

La Biennale di Venezia

LISBON GROUND

Architecture

Álvaro Siza, Bárbara Rangel, Catarina Mourão, Duarte Belo,
Eduardo Souto Moura, Francisco Aires Mateus, Gonçalo Byrne,
Joana Vilhena, João Favila, João Gomes da Silva,
João Luís Carrilho da Graça, João Nunes, João Pedro Falcão de Campos,
José Adrião, Manuel Aires Mateus, Manuel Graça Dias, Manuel Salgado,
Paulo Mendes da Rocha, Ricardo Carvalho, Rui Mendes

Curated by Inês Lobo
29 August – 31 December 2012



Common Ground

The emphasis of the 2012 Biennale is on what we have in common. Above all, the ambition of Common Ground is to reassert the existence of an architectural culture, made up not just of singular talents but a rich continuity of diverse ideas united in a common history, common ambitions, common predicaments and ideals.

In architecture everything begins with the ground. It is our physical datum, where we make the first mark, digging the foundations that will support our shelter. On the ground we draw the line that defines the boundary of what is enclosed and what is common. Today our relationship to the ground is no longer so direct, but it remains critical to our understanding of our place and where we stand.

The physical process of enclosure not only protects but also defines inside from outside, private from public, the individual from the community. As the world seems to increasingly indulge the aspirations of the individual, we seem to find the idea of community, the civic, the public, the common, more difficult to define.

We still long for the things in a city that suggest collective identity: great institutions, a downtown, piazzas and places of public theatre. Our cities can be interpreted as the physical form of a dynamic struggle between the individual and the collective. The radical visions proposed and realised by the modern movement never replaced the conventional images we use to represent our idea of public and private: the street, the square, the arcade, the boulevard.

Our contemporary, ambiguous public realm of consumption, travel and leisure, is shaped by criteria that tend to contradict the impossible but irresistible idea of a formally expressed, meaningful societal order.

The territory of architecture has been reduced in many cases to conforming to regulations, maximising size and density on a given site, and achieving some vague sense of compatibility with the context.

Against this background we try to maintain ideas about the public realm, but they manifest themselves most frequently in choreographed retail opportunities for office workers or leisure shoppers. In this inevitable and never ending struggle to give identity to spaces that conform to ever more subtle shades of grey between private and public, the tools and words we use can seem crude and ungainly.

Common ground (as opposed to public space) infers a territory that is shared within a context of difference. The theme identifies the search for the shared within the apparently diverse, and helps us to imagine strategies to deal with our common predicament and our strangely persistent need to feel part of a world bigger than the one required for our individual comfort.

Common Ground of course also refers to the ideas that we share about architecture, within and beyond our own professional boundaries. The title invites us to consider how these shared perceptions, concerns and expectations may be better directed.

Architecture requires collaboration. It is difficult to think of a peaceful activity that draws upon so many diverse contributions and expectations. It involves commercial forces and social vision, and it must deal with the wishes of institutions and corporations and the needs and desires of individuals. Whether we articulate it or not, every major construction is an amazing testament to man's ability to join forces and make something on behalf of others. The fact that this effort is so often regarded as negative rather than amazing is a communication failure on our part.

The role of the architect is at best one of critical compliance. Architects can only operate through the mechanisms that commission them and which regulate their efforts. Our ideas are dependent on and validated by the reaction of society. This relationship is not only practical but concerns the very meaning of our work. In the increasingly complex confrontation between the commercial motivations of development and our persistent desire for a humane environment there seems to be little dialogue. If architecture is to be more than the privileged, exceptional moments of our built world, we must find a more engaged collaboration of talents and resources.

