

Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen
Herausgeber: Bund Schweizer Architekten
Band: 85 (1998)
Heft: 6: Expo-Metropolen : Ausgestellte Städte = Villes exposées = Cities on exhibit

Artikel: Lisboa constructor : Lissabon : Expo '98
Autor: Jakob, Markus
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-64225>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Lisboa constructor

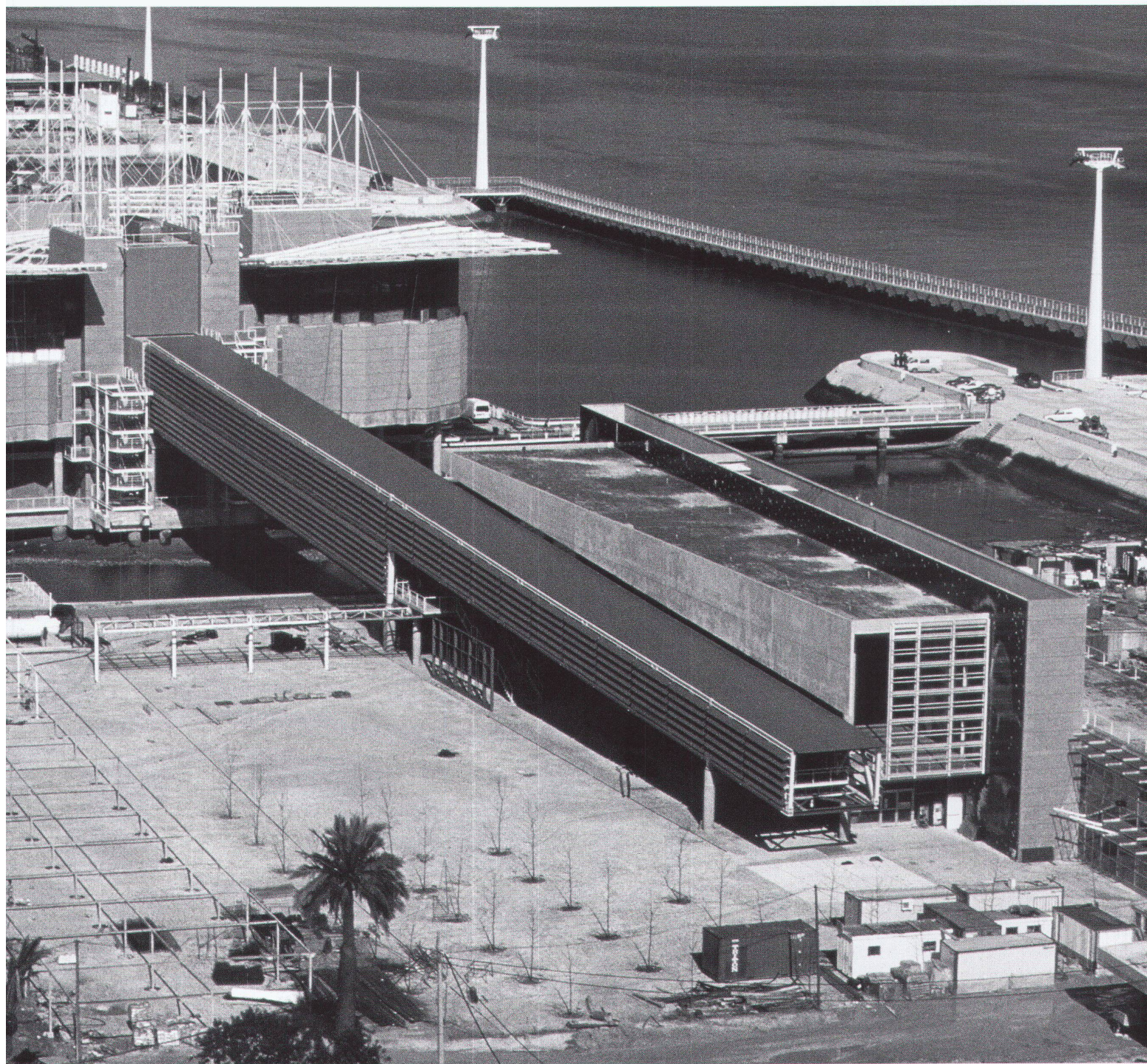
Barcelona, Sevilla, Bilbao, und nun also Lissabon: das iberische Erwachen nach der finstern Epoche der Diktaturen hat sich wiederholt auch in architektonisch-urbanistischen Exploits kundgetan. Anlässlich der Expo'98 setzt sich die portugiesische Hauptstadt erstmals in diesem Jahrhundert wieder mit ihrer Lage am Mar de Palha, dem breiten Mündungstrichter des Tejo, auseinander. Die Weltausstellung zum Thema «Die Ozeane», so wollen es die Planer, soll mehr als eine ephemere Hightech-Kirmes sein. Ein Grossteil der Ausstellungsbauten wird nach der am 22. Mai eröffneten Schau neu genutzt werden und einen Pol abseits der bisherigen Entwicklungslinien der Stadt bilden. Die Standortwahl ist logisch, der Bebauungsplan ein nicht besonders aufregender Raster. Indessen ist das Konzept, vermöge solcher Grossveranstaltungen urbanistische Versäumnisse zu korrigieren, auch hier unter den Druck kommerzieller Interessen geraten. In architektonischer Hinsicht beschert es Lissabon, neben bedeutenden Werken von Calatrava, Siza und Carrilho da Graça, reichlich viel Mittelmass.

