

A cidade pós-explosão:
Enlightening Beirut

Focado na população de Beirute e nas suas necessidades como habitantes de uma cidade costeira, foram feitas algumas alterações morfológicas ao porto para que este oferecesse uma experiência à beira-mar e para melhorar o desenvolvimento sustentável da foz do rio Beirute. Com a criação de uma linha de elétrico, compreende-se o seu potencial não só para transportar pessoas, mas também energia, resolvendo assim dois problemas levantados durante uma análise mais profunda das necessidades da população: uma rede de meios de transporte organizados e uma distribuição eficiente de eletricidade, chegando assim ao terceiro problema que se resume à falta de tratamento de resíduos em Beirute, com a intenção de o transformar num bem essencial para a população: a eletricidade. Esta linha tem também a capacidade de criar e organizar o espaço por onde passa, formando diferentes áreas, com diferentes funções. Vendo este momento de reconstrução do porto como uma oportunidade para beneficiar Beirute, as intenções do projeto questionam as zonas limite do porto, expandindo a sua intervenção para alguns locais da cidade. Com isto, e referindo-se às alterações morfológicas feitas ao porto, o passeio existente no aterro da Normandia, quando limitado pela água, é alargado pelo pontão, ganhando também mais área marítima pertencente ao porto. Uma vez que a frente de mar é uma área privilegiada de difícil acesso, são criados dois núcleos distintos, um público e outro privado, com a intenção de manter a prática económica de um porto industrial, enquanto se oferece à cidade uma orla marítima acessível. Esta divisão é feita quando as linhas de elétrico e comboio se encontram, o que acontece no centro do porto ao lado do edifício da companhia de eletricidade. Esta charneira define não só a divisão do espaço público e do espaço privado em terra, mas também no mar, e é neste ponto que a linha do elétrico avança sobre a água, criando uma ponte, que funciona como uma barreira clara que pretende hierarquizar a circulação de diferentes tipos de embarcações.



Memorial à explosão
A memória daqueles que morreram pela explosão é abordada no desenho deste memorial, deixando a área da explosão tal como está, representando não só questões religiosas e simbólicas, mas também traz à discussão pública a controvérsia desta questão, pelo facto de restos de vidas humanas ainda se encontram nesse local. A cratera provocada pela explosão retira o vazio, mantendo a memória simbólica do local e representando a ausência de felicidade sentida pelos entes queridos. Este espaço da cratera é fechado com a linha de bonde que forma, na sua estrutura, um mural com os rostos daqueles que perderam as suas vidas, eternizando a sua memória através do trabalho de artistas locais.

Blocos habitacionais

Mercado e porto de pesca
Com a intenção de reaproximar a população da atividade piscatória, o mercado do peixe é realocado perto do centro da cidade, oferecendo um fácil acesso tanto para a população como para os pescadores. Apesar destes programas não constarem no concurso, este gesto resulta da necessidade de criação de um novo polo comercial ligado à atividade piscatória. Pode, assim, beneficiar com a sua realocação, fornecendo a cidade e reacendendo a sua relação com a pesca.

Terminal de Passageiros

Base Naval

Docas

Atual mercado de peixe

Fábrica de produção de eletricidade
É também aqui que a linha de energia que percorre a cidade começa a ser desenvolvida, com início no edifício produtor de eletricidade, que utiliza o lixo recolhido em toda a cidade para a sua incineração, junto à estrada dos camiões. A esta fábrica chega lixo de diferentes modos, seja camião, comboio, barco ou através da recolha direta no mar.

Terminal de contentores

Área de contentores vazios

Parque de carros importados

Silos

Armazéns

Edifício da Administração
O edifício da companhia *Électricité du Liban* é reabilitado para conter o programa de administração do porto, devido à sua localização privilegiada e ao facto de estar atualmente abandonado. O primeiro andar deste edifício é permeável e contém uma praça que convida os habitantes a aceder ao porto, sendo um espaço aberto no meio de uma rua histórica com uma alta densidade de edifícios, a rua Arménia. Esta entrada pretende ser vista como uma extensão do domínio público do porto para a cidade.

