

MAR DA PALHA: UMA CIDADE DE MARGENS
Problemas de integração entre Lisboa e Margem Sul

À DESCOBERTA DO AQUEDUTO ALVIELA
Interpretação de uma ligação entre Paredes e Alenquer

Afonso de Carvalho

ISCTE  **IUL**
Instituto Universitário de Lisboa

**Escola de Tecnologias e Arquitectura
Departamento de Arquitectura e Urbanismo
Mestrado Integrado de Arquitectura**

Afonso Miguel Vitória Alves de Carvalho

Trabalho de projecto submetido como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em
Arquitectura

Mar da Palha: Uma Cidade de Margens – Problemas de Integração entre Lisboa e Margem Sul

Orientador:
Luís Miguel Torres Curado

À Descoberta do Aqueduto Alviela – Interpretação de uma ligação entre Paredes e Alenquer

Tutor:
Pedro da Luz Pinto

Outubro 2017



MAR DA PALHA: UMA CIDADE DE MARGENS
Problemas de integração entre Lisboa e Margem Sul

RESUMO

Lisboa é uma cidade histórica que ao longo do tempo evoluiu para a grande metrópole que hoje conhecemos, muito graças à sua localização geográfica que possibilitou uma exploração náutica desde a Época dos Descobrimentos.

A evolução da Outra Banda, um pouco mais tardia, é afectada pela revolução industrial, o que tornou a margem sul do Tejo uma “segunda Lisboa”, constituída por portos e outras indústrias, mais para servir as necessidades da margem norte.

Os núcleos que se formaram na Margem Sul foram transformados em cidades como Almada, Barreiro e Montijo, governados por autarquias independentes, envolvidas com Lisboa numa relação de competitividade e de desenvolvimento futuro. Estas cidades, entre outras, estão actualmente abrangidas no que se chama Área Metropolitana de Lisboa, facto que nos induz a constatar que o seu centro não é a cidade de Lisboa, mas sim o grande estuário do Tejo que envolve as duas margens e as liga como uma única cidade.

Este *Mar da Palha* acaba por ser estruturante e, mais tarde, em conexão com o desejo da população ligar as duas margens por pontes ou por circulares viárias que contornem o perímetro da cidade, projectos com intenções fortes mas que ficaram aquém do que se esperava, descontinuados ou que ficaram só no papel.

No trabalho são explorados três temas chave, divididos por capítulos, a saber: as ligações de margens; a sua paisagem e embelezamento; e as decisões políticas tomadas em seu torno. O capítulo final é dedicado ao mapeamento desses temas, construindo uma cidade quase imaginária à volta do estuário do Tejo, através de projectos existentes e documentados.

Palavras-Chaves: Mar da Palha (MDP), Lisboa, Ponte 25 de Abril (P25A), Ponte Vasco da Gama (PVG), cidade, união, corpo unitário, função, integração, ligação, Margem Sul.

ABSTRACT

Lisbon is a historical city that over time has evolved into the great metropolis that we know today, thanks to its geographical location that made possible a nautical exploration from the time of the Discoveries.

The evolution of the Other Band, a little later, is affected by the industrial revolution, which made the south bank of the Tagus a "second Lisbon", made up of ports and other industries, more to serve the needs of the north bank.

The nuclei that were formed in the South Margin were transformed into cities like Almada, Barreiro and Montijo, governed by independent municipalities, involved with Lisbon in a relationship of competitiveness and future development. These cities, among others, are currently covered in what is called the Metropolitan Area of Lisbon, which leads us to note that its center is not the city of Lisbon, but the great Tagus estuary that surrounds the two banks and the as a single city.

This *Mar da Palha* turns out to be structuring and, later, in connection with the desire of the population to connect the two banks by bridges or by road circuits that circumvent the perimeter of the city, projects with strong intentions but that fell short of what was expected, discontinued or left alone on paper.

Three key themes are explored in the paper, divided into chapters, namely: margin connections; its landscape and beautification; and the political decisions made around it. The final chapter is dedicated to the mapping of these themes, building an almost imaginary city around the Tagus estuary, through existing and documented projects.

Key words: Sea of Straw (MDP), Lisbon, 25th April Bridge (P25A), Vasco da Gama Bridge (PVG), city, union, unitary body, function, integration, connection, South Margin

AGRADECIMENTOS

Agradeço:

Aos meus pais, irmão e avós que me apoiaram nos bons e maus momentos, por estarem sempre no meu lado,

Aos meus amigos da faculdade que me ajudaram sempre nas minhas dúvidas e aos bons fins de tarde de cerveja,

Aos meus professores por me ensinarem tudo o que eu sei até agora,

Ao meu orientador e tutor que me acompanharam neste percurso anual e me ajudaram sempre nas alturas que precisava.

ÍNDICE DAS ILUSTRAÇÕES

Fig.1: Ilustração de Joaquim Guilherme Santos Silva 1871-1948. [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/2015/05/a-ponte.html>>[Acedido em 8 de Agosto 2017], fonte original: Hemeroteca Digital

Fig.2: Ponte 25 de Abril, vista em Alcântara - vista de Lisboa. Ponte 25 de Abril: Informações Gerais, Lusoponte, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <https://www.lusoponte.pt/25-de-abril/informacoes-gerais>>[Acedido em 9 de Outubro 2017]

Fig.3: Proposta Ponte sobre o Tejo de Cassiano Branco - vista de Almada. [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/2015/05/a-ponte.html>>[Acedido em 8 de Agosto 2017], fonte original: Arquivo Municipal de Lisboa

Fig.4: Proposta Ponte sobre o Tejo de Cassiano Branco - vista de Lisboa. [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/2015/05/a-ponte.html>>[Acedido em 8 de Agosto 2017], fonte original: Arquivo Municipal de Lisboa

Fig.5: Implantação da ponte de Cassiano Branco entre Lisboa e Cacilhas. (2015) Cassiano Branco, Arquivo Municipal de Lisboa, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://arquivomunicipal.cm-lisboa.pt/pt/investigacao/varia/documento-do-mes/agosto-2015/>>[Acedido em 10 de Outubro 2017]

Fig.6: Ponte Vasco da Gama, vista no Parque do Tejo – vista de Lisboa. Ponte Vasco da Gama: Informações Gerais, Lusoponte, em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <https://www.lusoponte.pt/vasco-da-gama/informacoes-gerais>>[Acedido em 9 de Outubro 2017]

Fig.7: Movimento naval antes da construção da P25A. PINCHA, João Pedro (2016)- **Quando as margens do Tejo só se uniam por barco**, Observador, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://observador.pt/especiais/quando-as-margens-do-tejo-so-se-uniam-por-barco/>>[Acedido em 3 de Outubro 2017], fonte original:Fernando Carvalho Rodrigues

Fig.8: Ponte Marechal Carmona. (2012), Ponte Marechal Carmona, Restos de Colecção, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://restosdecolecção.blogspot.pt/2012/08/ponte-marechal-carmona.html>>[Acedido em 29 de Setembro 2017]

Fig.9: Ramal do Seixal. Foto de João Padrão, MARTINS, Fernando (2012), O antigo Ramal do Seixal, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://comboiosdehoje.blogspot.pt/2012/01/o-antigo-ramal-do-seixal.html>>[Acedido em 16 de Agosto 2017]

Fig.10: Ramal do Seixal destruído. MARTINS, Fernando (2012), O antigo Ramal do Seixal, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://comboiosdehoje.blogspot.pt/2012/01/o-antigo-ramal-do-seixal.html>>[Acedido em 16 de Agosto 2017]

Fig.11: Estado actual do Ramal do Seixal. Foto de autor

Fig.12: Istmo Taipa-Coloane em 1968. BOTAS, João (2012), Istmo Taipa-Coloane: antes e depois, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://macauantigo.blogspot.pt/2012/01/istmo-taipa-coloane-antes-e-depois.html>>[Acedido em 30 de Setembro 2017]

Fig.13: Ponte Governador Nobre de Carvalho, em Macau. CRUZ, Patricia (2014) - **Ponte Governador Nobre de Carvalho, 40 anos a ligar Macau e Taipa**, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://www.revistamacau.com/2014/12/10/ponte-governador-nobre-de-carvalho-40-anos-a-ligar-macau-e-taipa/>> [Acedido em 18 de Abril 2017], Foto de Gonçalo Lobo Pinheiro

Fig.14: Peões na Ponte Governador Nobre de Carvalho. CRUZ, Patricia (2014) - **Ponte Governador Nobre de Carvalho, 40 anos a ligar Macau e Taipa**, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://www.revistamacau.com/2014/12/10/ponte-governador-nobre-de-carvalho-40-anos-a-ligar-macau-e-taipa/>> [Acedido em 18 de Abril 2017], fonte original: Arquivo Municipal de Macau

Fig.15: Antiga portagem da Ponte Governador Nobre de Carvalho. CRUZ, Patricia (2014) - **Ponte Governador Nobre de Carvalho, 40 anos a ligar Macau e Taipa**, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://www.revistamacau.com/2014/12/10/ponte-governador-nobre-de-carvalho-40-anos-a-ligar-macau-e-taipa/>> [Acedido em 18 de Abril 2017], fonte original: Arquivo Municipal de Macau

Fig.16: Construção da ligação Macau - Zhuhai - Hong-Kong. (2015)- **Ligação Hong Kong-Zhuhai-Macau, uma ponte para o futuro**, Revista Macau, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://www.revistamacau.com/2015/02/09/ligacao-hong-kong-zhuhai-macau-uma-ponte-para-o-futuro/>> [Acedido em 16 de Agosto 2017]

Fig.17: Ponte Széchenyi, em Budapeste. Ponte das Correntes, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <https://www.tudosobrebudapeste.com/ponte-correntes>> [Acedido em 30 de Agosto 2017]

Fig.18: Circulação de peões e automóveis na Ponte Széchenyi, Google Maps Streetview (captura de imagem: Maio 2014), [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: [**Fig.19: Ponte D. Luís I, no Porto. Ponte Luis I**, Centro Histórico do Porto, \[em linha\]. Disponível em: WWW:<URL: <http://www.portopatrimoniomundial.com/ponte-luis-i.htm>> \[Acedido em 30 de Agosto 2017\]](https://www.google.pt/maps/@47.4986581,19.0420709,3a,45.6y,27.27h,79.26t/data=!3m6!1e1!3m4!1stVMxxKSpnDgHOQVMpVvnrQ!2e0!7i13312!8i6656_> [Acedido em 30 de Setembro 2017]</p></div><div data-bbox=)

Fig.20: Circulação de peões na Ponte D. Luís I. Google Maps Streetview (captura de imagem: Agosto 2016), [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: [**Fig.21: Miradouro do Centro Interpretativo da Ponte 25 de Abril - Experiência Pilar 7. \(2016\)- O novo miradouro da Ponte 25 de Abril vai ser assim**, Nit, \[em linha\]. Disponível em: WWW:<URL: <https://nit.pt/out-of-town/08-09-2016-o-novo-miradouro-da-ponte-25-de-abril-vai-ser-assim>> \[Acedido em 30 de Agosto 2017\]](https://www.google.pt/maps/@41.1391606,-8.6091774,3a,48.8y,220.65h,86.36t/data=!3m8!1e1!3m6!1sAF1QipPLQqvIWUZs3tVbADrffZHETMDGzCS62sRElnW4!2e10!3e11!6shhttps:%2F%2Fh5.googleusercontent.com%2Fp%2FAF1QipPLQqvIWUZs3tVbADrffZHETMDGzCS62sRElnW4%3Dw203-h100-k-no-pi-0-ya291.4982-ro0-fo100!7i10752!8i3566_> [Acedido em 30 de Setembro 2017]</p></div><div data-bbox=)

Fig.22: Ilustrações de circulares existentes da revista *Passagens N1.*, PINTO, Paulo Tormenta, e tal. (2013) – **PAISAGENS DISTANTES: a CRIL uma avenida pós-moderna.** *Passagens*, N1, Cleidoscópio, pág.2; 4; 6; 9-10; 12; 14-17

Fig.23: “Plano Rodoviário Nacional para a área metropolitana de Lisboa (Carta Oficial de Estradas de Portugal Continental – Instituto da Mobilidade e dos transportes e do Instituto Geográfico do Exército”. RODRIGUES, Luís Ferreira (2016) - **A Ponte Inevitável - A História da ponte 25 de Abril**, Guerra & Paz, pág. 233

Fig.24: Planta de rede de ferrovia Cassiano Branco apresentado no *Diário de Notícias* de 1958, complementar com a sua ponte proposta. (2015) Cassiano Branco, Arquivo Municipal de Lisboa,

[em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://arquivomunicipal.cm-lisboa.pt/pt/investigacao/varia/documento-do-mes/agosto-2015/>>[Acedido em 10 de Outubro 2017]

Fig.25: Redes de metro de Portugal. Ilustração de Peter Dovak, CONSTANZA, Martinez (2017) - **'220 Mini Metros' Illustrates Metro and Train Networks from Around the World**, [em linha].

Disponível em: WWW:<URL: <http://www.archdaily.com/869555/220-mini-meters-illustrates-metro-and-train-networks-from-around-the-world>>[Acedido em 1 de Setembro 2017]

Fig.26: Redes de metro que fazem ligações por cima de barreiras de água. Ilustração de Peter Dovak, CONSTANZA, Martinez (2017) - **'220 Mini Metros' Illustrates Metro and Train Networks from Around the World**, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://www.archdaily.com/869555/220-mini-meters-illustrates-metro-and-train-networks-from-around-the-world>>[Acedido em 1 de Setembro 2017]

Fig.27: Plano inicial do MST. (2010) - O Metro Sul do Tejo, ou mais uma crónica de um país onde tudo se faz muito devagarinho, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://vitorinices.blogspot.pt/2010/06/o-metro-sul-do-tejo-ou-mais-uma-cronica.html>>[Acedido em 1 de Setembro 2017]

Fig.28: MST (1ª fase, o existente). Metro Sul do Tejo – traçado, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: http://www.almadadigital.pt/xportal/xmain?xpgid=imprimirGeneric&genericContentPage_qry=BOUI=39198179>[Acedido em 11 de Outubro 2017]

Fig.29: Ciclovias da EuroVelo. EuroVelo Routes, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://www.eurovelo.com/en/eurovelos>>[Acedido em 11 de Outubro 2017]

Fig.30: Panorama Mar da Palha, paisagem de Lisboa vista do Barreiro. Foto de autor .

Fig.31: Panorama Mar da Palha, paisagem da Margem Sul vista de Lisboa. Foto de autor .

Fig.32: MDP. Foto de Giulia Polli.

Fig.33: Almada e Lisboa. Foto de Giulia Polli.

Fig.34: Almada e a P25A. Foto de Giulia Polli.

Fig.35: Lisboa e Margem Sul. Foto de Giulia Polli.

Fig.36: Manhattan e a Ponte Brooklyn, uma de várias pontes em Nova Iorque. (2013)- **Top 5 Bridges in New York City (Staff)**, *New York Habitat*, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://www.nyhabitat.com/blog/2013/08/19/top-5-bridges-new-york/>>[Acedido em 27 de Abril 2017]

Fig.37: Hong-Kong. MEIGHAN, Julia - **My visit to Asia...**, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://www.vmagroup.com/my-visit-to-asia/>>[Acedido em 12 de Outubro 2017]

Fig.38: Macau e a Ponte Governador Nobre de Carvalho. Macau Photo: Macau Skyline in the evening, *tripadvisor*, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <https://www.tripadvisor.com/LocationPhotoDirectLink-g664891-i111738115-Macau.html>>[Acedido em 12 de Outubro 2017]

Fig.39: Ilustração da Exposição do Mundo Português. Foto de Mário Novais, Biblioteca de Arte / Art Library Fundação Calouste Gulbenkian, **Exposição Mundo Português...**, *flickr*, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <https://www.flickr.com/photos/biblarte/sets/72157606234802424/>>[Acedido em 12 de Outubro 2017]

Fig.40: Expo 98. (2006)- **PUZI - Parque EXPO'98 - JUL1999**, *Blogspot* [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://livre2015.blogspot.pt/2006/07/>>[Acedido em 12 de Outubro 2017]

Fig.41: Praça do Comércio. (2017) - **LISBOA: BOOMING CAPITAL OF ELECTRONIC MUSIC**, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://www.clubberconfession.com/lisboa-extols-electronic-music/>>[Acedido em 12 de Outubro 2017]

Fig.42: “Estudo das acessibilidades e estrutura viária” da requalificação da Margueira, em Almada. AMADOR, Hélder (2011) - **Reconversão de áreas industriais obsoletas - brownfields-Projecto Arco Ribeirinho Sul-AML**, Universidade Técnica de Lisboa, Faculdade de Arquitectura. Doutoramento em Urbanismo, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: https://www.researchgate.net/publication/312087731_Territorios_Metropolitanos-Projecto_Arco_Ribeirinho_Sul> [Acedido em 5 de Setembro 2017], fonte original: CMA- Plano estratégico Almada Nascente

Fig.43: Plano da requalificação da Siderurgia, no Seixal. AMADOR, Hélder (2011) - **Reconversão de áreas industriais obsoletas - brownfields-Projecto Arco Ribeirinho Sul-AML**, Universidade

Técnica de Lisboa, Faculdade de Arquitectura. Doutoramento em Urbanismo, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: https://www.researchgate.net/publication/312087731_Territorios_Metropolitanos-Projecto_Arco_Ribeirinho_Sul> [Acedido em 5 de Setembro 2017], fonte original: Plano de Ordenamento Siderurgia Nacional –CMS 2005

Fig.44: Plano da requalificação da Quimiparque, no Barreiro. AMADOR, Hélder (2011) - **Reconversão de áreas industriais obsoletas - brownfields-Projecto Arco Ribeirinho Sul-AML**, Universidade Técnica de Lisboa, Faculdade de Arquitectura. Doutoramento em Urbanismo, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: https://www.researchgate.net/publication/312087731_Territorios_Metropolitanos-Projecto_Arco_Ribeirinho_Sul> [Acedido em 5 de Setembro 2017], fonte original: Plano de pormenor –CMB-2008

Fig.45: Liverpool Waters, inspiração de Lisbon South Bay. (2014) - **Liverpool Waters - FROM CONCEPT TO CREATION**, Planit – IE LLP, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://www.liverpoolwaters.co.uk/ebook/LW-C-C/>> [Acedido em 1 de Agosto 2017], pág.8-9

Fig.46: A Cidade da Água de Manuel Graça Dias e Egas José Vieira, visto de Lisboa. Reconversão urbana do estaleiro da Margueira, Almada, Contemporânea Lda, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: http://www.contemporanea.com.pt/margueira_01.html> [Acedido em 12 de Outubro 2017]

Fig.47: A Cidade da Água de Manuel Graça Dias e Egas José Vieira, na zona da Margueira, em Almada. Reconversão urbana do estaleiro da Margueira, Almada, Contemporânea Lda, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: http://www.contemporanea.com.pt/margueira_02.html> [Acedido em 12 de Outubro 2017]

Fig.48: Pórtico da Lisnave, em Almada. Foto de autor .

Fig.49: Torres de Alcântara, projecto de Álvaro Siza Vieira (com Carlos Castanheira e Luís Mendes). NOVA ALCÂNTARA (MASTER PLAN E TORRES PARA ALCÂNTARA) - ÁLVARO SIZA COM CARLOS CASTANHEIRA E LUÍS MENDES, *Carlos Castanheira Architects*, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://www.carloscastanheira.pt/pt/arquitectura/parcerias/master-plan-e-towers-for-alcantara>> [Acedido em 12 de Outubro 2017]

Fig.50: Maqueta das Torres de Alcântara. NOVA ALCÂNTARA (MASTER PLAN E TORRES PARA ALCÂNTARA) - ÁLVARO SIZA COM CARLOS CASTANHEIRA E LUÍS MENDES, *Carlos Castanheira Architects*, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://www.carloscastanheira.pt/pt/arquitectura/parcerias/master-plan-e-towers-for-alcantara>> [Acedido em 12 de Outubro 2017]

Fig.51: A TTT, que ligaria Barreiro a Lisboa. CARVALHO, Ana Margarida (2016) - A terceira ponte não é uma miragem, *Visão*, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://visao.sapo.pt/actualidade/portugal/2016-03-02-A-terceira-ponte-nao-e-uma-miragem>> [Acedido em 12 de Outubro 2017]

Fig.52: A TTT em relação com as ligações regionais. PINA, Pedro A.; PATRÍCIO, Nuno (2016) – O futuro sobre o Tejo, *RTP Notícias*, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: https://www.rtp.pt/noticias/pais/o-futuro-sobre-o-tejo_es938249> [Acedido em 30 de Agosto 2017]

Fig.53: A TTT em relação com as vias rodoviárias e ferroviárias da AML. PINA, Pedro A.; PATRÍCIO, Nuno (2016) – O futuro sobre o Tejo, *RTP Notícias*, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: https://www.rtp.pt/noticias/pais/o-futuro-sobre-o-tejo_es938249> [Acedido em 30 de Agosto 2017]

Fig.54: Esquema que apresenta a zona para o aeroporto de Alcochete e a BAM. FREIRE, Manuel Carlos (2017)- Ministérios divergem sobre Campo de Tiro de Alcochete, *Diário de Notícias*, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <https://www.dn.pt/portugal/interior/ministerios-divergem-sobre-campo-de-tiro-de-alcochete-8548881.html>> [Acedido em 13 de Setembro 2017]

Fig.55: Proposta académica de integração das duas margens. HENRIQUES, Ana Maria (2017) - Projecto de aeroporto no Montijo ainda faz sentido como há dez anos?, *Público*, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://p3.publico.pt/cultura/arquitectura/23112/projecto-de-aeroporto-no-montijo-ainda-faz-sentido-como-ha-dez-anos>> [Acedido em 13 de Outubro 2017]

Fig.56: A TTT proposta no projecto académico. HENRIQUES, Ana Maria (2017) - Projecto de aeroporto no Montijo ainda faz sentido como há dez anos?, *Público*, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://p3.publico.pt/cultura/arquitectura/23112/projecto-de-aeroporto-no-montijo-ainda-faz-sentido-como-ha-dez-anos>> [Acedido em 13 de Outubro 2017]

Fig.57: Representação do túnel da TDT. SUSPIRO, Ana (2016)- **O engenheiro sonha e as pontes aparecem... no papel**, Observador, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://observador.pt/especiais/o-engenheiro-sonha-e-as-pontes-aparecem-no-papel/>> [Acedido em 10 de Setembro 2017]

Fig.58: O MDP e as cidades na sua envolvente. Bing Maps, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <https://www.bing.com/maps>>[Acedido em 4 de Dezembro 2016]

Fig.59: Vias estruturantes da AML, estando em destaque os aeroportos existentes (laranja) e as indústrias a serem requalificadas (vermelho)

Fig.60: Pontes e vias existentes da AML.

Fig.61: Inclusão da TTT e do aeroporto de Alcochete na AML.

Fig.62: Inclusão da TDT, da TDM e do aeroporto de Alcochete na AML.

Fig.63: Metros existentes e suas ampliações planeadas na AML.

Fig.64: Propostas utópicas da AML.

GLOSSÁRIO DE SIGLAS

EDT: Estuário do Tejo

MDP: Mar da Palha

P25A: Ponte 25 de Abril

PVG: Ponte Vasco da Gama

PMC: Ponte Marechal Carmona

RDS: Ramal do Seixal

TTT: Terceira Travessia do Tejo

TDT: Travessia da Trafaria

TDM: Travessia do Montijo

TAM: Travessia António Mourão

BAM: Base Aérea do Montijo

AML: Área Metropolitana de Lisboa

CRIL: Circular Regional Interior de Lisboa

CREL: Circular Regional Exterior de Lisboa

CRIPS: Circular Regional Interior da Península de Setúbal

EDS: Eixo do Sul

INDICE

| | |
|---|------------|
| Resumo | |
| Abstract | |
| Agradecimentos | |
| Índice das Ilustrações | |
| Glossário de Siglas | |
| 1. Introdução | 19 |
| 1.1. Nota Introdutória | 19 |
| 1.2. Estado da Arte | 22 |
| 1.3. Estrutura do trabalho | 24 |
| 2. Metodologia | 26 |
| 3. Ligações Directas: Uma cidade transicional | 28 |
| 3.1. Pontes | 30 |
| 3.2. Eixos Viários | 61 |
| 4. Ligações Indirectas: Uma cidade através da visão | 74 |
| 4.1. Paisagem | 76 |
| 4.2. Embelezamento | 86 |
| 5. Uma Cidade em conflito: Tópicos em discussão | 112 |
| 5.1. O caso do TTT e do novo aeroporto | 112 |
| 5.2. O caso da Travessia da Trafaria e da Travessia do Montijo | 122 |
| 6. Uma Cidade em harmonia: Resultados de uma análise mapeada | 127 |
| 7. Conclusão | 137 |
| 8. Bibliografia | 142 |
| 9. Anexos | 152 |

1. Introdução

1.1. Nota Introdutória

“Estar em Lisboa não é estar no Sul. É estar no Norte, dobrar uma esquina e descobrir o Sul. É não ter medo de estar no Norte, porque em qualquer momento se pode correr rua abaixo até ao rio e atravessar o Sul. Para as pessoas do Norte, Sul e Mediterrâneo são a mesma coisa, para quem vive em Lisboa não. O Sul está sempre a vista do outro lado, nunca se fala em Mediterrâneo. É um sentido difícil de explicar.”

- Luís Miguel Cintra, “Zéfiro”

Estas são as últimas palavras narradas por Luís Miguel Cintra em “Zéfiro”, uma docuficção que retrata Lisboa e a Margem Sul como duas entidades separadas pelo Estuário do Tejo (EDT), e como descrito na sua sinopse, “ (...), condenada ao Atlântico pelo estuário vastíssimo que a separa da «outra banda».”¹ No filme faz-se uma analogia do EDT com o Mar Mediterrâneo em que o retrata “como o Mediterrâneo em miniatura”², e referindo também que este mar foi governado pelo Império Romano, em que grande parte do seu sucesso deve-se ao uso deste elemento líquido para a navegação, conquistando assim territórios e construindo portos de apoio ao Império.³ O Império

¹ **Zéfiro (1994)**, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://www.cinept.ubi.pt/pt/filme/3337/Z%C3%A9firo>>[Acedido em 3 de Agosto 2017]

² MORAIS, José Alvaro (1994)- **Zéfiro**, G.E.R. LDA., Radiotelevisão Portuguesa, vídeo (ficheiro mp4) (45:24 min.). No filme, Luís Cintra narra: “E se a Sul o Golfo do Algarve é o Mediterrâneo que entra pelo Atlântico dentro, a Norte, se refizermos por terra a viagem de regresso da barca com os dois corvos que trazia a Afonso Henriques os restos do santo mártir, vemos que ao fim e ao cabo, o Estuário do Tejo é o prolongamento do atlântico que se instala em frente de Lisboa como o Mediterrâneo em miniatura”.

³ Idem. No filme, Luis Cintra narra: “O Império Romano não é um império continental. A sua expansão faz-se de inicio a volta do grande lago, do Mediterrâneo. As vias do seu êxito são marítimas. Mesmo as suas redes viárias são construídas em direcção aos portos.”

Romano usava este mar depois para a exportação de produtos destes territórios para se enriquecer, transportados depois para a sua capital e centro, Roma.⁴ No fundo, o Mediterrâneo funcionava como uma *network* de transportes fluviais, que partiam e atracavam tanto nos portos como na cidade de Roma, circundantes nos limites do mar. Funcionava como um grande corpo unitário, governado só por uma entidade, o imperador.

Na Idade Média, por volta de 1373, D. Fernando ordenou à população, que vivia em torno do EDT um esforço conjunto para a construção da Cerca Nova, protecção da capital, Lisboa.⁶ De novo, demonstra esta ideia de um corpo unitário em volta de um centro, neste caso o centro é Lisboa e o seu centro é a envolvente em torno do EDT.

Mais tarde, na época industrial, as terras da Margem Sul abrigaram vários portos com a função de auxiliar Lisboa, funcionando como uma zona de trabalho, o que trouxe para esta região, gente de vários pontos do país, que estavam à procura de emprego. Lisboa tinha, assim, uma função mais turística, sendo a capital.

Mas à medida que o tempo avançou, as terras envolventes no EDT cresceram para cidades, estas independentes entre si. Este crescimento foi devido ao tal crescimento populacional referido no parágrafo anterior, que suscitou vários núcleos urbanos desorganizados, de modo a controlar este crescimento. Cada núcleo tinha então uma administração e a partir daí cada núcleo/cidade começou a ganhar condições para se auto-sustentar. Foi aqui que começou a haver uma contradição. Esta contradição surge à medida que estas cidades crescem, tornando-se autónomas, já não precisando de exercer a função de sustentar Lisboa.

⁴Idem. No filme, Luís Cintra narra: “O Estuário é rico como o Atlântico e navegável como o Mediterrâneo. Era ao longo da costa do Mediterrâneo que passavam as rotas da seda e do âmbar, se cruzavam os caminhos do sal e das especiarias, do azeite e dos perfumes, as vias dos utensílios e das armas, das artes e do saber, das profecias e da fé.”

⁶ MATOS, José Sarmento (2016) *Os passos em volta*, in COSTA, Pedro Campos; PINTO, Eduardo Costa – *Sete Círculos*, Circo de Ideias, (pp.42-43).

Enquanto Lisboa e as cidades da Margem Sul ficaram administrativamente autónomas, os seus portos industriais como a CUF, do Barreiro, a Margueira, em Almada e a Siderurgia, no Seixal, faliram, devido à crise petrolífera. Estas falharam ao não se adaptarem à evolução tecnológica que estava a acontecer no resto do mundo, o que conseqüentemente gerou, no que toca à transição de produtos, uma falta de comunicação fluvial entre estas margens.

Mas este não é só o caso de Lisboa, pois muitas cidades que estavam em situações geográficas semelhantes sofreram o mesmo problema com os portos que estavam ao seu serviço a evoluírem para cidades autónomas, criando assim barreiras aquáticas que as separam.

Com o passar do tempo, as cidades crescem mais a nível demográfico e económico, aperfeiçoando-se cada vez mais as tecnologias para a facilitação da vida quotidiana. O próximo passo destas cidades foi a criação de eixos rodoviários e pontes para a deslocação rápida de carros e comboios; a transformação de portos abandonados nas frentes de água e a construção de grandes edifícios, alguns até marcantes pelo destaque que têm em relação ao seu redor, sendo considerados até ícones dessas cidades. Eventualmente, algumas destas cidades até formaram acordos e unificaram-se como uma só, ficaram novamente num corpo unitário, mas com funções diferentes.

No caso de Lisboa e da Margem Sul, as pontes 25 de Abril (P25A) e mais tarde a Vasco da Gama (PVG) foram as travessias construídas para unificar as duas margens, mas com uma função mais nacional do que regional, sendo os transportes fluviais o mais procurado pela população para a deslocação rápida de quem trabalha nas margens opostas onde vivem. Enquanto isso, as duas grandes pontes servem para a deslocação daqueles que têm automóvel ou outro tipo de veículo, não havendo uma alternativa pedonal e de ciclovia, dificultando o acesso directo entre duas margens. Ao olharmos para toda a envolvente em redor do EDT, deparamos com “deficiências” no seu desenho geral, conjuntos que não dão a ideia de corpo unitário, que existe em comparação com outras cidades da mesma natureza. O metro não liga as duas margens, a CRIL e a CREL não são

“circulares”, as cidades e povoações da Margem Sul estão fragmentadas em relação à mancha urbana que é Lisboa. Existiram desejos de realizar estas intenções de integração durante décadas, nunca concretizados por várias razões condicionantes.

A ideia de corpo unitário traz funcionalidade. Uma cidade é um corpo unitário funcional, mas a ideia de cidade muda ao longo da história, à medida que evoluímos e que a tecnologia avança. O EDT já não tem a funcionalidade que tinha na época industrial, comparável como o Mar Mediterrâneo da era do Império Romano. Assim como o Mar Mediterrâneo deixou de ser um império, o EDT, também conhecido como Mar da Palha (MDP), deixou de ser a cidade de Lisboa com a transformação dos portos, mas tem possibilidade de voltar a ser caso os problemas de integração que as duas margens têm sejam resolvidos.

A questão que este estudo coloca é; “porque é que a zona circundante do MDP não funciona como uma única cidade?”. Ao longo do trabalho vamos identificar os problemas de integração mais proeminentes da zona do MDP e comparando com outros casos existentes, gerando uma discussão que irá produzir elementos para uma resposta à pergunta de investigação.

1.2. Estado da Arte

A problemática existente da falta de integração entre as duas margens de Lisboa e Margem Sul é um assunto que desde que se introduziu a primeira ponte no rio Tejo, a ponte ferroviária da Praia do Ribatejo, em 1862 (que antes disso era um rio que “dividiu Portugal ao meio (...)”⁷), houve a necessidade de pensar na hipótese de uma grande ponte que liga a capital directamente com a metade sul de Portugal, em que a primeira ligação desta natureza foi proposta pelo Engenheiro e

⁷ RODRIGUES, Luís (2016) – **A Ponte Inevitável – A História da Ponte 25 de Abril**, Guerra & Paz, pág. 57

director técnico da Companhia dos Caminhos de Ferro do Sueste, Miguel Pais.⁸ Desde essa altura, houve uma discussão que punha em causa se essas ligações - pontes e túneis - poderiam ser feitas, existindo documentação ilustrada de várias dessas propostas antes da construção da P25A.⁹ Luís Ferreira Rodrigues em *A Ponte Inevitável – A História da Ponte 25 de Abril* (2016) aborda mais este tema sobre as implicações em Portugal que a P25A trouxe antes e depois da sua construção, mais de um ponto de vista histórico.

A medida que as cidades em torno do MDP foram desenvolvidas, começou a existir documentação de variados tópicos, entre eles estudos de características da região, destacando o estudo *A Margem Sul do Estuário do Tejo – Factores e formas da organização do espaço* (1973) de Maria Alfreda Cruz; críticas sobre o território em questão como *Pensar Lisboa* (1989) de J. P. Martins Barata que opina o estado de Lisboa na altura de forma urbanística e governamental, e também *Sete Círculos* (2016) que questiona os limites de Lisboa em torno do MDP, traçando e discutindo por vários autores do livro outros limites mais justificáveis do que o actual existente.

Na medida que estas cidades foram evoluindo individualmente após a construção da P25A, houve uma decadência nas indústrias na Margem Sul que tornou aqueles espaços vazios urbanos, que trouxe o tema das frentes de água em questão, como Nuno Portas em *Água: cidades e frentes de água* (1998), na altura da inauguração da Expo 98, que faz comparações com situações estrangeiras que em relação com Portugal evoluíram muito mais rapidamente; ou o estudo do futuro destas zonas industriais como fez Hélder Amador no seu trabalho *Reconversão de áreas industriais obsoletas - brownfields-Projecto Arco Ribeirinho Sul-AML* (2011).

Ao longo da história e da evolução desta região, os média tiveram um papel importante no registo de todos estes eventos importantes, desde a artigos de jornais como no *Público* e no *Diário de*

⁸ Idem, pág. 31

⁹ (2015)- **A ponte**, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/2015/05/a-ponte.html>>[Acedido em 8 de Agosto 2017]

Notícias, revistas como a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, blogues, crónicas e investigações feitas e partilhadas online na Internet, sendo esta uma das principais fontes da concepção deste trabalho.

1.3. Estrutura do Trabalho

O trabalho está estruturado por uma *Introdução* à investigação; seguindo-se a *Metodologia*, e três capítulos de investigação face aos resultados da metodologia, de um capítulo de discussão desses resultados, finalizado com uma *Conclusão*.

A *Introdução*, inclui uma *Nota Introdutória* para o trabalho; de seguida, surge o Estado da Arte, que introduz outros trabalhos/artigos/dissertações já realizados sobre o mesmo tema, o que possibilitou a concretização deste trabalho; e, finalmente, segue-se a *Estrutura do Trabalho* que descreve a sequência estruturada do trabalho desenvolvido.

A *Metodologia*, descreve a forma de como o trabalho foi pesquisado para a investigação final apresentada, desde a documentação literária impressa até à webgrafia existente.

Depois da *Metodologia* descrita, apresenta-se a descrição dos resultados obtidos da investigação feita, dividida então por três capítulos distintos. O primeiro capítulo "*Ligações Directas: Uma cidade transicional*" vai falar na integração das travessias e ligações construídas, tanto as existentes como as documentadas, comparando-se casos existentes com estas, demonstrando o seu problema de integração. Vai estar subdividida pelos subcapítulos: "*Pontes e Eixos Viários*", respectivamente. O segundo capítulo "*Ligações Indirectas: Uma cidade através da visão*" vai falar na integração visual do MDP, através das duas margens envolventes, de modo a comparar com casos existentes, tanto a paisagem natural como o da edificação envolvente e do seu impacto visual na zona. Vai estar dividida pelos subcapítulos: "*Paisagem e Embelezamento*", respectivamente. O terceiro capítulo "*Uma Cidade*

em conflito” *Tópico em discussão* vai falar de outros projectos importantes que foram discutidos para serem projectados, descritos nos média e que geraram grandes polémicas políticas, questionaram a região em si.

O quarto e último capítulo “*Uma Cidade em harmonia: Resultado de uma análise mapeada*”, é um capítulo diferente dos outros, pois reúne a informação dos resultados descritos nos capítulos anteriores, criando um capítulo mais vocacionado para a discussão da informação recolhida, através de um mapeamento em volta do MDP, expondo a zona metropolitana a uma “nova realidade”, que poderia existir na realidade.

Por último, a “*Conclusão*”, que vai responder à pergunta colocada no trabalho, assim como expor elementos não trabalhados para uma investigação futura para outros trabalhos.

No final, como complemento ao trabalho, são apresentadas, em *Anexo*, outras imagens que foram importantes para a compreensão da investigação.

Este documento usa o Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa de 1990, contudo as citações são reproduzidas na sua forma original.

2. Metodologia

A metodologia deste trabalho é feita através de pesquisa documental.

A pesquisa aqui apresentada é baseada em vários tipos de documentos existentes, de conteúdo científico, histórico, jornalístico e literário. Antes da concepção escrita do trabalho, a maioria do trabalho foi pesquisado em várias fontes bibliográficas existentes, não havendo uma ordem específica na data da sua recollecção. Na medida em que o trabalho foi escrito, foram surgindo novas fontes bibliográficas de interesse para a sua consistência, nomeadamente, notícias de jornais recentes.

A informação escolhida foi baseada em documentos publicados como livros, jornais, páginas Web oficiais, artigos científicos e teses de doutoramento e de mestrado. Há a salientar também os blogues com informação histórica, com fotos complementares que suportam a credibilidade do documento.

Em toda a informação retirada nestes documentos foi referida a fonte de onde esta foi tirada, mencionando em todos essas fontes, o título desse documento, e sempre que possível, o ano em que foi publicado e o autor desse documento, indicando sempre o dia em que foi consultado caso este seja de formato online. No corpo do texto do trabalho vai estar sempre identificado a fonte consultada, referindo o nome do autor ou citando o que foi dito ou descrito sempre no contexto do corpo de texto do trabalho.

Nos documentos publicados em formato de papel foi registado o autor; o ano em que foi publicado; o título, o nº da página, e dependendo dos casos a editora, o nº da edição, o local onde foi impresso, a identificação do tipo de documento (por exemplo, indicar que o documento é uma tese de mestrado). Os documentos com ISBN estão indicados na bibliografia. Estes documentos abrangem livros publicados, teses publicadas, e artigos de jornal que foram impressos mas existe versões PDF online.

Nas páginas Web consultadas foram indicadas sempre o título, e se possível identificar, o autor do artigo e a data em que foi publicado online. As fontes destes documentos online são sempre identificado por URL (exemplo: XYZ, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: www.xyz.pt>[Acedido em 9 de Agosto 2017]). Estes documentos abrangem blogues, crónicas, artigos científicos online e artigos jornalísticos online. Sempre que for um artigo jornalístico indicar o jornal que publicou online.

Depois de finalizar o teor do trabalho, foram postas as imagens que estão dispostas tanto no corpo do texto para dar contexto ao assunto tratado, como também em *Anexo* outras imagens que dão continuidade à investigação, sempre com a sua fonte identificada.

Toda a documentação pesquisada está na bibliografia, separada por categorias de formato do documento.

3. Ligações Directas: Uma cidade transicional

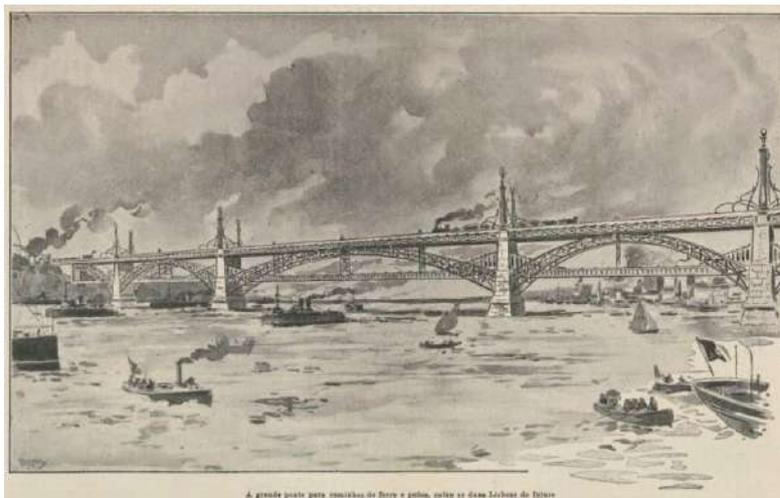


Fig.1: Ilustração de Joaquim Guilherme Santos Silva 1871-1948

“A grande ponte para caminhos de ferro e peões, entre as duas Lisboas do futuro”

A premissa deste capítulo vem da descrição desta ilustração (Fig.1), uma de várias entre os séculos XIX e XX que destacam uma ponte sobre o Tejo¹² com o desejo de conectar duas margens separadas por um grande distanciamento, que tornou-se uma realidade após a construção da primeira grande ponte, a Ponte Salazar, que mais tarde mudou de nome para a P25A. Parte desta descrição ilustra um desejo que nunca foi realizado, isto é de uma ponte feita para peões. Um atravessamento que não só recebesse a passagem de carros e comboios mas também de pessoas seria uma oportunidade de quebrar uma das grandes barreiras que impossibilita estas “duas

¹² **A ponte** (2015), Almada Virtual Museum, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/2015/05/a-ponte.html>>[Acedido em 8 de Agosto 2017]

Lisboas”¹⁴ de se tornarem uma só, que era a acessibilidade directa das duas margens. Uma ideia que vem já desde 1876, quando o Eng. Miguel Pais, “o primeiro sonhador”, propôs uma ponte que ligava Montijo a Beato¹⁵ (Anexo1), apresentando um atravessamento possível para peões. Mas na realidade é que estas pontes, falando nomeadamente da P25A e da PVG, são só atravessamentos para carros e comboios, de grandes acessos condicionados pelas próprias auto-estradas que as conduzem até lá. São pontes que não servem só para a população das duas margens, mas para a passagem automobilista que serve um país inteiro. O que faz então o MDP parecer apenas como um meio de transição de duas margens.

Este capítulo vai descrever então estes problemas que impedem uma integração mais funcional destas duas margens através de uma das componentes mais essenciais de uma cidade, as vias de acessibilidade, demonstrando-as através de comparações de exemplos reais ou realidades pensadas.

¹⁴ Fig.1

¹⁵ RODRIGUES, Luís Ferreira (2016) - **A Ponte Inevitável - A História da ponte 25 de Abril**, Guerra & Paz, pág.30-31

3.1. Pontes

Começando pelos acessos viários mais polémicos, foram as grandes pontes que atravessam na totalidade do MDP que começaram as primeiras ligações directas de uma margem à outra por terra. A primeira das duas pontes inaugurada a 6 de Agosto de 1966¹⁶, a P25A (Fig. 2) (conhecida anteriormente como Ponte Salazar), foi um dos projectos mais importantes do país, promovida pela imprensa portuguesa como “uma ponte para o futuro”¹⁷. Numa entrevista realizada ao engenheiro Canto Moniz, este esclarece que as principais condições para a localização da ponte foram:

a)- o forte condicionamento criadas “pela topografia de Lisboa, pelas instalações portuárias e pela existência do equipamento urbano da cidade”¹⁸;

b)- “sobre as incidências que a ponte iria ter na paisagem de Lisboa e do estuário do Tejo, tendo-se considerado diferentes ângulos e pontos de vista”¹⁹.

Também é de salientar que o “Vale de Alcântara oferecia as condições aceitáveis para a implantação das vias rodoviárias e ferroviárias de acesso à Ponte.”²⁰ Isto querendo dizer que ao criar a P25A tiveram de a implantar numa zona que estivesse isolada das cidades de Lisboa e Almada, dando mais prioridade à integração aos acessos viários, compreensível pois evitava a sobreposição dos portos ainda em funcionamento.

Tendo estes pontos em conta, vamos analisar uma outra proposta da ponte (Fig. 3 e 4). Estas ilustrações são relevantes porque, além de serem desenhadas por Cassiano Branco, importante

¹⁶ **A INAUGURAÇÃO DA PONTE SOBRE O TEJO NA IMPRENSA**, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/EFEMERIDES/PonteSobreTejo/PonteSobreTejo_Imprensa.htm>[Acedido em 9 de Agosto 2017]

¹⁷ MATA, Francisco (1966), “**UMA PONTE PARA O FUTURO**”, O Século Ilustrado, nº1492, pág.33

¹⁸ MONIZ, Canto (1966) in COSTA, Francisco - “**A PONTE SOBRE O TEJO**”, ARQUITECTURA, Lisboa, nº93, pág. 125

¹⁹ Idem, pág. 126

²⁰ Idem pág. 125



Fig.2: Ponte 25 de Abril, vista em Alcântara – vista de Lisboa

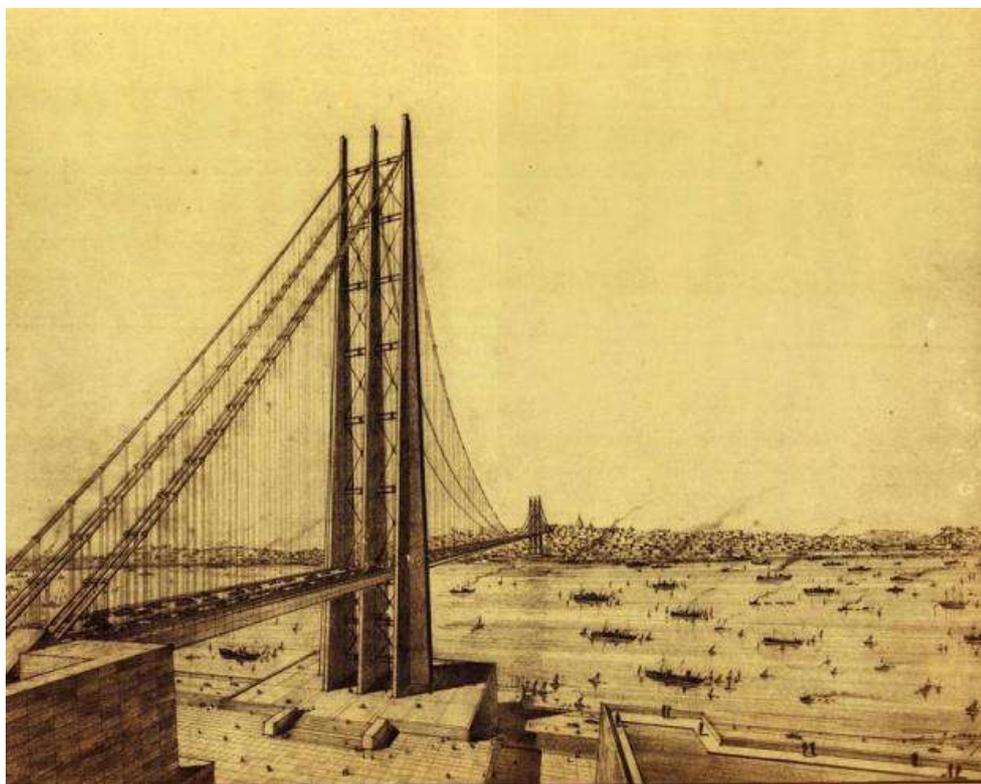


Fig.3: Proposta Ponte sobre o Tejo de Cassiano Branco - vista de Almada.



Fig.4: Proposta Ponte sobre o Tejo de Cassiano Branco - vista de Lisboa

arquitecto português que desenhou grande parte dos projectos de habitações de arquitectura moderna constituídas por avenidas inteiras em Lisboa²¹, também entrou em concurso público da construção da ponte, quando esta foi aberta.²²

Nesta proposta, existem dois factores importantes que diferem em comparação com a P25A, sendo estas:

- a) – a integração da ponte nas cidades de Lisboa e Almada;
- b) – a implantação da ponte no local.