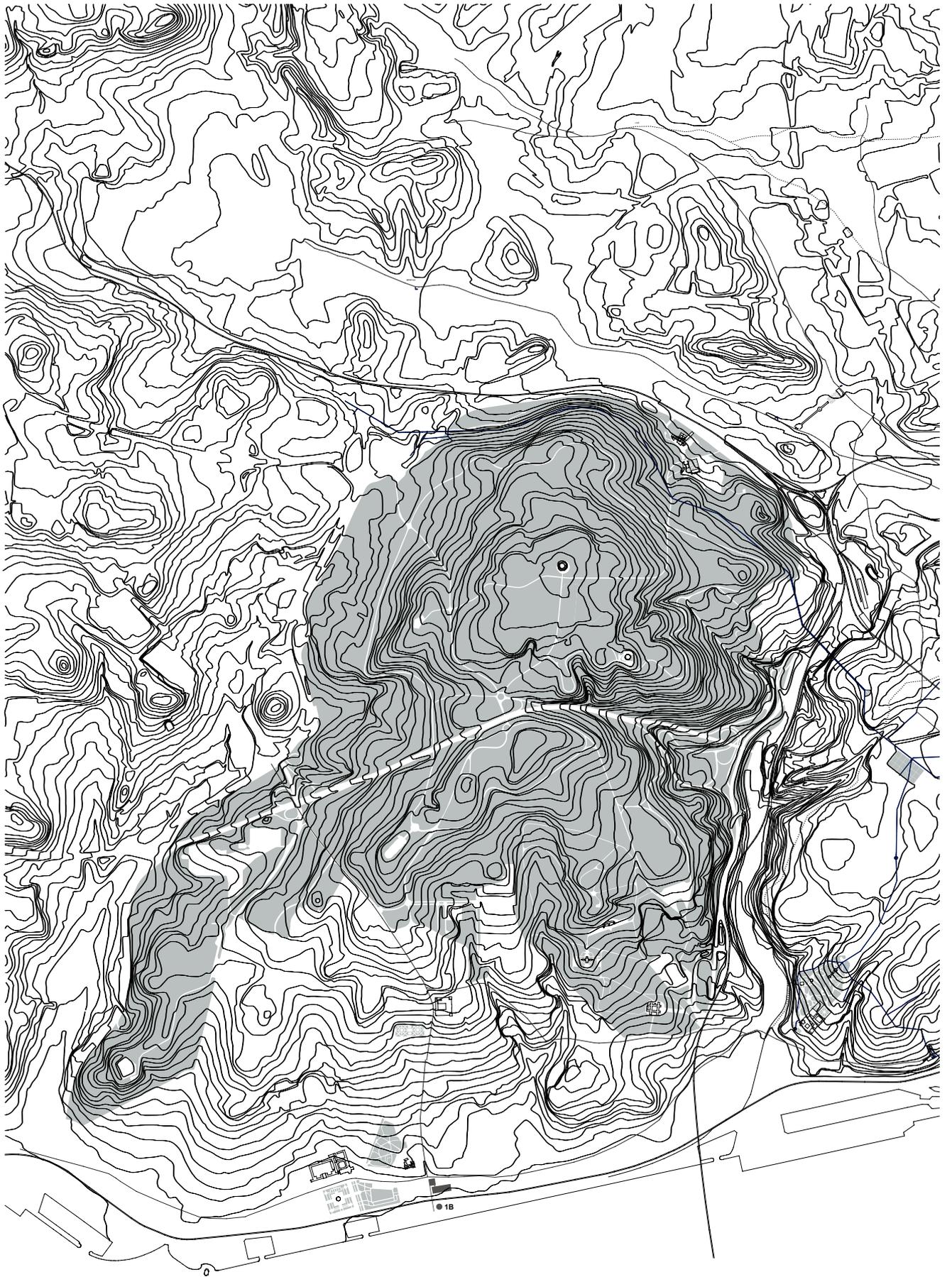
Good architecture gives examples and inspires us. It doesn't happen naturally: it requires a conspiracy of circumstances and participants. While architects can provide ideas, the relevance and importance of these ideas depends on an engagement with society. The tendency to define the role of the architect as either an antagonist or a service provider only reinforces the problem and sabotages the potential of architecture itself.

Architecture has always been an act of resistance, resistance to the elements and the forces of chaos. Architecture offers refuge and can create a world within a world, giving order and meaning through the significance of its efforts. Surely it is the commonality of these efforts that rewards us all?