Barcelone, Séville, Bilbao et maintenant donc Lisbonne: le réveil ibérique après la sombre époque des dictatures s'est également manifesté dans nombre d'exploits architecturo-urbanistiques. Dans le cadre de l'Expo '98, la capitale portugaise se trouve, pour la première fois au cours de ce siècle, confrontée à sa situation sur la Mar de Palha, le large estuaire du Tage. L'exposition intitulée «Les océans», ainsi que l'ont voulu les planificateurs, doit être plus qu'une kermesse High-Tech éphémère. Une grande partie des pavillons sera réutilisée après le spectacle qui a ouvert le 22 mai, pour constituer un pôle extérieur aux lignes de développement actuelles de la ville. Le choix du site est logique, mais le plan directeur est un quadrillage sans intérêt particulier. Même si ce genre de grande manifestation peut corriger certaines carences urbanistiques, le concept subit maintenant l'influence des intérêts commerciaux. Mises à part certaines œuvres remarquables dues à Calatrava, Siza et Carrilho da Graça, Lisbonne se voit architecturalement gratifié de beaucoup de qualité courante.

Barcelona, Seville, Bilbao, and now Lisbon: the Iberian awakening after the dark epochs of dictatorship is repeatedly proclaimed in architectural and urban exploits, as well as in other areas. In connection with Expo '98, the Portuguese capital has come to grips with its position on the Mar de Palha, the broad estuary of the Tejo, for the first time this century. The world exhibition on the theme of "The Oceans", say the planners, is intended as more than an ephemeral high-tech fete. Many of the buildings will be given a new use after the exhibition opened on May 22nd and form a pole remote from the previous development policy of the town. The choice of site is logical, the development plan a not particularly exciting grid. Meanwhile, this concept too – as if such large-scale events were able to correct urban failings – has fallen victim to the pressure of commercial interests. From an architectural point of view, the result in Lisbon – apart from important works by Calatrava, Siza and Carrilho da Graça – is a considerable portion of mediocrity.