Nestas imagens, como na P25A construída, mostra que a ponte não é condicionada pelos equipamentos das cidades nem pelos portos existentes, passando directamente em cima das cidades. Aqui comprova-se uma implantação diferente à P25A existente, não só por passar directamente em cima da cidade de Almada, como também se pode verificar na Fig.4, a estátua do Cristo Rei está do lado oposto, contrário da relação já existente entre a ponte e a estátua, salientando então a Fig.5 pela implantação proposta pelo arquitecto, fazendo uma ligação directa entre Lisboa e Cacilhas. Os apoios da ponte não seriam apenas apoios, pertenciam ao desenho da cidade através de uma monumentalidade, que por sua vez, integrava a acessibilidade das pessoas no seu redor, como se fosse uma praça. É também de salientar, que segundo Luís Rodrigues, “(...) a estrutura teria um grande tabuleiro com 2000 metros de extensão e 50 metros de largura, subdividido em duas plataformas que se destinariam a viaturas ligeiras e peões (plataforma superior) e comboios e

²¹ CARVALHO, Maria de Jesus – **Cassiano Branco: a obra**, Lisboa: Universidade Lusíada, 1998, Dissertação de Mestrado Teoria Arquitectura, pág.70-73

²² Mencionada na memória descritiva das ilustrações na exposição “a Lisboa que teria sido” no Museu da Cidade em 2017: ““Só em 1953 foi constituída uma comissão técnica para a construção de uma ponte sobre o Tejo e, três anos depois, foi aberto um concurso público. Esta proposta do arquitecto Cassiano Branco, de uma ponte suspensa, apresenta uma linguagem muito próxima da que acabou por ser edificada. 1962, à United States Steel International, também construtora da de Oakland Bay, em S. Francisco, inaugurada em 1936, que lhe serviu de modelo. A ponte ligando Lisboa a Almada foi inaugurada a 6 de Agosto de 1966 como Ponte Salazar.” (Anexo 9)

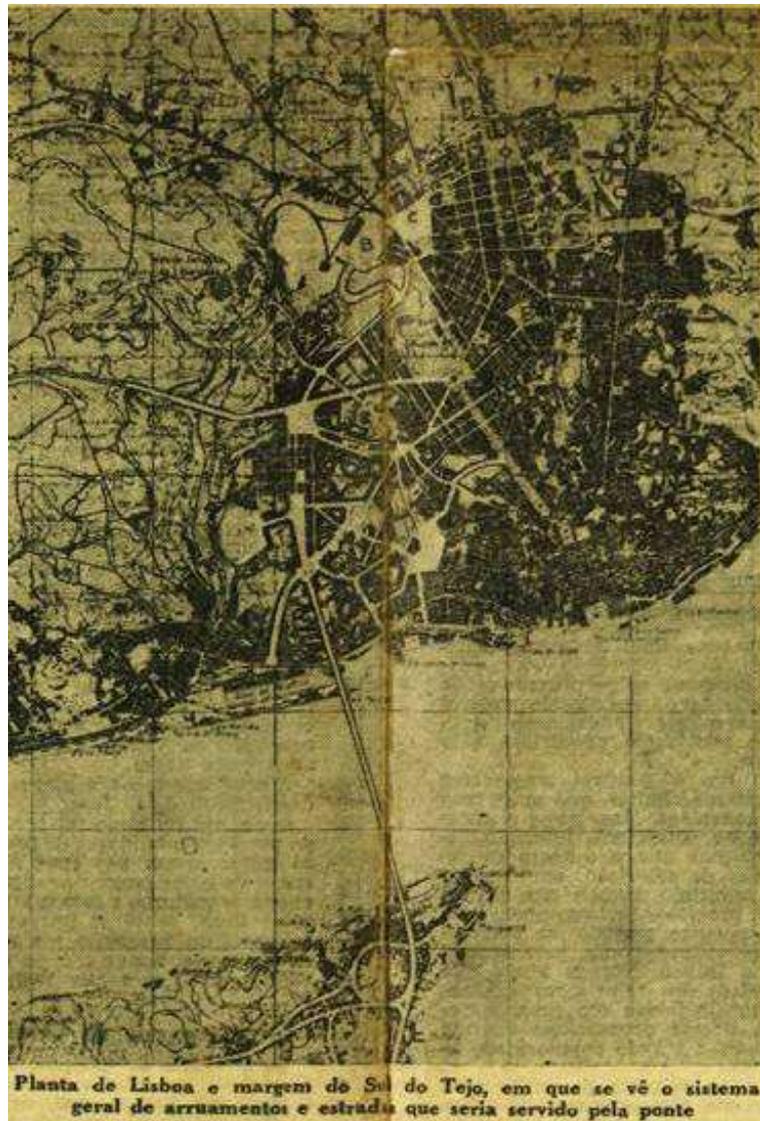


Fig.5: Implantação da ponte de Cassiano Branco entre Lisboa e Cacilhas

viaturas pesadas (plataforma inferior) (...)”²³ Ao invés, a P25A está implantada entre o Vale de Alcântara e um penhasco rochoso, em que neste a acessibilidade humana não é possível. Isto demonstra então uma ponte em que a integração com as duas cidades de Lisboa e Almada é mais susceptível do que a real P25A, em que a integração é só possível no lado de Lisboa.

Mais tarde, a segunda grande ponte a ser construída, a PVG (Fig.6), também constituiu o mesmo problema. Apesar de ter um design mais modernista do que a P25A graças a evolução de soluções técnicas que se foi desenvolvendo e ter a preocupação de se integrar com a paisagem, esta está implantada numa zona isolada das cidades. No caso da PVG, as zonas que são conectadas com as margens são zonas mais verdes. No lado da Margem Sul, a PVG passa por cima numa zona pertencente à Reserva Natural do EDT, zona em que é sempre precisa grandes estudos ambientais sobre o impacto na zona, que até neste caso foi preciso uma “recuperação das Salinas do Samouco”.²⁴ No lado de Lisboa, a PVG passa por cima do Parque Tejo²⁵, parque urbano desenhado para a integração da Expo 98, que como demonstrado no plano urbano da Expo de áreas verdes e de suas perspectivas futuras (Anexo 12 e 13)²⁶, a primeira metade do parque que está entre a Expo e a PVG está mais desenvolvida que a segunda metade em termos de desenho urbano e equipamentos após a passagem da PVG, sendo até hoje assim. Como na P25A, a PVG foi também construída para ligar auto-estradas nas zonas com menos condicionantes possíveis, mas que segundo Jacinto Sepúlveda, “incluiu igualmente o projecto de expropriações e realojamento” de “300 famílias”, com o objectivo principal de “permitir o fácil acesso à Expo 98”.²⁷

²³ RODRIGUES, Luís (2016) – **A Ponte Inevitável – A História da Ponte 25 de Abril**, Guerra & Paz, pág. 51

²⁴ SEPÚLVEDA, Jacinto – **Ponte Vasco da Gama**, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <https://engenhariacivil.wordpress.com/2007/03/13/ponte-vasco-da-gama/>>[Acedido em 11 de Agosto 2017]

²⁵ **Parque Tejo**, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://www.portaldasnacoes.pt/item/parque-tejo/>>[Acedido em 29 de Setembro 2017]

²⁶ GOMES, Carlos - **A Expo 98 e o desenvolvimento de Lisboa**, pág.26-27, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <https://pt.slideshare.net/carlosgomes/lisboa-expo>>[Acedido em 29 de Setembro 2017]

²⁷ SEPÚLVEDA, Jacinto – **Ponte Vasco da Gama**

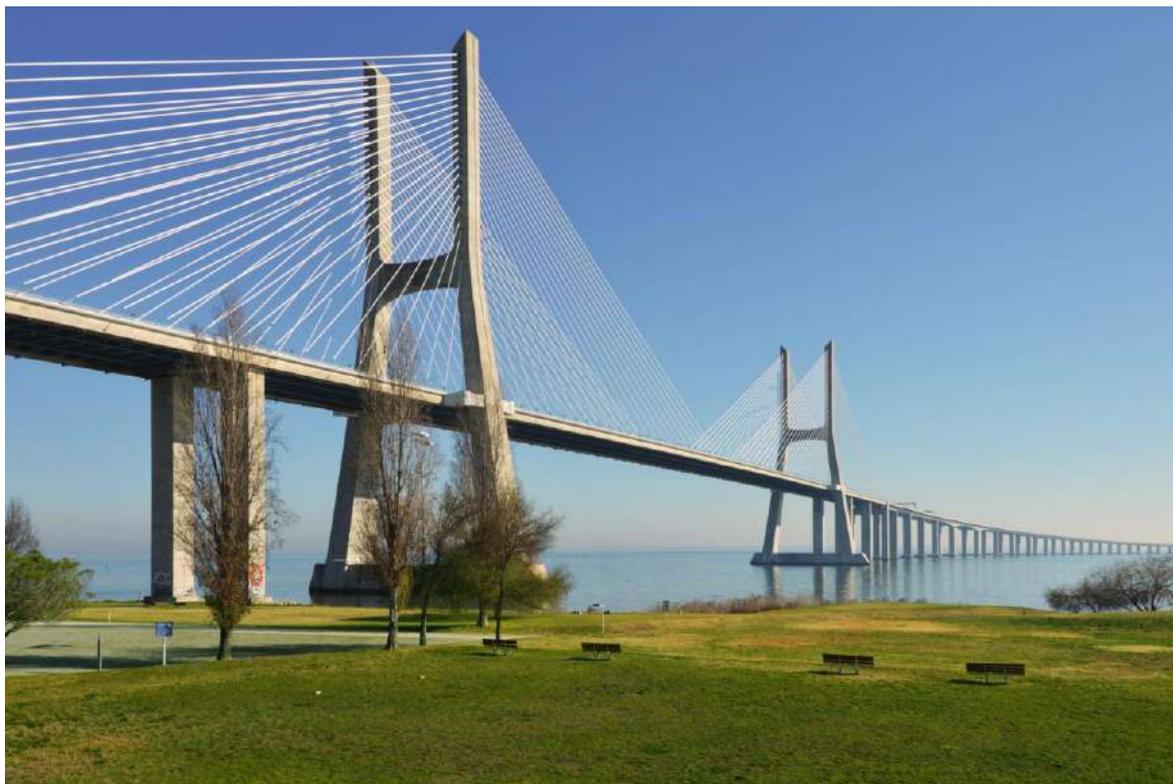


Fig.6: Ponte Vasco da Gama, vista no Parque do Tejo – vista de Lisboa

Assim, estas duas grandes pontes, consideradas ícones da cidade de Lisboa, são apenas acessos eficientes para veículos, pois ligam com as auto-estradas principais de Portugal e não com as próprias cidades. Na realidade, as auto-estradas são os intermediários entre as pontes e as cidades.

Antes destas duas pontes existirem, o meio que a população usava para deslocar-se de uma margem a outra no MDP (e que ainda usa hoje em dia) são os transportes fluviais.

No período antes da Revolução Industrial, as ligações para a outra margem fazia-se de barco à vela²⁸, pois na altura além de ser o único meio de transporte que permitia ultrapassar o rio Tejo (tendo em conta que a primeira ponte construída em Portugal sobre este rio foi em 1862²⁹), era a medida mais económica, numa altura em que “Devido (...), à inexistência de estrutura industrial e à fraca intensidade das trocas comerciais terrestres com o Sul do país, a ligação por barco era suficiente.”³⁰ Quando a Revolução Industrial sucedeu, em que o país tentou “acompanhar o ritmo do progresso mundial com a implementação das inovações tecnológicas”³¹, a máquina a vapor foi implementada nos transportes mobiliários, nomeadamente nos comboios (e com isto a necessidade de começar construir pontes no rio³²) e nos barcos, introduzindo em “1821, data em que o rio Tejo acolhe o primeiro barco a vapor (...).”³³ Numa altura em que a implantação da primeira ponte que ligava a capital à outra margem estava por decidir, a circulação fluvial foi um importante factor de decisão: por um lado, a ligação entre Lisboa e a zona de Almada era curta (dois quilómetros) mas o rio tinha uma grande profundidade, o que levava a um conflito entre a circulação fluvial e os pilares necessários para a ponte; enquanto a ligação entre Lisboa e Montijo seria mais longa (seis quilómetros) numa

²⁸ COOREIA, L.M. (2012)- **De Lisboa à Outra Banda**, Queluz: EIN Náutica, in RODRIGUES, Luís (2016) – **A Ponte Inevitável – A História da Ponte 25 de Abril**, Guerra & Paz, pág. 24

²⁹ RODRIGUES, Luís (2016) – **A Ponte Inevitável – A História da Ponte 25 de Abril**, Guerra & Paz, pág. 58

³⁰ Idem, pág. 24

³¹ Idem, pág. 24

³² Idem, pág. 58

³³ Idem, pág. 24

zona “em que o rio é menos profundo e a circulação fluvial era menos intensa (...)”.³⁴ No final, a P25A foi construída na zona da primeira hipótese referida.

De acordo como uma recollecção de eventos elaborada por João Pincha, foi a partir da introdução do barco a vapor até à finalização da P25A que houve um maior movimento naval (Fig.7) no MDP, o qual diminuiu imenso após esse período.³⁵ Havia um grande número de tipos de barcos, desde embarcações a vapor a motorizados (e incluindo ainda os tradicionais) usados como a principal função de levar a população para o outro lado do rio, incluindo “*ferry-boats* que asseguravam a passagem de viaturas de um lado ao outro”.³⁶ As travessias regulares de uma margem para a outra começaram em Porto Brandão (entre Almada e Trafaria) em 1920, sendo que os transportes em *ferry* foram encerrados pouco tempo depois da inauguração da P25A. A partir de 1975 surge a Transtejo, criada pelo governo ao “nacionalizar as travessias do rio (...)”³⁷, um grupo que funciona até hoje, mas descrito como “o cenário nunca mais foi o mesmo de antigamente.”³⁸

Entretanto, estas duas pontes que tiveram a sua importância na altura, apesar de terem uma menor grandiosidade que as P25A e PVG, permitiram factores importantes de interligação directa entre as duas margens, mas que agora perderam por falta de relevância ou por não existir, nomeadamente a Ponte Marechal Carmona (PMC) (Fig.8) e o Ramal do Seixal (RDS) (Fig.9).

. A PMC, que faz a ligação entre Vila Franca de Xira e Samora Correia, através da estrada N10 foi a primeira ponte a unir as duas margens do rio Tejo, ao lado da zona onde começa o MDP. Construída antes da P25A, inaugurada em 1951, foi considerada uma grande obra, por finalmente haver uma

³⁴ Idem, pág. 26

³⁵ PINCHA, João Pedro (2016)- **Quando as margens do Tejo só se uniam por barco**, Observador, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://observador.pt/especiais/quando-as-margens-do-tejo-so-se-uniam-por-barco/>>[Acedido em 3 de Outubro 2017]

³⁶ Idem

³⁷ Idem

³⁸ Idem

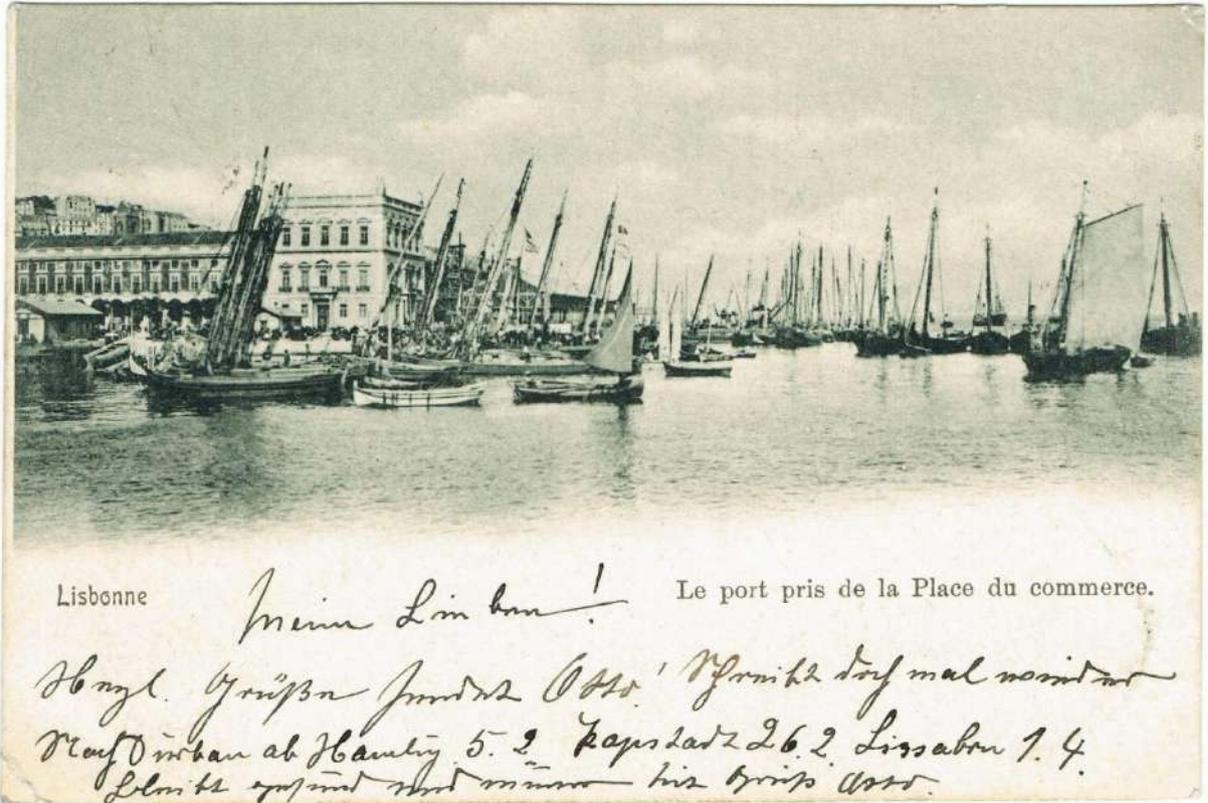
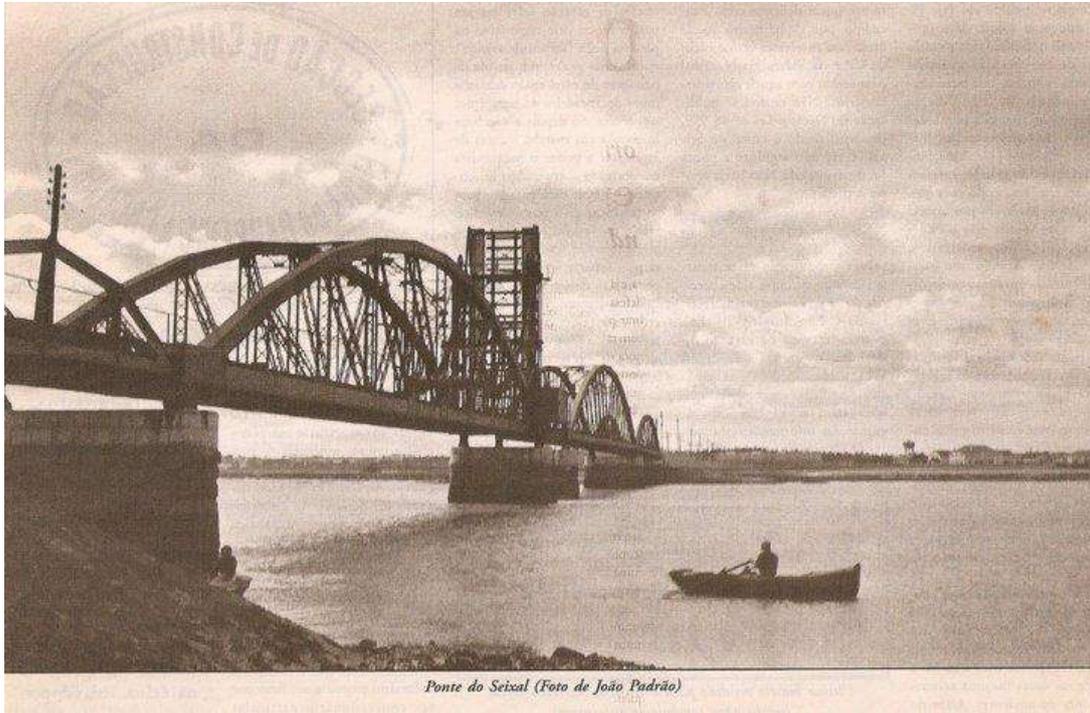


Fig.7: Movimento naval antes da construção da P25A.



Fig.8: Ponte Marechal Carmona



Ponte do Seixal (Foto de João Padrão)

Fig.9: Ramal do Seixal

ligação directa com Lisboa, sem necessidade de fazer atravessamentos marítimos em barcos a motor. Mas em contrapartida, só nos primeiros anos após a sua inauguração, pagava-se uma taxa de portagem para o seu atravessamento, em que o seu valor era muito maior do que o das viagens por barco, um valor que duplicou ao longo dos anos. Só no mandado de Maria de Lurdes Pintassilgo como Primeira-Ministra de Portugal, entre 1979 e 1980, é que foi abolida a lei de portagem da PMC.⁴⁰ A PMC, apesar de ser a primeira ponte que trouxe uma mobilidade rápida e acessível entre as duas margens do MDP, foi sempre uma ponte rodoviária sem acesso pedonal, com apenas a única interacção directa com a população no dia da sua inauguração.

O RDS foi construído em 1923, em que “este troço foi a única parte concluída do projecto (...), que planeava a ligação entre o Barreiro e Cacilhas, onde seria construído uma estação intermodal, que servisse os transportes ferroviário e fluvial (...)”⁴¹. De acordo com o artigo da revista *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, este seria (e foi) um projecto destinado ao fracasso, pois esta “ponte de ferro com um tramo levadiço” exigia grande manutenção por causa do seu uso recorrente, principalmente devido a passagem de embarcações da Siderurgia necessária na altura, entrando em conflito com o uso ferroviário.⁴² Apesar de, em termos de implantação, a ligação fazer sentido pois era situado nos pontos mais próximos das cidades (na altura vilas) do Barreiro e Seixal, foram estes problemas “técnico-económicas”⁴³ que levaram à interrupção do projecto do prolongamento até Cacilhas.⁴⁴ Uma ponte que esperava que desaparecesse depois da inauguração da P25A pela parte dos interessados, por ser uma solução economicamente mais viável.⁴⁵ E foi em 1969, quatro anos depois da inauguração da P25A, que esta foi encerrada, e mais tarde no mesmo ano, devido a um acidente com

⁴⁰ LUSA (2011) - **Vila Franca de Xira: Ponte que encurtou distâncias entre o Norte e o Sul faz 60 anos**, Sapo, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://noticias.sapo.pt/infolocal/artigo/1210515>>[Acedido em 11 de Agosto 2017]

⁴¹ MARTINS, Fernando (2012)- **O antigo Ramal do Seixal**, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://comboiosdehoje.blogspot.pt/2012/01/o-antigo-ramal-do-seixal.html>>[Acedido em 16 de Agosto 2017]

⁴² COSTA, Luís (dir.) – **O Ramal do Seixal está condenado**, *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, Lisboa, nº1932 (1968), pág. 171

⁴³ Idem, pág. 171

⁴⁴ Idem, pág. 171

⁴⁵ Idem, pág. 171

um barco, ela foi destruída (Fig.10).⁴⁶ De momento, a RDS ainda se encontra com o prolongamento até a zona onde a ponte foi destruída, na zona do Barreiro (Fig11).

A grande relação comum entre estas duas pontes que ligam duas margens relativamente próximas e as grandes pontes que passam directamente por cima do MDP é que elas nunca foram pensadas para a passagem de peões, levando então ao impedimento de uma integração completa de pelo menos duas cidades. O caso do Seixal e Barreiro é um grande exemplo porque ilustra uma zona que poderia ter mais hipóteses de haver uma ligação pedestre que realmente poderia unificar duas cidades numa só, mas invés disso foi uma ligação ferroviária pouco funcional e dispendiosa para o estado português. E levando este assunto mais longe em relação ao prolongamento de Cacilhas, se este existisse poderia levar mais tarde a uma integração completa das cidades do Barreiro, Seixal e Almada.

Existem vários casos no mundo em que esta barreira entre duas ou mais cidades são separadas por um corpo de água. E nestes casos também foram formadas pontes para vencer estas barreiras para uma ligação directa para outra margem, em que outrora era preciso tomar um percurso mais longo ou também de difícil acesso para chegar ao local pretendido. Mas só em certos casos é que além de unir duas margens para aceder cidades diferentes, estas foram-se tornando mais tarde integradas numa cidade só em que as pessoas podiam tomar a liberdade de ultrapassar margens sem meios secundários. Para efeitos de comparação, alguns destes casos vão ser demonstrados para uma perspectiva diferente do que é hoje o MDP.

Equiparando com a situação das pontes do MDP, existe o caso de Macau. Este é um caso importante, porque foi uma terra que ganhou uma grande dimensão com grandes aterros que encorparam as várias ilhas envolventes, mas isto foi graças às primeiras pontes que foram

⁴⁶ DORES, Roberto (2016)- **Barreiro e Seixal unidos por uma ponte. Só para peões e bicicletas**, Diário de Noticias, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://www.dn.pt/sociedade/interior/barreiro-e-seixal-unidos-por-uma-ponte-so-para-peoes-e-bicicletas-5096759.html/>> [Acedido em 16 de Agosto 2017]



Fig.10: Ramal do Seixal destruído



Fig.11: Estado actual do Ramal do Seixal.

construídas para unificar as ilhas⁴⁷. Nestas ilhas existiam várias vilas e aldeias⁴⁸, em que originalmente a população tinha de viajar de barco para conseguir aceder a outras partes da terra, sendo muito isoladas entre si. As duas primeiras ligações desta zona de Macau, refere-se à construção de um dique que ligava a ilha Verde a península de Macau⁴⁹, e mais tarde um istmo que ligava as ilhas de Coloane e Taipa⁵⁰, foram ligações onde era possível andar de forma pedonal, não havendo também a restrição de usar outros veículos. Especialmente, o istmo (Fig.12), que foi feito na década de 60, em que foi derrubado o muro que fazia barreira entre Macau e China, que tinha impossibilitado o crescimento da cidade “durante mais de 200 anos”⁵¹. E foram estes acontecimentos que levaram a população a pensar que as ilhas poderiam juntar-se numa só. E foi finalmente em 1974, que um “velho sonho da população”⁵² foi realizado com a inauguração da Ponte Governador Nobre de Carvalho (Fig. 13), que ligava Macau com a Taipa com um acesso pedonal e rodoviário. Das actuais três pontes existentes entre Macau e Taipa, esta continua ser a única ponte com acesso pedonal (Fig.14), uma ponte que durante vários anos foi considerada a maior ponte do mundo com “três quilómetros de extensão”, e que implantava antes um sistema de portagens que já foi abolido

⁴⁷ MILHEIRO, Ana Vaz (coord.) ,e tal. (2015) - **Optimistic Suburbia? – The Students’ Perspective**, pág.25. É de salientar que a informação deste capítulo “Paisagens Rurais” foi no âmbito da cadeira de “ História da Cidade Portuguesa” num trabalho de grupo constituído por mim, Luís Santos, Micaela Raposo, Rafael Ferreira e Vítor Castro, com auxílio do professor José Luís Saldanha.

⁴⁸AGÊNCIA GERAL DO ULTRAMAR (1965) - Macau: Pequena Monografia, Lisboa, pág.15-16

⁴⁹ INFANTE, Sérgio, e tal. (1995) -**Cem Anos que Mudaram Macau**, Edição do Governo de Macau, pág.71

⁵⁰ CARVALHO, João (1998) - **Taipa-Coloane: Macau da outra banda**, 2ª Edição, Câmara Municipal das Ilhas; Livros do Oriente, pág.107

⁵¹ (2000) - **Macau: Encontros de Divulgação e Debate em Estudos Sociais**, Sociedade de Estudos e intervenção Patrimonial, Monteiro & Sousa, Lda., pág.197-198

⁵² CARVALHO, João (1998) - **Taipa-Coloane: Macau da outra banda**, 2ª Edição, Câmara Municipal das Ilhas; Livros do Oriente, pág.35



Fig.12: Istmo Taipa-Coloane em 1968. Uma ligação de terra que une duas ilhas



Fig.13: Ponte Governador Nobre de Carvalho, em Macau



Fig. 14: Peões na Ponte Governador Nobre de Carvalho

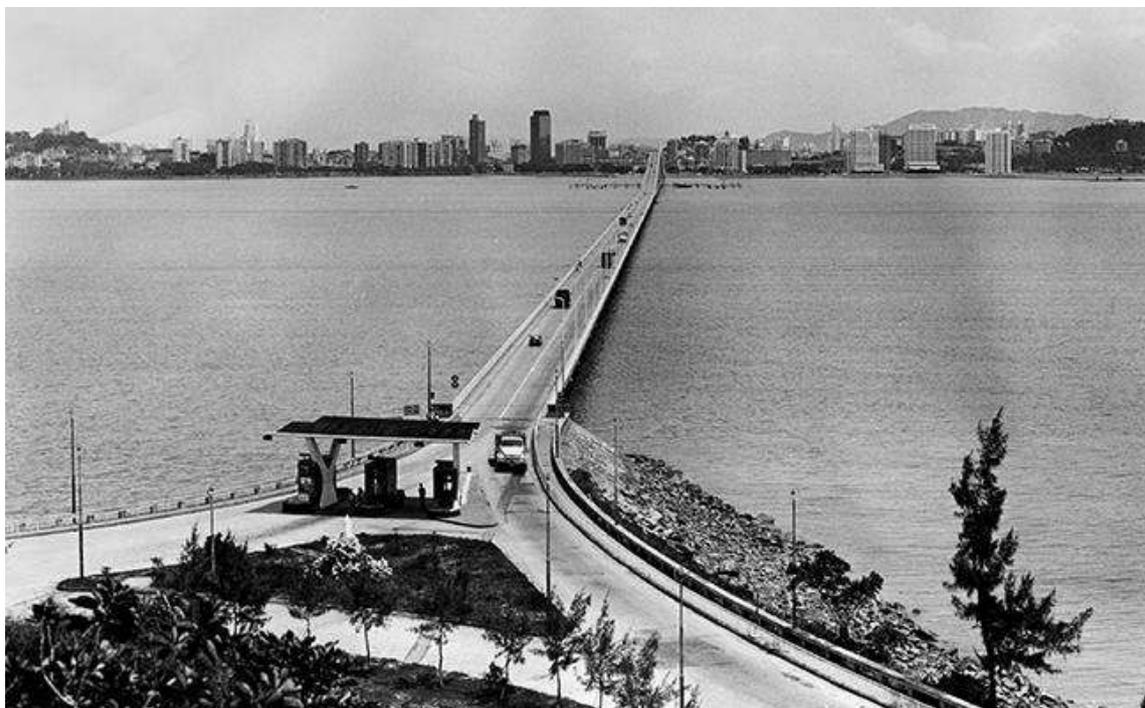


Fig. 15: Antiga portagem da Ponte Governador Nobre de Carvalho



Fig.16: Construção da ligação Macau - Zhuhai - Hong-Kong

(Fig. 15)⁵³. Actualmente, está a construir-se a maior ponte do mundo com ligação Macau a Hong-Kong (Fig. 16).⁵⁴

Foi por causa desta grande integração entre as pessoas e a cidade através das pontes, que a zona de Macau evoluiu para a cidade que é hoje em dia, um corpo unitário, que aparenta ter uma só função. Em comparação, parece que existe uma grande desorganização geral da actual funcionalidade das pontes do MDP. Das três pontes existentes na zona, são as três para o uso exclusivo de automóvel, com a excepção da P25A que também tem uso ferroviário. Das três pontes existentes, só a PMC é que aboliu o uso de portagem. Das três pontes existentes, nenhuma foi programada para que pelo menos numa fosse possível o atravessamento de peões, mesmo havendo ou não um sistema de portagem. E a Terceira Travessia sobre o Tejo (TTT) também estava para ser programada para ser um atravessamento rodo-ferroviário, sem menção de possibilidade pedonal.⁵⁶

Existem outros exemplos menos complexos de união de margens que resultaram nestas unificações urbanas. Budapeste, por exemplo, era composta por três cidades separadas que foram unificadas após primeiro uma revolução e mais tarde pelo próprio governo que oficializou a união.⁵⁷ A grande barreira entre estas cidades era o rio Danúbio, em que a primeira ponte construída (e a mais conhecida) foi a ponte Széchenyi (Fig. 17 e Fig.18) foi construída antes da oficialização da união das cidades, e mais tarde reconstruída 100 anos mais tarde depois da primeira inauguração devido à sua

⁵³ CRUZ, Patricia (2014) - **Ponte Governador Nobre de Carvalho, 40 anos a ligar Macau e Taipa**, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://www.revistamacau.com/2014/12/10/ponte-governador-nobre-de-carvalho-40-anos-a-ligar-macau-e-taipa/>> [Acedido em 18 de Abril 2017]

⁵⁴ (2015)- **Ligação Hong Kong-Zhuhai-Macau, uma ponte para o futuro**, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://www.revistamacau.com/2015/02/09/ligacao-hong-kong-zhuhai-macau-uma-ponte-para-o-futuro/>> [Acedido em 16 de Agosto 2017]

⁵⁶ PINA, Pedro; PATRICIO, Nuno (2016)- **O futuro sobre o Tejo**, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: https://www.rtp.pt/noticias/pais/o-futuro-sobre-o-tejo_es938249> [Acedido em 30 de Agosto 2017]

⁵⁷ **História de Budapeste**, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <https://www.tudosobrebudapeste.com/historia>> [Acedido em 30 de Agosto 2017]



Fig.17: Ponte Széchenyi, em Budapeste

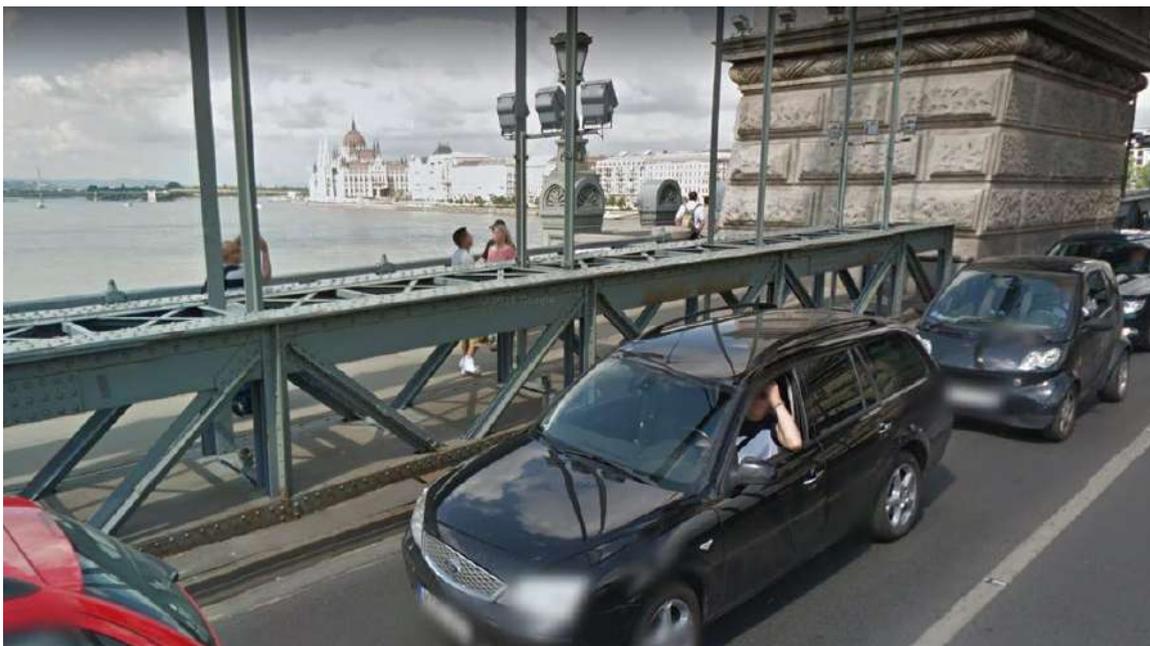


Fig.18: Circulação de peões e automóveis na Ponte Széchenyi, em Budapeste

destruição na Segunda Guerra Mundial.⁵⁸ As pontes existentes do rio em Budapeste, apesar de serem relativamente mais pequenas que a P25A e a PVG, foram desenhadas para ter incorporadas zonas pedonais e ciclovias nas suas bordas, integradas com a cidade.

Outro exemplo, no distrito do Porto, as cidades do Porto e de Vila Nova de Gaia estão muito integradas uma com a outra, sendo a boa acessibilidade das pontes razão disso. Nas pontes existentes que ligam as cidades, enquanto a Ponte da Arrábida e a Ponte do Infante são atravessamentos rodoviários que têm acessibilidade pedonal, é a Ponte D. Luís I (Fig.19 e Fig.20) que integra mais as duas cidades, pois além de ser composta por dois tabuleiros superior e inferior, ela é implantada na zona onde estão os núcleos centrais das duas cidades e tem uma grande interação humana. Esta interação é graças á organização desta ponte, onde no tabuleiro inferior serve como passagem de peões e automóveis, no tabuleiro superior serve quase exclusivamente para a passagem de peões, sendo o único veículo viário que pode passar naquele tabuleiro o metro, sendo esta ponte, também, a única que faz a ligação de metro entre as duas cidades. É de salientar que esta ponte na altura que foi inaugurada teve um sistema de portagem que foi abolida “quase 58 anos depois”⁵⁹, a 1 de Janeiro de 1944.⁶⁰

A razão para haver duas grandes pontes que ligam Lisboa com a Margem Sul foi para resolver o congestionamento de trânsito existente antes da PVG existir, o que por si só é um acto justificável. Mas ao focar-se somente nos atravessamentos viários da zona do MDP, não existiu oportunidade de incorporar também um espaço pedonal? Não questionando os estudos feitos e intensivos da zona que justificam as implantações das pontes existentes, mas em termos conceptuais e numa visão global da zona do MDP, remetentes às imagens da ponte proposta de Cassiano Branco, se as pontes

⁵⁸ **Ponte das Correntes**, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <https://www.tudosobrebudapeste.com/ponte-correntes>> [Acedido em 30 de Agosto 2017]

⁵⁹ **Ponte Luis I**, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://www.portopatrimoniomundial.com/ponte-luis-i.html>> [Acedido em 30 de Agosto 2017]

⁶⁰ Idem



Fig.19: Ponte D. Luís I, no Porto



Fig.20: Circulação de peões na Ponte D. Luís I

estivessem implantadas em zonas que incorporavam mais os núcleos das cidades em vez nas zonas mais naturais do local não poderia existir mais integração humana nas duas margens?

Apesar disso, nos anos recentes, já existe sensibilidade da parte do governo perante a problemática da integração humana com as pontes no MDP. A P25A vai ter um miradouro encostado ao seu tabuleiro em que o seu acesso é feito através de um elevador encostado a um dos pilares de apoio da ponte, na iniciativa do “Centro Interpretativo da Ponte 25 de Abril – Experiência Pilar 7” (Fig.21), programado para ser inaugurado no final de 2017, em Alcântara.⁶¹ Já abriu a discussão pública sobre o passadiço pedonal e ciclovitário entre o Barreiro e Seixal no lugar onde existiu o RDS, com uma estimativa de quatro milhões de euros⁶², esta em conjunto com uma outra ponte rodoviária que ligará o Barreiro e Seixal através da Quinta da Lomba até a Siderurgia, respectivamente, que irá abranger planos futuros de uma integração de fácil acesso.⁶³

⁶¹ (2016)- **O novo miradouro da Ponte 25 de Abril vai ser assim**, Nit, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <https://nit.pt/out-of-town/08-09-2016-o-novo-miradouro-da-ponte-25-de-abril-vai-ser-assim>> [Acedido em 30 de Agosto 2017]

⁶² DORES, Roberto (2016)- **Barreiro e Seixal unidos por uma ponte. Só para peões e bicicletas**, Diário de Notícias, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://www.dn.pt/sociedade/interior/barreiro-e-seixal-unidos-por-uma-ponte-so-para-peoes-e-bicicletas-5096759.html/>> [Acedido em 16 de Agosto 2017]

⁶³ SARAMAGO, João (2017) - **Ponte rodoviária entre o Seixal e o Barreiro aprovada em Julho**, Correio da Manhã, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://www.cmjornal.pt/portugal/cidades/detalhe/ponte-rodoviaria-entre-o-seixal-e-o-barreiro-aprovada-em-julho>>[Acedido em 2 de Outubro 2017]



Fig.21: Miradouro do Centro Interpretativo da Ponte 25 de Abril - Experiência Pilar 7

3.2. Eixos Viários

Temos de ter em conta que na importância deste capítulo as pontes não são as únicas que desempenham um papel de grande ligação das cidades, pois também as redes viárias que interligam tanto as cidades como as pontes são a chave que faz com que a cidade em si tenha um bom funcionamento. Existem não só vários tipos de ligações viárias para um variado uso de transportes, mas também conceitos interessantes que levam ao melhoramento deste funcionamento como os anéis rodoviários e os metros. Mas no caso da MDP, apesar de estas ideias existirem e de ter havido oportunidades de melhorar este funcionamento, e de comparar a zona com outros casos existentes, dá para compreender que a execução destas ideias fica além do que poderia ter sido feito.

Começando por falar sobre os anéis rodoviários, cuja função serve como via rápida que circunda normalmente uma área metropolitana para permitir o escoamento do trânsito sem atravessar a cidade.⁶⁴ A arquitectura deste tipo de vias não só ajuda a evitar o atravessamento de grandes cidades, como também de uma maneira limita o desenho de uma cidade. Isto é uma questão interessante pois não só estrutura como vai ser o desenho da cidade, como controla o seu crescimento futuro.

A questão dos limites das cidades através de anéis rodoviários é abordada em *Sete Círculos*, um livro cujo teor é o questionamento de qual é o verdadeiro limite da cidade de Lisboa, pois nela não se consegue determinar um limite específico. A revista *Passagens N1* aborda esta questão numa maneira mais directa, fazendo até uma comparação através de ilustrações de anéis rodoviários existentes como a *Boulevard Périphérique* em Paris e a M25 de Londres, entre outros (Fig.22)⁶⁵. As vias rápidas principais existentes em Lisboa são compostas num desenho diferente dos anéis

⁶⁴ Definição de anel rodoviário no Dicionário Priberam, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <https://www.priberam.pt/dlpo/anel%20rodovi%C3%A1rio>>[Acedido em 30 de Agosto 2017]

⁶⁵ PINTO, Paulo Tormenta, e tal. (2013) – PAISAGENS DISTANTES: a CRIL uma avenida pós-moderna, *Passagens*, N1, Cleidoscópio, pág. 2; 4; 6; 9-10; 12; 14-17

rodoviários, sendo estas apenas arcos que estão em volta da cidade, referindo-se nomeadamente à CRIL e a CREL. A função destas era para ter o mesmo propósito que estes anéis rodoviários, mas como Mário Alves refere em *Sete Círculos*:

*“Este círculo de Lisboa é menos circular que outros que existem na Europa mais cartesiana, por vezes embrulha-se com a cidade ou perde-se pelo caminho. É uma intenção, uma ideia que já foi boa.”*⁶⁶

Estas duas circulares então fazem metade da função que deviam fazer. E a razão disso é porque Lisboa está separada entre estas circulares e o MDP, que resultou nas extremidades destas duas circulares terminarem na zona limite entre Lisboa e o Tejo. Destas duas circulares, só a CRIL é que faz uma transição para a outra margem através da PVG, enquanto o resto das extremidades não faz esta ligação, o que faz com que a sua funcionalidade só é exercida na Margem Norte. A CRIL tem o seu fim na zona de Algés, que para fazer ligação com a P25A tem de se transitar para a IP7, enquanto a CREL tem o seu princípio e fim, começando na zona de Caxias até a Alverca do Ribatejo (entre Lisboa e Vila Franca de Xira).

Na Margem Sul a situação é diferente. As vias rápidas que circundam as cidades que rodeiam o MDP não têm a função principal de evitar o atravessamento das cidades, são ligações que aliam a cidade de Lisboa com outras localidades distantes. A A2 faz a ligação directa desde Albufeira até à P25A, enquanto a A12 (conhecida como Auto Estrada do Sul do Tejo) é uma ligação que vai desde Setúbal até a PVG. Mas apesar disso, existe a função de anel rodoviário nesta zona graças a A33, também conhecida como a Circular Regional Interior da Península de Setúbal (CRIPS), cuja função é a ligação directa entre a A2 e a A12, e consequentemente a ligação entre as duas pontes.

⁶⁶ ALVES, Mário (2016) – **Círculos Imperfeitos** in COSTA, Pedro Campos; PINTO, Eduardo Costa – **Sete Círculos**, Circo de Ideias, pág. 124-125

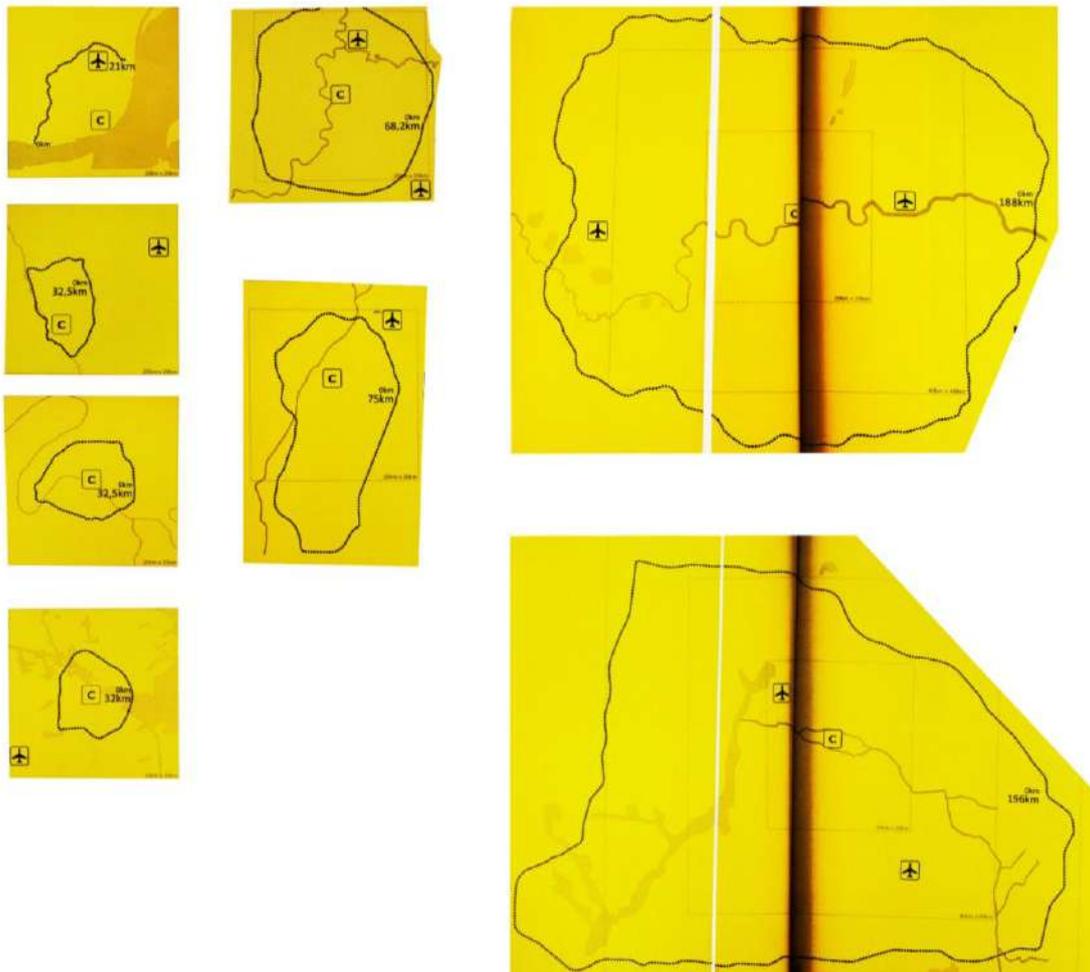


Fig.22: Ilustrações de circulares existentes da revista *Passagens N1*. Numa escala aproximada, na primeira fileira a contar de cima a CRIL de Lisboa, a M-30 de Madrid, a *Boulevard Périphérique* de Paris, e a A10 de Amesterdão; na segunda fileira a contar de cima a A10 de Roma e a R0 de Bruxelas; na última fileira a M25 de Londres e a M25 de Berlim.

É a junção destas três vias rápidas da Margem Sul, juntamente com a CRIL que forma o anel rodoviário de Lisboa, mas em comparação com outros existentes, nomeadamente os que constam nas ilustrações da revista *Passagens N1* prova que não é um anel perfeito, pois não é possível circular sempre na sua totalidade, existindo uma falha de ligação na zona da P25A. Isto faz com que para passar da P25A para a PVG, a partir da margem norte, é preciso percorrer pelas IP7 e Segunda Circular, tirando o propósito da concepção de um anel rodoviário de grande fluidez que evita o contacto da cidade a partir de certos limites, pois estas duas vias passam por dentro da cidade. Em conclusão, o anel rodoviário que existe em toda a zona envolvente do MDP (Fig.23) é composto por várias vias rápidas em que cada uma delas tem um propósito principal diferente e não por apenas uma grande circular cuja função principal seria o contorno da zona do MDP.

Num aparte, quando Cassiano Branco apresentou a sua ponte em 1958, também apresentou uma planta de um sistema de ferrovias (Fig.24) que não só ligava Lisboa, Almada, Seixal e Barreiro, como também haveria um anel ferroviário na zona entre Almada, Trafaria e Costa da Caparica.

Nas grandes cidades metropolitanas, um dos eixos viários mais importantes é o metro, pois é o transporte público mais facilitado e mais usado pela população, pois permite viajar para vários pontos mais distantes da cidade em cerca de minutos. É um transporte ferroviário e rápido, que evita o que muitas vezes acontece nas cidades metropolitanas, que é o congestionamento de trânsito automóvel.

