética capaz de aplicarse indistintamente a un muelle o una ciudad, a una escultura o a un edificio, a un río o a una autopista. Una idea, que aplicada a la transformación de la ciudad de Lisboa, la hace interactuar una estructura orgánica, aprender sus leyes, y modificar las escalas y campos de aplicación, manejando ese nuevo material desplazado de sus dominios anteriores.

6.2 Formalización del pensamiento arquitectónico

El trabajo de Álvaro Siza en el Pabellón de Portugal está intensamente vinculado con la definición del “concepto de temporalidad” (Rayón, 1982, p.15) de la obra arquitectónica. Las relaciones que comienzan a establecerse entre el espacio urbano del Pabellón, conviven con la presencia cíclica de desarrollo y transformación del fragmento urbano en el que se sitúa el edificio.

La investigación centra su atención en la arquitectura como método con múltiples referencias al espectro urbano que lo rodea, cuyo código de valores expresa un racionalismo aparentemente ortodoxo pero que queda subvertido por el paisaje que rodea al edificio. Se aplica al lugar un tratamiento que desintegra progresivamente su lógica mediante elementos heréticos, como las pilastras, o ventanas vernáculas, para más tarde introducirlos de nuevo en el discurso arquitectónico mediante la compleja capacidad que tiene el edificio de relacionarse con las distintas escalas del fragmento urbano que ordena.



17. Pórtico este Pabellón de Portugal, Álvaro Siza. Exposición Internacional de Lisboa, 1998
 18. Hueco Fachada norte Pabellón de Portugal, Álvaro Siza. Exposición Internacional de Lisboa, 1998
 19. Fachada sur Pabellón de Portugal, Álvaro Siza. Exposición Internacional de Lisboa, 1998
 20. Interior bajo cubierta de fachada sur Pabellón de Portugal, Álvaro Siza. Exposición Internacional de Lisboa, 1998

Las relaciones entre espacio urbano y arquitectura no se dan por sí mismas dentro del esquema primario que ordena el espacio más próximo en torno al Pabellón de Portugal. El cambio de la localización del edificio y la forma en la que se desencadenan los acontecimientos “dentro/fuera”, provoca una atracción simultánea entre arquitectura y paisaje (Ramos Carranza, 2011, p.15).

El espacio urbano construido y ocupado es sometido a parámetros espacio-temporales, imperativos culturales, económicos y sociales, de modo que puede identificar a través de su arquitectura, imágenes de un pasado reciente. Bajo la revisión del proceso creativo se establecen relaciones “mentales y materiales” (Moya, 2011, p.25), experiencias sensoriales dentro de las etapas históricas en que se produce la transformación urbana de la ribera de Lisboa, y que tienen que ver con el lugar que las dimensiona e involucra en el espacio histórico, geográfico, y cultural del espacio portuario que las acoge.

El Pabellón de Portugal registra significados asignados a lugares históricos de la ribera portuguesa. Las heterogéneas y diversas situaciones analizadas en la formación y transformación de la ribera, otorgan fuentes primarias y procesos comunes para el reconocimiento del lugar donde redibujar la historia de Lisboa. Tomar posesión de un lugar es revivirlo con su arquitectura. La noción de contexto en el que se inserta el objeto arquitectónico resulta un factor decisivo cuando se interviene en la historia. El Pabellón es una síntesis de estas enseñanzas, y a la vez una actualización constante de espacio y tiempo en la ciudad de Lisboa.

El reconocimiento del lugar y el territorio resultan esenciales para la determinación de la permanencia del edificio, que necesita un lugar para “sobrevivir”, para relacionarse (Heidegger, 1951, p.107). El Pabellón de Portugal es un ejemplo del apoyo de la arquitectura a la ciudad que la acoge. Desde la realidad primigenia que articulaba el proyecto, se importó el futuro para construir un presente y así completar el ideario de relaciones temporales construidas alrededor de su espacio público.

