

Instituto Universitário de Lisboa
Escola de Tecnologias e Arquitetura
Departamento de Arquitetura e Urbanismo
Mestrado Integrado em Arquitetura

Milena Daniella Marques da Silva de Villiers
Trabalho de projeto submetido como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em
Arquitetura

O Rio como meio de (re)centralização
Estações fluviais do estuário do Tejo 1932-2004

Orientador: Professor Doutor Paulo Tormenta Pinto, professor auxiliar, ISCTE-IUL
Tutor: Professor Doutor Pedro da Luz Pinto, professor auxiliar, ISCTE-IUL

Outubro, 2019

O RIO COMO MEIO DE (RE)CENTRALIZAÇÃO

Estações fluviais do estuário do Tejo 1932-2004

*“Num carreirinho aberto pela espuma,
Lá vai o cacilheiro, Tejo à solta,
E as ruas de Lisboa, sem ter pressa nenhuma,
Tiraram um bilhete de ida e volta.”*

-Verso do fado ‘*Cacilheiro*’ de Carlos do Carmo

RESUMO

O Rio Tejo é um elemento indissociável da paisagem da cidade de Lisboa.

Apesar do papel fundamental do Rio e do transporte fluvial na Cidade, apenas em 1932 se verificou um investimento neste meio de comunicação, com a inauguração da primeira Estação fluvial – a Estação Sul e Sueste, ponto de partida para a substituição dos meros ancoradouros e cais de embarque dos núcleos urbanos que pontuam as margens do estuário do Tejo.

A génese de Lisboa assenta na sua frente ribeirinha, mas a sua expansão para norte, no século XIX, desencadeou um processo de transformações urbanísticas que se traduziram no crescimento de um território fragmentado e disperso. Começaram, então, a levantar-se questões urbanas relacionadas com a ligação entre a cidade e o rio e com a «centralidade» versus «periferia».

A revalorização do Tejo na paisagem de Lisboa está na origem da escolha e conceção deste trabalho. Este projeto propõe-se uma solução para a «recentralização» do rio com base no transporte fluvial. Atribuindo um papel dinâmico ao Rio na ligação entre margens e frentes ribeirinhas da Área Metropolitana de Lisboa, apresenta-se inevitável a conexão entre a cidade e o rio, e a obrigatoriedade de melhoria da frente ribeirinha e a «recentralização» do tecido urbano em torno do estuário, procurando estagnar a expansão para as periferias.

Constituído por uma interface rodo-fluvial da Trafaria pretende-se revalorizar o traço urbano ribeirinho determinado pelo transporte fluvial, oferecendo uma interface de transportes que se funde num espaço de lazer com vista para o Tejo e Lisboa.

Palavras-chave: Arquitetura; Centralidade; Mobilidade; Estação fluvial; Rio Tejo.

ABSTRACT

The Tagus River is an integral element of the city of Lisbon's landscape.

Despite the fundamental role of the River in the City, the first significant investment in this form of transportation was in 1932 with the inauguration of the first ferry Station known as the *Sul e Sueste* fluvial Station, which led to the replacement of quays with proper infrastructures along the Tagus waterfronts.

Lisbon's initial occupation was on the waterfront terrain but, in the 19th century, its northern expansion triggered urban transformations which translated in a fragmented and sparse territory. This resulted in urban conflicts such as the lack of articulation between city and waterfront as well as the urban concepts of «centrality» versus «periphery».

The restoring of the value of Tagus in Lisbon's landscape is the base for the choice and conception of this thesis. The project proposes a solution using the River to re-focus the City centered on its commute. Assigning a dynamic role to the River, connecting the waterfronts of the Metropolitan Area, it is inevitable the articulation between city and river, translated into the improvement of the waterfront and the recentralisation of the urban fabric along the estuary as to halt the City's expansion to the peripheries.

The proposal of a new public transport interface in Trafaria intends to repair the urban segment, based on the fluvial transport, providing an improved transport interface which merges into a redefined public space with views of the Tagus and the northern margin of Lisbon in the horizon.