Numa ilustração na *Archdaily* feita pelo designer Peter Dovak mostra duzentas e vinte redes metropolitanas de várias cidades diferentes⁶⁷, e é de salientar que duas dessas redes pertencem à zona do MDP, destacando o Metro de Lisboa (MDL) e o metro de Almada-Seixal, mais conhecido por Metro do Sul do Tejo (MST).

⁶⁷CONSTANZA, Martinez (2017) - '**220 Mini Metros' Illustrates Metro and Train Networks from Around the World**, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://www.archdaily.com/869555/220-mini-meters-illustrates-metro-and-train-networks-from-around-the-world>>[Acedido em 1 de Setembro 2017]

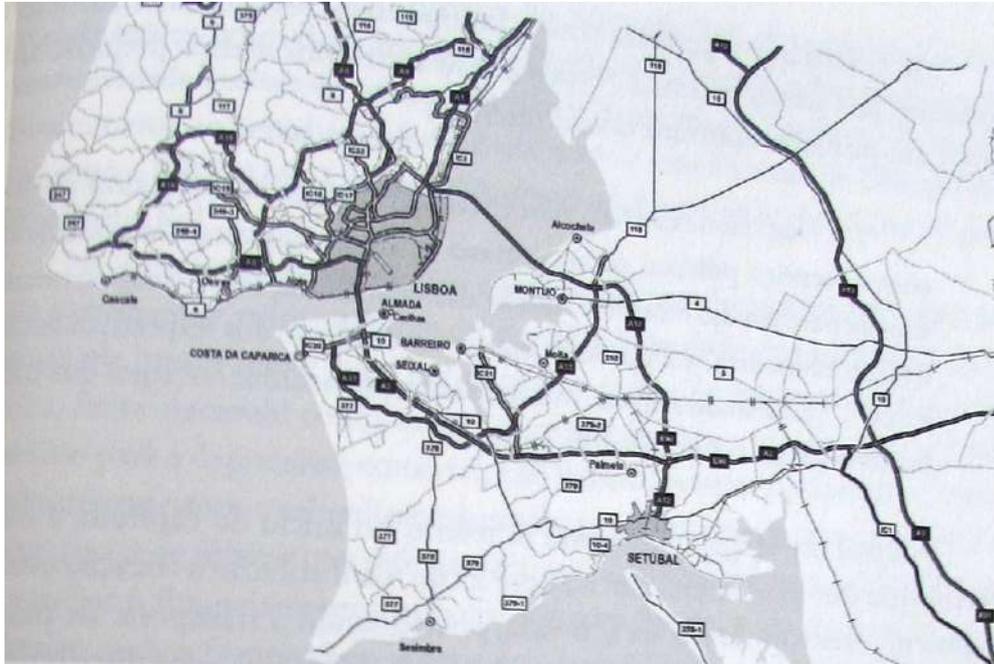


Fig.23: “Plano Rodoviário Nacional para a área metropolitana de Lisboa (Carta Oficial de Estradas de Portugal Continental – Instituto da Mobilidade e dos transportes e do Instituto Geográfico do Exército”. Em suma, o anel rodoviário da AML.



Fig.24: Planta de rede de ferrovia Cassiano Branco apresentado no *Diário de Notícias* de 1958, complementar com a sua ponte proposta.



Fig.25: Redes de metro de Portugal



Fig.26: Redes de metro que fazem ligações por cima de barreiras de água

Na ilustração referida no parágrafo anterior, vemos as três redes que representam os metros de Portugal, em que, no caso do Metro do Porto é a linha amarela que representa o metro que vai do Porto até Vila Nova de Gaia, através da Ponte D. Luís I (Fig.25). Nesta ilustração também mostra várias redes metropolitanas de cidades em que o metro passa por várias barreiras de água existentes (Fig.26), como por exemplo o caso já referido de Budapeste. Entre estes também é de referir o caso de Hong-Kong, território composto por várias ilhas e uma grande área verde com vários aglomerados urbanos em que a rede de metro interliga todo este conjunto; Estocolmo, uma cidade que cresceu a partir de uma ilha e expandiu-se para um arquipélago inteiro, em que a rede metropolitana estende-se por todo esse arquipélago; e Nova Iorque, cidade que originalmente era composta na ilha de Manhattan se unificou com as outras cidades na zona envolvente, separadas pelo rio, e tornou-se numa única cidade, cuja então a rede metropolitana interliga a cidade inteira.

A questão então que envolve os MDL e o MST é que são duas redes metropolitanas que estão separadas pelas duas margens de Lisboa e Almada, cuja conexão das duas é feita pela P25A que dispõe de uma linha ferroviária usada pela Fertagus, linha de comboios que liga Lisboa a Setúbal. E apesar das condições existirem e de haver um plano que mostra a conexão dos dois metros, esta nunca foi feita. Existiram planos para a extensão do MST através da antiga linha de Cacilhas. O plano era estender a ligação do metro por onde existia antes o RDS, que implicaria a sua reconstrução, passava no Barreiro e continuava a ligação até à Moita (Fig.27). O autor de pseudónimo “Debaixo do Bulcão” publicou no seu blogue sobre este assunto através de uma recolção de referências jornalísticas (com alguns artigos escritos pelo próprio), num plano que começou a ser concebido por volta de 1985 pela Câmara de Almada e aprovada mais tarde, dez anos depois, com a assinatura do anteprojecto que envolveu também os municípios do Seixal, Barreiro e Moita, mas após a mudança

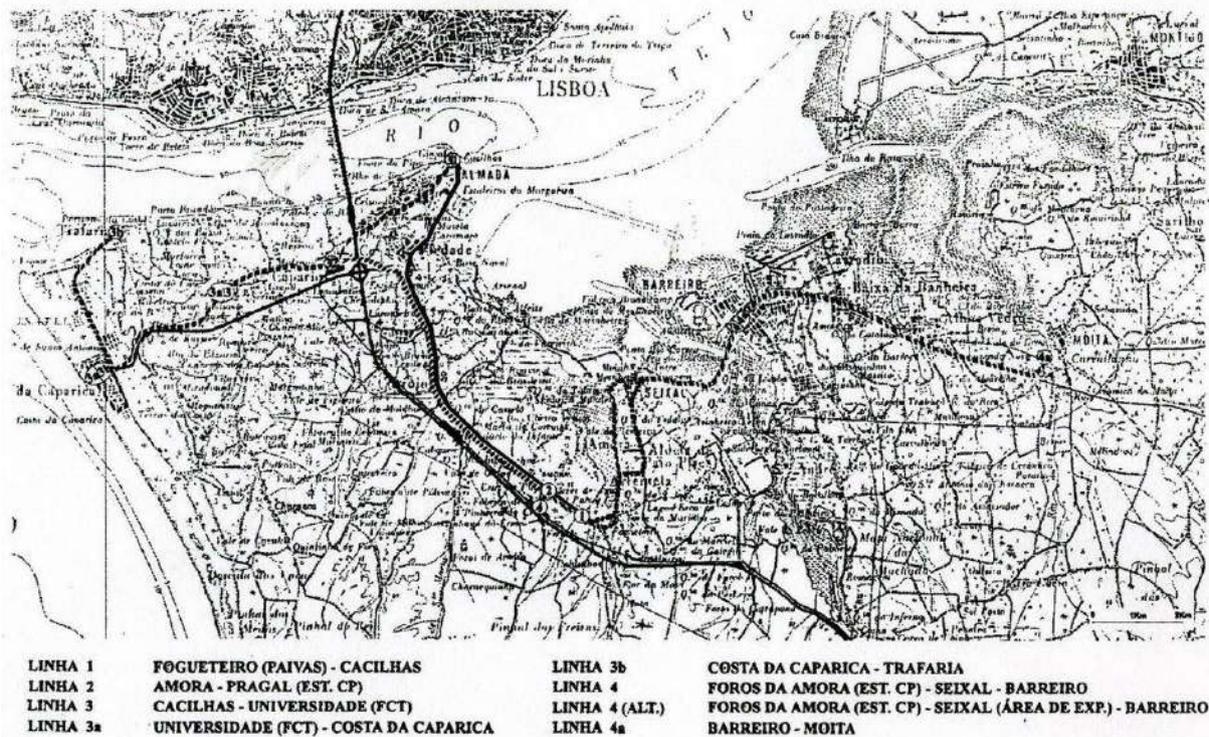


Fig.27: Plano inicial do MST



Fig.28: MST (1ª fase, o existente)

do governo da altura o projecto foi arquivado, e recomeçado mais tarde apenas com a 1ª fase do projecto concluída (Fig.28), que é o MST existente.⁶⁸

Na inauguração desta 1ª fase do MST, foi destacado pela então presidente da Câmara de Almada da altura, Maria Emília de Sousa, que “as razões para alargar a rede do MST a outros destinos da Península de Setúbal e concretizar a ligação do Metro de Lisboa à margem sul em Almada Nascente, são múltiplas e bastante prementes” e que “é absolutamente incompreensível que no século XXI, os cidadãos que se deslocam diariamente para trabalhar ou estudar, entre Almada/Seixal e Montijo/Alcochete/Moita e Barreiro, tenham que utilizar cinco modos de transporte público diferentes, consumindo, em média em viagens, mais de duas horas por dia das suas vidas”, pois “o Metro oferece claramente estas vantagens: é um modo de transporte ambientalmente e energeticamente eficiente, com uma intensidade carbónica muitíssimo inferior ao do automóvel individual.”⁶⁹

Outro sistema viário também a ter em conta são as ciclovias presentes nas cidades, vias exclusivas para bicicletas e outros velocípedes. Com a ajuda do programa Lisboa 2020, existem alguns projectos que pretendem ligar várias localidades na região de Lisboa através destas ciclovias, um importante projecto, pois ligaria as várias zonas da cidade da maneira mais acessível possível, numa via em que não haveria custos de deslocação. Na zona do MDP, como já foi referido anteriormente, foi discutido sobre uma nova ponte exclusivamente pedonal a implementar na zona do antigo RDS que incluiria uma ciclovia que ligaria Barreiro a Seixal. Outro projecto importante a referir é o caso da ciclovia que iria ligar Lisboa a Vila Franca de Xira, com o objectivo de “construir até 2018 um percurso ciclável, de 44,5 quilómetros, para ligar o município ao Parque das Nações”, dando “alternativas às

⁶⁸ (2010) - **O Metro Sul do Tejo, ou mais uma crónica de um país onde tudo se faz muito devagarinho**, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://vitorinices.blogspot.pt/2010/06/o-metro-sul-do-tejo-ou-mais-uma-chronica.html>>[Acedido em 1 de Setembro 2017]

⁶⁹ **MST - Arquivo de Notícias 2008**, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: http://www.m-almada.pt/xportal/xmain?xpid=cnav2&xpgid=genericPage&genericContentPage_qry=BOUI=39259789>[Acedido em 1 de Setembro 2017]

peças e fazer com que possam "usufruir da beleza do Tejo", promovendo então a marginal do lado norte do MDP.⁷⁰ Este projecto geral tem parecenças com a EuroVelo, uma rede de ciclovias que se estende pela Europa inteira que espera estar concluída em 2020 (Fig.29), promovendo a integração de via directa e fácil acessibilidade para a população europeia.⁷¹ É de salientar também que uma das rotas deste projecto também se integraria na costa atlântica de Portugal, onde acabaria por passar pela zona de Lisboa, e conseqüentemente do MDP.⁷²

⁷⁰ LUSA (2017)- **Ciclovía vai ligar Vila Franca de Xira a Lisboa em 2018**, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <https://www.publico.pt/2017/03/10/local/noticia/ciclovía-vai-ligar-vila-franca-de-xira-a-lisboa-em-2018-1764764>>[Acedido em 11 de Agosto 2017]

⁷¹ **EuroVelo**, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://www.eurovelo.com/en>>[Acedido em 1 de Setembro 2017]

⁷² **EuroVelo1**, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://www.eurovelo.com/en/eurovelos/eurovelo-1>>[Acedido em 1 de Setembro 2017]



Fig.29: Ciclovias da EuroVelo

4. Ligações Indirectas: Uma cidade através da visão

“Nada mais belo do que a vista de Lisboa, quando se chega ao rio por Aldeia Galega, pela Moita ou por Cacilhas: não conheço nenhuma cidade com um aspecto tão imponente. Um plaino de água imenso formado pelo Tejo, que tem muitas vezes mais de duas milhas alemãs de largo, completamente coberto de navios; uma cidade magestosa que se estende em anfiteatro nas colinas que ladeiam o rio, os seus arredores cobertos de casas do campo, de jardins e olivais, tudo isto forma um conjunto extraordinário e um aspecto magnífico.

De longe, a certa distância, dificilmente se distingue esta capital porque as margens do Tejo formam, por assim dizer, uma única cidade; as montanhas de rochedos a pique de Sintra que se elevam com pompa compõem o fundo do quadro; distingue-se com espanto a alta Serra da Arrábida que emerge das charnecas (...). Pode-se contradizer os portugueses quando, nos seus passeios do Tejo, olham Lisboa como a cidade mais bela do mundo?”⁷³

-M.Link, “O litoral a sul do Mar da Palha”

Esta foi a descrição que a autora fez do MDP quando esteve de viagem em Portugal, usada também como uma introdução de um capítulo do trabalho de Maria Cruz⁷⁴. Uso a mesma descrição para introduzir a premissa deste capítulo, pois a cidade é também feita da imagem e de como ela é vista, não só pelos seus habitantes, mas pela população estrangeira. O MDP é neste caso visto como um todo, como unidade que aproxima as duas margens diante a sua grande escala. Mas a discrepância de aparência que existe entre as duas margens é enorme. Em comparação, enquanto a margem norte de Lisboa é constituída por um aglomerado de edificações de arquitecturas distintas, a

⁷³ M.LINK, “O litoral a sul do Mar da Palha”, Voyage en Portugal, Depuis 1797 jusqu’en 1799, T.I., Paris, 1803, pág.213-214, in CRUZ, Maria Alfreda (1973)- **A Margem Sul do Estuário do Tejo – Factores e formas da organização do Espaço**, pág.16

⁷⁴ CRUZ, Maria Alfreda (1973)- **A Margem Sul do Estuário do Tejo – Factores e formas da organização do Espaço**, pág.17

Margem Sul depara-se com um misto entre a edificação e o natural. E ao contrário da margem norte, cuja paisagem é composta na sua essência pela cidade de Lisboa, este misto existente na Margem Sul é composta pelas várias localidades independentes entre si. Mas graças a esse misto é que a Margem Sul ganha certos elementos de destaque da paisagem que por sua vez são até consideradas “ícones” da cidade de Lisboa, na margem contrária.

Uns dos factores mais importantes nestas cidades junto aos rios são as frentes de água, que são normalmente a requalificação de portos abandonados para zonas de lazer e habitação, como o caso do Parque das Nações. Existem projectos de requalificação desses portos abandonados na Margem Sul, projectos de escalas que até podem afectar a própria paisagem existente. Existe até a tentativa de integrar esta margem numa só entidade, mas de uma perspectiva promovida a nível internacional e não local.

4.1. Paisagem

No livro *Pensar Lisboa*, o autor faz uma observação interessante sobre a geografia do conselho, em que no ponto de vista de uma pessoa que reside fora desta área, sem considerar alguns “pontos de referência” do local, não consegue determinar onde acaba exactamente o Concelho⁷⁵, isto remete ao capítulo anterior de onde se questiona os limites da cidade, pois estes não são evidentes perante a nossa visão. Citando o autor:

“Estes, não prevenidos por qualquer prévio adquirido, vêem sem distorções o que é uma evidência gritante: o que lhe indicam como Lisboa é uma congérie enorme de edificações, ruas e estradas, formando um contínuo onde apenas descortina uma densidade variável, e vagas diferenças de estrutura, ao longo de dezenas e dezenas de quilómetros, anunciado à distância por uma frequência crescente de núcleos de evidente urbanização recente e caótica.”⁷⁶

Daí, o autor continuar a provar o seu ponto de vista, descrevendo que ao trazermos uma pessoa de fora e perguntarmos onde é Lisboa ou formos para sítios como o Pragal, Murfacém ou o Barreiro, e isto envolvendo terras da Margem Sul, não se consegue identificar os limites de Lisboa.⁷⁷ Ao vermos Lisboa a partir do Barreiro, que em termos geográficos é o ponto mais central da Margem Sul, deparamos apenas com um grande aglomerado edificado, com poucos “pontos de referência” a indicar.

No geral, o que vemos em Lisboa (Fig.30) é uma paisagem com uma leitura horizontal cujos elementos de destaque, aqueles que as pessoas conseguem identificar, são a zona da Praça do Comércio, o Parque de Monsanto e as Torres das Amoreiras, destacando-se esta última, graças à sua verticalidade e aos seus alçados em vidro, que contrastam com a paisagem circundante, de

⁷⁵ BARATA, J.P. Martins (1989) – **Pensar Lisboa**, Livros Horizonte, pág. 19

⁷⁶ BARATA, J.P. Martins (1989) – **Pensar Lisboa**, Livros Horizonte, pág. 19

⁷⁷ Idem pág. 19

construção de pedra, e com o resto da cidade, a acrescentar também que é um complexo construído “num ponto alto de Lisboa, a sua imagem tornou-se num ponto de referência da cidade”⁷⁸. Outros elementos de referência bem conhecidos na cidade, devido à sua relação histórica e também graças ao seu posicionamento ribeirinho, são a Torre de Belém e o Padrão dos Descobrimentos, assim como as construções mais recentes em que a sua imagem foi promovida na relação com o rio, passando por ser obras mediáticas como a Torre Vasco da Gama e o Museu do MAAT. Mas estes elementos de renome, em conjugação com o perfil da cidade não são pontos de destaque, porque em relação à paisagem, do ponto de vista da Margem Sul, estão englobados com a enormidade das P25A e PVG. Só no ponto de vista da Trafaria e na própria P25A é que poderíamos ver com clareza os elementos referidos, situados na zona de Algés, assim também viríamos com clareza a Torre Vasco da Gama na zona do Alcochete.

Já a paisagem da Margem Sul (Fig.31) é constituída por uma imagem industrial, uma imagem que em comparação com a de Lisboa é mais desértica, em que vemos que os pontos de destaque não são os edifícios mas sim os chaminés industriais da CUF e do Seixal, assim como a antiga infraestrutura da Lisnave na Margueira e o Cristo Rei, duas das imagens icónicas da cidade de Almada. Mas além destas saliências verticais que existe nesta paisagem, o que contribui mais para que a Margem Sul tenha uma imagem mais vazia é a proeminência da Serra da Arrábida, “a única unidade física da paisagem a merecer-lhe referência.”⁷⁹. É a grandiosidade da Serra que engloba o perfil total da Margem Sul como um plano de fundo para com as cidades ribeirinhas do estuário, que fazem contraste com o grande relevo montanhoso da margem norte, que é próximo do leito do rio e urbanizado pela cidade de Lisboa. Outro ponto importante de referir da paisagem da Margem Sul é a existência da Base Aérea do Montijo (BAM), que com as cidades do Barreiro e Almada representa a

⁷⁸ **Prémio Valmor e Municipal de Arquitectura**, em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/premios/premio-valmor-e-municipal-de-arquitetura>>[Acedido em 7 de Junho 2017]

⁷⁹ CRUZ, Maria Alfreda (1973)- **A Margem Sul do Estuário do Tejo – Factores e formas da organização do Espaço**, pág.17

Fig.30: Panorama Mar da Palha, paisagem de Lisboa vista do Barreiro.

Fig.31: Panorama Mar da Palha, paisagem da Margem Sul, vista de Lisboa.



frente de água da Margem Sul, situados entre a P25A e a PVG no MDP, que enquanto Barreiro e Almada apresentam um *skyline* de edificado existente, a BAM não apresenta.

A grande relação que estas duas paisagens têm em comum, além de ser o mesmo rio, é também as duas pontes existentes, referidas anteriormente. Estas pontes são os limites visuais das duas margens existentes, quer de um lado quer do outro, sendo estas as únicas construções que se impõem na vista aérea do MDP. A conjugação da P25A juntamente com o Cristo Rei já constituem uma das imagens de marca da promoção de Lisboa, apesar de pertencer à paisagem da Margem Sul, assim como a Vasco da Gama é representada com o Parque das Nações, porque na altura estas obras pertenciam ao que era conhecido como a Expo 98, uma exposição universal que promovia “o tema dos mares e oceanos”⁸⁰.

As próximas fotos apresentadas (Fig.32; Fig.33; Fig.34; Fig.35;) foram tiradas de avião por Giulia Polli ao regressar a Lisboa, mostrando a grande paisagem aérea do MDP.

⁸⁰ (2015) - **A IDEIA**, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://memoriaexpo98.com/a-ideia/>> [Acedido em 31 de Julho 2017]



Fig.32: MDP



Fig.33: Almada e Lisboa



Fig.34: Almada e a P25A



Fig.35: Lisboa e Margem Sul

4.2. Embelezamento

Ao falar de paisagem estamos obrigatoriamente a referir o que é a imagem da cidade, e o que é que nela engloba para ser o que é agora, seja de monumentos peculiares que a simbolizam, seja a estrutura edificaria de que ela é feita e pensada. E á medida que a cidade expande, tanto em termos geográficos e económicos, ela vai atrair cada vez mais população pois ela acaba por se tornar um centro de empregabilidade com as várias opções que acaba por oferecer. Zonas industriais acabam por evoluir para cidades, e num acumulo de cidades próximas umas das outras transforma-se numa área metropolitana, que por vezes pode acabar por ser considerada por capital. Quando a cidade atinge este ponto de relevância vai acabar por precisar de uma promoção internacional para se conseguir sustentar economicamente. E esta promoção normalmente pode traduzir-se numa grande obra, seja ela de arquitectura, urbanismo ou engenharia, que é celebrada como um grande feito para a cultura do país.

Tomemos exemplo da cidade de Nova Iorque. O livro *Shaping the City* fala de como Nova Iorque era uma cidade que originalmente existia somente na ilha de Manhattan, mas teve que se expandir pois os seus níveis de tráfego automóvel e demográfico eram elevados. Mas a questão era expandir-se para aonde, porque na altura já existiam cidades à volta da ilha, que originalmente eram portos industriais que serviam Nova Iorque na sua fase de desenvolvimento. A solução então foi a união das cidades envolventes com Nova Iorque em uma única cidade, transformando estas cidades controladas por governos diferentes em distritos e criando assim um único governo para então a Grande Nova Iorque. Entretanto existia um grupo chamado *Municipal Art Society*, que tratava da imagem de Nova Iorque pelo seu embelezamento. Depois da junção, este grupo influenciou o desenho geral da cidade de Nova Iorque, sendo este grupo responsável por grandes mudanças de uma cidade que outrora não estava considerada acabada. Estas mudanças foram a construção de pontes que ligavam as outras margens dos seus distritos como também de Nova Jersey, a criação de arranha-céus e frentes de água e o desenho de espaços verdes e monumentos. Para a *Municipal Art*

Society, a realização deste conjunto de elementos tinha como objectivo de promover o desenvolvimento de Nova Iorque através do embelezamento e da grande utilidade dos cidadãos.⁸¹ Actualmente, Nova Iorque é composto por uma imagem muito característica e icónica, apresentando um *skyline* composto por arranha-céus e outros edifícios altos, sendo que os mais altos estando concentrados na zona de Manhattan (Fig.36).

Noutras cidades, referidas anteriormente no trabalho, também apresentam características semelhantes. Na zona de Hong Kong (Fig.37), a grande cidade é concentrada entre a ilha de Hong Kong e Kowloon, estando dividida por uma barreira de água em que as suas ligações são compostas por túneis, com um skyline composto por vários arranha-céus. Macau (Fig.38) também apresenta um *skyline* de edifícios altos, sendo que na península de Macau estes apresentam características mais diversas entre si, sendo uma cidade que promove o turismo através do jogo com edifícios excêntricos como Grand Lisboa e o Hotel e Casino Lisboa, pertencentes a Stanley Ho e a companhia que os promove, a Sociedade de Turismo e Diversões de Macau, que trouxe um grande desenvolvimento económico, juntamente com a construção das pontes que liga a região.⁸² Isto leva ao ponto que estas cidades, que estão separadas por uma componente aquática, apresentam uma espécie de uma hierarquia evidente no que toca à sua composição enquanto meio urbano.

No caso da zona do MDP, apesar de estar separada por várias cidades, existe um esforço conjunto na promoção do Tejo enquanto elemento paisagístico e de contemplação, mas em nome de Lisboa e não das cidades vizinhas. Os dois grandes exemplos de promoção, fora do país, foram a realização de duas exposições internacionais, a Exposição do Mundo Português (Fig.39) e a Expo 98 (Fig.40).

⁸¹ GILMARTIN, Gregory F.; POTTER, Clarkson (1995) - **Shaping the City – New York and the Municipal Art Society**, Publishers New York, pág.30-32

⁸² MILHEIRO, Ana Vaz (coord.) ,e tal. (2015) - **Optimistic Suburbia? – The Students’ Perspective**, pág.26 É de salientar que a informação deste capítulo “Paisagens Rurais” foi no âmbito da cadeira de “ História da Cidade Portuguesa” num trabalho de grupo constituído por mim, Luís Santos, Micaela Raposo, Rafael Ferreira e Vítor Castro, com auxílio do professor José Luís Saldanha.



Fig.36: Manhattan e a Ponte Brooklyn, uma de várias pontes em Nova Iorque.



Fig.37: Hong-Kong



Fig.38: Macau e a Ponte Governador Nobre de Carvalho

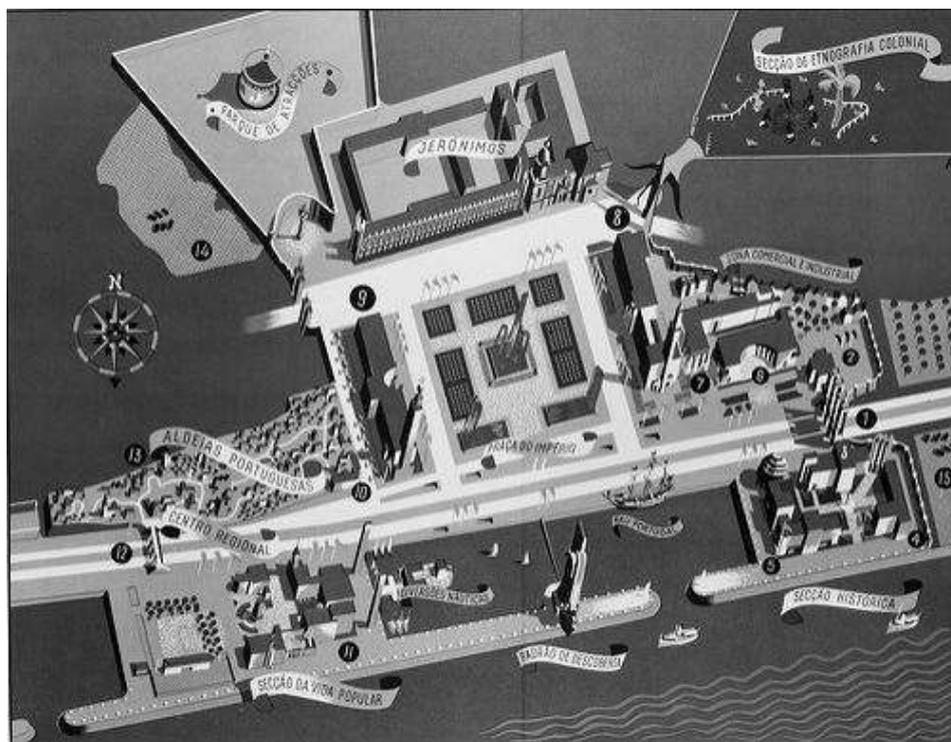


Fig.39: Ilustração da Exposição do Mundo Português



Fig.40: Expo 98.

No caso da Exposição do Mundo Português, esta foi realizada em 1940 em que as suas intenções envolveram a propaganda do Estado Novo e do regime salazarista ao mundo, celebrando a “paz nacional, por oposição à guerra na Europa”, pois “marcada pela Guerra Civil Espanhola (1936-1939) e pela 2ª Guerra Mundial (1939-1945), crise de que Portugal se mantinha oficialmente apartado”.⁸³ Ela foi construída com uma arquitectura efémera coordenada pelo arquitecto e cenógrafo Cottinelli Telmo, destacada como “uma feira ou um parque temático de carácter historicista”, em que “este certame parece ter materializado um modelo salazarista de *cidade ideal*”.⁸⁴ Depois da exposição, a área de Belém ficou sem uso por um período de várias décadas.⁸⁵

No caso da Expo 98, uma exposição mundial que se realizou em 1998, “altura em que se celebravam 500 anos sobre a chegada à Índia, o projecto assentou na ideia de recuperar uma parte da cidade que fora relevante nos séculos XVI e XVII, e que embora tenha renovado as suas áreas de actividade até ao período da industrialização, se apresentava, em final do século XX, na máxima decadência.”⁸⁶ Ao contrário da Exposição do Mundo Português, a Expo 98 tentou explorar “uma outra solução, (...) que passasse por uma transformação permanente do território.”⁸⁷ Com isto, realizou-se um plano de urbanização “que viria a ser conhecido como Parque das Nações”.⁸⁸

No todo, estas duas exposições acabam por ser frentes de água na cidade de Lisboa, que elucidam a época dos Descobrimentos numa arquitectura referente da sua época. É de referir que a sua implantação face a cidade de Lisboa são nos seus extremos opostos dos limites oficiais da zona

⁸³ NOBRE, Pedro Alexandre - **BELÉM E A EXPOSIÇÃO DO MUNDO PORTUGUÊS: CIDADE, URBANIDADE E PATRIMÓNIO URBANO – VOLUME I**, Universidade Nova de Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, 2010. Trabalho de Projecto de Mestrado em Património Urbano, pág.5

⁸⁴ Idem, pág.32

⁸⁵ Idem, pág.44-45

⁸⁶ SALGUEIRO, Luís - **Cidade e Utopia: reconstrução da zona oriental de Lisboa - O projecto do Parque das Nações**, Universidade de Lisboa, Faculdade de Letras, 2011. Mestrado em Ciências da Cultura, pág. 70

⁸⁷ Idem, pág.76

⁸⁸ Idem, pág.78

ribeirinha da cidade, em que também temos de considerar que no centro dessa zona situa-se a Praça do Comércio (Fig.41), uma frente de água mais antiga a nível histórico, em frente da parte antiga de Lisboa.

Este conjunto de cidades e exposições portuguesas leva então ao tema da requalificação das frentes de água. As margens do MDP não são só constituídas por cidades, mas também de portos e indústrias, algumas delas já abandonadas. Num artigo científico feito por Ana Estevens sobre a valorização destes territórios, identifica que este processo de requalificação “teve origem nos Estados Unidos da América no final dos anos 50 (...)”⁸⁹ num período em que ocorreu a transição de “novas tecnologias de transporte de mercadorias e contentores,(...)”⁹⁰, e que mais tarde estendeu-se para a Europa nos anos 70 e 80⁹¹, caso referido “em Londres o conhecido projecto das *Docklands*”⁹². É de salientar que Nuno Portas no seu livro *Cidades e frentes de água* refere que devido ao “choque petrolífero e a crise económica da década de 70 (...) Quebra-se assim o ciclo virtuoso do crescimento e aprofunda-se um processo de globalização económica que transformou o mundo numa intensa rede de fluxos de comunicações e transacções,(...) Cresceram as grandes capitais da economia-mundo, (...) enquanto alguns dos grandes centros urbanos da era da primeira industrialização perderam importância estratégica e económica (como a maioria das cidades portuárias do Mediterrâneo).(...)”⁹³. Voltando ao artigo anterior referido, estas requalificações destes portos abandonados para frentes de água seguem um modelo de “*City Beautiful*”⁹⁴, reforçando a ideia que o embelezamento é um factor importante da cidade enquanto integração visual.

⁸⁹ ESTEVENS, Ana - **A REABILITAÇÃO DE FRENTES DE ÁGUA COMO MODELO DE VALORIZAÇÃO TERRITORIAL**, Universidade de Lisboa, Centro de Estudos Geográficos, Faculdade de Letras, pág.2

⁹⁰ Idem, pág.3

⁹¹ Idem, pág.4

⁹² Idem, pág.2

⁹³ PORTAS, Nuno (coord.) (1998)- **Cidades e frentes de água**, Universidade do Porto, Centro de Estudos da Faculdade de Arquitectura, pág.12

⁹⁴ ESTEVENS, Ana - **A REABILITAÇÃO DE FRENTES DE ÁGUA COMO MODELO DE VALORIZAÇÃO**

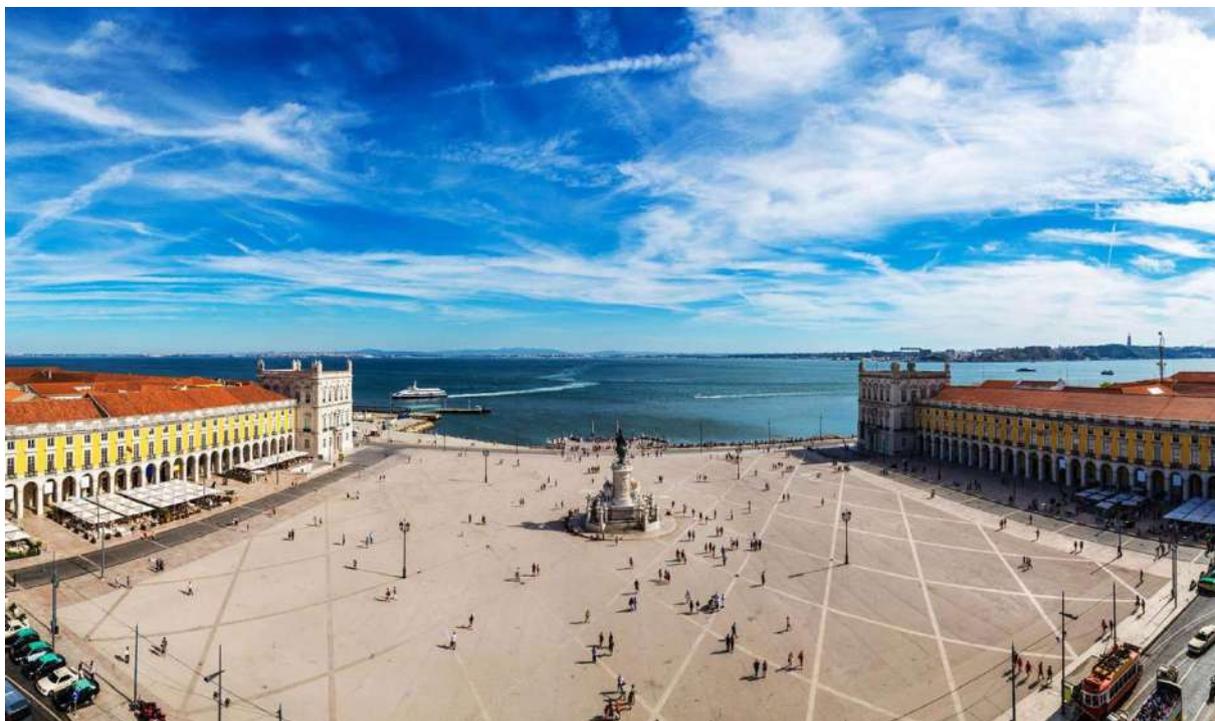


Fig.41: Praça do Comércio

Na Margem Sul, existem projectos ribeirinhos, em específico na zona do Barreiro e de Almada, ligadas a uma promoção denominada por *Lisbon South Bay*. O objectivo deste programa, promovido pelas câmaras de Almada, Seixal, e Barreiro, “trará mais competitividade à área metropolitana de Lisboa”, “(...) com um plano de requalificação e melhorando as actuais infra-estruturas para o estabelecimento de empresas e negócios”, que “passa por transformar a região de Lisboa numa grande metrópole de dimensão europeia. Uma verdadeira cidade de duas margens, aberta ao atlântico.”⁹⁵

O trabalho de doutoramento de Hélder Amador fala exactamente destas unidades de requalificação que a *Lisbon South Bay* promove. Estas zonas foram objecto de estudo para o projecto denominado Arco Ribeirinho, antes industrias importantes que nos anos 70 entraram em colapso e desde aí foram abandonadas ou entradas em estado de degradação, tornando-se obstruções denominadas por *brownfields*.⁹⁶ A seguir, cito as descrições de alguns pontos importantes dos planos de cada uma destas requalificações, descritos no trabalho:

⁹⁵ **LISBON SOUTH BAY: THE ATLANTIC WAY OF BUSINESS**, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://www.lisbonsouthbay.com/pt/sobre-nos/>> [Acedido em 5 de Setembro 2017]

⁹⁶ AMADOR, Hélder (2011) - **Reconversão de áreas industriais obsoletas - brownfields-Projecto Arco Ribeirinho Sul-AML**, Universidade Técnica de Lisboa, Faculdade de Arquitectura. Doutoramento em Urbanismo, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: https://www.researchgate.net/publication/312087731_Territorios_Metropolitanos-Projecto_Arco_Ribeirinho_Sul> [Acedido em 5 de Setembro 2017]. No capítulo *Brownfields* introduz esta definição através de vários investigadores que estudaram esta temática, sendo essencialmente uma das definições: “(...)antigos lugares industriais ou lugares de industrialização precedente onde o a perspectiva de desenvolvimento é dificultado pela contaminação potencial e pela limitada demanda de mercado para novos usos.” Idem, pág.10 (versão PDF): “Os territórios da Margueira, Siderurgia Nacional e Quimiparque estruturaram-se em função das actividades económicas, essencialmente de cariz industrial, que aí foram instaladas ao longo do século XX: a construção e reparação naval, a indústria do aço e a indústria química. Nos anos 70, a reestruturação económica movida pelo choque petrolífero e a concorrência dos novos países industrializados, assim como a instabilidade política que se viveu no país, provocaram uma crise generalizada na maioria das indústrias presentes na Península de Setúbal, nomeadamente as existentes em Almada, no Seixal e no Barreiro.”

a) Relativo à Margueira (Fig.42):

“O plano abrange uma área de 115 hectares e sobre os Lisnave e uma parte incide antigos estaleiros da área urbana de Almada, num trecho de dois quilómetros de frente para o rio.(...). O Plano ambiciona, como principal objectivo a criação de emprego mantendo uma afectação de uso residencial.(...) O Plano de pormenor na fase inicial centra-se numa estratégia de estudo de mobilidade e transportes para a zona de Almada para reduzir a dependência do automóvel, isso inclui a extensão do Metro Sul do Tejo, uma ligação de metro de Lisboa, a expansão do terminal de ferry existentes, e a criação de um serviço de táxi rio - fortalecer as conexões existentes com Lisboa e com a zona oriental do Seixal.(...)”

É proposto neste plano um museu marítimo, marinas, um terminal de cruzeiros e disposição para as indústrias de reparação de pequena escala de navios. Além disso, há espaço para uma comunidade académica e de investigação, incluindo um centro de ciências, departamentos de universidades, instalações de centros de estudo para jovens profissionais e empresas de pequeno porte.(...)”⁹⁷

b) Relativo à Siderurgia Nacional (Fig.43):

“(...)A revitalização da zona da antiga Siderurgia Nacional é uma opção estratégica, e o plano define as linhas orientadoras para o processo de reconversão deste território integra actividades como, comércio, indústria, serviços, equipamentos colectivos e uma zona habitacional, situada a norte, fisicamente separada da restante área.(...)”

- *Importância da reserva do corredor da ER 10 e do Metropolitano Sul do Tejo para garantir travessia Seixal-Barreiro;*

⁹⁷ Idem, pág.30 (versão PDF)

- *Localização de um novo terminal portuário a jusante da travessia Seixal-Barreiro;(...)*⁹⁸

c) Relativo à Quimiparque (Fig.44):

“Criação de três núcleos de centralidade, claramente diferenciados quanto às suas funções e usos dominantes propostos:

- a) Núcleo da Gare do Sul, assente na estação de comboio no Lavradio, da linha que chega e parte para Lisboa, através da nova ponte. Essa estação, deverá ser um grande interface onde se ligam os três modos de transporte colectivo que servem a zona – comboio, metro e autocarro. A poente da estação propõe-se a instalação de actividades direccionais, comércio e serviços diversos, constituindo o pólo mais importante em termos de emprego qualificado da nova zona urbana*
- b) Núcleo da Praça Central Núcleo com a construção da nova ponte que inclui, para além do acesso rodoviário, uma linha de comboio que serve a zona de Entrecampos prevê-se que cerca de 70% dos passageiros que actualmente utilizam o barco em direcção a Lisboa se transfiram para o comboio. A transferência do terminal de passageiros tem igualmente a vantagem de eliminar as consequências ambientais negativas da circulação de barcos rápidos na zona de Alburrica. Propõe-se ainda a alteração do traçado do Metro Sul do Tejo, para que este sirva o novo terminal fluvial.(...)*
- c) Núcleo do Porto de Recreio – com a transferência do terminal fluvial para norte, como referido acima, e com a desafecção do canal ferroviário, liberta-se uma área considerável de terreno na frente para a Ribeira de Coina. Aqui, propõe-se constituir uma nova zona de actividades ligadas ao recreio, em particular o fluvial e marítimo (...)*⁹⁹

⁹⁸ Idem, pág.32 (versão PDF)

⁹⁹ Idem, pág.38 (versão PDF)

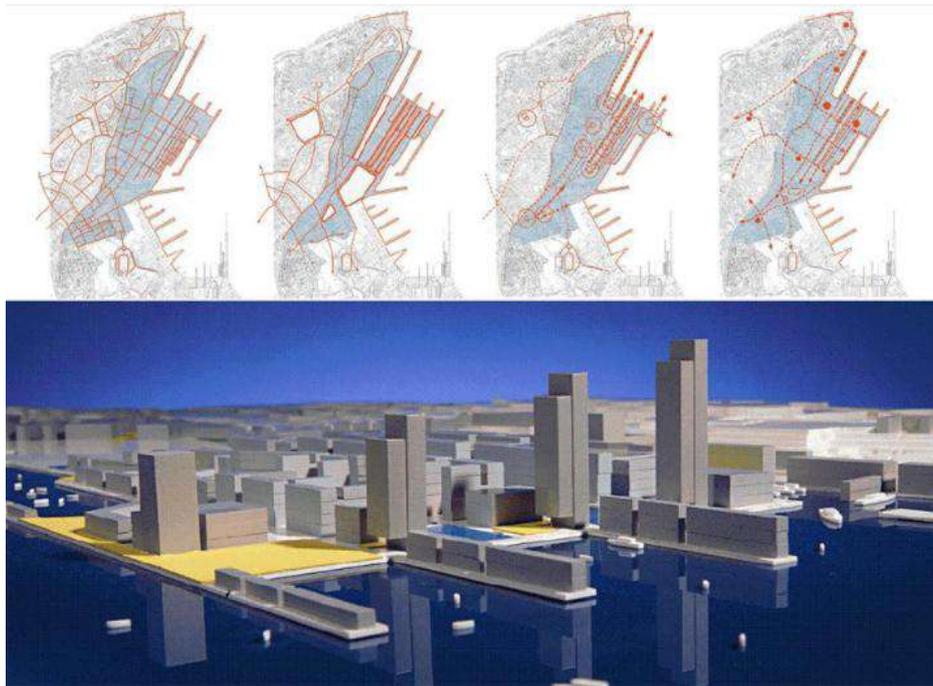


Fig.42: “Estudo das acessibilidades e estrutura viária” da requalificação da Margueira, em Almada.

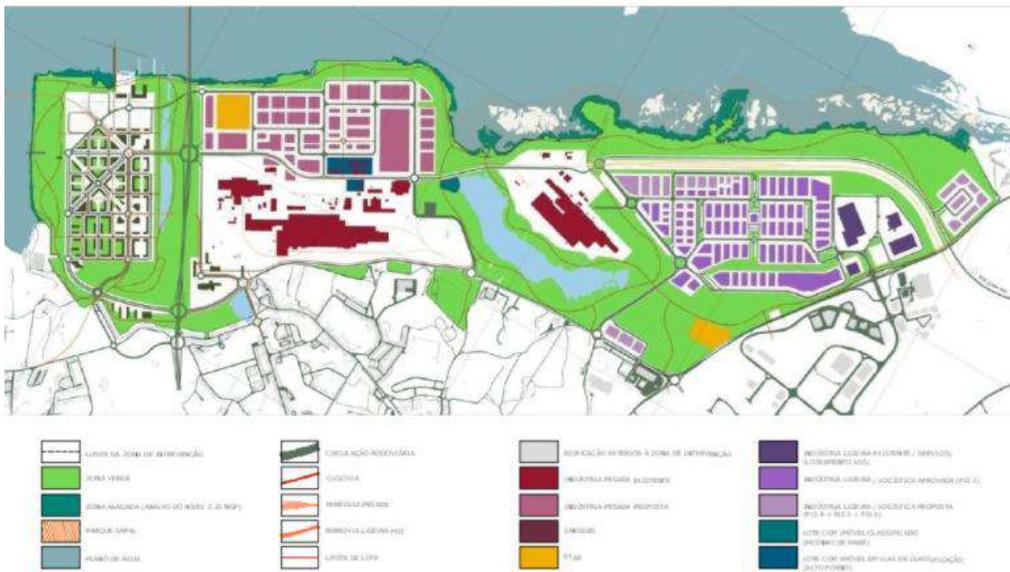


Fig.43: Plano da requalificação da Siderurgia, no Seixal.



Fig.44: Plano da requalificação da Quimiparque, no Barreiro.

Este projecto tem como objectivo ligar estas frentes de água com funções tanto empresarial como habitacional e turística, numa ligação de fácil acessibilidade, a destacar a relevância da extensão do MST com uma conexão directa com o MDL. Na essência, isto acabaria por criar uma nova cidade adjacente às três cidades de Almada, Seixal e Barreiro, conhecido como Arco Ribeirinho, promovido fora do país como *Lisbon South Bay*. Mas como referido na síntese final do trabalho, estas zonas “estão fortemente dependentes de investimentos nacionais e de uma conjuntura económica favorável, caso que não se verifica actualmente.”¹⁰⁰

Um artigo do Expresso refere que a “*Lisbon South Bay* quer replicar as cidades inglesas”, neste caso, o projecto *Liverpool Waters* (Fig.45), que liga Liverpool com Wirral, e cujos investidores a “intitulam como cidade-região”, o mesmo ambicionam os investidores portugueses em relação a Lisboa e Margem Sul.¹⁰¹ Ainda é salientado por Sérgio Saraiva, director executivo da Baía do Tejo, o seguinte: “*Lisboa é hoje reconhecida, mas a cidade como região deve crescer para ser mais competitiva como uma grande área económica que aposte no rio e no seu potencial*”.¹⁰²

Este caso de referência do projecto *Liverpool Waters* é uma reconversão de um antigo porto para uma estrutura urbana com o mesmo intuito de reaver o rio como um potencial económico e turístico.¹⁰³ Um projecto, que juntamente com a outra margem da cidade de Wirral, com o seu projecto de reconversão *Wirral Waters* formam um super-projecto promovido internacionalmente como “*Mersey Waters Interprise Zone*”, cujo financiamento é levado a cabo pelo governo do Reino Unido.¹⁰⁴ A cidade é promovida com uma arquitectura de edifícios modernos em altura, com vários

¹⁰⁰ Idem, pág.42 (versão PDF)

¹⁰¹ ANTUNES, Marisa (2017) – **Projeto Liverpool dá exemplo à Margem Sul**, Expresso [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://expresso.sapo.pt/economia/2017-02-04-Projeto-Liverpoolda-exemplo-a-Margem-Sul>> [Acedido em 26 de Abril 2017]

¹⁰² Idem

¹⁰³ Idem

¹⁰⁴ (2014) - **Liverpool Waters - FROM CONCEPT TO CREATION**, Planit – IE LLP, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://www.liverpoolwaters.co.uk/ebook/LW-C-C/>> [Acedido em 1 de Agosto 2017], pág.5

propósitos, habitacionais, empresariais e museológicos, fazendo lembrar então as cidades anteriormente referidas como Nova Iorque, Hong Kong e Macau, cidades que promovem o embelezamento através da junção da água com o edificado imposto no território, demonstrando a sua grandeza enquanto centro de uma área metropolitana.