Fotos: Expo '98 Lissabon

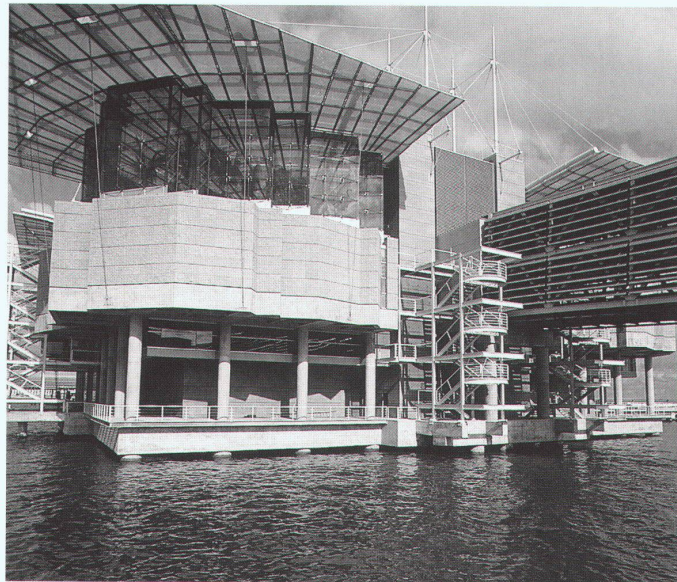


Kleines grosses Lissabon

Für die Legendenbildung sorgen bereits die offiziellen Pressemitteilungen. Ihnen zufolge ist 1989, eines Tages bei Bacalhau à Brás im altherwürdigen «Martinho da Arcada» – man darf an Pessoa denken –, zwei Lissabonner Notabeln die Erleuchtung gekommen: ob nicht eine Weltausstellung die Stadt aus ihrer Lethargie aufrütteln könnte; aus jenem dunkel gestimmten Schmachten, das damals wie heute das Entzücken fremder Besucher bildet (abgesehen davon, dass es als Attitüde zum Lissabonner Selbstverständnis gehört). Die Dinge nahmen ihren Lauf, und neun Jahre später präsentiert sich, Lethargie hin oder her, ein Uferstreifen am Tejo, sieben Kilometer nord-östlich der Baixa, als gigantischer Basar der neuen portugiesischen Baukunst: Teil eines noch grösseren, bis zum Jahr 2010 zu überbauenden Areals, das mit seinen 340 Hektaren weitläufiger als das heutige Geschäftszentrum der Baixa und der Avenida de Liberdade zusammen ist. Ein wenig unrealistisch mutet das schon an, denkt man an das alte Lissabon und seine grazile Kleinteiligkeit – bis hin zur Strassenpflasterung! – zurück. Nur um dann festzustellen, dass die kleinen, wie glasiert wirkenden Pflastersteine auch die neuen Alleen und Esplanaden zieren.

Dennoch ist die Expo zweifellos als Versuch zu verstehen, vom lieblichen Bild der 300 000-Seelen-Stadt Abschied zu nehmen, um sich den Problemen der 2,5-Millionen-Agglomeration zuzuwenden, zu der sich Lissabon in diesem Jahrhundert ausgewachsen hat. Ein Krake, dessen Tentakel längst ans gegenüberliegende Tejo-Ufer reichen und dessen bislang einziges bauliches Wahrzeichen denn auch der 1966 eröffnete Ponte 25 de Abril war. Mit dem jüngst eröffneten Ponte Vasco da Gama ist nun eine zweite Brücke hinzugekommen, mit 17,2 Kilometern (inklusive Zufahrten) die längste Europas, diesmal im Lissabonner Osten unweit des Expo-Geländes. Umstritten war ihre Linienführung nicht nur aus ökologischen Gründen: ein Blick auf eine Regionalkarte genügt, um zu begreifen, dass sie weder als nationale Nord-Süd-Verbindung unter Umfahrung Lissabons einem dringenden Bedürfnis entsprach, noch der Logik der heutigen Siedlungsdichte am südlichen Tejo-Ufer gehorcht. Der eher spärliche Verkehr scheint das zu bestätigen. Und der Ausbau des neuen Viadukts für den Schienenverkehr ist vorläufig nur ein vages Vorhaben – beim Ponte 25 de Abril dauert das Warten schon 32 Jahre...