Key-words: Architecture; Centrality; Mobility; Fluvial Station; Tagus River.

AGRADECIMENTOS

À minha família pelo suporte emocional e moral constante. À minha tia Cidália pelo apoio incondicional em todas as valências. E um obrigado especial aos meus pais por me incentivarem sempre a fazer melhor, e por me oferecerem a oportunidade de uma educação e formação.

À família que este percurso académico me ofereceu, levo-vos comigo, sempre.

Aos professores que me acompanharam durante este curso, e que me prepararam para o futuro.

Aos arquitetos Raul Ceregeiro e Pedro Viana Botelho por dispensarem o seu tempo e sabedoria.

E às funcionárias do Centro de Documentação da Administração de Lisboa que dedicaram tempo e paciência para me ajudarem com os arquivos aqui apresentados.

ÍNDICE

Introdução	13
A mobilidade e o desenvolvimento urbano	21
As Estações fluviais do estuário do Tejo	29
Casos de Estudo:	
A Estação Sul e Sueste – 1932 Cottinelli Telmo	154
O Terminal fluvial de Montijo – 1994 Raul Ceregeiro	166
O Terminal fluvial do Cais do Sodré – 2004 Nuno Teotónio Pereira e Pedro Botelho	174
Uma nova interface rodo-fluvial na Trafaria	184
Considerações finais	203

INTRODUÇÃO

O Rio Tejo que sempre serviu a cidade de Lisboa como meio de comunicação entre margens, através do transporte fluvial, é deixado em segundo plano com o investimento nas infraestruturas rodoviárias e ferroviárias e com o desenvolvimento da cidade para longe do Rio. Na década de 30 é edificada a primeira infraestrutura de apoio à travessia fluvial criando um marco na frente ribeirinha que representa um ponto de ligação entre a cidade e o Tejo.

Face às novas problemáticas contemporâneas que abordam a frente ribeirinha e a concentração da malha urbana no seu centro histórico de Lisboa, é importante a revalorização do rio como parte integrante da cidade e, com isto, a articulação entre estes elementos. O projeto de arquitetura que consiste numa estação fluvial localizada na Margem Sul, pretende ir ao encontro destas questões urbanísticas de modo a validar o transporte fluvial como ponto de partida para uma nova valorização do rio na cidade acrescentando ao seu valor simbólico e paisagístico um papel dinâmico e prático.

O rio como meio de (re)centralização – Estações fluviais do estuário do Tejo 1932-2004 é o título desta dissertação teórico-prática efetuada no âmbito do Projeto Final do Mestrado Integrado em Arquitetura. Este trabalho tem como objetivo a construção de um argumento teórico que servirá como base de investigação e contextualização para a vertente prática que o acompanha.

“Ainda que em cada cidade existam personalidades vivas e definidas, e cada cidade possua uma alma individual feita de tradições antigas e de sentimentos vivos, bem como aspirações incertas, nem por isso ela é independente das leis gerais da dinâmica urbana.”¹

O tema da dissertação parte do programa da vertente prática definido pela proposta de uma nova interface rodo-fluvial na Trafaria. A localização surge no âmbito do enunciado do Projeto Final de Arquitetura e implica uma série de melhoramentos nesta freguesia da Margem Sul. Partindo do pressuposto de que existirá um aumento de interesse no local devido à elevada taxa turística em Lisboa e à sua expansão na procura de habitação mais acessível, o projeto pretende abrir uma outra «porta de entrada» para a Trafaria através de uma nova estação fluvial que inclui o redesenho da Praceta do Porto de Lisboa e a reabilitação do antigo armazém no qual se fundou a Empresa de Camionetes Piedense reatribuindo-lhe a função de terminal rodoviário. Deste modo, e como já referido anteriormente, procurou-se que a vertente teórica servisse de base de investigação na execução deste projeto.