Na região do MDP houve também ideias em que alguns arquitectos quiseram expressar esta grandeza existente noutras cidades, informação patente na exposição “a Lisboa que teria sido” no Museu de Lisboa. A primeira é referente a um dos projectos para a requalificação da Margueira, com a designação promovida pela *Lisbon South Bay* como a Cidade da Água (Fig.46; Fig.47)¹⁰⁵. Neste projecto, realizado pelos arquitectos Manuel Graça Dias e Egas José Vieira, a ideia era criar uma cidade de arranha-céus cujo tamanho superava o pórtico da Lisnave (Fig.48) com “65 metros de altura, quase tão alto como o tabuleiro da na altura designada Ponte Salazar, inaugurada um ano antes”¹⁰⁶, envolvida num viaduto no seu torno em forma de elipse, em que os arquitectos a compararam directamente com a zona de Manhattan.¹⁰⁷ Coincidente, num projecto totalmente à parte deste, documentado no jornal/catálogo da exposição, uma notícia do Diário de Notícias acerca do projecto das torres de Alcântara (Fig.49; Fig.50). Este projecto concebido pelo arquitecto Siza Vieira, consistia “pela implantação de três edifícios de 105 metros de altura, com 35 pisos cada um”, em que o próprio considera “um acto cultural”, mas que ultrapassava o estudo ainda “em estado de revisão”

¹⁰⁵ **ALMADA, A CIDADE DA ÁGUA**, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://www.lisbonsouthbay.com/pt/almada-pt/>> [Acedido em 7 de Setembro 2017]

¹⁰⁶ DÓRDIO, Pedro (2017) – **Lisnave. 50 anos depois, uns estaleiros que marcaram a história de Portugal. E da revolução**, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://observador.pt/especiais/lisnave-50-anos-depois-uns-estaleiros-que-marcaram-a-historia-de-portugal-e-da-revolucao/>> [Acedido em 7 de Setembro 2017]

¹⁰⁷ Na memória descritiva na Exposição “a Lisboa que teria sido”: **Projeto Elipse: Reconversão urbana do estaleiro da Margueira – Almada – Manuel Graça Dias e Egas José Vieira, Arquitectos – Contemporânea, Lda. – 1999**, “Ensaio de ocupação para os 49 hectares de aterro onde estiveram instalados os Estaleiros Navais de Lisboa (Lisnave) encerrados em 2000. Um grande viaduto, em elipse, contorna todo o complexo urbano projetado, com as docas a definirem o desenho das novas ruas, preenchidas pelos volumes de torres enormes para habitação e serviços. Ao centro de um jardim, um pequeno ‘Central Park’ nas palavras dos projetistas, como em Manhattan, Nova Iorque aqui tão perto...” (Anexo 34)

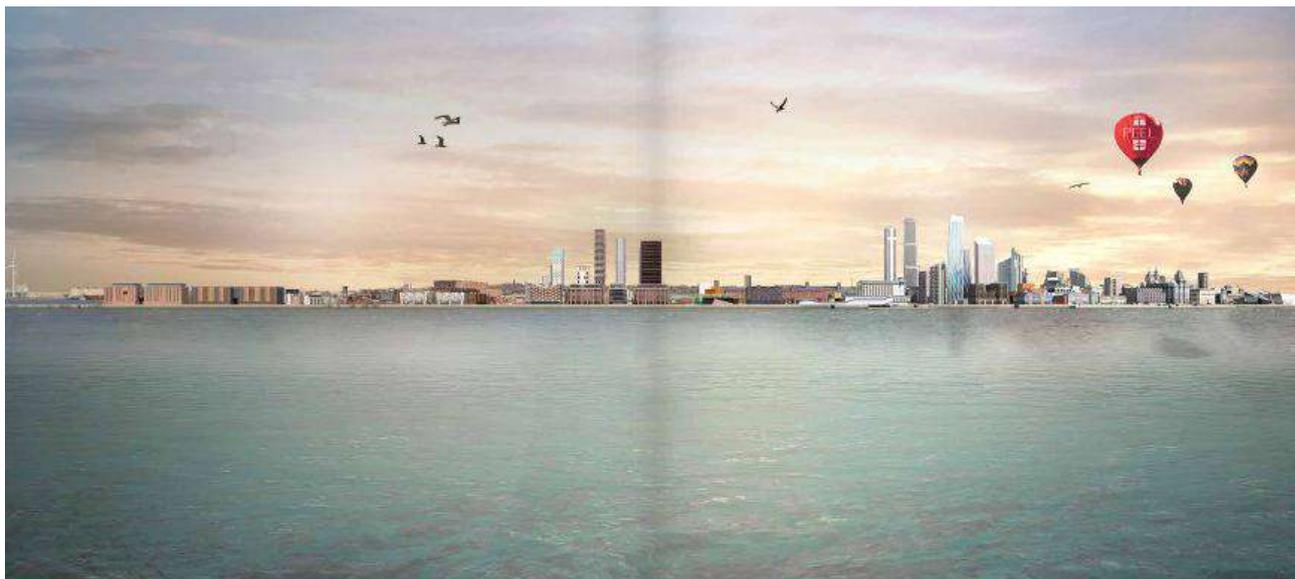


Fig.45: *Liverpool Waters*, inspiração de *Lisbon South Bay*



Fig.46: A Cidade da Água de Manuel Graça Dias e Egas José Vieira, visto de Lisboa



Fig.47: A Cidade da Água de Manuel Graça Dias e Egas José Vieira, na zona da Margueira, em Almada.



Fig.48: Pórtico da Lisnave, em Almada.



Fig.49: Torres de Alcântara, projecto de Álvaro Siza Vieira (com Carlos Castanheira e Luís Mendes).



Fig.50: Maqueta das Torres de Alcântara.

do PDM, em que os edifícios só podiam atingir até os 25 metros de altura.¹⁰⁸ O projecto englobava também “a criação de ampla zona pedonal entre Alcântara e as Docas, facilitando o acesso às áreas de restauração e lazer existentes por via da criação de um edifício-ponte sobre o caminho-de-ferro e a Avenida da Índia”.¹⁰⁹ Menciono estes dois projectos exclusivamente, não só pelo impacto cultural que iria causar na zona do MDP, devido à grandiosidade da escala e tratamento ribeirinho, como também pela proximidade que apresentam em relação com a P25A.

Numa outra abordagem em conjunto com a “Cidade de Água” que Almada pretende fazer em termos de requalificação ribeirinha é transformar o Cais do Ginjal, adjacente à Margueira, numa zona habitacional e de espaço público, com o objectivo de “disputar a centralidade na área metropolitana com a Praça do Comércio.”¹¹⁰

Com estes exemplos, chegamos à conclusão que apesar de haver estas discrepâncias em termos de paisagens e imagem entre as duas margens principais do MDP, a margem norte de Lisboa é uma cidade que já consegue auto sustentar-se, sendo ela já por si a capital de Portugal com um grande valor histórico, em que também já ganhou recentemente vários prémios de turismo¹¹¹ e considerado pela comunidade europeia a cidade mais recomendada como “destino turístico”¹¹², mostrando o seu sucesso e reconhecimento internacional. Entretanto os representantes da Margem Sul tentam num esforço conjunto promover este lado sul do MDP como uma zona turística e empresarial, procurando

¹⁰⁸ BOTINAS, Luisa (2003) – **Siza avança com torres**, Diário de Noticias, pág.28 (na contracapa do jornal/flyer da exposição “a Lisboa que teria sido”) (Anexo 36)

¹⁰⁹ Idem

¹¹⁰ RITO, Francisco Alves (2017) - **Almada quer mudar fachada para Lisboa com novo Cais do Ginjal**, Público, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <https://www.publico.pt/2017/07/19/local/noticia/almada-quer-mudar-fachada-para-lisboa-com-novo-cais-do-ginjal-1779714>> [Acedido em 9 de Setembro 2017]

¹¹¹ (2016)- **World Travel Awards: Portugal ganha 24 Óscares do turismo**, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <https://nit.pt/out-of-town/09-05-2016-world-travel-awards-portugal-vence-em-24-categorias>> [Acedido em 9 de Setembro 2017]

¹¹² KRAUSS, Susana (2017)- **LISBOA: DESTINO PREFERIDO DOS EUROPEUS EM 2016 E O MAIS RECOMENDADO PARA 2017**, Sapo, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://viagens.sapo.pt/viajar/noticias-viajar/artigos/lisboa-destino-preferido-dos-europeus-em-2016-e-o-mais-recomendado-para-2017>> [Acedido em 9 de Setembro 2017]

investimentos internacionais para o seu desenvolvimento, usando muitas vezes o termo de “competitividade” perante a capital na outra margem. Até o próprio nome da promoção do projecto do Arco Ribeirinho, *Lisbon South Bay*, revela uma abordagem em trazer o nome da capital para transferir relevância à Margem Sul. A única união existente entre as duas margens do MDP é o próprio EDT, e o nome da capital incluída numa promoção à Margem Sul do Tejo, mas que na verdade está implícita uma competitividade entre as duas margens.

5. Uma Cidade em conflito: Tópicos em discussão

Neste capítulo vamos trazer alguns projectos propostos, que, dado à sua relevância face a toda a Área Metropolitana de Lisboa (AML), poderiam trazer um grau de mudança muito significativo ao estado do MDP, mas, por variadas razões, quer políticas, económicas ou ambientais, não foram produzidos. Estes projectos envolvem uma significativa alteração no desenho da zona do MDP, tanto a nível de conexão das duas margens, como a nível paisagístico da sua zona, o que resultou numa discussão, por parte dos envolvidos.

5.1. O caso do TTT e do novo aeroporto

Vamos falar primeiro no conjunto de dois projectos, em específico da ponte TTT (Fig. 51; Fig.52; Fig.53) e de um novo aeroporto proposto na área sul do MDP, pois este conjunto promovia uma ligação directa entre os dois. Um artigo científico escrito por João de Melo, descreve, no seu caso de estudo do TTT, que fazia ligação entre Barreiro e Chelas, que originalmente era para ser composto só da componente ferroviária de vários tipos de transportes (incluindo um caminho de ferro de transportes de alta velocidade entre Lisboa e Madrid), por faltar em Lisboa um bom sistema de transporte público, mas que em 2007 iria ser acrescentado a via automóvel por parte do governo para solucionar os problemas de imobilidade e tráfego existente das pontes P25A e PVG e a ligação directa para o novo aeroporto, nesta altura pensada com a implantação na área de Alcochete.¹¹³ O projecto do TTT apresentava vários problemas a nível de estudos feitos, como por exemplo um estudo melhor da sua localização, a falta de opção de um estudo em túnel, e a falta de um estudo de uma estratégia geral de transportes públicos na AML.¹¹⁴ No caso de estudo acrescenta outros problemas, criticados nos efeitos consequentes que a sua construção poderia causar, tal como a degradação do ar e barulho causada por uma nova fonte de tráfego; a acessibilidade de toda a região

¹¹³ MELO, João Joanez (2009)- **Public works policy in Portugal: a case study in unsustainability**, Universidade Nova de Lisboa, Faculdade de Ciências e Tecnologia, pág.5-6

¹¹⁴ Idem, pág.6



Fig.51: A TTT, que ligaria Barreiro a Lisboa

Enquadramento regional do projeto



Fig.52: A TTT em relação com as ligações regionais

Enquadramento dos corredores da AML

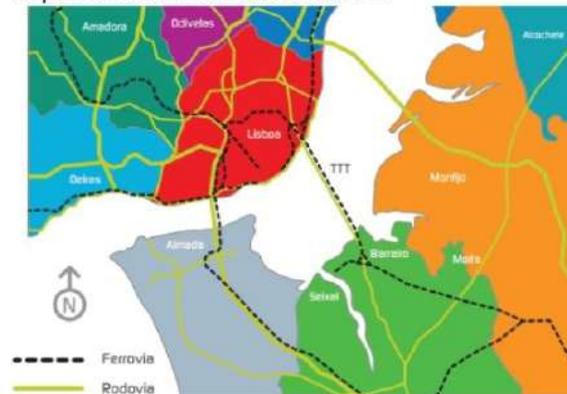


Fig.53: A TTT em relação com as vias rodoviárias e ferroviárias da AML

não iria melhorar e causaria uma irrupção urbana no Barreiro; a justificação de um acesso para o novo aeroporto é conflituante com a PVG já existente e serviria como uma melhor ligação; e o seu financiamento era muito elevado, descrito pelo autor: “*economically a disaster*”.¹¹⁵

Numa notícia do Público, é introduzida uma nova alternativa a implantação da TTT “pelo perímetro da Reserva Natural do Estuário do Tejo”, num estudo realizado por António Mourão “com um economista e um engenheiro civil”, ao “tentar provar que o país está à beira de cometer um erro tremendo ao fazer passar o TGV por uma nova ponte sobre o Tejo, quando há uma alternativa que é mais curta e cinco vezes mais barata”, que ligaria Alverca com Alcochete. É de salientar que na notícia, António Mourão responde que a razão “por que insiste o Governo num projecto tão caro” é “porque interessa todos os partidos.”¹¹⁶

A TTT então ficaria mais numa ligação internacional do que regional, tanto numa ligação ferroviária com a Espanha como com o pressuposto novo aeroporto. E neste caso, como referido anteriormente no capítulo, era se o aeroporto estivesse implantado na área de Alcochete, cuja sua zona de implantação foi tema de polémicas políticas.

Numa recollecção de eventos cronológicos feita por António Larguesa, a história de discussão de um novo aeroporto começou a partir de 1942, “então na periferia de Lisboa, começa a ser debatida a realocização do aeroporto da Portela por causa da rápida expansão urbana da cidade.” E em 1969, no ano que foi inaugurado a P25A, começou “a ser estudadas cinco localizações, todas na margem Sul do rio Tejo.” E durante vários anos foi debatido esta localização, em que em cada mudança significativa no país havia mudanças também no projecto, tanto a nível de novos estudos como de

¹¹⁵ Idem, pág.6-7

¹¹⁶ CIPRIANO, Carlos (2010)- **Ponte em Alhandra e traçado à volta da Reserva Natural do Tejo encurta distância: Estudo alternativo garante que a terceira travessia do Tejo não é justificável**, Público, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <https://www.publico.pt/2010/09/17/economia/noticia/estudo-alternativo-garante-que-a-terceira-travessia-do-tejo-nao-e-justificavel-1456313>> [Acedido em 9 de Setembro 2017]

aprovação. O ano mais mediático neste assunto foi em 2007, depois de um relatório de estudo entregue ao primeiro-ministro da altura, levou ao cancelamento da construção do aeroporto na Ota, dois anos depois de esta ter sido aprovada, e levou então à hipótese de uma nova localização,” a nascente do Campo de Tiro de Alcochete (CTA), uma instalação militar.” E depois de este ter sido cancelado em 2010, só em 2016 se volta a introduzir este assunto, com a nova opção da BAM como um “aeroporto complementar”.¹¹⁷

Desde aí, houve um grande debate político sobre qual seria a melhor opção: um aeroporto complementar na BAM, que serviria juntamente com o actual Aeroporto de Lisboa, ou a construção da discutida realocação para Alcochete, que servia de justificação para a construção da TTT (Fig.54). Numa notícia do Público revela a oposição dos autarcas comunistas de várias cidades da Margem Sul (sem contar com o Montijo, pois graças a “perspectiva da construção do novo aeroporto na Base Aérea nº6 (...) a construção civil começa a ganhar novo ânimo na cidade”¹¹⁸) contra o aeroporto no Montijo, sendo a justificação do autarca de Alcochete Luís Franco, “em suma, (...) corresponde a um “pensamento estratégico”” que responde a várias questões urbanas de desenvolvimento e de acessibilidade da Margem Sul, assim como “permite (...) a construção da terceira travessia sobre o Tejo”.¹¹⁹ Mário Lino, que gerou polémica em 2007 com a sua opinião negativa face a um aeroporto na Margem Sul¹²⁰, descreveu que o aeroporto na BAM era uma opção

¹¹⁷ LARGUESA, António (2016) - **Novo aeroporto "jamais"? Debate leva quase meio século**, Jornal de Negócios, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://www.jornaldenegocios.pt/empresas/transportes/detalhe/novo-aeroporto-jamais-debate-leva-quase-meio-seculo>> [Acedido em 9 de Setembro 2017]

¹¹⁸ RITO, Francisco (2017) - **Imobiliário e construção animam-se no Montijo à boleia do aeroporto**, Público, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <https://www.publico.pt/2017/02/21/economia/noticia/imobiliario-e-construcao-animam-se-no-montijo-a-boleia-do-aeroporto-1762704>> [Acedido em 9 de Setembro 2017]

¹¹⁹ RITO, Francisco (2017)- **Autarcas comunistas contra “terminal de aeroporto no Montijo”**, Público, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <https://www.publico.pt/2017/02/13/local/noticia/autarcas-comunistas-contra-terminal-de-aeroporto-no-montijo-1761904>> [Acedido em 9 de Setembro 2017]

¹²⁰ LUSA (2007)- **Mário Lino nega ter chamado deserto à margem sul**, Público, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <https://www.publico.pt/2007/05/24/politica/noticia/mario-lino-nega-ter-chamado-deserto-a-margem-sul-1294898>> [Acedido em 10 de Setembro 2017]

“coxa” e “não racional”, pois “não tem capacidade para receber aviões de longo curso” e que “não cria novas opções”, assim como também “que a zona do estuário do Tejo é o destino de algumas espécies de aves migratórias que poderão causar problemas à circulação aérea”.¹²¹ No final, foi decidido que o aeroporto na BAM seria para companhias *low-cost*, em que António Costa refere que seria não um aeroporto que serviria “Lisboa e Montijo” mas sim “o conjunto da região”, e que em resposta a opinião contrária dos autarcas comunistas, afirma “que talvez no passado fosse possível decidir de outra forma”.¹²² Com esta decisão, já existem planos em fazer um metro ligeiro na PVG que ligue os dois aeroportos das duas margens.¹²³

No final, a decisão de um novo aeroporto foi influenciada com passar do tempo, à medida em que discutiam a sua implantação após vários estudos, as cidades em torno do MDP cresciam de uma maneira desorganizada, ganhando mais implicações nas decisões finais. O Aeroporto de Lisboa foi construído numa altura em que a cidade não tinha crescido até aquela zona, e mais tarde as localizações estudadas estavam concentradas ou em zonas longe da capital, ou perto da Reserva Natural do EDT, zona sensível em termos ecológicos e ambientais. A zona da BAM foi então decidida por ser, nesta altura, a solução menos dispendiosa a nível económico, sem mexer muito nas infra-estruturas já existentes no desenho urbano, aproveitando uma pista aérea que já existe desde 1952.¹²⁴ Com o ressurgimento da BAM como novo aeroporto, ouve também o ressurgimento de um projecto académico de alunos de arquitectura da Universidade de Coimbra (projecto que ganhou em

¹²¹ (2017) - **Mário Lino diz que o aeroporto no Montijo é uma opção "coxa"**, Público, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <https://www.publico.pt/2017/02/15/sociedade/noticia/mario-lino-diz-que-o-aeroporto-no-montijo-e-uma-opcao-coxa-1762129>> [Acedido em 9 de Setembro 2017]

¹²² VILLALOBOS, Luis (2017) - **Aeroporto do Montijo vai ser desenhado para atrair as low cost**, Público, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <https://www.publico.pt/2017/02/15/economia/noticia/aeroporto-do-montijo-vai-ser-desenhado-para-atrair-as-low-cost-1762203>> [Acedido em 10 de Setembro 2017]

¹²³ DINIS, David; PINTO, Luisa (2017)- **Metro ligeiro na Ponte Vasco da Gama pode fazer ligação ao novo aeroporto**, Público, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <https://www.publico.pt/2017/02/15/economia/noticia/metro-ligeiro-na-ponte-vasco-da-gama-pode-fazer-ligacao-ao-novo-aeroporto-1762049>> [Acedido em 10 de Setembro 2017]

¹²⁴ **Base Aérea Nº 6**, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://www.emfa.pt/www/unidade-19-base-aerea-n-6>> [Acedido em 10 de Setembro 2017]

2007 o prémio da Trienal de Arquitectura de Lisboa), orientado pelo arquitecto Nuno Grande, que pensou na integração entre Lisboa e Margem Sul, em que a TTT não seria uma ponte apenas para automóveis mas também para pessoas (Fig.55; Fig.56).¹²⁵

Em comparação, outros aeroportos de outras cidades já referidas no trabalho têm os seus aeroportos nas periferias, ou até bem distantes das zonas mais concentradas urbanamente, ligadas pelos seus metros para fácil acessibilidade.

¹²⁵ HENRIQUES, Ana Maria (2017) - **Projecto de aeroporto no Montijo ainda faz sentido como há dez anos?**, Público, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://p3.publico.pt/cultura/arquitectura/23112/projecto-de-aeroporto-no-montijo-ainda-faz-sentido-como-ha-dez-anos>> [Acedido em 13 de Outubro 2017]

30 km separam os dois locais

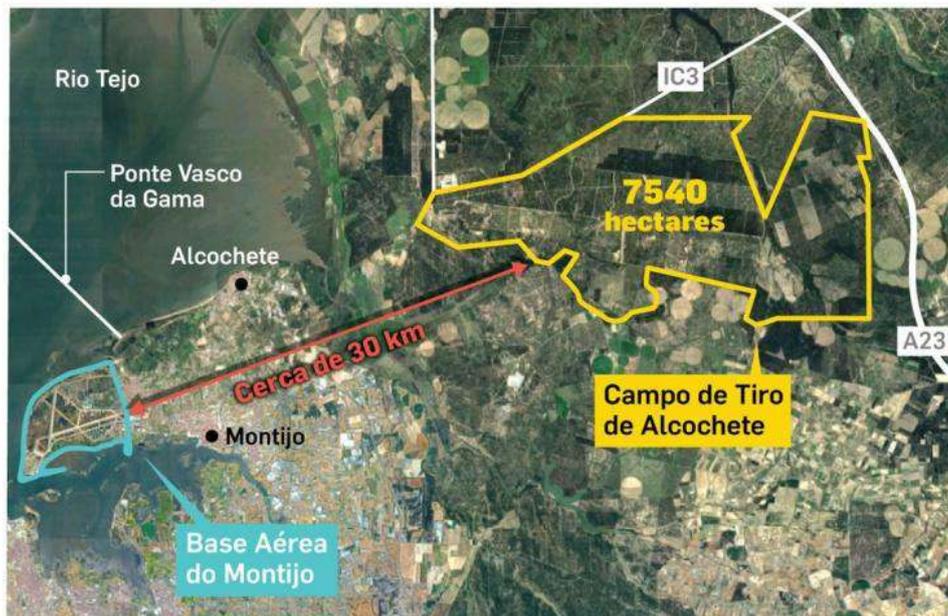


Fig.54: Esquema que apresenta a zona para o aeroporto de Alcochete e a BAM.

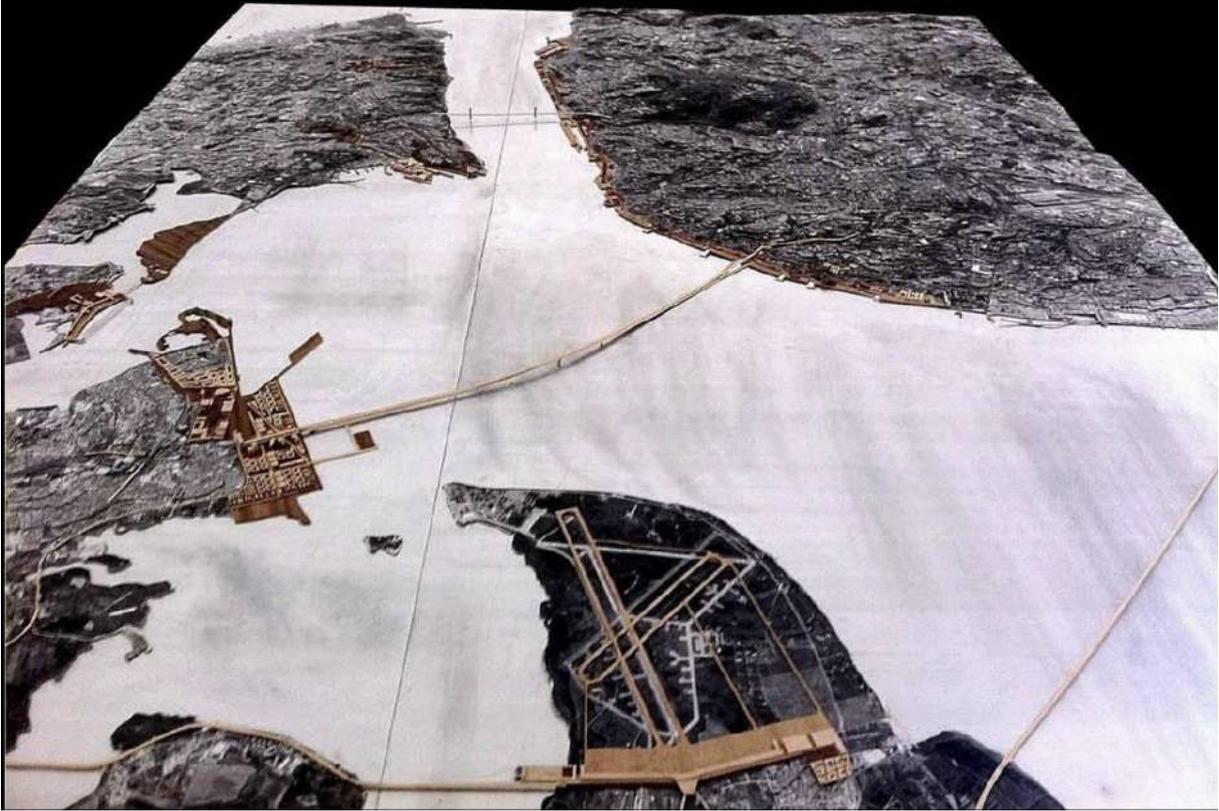


Fig.55: Proposta acadêmica de integração das duas margens.



Fig.56: A TTT proposta no projecto académico.

5.2. O caso da Travessia da Trafaria e da Travessia do Montijo

Existem outros casos semelhantes de referir, em comparação com a TTT, que é o caso da Travessia da Trafaria (TDT) e a Travessia do Montijo (TDM).

Numa recollecção de eventos feitos por Ana Suspiro, estas travessias foram discutidas em debate, em conjunto com outras obras públicas sobre esta temática das pontes que ligam as margens, na altura ainda por decidir qual seria a terceira ponte sobre o Tejo.¹²⁶ A autora, além de outras propostas de ligações existentes mencionadas, destaca no texto as pontes Chelas/Barreiro (a futura TTT e “solução defendida pelo governo”) a ligação Algés/Trafaria através de túnel (a TDT (Fig.57), “proposta da Lusoponte”), e a ligação Beato/Montijo através de uma ponte-túnel (a TDM, “proposta sugerida no estudo da CIP”). Estas duas propostas face a TTT tinham também os seus prós e contras. A TTT enquanto ligava a CRIL e dando a sua continuação até a Margem Sul, apresentava problemas técnicos enquanto o seu assentamento no terreno, dando a profundidade do rio e “também porque comprometia o movimento de navios no Porto de Lisboa”. A TDM, que tinha por consideração a construção da TDT como via rodoviária, em que “a componente rodoviária ficava de fora” e promovia uma ligação em ponte entre Montijo e Barreiro, mas “que os seus estudos apontavam que seria menos favorável do ponto de vista ambiental”. Com isto, o estudo da CIP, que “defende o corredor Algés/Trafaria - conclui também que não seria necessário um novo acesso rodoviário ao novo aeroporto que seria servido pela Ponte Vasco da Gama.”¹²⁷

A salientar, a TDT seria uma ligação que passava desde a Trafaria até Algés, que de acordo com estudos teria um impacto muito mais positivo em termos económicos e paisagísticos se esta fosse feita em túnel em vez de ser em ponte, poupando “200 milhões de euros” e que a construção em

¹²⁶ SUSPIRO, Ana (2016)- **O engenheiro sonha e as pontes aparecem... no papel**, Observador, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://observador.pt/especiais/o-engenheiro-sonha-e-as-pontes-aparecem-no-papel/>> [Acedido em 10 de Setembro 2017]

¹²⁷ Idem

ponte traria “um impacto visual negativo (...) junto a monumentos como Torre de Belém e Padrão dos Descobrimentos”.¹²⁸ Enquanto a TDM, em que nos estudos da LNEC refere a proposta “vai provocar o declínio continuado do Barreiro” e que a TTT “vai reequilibrar o tráfego”, o responsável da proposta José Manuel Viegas diz “que a ligação que pode reequilibrar o tráfego é Algés-Trafaria”.¹²⁹

No fundo, as propostas da TDT e da TDM são um conjunto de uma solução que pretende ligar as pontas soltas da região, como a continuação da CRIL para a Margem Sul (relembrando o estudo de Miguel Mourão em dar continuidade a CREL, que termina num dos seus extremos em Alverca, até Alcochete, na outra margem) e a ligação do Barreiro com o Montijo (relembrando o RDS que ligava Barreiro com Seixal), numa visão de integrar mais Lisboa com a Margem Sul. Em comparação, a TTT engloba uma visão mais internacional na promoção de um novo aeroporto, com uma ligação ferroviária de alta velocidade com Madrid. Estas duas opções tentam aliviar o tráfego existente nas duas margens, mas tendo em conta o estado económico, a construção do conjunto de mais duas travessias seria mais dispendioso do que a construção de uma. Num conflito de opiniões e interesses, com os seus prós e contras, existe sempre um objectivo comum em tornar a AML, e consequente o MDP, num lugar mais integrado através da união de duas margens. Mas o número de anos em que as decisões deveriam ser tomadas foi alastrando, acumulando assim um conjunto de estudos à medida que o governo está perdendo o controlo do crescimento da região, limitando opções anteriormente estudadas. Isto mostra que governos das cidades ao torno do MDP estão a pensar, não a zona do MDP como um corpo unitário, mas como uma maneira de trazer mais influência para as suas cidades em termos económicos e turísticos ao haver uma conexão mais directa com a outra margem, falando especificamente da influência da capital com as restantes cidades envolventes.

¹²⁸ BARROSO, Ricardo Paz (2008)- **Túnel no Tejo permitirá poupança de 200 milhões**, Jornal de Noticias, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://www.jn.pt/local/noticias/lisboa/lisboa/interior/tunel-no-tejo-permitira-poupanca-de-200-milhoes-1034401.html>> [Acedido em 10 de Setembro 2017]

¹²⁹ (2008)- **Ponte: opção Beato-Montijo «demolida»**, tvi24, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://www.tvi24.iol.pt/sociedade/tejo/ponte-opcao-beato-montijo-demolida>> [Acedido em 10 de Setembro 2017]

No geral, as cidades em torno do MDP não têm um corpo estrutural que controla todas as autarquias, uma entidade municipal única que toma as decisões mais importantes que afecta todo o território. O que existe é um grupo denominado como “Comissão de Coordenação Da Região De Lisboa E Vale Do Tejo” (CCDR LVT), que denomina 4 regiões que “tem como missão assegurar a coordenação e a articulação das diversas políticas setoriais de âmbito regional, bem como executar as políticas de ambiente, ordenamento do território e cidades, de incentivos do Estado à comunicação social e apoiar tecnicamente as autarquias locais e as suas associações, ao nível da respetiva área geográfica de atuação.(...)”, em que “exige uma visão prospectiva do território, que incorpore as próximas grandes mudanças das sociedades pós-modernas e o seu impacto no território da Região(...)”¹³⁰, sendo uma delas a AML.¹³¹ Ou seja, é um grupo que tem uma visão do que tem de acontecer daqui em diante a nível evolutivo da região, tanto em termos tecnológico, como económico e competitivo¹³², mas que a forma como controla os seus governos municipais é de uma forma passiva, não impondo funções específicas em cada cidade da região.

Londres, por exemplo, subdivide os seus distritos e cidades envolventes administrativamente, tendo este conjunto, como uma das funções principais, redireccionar os turistas para a cidade de Londres (pois cada uma delas tem características urbanas diferentes, tendo em conta os pontos fortes e pontos fracos de cada cidade) funcionando então como várias cidades dentro de uma grande cidade, não havendo qualquer tipo de fronteiras entre elas.¹³³ A cidade de Nova Iorque referida anteriormente

¹³⁰ TEIXEIRA, João Pereira (2017) - **ENQUADRAMENTO E RAZÃO DE SER** in PIRES, Nuno (2017) - **Atlas da Região de Lisboa e Vale do Tejo: Estudos para uma Região RICA**, Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo, pág.4

¹³¹ **A Região**, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://www.ccdr-lvt.pt/pt/a-regiao/7279.htm>> [Acedido em 6 de Outubro 2017]

¹³² **INSTITUCIONAL**, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <https://www.aml.pt/index.php?cMILID=SUS5787A239AC92B&cMILL=1&mIID=0&min=Institucional&mILA=&cMILID1=SUS5787A239AC92B&mIID1=0&min1=Institucional>> [Acedido em 6 de Outubro 2017]

¹³³ **Moving to London Relocation Guide**, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: http://www.gatewaysmoving.com/about_moving_to_london_england_uk.htm> [Acedido em 6 de Outubro 2017]

também dispõe de um sistema parecido, estando dividido por cinco distritos, havendo um presidente em cada distrito e um *mayor*, este exercendo um poder total em toda a cidade.¹³⁴ Isto em comparação com AML, que promove a competição entre cidades para um maior desenvolvimento da região, zonas como Londres e Nova Iorque estabelecem uma hierarquia de importância entre cidades e distritos, estando os serviços de toda a zona, disponíveis tanto às populações locais como a turistas, não havendo divisão entre cidades no seu aspecto regional.

¹³⁴ **The Official Website of the City of New York**, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://www1.nyc.gov/>>[Acedido em 12 de Outubro 2017] (Anexo 32)



Fig.57: Representação do túnel da TDT.

6. Uma Cidade em harmonia: Resultados de uma análise mapeada

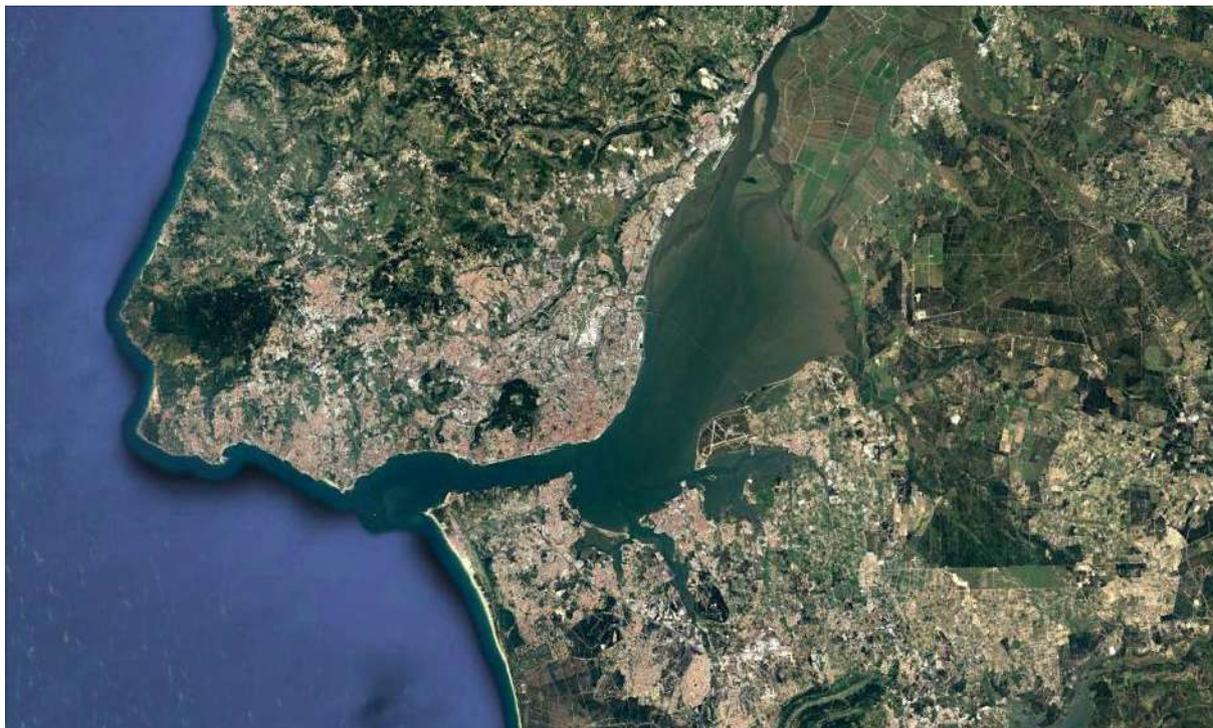


Fig.58: O MDP e as cidades na sua envolvente.

Neste capítulo, vamos fazer um mapeamento das obras e projectos em volta do MDP (Fig.58), os quais foram discutidos no trabalho. Compondo mapas em que a junção de alguns destes projectos, uns existentes e outros apenas documentados, fazem sentido no seu todo em relação ao MDP. O objectivo deste mapeamento é um olhar diferente do MDP de agora, e pensar de como seria

o seu desenho se algumas das decisões não tomadas, numa realidade alternativa que tenta tornar este MDP, um conjunto de cidades com uma integração deficiente; de uma funcionalidade complexa e idealizada num conflito de interesses, numa cidade única e imaginária com uma funcionalidade eficaz. É preciso salientar que este mapeamento não vai ter em conta factores como, financiamentos e impossibilidades, pois este vai ser baseado em projectos documentados por desenhos de implantação e por descrições feitas.

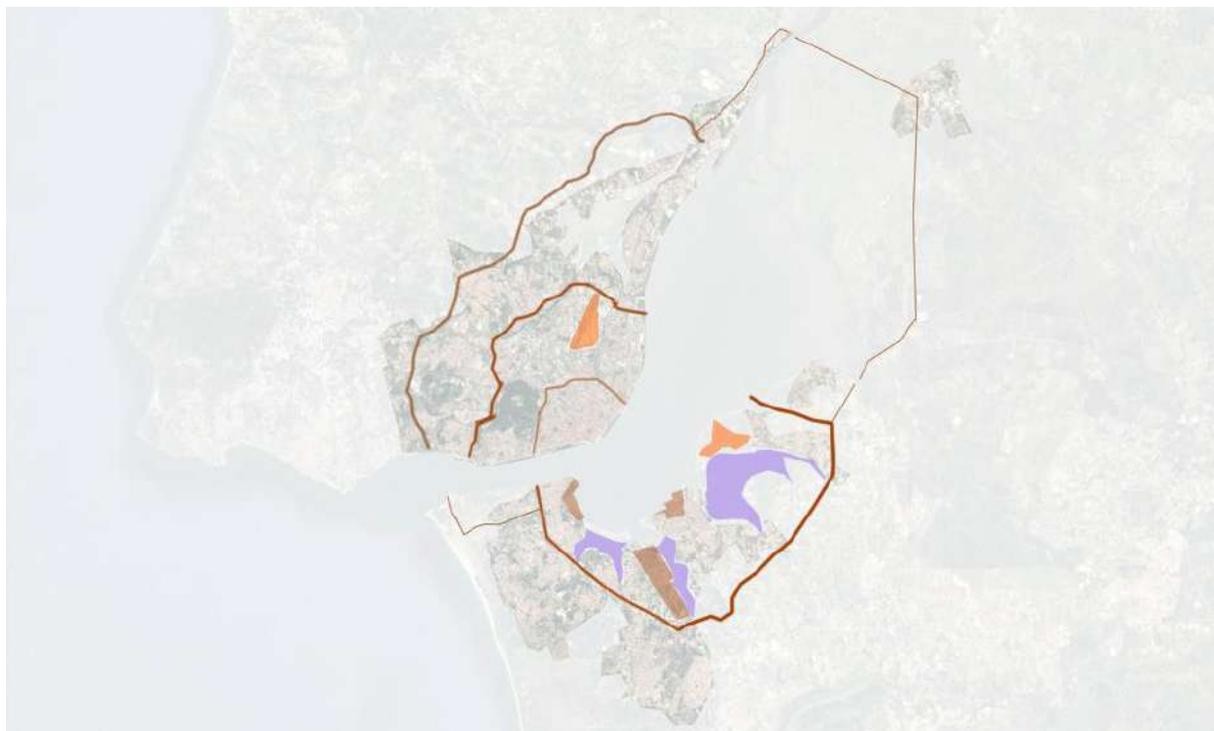


Fig.59: Vias estruturantes da AML, estando em destaque os aeroportos existentes (laranja) e as indústrias a serem requalificadas (vermelho)

Na Fig.59 vemos como o MDP é actualmente composto por uma composição urbana desorganizada. Enquanto na margem norte não existe uma distinção entre a cidade de Lisboa e suas periferias, só perceptível quando destacamos os eixos da CRIL e da CREL, na Margem Sul as cidades das margens são distintas umas das outras graças ao “canal do Barreiro e cala do Montijo - correspondem a sulcos que atingem cotas máximas de 11 e 12 metros respectivamente (...)”¹³⁵. Mas como na margem norte, a Margem Sul sofre também deste descontrolo no seu restante território, em que no meio destas cidades estão englobados indústrias: portos; armazéns; urbanizações e vazios verdes, tornando difícil de perceber por onde passam as três vias principais referentes no segundo capítulo (que, para simplificar, vou a denominar Eixo do Sul (EDS)), fazendo o suposto anel rodoviário da AML. Entretanto num aparte destas duas margens, distingue-se o núcleo urbano de Samora Correia, situada a nordeste da Reserva Natural do EDT, um núcleo urbano isolado face ao resto do território, que “só teve grande desenvolvimento após a construção da Ponte em Vila Franca de Xira e das estradas para o resto do país, beneficiando da proximidade de Lisboa e do cruzamento de estradas”.¹³⁶ E pondo em destaque duas destas estradas, desenhadas em via recta, elas não são só um acesso directo para a PMC, pela N10 e pela N118, para o Campo de Tiro de Alcochete, está de certa forma a impor um limite visível a Reserva Natural do EDT, e consequentemente disso do MDP, como também estabelecer um eixo de relação entre Vila Franca de Xira e Alcochete (de margens opostas) na maneira mais directa possível. É também de salientar que, onde estas manchas urbanas estão implantadas pertencem aos distritos de Lisboa (na margem norte) e de Setúbal (Margem Sul), enquanto Samora Correia pertence ao distrito de Santarém, estando o MDP delimitado por três distritos diferente.

¹³⁵ CRUZ, Maria Alfreda (1973)- **A Margem Sul do Estuário do Tejo – Factores e formas da organização do Espaço**, pág.17

¹³⁶ **História da Freguesia**, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://www.jf-samoracorreia.pt/institucional/read.asp?id=40>> [Acedido em 11 de Setembro 2017]

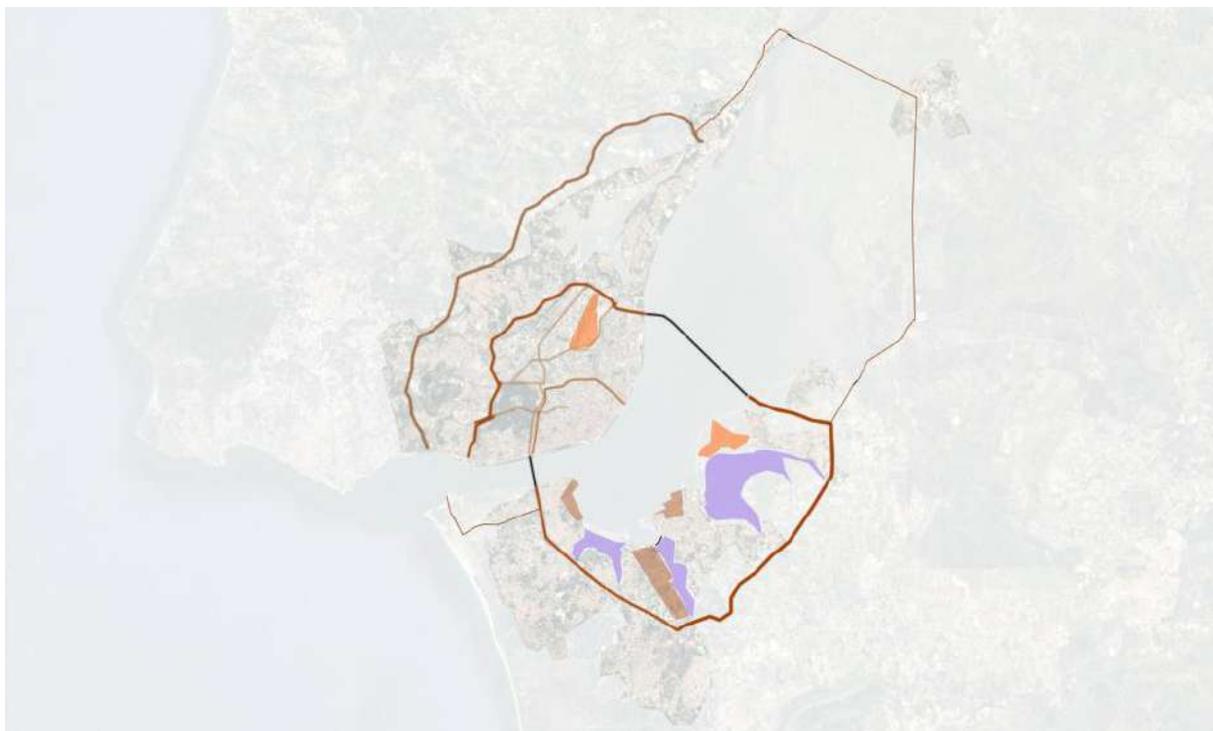


Fig.60: Pontes e vias existentes da AML.

A próxima imagem (Fig.60), é referente à P25A; PVG; PMC; o já extinto RDS; e uma ligação perto de Alcochete que conecta os distritos de Setúbal e Santarém. Enquanto as P25A e a PVG estão conectadas pelo EDS, na outra margem só a CRIL está ligada directamente com a PVG, estando a outra ponta desta via sem ligação para a Margem Sul. Entretanto, a P25A está conectada com a CRIL através de outras vias existentes, estruturantes da cidade de Lisboa, não sendo uma ligação

directa. De certa forma, começando na zona do Beato (em Lisboa), passando a P25A; o EDS; a PVG; e culminando na CRIL, o desenho destas vias rodo e ferroviárias cria uma forma espiral em torno das duas margens.

Nas Fig.61 e Fig.62 vão estar exemplificadas duas situações: a primeira vai incluir a TTT promovida pelo governo, e a segunda o resto das propostas contra esta, mencionadas no capítulo anterior. Na Fig.61, a TTT vai ligar a partir do Barreiro, através de uma zona pré-existente, pensada para receber a ponte¹³⁷ até à CRIPS, no EDS, e em Chelas ia ligar a Avenida dos Estados Unidos até à Avenida das Forças Armadas até a IP7, onde conectava finalmente com a P25A. Esta ligação no meio da cidade de Lisboa acabaria por ser uma “CRIL completa” num *boulevard*, pois ligaria a TTT com a P25A nos dois sentidos. Na outra imagem (Fig.62), seguem-se a TDT¹³⁸, a TDM¹³⁹, e a ponte do estudo de António Mourão (vou referir como Travessia António Mourão (TAM)). A junção destas três pontes é interessante pois além de dar uma continuidade à CRIL através da TDT e da PVG, e da CREL através da união da TAM e Alcochete, também dá uma ligação do Barreiro com o Montijo através dos planos da TDM, que por sua vez liga com Beato, zona adjacente a Chelas. Dado os factores de aproximação, podemos considerar que tanto a TAM e a TDT poderiam ser eventualmente ligadas com o EDS, e que pelo TDM ter uma implantação próxima e equiparada com a TTT, pode-se também considerar a ligação através das avenidas que a TTT pretendia com a P25A. Com isto, só a

¹³⁷ DOMINGUES, Álvaro (coord.) (2006) – **Cidade e Democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal**, Argumentum, pág. 305

¹³⁸ Traçado da travessia no Anexo 39.

¹³⁹ Traçado da travessia no Anexo 42.

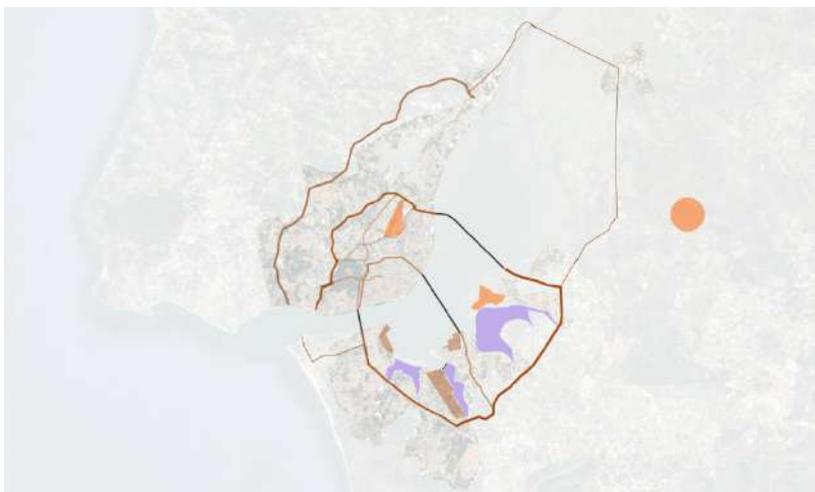


Fig.61: Inclusão da TTT e do aeroporto de Alcochete na AML.

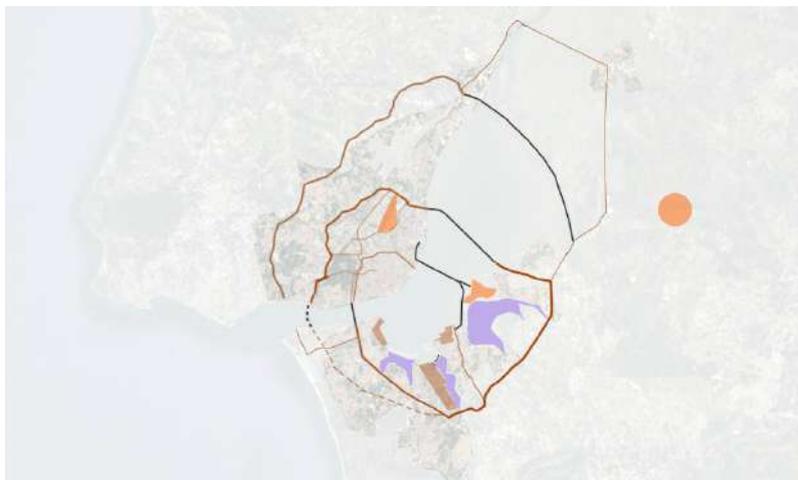


Fig.62: Inclusão de propostas de travessias contra a TTT na AML.