Within the context of the Architecture Biennale, 'Common Ground' evokes the image not only of shared space and shared ideas but of a rich ground of history, experience, image and language. Layers of explicit and subliminal material form our memories and shape our judgements. While we struggle to orient ourselves in a continuously changing world, what we are familiar with is an inevitable part of our ability to understand our place. It is critical that our expectations and our history don't become a justification for sentimentality or resistance to progress. We must therefore articulate better our evaluations and prejudices if we are not to regard what has come before as something to escape and if we are to give value to a cumulative and evolving architectural culture rather than a random flow of meaningless images and forms.

The theme of 'Common Ground' allows us to engage with these themes, provoking us to think about the physical expression of our collective aspirations and ideas of society. It reminds us of our shared history and encourages us to think about the collaborative nature of architecture and the extraordinary potential of its collective process.

David Chipperfield

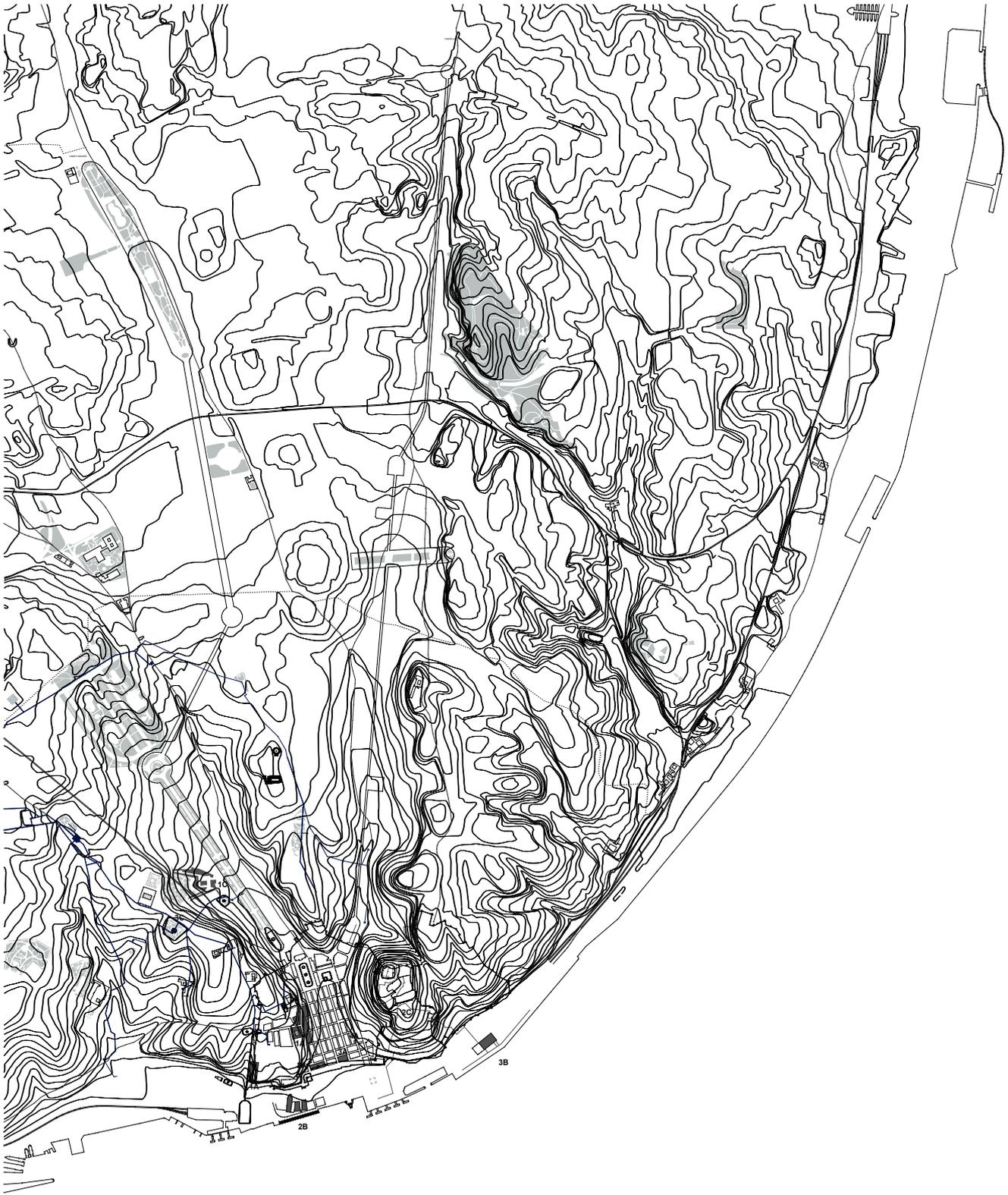


0 100

1000

1

1



Território comum é uma das possíveis traduções de “Common Ground”, território comum de saberes, território comum a um grupo de pensadores. Discutir formas de actuar e transformar o território é o tema central daquilo que proponho.

Se pensarmos nas cidades como sistemas complexos e hoje disfuncionais, mas que continuam sem dúvida a ser uma das maiores invenções do homem, urge devolvê-las a quem as inventou. Repor estes sistemas em funcionamento obriga a reflectir sobre: espaço público, espaço privado, acessibilidade/mobilidade, programas, proximidade, conforto. Este exercício implica o reconhecimento/entendimento da cidade, a invenção de um modo de a habitar que seja o deste tempo.

Podemos olhar para a cidade como um organismo abandonado e, por isso, precocemente envelhecido ou como um sistema em aberto que mantém a clareza de relação com o território que lhe deu origem, que contém anos de história e memória que necessitam de ser revelados.