Propõe-se uma correlação entre o desenvolvimento urbano da Área Metropolitana de Lisboa e a travessia fluvial do Tejo. Na medida em que Lisboa *“era uma cidade linear ribeirinha, servindo o rio como vector de desenvolvimento”²*, hoje representa um *“caso da urbanização com fraca industrialização e rápida extensão da urbe. «Implosão-explosão», segundo Lefebvre, que se traduz na densificação do centro e ocupação desordenada do arrabalde”³*

A dissertação aborda as estações fluviais do estuário do Tejo como casos de estudo e o papel dinâmico que o Rio Tejo passa a assumir no processo de expansão urbana da cidade de Lisboa, assente no transporte fluvial. De modo a delimitar a pesquisa, a investigação concentra-se num período temporal marcado pela edificação da primeira e última estação fluvial, nomeadamente 1932 e 2004, e a sua localização geográfica no estuário do Tejo.

Organização

O trabalho está organizado em duas partes.

A primeira, teórica e dividida em três capítulos, apresenta uma análise da mobilidade no desenvolvimento urbano da Área Metropolitana de Lisboa com ênfase na travessia fluvial para Sul, mas referindo também a expansão da cidade para Norte, Nascente e Poente e as infraestruturas que

¹ ROSSI, Aldo – *A arquitetura da cidade*. Lisboa: Edições 70, LDA., 2016. ISBN 978-972-44-1916-9.

² TEOTÓNIO PEREIRA, Nuno – *Lisboa temas e polémicas*. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa. ISBN 978-972-8877-14-9

³ PORTAS, Nuno – *A cidade como arquitetura*. 2ª Edição. Lisboa: Livros Horizonte, 2007. ISBN 972-24-1463-1

viabilizaram este crescimento; uma compilação de desenhos e fotografias de todas as estações fluviais do estuário do Tejo, inauguradas dentro do período de investigação, ou seja, entre 1932 e 2004; e o destaque de três peças que, pela sua singularidade, se constituem como casos de estudo: a Estação Sul e Sueste, o Terminal fluvial do Montijo e o Terminal fluvial do Cais do Sodré.

A segunda parte, a vertente prática, assenta na investigação apresentada na primeira e numa análise mais profunda da Estação fluvial da Trafaria, ponto de partida para a proposta do Projeto Final de Arquitetura que consiste numa nova interface rodo-fluvial na Trafaria.

Estado da Arte

A análise da mobilidade urbana de Lisboa fundamentou-se, em parte, na obra de Margarida Souza Lôbo: *Planos de Urbanização A época de Duarte Pacheco*. Esta obra debruça-se sobre a época que define o início do período de investigação, nomeadamente 1932. Em pleno Regime Ditatorial, ao qual se seguiu o Regime do Estado Novo, o crescimento da cidade é marcado pela intervenção, à escala urbana, do Engenheiro Duarte Pacheco que, no cargo de Ministro das Obras Públicas e Comunicações, promoveu a construção de grandes infraestruturas que contribuíram para o desenvolvimento do país.

Fundamentais também para a composição desta análise foram as obras de Nuno Teotónio Pereira – *Lisboa, temas e polémicas* –, e de Álvaro Domingues – *Cidade e Democracia, 30 anos de transformação urbana em Portugal*. Com foco no capítulo “O metropolitano e a estrutura urbana da cidade” da obra do arquiteto Nuno Teotónio Pereira, um dos seus contributos afirma-se no sentido da evolução da rede metropolitana e o efeito que este meio de transporte provocou na estrutura urbana de Lisboa promovendo a sua expansão, num termo eufémico, controlado. São feitas referências a outros meios de transporte e a vontade de pontos de ligação, ou seja, interfaces de modo a solucionar o problema da mobilidade que tem sido tema recorrente no desenvolvimento urbano. A obra de Álvaro Domingues, embora aborde todo o país, refere-se também à cidade de Lisboa, revelando a evolução e importância das vias rodoviárias construídas na época à qual se restringe este trabalho. No conjunto, estas obras contribuíram para a descodificação dos conceitos de “centralidade” e “periferia”, conceitos primordiais na problemática da expansão urbanística.