Parque Urbano
O parque é organizado pelas colinas formadas por resíduos da explosão, que criam momentos diferentes, desde um anfiteatro a espaços de lazer e desporto. O grande papel deste parque será servir uma cidade que carece de espaços verdes na sua extensão, transformando um lugar que foi palco de uma tragédia que tirou muitas vidas, num lugar para a comunidade viver as suas vidas de uma forma mais digna.



A cidade pós-explosão:
O porto de pesa e o mercado
como requalificadores da
frente de mar

Este projeto parte da resposta à necessidade de uma frente de mar para Beirute, que possa preencher o vazio urbano deixado pela explosão. Desta forma, é necessário devolver à cidade a frente de mar, perdida com a expansão do porto, e revitalizar o setor piscatório com a implantação de um porto de pesca e um mercado de peixe qualificado.

No seguimento do trabalho realizado em grupo, no capítulo 02, o programa do mercado e do porto de pesca são aprofundados e desenvolvidos num projeto de Arquitetura que tenciona devolver a cidade aos seus habitantes. Um espaço de frente de água qualificado que permita não só o usufruto do espaço público como a prática de uma das mais antigas artes do país, a pesca artesanal.

Na sequência do estudo do défice de espaços verdes em Beirute, é proposto um corredor verde que faça a ligação entre as docas e o parque urbano de forma a renaturalizar esta frente. Além disso, tira-se partido da linha ferroviária de elétrico para que esta tanto delimite a área de implantação como também sirva este novo espaço público.

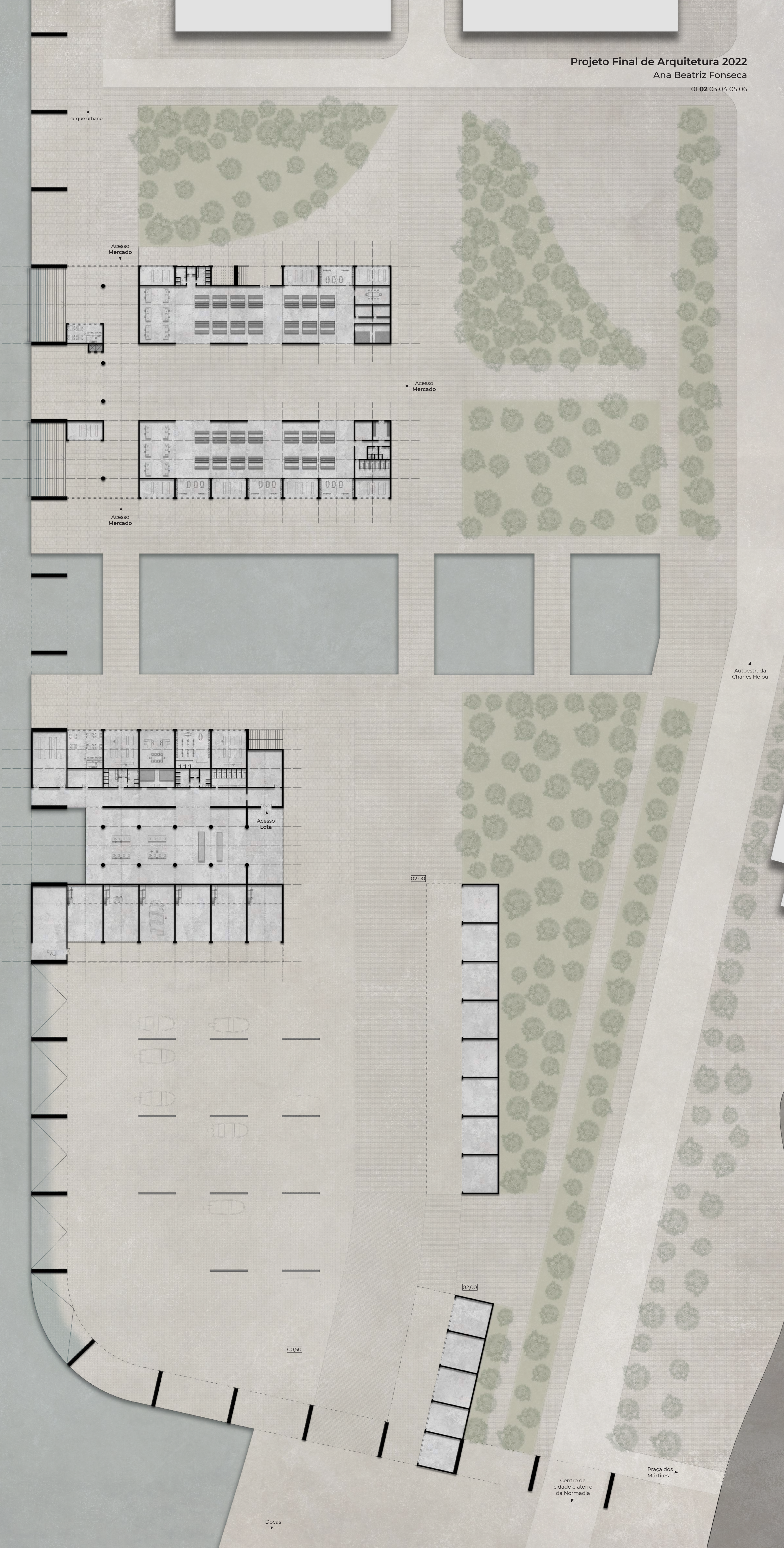
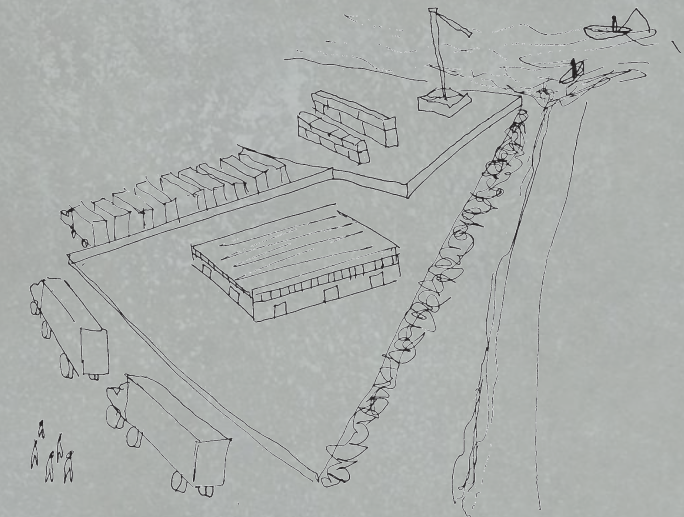
O MERCADO EXISTENTE