Nicht dass man sich in Lissabon, im Vorfeld der Weltausstellung, vorgegaukelt hätte, mit dem Setzen von Wahrzeichen wäre es getan. Sevilla und die Expo'92 hatten kurz zuvor gezeigt, wie sich eine von Glanzbauten strotzende Trauminsel in der Stadt nachträglich in einen urbanistischen Albtraum verwandelt: mit leerstehenden Pavillons, hohen Unterhaltskosten, langsam zuwachsenden Parkflächen... In Sevilla hat man sich schliesslich nicht anders zu helfen gewusst, als auf dem Areal einen Vergnügungspark zu installieren. Lissabons Planer sahen daher die 60 Hektare Ausstellungsfläche von Anfang an nicht als Fremdkörper, sondern als Teil eines weiteren, im Endausbau 25 000 Einwohner aufnehmenden Interventionsfelds. Auf ephemere nationale Pavillons wurde verzichtet. Die vier grossen Hallen des Área Internacional Norte nehmen, mit Ausnahme des Gastgeberlands, die Ausstellungsbeiträge der EU-Mitglieder sowie



Peter Chermayeff:
Ozeanarium

45 weiterer Staaten auf und werden später als Lissabons neues Mes-
sezentrum dienen. Der Área Internacional Sur hingegen, gleichfalls
auf einem modularen System aufbauend, wird nach der Expo einer
Wohnüberbauung weichen. So soll dieses Gelände, mit öffentlichen
Verkehrsmitteln optimal erschlossen, einerseits den Grossraum Lis-
sabon neu strukturieren und ihn andererseits, bestückt mit spekta-
kulären Grossbauten, als «logistische Plattform» international wett-
bewerbstauglich machen.

Eine kleine Stadtanatomie

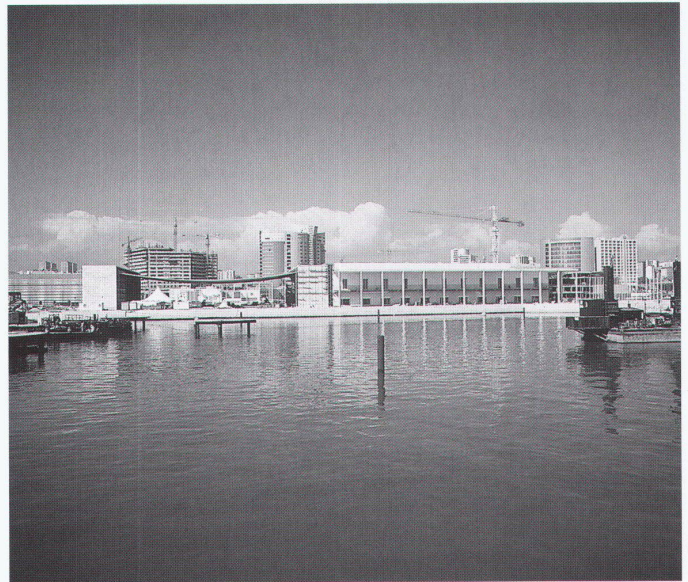
Lissabon hat sich in diesem Jahrhundert vorwiegend nordwärts,
landeinzwärts entwickelt. Die Ufergebiete beidseits des Tejo wurden
von der Industrie in Beschlag genommen. Schubweise – zuletzt nach
dem Ende der portugiesischen Kolonialabenteuer – vermehrte sich
die Bevölkerung. Man möchte beinahe von einem organischen
Wachstum sprechen, insofern die Einwanderer aus den südlichen
Landesteilen sich überwiegend im Süden ansiedelten, jenseits des
Tejo – nicht nur, aber auch in zahlreichen Bidonvilles –, während die
Blockschaften im Nordosten, am Rand der bürgerlichen Stadtteile,
sich mit Nordportugiesen füllten.