CREL é que está ainda descontinuada, a zona entre Cruz Quebrada e Caxias, que numa observação interessante ela aponta para a estrada N10-1 na Costa da Caparica, adjacente a Trafaria e que conecta com a A38, que por sua vez conecta com o EDS. Equiparando com o mapa do TTT, neste mapa temos mais junções de ligações que pretendem “concluir” um desenho viário que não parecia ter sido acabado, que acaba por integrar mais as duas margens do MDP, apenas na base de desenho.

Na Fig.63 apresenta-se o MDL e o MST e as suas extensões planeadas. Este mapa mostra que tanto o MDL e o MST são metros diferentes sem nenhuma conexão um com o outro, que nem mesmo a P25A conecta nenhum dos dois. Mas por outro lado, na Margem Sul, o MST (contando com as fases planeadas mas não concretizadas) conecta os quatro núcleos urbanos de Almada; Seixal; Barreiro e Moita, como também nas zonas industriais planeadas para ser requalificadas da *Lisbon South Bay*. Contudo, o único elo de ligação que falta para a integração da Margem Sul inteira seria a ligação da Moita com o Montijo, pelos metros planeados, havendo finalmente uma integração a nível metropolitano entre as duas margens através da PVG.



Fig.63: Metros existentes e suas ampliações planeadas na AML.

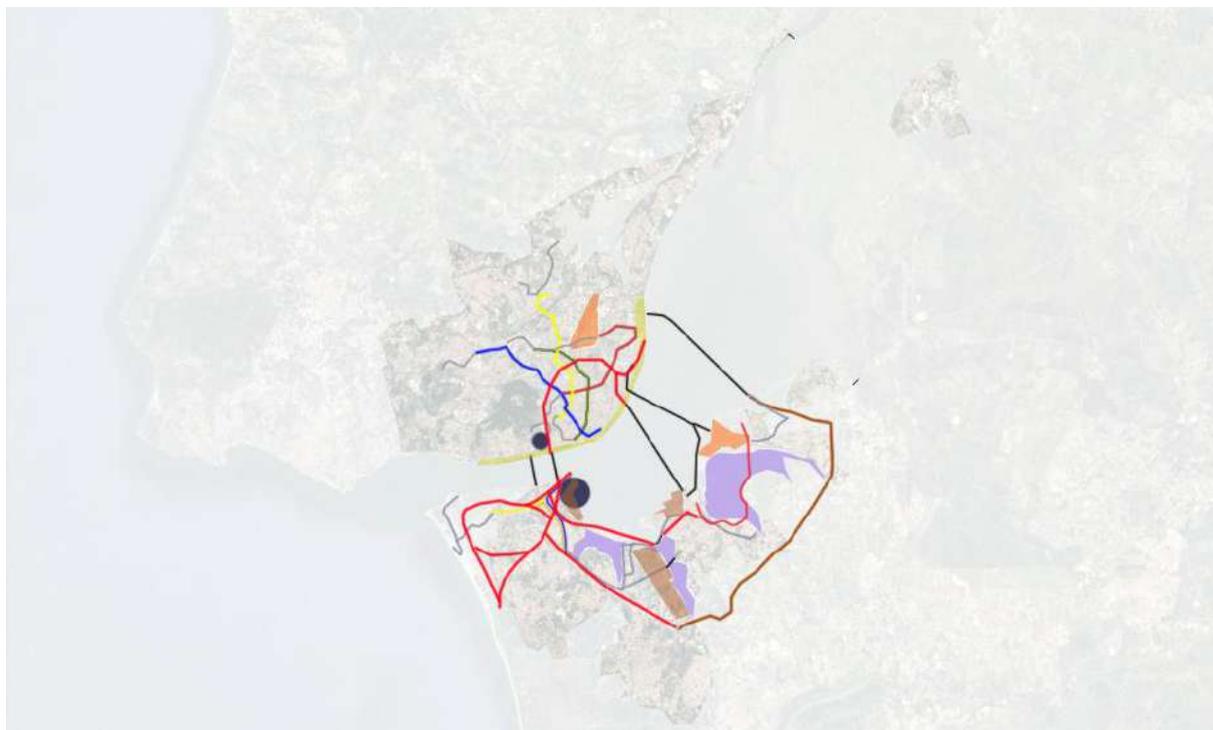


Fig.64: Propostas utópicas da AML.

Na Fig.64 segue o acréscimo de projectos considerados utópicos no mapa anterior, pois estes trazem uma grande mudança na imagem do MDP existente. O que todos têm em comum é a integração que estes fazem uns com os outros, especialmente nas margens. Tanto o plano de redes ferroviárias de Cassiano Branco como o projecto de integração de margens orientado por Nuno Grande integram-se na solução de ligar a Margem Sul através de travessias em ponte onde ligam as zonas costeiras mais próximas umas das outras, como também idealizaram grandes pontes que ligam as duas margens com uma opção pedonal, integrando as zonas já planeadas do metro a acrescentar. A inclusão da TDM no mapa é por inserir também a questão da ligação próxima de Barreiro e Montijo, tal como fazia o RDS de Barreiro a Seixal. Esta junção cria uma situação interessante, havendo então um desenho de uma espécie de anel viário que liga Lisboa com as cidades principais da Margem Sul, cada um com pelo menos uma zona que não é vivida pela população quotidiana das cidades (as zonas industriais para ser requalificadas e a BAM), isto inserido na zona entre a P25A e a PVG. Outra observação interessante marcada no mapa é na zona onde as pontes P25A e a idealizada por Cassiano Branco, onde foram imaginadas nas duas margens construções de arranha-céus (referindo a Cidade de Água de Graça Dias e as torres de Alcântara de Siza Vieira) de maneira a relacionar com a P25A; o Cristo Rei; e o pórtico da Lisnave, havendo um desejo arquitectónico de criar naquela zona do MDP uma zona de escala monumental perante o resto da região, visões que se pode considerar economicamente utópicas para o país.

7. Conclusão

“Porquê cidade? Ela evocava, para este homem culto do fim do Império, o mundo estruturado, cósmico, racional, submetido a uma ordem consciente e programada, a uma hierarquia humana e a uma organização global de forças e energias positivas, por oposição, decerto, à natureza bruta, incontrolável, não totalmente ordenada nem ordenável, lugar de forças contraditórias e tão sedutoras quanto perigosas. Imaginar a polis, isto é, o espaço em que o homem impõe a ordem aos seus semelhantes, para eles aí construírem as suas moradas, executarem o seu trabalho e desenvolverem a sua capacidade associativa, imaginá-la, a polis, a cidade dos homens, (...) – imaginar a cidade assim, corresponde ao máximo da racionalidade, ou seja, à utopia.”

José Mattoso¹⁴⁰

Começo com uma citação de Mattoso, a qual me inspirou na reflexão para a conclusão deste trabalho. O MDP é um composto existente e natural que ao longo do tempo foi usado para a navegação, cujas margens evoluíram de portos, que se auxiliavam entre si, para cidades independentes. Naturalmente, esta mancha aquática que é o MDP, deveria ser a ordem imposta no território, que organiza em seu redor uma cidade que o homem consegue controlar, e não os individualismos existentes, constituídos por várias cidades à sua volta. É então que revisitamos a pergunta deste trabalho: Porque é que a zona circundante do MDP não funciona como uma única cidade?

No primeiro capítulo vimos que as pontes foram as impulsionadoras da grande mudança por finalmente haver uma conexão directa entre Lisboa e a Margem Sul, mas que não integram com as suas cidades, complicando o sistema de redes viárias e suburbanas.

¹⁴⁰ MATTOSO, José (1987)- *Introdução à História Urbana Portuguesa: A Cidade e o Poder* in *Cidades e História*, Fundação Calouste Gulbenkian, pág.9

No segundo capítulo, verificámos que a paisagem das margens diferem uma da outra por terem um desenvolvimento diferente. Enquanto a cidade de Lisboa era bem sucedida economicamente, a Margem Sul procurava investimentos internacionais para conseguir desenvolver mais e competir com Lisboa como cidade.

No terceiro capítulo, apurámos que era difícil tomar decisões finais sem haver conflito político, e por não haver decisão e estratégia definitiva, o crescimento das cidades em torno do MDP foram descontroladas e negligenciadas.

No quarto capítulo, através da execução de um conjunto de desenhos, baseados em implantações documentadas, procurámos dar sentido ao exposto nos três capítulos anteriores.

O MDP, que comparado ao Mar Mediterrâneo como uma cidade de portos e navegações que serviam o Império Romano; ou comparado no mundo moderno, onde a tecnologia avançou, com outras cidades, descritas no trabalho, que juntaram regiões separadas por uma barreira aquática, construíram pontes para aumentar ou unir núcleos urbanos para uma metrópole, é apenas um meio para promover a beleza do Tejo e a paisagem da outra margem, em que a monumentalidade proporcionada pelas pontes P25A e PVG não são para a integração da população da região mas para os automobilistas.

Este trabalho tentou perceber porque é que a região em volta do MDP não ficou unida numa só cidade, o que podia ser benéfico para as duas margens, para um desenvolvimento mútuo em termos económicos, sociais e turísticos. Além de razões políticas, eis que surge outra questão, referente ao assunto das pontes no primeiro capítulo, voltando a um ponto no passado que podia fazer a diferença na região: e se a P25A tivesse implantada entre a cidade de Almada e Lisboa?

Como foi dito anteriormente, a P25A foi a primeira ponte que ligou a cidade de Lisboa directamente com a Margem Sul, não de uma união de cidade-a-cidade, mas sim de cidade-a-margem, unindo

apenas auto-estradas. Mas num *cenário hipotético*, se fosse tomada a decisão que a P25A seria implantada numa ligação cidade-a-cidade entre Lisboa e Almada, imaginada por arquitectos como Cassiano Branco, como seria o desenvolvimento da região em volta do MDP a partir de 1966? Era eventualmente uma ligação promovida entre Lisboa e Almada, cidades unidas por uma ponte, e a partir daí o desenvolvimento das duas cidades poderia evoluir de uma maneira diferente do que foi. E isto leva a outro número de questões que iriam ser respondidas com o passar do tempo: seria possível a ponte ser acessível ao atravessamento de peões; haveria possibilidade de ligar mais tarde o metro às duas margens; seria possível que as cidades da Margem Sul se unissem, não como uma aliança contra Lisboa, mas como uma cidade funcional em torno do MDP? Uma decisão destas mudaria o desenho das auto-estradas, a decisão de um novo aeroporto seria afectada por um consenso unitário de cidades e não de divergências, e o estado económico mudaria para as duas margens. Também dado a extensão da região, haveria sempre a segunda ponte de Lisboa, talvez mesmo a PVG, que poderia criar um anel rodoviário à volta do MDP e a ideia de mais uma terceira travessia talvez não existisse. Mas isto são questões que não podem ser respondidas, pois trata-se de acontecimentos que nunca podemos antever.

Podemos dizer que nos casos das cidades estrangeiras, referidas no trabalho, se desenvolveram muito mais ao ter pontes que conectam cidade-a-cidade, crescendo a nível económico e turístico, tirando partido dos seus pontos fortes ao serem promovidas internacionalmente.

Referimos também que as fábricas existentes na Margem Sul “a partir do século XVI” serviram Lisboa¹⁴¹; que no “fim do século XIX (..) enriqueceu no seu carácter de charneira entre Lisboa e o vasto *hinterland* do sul do país(..)” graças ao “caminho de ferro”¹⁴²; numa “revolução industrial lisboeta, tardia à escala do mundo, (...)”¹⁴³, entraram em colapso na década de 70 por não haver uma

¹⁴¹ CRUZ, Maria Alfreda (1973)- *A Margem Sul do Estuário do Tejo – Factores e formas da organização do Espaço*, pág.118

¹⁴² Idem, pág.176

¹⁴³ Idem, pág.322

evolução tecnológica comparativamente ao resto do mundo. Numa altura em que o país sofria de um clima de “instabilidade política”¹⁴⁴, outros países reabilitavam estes espaços industriais, sem uso em frentes de água, para usos comerciais, económicos e turísticos.¹⁴⁵

Em conclusão, a região em torno do MDP cresceu de forma desordeira, e desde a construção da P25A, uma ponte que podia ser uma oportunidade de estabelecer a integração necessária entre duas cidades, acabou por integrar só a auto-estrada que passa ao lado da cidade de Almada. O conjunto das cidades em torno do MDP sofreu, na década após a inauguração da P25A, uma degradação na sua evolução e desenvolvimento em comparação com o mundo. Se a P25A fosse uma ponte que ligasse cidade-a-cidade, poderia haver maior probabilidade desta evolução acontecer e haver uma unificação de cidades em torno do MDP, através de acessos mais fáceis, eliminando os problemas de integração existente nas duas margens que decorre hoje em dia.

Investigação Futura

Este trabalho permitiu-me um melhor entendimento sobre o que se passa na região do MDP, e abriu hipóteses de trabalho, que não consegui explorar no tempo previsto, devido à quantidade de informação ainda existente e também por haver a preocupação de estar a fugir ao tema em questão. Um estudo interessante, por exemplo, poderia ser, perceber como a região de Lisboa e Margem Sul poderia evoluir enquanto cidades se a P25A fosse construída com ligação entre as cidades de Almada e Lisboa. Outro estudo interessante seria uma recolha de opinião pública ou de outros especialistas, sobre qual seria a melhor solução para a ligação TTT, porque existem vários estudos sobre esta temática, feitos por outras pessoas publicadas na internet como em blogues e fóruns de

¹⁴⁴ AMADOR, Hélder (2011) - **Reconversão de áreas industriais obsoletas - brownfields-Projecto Arco Ribeirinho Sul-AML**, Universidade Técnica de Lisboa, Faculdade de Arquitectura. Doutoramento em Urbanismo, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: https://www.researchgate.net/publication/312087731_Territorios_Metropolitanos-Projecto_Arco_Ribeirinho_Sul> [Acedido em 5 de Setembro 2017]. pág. 10 (versão PDF)

¹⁴⁵ ESTEVENS, Ana - **A REABILITAÇÃO DE FRENTES DE ÁGUA COMO MODELO DE VALORIZAÇÃO TERRITORIAL**, Universidade de Lisboa, Centro de Estudos Geográficos, Faculdade de Letras, pág.3

discussão, que não sei se são validadas como estudos extensivos ou não, mas que expressam uma opinião de descontentamento da população sobre a proposta do TTT que o governo defendeu.

8. BIBLIOGRAFIA

- (2006)- **PUZI - Parque EXPO'98 - JUL1999**, *Blogspot* [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://livre2015.blogspot.pt/2006/07/>>[Acedido em 12 de Outubro 2017]
- (2008)- **Ponte: opção Beato-Montijo «demolida»**, *tvi24*, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://www.tvi24.iol.pt/sociedade/tejo/ponte-opcao-beato-montijo-demolida>> [Acedido em 10 de Setembro 2017]
- (2010) - **O Metro Sul do Tejo, ou mais uma crónica de um país onde tudo se faz muito devagarinho**, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://vitorinices.blogspot.pt/2010/06/o-metro-sul-do-tejo-ou-mais-uma-cronica.html>>[Acedido em 1 de Setembro 2017]
- (2013)- **Top 5 Bridges in New York City (Staff)**, *New York Habitat*, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://www.nyhabitat.com/blog/2013/08/19/top-5-bridges-new-york/>>[Acedido em 27 de Abril 2017]
- (2014) - **Liverpool Waters - FROM CONCEPT TO CREATION**, Planit – IE LLP, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://www.liverpoolwaters.co.uk/ebook/LW-C-C/>> [Acedido em 1 de Agosto 2017]
- (2015) - **A IDEIA**, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://memoriaexpo98.com/a-ideia/>> [Acedido em 31 de Julho 2017]
- (2015) **Cassiano Branco**, Arquivo Municipal de Lisboa, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://arquivomunicipal.cm-lisboa.pt/pt/investigacao/varia/documento-do-mes/agosto-2015/>>[Acedido em 10 de Outubro 2017]

(2015)- **Ligação Hong Kong-Zhuhai-Macau, uma ponte para o futuro**, Revista Macau, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://www.revistamacau.com/2015/02/09/ligacao-hong-kong-zhuhai-macau-uma-ponte-para-o-futuro/>> [Acedido em 16 de Agosto 2017]

(2016)- **O novo miradouro da Ponte 25 de Abril vai ser assim**, Nit, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <https://nit.pt/out-of-town/08-09-2016-o-novo-miradouro-da-ponte-25-de-abril-vai-ser-assim>> [Acedido em 30 de Agosto 2017]

(2016)- **World Travel Awards: Portugal ganha 24 Óscares do turismo**, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <https://nit.pt/out-of-town/09-05-2016-world-travel-awards-portugal-vence-em-24-categorias>> [Acedido em 9 de Setembro 2017]

(2017) - **Governo avança para novo aeroporto no Montijo**, *Visão*, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://visao.sapo.pt/actualidade/portugal/2017-02-15-Governo-avanca-para-novo-aeroporto-no-Montijo>> [Acedido em 13 de Outubro 2017]

(2017) - **LISBOA: BOOMING CAPITAL OF ELECTRONIC MUSIC**, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://www.clubberconfession.com/lisboa-extols-electronic-music/>>[Acedido em 12 de Outubro 2017]

(2017) - **Mário Lino diz que o aeroporto no Montijo é uma opção "coxa"**, Público, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <https://www.publico.pt/2017/02/15/sociedade/noticia/mario-lino-diz-que-o-aeroporto-no-montijo-e-uma-opcao-coxa-1762129>> [Acedido em 9 de Setembro 2017]

A INAUGURAÇÃO DA PONTE SOBRE O TEJO NA IMPRENSA, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/EFEMERIDES/PonteSobreoTejo/PonteSobreoTejo_Imprensa.htm>[Acedido em 9 de Agosto 2017]

COSTA, Luís (dir.) – **O Ramal do Seixal está condenado**, Gazeta dos Caminhos de Ferro, Lisboa, nº1932 (1968)

COSTA, Pedro Campos; PINTO, Eduardo Costa – **Sete Círculos**, Circo de Ideias, ISBN 978-989-99184-2-9

CRUZ, Maria Alfreda (1973)- **A Margem Sul do Estuário do Tejo – Factores e formas da organização do Espaço**

CRUZ, Patricia (2014) - **Ponte Governador Nobre de Carvalho, 40 anos a ligar Macau e Taipa**, Revista Macau [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://www.revistamacau.com/2014/12/10/ponte-governador-nobre-de-carvalho-40-anos-a-ligar-macau-e-taipa/>> [Acedido em 18 de Abril 2017]

DINIS, David; PINTO, Luisa (2017)- **Metro ligeiro na Ponte Vasco da Gama pode fazer ligação ao novo aeroporto**, Público, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <https://www.publico.pt/2017/02/15/economia/noticia/metro-ligeiro-na-ponte-vasco-da-gama-pode-fazer-ligacao-ao-novo-aeroporto-1762049>> [Acedido em 10 de Setembro 2017]

DÓRDIO, Pedro (2017) – **Lisnave. 50 anos depois, uns estaleiros que marcaram a história de Portugal. E da revolução**, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://observador.pt/especiais/lisnave-50-anos-depois-uns-estaleiros-que-marcaram-a-historia-de-portugal-e-da-revolucao/>> [Acedido em 7 de Setembro 2017]

DORES, Roberto (2016) - **Barreiro e Seixal unidos por uma ponte. Só para peões e bicicletas**, Diário de Notícias, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://www.dn.pt/sociedade/interior/barreiro-e-seixal-unidos-por-uma-ponte-so-para-peoes-e-bicicletas-5096759.html/>> [Acedido em 16 de Agosto 2017]

ESTEVEENS, Ana - **A REABILITAÇÃO DE FRENTES DE ÁGUA COMO MODELO DE VALORIZAÇÃO** , Universidade de Lisboa, Centro de Estudos Geográficos, Faculdade de Letras

EuroVelo Routes, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://www.eurovelo.com/en/eurovelos>>[Acedido em 11 de Outubro 2017]

EuroVelo, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://www.eurovelo.com/en>>[Acedido em 1 de Setembro 2017]

EuroVelo1, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://www.eurovelo.com/en/eurovelos/eurovelo-1>>[Acedido em 1 de Setembro 2017]

FALEIRO, José Luís Borrego (2017) - **TERCEIRA TRAVESSIA DO TEJO**, *Linked In*, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <https://pt.linkedin.com/pulse/terceira-travessia-do-tejo-jos%C3%A9-lu%C3%ADs-borrego-faleiro>> [Acedido em 12 de Outubro 2017]

FREIRE, Manuel Carlos (2017)- **Ministérios divergem sobre Campo de Tiro de Alcochete**, *Diário de Notícias*, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <https://www.dn.pt/portugal/interior/ministerios-divergem-sobre-campo-de-tiro-de-alcochete-8548881.html>> [Acedido em 13 de Setembro 2017]

GILMARTIN, Gregory F.; POTTER, Clarkson (1995) - **Shaping the City – New York and the Municipal Art Society**, Publishers New York, ISBN 0-517-58574-X

GOMES, Carlos - **A Expo 98 e o desenvolvimento de Lisboa**, pág.26, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <https://pt.slideshare.net/carlosgomes/lisboa-expo>>[Acedido em 29 de Setembro 2017]

HENRIQUES, Ana Maria (2017) - **Projecto de aeroporto no Montijo ainda faz sentido como há dez anos?**, Público, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL:

<http://p3.publico.pt/cultura/arquitectura/23112/projecto-de-aeroporto-no-montijo-ainda-faz-sentido-como-ha-dez-anos> [Acedido em 13 de Outubro 2017]

História da Freguesia, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://www.jf-samoracorreia.pt/institucional/read.asp?id=40>> [Acedido em 11 de Setembro 2017]

História de Budapeste, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <https://www.tudosobrebudapeste.com/historia>> [Acedido em 30 de Agosto 2017]

Hong Kong Metro, MTR, Metro, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://mapa-metro.com/pt/China/Hong%20Kong/Hong%20Kong-MTR-Mapa.htm>> [Acedido em 11 de Outubro 2017]

INFANTE, Sérgio, e tal. (1995) -**Cem Anos que Mudaram Macau**, Edição do Governo de Macau

INSTITUCIONAL, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <https://www.aml.pt/index.php?cMILID=SUS5787A239AC92B&cMILL=1&mIID=0&mIN=Institucional&mILA=&cMILID1=SUS5787A239AC92B&mIID1=0&mIN1=Institucional>> [Acedido em 6 de Outubro 2017]

KRAUSS, Susana (2017)- **LISBOA: DESTINO PREFERIDO DOS EUROPEUS EM 2016 E O MAIS RECOMENDADO PARA 2017**, Sapo, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://viagens.sapo.pt/viajar/noticias-viajar/artigos/lisboa-destino-preferido-dos-europeus-em-2016-e-o-mais-recomendado-para-2017>> [Acedido em 9 de Setembro 2017]

LARGUESA, António (2016) - **Novo aeroporto "jamais"? Debate leva quase meio século**, Jornal de Negócios, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://www.jornaldenegocios.pt/empresas/transportes/detalhe/novo-aeroporto-jamais-debate-leva-quase-meio-seculo>> [Acedido em 9 de Setembro 2017]

Linhas de metro do Porto, *Metro*, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://mapa-metro.com/pt/Portugal/Porto/Porto-Metro-Mapa.htm>>[Acedido em 11 de Outubro 2017]

LISBON SOUTH BAY: THE ATLANTIC WAY OF BUSINESS , [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://www.lisbonsouthbay.com/pt/sobre-nos/>> [Acedido em 5 de Setembro 2017]

LUSA (2007)- **Mário Lino nega ter chamado deserto à margem sul**, *Público*, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <https://www.publico.pt/2007/05/24/politica/noticia/mario-lino-nega-ter-chamado-deserto-a-margem-sul-1294898>> [Acedido em 10 de Setembro 2017]

LUSA (2011) - **Vila Franca de Xira: Ponte que encurtou distâncias entre o Norte e o Sul faz 60 anos**, *Sapo*, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://noticias.sapo.pt/infolocal/artigo/1210515>>[Acedido em 11 de Agosto 2017]

LUSA (2017)- **Ciclovia vai ligar Vila Franca de Xira a Lisboa em 2018**, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <https://www.publico.pt/2017/03/10/local/noticia/ciclovia-vai-ligar-vila-franca-de-xira-a-lisboa-em-2018-1764764>>[Acedido em 11 de Agosto 2017]

Macau Photo: Macau Skyline in the evening, *tripadvisor* [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <https://www.tripadvisor.com/LocationPhotoDirectLink-g664891-i111738115-Macau.html>>[Acedido em 12 de Outubro 2017]

MARTINS, Fernando (2012) - **O antigo Ramal do Seixal**, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://comboiosdehoje.blogspot.pt/2012/01/o-antigo-ramal-do-seixal.html>>[Acedido em 16 de Agosto 2017]

MATA, Francisco (1966) - **“UMA PONTE PARA O FUTURO”**, *O Século Ilustrado*, nº1492

MEIGHAN, Julia - **My visit to Asia...**, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://www.vmagroup.com/my-visit-to-asia/>>[Acedido em 12 de Outubro 2017]

MELO, João Joanez (2009)- **Public works policy in Portugal: a case study in unsustainability**, Universidade Nova de Lisboa, Faculdade de Ciências e Tecnologia

Metrô de Lisboa, *Metro*, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://mapa-metro.com/pt/Portugal/Lisboa/Lisboa-Metro-Mapa.htm>>[Acedido em 11 de Outubro 2017]

Metrô de Nova York, *Metro*, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://mapa-metro.com/pt/estados-unidos/nova-york/nova-york-subway-mapa.htm>>[Acedido em 11 de Outubro 2017]

Metro Sul do Tejo – traçado, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: http://www.almadadigital.pt/xportal/xmain?xpgid=imprimirGeneric&genericContentPage_qry=BOUI=39198179>[Acedido em 11 de Outubro 2017]

MILHEIRO, Ana Vaz (coord.) ; e tal. (2015) - **Optimistic Suburbia? – The Students’ Perspective**, ISBN 978-989-732-560-1

Moving to London Relocation Guide, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: http://www.gatewaysmoving.com/about_moving_to_london_england_uk.htm> [Acedido em 6 de Outubro 2017]

MST - Arquivo de Notícias 2008, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: http://www.m-almada.pt/xportal/xmain?xpid=cmav2&xpgid=genericPage&genericContentPage_qry=BOUI=39259789>[Acedido em 1 de Setembro 2017]

NOBRE, Pedro Alexandre - **BELÉM E A EXPOSIÇÃO DO MUNDO PORTUGUÊS: CIDADE, URBANIDADE E PATRIMÓNIO URBANO – VOLUME I**, Universidade Nova de Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, 2010. Trabalho de Projecto de Mestrado em Património Urbano

NOVA ALCÂNTARA (MASTER PLAN E TORRES PARA ALCÂNTARA) - ÁLVARO SIZA COM CARLOS CASTANHEIRA E LUÍS MENDES, *Carlos Castanheira Architects*, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://www.carloscastanheira.pt/pt/arquitectura/parcerias/master-plan-e-towers-for-alcantara>> [Acedido em 12 de Outubro 2017]

Parque Tejo, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://www.portaldasnacoes.pt/item/parque-tejo/>>[Acedido em 29 de Setembro 2017]

PINA, Pedro A.; PATRÍCIO, Nuno (2016) – **O futuro sobre o Tejo**, *RTP Noticias*, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: https://www.rtp.pt/noticias/pais/o-futuro-sobre-o-tejo_es938249> [Acedido em 30 de Agosto 2017]

PINA, Pedro; PATRICIO, Nuno (2016)- **O futuro sobre o Tejo**, RTP, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: https://www.rtp.pt/noticias/pais/o-futuro-sobre-o-tejo_es938249> [Acedido em 30 de Agosto 2017]

PINTO, Luís Leite (2008)- **A travessia em ponte Chelas – Barreiro**, *SlideShare*, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <https://pt.slideshare.net/drazah/tta-soluo-chelasbarreiro>> [Acedido em 12 de Outubro 2017]

PINTO, Paulo Tormenta, e tal. (2013) – **PAISAGENS DISTANTES: a CRIL uma avenida pós-moderna**, *Passagens*, N1, Cleidoscópio, ISBN 978-989-658-212-8

PIRES, Nuno (2017) - **Atlas da Região de Lisboa e Vale do Tejo: Estudos para uma Região RICA**, Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo, ISBN 978-972-8872-27-4

Ponte 25 de Abril: Informações Gerais, Lusoponte, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <https://www.lusoponte.pt/25-de-abril/informacoes-gerais>>[Acedido em 9 de Outubro 2017]

Ponte das Correntes, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <https://www.tudosobrebudapeste.com/ponte-correntes>> [Acedido em 30 de Agosto 2017]

Ponte Luis I, Centro Histórico do Porto, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://www.portopatrimoniomundial.com/ponte-luis-i.html>> [Acedido em 30 de Agosto 2017]

Ponte Vasco da Gama: Informações Gerais, Lusoponte, em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <https://www.lusoponte.pt/vasco-da-gama/informacoes-gerais>>[Acedido em 9 de Outubro 2017]

PORTAS, Nuno (coord) (1998)- **Cidades e frentes de água**, Universidade do Porto, Centro de Estudos da Faculdade de Arquitectura, ISBN 978-972-9483-33-7

Portugal Road Map, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: http://www.mapas-portugal.com/Portugal_Road_Map_2.htm> [Acedido em 10 de Outubro 2017]

Prémio Valmor e Municipal de Arquitectura, em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/premios/premio-valmor-e-municipal-de-arquitetura>>[Acedido em 7 de Junho 2017]

Reconversão urbana do estaleiro da Margueira, Almada, *Contemporânea Lda*, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: http://www.contemporanea.com.pt/margueira_01.html> [Acedido em 12 de Outubro 2017]

Reconversão urbana do estaleiro da Margueira, Almada, Contemporânea Lda, [em linha].

Disponível em: WWW:<URL: http://www.contemporanea.com.pt/margueira_02.html> [Acedido em 12 de Outubro 2017]

Reconversão urbana do estaleiro da Margueira, Almada, Contemporânea Lda, [em linha].

Disponível em: WWW:<URL: http://www.contemporanea.com.pt/margueira_05.html> [Acedido em 12 de Outubro 2017]

RITO, Francisco (2017) - **Imobiliário e construção animam-se no Montijo à boleia do aeroporto**,

Público, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL:

<https://www.publico.pt/2017/02/21/economia/noticia/imobiliario-e-construcao-animamse-no-montijo-a-boleia-do-aeroporto-1762704>> [Acedido em 9 de Setembro 2017]

RITO, Francisco (2017)- **Autarcas comunistas contra “terminal de aeroporto no Montijo”**,

Público, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL:

<https://www.publico.pt/2017/02/13/local/noticia/autarcas-comunistas-contra-terminal-de-aeroporto-no-montijo-1761904>> [Acedido em 9 de Setembro 2017]

RITO, Francisco Alves (2017) - **Almada quer mudar fachada para Lisboa com novo Cais do**

Ginjal, Público, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL:

<https://www.publico.pt/2017/07/19/local/noticia/almada-quer-mudar-fachada-para-lisboa-com-novo-cais-do-ginjal-1779714>> [Acedido em 9 de Setembro 2017]

RODRIGUES, Luís Ferreira (2016) - **A Ponte Inevitável - A História da ponte 25 de Abril**, Guerra & Paz, ISBN 978-989-702-194-7

SALGUEIRO, Luís - **Cidade e Utopia: reconstrução da zona oriental de Lisboa - O projecto do Parque das Nações**, Universidade de Lisboa, Faculdade de Letras, 2011. Mestrado em Ciências da Cultura

SEPÚLVEDA, Jacinto – **Ponte Vasco da Gama**, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <https://engenhariacivil.wordpress.com/2007/03/13/ponte-vasco-da-gama/>>[Acedido em 11 de Agosto 2017]

SUSPIRO, Ana (2016)- **O engenheiro sonha e as pontes aparecem... no papel**, Observador, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://observador.pt/especiais/o-engenheiro-sonha-e-as-pontes-aparecem-no-papel/>> [Acedido em 10 de Setembro 2017]

TERRITORIAL, Universidade de Lisboa, Centro de Estudos Geográficos, Faculdade de Letras

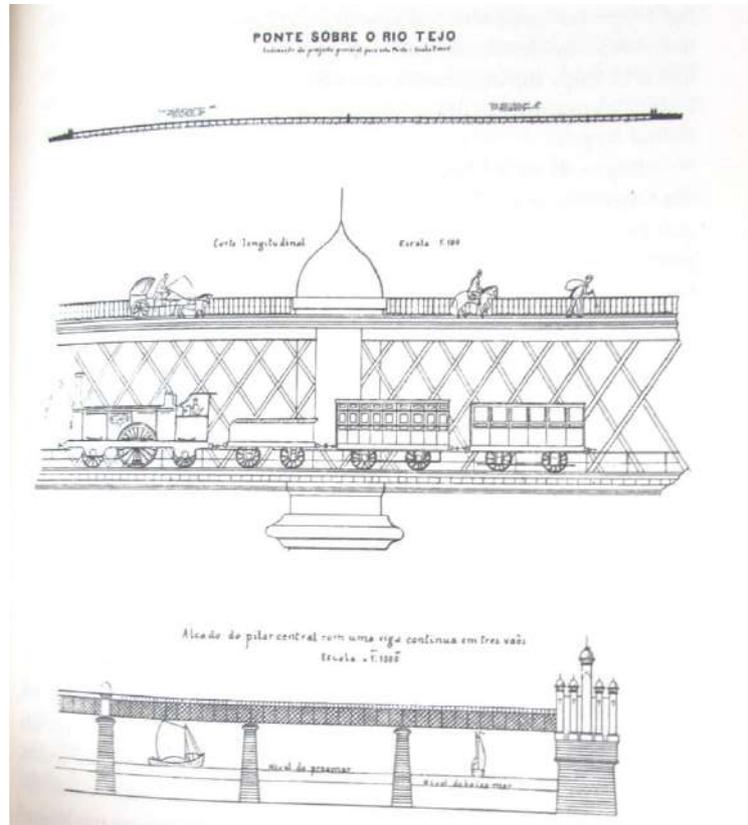
The Official Website of the City of New York, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://www1.nyc.gov/>>[Acedido em 12 de Outubro 2017]

Tunnelbanna Estocolmo: Informações Gerais, *Metro*, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://mapa-metro.com/pt/Su%C3%A9cia/Estocolmo/Estocolmo-Tunnelbana-Mapa.htm>>[Acedido em 11 de Outubro 2017]

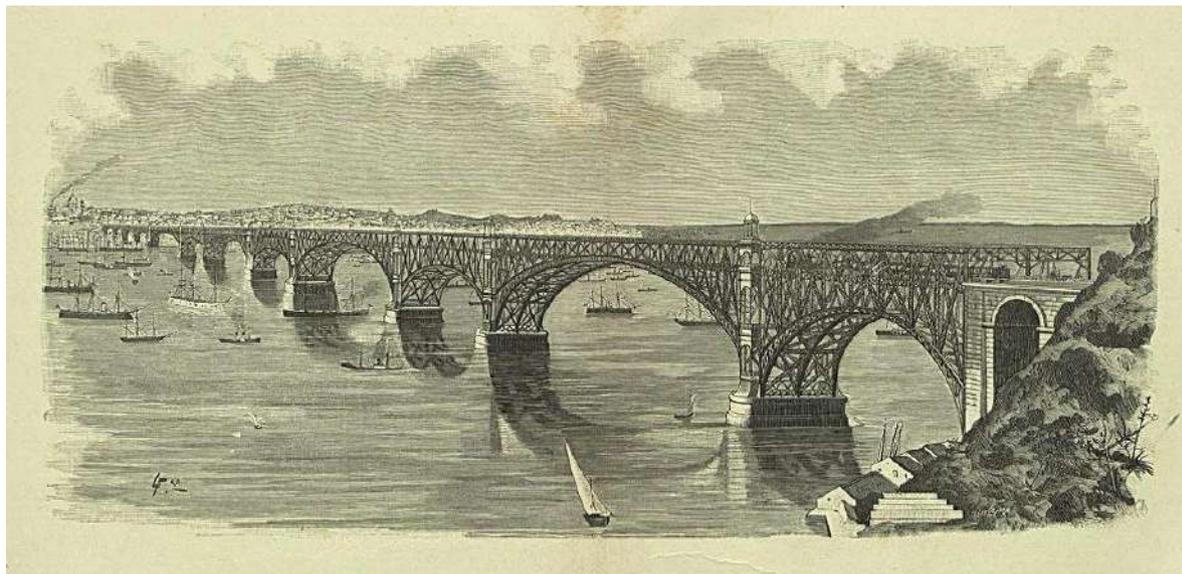
VILLALOBOS, Luis (2017) - **Aeroporto do Montijo vai ser desenhado para atrair as low cost**, Público, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <https://www.publico.pt/2017/02/15/economia/noticia/aeroporto-do-montijo-vai-ser-desenhado-para-atrair-as-low-cost-1762203>> [Acedido em 10 de Setembro 2017]

Zéfiro (1994), [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://www.cinept.ubi.pt/pt/filme/3337/Z%C3%A9firo>> [Acedido em 3 de Agosto 2017]

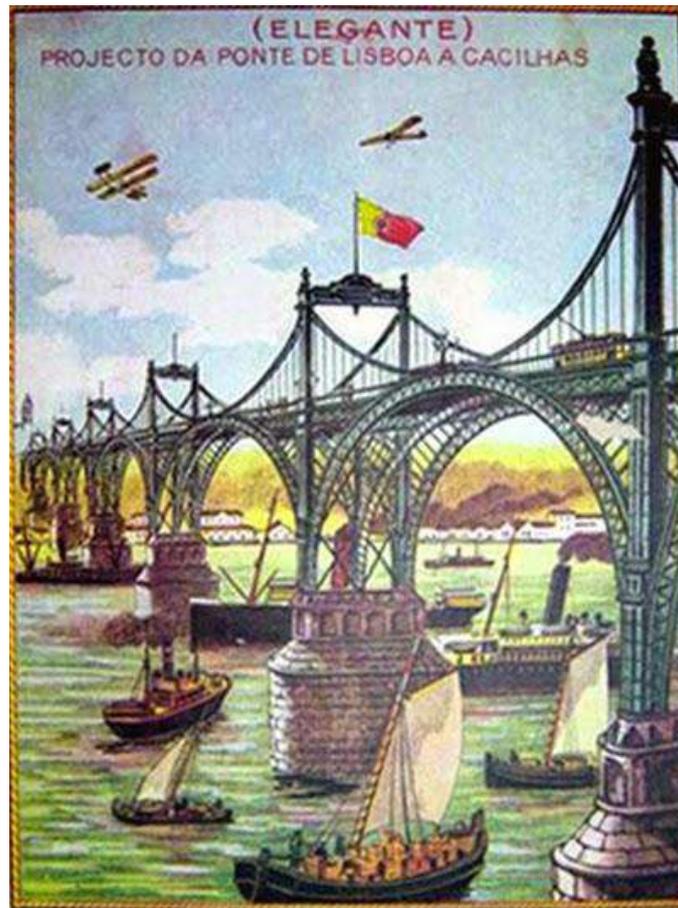
9. ANEXOS



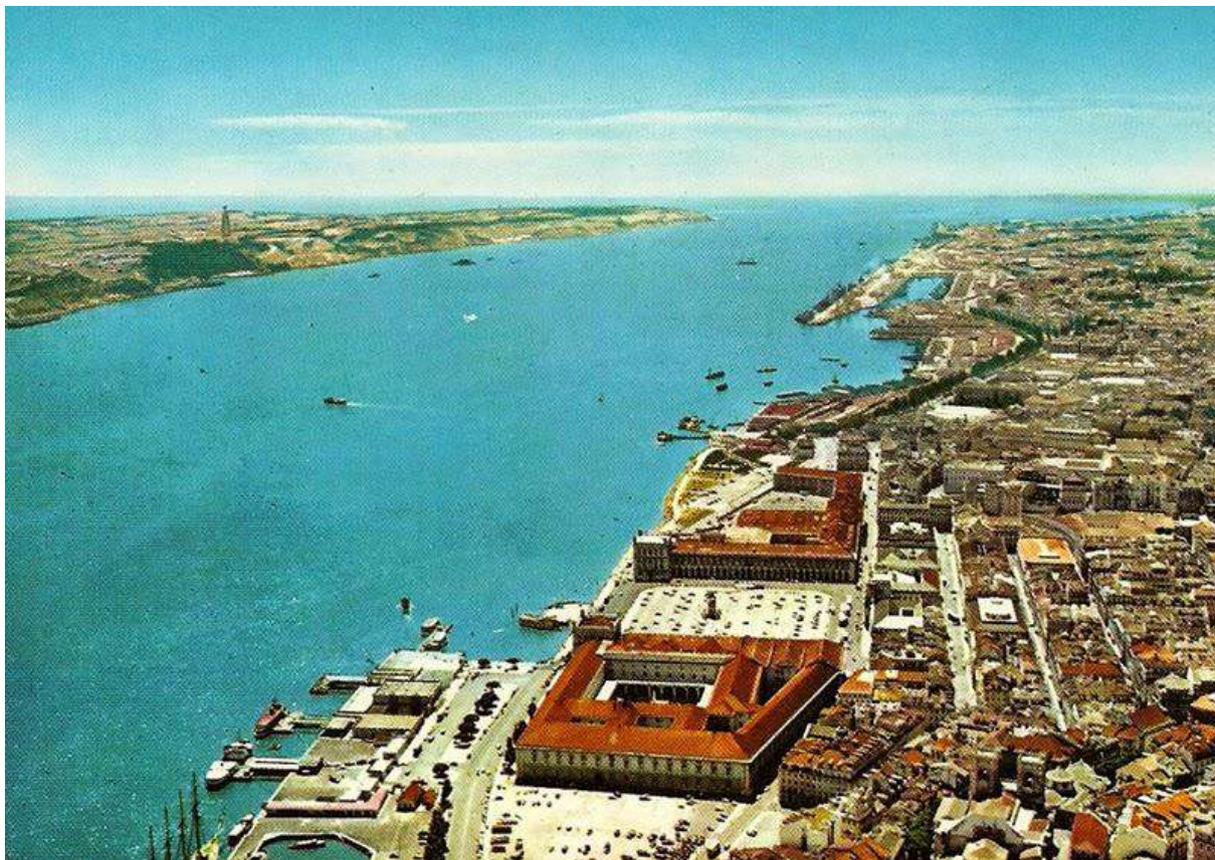
Anexo 1: Primeira proposta existente de uma ponte sobre o Tejo, do Eng. Miguel Pais. Como apresenta no corte longitudinal, existe a ideia da possível deslocação para peões no tabuleiro de cima. RODRIGUES, Luís Ferreira (2016) - A Ponte Inevitável - A História da ponte 25 de Abril, Guerra & Paz, pág. 33



Anexo 2: “Ponte sobre o Tejo, projecto de E. Bartissol e T. Seyrig, O Occidente n.º 380, ilustração L. Freire, 1889.” A ponte (2015), Almada Virtual Museum, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/2015/05/a-ponte.html>>[Acedido em 8 de Agosto 2017], fonte original: Hemeroteca Digital



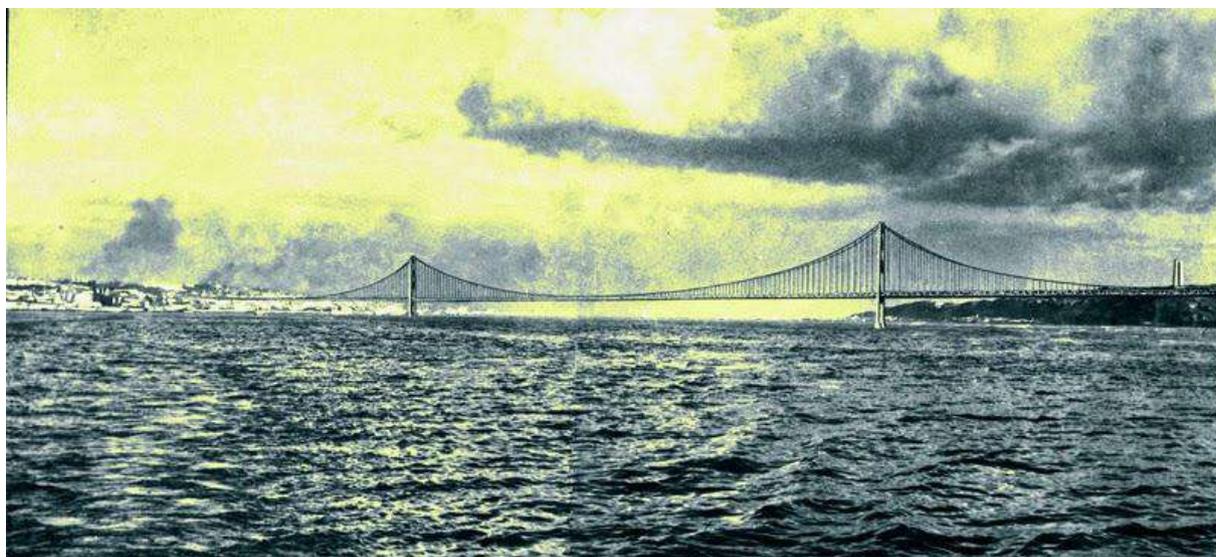
Anexo 3: “Elegante projecto da ponte Lisboa Cacilhas, propaganda republicana, década de 1910.” A ponte (2015), Almada Virtual Museum, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/2015/05/a-ponte.html>>[Acedido em 8 de Agosto 2017], fonte original: O Mundo do Livro



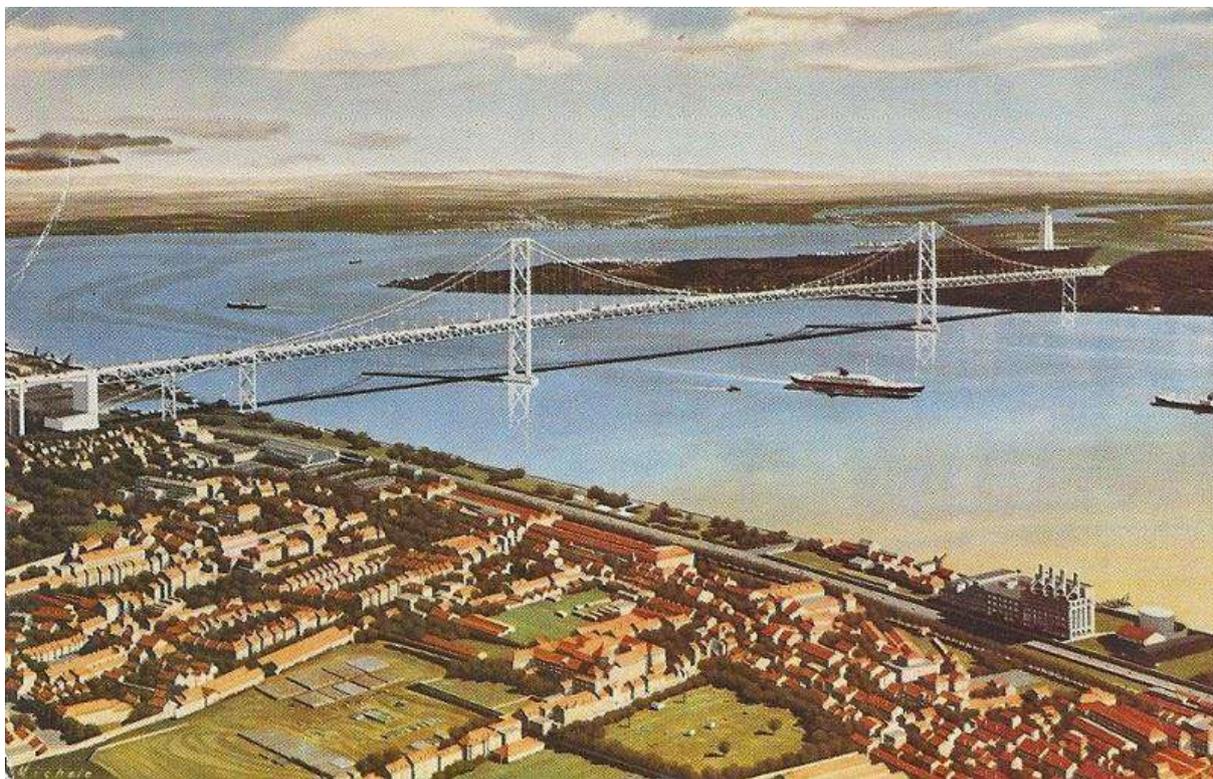
Anexo 4: “Vista do estuário do Tejo anterior à construção da ponte, c. 1960.” A ponte (2015), Almada Virtual Museum, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/2015/05/a-ponte.html>>[Acedido em 8 de Agosto 2017], fonte original: ed. desc.