Até à década de 70, o pescado era vendido nos souks de Beirute, contudo foram completamente destruídos pelos soldados durante a guerra civil na batalha dos souks. O que levou à construção de um mercado de peixe temporário localizado junto ao porto de pescadores na foz do rio.

O aumento exponencial de área industrial trouxe benefícios à cidade a nível económico, contudo, absorveu um dos portos de pesca existentes. Para solucionar este problema, foi criado um porto de pesca em Bourj Hammoud, do outro lado do rio. Contudo o mercado de peixe permaneceu no mesmo sítio, ficando assim encurralado entre o terminal de contentores e os restantes novos programas inseridos naquela área. Também não foi implantado nenhum mercado de pesca de complemento ao novo porto, o que dificulta o acesso do pescador ao mercado para o leilão do pescado. Assim, atualmente, em Beirute existem apenas dois portos de pesca, ambos localizados já na periferia da cidade e de difícil acesso, sem nenhum mercado agregado aos mesmos. Não se dá o caso de Batroun em Beirute, uma vez que, apesar do mercado estar localizado perto de uma estrada de escoamento da cidade, não existe um fácil acesso que permita o transporte do pescado para outras cidades.



Mercado de peixe de Beirute
Ana Beatriz Fonseca, 2021



A cidade pós-explosão:
O porto de pesa e o mercado
como requalificadores da
frente de mar

A proximidade ao centro da cidade e às suas vias de escoamento eram as maiores premissas de implantação do novo porto de pesca e do mercado de peixe. Para tal, foi escolhido a área compreendida entre a autoestrada Charles Helou, os blocos habitacionais propostos e a nova linha de elétrico. Recupera-se, desta forma, a memória ancestral do lugar, com a criação do porto, onde se iniciou a implantação do porto industrial, que continha parte piscatória.