Ausserdem kennt Lissabon das merkwürdige Phänomen vieler
Grossstädte: dass der Osten proletarisch geprägt ist. Lisboa Orien-
tal, jenseits der Alfama, galt bislang als städtebauliches Fiasko. Halb
dem Zonenplan (1948) von Salazars Estado Novo mit seinen radia-
len und zirkulären Achsen gehorchend, halb diesem in wilder Spe-
kulation vorgreifend, entstanden jene Stadtfragmente, die heute die
Täler zwischen dem Flughafen und dem Mar de Palha überwuchern:
Chelas und Olivais. Vom Ufer waren diese Bezirke bisher durch Öl-
raffinerien und andere wenig umweltfreundliche Industrien getrennt.
Eine Müllaufschüttung neben einem der am stärksten verschmutz-
ten Flüsse Europas, dem Trancão, vervollständigt das inzwischen
bereits der Vergangenheit angehörende Panorama. Denn eben auf
diesem annähernd fünf Kilometer langen Küstenstreifen, einem öko-
logischen Katastrophengelände, pokert Lissabon um seine Zukunft.
Die Industrieanlagen sind weitgehend geschleift. Wo einst der Müll
sich zur Landschaft türmte, werden dereinst Pinienhaine die nächste
Version von «Natur» fingieren. Und rund um das früher als Lande-
platz für Wasserflugzeuge dienende Dock von Olivais glich aller-
dings, knapp einen Monat vor Eröffnung, auch das eigentliche Expo-
Gelände gewissermassen einem Katastrophengebiet: wenn nicht in
architektonischer, so doch in organisatorischer Hinsicht.

Planungsdelirien

Lissabon ist seinem chaotischen Wachstum mit ganzen Salven
immer bürokratischerer, wirklichkeitsfernerer Master-, Zonen-, De-
tail- und strategischer Pläne begegnet, bis das 1992 vom Bureau
International des Expositions abgesegnete Expo-Projekt die Stadt
zum Handeln zwang. 1988 hatte ein Ideenwettbewerb für die Kü-
stengebiete ein neuerwachtes Interesse für das Tejo-Ufer signalisiert.
Erstes Ergebnis: das gigantische Kulturzentrum in Belém, im privi-
legierten Westen der Stadt, umrahmt von manuelinischen Baudenk-
mälern. Architekt: Vittorio Gregotti. Warum die damalige Rechts-
regierung ausgerechnet einen «linken» Architekten damit beauftrag-
te? «Weil das gerade einer Rechtsregierung gut ansteht», so João Luis
Carrilho da Graça, einer der wenigen Lissabonner Architekten, die
in die Phalanx der «Schule von Porto» – Távora, Siza, Souto de Moura
– einzubrechen vermochten.

Ein anderer, wiewohl auf ganz anderer Ebene, ist Manuel Sal-
gado: Gregottis portugiesischer Partner beim Belém-Projekt. Wenig



Álvaro Siza:
Portugiesischer Pavillon
▷ Pavillon du Portugal ▷ Portuguese
Pavilion

später wurde Salgado wie von Geisterhand auch zur zentralen Figur der Expo-Planung. Zwar hatte die Stadt, noch bevor der 1991 in Auftrag gegebene Masterplan für das ganze Interventionsgebiet feststand, einen Ideenwettbewerb für das Expo-Teilareal ausgeschrieben – nur um dann darauf zu verzichten, die prämierten Projekte irgendwie in die Planung einzubeziehen. So blieb unter anderen der Entwurf Norman Fosters, der dem üblichen Weltausstellungssalat mit einem einzigen grossen Volumen vorzubeugen trachtete, auf der Strecke. Schon der Masterplan für das ganze Gelände vertrieb dann freilich die Gespenster einer allzu willkürlichen Bebauung durch einen konventionellen rechtwinkligen, von einer (mehr oder weniger) verkehrsfreien Avenue durchschnittenen Raster. Die leicht aufgebrochene Blockrandordnung folgt dem Beispiel der Vila Olímpica in Barcelona. Ihr ist das Lissabonner Projekt im übrigen schon durch den Versuch einer Öffnung zum Wasser auf einem ehemaligen Industriegelände eng verwandt.

Manuel Salgado nahm, nicht ohne sich nebenbei Aufträge wie den für das Jules-Verne-Theater und etliche der temporären Strukturen auf dem Expo-Gelände zu sichern, in jener ungewissen Planungsphase das Heft in die Hand.