O território comum é **Lisboa** (Lisbon Ground), um conjunto de acções sobre este território de tempos e propósitos diferenciados, reúnem-se neste espaço de reflexão que é a Bienal de Veneza.

Proponho que se fale de Lisboa partindo de três temas:

1. Lisbon down town, 2. Lisbon river, 3. Lisbon connections

A estes temas associam-se projecto/obras concretos que partilham um território e temas comuns. Vinte e quatro anos é o tempo em que ocorrem estas reflexões [1988-2012]. Todas elas transformam descobrindo novos lugares para os homens, todas elas têm a capacidade de revelar “**esses ignorados interstícios dos corpos das cidades**”.

Lisbon Ground

Lisbon downtown

Reconstrução do Chiado

Álvaro Siza Arquitecto SA

Álvaro Siza Vieira

Museu e Biblioteca Numismática do Banco de Portugal

Gonçalo Byrne Arquitectos | Falcão de Campos Arquitecto

Gonçalo Byrne

João Pedro Falcão de Campos

Mude . Museu do design

Ricardo Carvalho + Joana Vilhena Arquitectos

Ricardo Carvalho
Joana Vilhena

Fanqueiros
José Adrião Arquitecto
José Adrião

Lisbon river

Museu dos Coches
PMBP - Paulo Mendes da Rocha arquitectos | MMBB arquitectos | Bak Gordon arquitectos | AFA
Consult
Paulo Mendes da Rocha
Ricardo Bak Gordon
Rui Furtado

Requalificação da Ribeira das Naus
PROAP - Estudos e Projectos de Arquitectura Paisagista | Global - Arquitectura Paisagista
João Nunes
João Gomes da Silva

Terminal de cruzeiros de Lisboa
JLCG Arquitectos Lda
João Luís Carrilho da Graça

Lisbon connections

Estudo Urbano para o Parque Mayer, Jardim Botânico e Zona Envolvente
Aires Mateus e Associados
Manuel Mateus
Francisco Mateus

Plano Geral de Acessibilidades à Colina do Castelo
Atelier Bugio
João Favila Menezes
João Simões
Pedro Domingos
Rui Mendes

Príncipe Real
Souto de Moura Arquitectos
Eduardo Souto de Moura

Propõe-se que a discussão/reflexão sobre a cidade seja feita em vários suportes, e em simultâneo por várias pessoas de diversas áreas disciplinares.