A linha ferroviária do elétrico, como distribuidora de pessoas, potencia a centralidade da frente de mar, de modo a ser facilitado o seu acesso e estabelecer espaços dentro da área de implantação. Esta linha está articulada com os dois edifícios propostos e parte como objeto modelador da estrutura da nova lota e do mercado.



Estrutura de madeira reticulada que permite maiores vãos devido a sua leveza

Mercado de hortofrutícolas com lojas agregadas, à cota do viaduto do elétrico que dispõe de uma paragem.

Restaurante voltado para a doca seca que oferece uma experiência gastronómica dos mares libaneses.

Área administrativa da lota e acesso ao leilão

O corredor verde que se liga ao parque urbano e as docas a poente da baía.

Oficinas para os pescadores onde lhes é permitido a manutenção e armazenamento das redes e restante material técnico.

A doca seca, a uma cota mais baixa do terreno envolvente, contém planos que possibilitam aos pescadores deixarem os seus barcos, assim como espaço no seu interior para apoio técnico ao restauro e manutenção das embarcações.

O acesso ao porto de embarque é controlado por um fiscal de costa que autoriza o transbordo, até ao porto que funciona em ilha, no centro da baía.

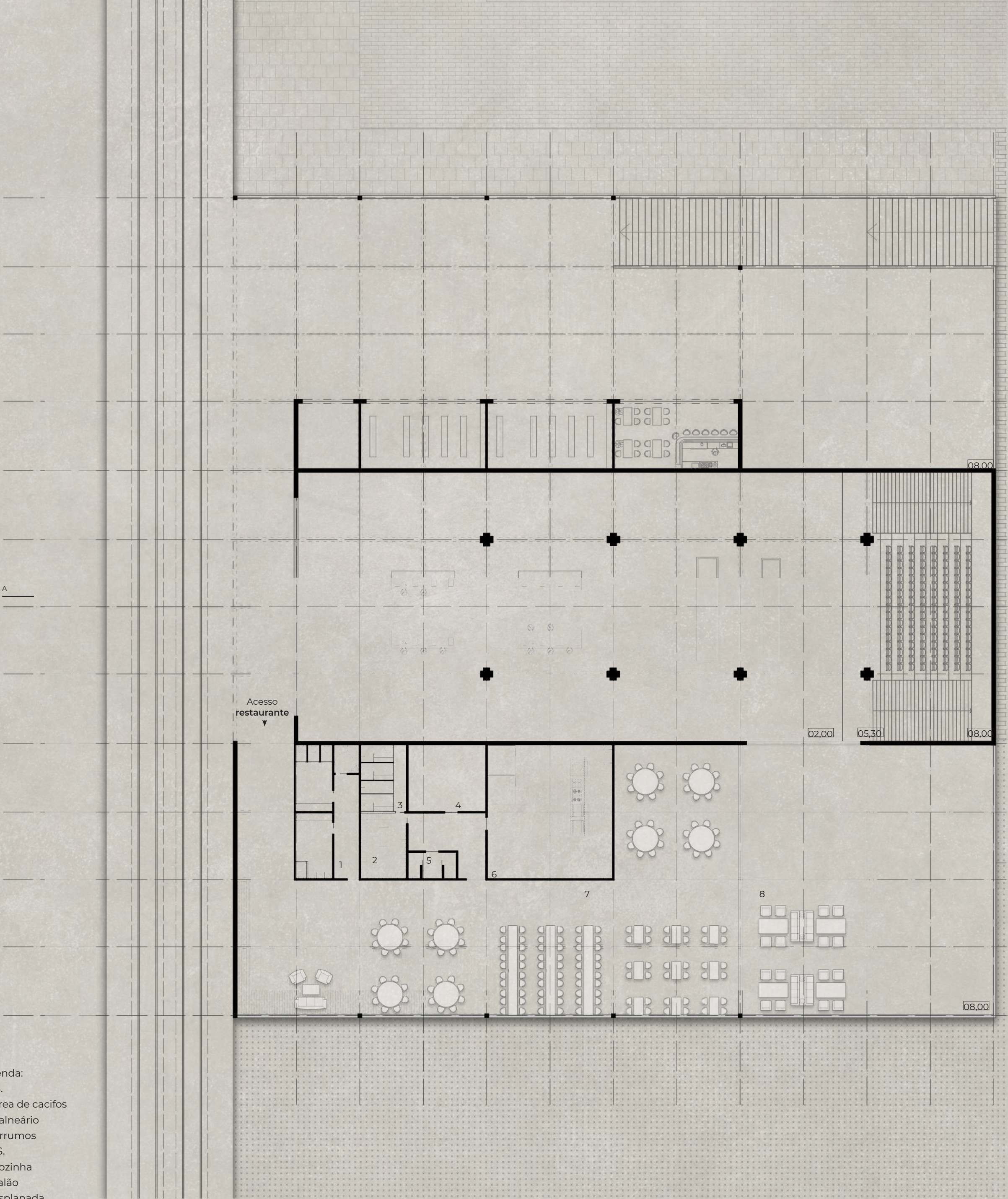
Frente de mar com um anfiteatro, que vislumbra o porto de pesca, e áreas livres de aproximação que permitem a pesca lúdica.