Aufsicht/Störenfriede/Calatrava

Blickt man heute von der Brücke beim Sportplatz in Olivais, die die parallel zur Küste verlaufende Bahnlinie überquert, auf das Expo-Areal, so stellt sich einem folgendes ebenso exquisite wie bereits wieder fragwürdige Bild dar: Linkerhand schwingt sich der Ponte Vasco da Gama auf die Wasserfläche hinaus. Seiner Kurvatur – an zwei Stellen bäumt er sich als Hängebrücke bis auf 45 Meter über Wasser auf – antwortet im Mittelgrund die weisse, sanft gewellte Hightech-Dachlandschaft der künftigen Lissabonner Messe (400 Meter lang; auf Bodenniveau indessen ein höchst banaler, von einem Rollband-Schlauch begleiteter, stirnseitig «dekonstruktivistisch aufgelockerter» Komplex von António Barreiros und França Doria). Daneben wölbt sich die grau schimmernde Muschel des Utopia-Pavillons. Und rechts beschliesst die hohe Glasüberdachung der neuen Gare do Oriente das Panorama.

Aber es ging nicht ohne Störenfriede ab: beidseits des Bahnhofs erheben sich bereits heute symmetrisch je zwei Hochbauten, darunter die Glasspindel der portugiesischen Telecom und das Hotel Meliá Oriente. Wie ein verirrter Genossenschaftsblock aus den sechziger

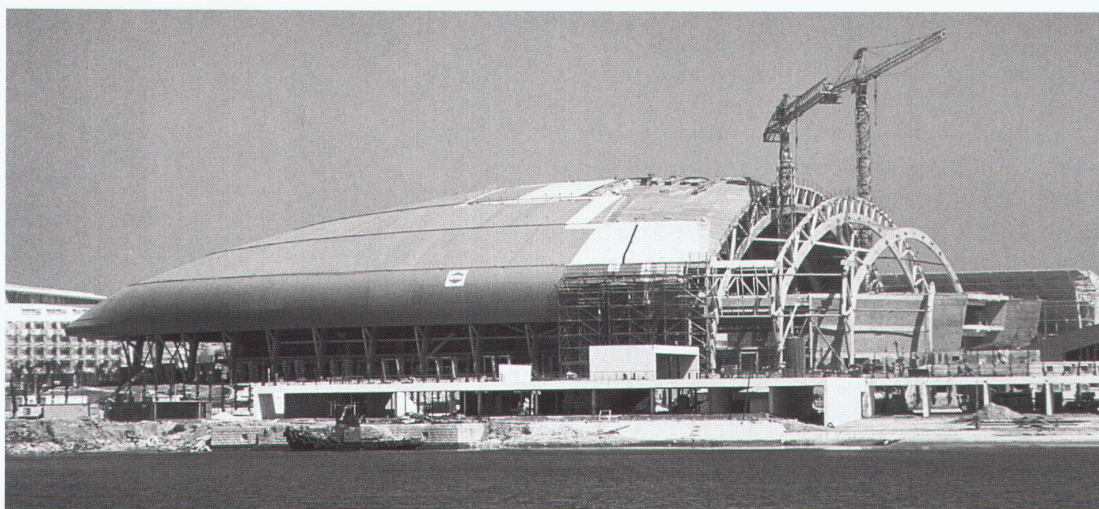
Jahren bricht dessen rosige, fensterlose Rückseite in die feingliedrige Horizontalität ein. Und das klingt charmanter, als es aussieht. Dabei zeigt ganz in der Nähe der weisse Verwaltungsbau der Expo mit seinen vorgeblendeten Metallgeweben, dass auch ein massives Volumen sich gut in diese phantastisch anmutende Landschaft fügen kann.