Vídeo

Registam as conversas de três mesas redondas onde se discute a cidade a partir dos temas propostos e dos trabalhos seleccionados. Registam-se também os desenhos produzidos durante as conversas. **Catarina Mourão**

Lisbon downtown

Álvaro Siza Vieira
Gonçalo Byrne
João Pedro Falcão de Campos
Ricardo Carvalho
Joana Vilhena
José Adrião
Manuel Salgado

Lisbon river

Paulo Mendes da Rocha
Ricardo Bak Gordon
Rui Furtado
João Nunes
João Gomes da Silva
João Luís Carrilho da Graça
Manuel Graça Dias

Lisbon connections

Manuel Mateus
Francisco Mateus
João Favila Menezes
João Simões
Pedro Domingos
Rui Mendes
Eduardo Souto de Moura
Barbara Rangel

Mapa

Lisboa “os espaços entre” registo síntese da cidade em 2012

Fotografia

Conjunto de fotografias que pretende ser a fixação das obras de arquitectura e do território no tempo presente, de modo a definir uma base de imagens que se constitui como um estímulo à reflexão sobre a arquitectura e a cidade de Lisboa. As fotografias deverão definir um arquivo organizado e sistematizado da paisagem urbana e da arquitectura da cidade de Lisboa. **Duarte Belo**

Conceito

O conceito base desta proposta parte do projecto de uma recolha fotográfica a realizar no âmbito da participação portuguesa na 13a Exposição Internacional de Arquitectura - Bienal de Veneza.

O trabalho fotográfico decorrerá em três níveis diferentes. Num primeiro nível serão fotografadas um conjunto de obras de arquitectura seleccionadas para a participação na exposição, sob o tema Território Comum - Lisboa. Num segundo nível será fotografada a cidade de Lisboa, no espaço alargado envolvente aos projectos, o chão comum e a matriz da edificação da cidade. Num terceiro nível propõe-se o registo fotográfico dos escritórios de arquitectura dos arquitectos autores das obras seleccionadas. O objectivo deste terceiro nível de fotografias, a realizar nos espaços de trabalho dos arquitectos, é o de mostrar lugares que são como pequenas células dentro da malha urbana a partir das quais é produzida a cidade, ou o espaço urbano de uma humanidade futura. São os lugares da criatividade, do futuro. O conjunto dos três níveis de fotografias deverá representar e sintetizar, de uma forma acessível a um público não especialista, a complexidade envolvida do desenho da cidade e, simultaneamente, afirmar Lisboa como uma metrópole plurissignificante no contexto de uma cultura urbana europeia.

Pretende-se elaborar uma recolha fotográfica com carácter documental por forma a registar aspectos estruturais das obras de arquitectura seleccionadas, bem como a cidade que os rodeia, mas também os pormenores das várias áreas que a constituem, bem como aspectos do enquadramento dos edifícios, tanto a nível de espaço exterior como interior. A par de um olhar descritivo, procurar-se-á também um olhar sensível, ou a procura do carácter diferenciado das várias obras e troços urbanos.

Objectivo

O conjunto de fotografias pretende ser a fixação das obras de arquitectura e do território no tempo presente, de modo a definir uma base de imagens para apoio à participação portuguesa na Bienal de Veneza e, simultaneamente, constituir um estímulo à reflexão sobre a arquitectura e a cidade de Lisboa. As fotografias a entregar, feitas de forma qualificada e rigorosa, deverão definir um arquivo

organizado e sistematizado, para utilização em múltiplos fins, desde o apoio a actividades relacionadas com a intervenção no espaço de exposição e de edição, até à divulgação, por forma impressa ou em suporte digital, da paisagem urbana e da arquitectura da cidade de Lisboa.

Metodologia

A metodologia a desenvolver assenta na preocupação em ‘varrer’ toda a extensão do espaço urbano e dos vários edifícios, de forma sistemática, a partir de elementos desenhados, nomeadamente, plantas dos vários edifícios.