A cidade pós-explosão:
O porto de pesa e o mercado
como requalificadores da
frente de mar

Um dos limites da doca seca é o edifício da lota onde se encontram, à cota da doca, algumas oficinas, com maior dimensão do que as referidas anteriormente, para que seja possível a arte do fabrico artesanal dos típicos barcos libaneses.

Com uma estrutura mista, betão e madeira, este edifício organiza-se através da métrica da estrutura do viaduto do elétrico. No embasamento, o piso da área técnica organiza-se por uma galeria que divide os espaços mais técnicos do espaço de leilão e chegada do peixe. A zona de leilão é um espaço amplo e aberto onde o comprador consegue ver todo o processo pelo qual o peixe passa até à sua compra, no formato de leilão. Ainda nesta cota, mas voltado para nascente, estão estruturados locais para lojas e o acesso à cota superior.

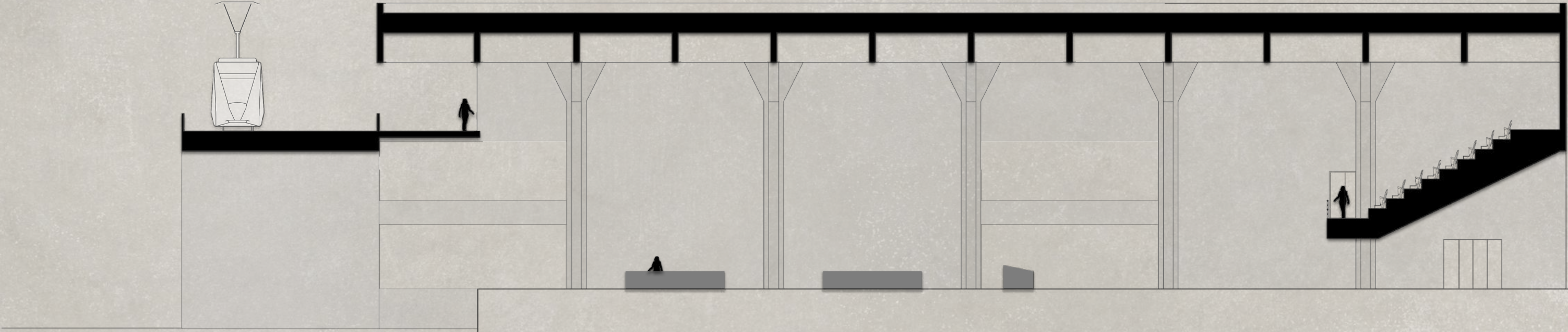
Na cota intermédia, entre a lota e o viaduto, está localizada a parte administrativa da lota, assim como, o acesso à bancada do leilão do pescado. Já na cota superior, ao nível do viaduto, localiza-se um restaurante, com vista para a doca seca, o porto de pesca e para o pôr-do-sol. É neste restaurante que se enfatiza a relação romântica do turista com a arte da pesca.