Schon dieser Fernblick lässt jedoch keinen Zweifel darüber, dass auch die Expo '98 den Gesetzen des Marktes gehorcht. Santiago Calatrava, der Architekt der Gare do Oriente, soll in Tränen ausgebrochen sein, als er die Bescherung sah. Ironie des Schicksals: Gerade hier, wo Calatrava vielleicht zum ersten Mal die skulpturale Ausdruckskraft seiner Ingenieurskunst ganz in den Dienst einer axialen Komposition gestellt hat – jene aus dieser heraus entwickelnd und damit vielleicht sein erstes wirkliches Meisterwerk schaffend –, ist es das Elend der Umgebung, das seine urbanistisch vorzügliche und ästhetisch überwältigende Lösung wenn nicht zerstört, so doch auf alle Zeiten beeinträchtigen wird.

Nautische Metaphoritis

Vier Zugänge erschliessen das Ausstellungsareal. Im Süden versteht sich der Cracking-Turm der vormaligen Raffinerie, umwunden von einer neuen Aussichtsplattform, als Hinweis auf die industrielle Vergangenheit des Geländes. Ost-, das heisst flussseitig ermöglicht es eine kleine Anlegestelle, die Expo vom Terreiro da Paço her auch per Schiff anzusteuern. Der Nordeingang, das nüchternste Portal, ist eine Art Schattenhaus, mit Holzleisten verkleidet (Entwurf: Manuel Tainha). Die meisten Besucher, so hofft man, werden jedoch per Metro, Bahn oder Bus anreisen und das Gelände durch den Westeingang betreten. Aus Calatravas Gare do Oriente entlassen, werden sie unvermittelt durch einen Komplex geschleust – das künftige Shopping Center Vasco da Gama –, in dem ihnen die Architektur einen Vorgeschmack dessen gibt, was sie im Geviert selbst erwartet.

Vasco da Gama, dessen Umschiffung des Kaps der Guten Hoffnung sich heuer zum 500. Mal jährt, gab nicht nur den beiden 1989 im «Martinho da Arcada» tafelnden Herren den Zeitpunkt und das Thema dieser portugiesischen Weltausstellung ein, sondern inspirierte auch die Architekten zu einer Vielzahl nautischer Anspielungen: Masten und Segeln, Bugformen und Bullaugen, Gangways und Kommandotürmen. Es sind, möchte man behaupten, Architekturen mit etlichen Lecks und wenig Tiefgang.



Skidmore, Owings & Merrill mit
Regino Cruz:
Pavillon der Utopie
▷ Pavillon de l'utopie ▷ Utopia
Pavilion

Das gilt für das «Ozeanarium» oder einfacher: Aquarium (Europas grösstes) von Peter Chermayeff (Sohn des berühmten tschechischen Architekten Serge Chermayeff): ein ins Dock von Olivais gepflanztes und über so aufwendige, doppelstöckige Zugangsrampen erschlossenes architektonisches Larifari, als möchte der Architekt damit schon die Warteschlangen der erwarteten 15 Millionen Besucher suggerieren. Auch nicht besonders originell ist das Wellenmuster der vorgehängten Fassade, das den «Pavillon der Zukunft» von Paula Santos und Rui Ramos charakterisiert. Und was soll man von einem 120 Meter hohen Stahlbogen halten, der an ein Segel erinnern möchte und die Torre Vasco da Gama (schon wieder) mit ihrem Aussichtsrestaurant «stützt»? Dieser Turm soll nichts Geringeres als ein Gegenstück zur 15 Kilometer westlich davon stehenden Torre de Belém bilden.

Das Projekt stammt von der Firma Skidmore, Owings & Merrill, die (zusammen mit dem Lissabonner Architekten Regino Cruz) noch für einen zweiten, wesentlich glücklicheren Entwurf verantwortlich zeichnet: den «Pavillon der Utopie», ein Hallenstadion mit einem davon unabhängigen kleineren Nebensaal. Äusserlich eine stromlinienförmige Muschel (oder eher ein Radfahrerhelm), überrascht es im Innern durch eine dem Spantengerippe eines Schiffs nachempfundene Holzkonstruktion, die mit einer maximalen Spannweite von 114 Metern zu den eindrucklichsten Bauwerken der Expo zählt.