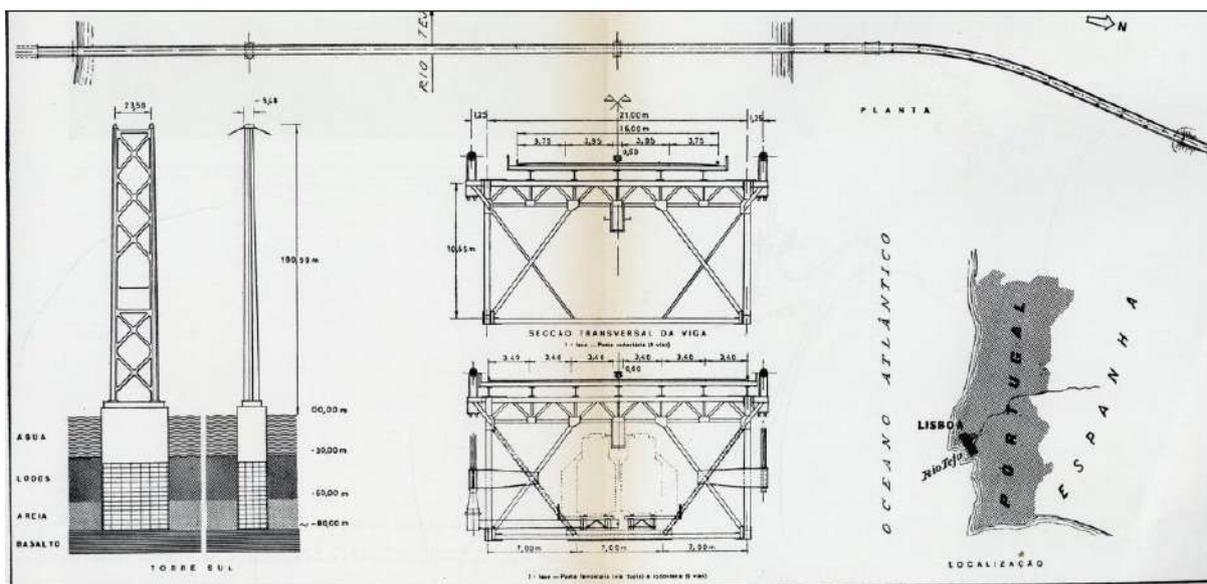
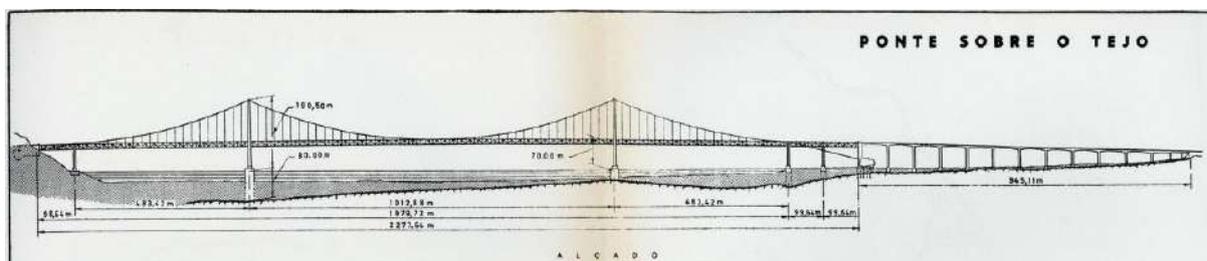
Anexo 5: “Projectos de 1921 e 1951 concebidos por Peña Boeuf”. RODRIGUES, Luís Ferreira (2016) - A Ponte Inevitável - A História da ponte 25 de Abril, Guerra & Paz, pág. 45



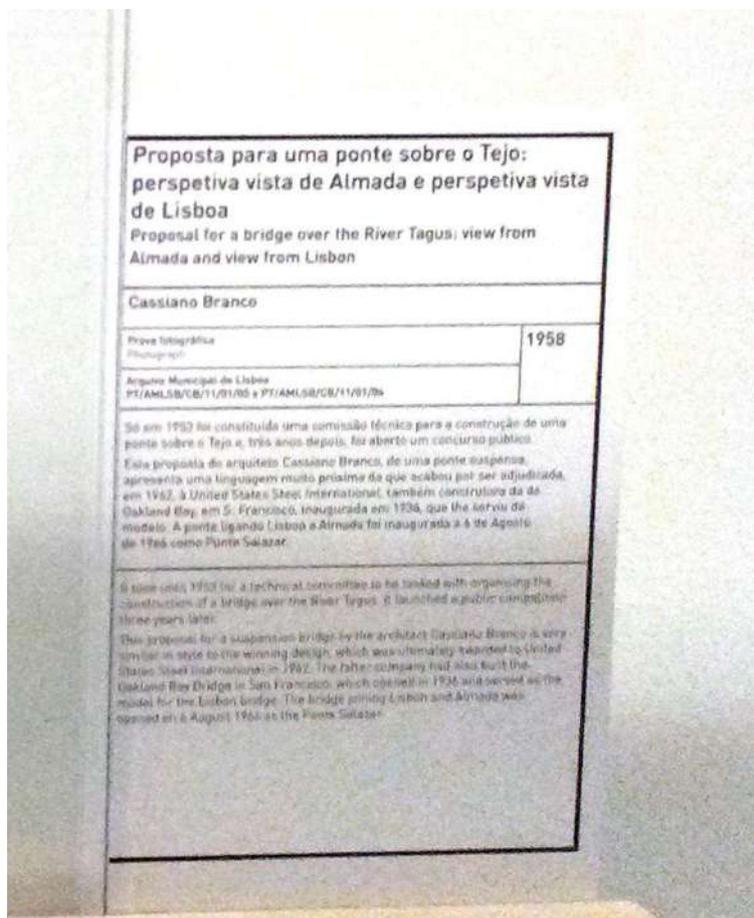
Anexo 6: “Ponte sobre o Tejo, projecto de Cassiano Branco, 1958.” Nesta ilustração diferente à apresentada anteriormente no trabalho é uma variação mais parecida a P25A, ilustrando bem a realidade ainda presente de **diferenciação das duas margens a nível paisagístico, Lisboa (lado esquerdo) e Margem Sul (lado direito)**. A ponte (2015), Almada Virtual Museum, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/2015/05/a-ponte.html>>[Acedido em 8 de Agosto 2017], fonte original: Arquivo Municipal de Lisboa



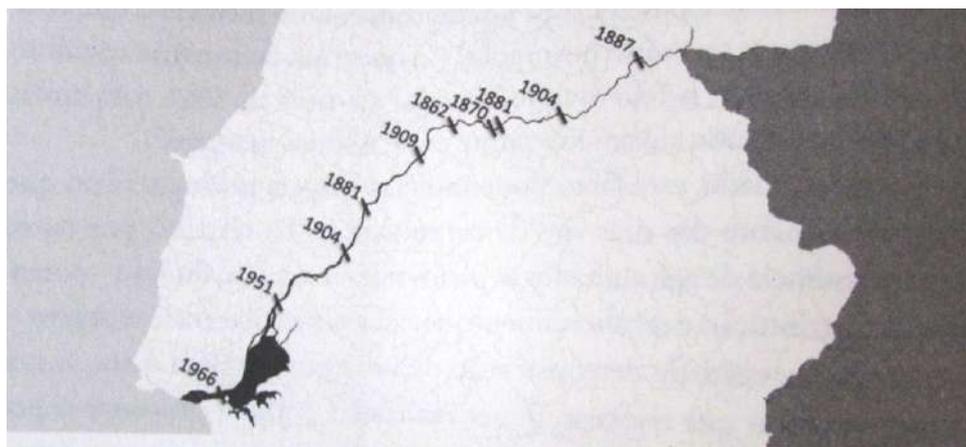
Anexo 7: “A viga mais comprida do mundo, edição do Ministério das Obras Públicas.” A ponte (2015), Almada Virtual Museum, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/2015/05/a-ponte.html>>[Acedido em 8 de Agosto 2017], fonte original: Delcampe, Bosspostcard



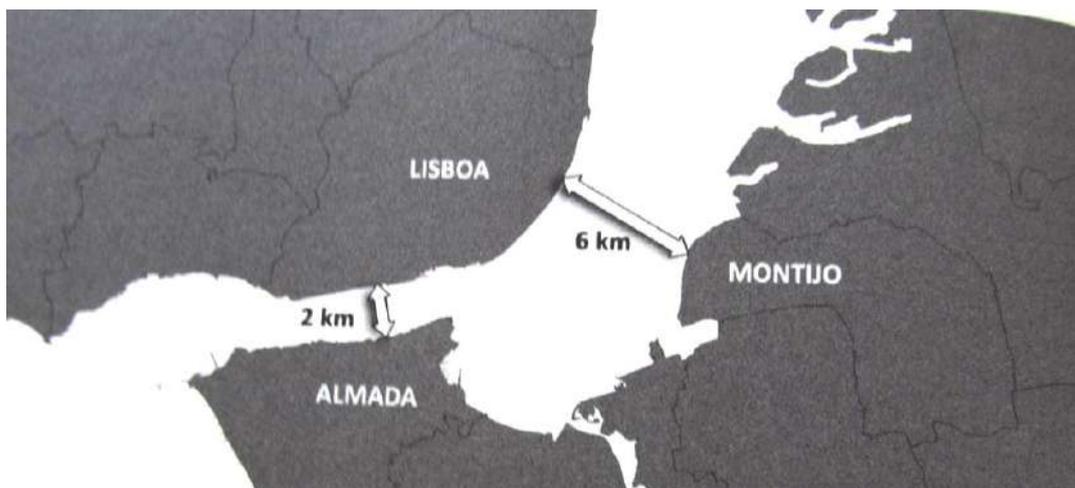
Anexo 8: Desenhos Técnicos da P25A. COSTA, Francisco (1966) - "A PONTE SOBRE O TEJO", ARQUITECTURA, Lisboa, nº93, (versão PDF, pág. 5)



Anexo 9: Memória descritiva da ponte de Cassiano Branco, da exposição “a Lisboa que teria sido”



Anexo 10: “Localização e datas de inauguração das pontes no Tejo”. RODRIGUES, Luís Ferreira (2016) - *A Ponte Inevitável - A História da ponte 25 de Abril, Guerra & Paz*, pág. 58



Anexo 11: “Distâncias entre as margens norte e sul do Tejo”. RODRIGUES, Luís Ferreira (2016) - *A Ponte Inevitável - A História da ponte 25 de Abril, Guerra & Paz*, pág. 26



Anexo 12: Planeamento Urbano da Expo 98. GOMES, Carlos, A Expo 98 e o desenvolvimento de Lisboa, pág.26, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <https://pt.slideshare.net/carlosgomes/lisboa-expo>>[Acedido em 29 de Setembro 2017]

1998



2010



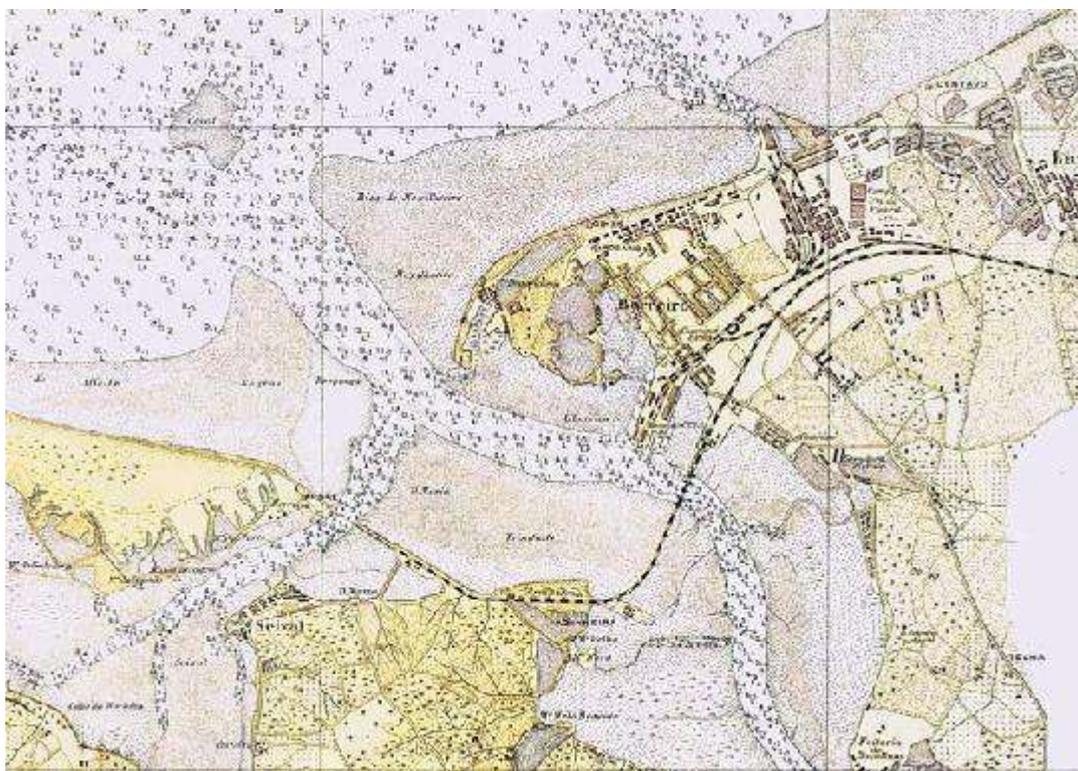
Anexo 13: Planos perspectivados da Expo 98. GOMES, Carlos, A Expo 98 e o desenvolvimento de Lisboa, pág.27, [em linha].
Disponível em: WWW:<URL: <https://pt.slideshare.net/carlogomes/lisboa-expo>>[Acedido em 29 de Setembro 2017]



Anexo 14: PVG e Parque Tejo. Bing Maps, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <https://www.bing.com/maps>>[Acedido em 9 de Outubro 2017]



Anexo 15: “Publicação da Direcção dos Serviços de Pontes da junta Autónoma das Estradas”. (2012), Ponte Marechal Carmona, Restos de Colecção, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://restosdecoleccion.blogspot.pt/2012/08/ponte-marechal-carmona.html>>[Acedido em 29 de Setembro 2017]



Anexo 16: “Extracto do Plano Hidrográfico do Porto de Lisboa de 1930”. MARTINS, Fernando (2012), O antigo Ramal do Seixal, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://comboiosdehoje.blogspot.pt/2012/01/o-antigo-ramal-do-seixal.html>>[Acedido em 16 de Agosto 2017]



Anexo 17: Circulação de peões e automóveis na Ponte Margit, em Budapeste, Google Maps Streetview (captura de imagem: Junho 2014), [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <https://www.google.pt/maps/@47.5145899,19.0401803,3a,44.6y,353.86h,83.38t/data=!3m6!1e1!3m4!1s8kenLbDvw7s9KXM-Jv6Xjg!2e0!7i13312!8i6656> > [Acedido em 30 de Setembro 2017]



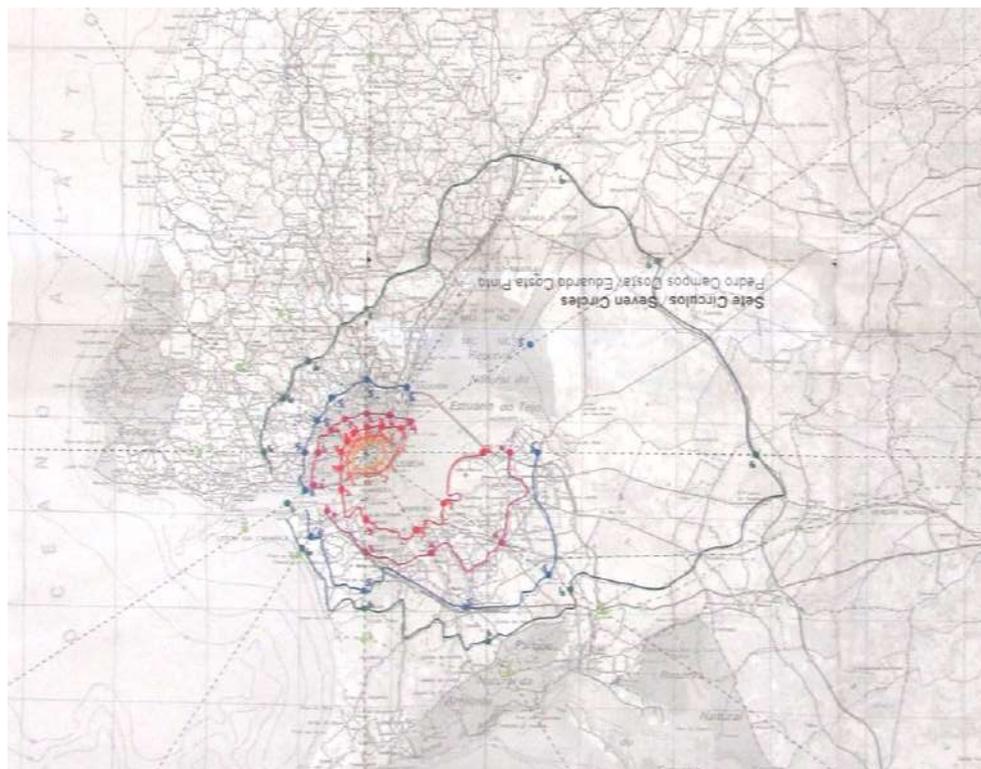
Anexo 18: Circulação de peões e automóveis na Ponte Rakóczy, em Budapeste, Google Maps Streetview (captura de imagem: Junho 2014), [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <https://www.google.pt/maps/@47.4689118,19.0665195,3a,75y,85.25h,84.24t/data=!3m6!1e1!3m4!1s4!1TmfvykZXwI0jODBvmqA!2e0!7i13312!8i6656> > [Acedido em 30 de Setembro 2017]



Anexo 19: Circulação de peões e automóveis na Ponte da Arrábida, no Porto. Google Maps Streetview (captura de imagem: Março 2015), [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <https://www.google.pt/maps/@41.1464211,-8.6400217,3a,45y,291.47h,88.38t/data=!3m6!1e1!3m4!1scAU2LWeBsMYar7XbPCBM7A!2e0!7i13312!8i6656> > [Acedido em 9 de Outubro 2017]



Anexo 20: Circulação de peões e automóveis na Ponte do Infante, no Porto. Google Maps Streetview (captura de imagem: Julho 2014), [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <https://www.google.pt/maps/@41.1418581,-8.6018988,3a,50.6y,84.46h,80.54t/data=!3m6!1e1!3m4!1sIZ5ZQPgXDCdt3oxOjVEiTw!2e0!7i13312!8i6656>> [Acedido em 9 de Outubro 2017]



Anexo 21: Capa de *Sete Círculos*, representando os limites de Lisboa pensados pelos autores do livro. COSTA, Pedro Campos; PINTO, Eduardo Costa – *Sete Círculos*, Circo de Ideias



Anexo 22: Infra-estruturas Rodoviárias (Portugal). Portugal Road Map, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: http://www.mapas-portugal.com/Portugal_Road_Map_2.htm > [Acedido em 10 de Outubro 2017]



Anexo 23: 220 mini-metros de Peter Dovak. CONSTANZA, Martinez (2017) - '220 Mini Metros' Illustrates Metro and Train Networks from Around the World, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://www.archdaily.com/869555/220-mini-metros-illustrates-metro-and-train-networks-from-around-the-world>>[Acedido em 1 de Setembro 2017]



A ponte sobre o Tejo será a maior do Mundo

e a sua estrutura em funcionamento constituirá poderoso elemento para a valorização recíproca das duas zonas do País separadas pela grande rio

Estado do arquiteto CASSIANO BRANCO



Estado do Estado do arquiteto CASSIANO BRANCO. Estado do Estado do arquiteto CASSIANO BRANCO.

Em 1957, quando se iniciou a obra, a ponte sobre o Tejo, a maior do mundo, foi concebida por um arquiteto português, o Sr. Cassiano Branco, que a projectou para ligar a zona de Lisboa a zona de Setúbal, duas zonas do País separadas pela grande rio.

O projecto de esta obra, que se iniciou em 1957, foi apresentado ao Estado e foi aprovado em 1958. O projecto de esta obra, que se iniciou em 1957, foi apresentado ao Estado e foi aprovado em 1958.

Esta obra, que se iniciou em 1957, foi apresentada ao Estado e foi aprovada em 1958. O projecto de esta obra, que se iniciou em 1957, foi apresentado ao Estado e foi aprovada em 1958.

O projecto de esta obra, que se iniciou em 1957, foi apresentado ao Estado e foi aprovada em 1958. O projecto de esta obra, que se iniciou em 1957, foi apresentado ao Estado e foi aprovada em 1958.

Esta obra, que se iniciou em 1957, foi apresentada ao Estado e foi aprovada em 1958. O projecto de esta obra, que se iniciou em 1957, foi apresentado ao Estado e foi aprovada em 1958.

O projecto de esta obra, que se iniciou em 1957, foi apresentado ao Estado e foi aprovada em 1958. O projecto de esta obra, que se iniciou em 1957, foi apresentado ao Estado e foi aprovada em 1958.

Esta obra, que se iniciou em 1957, foi apresentada ao Estado e foi aprovada em 1958. O projecto de esta obra, que se iniciou em 1957, foi apresentado ao Estado e foi aprovada em 1958.

O projecto de esta obra, que se iniciou em 1957, foi apresentado ao Estado e foi aprovada em 1958. O projecto de esta obra, que se iniciou em 1957, foi apresentado ao Estado e foi aprovada em 1958.

CHA LIPTON

A marca inglesa de chá que significa bom paladar

Encontra-se em toda a parte

LIPTON'S POPULAR TEA
LARGEST SALE IN THE WORLD

Basta de pedir o chá.
N.º 12500 • N.º 6500 • N.º 3540



Floresta de Lisboa e margem do Tejo, em que se vê a cidade e o rio.

Estados competidores de grande porte.

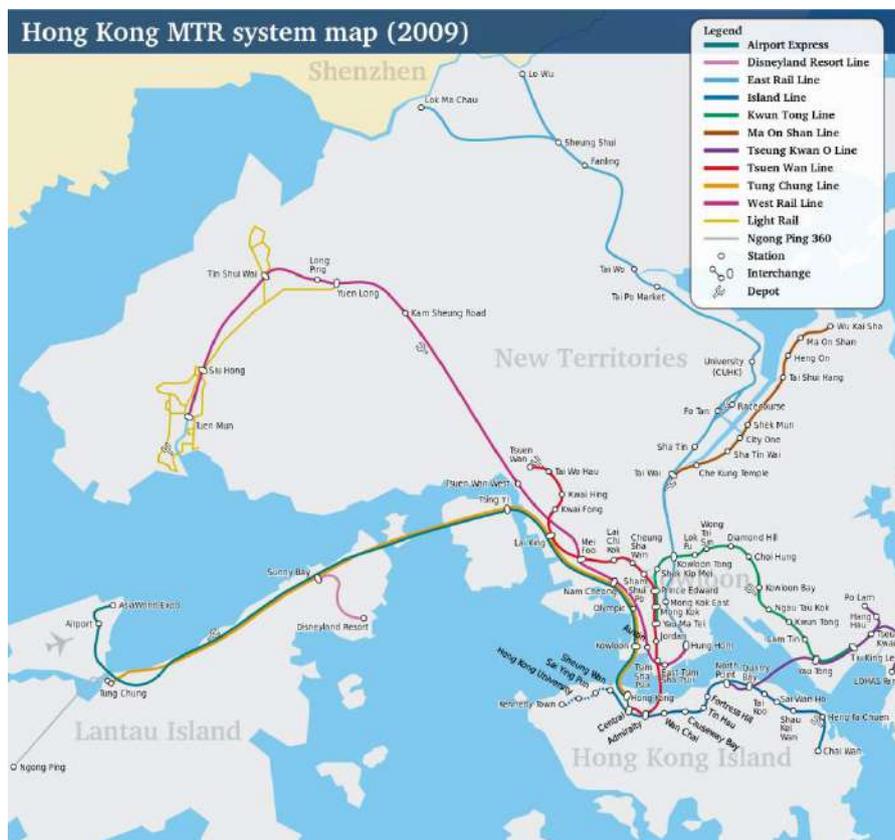
Esta obra, que se iniciou em 1957, foi apresentada ao Estado e foi aprovada em 1958. O projecto de esta obra, que se iniciou em 1957, foi apresentado ao Estado e foi aprovada em 1958.

Tamém

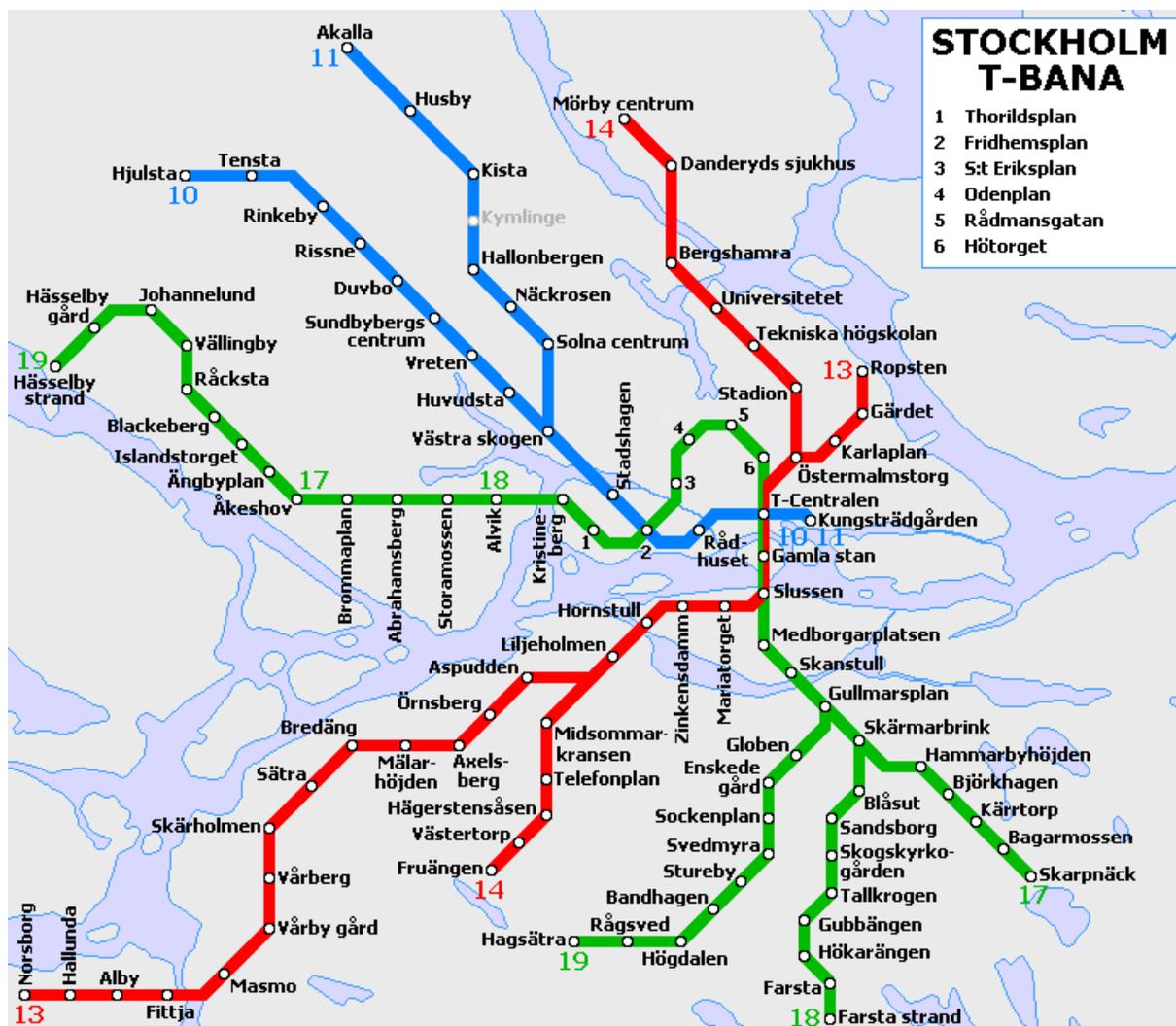
Esta obra, que se iniciou em 1957, foi apresentada ao Estado e foi aprovada em 1958. O projecto de esta obra, que se iniciou em 1957, foi apresentado ao Estado e foi aprovada em 1958.

O estado é hoje um grande Estado

Esta obra, que se iniciou em 1957, foi apresentada ao Estado e foi aprovada em 1958. O projecto de esta obra, que se iniciou em 1957, foi apresentado ao Estado e foi aprovada em 1958.



Anexo 28: Rede de Metro de Hong-Kong. Hong Kong Metro, MTR, Metro, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://mapa-metro.com/pt/China/Hong%20Kong/Hong%20Kong-MTR-Mapa.htm>>[Acedido em 11 de Outubro 2017]



Anexo 29: Rede de Metro de Estocolmo. Tunnelbanna Estocolmo: Informações Gerais, Metro, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://mapa-metro.com/pt/Su%C3%A9cia/Estocolmo/Estocolmo-Tunnelbanna-Mapa.htm>>[Acedido em 11 de Outubro 2017]



Anexo 30: Rede de Metro de Nova Iorque. Metrô de Nova York, Metro, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://mapa-metro.com/pt/estados-unidos/nova-york/nova-york-subway-mapa.htm>>[Acedido em 11 de Outubro 2017]

METRO vai chegar à Margem Sul

Antônio Vitorino



Legenda:
 Linha 1 - Linha Verde (Linha Verde)
 Linha 2 - Linha Amarela (Linha Amarela)
 Linha 3 - Linha Vermelha (Linha Vermelha)
 Linha 4 - Linha Azul (Linha Azul)
 Linha 5 - Linha Rosa (Linha Rosa)
 Linha 6 - Linha Verde (Linha Verde)
 Linha 7 - Linha Amarela (Linha Amarela)
 Linha 8 - Linha Vermelha (Linha Vermelha)
 Linha 9 - Linha Azul (Linha Azul)
 Linha 10 - Linha Rosa (Linha Rosa)

TALDM há 6 anos para que as províncias de Margem Sul possam atingir o nível de desenvolvimento que as outras regiões do país. O estudo de viabilidade mostra a necessidade de um novo sistema de transporte público que permita a ligação entre as duas margens do rio Tejo. O estudo de viabilidade mostra a necessidade de um novo sistema de transporte público que permita a ligação entre as duas margens do rio Tejo.

Expansão
Apresenta o Governo
 O ministro da Infra-estruturas e Transportes, Paulo Portas, apresentou hoje o estudo de viabilidade do novo sistema de transporte público que permitirá a ligação entre as duas margens do rio Tejo.

De acordo com o projeto apresentado à Junta de Metropolitano de Lisboa, o novo sistema de transporte público será composto por uma linha de metro que ligará o centro de Lisboa à Margem Sul, passando por Alameda da Amadora e Alameda da Barcelos, com paragens terminais no centro de Lisboa, no ponto de partida da linha de metro e no ponto de chegada da linha de metro.

O novo sistema de transporte público será composto por uma linha de metro que ligará o centro de Lisboa à Margem Sul, passando por Alameda da Amadora e Alameda da Barcelos, com paragens terminais no centro de Lisboa, no ponto de partida da linha de metro e no ponto de chegada da linha de metro.

O novo sistema de transporte público será composto por uma linha de metro que ligará o centro de Lisboa à Margem Sul, passando por Alameda da Amadora e Alameda da Barcelos, com paragens terminais no centro de Lisboa, no ponto de partida da linha de metro e no ponto de chegada da linha de metro.

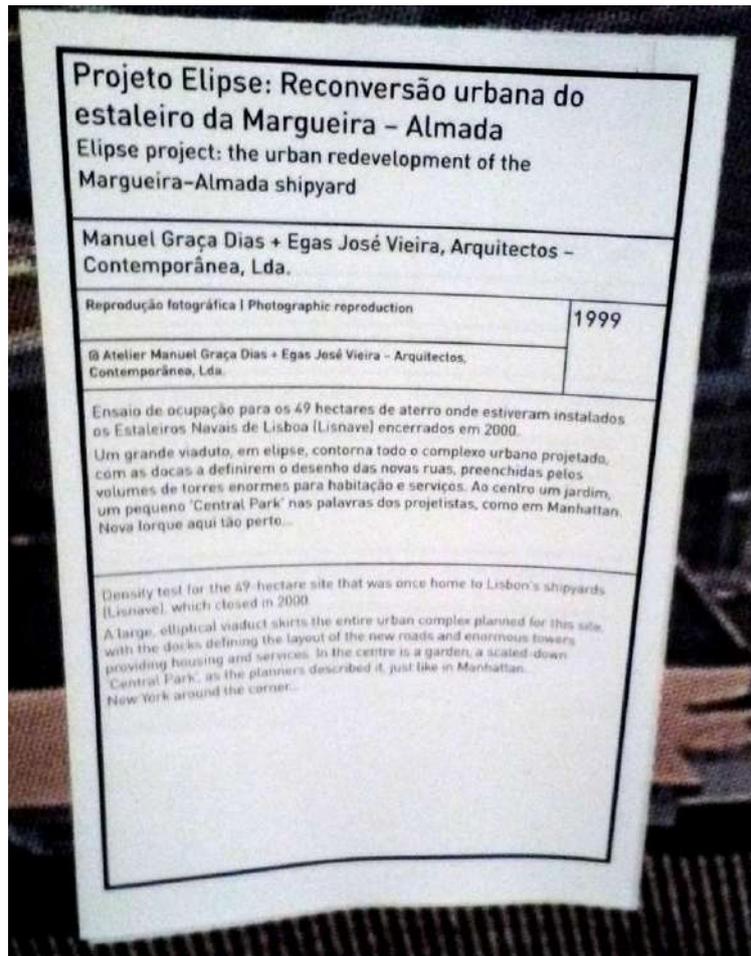
Anexo 31: Artigo de jornal *Sul Expresso*: “Metro vai chegar à Margem Sul”, escrito pelo autor do blogue António Vitorino (Debaixo do Bulcão). (2010) - O Metro Sul do Tejo, ou mais uma crónica de um país onde tudo se faz muito devagarinho, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://vitorinices.blogspot.pt/2010/06/o-metro-sul-do-tejo-ou-mais-uma-chronica.html>>[Acedido em 1 de Setembro 2017]



Anexo 32: Cidade de Nova Iorque separada pelos seus cinco distritos: Manhattan (Mn), Bronx (Bx), Brooklyn (Bk), Queens (Qn), e Staten Island (SI). The Official Website of the City of New York, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://www1.nyc.gov/>>[Acedido em 12 de Outubro 2017]



Anexo 33: Modelo em planta da Cidade de Água de Manuel Graça Dias e Egas José Vieira. Reversão urbana do estaleiro da Margueira, Almada, *Contemporânea Lda*, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: http://www.contemporanea.com.pt/margueira_05.html> [Acedido em 12 de Outubro 2017]



Anexo 34: Memória descritiva da Cidade de Água de Manuel Graça Dias e Egas José Vieira (Projecto Elipse), da exposição “a Lisboa que teria sido”



MUSEU DE LISBOA
PALÁCIO PIMENTA
EGEAC

a Lisboa que teria sido

the Lisbon that could have been

27 jan. a
25 jun 2017

Museu de Lisboa \ Palácio Pimenta - Pavilhão Preto

exposição | exhibition

**ESTUDO DE URBANIZAÇÃO
E REMODELAÇÃO DA AVENIDA
24 DE JULHO NO TRUÇO
COMPREENDIDO ENTRE O
CAIS DO SODRÉ E ALCANTARA**



Os moradores mais ricos e os visitantes da Lisboa cosmopolita do século XVI admiravam a beleza da sua geografia e a animação da beira Tejo, mas consideravam que lhe faltava monumentalidade arquitetónica. O sonho de ultrapassar esta falta foi assumido por Francisco de Holanda sem que as suas recomendações fossem seguidas. A reconstrução, depois de Terraviva de 1556, do Tejo e da Baixa com uma dimensão majestosa, especialmente a Praça do Comércio. No entanto, a normalização da arquitetura pombalina foi então, e até muito recentemente, considerada sóbria e sem grandiosidade.

Tornar Lisboa mais monumental e palcos das sucessivas novidades da arquitetura e do urbanismo foi o objetivo da maioria das propostas idealizadas, a partir da segunda metade do século XIX. Nos arquivos da Câmara Municipal e do próprio Museu de Lisboa, há um grande número de projetos inconclusivos que, por razões diversas não foram realizados, pelo menos em todas as suas componentes. Na sua diversidade e cronologia alargada, o que os liga é aquele desejo de monumentalizar e modernizar a capital.

A presente exposição resulta de uma apertada seleção, focando o eixo central, da Praça do Comércio ao Parque Eduardo VII, o Martim Moniz, a Frente Ribeirinha, as pontas da Cidade e as pontas para a Outra Banda. A escolha poderia ter sido outra igualmente rica.

Uma compilação substancial de materiais, gráficos e tridimensionais, alguns de inegável qualidade estética, permitirá ao visitante enriquecer a imagem que cada um possui da Cidade. A Lisboa que teria sido pode também, desajeadamente, ajudar a pensar a Lisboa que será.

No 'Journal da Exposição', composta de artigos de vários jornais publicados ao longo de mais de cinquenta anos, selecionámos alguns projetos que, se não foram realizados, alterariam radicalmente a imagem de Lisboa. Seria o caso da reavaliação do Projeto e do prolongamento da Avenida da Liberdade. Das transformações de Martin Moniz, especia-se o momento de aprovação do projeto final, depois de décadas de discussão de sucessivas propostas. Destaca-se a operação VAI II, mandada por uma comissão extraordinária, ancorada numa ideia de Lisboa que respeitaria a história aberta, simultaneamente, um futuro cosmopolita. Este conjunto de cartas mostra a abertura, simultaneamente, um futuro cosmopolita. Este conjunto de cartas mostra a abertura, simultaneamente, um futuro cosmopolita. Este conjunto de cartas mostra a abertura, simultaneamente, um futuro cosmopolita.

Lisbon is more pleasant to visitors and those who visit the cosmopolitan city in the 16th century were full of praise for the beauty of its setting and the liveliness of the margins of Moura Lages, but administrators thought it to be somewhat lacking in monumental magnificence as a structure. Proposed by Holanda was the first to demand a grandiose and lofty urbanism, although his recommendations did not end up being followed. Following the earthquake of 1755, the reconstruction work gave Baixa a project more lock, particularly in the Praça do Comércio. Yet the standardization of Pombaline architecture was at the time not as well quite recently considered to be austere and lacking in grandeur.

From the second half of the 19th century, most of the proposed designs were aimed at making Lisbon a more grandiose and living stage for successive new waves of architecture and urban planning. The archives of the City Hall and the Museum of Lisbon still contain a vast array of designs that were commissioned but for various reasons were never realized, not at least in its full. Despite their diverse nature and the different times in which they were produced, the common denominator in the desire to monumentalize the Portuguese capital and grandeur with imposing architecture.

This exhibition is the result of a rigorous selection of plans. Focusing on the core of what remains from the Praça do Comércio to the Parque Eduardo VII, Martin Moniz, the waterfront, the city gates and the bridges across the river bank. It could have been a substantial list of materials, representing both 2D and 3D architectural works, some of them of undeniable aesthetic quality and other visitors to enrich their own mental images of their city. The Lisbon that could have been was also, we hope help them to think of the Lisbon that will come to be.

For the 'Lisbon's Exposure' which is composed of several newspaper articles published over a period of more than 50 years, we have selected a number of projects that, had they been built, would have changed the image of Lisbon dramatically. Such as the cases of the reevaluation of the Avenida da Liberdade and the extension of the Avenida da Liberdade. From the transformations of Martin Moniz, especially the moment of approval of the final project, after decades of discussion of successive proposals. It stands out the operation VAI II, mandated by an extraordinary commission, anchored in an idea of Lisbon that would have respected history while, simultaneously, a future cosmopolitan. This collection of letters shows the opening, simultaneously, a future cosmopolitan. This collection of letters shows the opening, simultaneously, a future cosmopolitan.

Anexo 35: Capa do jornal/flyer da exposição “a Lisboa que teria sido”.

188

GRANDE LISBOA

Maio

RELAÇÃO
Relatório de trabalho
relatório de trabalho
relatório de trabalho

SWISS
SWISS
SWISS

OPINIÃO
Opinião
Opinião



Plano de Orlas
Plano de Orlas
Plano de Orlas

RELAÇÃO
Relatório de trabalho
relatório de trabalho
relatório de trabalho

1994-2003

Siza avança com torres

Arquiteto português aposta pela primeira vez na construção em altura em Lisboa, num projecto que se prevê muito polémico para a zona ribeirinha da cidade • Investimento vai ser superior a 180 milhões de euros



Arquiteto português aposta pela primeira vez na construção em altura em Lisboa, num projecto que se prevê muito polémico para a zona ribeirinha da cidade • Investimento vai ser superior a 180 milhões de euros

1994-2003

A proposta de um novo edifício de escritórios e apartamentos em Lisboa, no bairro da Mouraria, é considerada uma das mais polémicas da cidade. O projecto, que prevê a construção de duas torres de 15 e 18 andares, foi apresentado em 2001, mas não foi aprovado até agora. Agora, o arquitecto português Álvaro Siza vai avançar com o projecto, num investimento superior a 180 milhões de euros. O projecto prevê a construção de duas torres de 15 e 18 andares, com um total de 150 apartamentos e 100 escritórios. O investimento total é superior a 180 milhões de euros. O projecto prevê a construção de duas torres de 15 e 18 andares, com um total de 150 apartamentos e 100 escritórios. O investimento total é superior a 180 milhões de euros.

Proposta com uma grande força

O arquitecto português Álvaro Siza vai avançar com o projecto de duas torres de escritórios e apartamentos em Lisboa, no bairro da Mouraria. O projecto, que prevê a construção de duas torres de 15 e 18 andares, foi apresentado em 2001, mas não foi aprovado até agora. Agora, o arquitecto português Álvaro Siza vai avançar com o projecto, num investimento superior a 180 milhões de euros. O projecto prevê a construção de duas torres de 15 e 18 andares, com um total de 150 apartamentos e 100 escritórios. O investimento total é superior a 180 milhões de euros.

O arquitecto português Álvaro Siza vai avançar com o projecto de duas torres de escritórios e apartamentos em Lisboa, no bairro da Mouraria. O projecto, que prevê a construção de duas torres de 15 e 18 andares, foi apresentado em 2001, mas não foi aprovado até agora. Agora, o arquitecto português Álvaro Siza vai avançar com o projecto, num investimento superior a 180 milhões de euros. O projecto prevê a construção de duas torres de 15 e 18 andares, com um total de 150 apartamentos e 100 escritórios. O investimento total é superior a 180 milhões de euros.

O arquitecto português Álvaro Siza vai avançar com o projecto de duas torres de escritórios e apartamentos em Lisboa, no bairro da Mouraria. O projecto, que prevê a construção de duas torres de 15 e 18 andares, foi apresentado em 2001, mas não foi aprovado até agora. Agora, o arquitecto português Álvaro Siza vai avançar com o projecto, num investimento superior a 180 milhões de euros. O projecto prevê a construção de duas torres de 15 e 18 andares, com um total de 150 apartamentos e 100 escritórios. O investimento total é superior a 180 milhões de euros.

O arquitecto português Álvaro Siza vai avançar com o projecto de duas torres de escritórios e apartamentos em Lisboa, no bairro da Mouraria. O projecto, que prevê a construção de duas torres de 15 e 18 andares, foi apresentado em 2001, mas não foi aprovado até agora. Agora, o arquitecto português Álvaro Siza vai avançar com o projecto, num investimento superior a 180 milhões de euros. O projecto prevê a construção de duas torres de 15 e 18 andares, com um total de 150 apartamentos e 100 escritórios. O investimento total é superior a 180 milhões de euros.

O arquitecto português Álvaro Siza vai avançar com o projecto de duas torres de escritórios e apartamentos em Lisboa, no bairro da Mouraria. O projecto, que prevê a construção de duas torres de 15 e 18 andares, foi apresentado em 2001, mas não foi aprovado até agora. Agora, o arquitecto português Álvaro Siza vai avançar com o projecto, num investimento superior a 180 milhões de euros. O projecto prevê a construção de duas torres de 15 e 18 andares, com um total de 150 apartamentos e 100 escritórios. O investimento total é superior a 180 milhões de euros.

O arquitecto português Álvaro Siza vai avançar com o projecto de duas torres de escritórios e apartamentos em Lisboa, no bairro da Mouraria. O projecto, que prevê a construção de duas torres de 15 e 18 andares, foi apresentado em 2001, mas não foi aprovado até agora. Agora, o arquitecto português Álvaro Siza vai avançar com o projecto, num investimento superior a 180 milhões de euros. O projecto prevê a construção de duas torres de 15 e 18 andares, com um total de 150 apartamentos e 100 escritórios. O investimento total é superior a 180 milhões de euros.

O arquitecto português Álvaro Siza vai avançar com o projecto de duas torres de escritórios e apartamentos em Lisboa, no bairro da Mouraria. O projecto, que prevê a construção de duas torres de 15 e 18 andares, foi apresentado em 2001, mas não foi aprovado até agora. Agora, o arquitecto português Álvaro Siza vai avançar com o projecto, num investimento superior a 180 milhões de euros. O projecto prevê a construção de duas torres de 15 e 18 andares, com um total de 150 apartamentos e 100 escritórios. O investimento total é superior a 180 milhões de euros.

O arquitecto português Álvaro Siza vai avançar com o projecto de duas torres de escritórios e apartamentos em Lisboa, no bairro da Mouraria. O projecto, que prevê a construção de duas torres de 15 e 18 andares, foi apresentado em 2001, mas não foi aprovado até agora. Agora, o arquitecto português Álvaro Siza vai avançar com o projecto, num investimento superior a 180 milhões de euros. O projecto prevê a construção de duas torres de 15 e 18 andares, com um total de 150 apartamentos e 100 escritórios. O investimento total é superior a 180 milhões de euros.

MUSEU DE LISBOA
PALÁCIO
PIMENTA
EGEAC

Museu de Lisboa | Palácio Pimenta
Campo Grande 249, Lisboa
www.museulx.pt

Organizado por Expositores | Organized by
Museu de Lisboa | EGEAC, E.M.
Diretor do Museu de Lisboa | Director of the Museum of Lisbon
João Sousa Monteiro
Comissários | Curators
Antónia Miranda | Rogério Henriques da Silva
Investigação | Research
António Miranda | Henrique Carvalho | Rita Fraga de Almeida
Conservação e Restauro | Conservation and Restoration
Aida Nunes | Maria Freitas
Projecto Tipográfico e Gráfico | Graphic and Exhibition Project
Carlos Barreto

Diário de Notícias | 31 Outubro 2003

Anexo 36: Contracapa do jornal/flyer da exposição "a Lisboa que teria sido".