Materiais

Serão entregues a totalidade das fotografias feitas no decurso do trabalho, em baixa resolução (900x600px, formato jpg) para posteriormente ser elaborada uma selecção mais restrita, feita em conjunto com os responsáveis da iniciativa, para serem editadas digitalmente e entregues em alta resolução, para corresponderem ao fim a que se destinam. Neste momento é-me difícil fazer uma estimativa do número de fotografias a realizar, no entanto, decorrente da minha experiência em projectos semelhantes, o número de fotografias inicial deverá ultrapassar as 10.000 (dez mil).

Testemunhos

Lisboa de **Antonio Tabucchi**

Uma selecção de textos de **Antonio Tabucchi** são ditos por **Marco Baliani** e ouvidos em Veneza.

Concurso

A exposição inicia a reflexão sobre um território, um concurso lançado em parceria com a Câmara Municipal de Lisboa, estende esta reflexão a todos os participantes e permite que a reflexão continue durante o tempo da Bienal

Descrição

Concurso público internacional de concepção relativo à Elaboração do Projecto para o Campo das Cebolas/Doca da Marinha, na Frente Ribeirinha da Baixa Pombalina.

Área de intervenção

A área de intervenção engloba o Campo das Cebolas, a Doca da Marinha e a sua envolvente. É delimitada a Poente pelo conjunto edificado da Praça do Comércio, a Norte pela Rua dos Bacalhoeiros/Rua Cais de Santarém, a Nascente pelo arruamento da ligação da Rua Cais de Santarém – Av. Infante D. Henrique (que coincide com o limite Nascente do Campo das Cebolas) e a Sul pela Doca da Marinha/Frente Rio.

O estudo objecto do concurso de concepção incide sobre uma vasta área de espaço público com duas vertentes distintas:

1. Proposta para o Espaço Público do Campo das Cebolas/Doca da Marinha, que constitui a área, abrangendo desde a frente Doca da Marinha até à frente edificada da Rua dos Bacalhoeiros;
2. O estudo urbanístico e arquitectónico para o quarteirão, designado por Quarteirão Q1, definido pela R. do Instituto Virgílio Machado, Av. Infante D. Henrique, R. da Alfândega e Campo das Cebolas, inserido na área do concurso;

Objectivos Estratégicos

A Elaboração do Projecto para o Campo das Cebolas / Doca da Marinha concretizará os princípios e acções definidos pela Cml, nomeadamente ao nível da uniformização / hierarquização dos materiais de revestimento do espaço público e de todos os restantes aspectos relativos à concepção destes espaços públicos, bem como, do estudo urbanístico para o Quarteirão Q1, incluído na área do concurso.

A área de intervenção, localiza-se na freguesia da Sé e abrange uma área com cerca de 46.100,00 m², com a seguinte zonamento:

1. Espaço Público Campo da Cebolas / Doca da Marinha – 41.100,00 m²
2. Quarteirão Q1 – 5.000,00 m²

A elaboração do projecto inclui a componente urbanística e paisagística e coordenação das especialidades associadas, designadamente no restabelecimento e integração de todas as infra-estruturas existentes e projectadas, de acordo com os princípios e objectivos estabelecidos. A execução e coordenação das infra-estruturas deverá ser garantida ao nível da compatibilização dos vários componentes e equipamentos à superfície, com o desenho de Espaço Público, informando assim o Projecto Geral de Infra-estruturas que garantirá a compatibilidade entre as várias redes no subsolo. Salientam-se as características específicas deste espaço, cuja diversidade, associada a uma envolvente edificada de grande valor, importa salvaguardar e valorizar.

Prazos

Concurso a lançar até final de Junho 2012.

Entrega de propostas até meados de Setembro 2012.

A exposição

A exposição da representação portuguesa da Bienal de Veneza será feita no edifício da Fondaco Marcello, localizado junto do Canal Grande, entre a ponte do Rialto e a ponte da Academia, não deixa de ter uma posição marginal face ao eixo de circulação da cidade que liga estes dois pontos de atravessamento.

Trata-se de um edifício com apenas um piso, composto por dois espaços contíguos. Um espaço de entrada com uma relação franca com o Canal Grande, garante o aceso a quem chega de barco, através de dois pontos de ancoragem, a “Pontile Marcello” e a “Pontile Gondolieri” e o acesso pedonal a partir da rua.