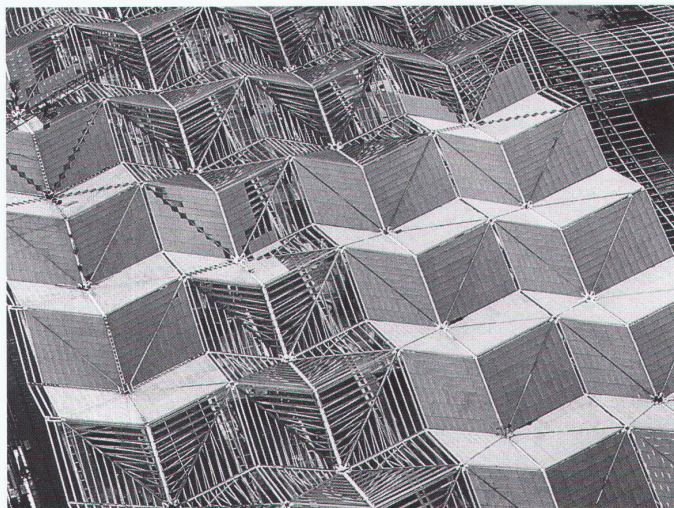
Siza und Carrilho da Graça

Auf allzu naheliegende nautische oder maritime Anspielungen ganz verzichtet haben nur zwei Architekten: Álvaro Siza und João Luis Carrilho da Graça. Gemeinsam ist ihren Bauten eine hieratische Haltung, mit der sie entschieden vom (natürlich vorauszu sehenden) Rummel Abstand nehmen. Verstärkt wird sie noch durch die Verkleidung der Bauten mit dem für Lissabon typischen Kalkstein (Liós). Dabei mag überraschen, wie wenig der eine wie der andere sich vor einer gewissen Monumentalität gescheut hat. Sie kommt bei Sizas portugiesischem Pavillon vor allem in dem offenen Volumen unter einem spektakulär durchhängenden Betonbaldachin zum Ausdruck. Der zweite, um einen beinahe klösterlichen Patio angeordnete Baukörper löst sich nordseitig in eine freiere, in Gärten auslaufende Ordnung auf. Zum Wasser hin säumt eine majestätische Arkade den zweigeschossigen Bau.

Gleichfalls zwei einfache Volumen, ein horizontaler und ein vertikaler Block, verschränken sich beim «Pavillon der Kenntnis der Meere» von Carrilho da Graça zu einer scheinbar schwebenden Komposition. Wie Siza (für den Betonbaldachin) zog auch der Lissabonner Architekt den Meisterstatiker Cecil Balmond von Arup & Partners bei. Der Zugang erfolgt über eine imposante, um den wasserbesprühten Hof laufende Rampe. Während die künftige Verwendung von Sizas Pavillon noch ungewiss ist, soll Carrilho da Graças fast fensterloser Bau nach der Expo ein Wissenschaftsmuseum aufnehmen. Zurzeit werden die grossen Innenräume freilich durch die Ausstellungsarchitekturen in fast unvorstellbarem Mass verunstaltet, ja unkenntlich gemacht. Mehr Glück hatte in dieser Hinsicht Siza, wurden die Interieurs des portugiesischen Pavillons doch von seinem Schüler Eduardo Souto de Moura entworfen.

Wie Calatravas Bahnhof sind auch diese beiden Bauten für Lissabon zweifellos eine Bereicherung. Für Siza, den Meister aus Porto, war es nach der behutsamen Rekonstruktion des bei der Brandkatastrophe 1989 zerstörten Chiado die zweite grosse Bauaufgabe in der portugiesischen Hauptstadt.

M. J.



Santiago Calatrava:
Gare do Oriente, Dach
▷ Toit ▷ Roof

Überblick Expo-Gelände ▷ Vue
générale du quartier de l'Expo
▷ General view of Expo grounds

Pavillon der Utopie: Innenraum
▷ Pavillon de l'utopie: espace
intérieur ▷ Utopia Pavilion: interior
space