Dado que o Rio Tejo assume um papel de maior importância tanto na cidade de Lisboa como no tema desta dissertação, a obra de Vítor Matias Ferreira *Lisboa, a metrópole e o rio* oferece-nos a compreensão do valor do rio, não apenas como um elemento da paisagem, mas como uma componente fundamental da cidade. Na contemporaneidade assiste-se a uma revalorização do papel da água numa dimensão social e urbanística, mas sobretudo numa dimensão simbólica. O autor refere-se às frentes de água urbanas como paradigmas nas cidades ribeirinhas assumindo um papel emblemático na sua articulação recíproca.

No sentido em que a proposta que se apresenta pretende valorizar o transporte fluvial como peça chave no desenvolvimento dos núcleos urbanos que pontuam as margens do Tejo, foi pertinente a leitura da obra do investigador da história marítima contemporânea Luís Miguel Correia - *De Lisboa à outra banda: histórias de vapores, cacilheiros e catamarãs do Tejo*. Ela permitiu a contextualização histórica do transporte fluvial no Rio Tejo e a evolução das embarcações e ligações fluviais, colocando em evidência a presença do Rio no quotidiano Lisboaeta e o papel deste meio de transporte no crescimento e expansão dos núcleos urbanos da frente ribeirinha.

É importante referir a importância que também assumiram para a concretização deste trabalho alguns artigos publicados em jornais e revistas. Destacam-se *A Estação fluvial do Sul e Sueste* publicado em 1932 na revista *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, da autoria de Carlos D'Ornellas; *O desenvolvimento de Lisboa de 1890 a 1940: contribuição para o seu estudo geográfico*, publicada em 1957 na *Revista Municipal*, da autoria de Maria Armada de Sousa Narciso de Barros.

O artigo sobre a Estação Sul e Sueste, na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, revelou-se essencial na clarificação da importância da construção da primeira infraestrutura de apoio ao transporte fluvial. O conteúdo do artigo consiste numa descrição do processo, que se prolongou durante cerca de 70 anos, e que resultou na construção da Estação Sul e Sueste apresentando propostas não construídas e as políticas envolvidas.

Por sua vez, o artigo publicado na *Revista Municipal* que aborda o desenvolvimento de Lisboa de 1890 a 1940 foi importante para a dissertação no sentido em que contribuiu para a compreensão da cidade de Lisboa e da sua evolução urbana nos anos 50 do século XX.

Referência significativa foi também a *Entrevista a Manuel Graça Dias* publicada em 2014, na revista *Passagens*, conduzida pelos arquitetos Paulo Tormenta Pinto e Alexandra Areia.

Nesta entrevista, o arquiteto Manuel Graça Dias aborda a questão central desta dissertação: o uso dinâmico do rio na solução da «recentralização» de Lisboa em torno do estuário do Tejo. A problemática da ligação da cidade ao rio está na base do seu projeto designado “*Manhattan de Cacilhas*” onde o transporte fluvial assumiria um papel fundamental ligando permanentemente as margens.

Metodologia

A metodologia parte do objetivo base que é o da relação direta da vertente teórica com a vertente prática. Como foi anteriormente referido, o programa do projeto ficou definido, desde cedo, como uma nova interface rodo-fluvial na Trafaria.

Deste modo, e após estabelecer que seriam abordadas todas as estações fluviais do estuário do Rio Tejo, a fase primordial desta investigação consistiu na consulta dos documentos referentes a cada

estação, arquivados no Centro de Documentação da Administração Geral do Porto de Lisboa. O processo de agrupamento dos elementos escritos e gráficos foi demorado tendo sido necessárias várias consultas presenciais aos documentos que se encontravam associados a cada estação, processo facilitado, no entanto, pela permissão de um registo fotográfico pessoal. Deste modo, foi possível, num momento posterior, organizar e selecionar informação relevante para a investigação e editar os elementos gráficos selecionados das estações fluviais bem como projetos não executados e propostas que se apresentam na dissertação.