Si algunos autores afirman que las formas del proyecto para el Pabellón portugués tienen como referencia algunos edificios de la ciudad de Venecia y su relación próxima con el agua, esta investigación justifica la vocación de este espacio a recuperar propuestas de siglos atrás reabriendo el diálogo entre Lisboa y el Tajo, dejando espacio a la arquitectura dentro de las actividades portuarias que se vienen realizando en la ribera desde siglos anteriores.



21. Largo da Viscondessa dos Olivais, estação do Oriente, 2003
22. Parque das Nações, estação do Oriente, 2003



7. Conclusiones

7.1 Legado urbano y arquitectónico del frente portuario

La investigación quiere mostrar la Exposición Universal de Lisboa de 1998 como generadora de un espacio propio de la ciudad donde los límites aparecen nuevamente redefinidos, y permite establecer una estructura clara en la margen con más cauce del estuario del río Tajo. El arraigo de Lisboa por su río define las pautas de reconstrucción de un paisaje industrial, devuelto a la ciudad convertido en esencia cultural y arquitectónica a finales del siglo XX.

La ciudad atiende con determinación y compromiso a “*o retorno de Lisboa ao rio*”. La arquitectura como vieja torre de marfil evoca el sentimiento mutuo de convergencia entre dos perfiles diferentes y nuevamente afines: Ciudad y Puerto.

Bibliografía

- BARATA, H. (1996). *O Porto de Lisboa. O Porto, a economia regional e o territorio*. Vol. 44. Ed. CEG-UL. Lisboa. 1966.
- CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA. (2012). *Documento Estrategico de Monitorização da zona Ribeirinha Oriental*. Ed. Câmara Municipal de Lisboa. Direcção Municipal de Planeamento Urbano. Departamento de Planeamento Urbano. Lisboa. 2012.
- COSTA, J. P. (2002). *Bairro de Alvalade – Um paradigma do urbanismo Português*. Ed. Livros Horizonte. Lisboa. 2002.
- CRESPO, Á. (1984). *El paisaje y el tiempo atmosférico en el Libro del desasosiego*. Ed. Bruguera. Barcelona. 1984.
- ESTEVENS, A. (2005). *A reabilitação de frentes de água como modelo de valorização territorial*. En: X Coloquio Ibérico de Geografía. Anais. Évora. 2005.
- FERREIRA, V. M. (1997). *The Lisbon's Waterfronts Centrality in a Context of International Competitiveness*. En: AHM, J. (1997). *Environmental Challenges In An Expanding Urban World And The Role Of Emerging Information Technologies Conference*. Lisbon. Portugal. Ed. National Centre for Geographical Information. Lisboa. 1997.
- HEIDEGGER, M. (1951) *Bauen, Wohnen Denken*. En: Versión Castellana: HEIDEGGER, M. (2001). *Construir habitar pensar*. En: Rev. Conferencias y Artículos. Ed. Del Serval. Barcelona. 2001.
- MOYA, A. (2011). *La percepción del paisaje urbano*. Ed. Biblioteca Nueva. Madrid. 2011.
- RAMOS CARRANZA, A. (2011). *Viviendo en la ciudad. Living in the city*. En: Rev. Proyecto, Progreso, Arquitectura. Vivienda Colectiva: Sentido de lo Público. Nº5. Ed. Secretariado de Publicaciones. Universidad de Sevilla. Sevilla. 2014.
- RAYÓN, J. P. (1982). *Introduction a la methoded Álvaro Siza*. En: Rev. Casabella. Nº478. Marzo. 1982. Ed. Casabella. Milán. 1982. Traducido por Maurici Pla para la publicación MOLTE- NI, E. (1997). *Álvaro Siza. Barrio de la Malagueira, Évora*. Ed. UPC. Edicions. Barcelona. 1997.
- ZIMMERMAN, L. (1974). *World of Fairs: 1851-1976*. Ed. Progressive Architecture. Stamford. 1974.