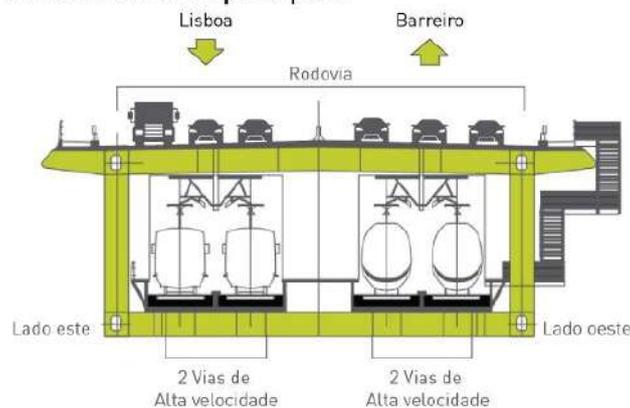


Anexo 37: A TTT, vista do Barreiro. PINA, Pedro A.; PATRÍCIO, Nuno (2016) – **O futuro sobre o Tejo**, *RTP Noticias*, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL:https://www.rtp.pt/noticias/pais/o-futuro-sobre-o-tejo_es938249> [Acedido em 30 de Agosto 2017]

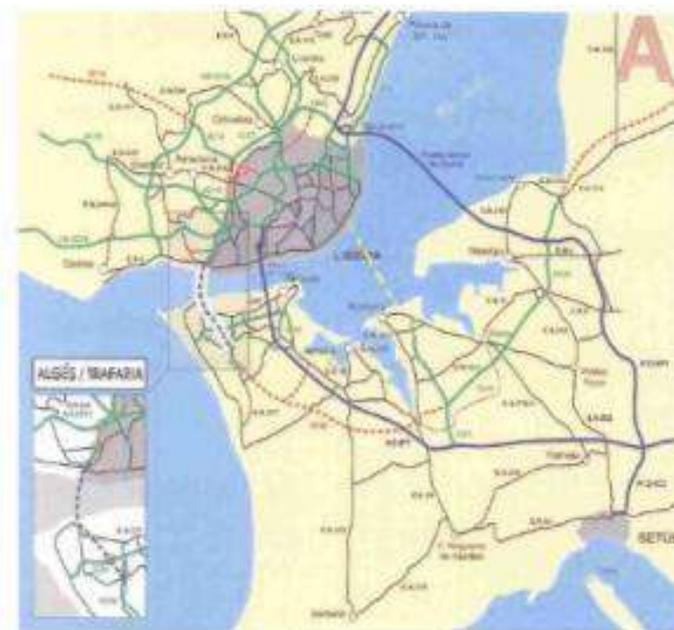
Alçado frontal das torres



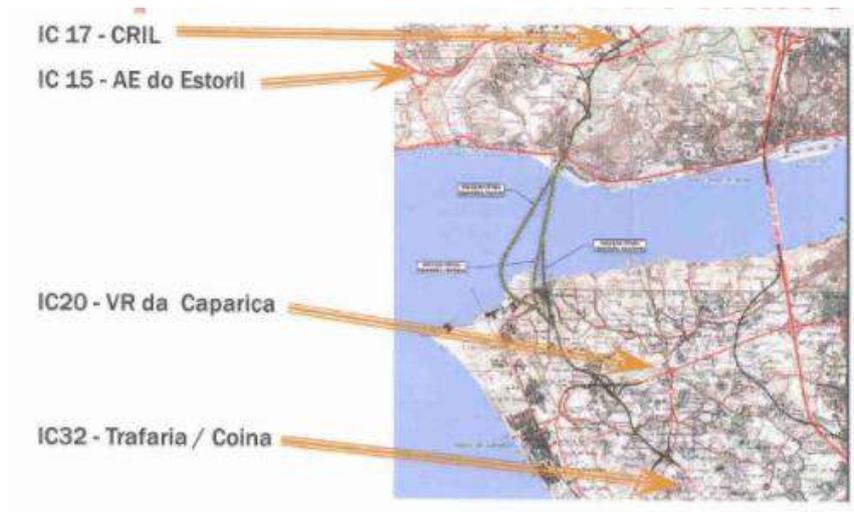
Perfil transversal tipo na ponte



Anexo 38: Alçado e perfil transversal da TTT. PINA, Pedro A.; PATRÍCIO, Nuno (2016) – **O futuro sobre o Tejo**, RTP Notícias, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: https://www.rtp.pt/noticias/pais/o-futuro-sobre-o-tejo_es938249> [Acedido em 30 de Agosto 2017]

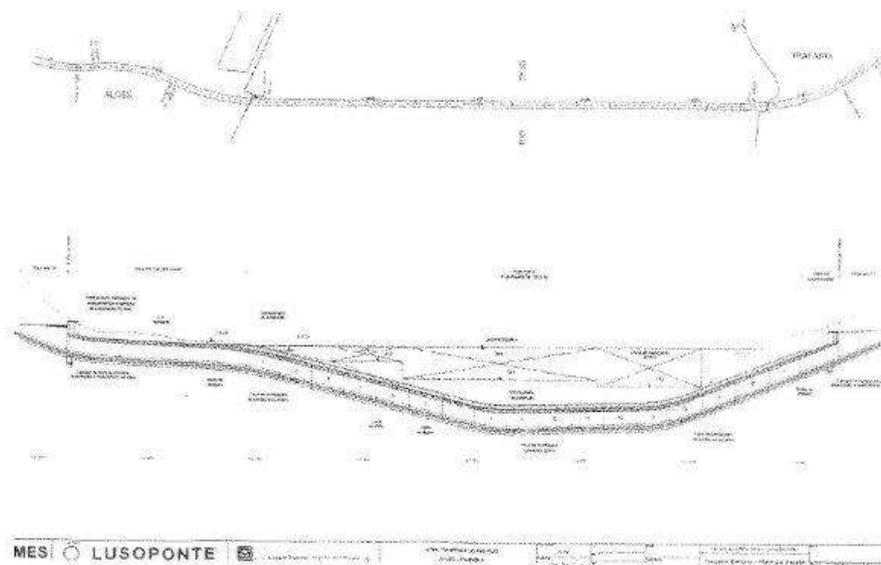


Anexo 39: Plano geral da AML com a TDT e a TTT representadas. FALEIRO, José Luís Borrego (2017) - **TERCEIRA TRAVESSIA DO TEJO**, *Linked In*, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <https://pt.linkedin.com/pulse/terceira-travessia-do-tejo-jos%C3%A9-lu%C3%ADs-borrego-faleiro>> [Acedido em 12 de Outubro 2017]



Anexo 40: Implantação da TDT e ligações rodoviárias. FALEIRO, José Luís Borrego (2017) - **TERCEIRA TRAVESSIA DO TEJO**, *Linked In*, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <https://pt.linkedin.com/pulse/terceira-travessia-do-tejo-jos%C3%A9-lu%C3%ADs-borrego-faleiro>> [Acedido em 12 de Outubro 2017]

TRAÇADO CENTRAL - PLANTA E ALÇADO



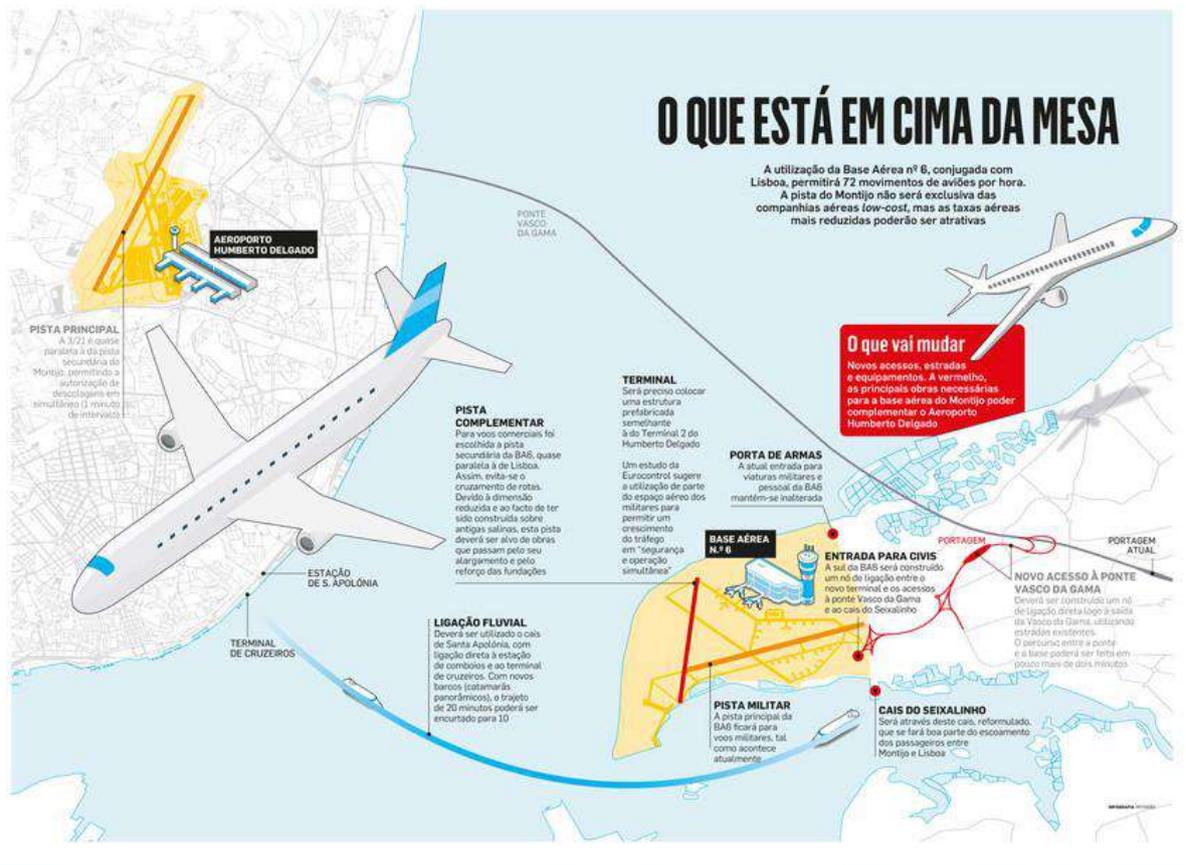
Anexo 41: Desenhos da TDT, da Lusoponte. FALEIRO, José Luís Borrego (2017) - TERCEIRA TRAVESSIA DO TEJO, *Linked In*, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <https://pt.linkedin.com/pulse/terceira-travessia-do-tejo-jos%C3%A9-lu%C3%ADs-borrego-faleiro>> [Acedido em 12 de Outubro 2017]



Anexo 42: Representação das implantações das P25A, PVG, TTT e TDM. PINTO, Luís Leite (2008)- A travessia em ponte Chelas – Barreiro, SlideShare, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <https://pt.slideshare.net/drazah/ttta-soluco-chelasbarreiro>> [Acedido em 12 de Outubro 2017], pág. 38



Anexo 43: Planta do projecto académico orientado por Nuno Grande. HENRIQUES, Ana Maria (2017) - Projecto de aeroporto no Montijo ainda faz sentido como há dez anos?, *Público*, [em linha]. Disponível em: WWW:<[URL: http://p3.publico.pt/cultura/arquitectura/23112/projecto-de-aeroporto-no-montijo-ainda-faz-sentido-como-ha-dez-anos](http://p3.publico.pt/cultura/arquitectura/23112/projecto-de-aeroporto-no-montijo-ainda-faz-sentido-como-ha-dez-anos)> [Acedido em 13 de Outubro 2017]



Anexo 44: Ligação entre o aeroporto de Lisboa e a BAM. (2017) - Governo avança para novo aeroporto no Montijo, Visão, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://visao.sapo.pt/actualidade/portugal/2017-02-15-Governo-avanca-para-novo-aeroporto-no-Montijo>> [Acedido em 13 de Outubro 2017]

Alemquer.

ALEMQUER

- 
1. Resumo histórico
 2. BASTA PUM BASTA
(um manifesto)
 3. Intervenção geral
 4. Intervenções específicas
 5. Conclusões

Um Manifesto

1. resumo histórico

1.

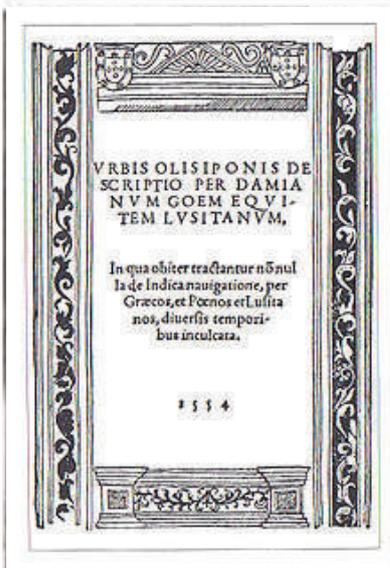
Os vestígios construtivos existentes no lugar que é hoje a vila de Alenquer permitem assertar a existência de habitações desde a Pré-História, no Castro da Ota e no Castro da Pedra do Ouro.

À ocupação romana, que inclui Alenquer no sistema defensivo dos vales interiores do Tejo, segue-se a ocupação árabe. A reconquista católica acontece apenas no século XII (ao lado), de onde datam os primeiros mapas que assinalam Alenquer.

A construção do Convento de S. Francisco (figura 1), ainda no século XII, na cota alta do território, determina o surgimento das primeiras edificações. Estas edificações vão crescendo, começando a descer na direcção da margem direita do rio. O Castelo de Alenquer (figura 2) terá sido construído na mesma altura. O século XIII assiste à construção de duas Igrejas, a de S. Pedro (figura 3) e a da Várzea (figura 4), que ajudam a consolidar a construção na cota baixa. A Rainha D. Isabel continua este trabalho de consolidação, ao mandar construir, em 1320 a Igreja do Espírito Santo (figura 5). É a mesma rainha quem manda construir, já na margem esquerda do rio, a Igreja de Triana (figura 6).







3.

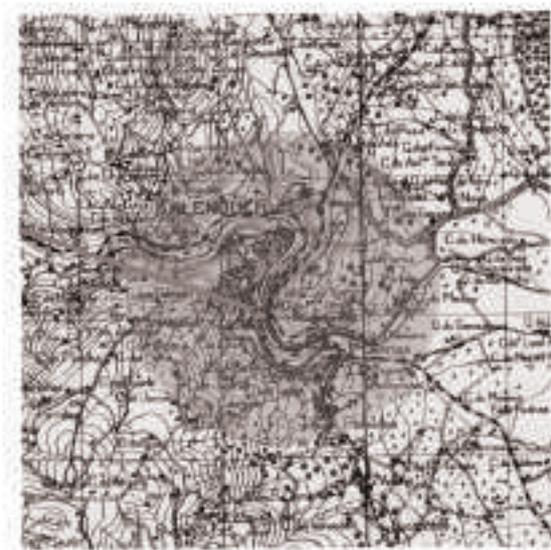
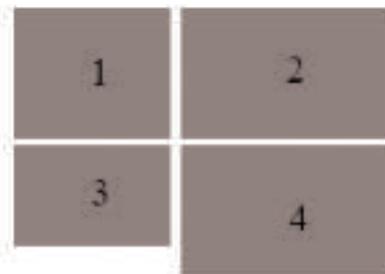
A construção de edifícios industriais em Alenquer remonta ao início do século XIX. Em 1803 é construída a Fábrica de Papel (figura 1), que aproveita o leito do rio e ocupa o lugar que, hoje, é uma das entradas na zona central da vila.

Entre 1832 e 1855, alguns habitantes de Alenquer envolvem-se activamente na vida política do país e, em 1855, constitui-se o Concelho de Alenquer. Durante o processo, o marco da Ponte do Espírito Santo é vandalizado, escrevendo-se nele a divisa de Manuel Bernardo Costa Cabral, «Rainha e Carta».

A construção de edifícios industriais é retomada em 1870 com a Fábrica da Chemina (figura 2) onde se fabricavam lanifícios, a que se segue, em 1889, a construção da Fábrica da Romeira (figura 3).

Em 1890 são construídos os Paços do Concelho (figura 4), actual Palácio Municipal, com desenho revivalista ao estilo romântico. Em certo sentido, pode afirmar-se que Alenquer foi profundamente marcado pelas principais convulsões sociais, políticas e artísticas do século XIX, nomeadamente a parca industrialização de Portugal (que só tardiamente participa da Revolução Industrial) e a proliferação da arquitectura romântica (de que o Palácio Municipal é testemunho).

A partir do século XX, registam-se essencialmente reabilitações: Igreja da Várzea (1901), Igreja de S. Pedro (1941) e Convento de S. Francisco (1986).





2. um manifesto*

BASTA PUM BASTA

Uma geração que consente que as suas decisões sejam tomadas por quem não conhece a sua realidade é uma geração que nunca o foi. Os partidos políticos e as forças económicas têm desde há muito dominado o crescimento ou a estagnação das malhas urbanas, da vida das comunidades e do ambiente construído. Uma geração que nem deseja tomar para si estas decisões é uma geração de cegos. De meios-cegos.

Os partidos políticos e económico saberá gramática, matemática, saberá estratégia, saberá fazer ceias para cardeais, saberá tudo menos determinar o crescimento dos lugares ainda que tenham o poder de o fazer e o façam mesmo.

Morra o poder não democrático, morra! ←PIM!

O poder autocrático veste-se mal! O poder usa ceroulas de malha! O poder é apolítico! O poder é económico!

Morra o poder, morra! ←PIM!

Os habitantes precisam de tomar as rédias do seu próprio habitat! A população precisa de estruturas que possam crescer e mudar e estar prontas para quando tudo muda e quando tudo fica igual. A população precisa de dizer ao poder que a cidade é de todos e que o poder é só um autómato que deita para fora o que a gente já sabe que vai sair.

* Manifesto escrito com uma mão amiga de José de Almada-Negreiros, poeta d'Orpheu futurista e tudo.

A nossa arquitectura precisa de apelar às populações, não ao poder. O poder é o escárnio da consciência. As populações precisam de levar a sua consciência a sério e tomar posse do seu ambiente construído. As populações precisam de edifícios e cidades que façam mais do que figura. As populações precisam de edifícios e cidades que incitem à mudança, não à estagnação. As pessoas foram feitas para crescer. As sociedades foram feitas para crescer. As nossas cidades estão feitas para estagnar e manter o poder no poder.

Morra o poder, morra!  PIM!

Basta PUM basta! As populações precisam de condições para crescer e emancipar-se do poder. E os arquitectos precisam de deixar de ser contínuos do poder e trabalhar como partes de uma comunidade, que nunca deixam de ser. Os arquitectos precisam de começar a vestir-se bem e a não usar ceroulas de malha.

Morra o poder! Morra!  PIM!

grupo 1

responsáveis pela

estrutura

fundiária

Afonso Carvalho | Hugo Lopes Martins | João Cunha Borges | Luís Santos

3. Intervenção geral

Alenquer é uma vila onde existe tudo. Tudo! As reminiscências da Idade Média, a antiga Judiaria, as igrejas renascentistas, a presença romântica do Paço Municipal, as primeiras construções modernas - principalmente em habitação, bem como as estruturas pós-modernas como seja o Tribunal. As épocas históricas deixaram marcas que, congregadas, são Alenquer.

Mas Alenquer tem falta de espaço público!

Alenquer é refém das suas encostas que em tempos lhe foram fortaleza!

Alenquer só tem crescido a cavalo do investimento privado, e o investimento privado sozinho a cavalo é um burro impotente.

Alenquer tem falta de conectividade. Andar a pé em Alenquer é um exercício de escalada!

É preciso refazer Alenquer!  PIM!

Alenquer precisa de espaços públicos, lugares de paragem, espaços que a comunidade possa usar ou não usar mas que estejam abertos a todos.

Alenquer precisa de revalorizar o seu património, integrando-o na malha urbana.

Alenquer precisa de edifícios qualificados que criem acontecimentos na vila e tragam pessoas de fora.

Alenquer precisa de estar na Área Metropolitana de Lisboa sem deixar de ser Alenquer.

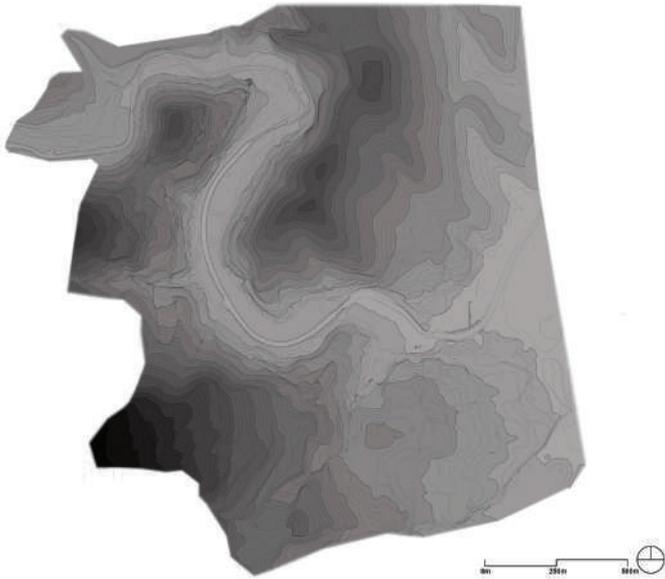
Alenquer precisa de se reencontrar com a sua origem, o rio. Alenquer precisa de um leito de rio que seja um leito de rio, e não uma vala a separar as duas margens em vez de as unir. Alenquer precisa que a EPAL não lhe leve toda a água.

Morte à EPAL!  PIM! Ou no mínimo um bocadinho menos de vida!

Alenquer precisa de ser uma vila dos seus habitantes, não uma vila onde se vai vivendo e onde a esperança do Aeroporto da Ota não seja a única forma de se começar a levantar betão!

Alenquer tem um rio que a atravessa e que pode unir as duas margens, ainda que de momento as separe. A partir do rio, as colinas foram sendo ocupadas com construções de vários tipos. Com o contrato celebrado com a EPAL, a maior parte do volume de água do rio não chega ao leito, pelo que este se encontra quase sempre vazio.

Assim, o nosso projecto para Alenquer começa por uma revalorização dupla do rio: por um lado, o leito volta a ser enchido, mas, por outro, o leito não chega a ser totalmente inundado, e é aproveitado como gerador de espaços de utilização pública. Dessa forma, o contrato com a EPAL pode ser apenas revisto (em vez de rejeitado) mas ganhar uma articulação mais pensada com o ambiente construído da vila.



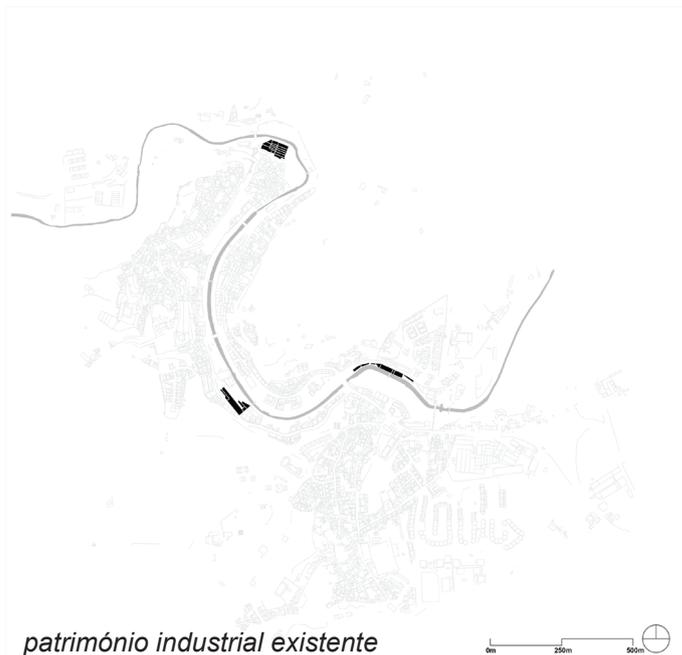
hipsometria



espaços devolutos ou abandonados



património religioso existente



património industrial existente

No leito do rio são introduzidas plataformas cuja utilização é, à partida, sazonal. Durante o inverno, o caudal do rio e a pluviosidade juntar-se-ão para que o rio encha e as plataformas fiquem submersas. Durante os meses secos, o caudal terá tendência a diminuir e baixar, deixando as plataformas acessíveis e utilizáveis. Esta solução permite a criação de espaços de paragem ou permanência, necessariamente públicos, especialmente importantes para um território marcado de forma tão intensa por declives.

Alenquer passa a mudar de acordo com as estações do ano! O espaço público diminui por efeito da natureza quando os habitantes têm menos necessidade dele!

Os alenquerenses merecem procrastinar sem terem que se fechar em casa!  PIM!

esquema da reestruturação das pontes



Ao mesmo tempo, o leito do rio é entendido como matriz de leitura do território. A partir dele, e particularmente às cotas mais baixas, vão surgindo algumas das intervenções específicas. Todas elas procuram gerar espaço público, que possa articular-se com o percurso que ladeia ambas as margens do rio.

Todas as intervenções feitas nas imediações do rio pressupõem também programas públicos, de forma a aumentar potencialmente a afluência. São ocupados especialmente terrenos desqualificados ou sobrantes, que assim são chamados a reintegrar a estrutura urbana de Alenquer.

Esta é também uma forma de reconceptualizar o rio. Nesse sentido, algumas das suas pontes são reestruturadas, criando novas distribuições de percursos, que criam uma rede simultaneamente mais complexa mas mais adequada ao tipo de usos que o edificado já tem ou passa a ter no contexto desta intervenção.

Algumas das pontes são mantidas, enquanto outras são alteradas ou bipartidas. Desta forma, o rio passa a ser menos uma barreira e mais um elemento dotado de interesse enquanto caracterizador do lugar e agregador de espaços públicos disseminados.

O rio foi o princípio e não pode ser o fim de Alenquer!  PIM!



novos caminhos pedonais (incluindo pontes)

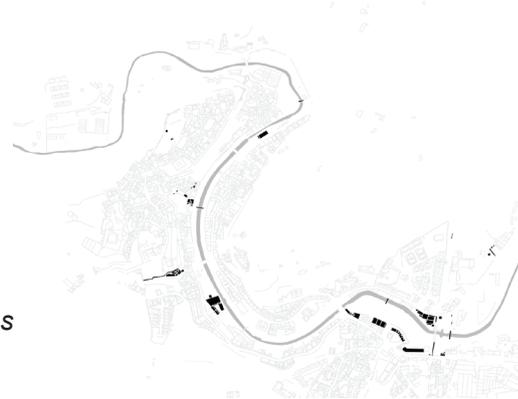


Outra componente importante desta intervenção é a utilização de estruturas que não se encontram de momento em uso. Uma parte significativa destas é reconvertida em silo de estacionamento. Assim, criam-se vários pequenos silos distribuídos pelo espaço, de forma a que os carros deixem de ser estacionados na via pública.

Por outro lado, foi necessário remover algumas estruturas que, além de uma utilização nula ou parca, apresentam mais desvantagens do que vantagens. Esta solução parece ter dupla vantagem: por um lado, liberta espaço público e, por outro, confere um novo uso a edifícios que o não têm, garantindo a sua manutenção.

Tratando-se de um programa que não exige intervenções especialmente invasivas no interior, no futuro qualquer dos edifícios usados para estacionamento pode ser utilizado para outro programa, deslocando-se o estacionamento para outros edifícios que entretanto tenham deixado de ser usados. Trata-se essencialmente de uma estratégia que assume o uso de cada edifício específico para estacionamento como provisório e adaptável.

esquema de demolições



No contexto das intervenções, também se procurou que cada projeto específico fosse um motor de criação de novos caminhos, a maioria deles pedonal. Entendeu-se que uma reestruturação completa da rede viária seria importante, mas que não poderia ser feita sem intervenções de grande impacto sobre a massa edificada - uma boa parte da qual permanece em uso.

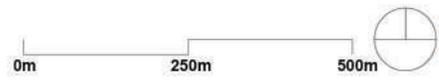
Assim sendo, procurou-se posicionar as intervenções individuais estrategicamente, fornecendo não apenas novos percursos, mas também novas razões para percorrê-los.

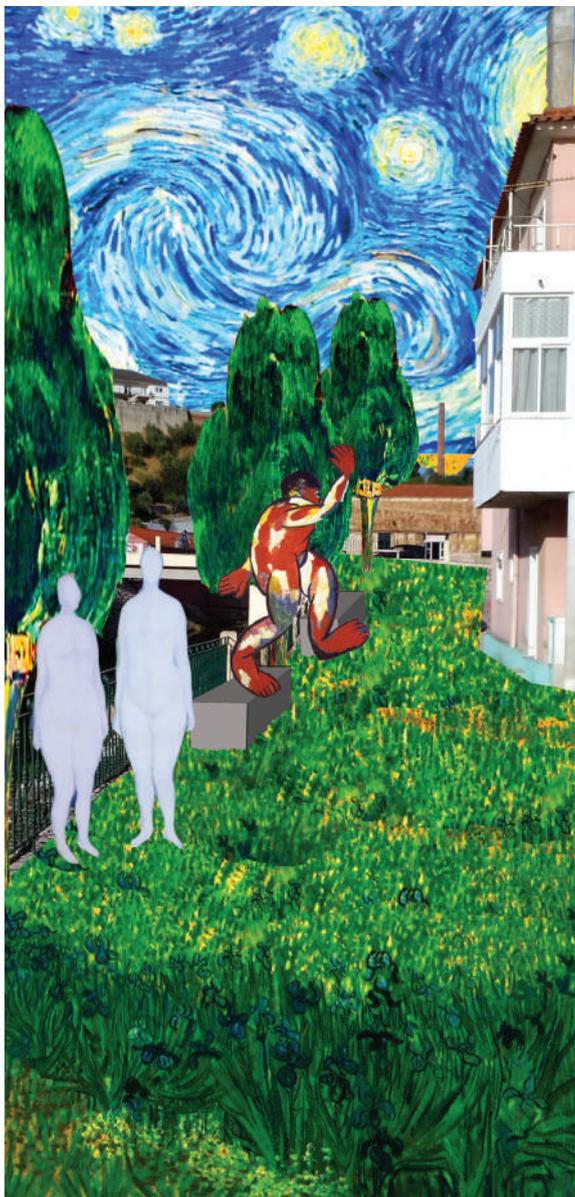
Nesse sentido, as intervenções específicas devem ser entendidas como elementos que procuram reforçar ou mesmo iniciar uma lógica de conectividade e circulação que procura lidar com a geomorfologia, por um lado, e com os pontos mais significativos da malha urbana, por outro.

Assim, verificam-se intervenções em zonas problemáticas - quer por estarem vazias, quer por se encontrarem em estado não qualificado - que exigem uma forma de integração no contexto da vila.



intervenções específicas (incluindo novos percursos pedonais)







4. intervenções específicas

1. A norte da vila de Alenquer surge um percurso que revela o passado. Foi a partir do castelo que se espalhou a urbe e é sobre a ruína deste que recai a depressão visível da encosta oeste, numa área que aos poucos se rege pela desertificação e a falta de cuidado.

A muralha do castelo é apenas uma sugestão, uma certeza apagada. É algo arruinado mas irrefutável, que nos mostra que outrora algo de imponente surgira nesse terreno, que o que está ferido foi outrora protegido e dignificado.

É a partir desta ruína que se cria a porta de Alenquer – porta esta que se estende a quem vem de Norte, pela Estrada Nacional 9. O verde reduz o impacto das diversas construções danificadas, engolindo os seus destroços lentamente até que se percam da memória de quem lembra a sua imponência.

Este exercício parte por contrabalançar a existência desta devastação com intervenções pontuais – no castelo de Alenquer, à volta da sua muralha, no quarteirão arruinado da Travessa do Castelo, das traseiras da Câmara Municipal de Alenquer (onde se encontram as Escadinhas do Município) até descer ao Rio Alenquer, alterando o posicionamento da segunda ponte mais a Norte, recolocando-a no remate urbano do Largo Rainha Santa Isabel onde, no seguimento, se criam programas de apoio à mesma (tanto do lado da Avenida dos Bombeiros Voluntários como no já falado Largo), trilhando depois até à Rota dos 5 Moinhos, utilizando precisamente a estrutura existente do moinho e da casa do moleiro anexa, ambas em estado deplorável, para colmatar este percurso com um ponto de miradouro para a vila e de união da vila que, para este mesmo lado, pouco desenvolveu, deixando que a mancha arbórea permanecesse como ponto de observação e nunca como ponto de lazer.

2. Tendo como base uma suposta valorização da frente ribeirinha dentro da vila de Alenquer, através da alteração do perfil do rio, é proposto o realojamento da Sociedade União Musical de Alenquer (SUMA), por esta se situar em leito de cheia e obstruir o passeio ribeirinho, junto ao Jardim Vaz Monteiro. Um novo edifício, situado mais a norte, no vale entre as Escadinhas da Mesquita e a Calçada Francisco Carmo, irá comportar para além das instalações da SUMA, uma Escola de Música, que articuladas com o Auditório Municipal Damião de Góis, situado nas vizinhanças deste novo local, procurará um rejuvenescimento cultural e social no centro da vila de Alenquer.

3. Sendo a Rua das Guerras um dos principais eixos de circulação em Alenquer, correndo paralela ao rio, é surpreendente a presença inconsequente da Travessa de S. Benedito, que começou a ser traçada perpendicularmente, em direcção a um terreno de grande declive, mas que permite um acesso directo à cota mais alta. Trata-se de um arruamento traçado para dar acesso a um bloco de apartamentos - entretanto quase abandonado e cuja demolição é aqui proposta - e a possibilidade de aproveitar a baixa densidade construtiva da área para criar a ligação à cota alta nunca foi aproveitada.

Assim, é na Travessa de S. Benedito que é implantado um novo edifício - um Centro de Documentação - que é também utilizado como origem de uma rede de pequenos parques, consistindo em plataformas pensadas como espaços de paragem ou permanência, articulados por um sistema livre de rampas pedonais, que permitam criar conexões estratégicas entre edifícios já existentes, e que possa crescer no sentido de vir a abranger também futuras alterações no território. Este sistema articula o Jardim de Infância com a Escola Primária, a cota baixa com a cota alta, o centro da vila com alguns núcelos residenciais toscamente ligados. Mais ainda, este sistema permite controlar a água resultante da precipitação no inverno, direccionando-a para lagos e espelhos de água distribuídos por alguns dos parques. Esta opção permite descarregar a água no leito do rio, criando uma segunda ligação (não percorrível, mas simbólica) entre a cota alta e a cota baixa.

4. Na zona do Parque da Romeira faz-se uma reconversão do seu espaço urbano enquanto uma das zonas ribeirinhas da proposta de grupo, valorizando mais os seus marcos patrimoniais, como a Fábrica da Romeira no seu enquadramento no alargamento do rio, a reconversão do espaço na zona da Igreja Matriz de Alenquer como um lugar mais enquadrado com o rio e a entrada da margem norte da vila de Alenquer e a reconversão da zona do Aqueduto Alviela como uma ligação directa entre Alenquer e Paredes. O Parque da Romeira também sofre grandes alterações nos seus limites com o rio alterado, sendo agora um espaço mais adjacente aos edifícios existentes e alargando o seu comprimento actual até a uma nova ponte proposta, esta fazendo uma ligação directa com o Alenquer Bar Café (ABC).

Entretanto, no sentido de revalorizar o rio em conjugação deste destaque patrimonial, faz-se uma mudança radical na imagem de Alenquer, alterando e questionando a implantação da Urbanização Horta d'el Rei enquanto barreira visual da vila; do rio e do parque, a eliminação de alguns edifícios prejudiciais em zonas-chave desta valorização (como os armazéns ao lado da Fábrica da Romeira e o edifício junto à Igreja Matriz de Alenquer), e da reconversão da ponte existente no parque onde passa o Aqueduto Alviela, reconvertendo não só no seu aspecto original antes da sua modificação, como também evidenciar a sua presença com a alteração do rio. Ao dar a continuidade desta revalorização do local e de evidenciar o troço do aqueduto enquanto passagem acessível de um lado ao outro das casas de água existente (sifão 29 do Aqueduto Alviela), e de completar a ligação proposta do projecto de grupo, faz-se um novo edificado adjacente ao troço visível do aqueduto com um programa complementar de um Centro Interpretativo do Vinho e da Vinha para evidenciar a historicidade que a região tem com o tema da vinicultura.



0m 250m 500m



Conclusões

Alenquer apresenta uma situação a vários títulos complexa. Complexa, porque por um lado apresenta um manancial de oportunidades para a regeneração da malha urbana e da massa edificada, enquanto por outro lado, muitas das deficiências que se verificam a esses níveis são devidas quer a estratégias fragmentárias de construção, quer às dificuldades colocadas pelo próprio território.

O crescimento da vila enquanto entidade construída não é, de facto, fácil. Justamente por isso, Alenquer justifica a criação de uma estratégia geral que preveja uma implementação ao longo de todo o território ou, no mínimo, que agregue os pontos mais importantes da paisagem e do edificado, de forma a lançar uma estrutura urbana que possa ser continuada pela própria população.

Este tipo de intervenção de que Alenquer parece carecer não pode ser resolvido apenas de acordo com as oportunidades proporcionadas pelo poder económico ou pelas avaliações - necessariamente estratégicas e transversais - levadas a cabo pelo poder político.

Em certo sentido, Alenquer tem características que tornam premente a criação de estruturas construídas pensadas de forma geral e abrangente, que se desliguem pelo menos parcialmente do interesse privado ou do interesse económico.

Em nosso entender, estes só poderão crescer e singrar em Alenquer a partir do momento em que a própria estrutura urbana tenha viabilidade para proporcionar uma experiência de vida urbana mais alargada e menos condicionada pela geomorfologia.

O objectivo da intervenção geral, bem como das intervenções específicas, é fomentar estas mesmas condições. Assim, a definição de pontos de interesse (quer através dos pontos já existentes, quer através da criação de pontos novos) e a sua articulação por meio de vias pedonais são os pontos mais importantes e que, cremos, teriam um impacto mais alargado na vida da vila.

É preciso tornar Alenquer mais circulável!  PIM!



À DESCOBERTA DO AQUEDUTO ALVIELA
Interpretação de uma ligação entre Paredes e Alenquer



Casas de água do Sifão 29, visto de Paredes



O projecto insere-se na resolução da problemática presente de um eixo *non aedificandi* entre Paredes e Alenquer, originado pela existência do Aqueduto Alviela, infra-estrutura edificada no século XIX que funciona por um sistema gravítico, que transporta água desde a nascente do rio Alviela em Olhos d'Água até a cidade de Lisboa, servindo as necessidades da capital após o Aqueduto das Águas Livres ter deixado de ser suficiente para a sua população em estado de crescimento.¹ Um destes pontos de passagem do aqueduto acontece na vila de Alenquer, em que como solução de vencer a diferenciação entre cotas altas e baixas existente na topografia da vila era com um sistema de sifão invertido, neste caso designado como Sifão 29. Com a evolução do crescimento urbano e da edificação em Alenquer, e com a modificação da ponte existente onde o aqueduto passa, criou um congestionamento edificado naquela zona onde a relação visual das duas vilas é inexistente, excepto neste eixo, onde as casas de água criadas para a regularização e funcionamento do sifão existem. Este eixo *non aedificandi* tem uma dimensão variante de 10 metros de largura onde existe a oportunidade de criar uma ligação pedonal de aceso directo entre Paredes e Alenquer, o que não existe actualmente.

¹Estação Elevatória a Vapor dos Barbadinhos, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://www.epal.pt/EPAL/menu/museu-da-%C3%A1gua/exposi%C3%A7%C3%A3o-permanente-patrim%C3%B3nio-associado/esta%C3%A7%C3%A3o-eleva-t%C3%B3ria-a-vapor-dos-barbadinhos>>[Acedido em 27 de Outubro 2017]



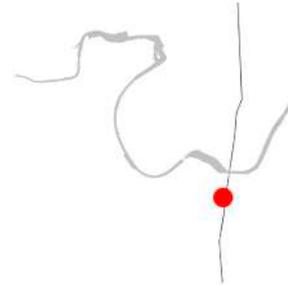
Aqueduto Alviela na zona de Paredes, na Rua do Pedrogão



Zona onde passa o Aqueduto na N1, entre Paredes e Alenquer



Eixo pedonal descontinuado até à zona do Aqueduto



Começando por Paredes, esta estrutura é evidenciada pela massa térrea que a esconde a partir da Rua do Pedrogão, onde actualmente até a casa de água onde o sifão começa (no sentido Paredes-Alenquer) não é possível passar, não só pela elevada vegetação não tratada, mas pelo íngreme rochedo em junção com a estrada N1 (estrada movimentada por ser uma das entradas principais da vila de Alenquer) e a falta de eixos pedonais, o que torna esta zona perigosa para os peões que precisam de deslocar nesta zona.

A solução proposta nesta zona foi a extracção de terra e pedra adjacente ao aqueduto para a acessibilidade directa das duas vilas, culminando na zona adjacente a N1 numa praça-plataforma, esta dispondo não só da continuação do eixo pedonal até a zona da Urbanização Horta d'el Rei, como também de meios acessíveis que liga a cota alta e cota baixa entre a N1 e o Parque da Romeira, com destaque um elevador público, sem comprometer a passagem do aqueduto.





A ponte em que o aqueduto passa no Parque da Romeira também é um ponto importante, pois esta foi modificada num determinado ponto no tempo com uma estrutura mais moderna, havendo uma sobreposição de arquitecturas diferentes na sua imagem. A proposta da resolução deste problema foi admitir a ponte de suporte do aqueduto no seu formato original para uma imagem mais simplificada e elegante desta estrutura, ao mesmo tempo torna-la acessível para a população local, eliminando a ponte actualmente existente adjacente ao aqueduto.

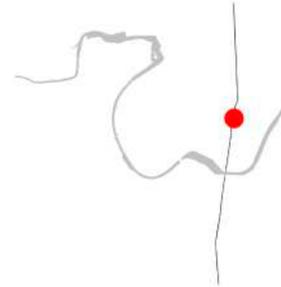












Na passagem da ponte até à segunda casa de água acentua-se o percurso através de um estrada para relva para facilitar a deslocação pedonal das pessoas, o que é proposto no eixo inteiro do percurso nas zonas mais limitadas pelo construído existente.

Depois da passagem da segunda casa de água, e em continuação com o projecto de grupo, este percurso vai culminar até certo ponto. Após este ponto, a estrutura do aqueduto aparece e reaparece em determinados momentos da topografia do terreno, com dois marcos de pedra existentes em forma de lápide pertencentes à estrutura. Entre estes dois marcos, distanciados entre si num comprimento superior a 60 metros, existe uma variação de paisagem, passando de uma zona de grande constrangimento florestal até a uma zona ampla onde se vê a vila do Carregado e outros campos de cultivo











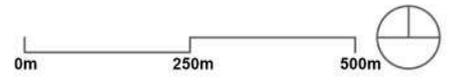




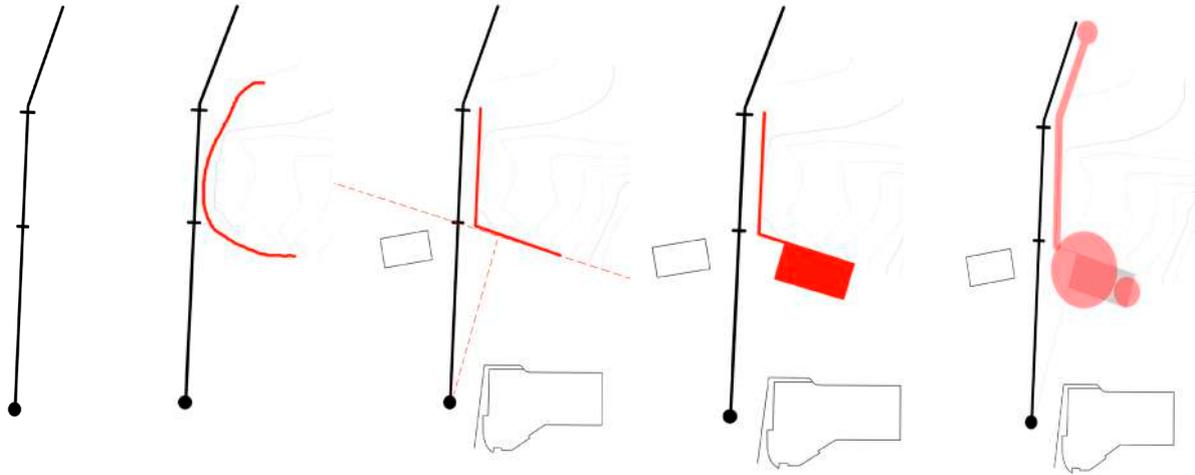




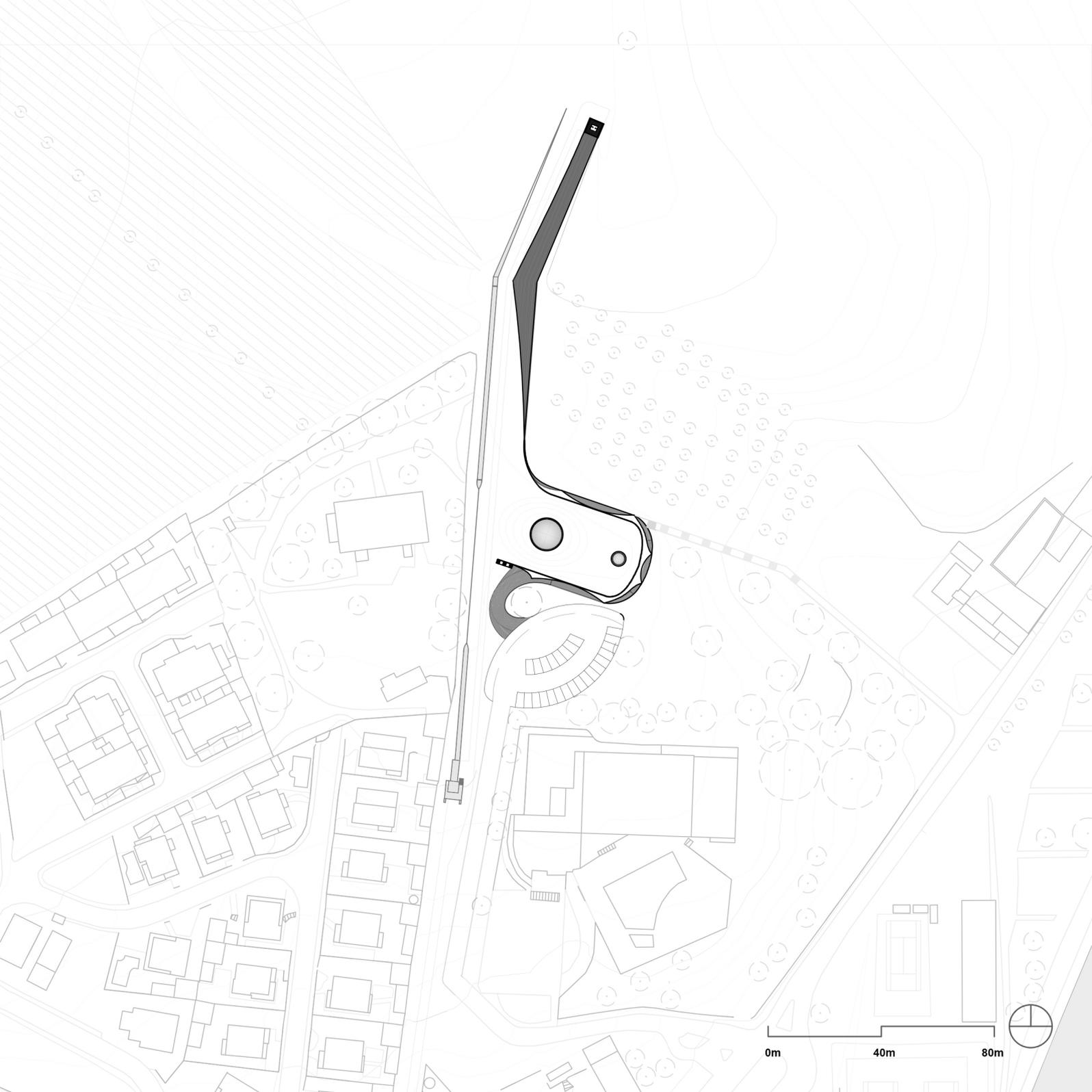




Nesta zona, o projecto proposto tenta exprimir não só a topografia do local, como também esta “descoberta” da infra-estrutura do aqueduto, ficando ao longo deste percurso exposta e enterrada no terreno, conforme as suas circunstâncias.

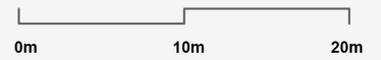
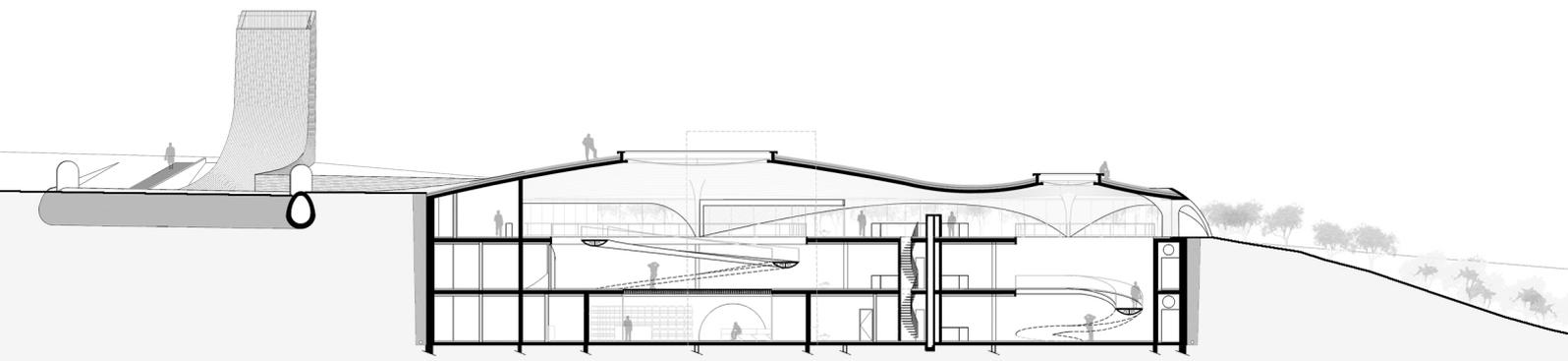
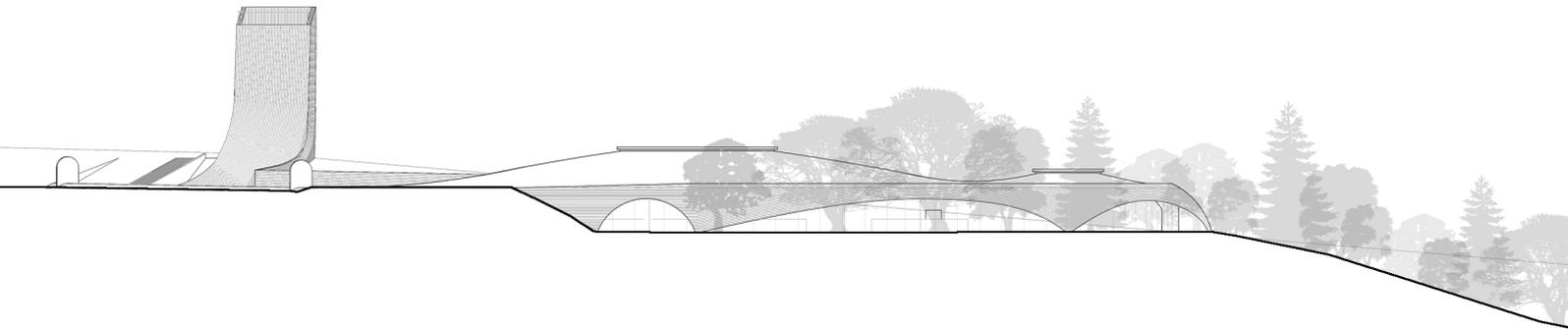


A sua implantação enquadra-se na topografia do lugar, onde no seu total “abraça” o vale existente, simulando de forma abstracta as curvas de nível, limitado pelo aqueduto num intervalo de 5 metros. Na zona ao lado da Piscina Municipal de Alenquer é onde se vai dar a recepção do edificado, e é aqui que se situado o programa principal do edifício.