- Legenda:
- 1 - I.S.
 - 2 - Área de cacifos
 - 3 - Banheiro
 - 4 - Arrumos
 - 5 - I.S.
 - 6 - Cozinha
 - 7 - Salão
 - 8 - Esplanada

Planta a cota 9.5 m do edifício da lota

5m



Corte A, corte longitudinal do edifício da lota

5m

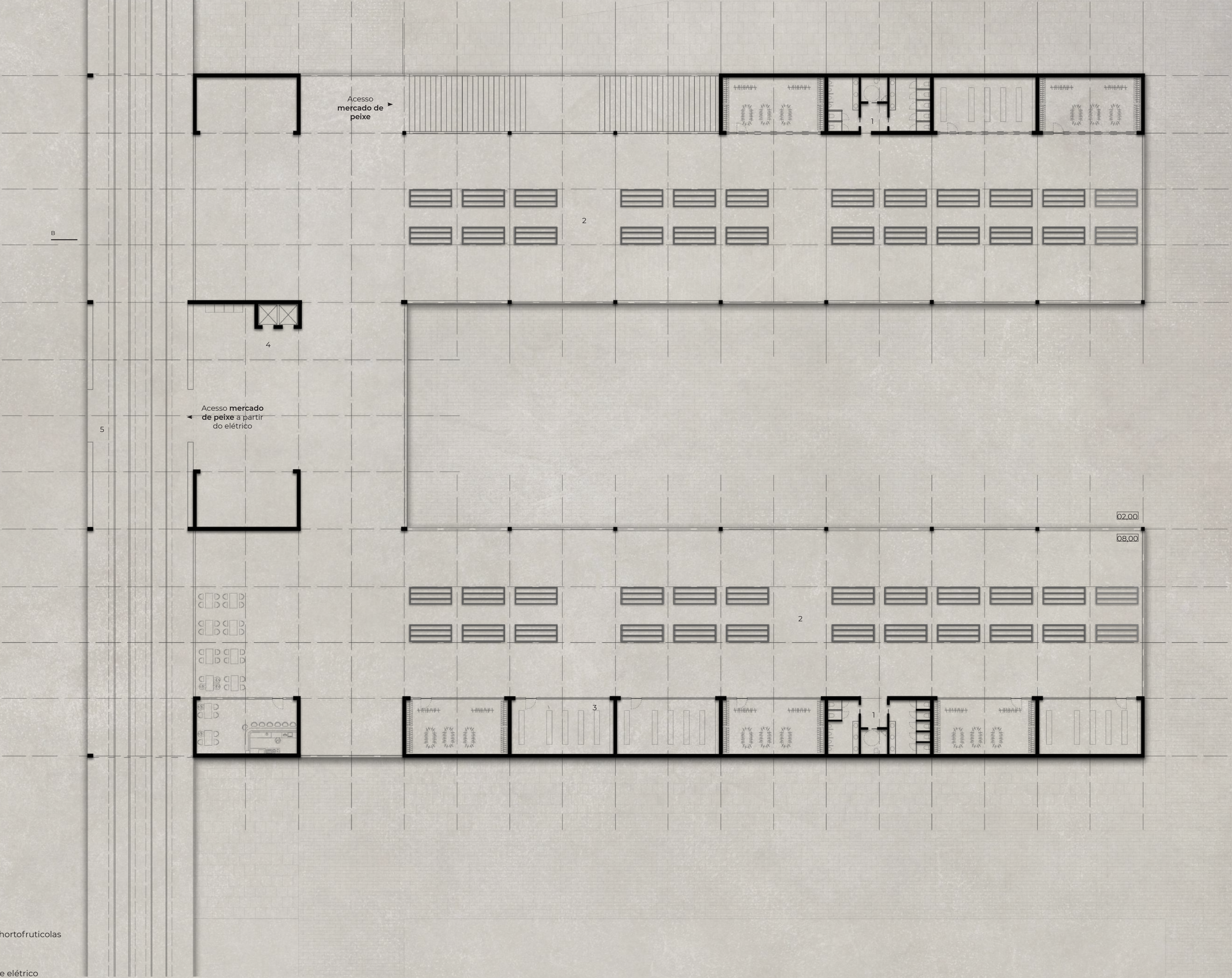
Corte prepetivado

5m



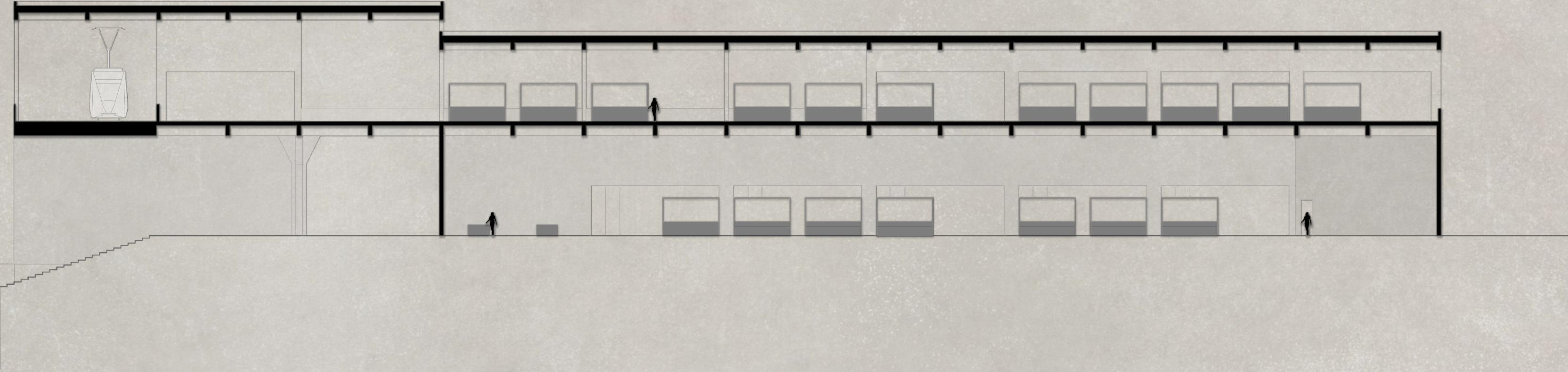
A cidade pós-explosão:
O porto de pesa e o mercado
como requalificadores da
frente de mar

Localizado junto à área residencial, o mercado divide-se em duas cotas, o piso térreo, correspondente ao mercado de peixe, e o piso à cota do viaduto da linha do elétrico, onde se encontra o restante mercado. A semelhança do edifício da lota, também este é constituído por uma estrutura mista de betão e madeira e segue o pensamento ancestral dos souks. No piso do mercado de peixe, uma extensão da rua, que provém do corredor verde, divide duas áreas de venda de peixe enquanto a extensão do corredor de frente de mar invade o edifício, formando a principal entrada para o mercado. Dentro da área de mercado, as bancas organizam-se em paralelo, de modo a criar uma "rua" interna. O mesmo pensamento acontece na cota superior, sendo que as bancas formam duas ruas, uma com as lojas, outra comos vãos limite do edifício. Na cota do elétrico, de modo a aproximar a população da frente de mar, existe uma paragem para o elétrico integrada no próprio edifício do mercado.