O segundo espaço, de planta regular, com aproximadamente 15 x 17m, tem como elemento central a estrutura da cobertura em madeira aparente composta por asnas triangulares que se apoiam em duas linhas de pilares de pedra, paralelas ao desenvolvimento do espaço e nas paredes periféricas.

Fondaco Marcello

Os traghetto são um sistema de transporte, que é parte do sistema de transportes colectivos da cidade juntamente com os vaporetto. São percursos feitos com uma gôndola que transporta cerca de 8 passageiros em pé, por um preço acessível e que serve no fundo de ponte entre as duas margens e que completa o sistema de 3 pontes que fazem a travessia do Canal Grande (Academia, Rialto e Ferrovia). Subsistem actualmente 8, todos eles para efectuar travessias no Canal Grande, e o Fondaco Marcello tem associado um deles, o traghetto de San Toma (que toma o nome de um lugar na margem oposta). E assim temos mais uma maneira de chegar a este sítio e um ponto adicional de “chamada” à exposição, na outra margem do Canal Grande.

De forma muito genérica, em Veneza circula-se a pé, de barco ou de modo “anfíbio”. Nos primórdios, Veneza era essencialmente um sistema de ilhas com poucas ou nenhuma pontes “perenes”, sendo o essencial da circulação feito por barcos, e a circulação pedonal completada por pontes móveis muito rudimentares que permitiam a sobreposição dos dois sistemas. O crescimento da cidade e o passar do tempo foram tornando a circulação cada vez mais pedestre (calle, campo e fondamenta no seu fundamental) multiplicando-se as pontes em pedra e o assoreamento de canais. A vontade de modernização nos séculos XIX e XX levou mesmo ao assoreamento de canais de maior dimensão que ainda guardam nos nomes a memória de ter sido outra coisa como os Rio Terrà ou a Strada Nuova. A terra foi ganhando espaço à água e conseqüentemente o sistema de circulações seguiu a nova realidade.

Parece-me que neste momento, circular na água é circular em transporte privado (que algumas pessoas têm), de táxi (caro e essencialmente para turistas ou emergências), de gôndola (turístico) ou de transporte público que basicamente consiste num sistema que completa o sistema pedonal, daí poder ser chamado de anfíbio de vaporetto e de traghetti.

Os traghetti são o sistema de transporte mais antigo de Veneza, tendo funcionado também como transporte público desde o seu início. Foi regulado pelo poder do estado desde sempre - com licenças, fixação de tarifas, etc. (este sistema urbano tão especial implicou desde sempre a instituição de regras muito claras que definissem interesses públicos e privados e respectivos limites, ao qual respondia um sistema político avançado que lhes desse resposta.) Haveria os traghetti dentro da cidade e os que circulavam também fora, pela outras ilhas da laguna e ligando

à terra firme. Não é impossível e é bastante provável que o próprio edifício esteja associado na sua origem à existência deste ponto de acostagem. Fondaco quer dizer Armazém, este sistema de transporte era também o sistema que havia para a circulação de mercadorias aos quais corresponderiam este tipo de edificações. Normalmente estavam também associados a uma “riva” que quer dizer margem, que neste caso não corresponde exactamente ao que temos.

Com o passar do tempo estes traghetti foram desaparecendo: primeiro os que faziam as ligações para fora (substituídos pelos vaporreti e pela estrada que liga à terra firme) e depois as ligações nos canais internos, sobrando hoje apenas os oito que atravessam o Grande Canal. Só subsistem por uma questão patrimonial e de salvaguarda por parte da associação dos gondoleiros, apesar da sua utilidade certa não só em termos turísticos, mas como facilitador da vida de todos os dias dos habitantes. Por exemplo, o traghetto de San Tomà permite ir de forma quase directa do Campo dei Frari ao Campo de Sant’Angelo sem ter de dar uma grande volta e não apanhando o vaporetto para andar apenas uma paragem.