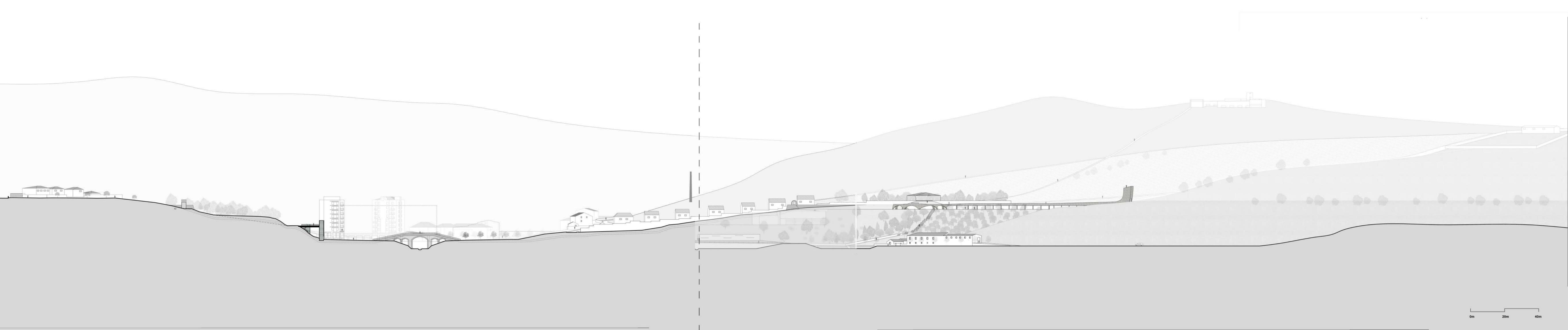




A cobertura do projecto simula um monte, originado a partir do perfil da encosta na sua zona, camuflando no seu exterior com a sua envolvente, sendo um edifício parcialmente enterrado. O projecto nesta zona possui uma cobertura ajardinada com duas clarabóias cobertas por *plexiglass* de forma côncava, dando luminosidade natural no seu interior. A estrutura do seu projecto é composta por betão ripado, que é parcialmente revelado no início do edificadado e que fica totalmente exposto quando percorremos ao longo do percurso no seu exterior, ao longo da extensão exposta da infra-estrutura do aqueduto.



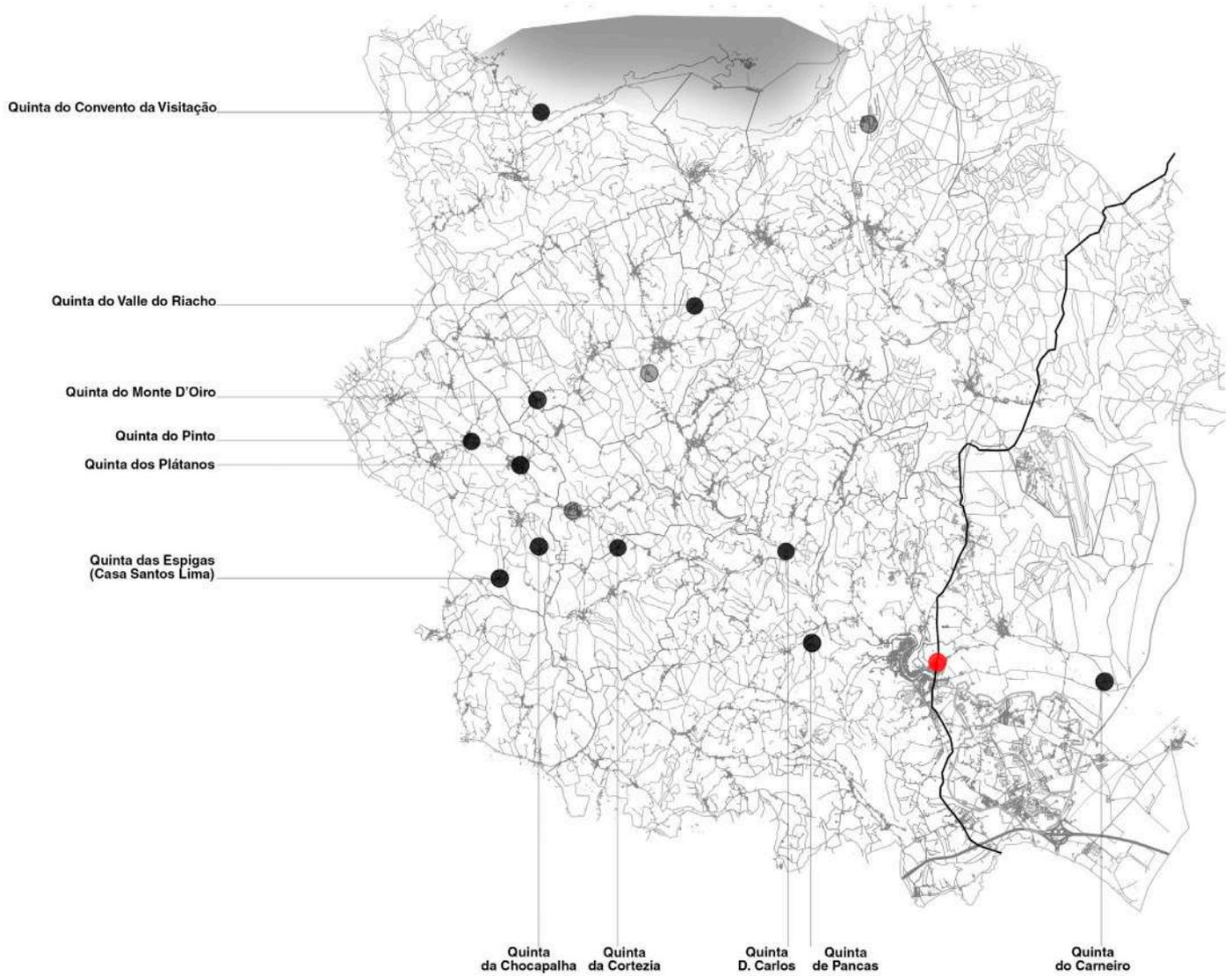
No culminar do percurso, onde o aqueduto é enterrado na sua totalidade outra vez, existe um miradouro público, representado por uma torre com um desenho de forma curva. A razão do seu desenho tenta exprimir não só a fluidez da sua envolvente natural, sem nenhum edificado ou arvoredo a sua volta, como representa um objecto de destaque paisagístico, não só de quem vem da estrada IC2 mas como também na zona de Paredes, onde este percurso pelo Aqueduto Alviela começou.



0m 20m 40m

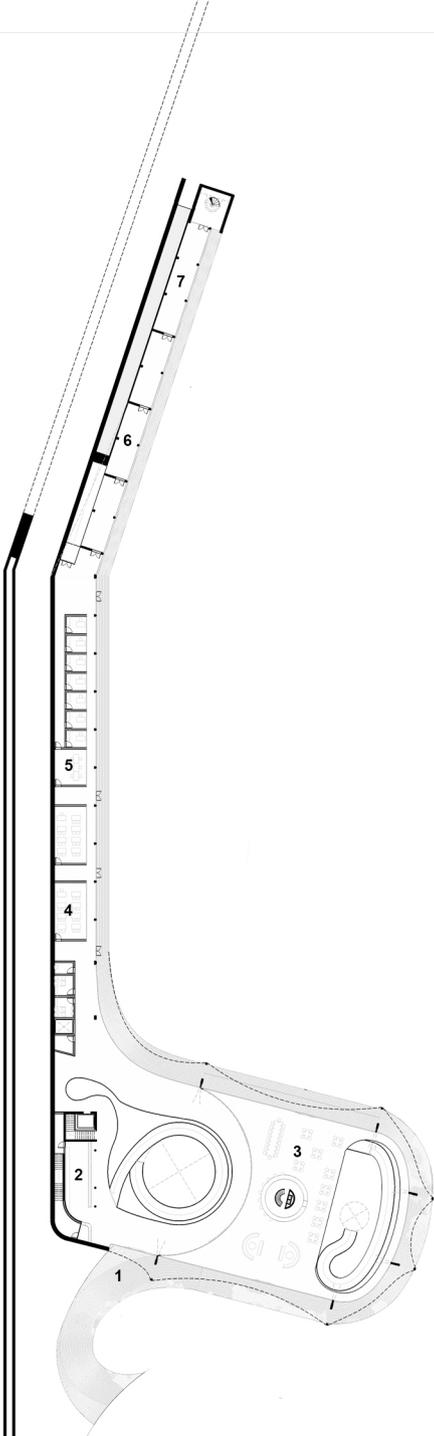
O seu programa principal é composto por um Centro Interpretativo do Vinho e da Vinha, onde é situado na zona de recepção do projecto. A escolha deste programa vem representar um edifício que está incorporada com a natureza da sua envolvente com um dos temas mais importantes que a região de Alenquer e arredores explora: o vinho. Alenquer está inserido num programa turístico designado “A Rota dos Vinhos do Oeste” juntamente com a região de Óbidos e Torres Vedras, cada um contendo um roteiro diferente para a sua região onde a sua gastronomia local é evidenciada.¹

¹**Rota do Vinho – percursos do Oeste**, [em linha]. Disponível em: WWW:<URL: <http://turismodocentro.pt/artigo/rota-do-vinho-percursos-do-oeste/>>[Acedido em 27 de Outubro 2017]



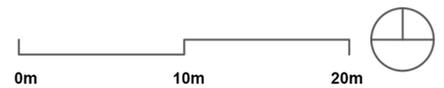
Localização de quintas vinícolas na região de Alenquer

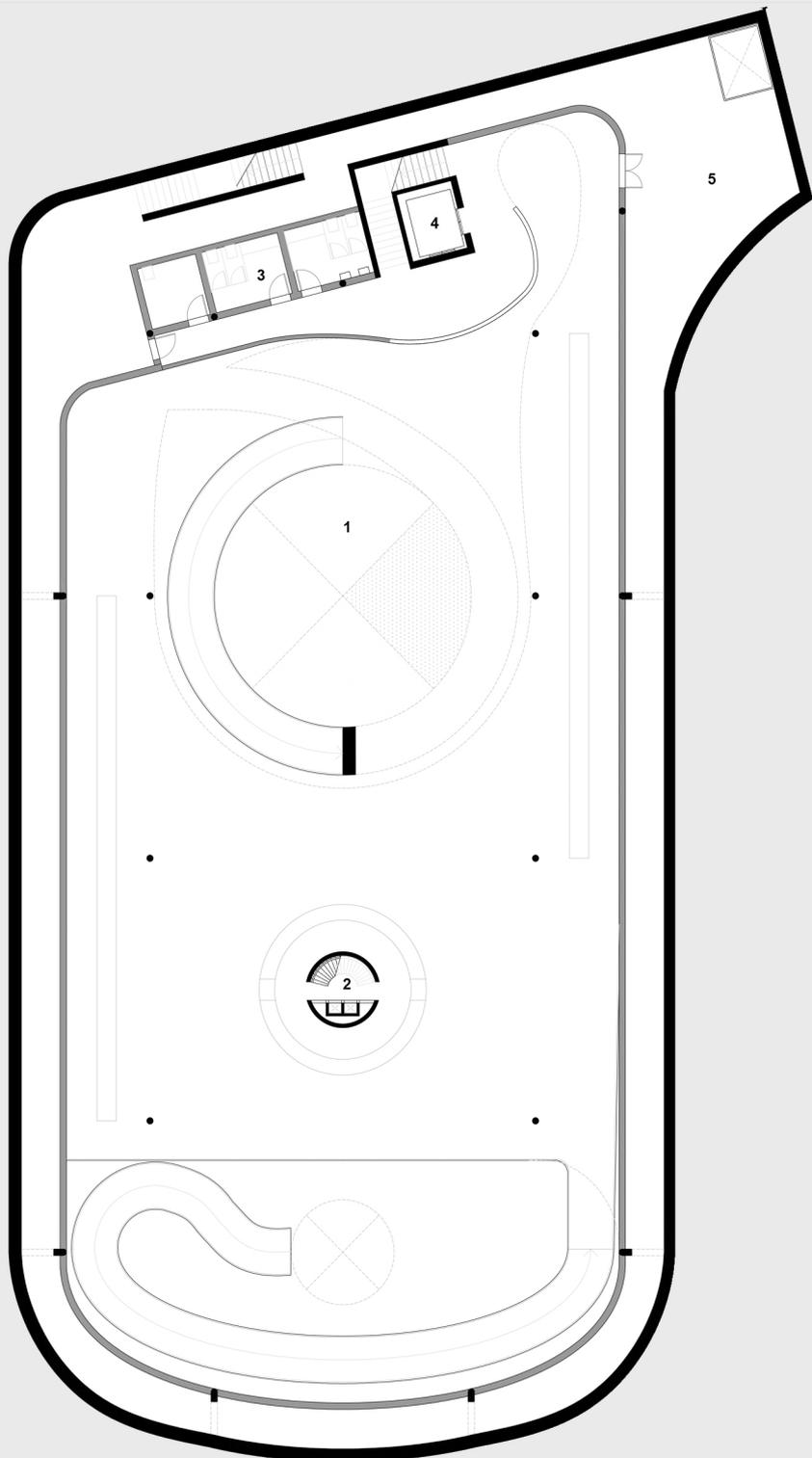
Em conjugação com o Museu do Vinho já inserido na vila de Alenquer, o carácter programático deste destina-se em promover o vinho em Alenquer como outras vertentes gastronómicas do local mas de uma forma mais interactiva e interpretativa do local, dispondo na sua entrada uma loja de vinho na sua recepção e um restaurante com uma copa que serve todos os pisos do edifício, incorporadas com as suas zonas expositivas. Estas zonas expositivas estão nos dois pisos de baixo do restaurante, sendo que o ultimo dispõe de uma cozinha que está incorporada com a copa e uma sala polivalente onde pode abranger vários eventos variados relacionados com a vinicultura. No restante do edifício acontece um programa mais pedagógico e administrativo, dispondo salas de aula de requisito próprio, escritórios, oficinas de trabalho e um espólio.



- 1- Entrada
- 2- Recepção
- 3- Restaurante com copa
- 4- Salas de aula
- 5- Escritórios
- 6- Oficinas
- 7- Espólio

Planta Piso 0





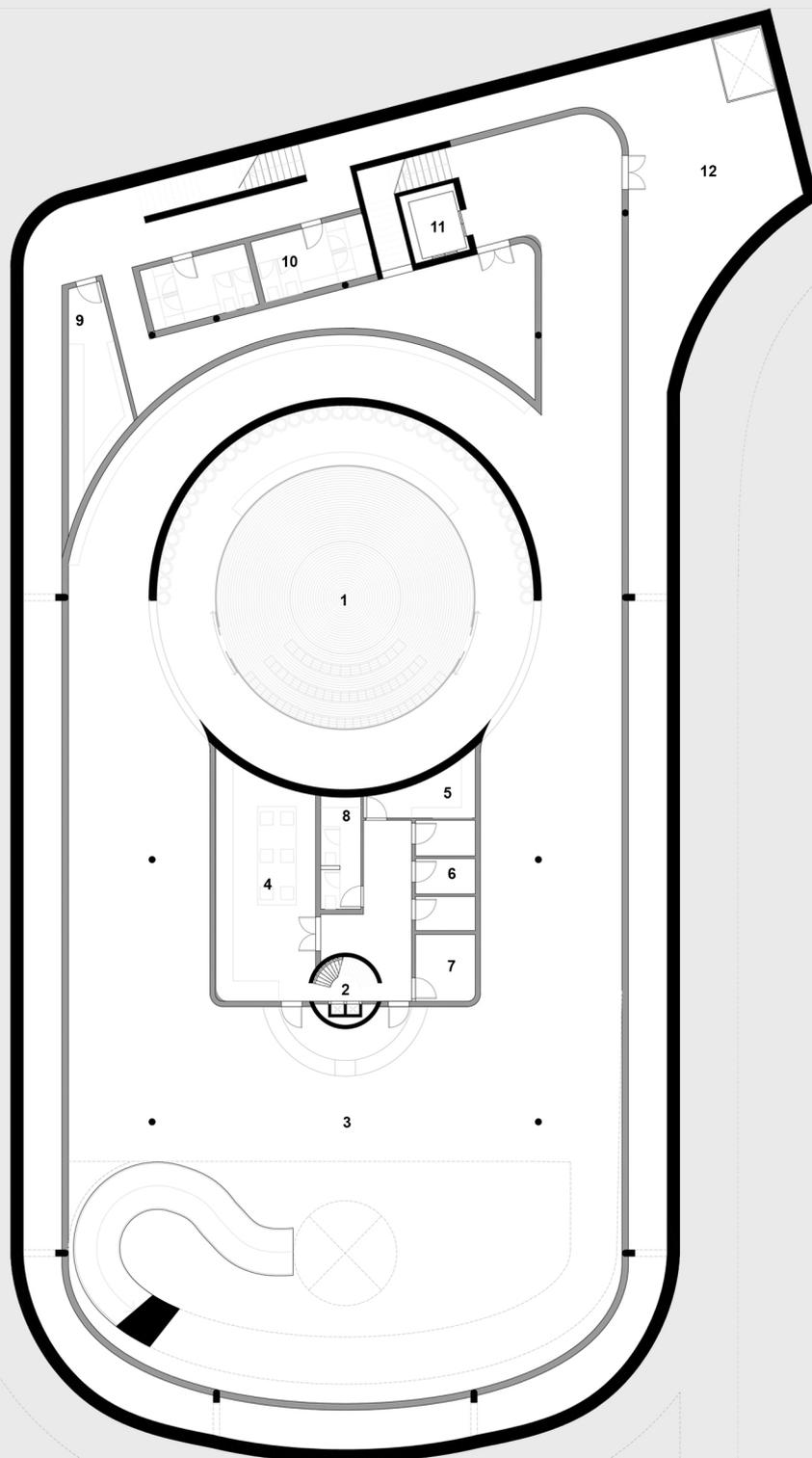
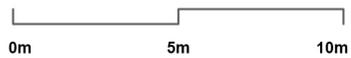
- 1- Zona Expositiva
- 2- Copa de Serviço
- 3- Instalações Sanitárias
- 4- Elevador publico
- 5- Área Técnica

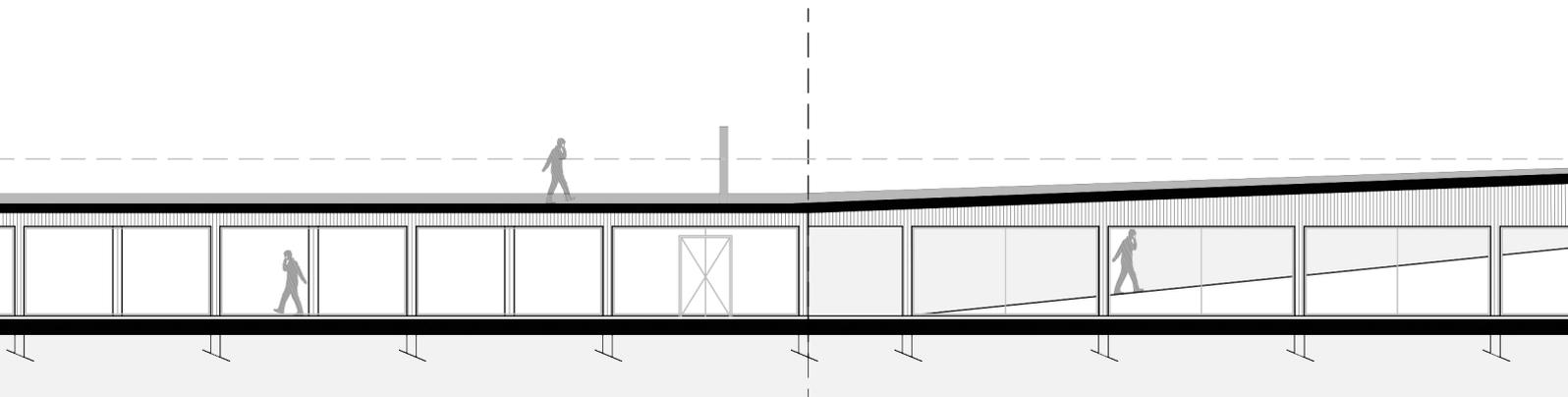
Planta Piso -1

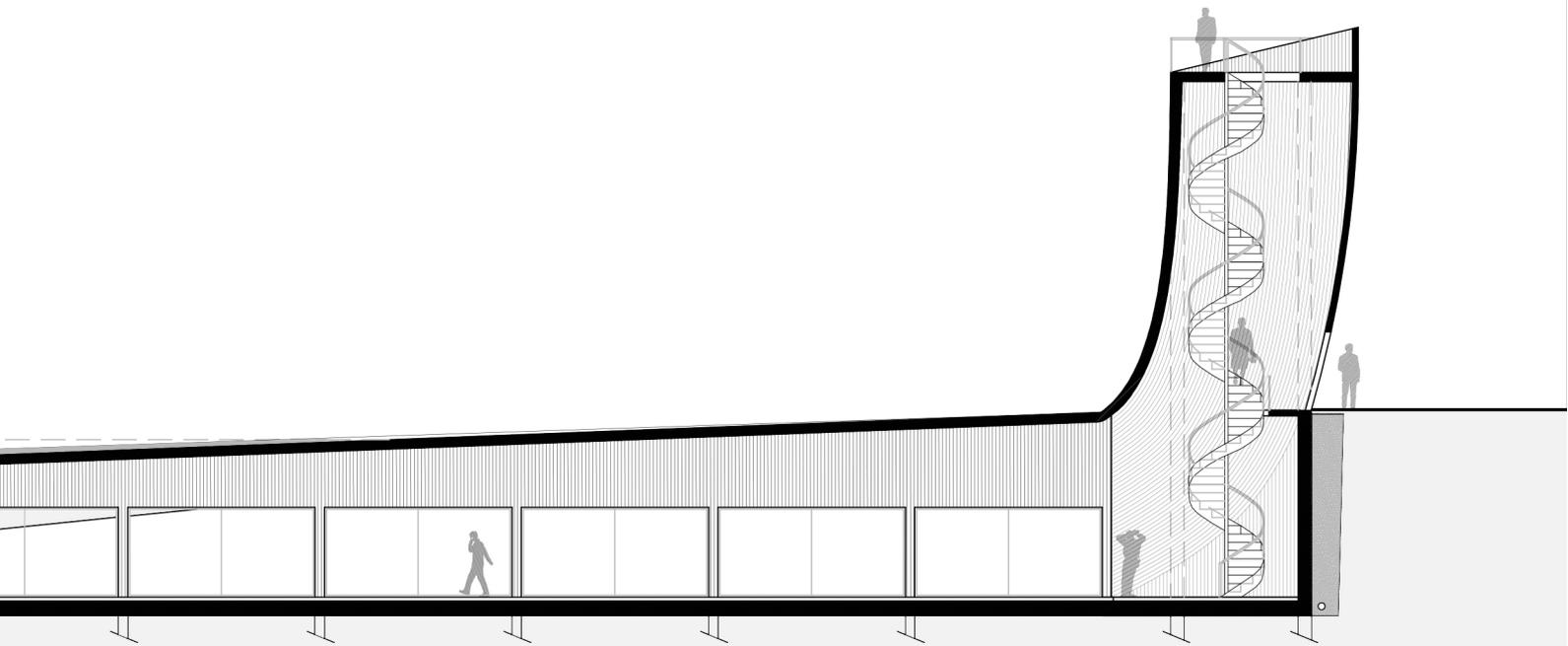


- 1- Espaço Polivalente
- 2- Copa de Serviço
- 3- Zona Expositiva
- 4- Cozinha
- 5- Dispensa
- 6- Camara frigorifica
- 7- Compartimento do lixo
- 8- Instalações Sanitárias
- 9- Sala de cacifos (STAFF)
- 10- Banheiros
- 11- Elevador Público
- 12- Área Técnica

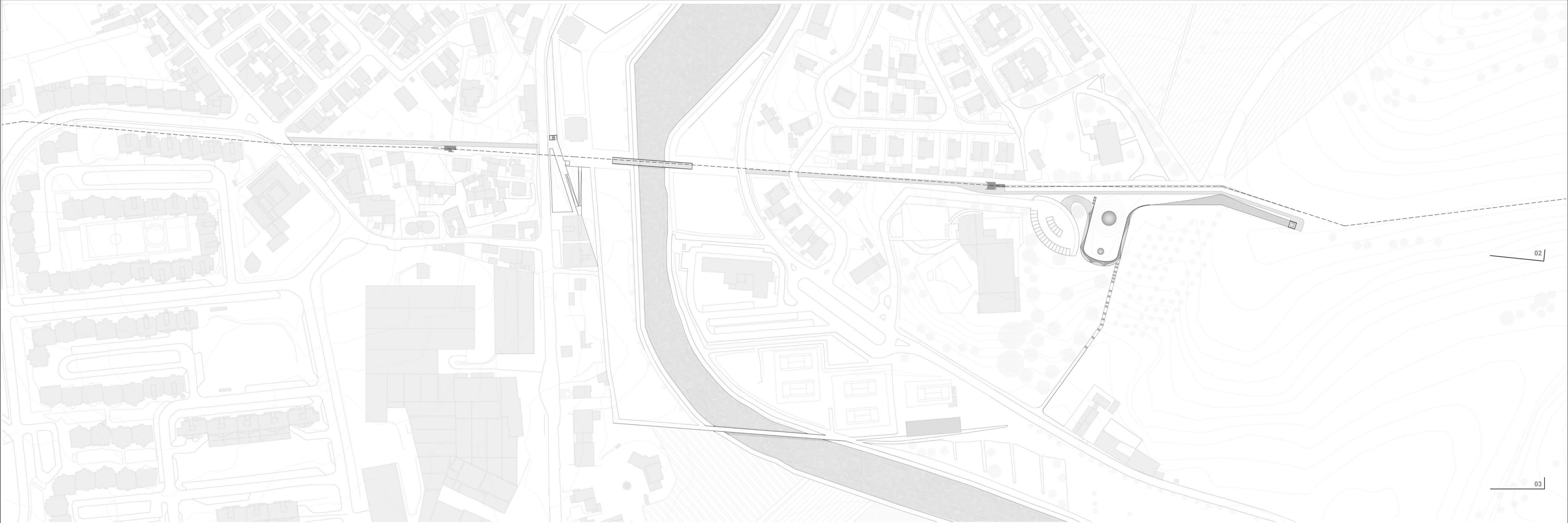
Planta Piso -2

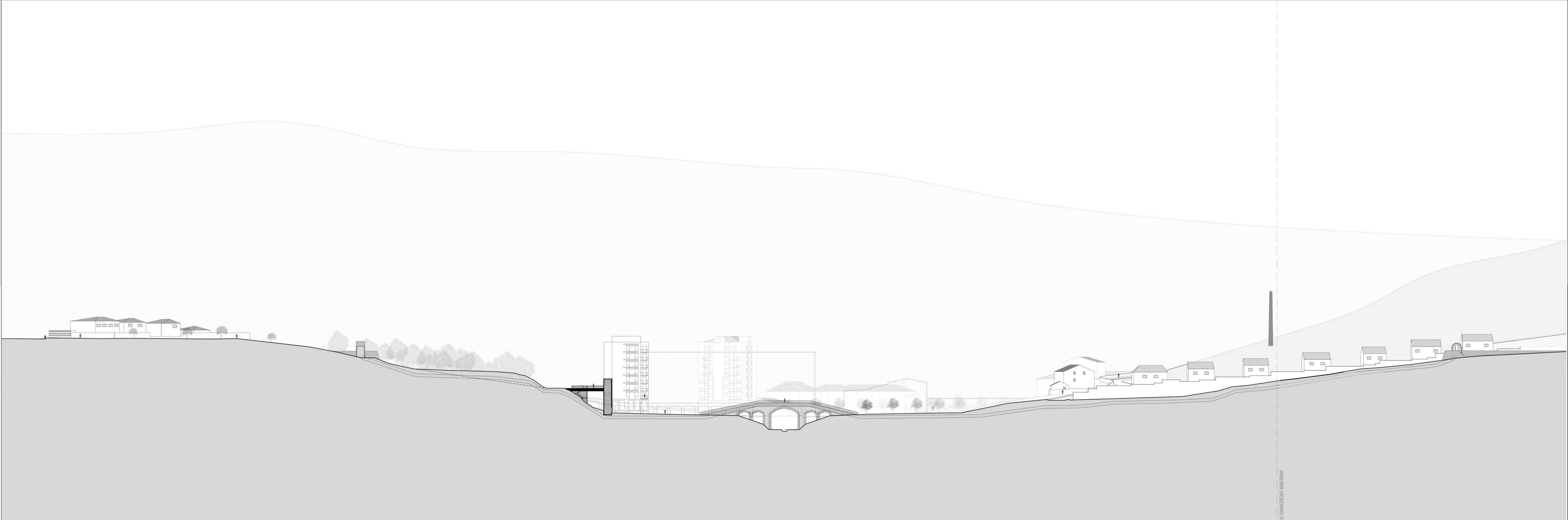




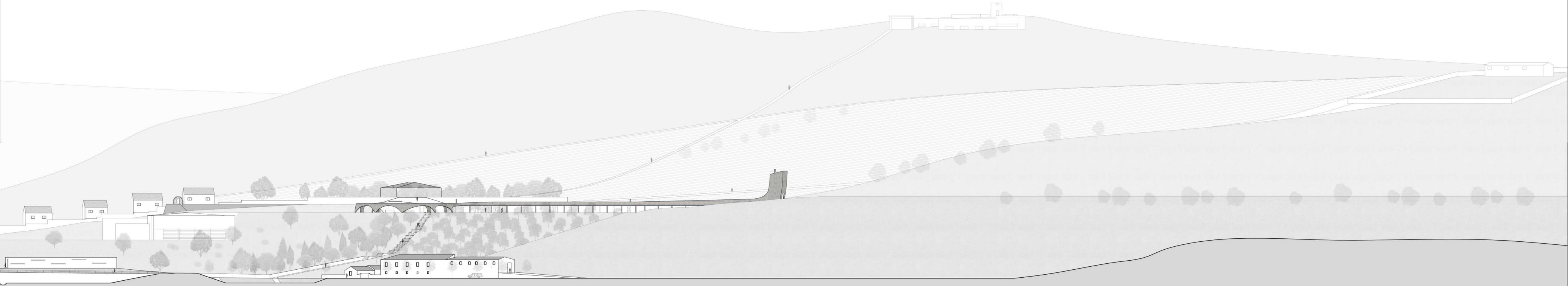


Corte 1:200





INSERIR DESENHO 03

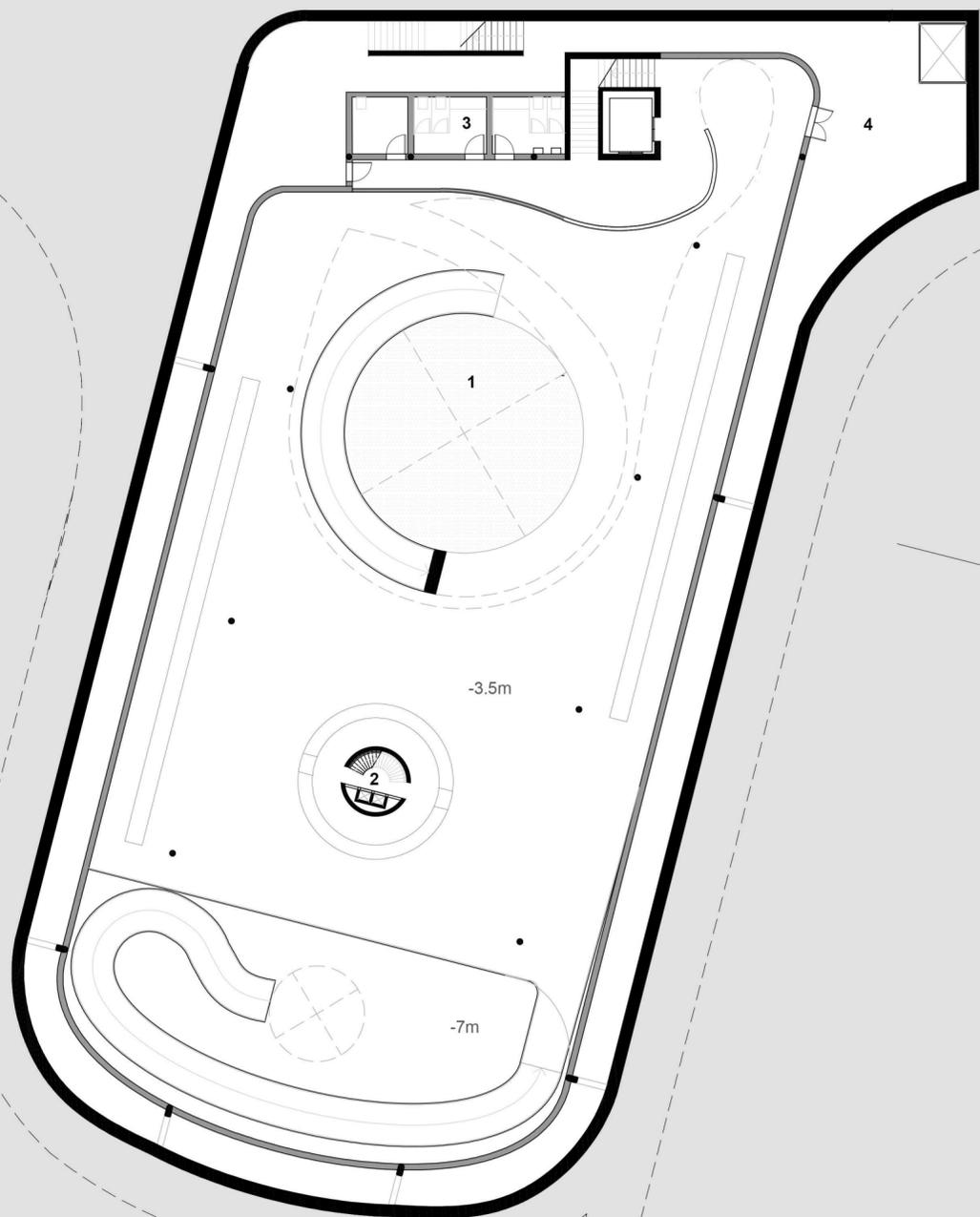




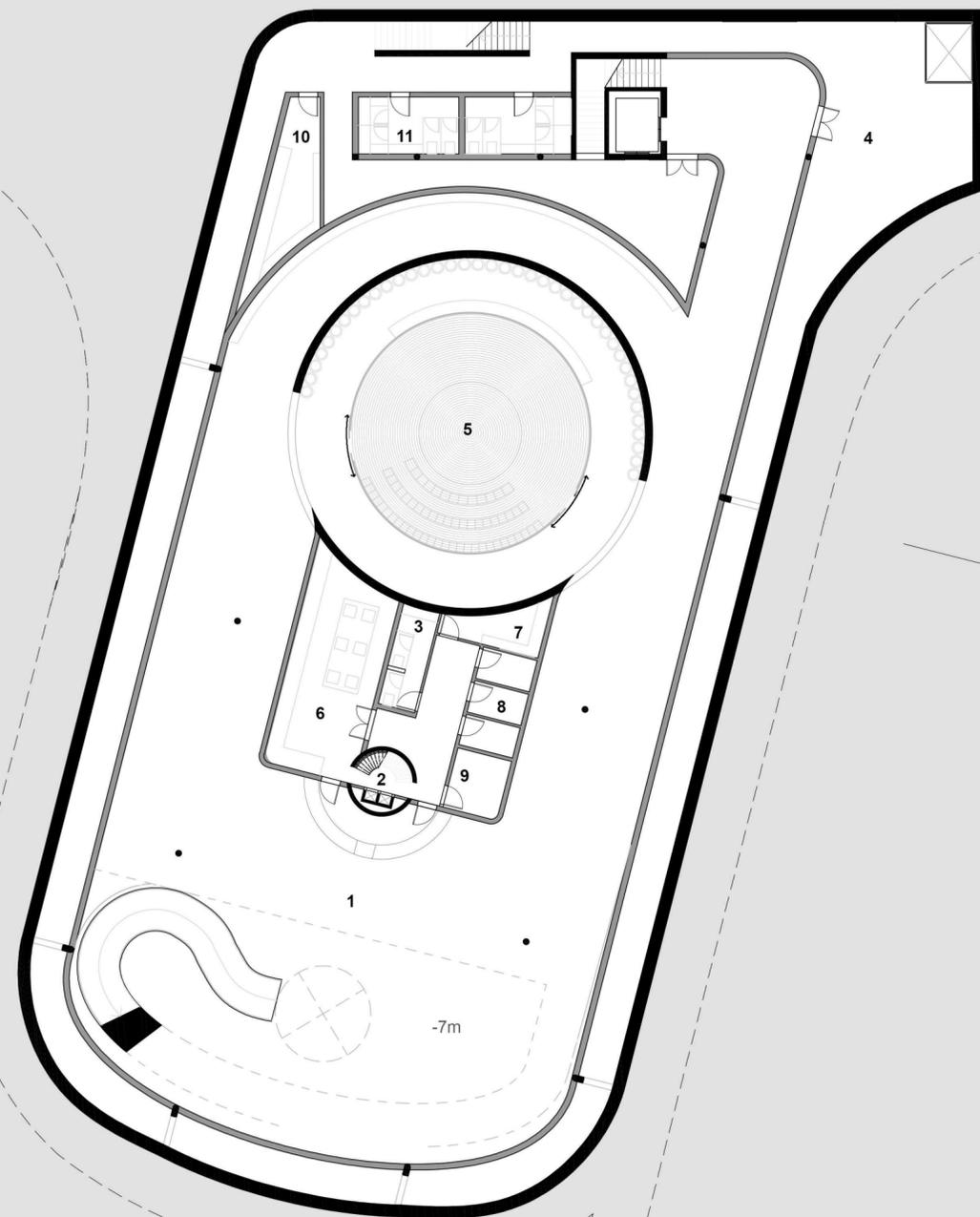
- 1- Recepção
- 2- Loja de Vinhos
- 3- Restaurante
- 4- Copa de Serviço
- 5- Arrumos

- 6- Sala de máquinas
- 7- Elevador hidráulico
- 8- Instalações sanitárias
- 9- Salas de Aula
- 10- Sala de Reuniões

- 11- Escritórios
- 12- Oficinas
- 13- Espólio
- 14- Miradouro



Piso -1



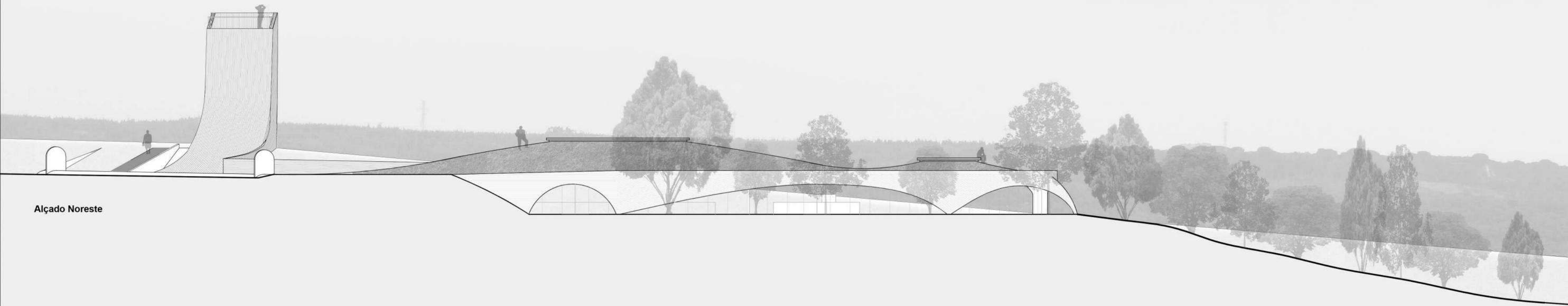
Piso -2

- 1- Zona Expositiva
- 2- Copa de serviço
- 3- Instalações sanitárias
- 4- Área técnica
- 5- Sala Polivalente

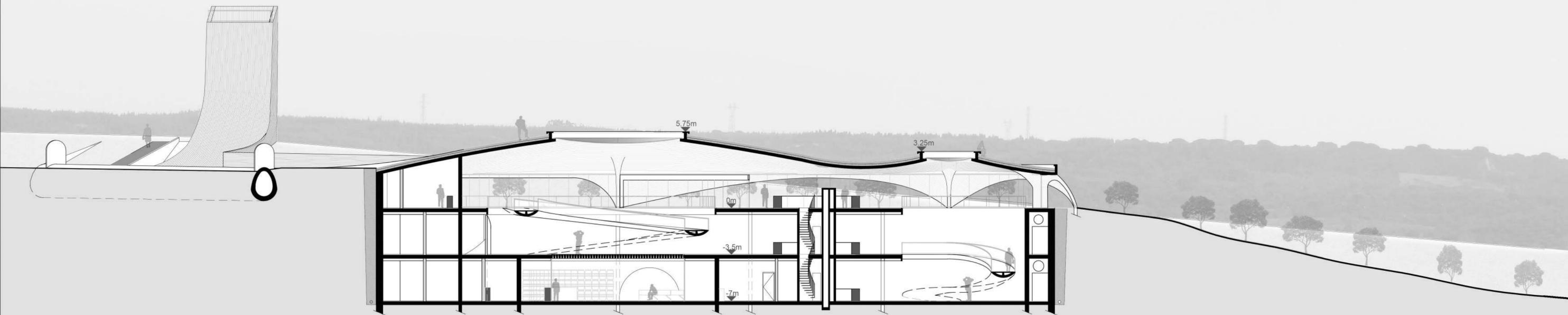
- 6- Cozinha
- 7- Dispensa
- 8- Camara Frigorifica
- 9- Compartimento do Lixo
- 10- Sala Polivalente

- 11- Banheiros

Alçado Noreste



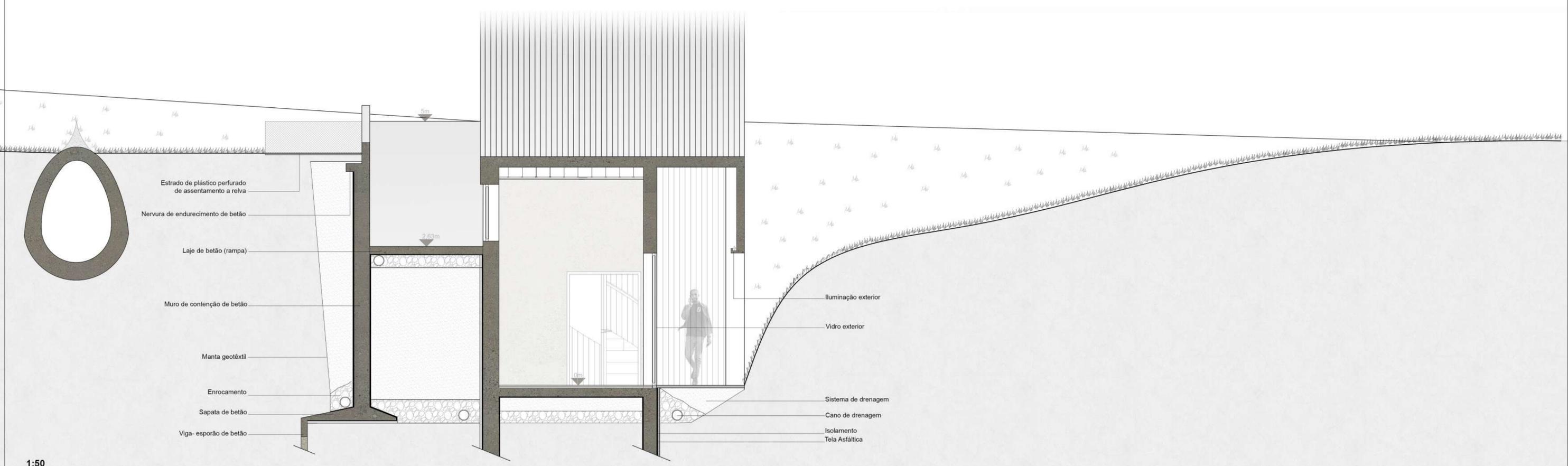
Corte A







1:200

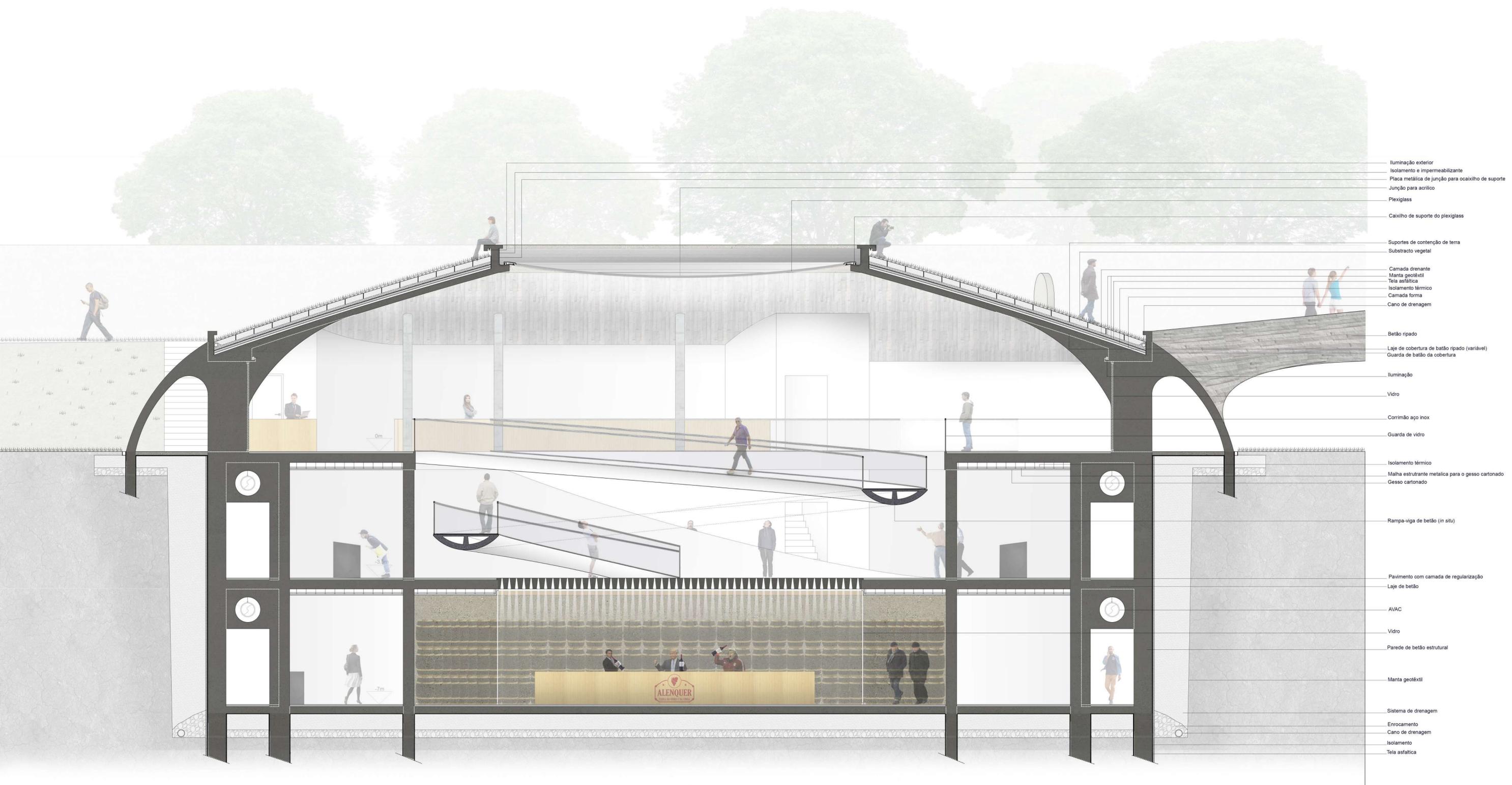


1:50

- Estrado de plástico perfurado de assentamento a relva
- Nervura de endurecimento de betão
- Laje de betão (rampa)
- Muro de contenção de betão
- Manta geotêxtil
- Enrocamento
- Sapata de betão
- Viga-espôro de betão

- Iluminação exterior
- Vidro exterior
- Sistema de drenagem
- Cano de drenagem
- Isolamento
- Tela Asfáltica





- Iluminação exterior
- Isolamento e impermeabilizante
- Placa metálica de junção para ocaixilho de suporte
- Junção para acrílico
- Plexiglass
- Caixilho de suporte do plexiglass
- Suportes de contenção de terra
- Substrato vegetal
- Camada drenante
- Manta geotêxtil
- Tela asfáltica
- Isolamento térmico
- Camada forma
- Cano de drenagem
- Betão ripado
- Laje de cobertura de betão ripado (variável)
- Guarda de betão da cobertura
- Iluminação
- Vidro
- Corrimão aço inox
- Guarda de vidro
- Isolamento térmico
- Malha estruturante metálica para o gesso cartonado
- Gesso cartonado
- Rampa-viga de betão (in situ)
- Pavimento com camada de regularização
- Laje de betão
- AVAC
- Vidro
- Parede de betão estrutural
- Manta geotêxtil
- Sistema de drenagem
- Enrocamento
- Cano de drenagem
- Isolamento
- Tela asfáltica