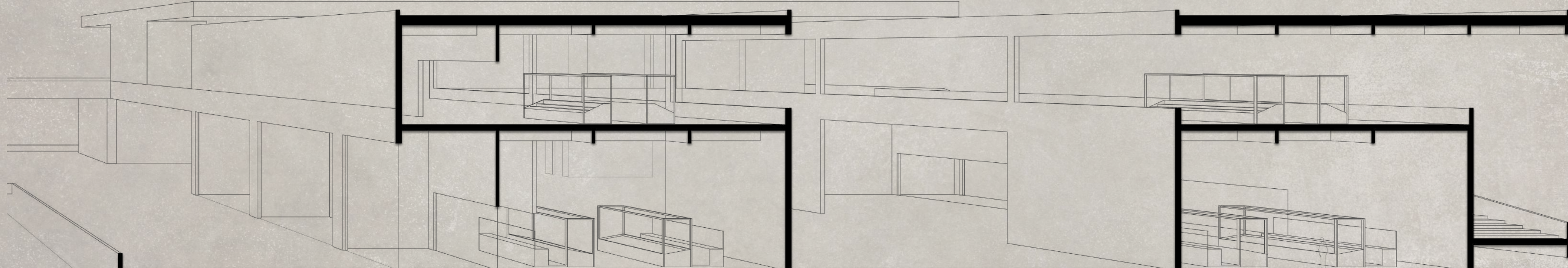
Corte B, corte longitudinal do mercado

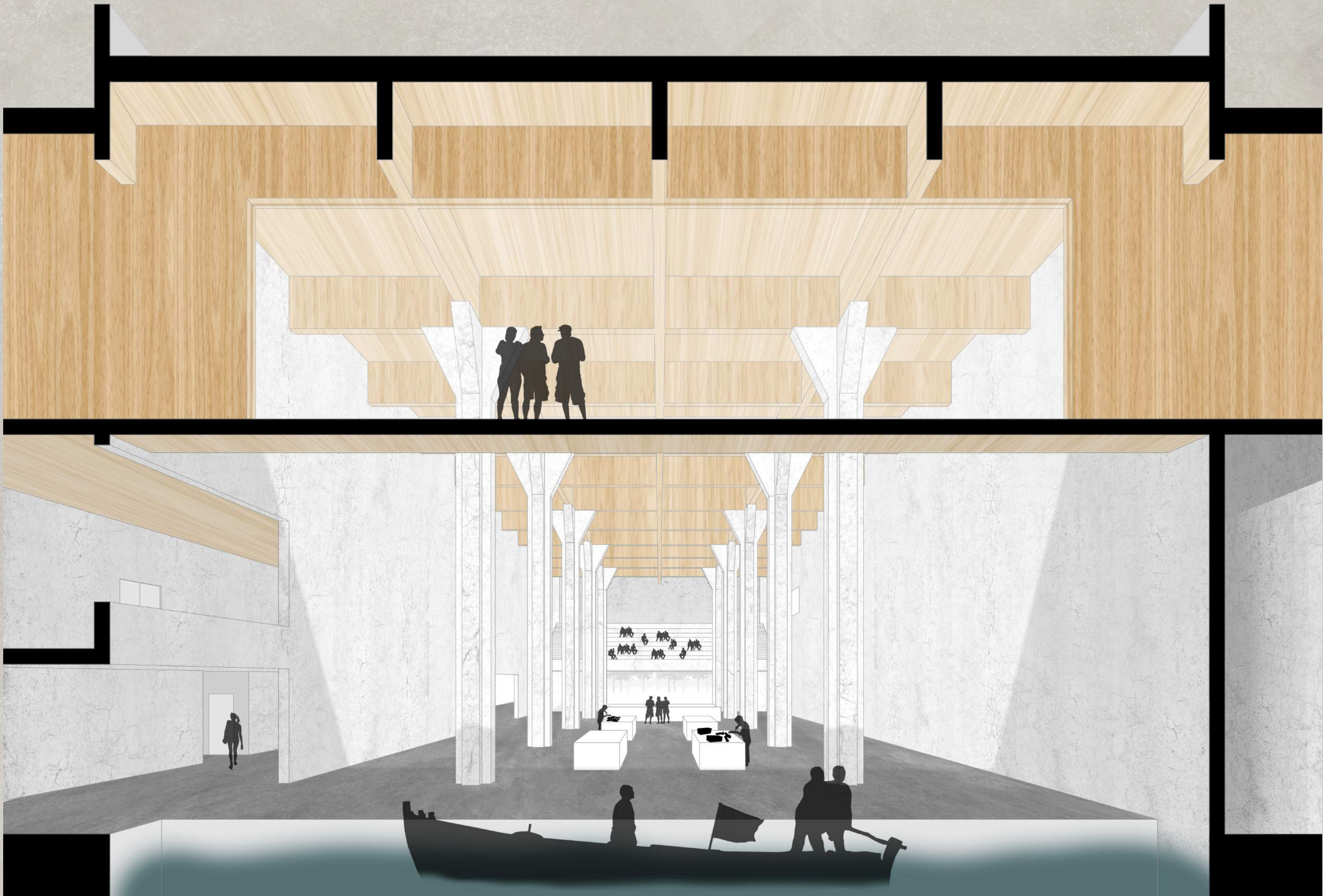
0m



Corte preestipulado

0m





Prespectiva da lagoa
1m



Prespectiva do mercado
1m