Como elemento de apoio à organização desta informação foi realizado um esquema constituído por ortofotografias que delimitam a Área Metropolitana de Lisboa. Sobrepostas à ortofotografia são traçadas as travessias fluviais de modo a evidenciar as ligações entre os núcleos urbanos ribeirinhos permitindo situar a estação fluvial no seu contexto urbano ao mesmo tempo que são destacadas as principais vias de comunicação terrestres revelando a ligação aos centros urbanos, o que acaba por tornar óbvia a proximidade geográfica entre as margens do estuário, alcançada pelo transporte fluvial. Outro elemento elaborado como síntese desta informação consiste numa tabela na qual se identifica a localização, data de inauguração, arquiteto ou empresa do projeto, ligações fluviais, ligações intermodais e a fonte da informação adquirida sobre todas as estações referidas no sentido de, mais facilmente, comparar dados.

Após uma análise geral dos conteúdos recolhidos, foram visitadas todas as estações fluviais com a finalidade de fotografar o edifício e melhor entender, individualmente, o seu espaço e ligação com o centro urbano no qual se insere.

Concluída esta fase que, essencialmente, compõe o capítulo *Estações fluviais do estuário do Tejo*, sentiu-se a necessidade de uma pesquisa mais intensa. De modo a introduzir cada estação fluvial, foi desenvolvido um pequeno texto para cada uma com a informação recolhida, à exceção dos três casos de estudo selecionados (analisados no capítulo seguinte), visto não ser possível investigar todas as estações: a Estação Sul e Sueste, o Terminal fluvial do Montijo e o Terminal fluvial do Cais do Sodré. Esta seleção assentou em diferentes pressupostos.

A Estação Sul e Sueste, primeira infraestrutura oficial de apoio ao transporte fluvial, característica que por si só revela grande interesse. Para além do facto de ser projetado por um dos maiores arquitetos da modernidade portuguesa, o arquiteto Cottinelli Telmo, e do seu contexto político, o regime ditatorial, consiste numa obra arquitetónica que, pela sua importância, tem sido bastante estudada, proporcionando um significativo enriquecimento do trabalho de investigação.

O Terminal fluvial do Montijo foi selecionado devido ao interesse do ponto de vista arquitetónico, não existindo qualquer tipo de publicação referente ao edifício. Através do contacto com o arquiteto José Adrião foi possível um encontro com o arquiteto Raul Ceregeiro, autor do projeto do Terminal. Com o intuito inicial de fazer uma entrevista ao arquiteto, a mesma acabou por ser um encontro informal que possibilitou a disponibilização de elementos inéditos constituintes do estudo

prévio do concurso para o Terminal fluvial do Montijo juntamente com algumas fotografias, ainda no formato de slides, do edifício recentemente concluído. A conversa com o arquiteto, apesar da sua informalidade, permitiu responder às questões essenciais preparadas para o que seria uma entrevista, estando algumas transcrições, retiradas da conversa gravada com a permissão do arquiteto Raul Ceregeiro, presentes na dissertação.

Com a data de inauguração do Terminal fluvial do Cais do Sodré encerra-se o período de investigação, constituindo a última infraestrutura deste tipo construída deste tipo no estuário do Tejo. Parte integrante de uma complexa interface com os transportes ferroviário e metropolitano, o edifício é da autoria dos arquitetos Nuno Teotónio Pereira e Pedro Viana Botelho que se destacam entre os nomes da arquitetura moderna em Portugal. À parte da justificação óbvia para o destaque deste caso de estudo, é necessário referir a relação académica estabelecida com o arquiteto Pedro Viana Botelho enquanto professor de Projeto de Arquitetura no ISCTE-IUL. Deste modo, foi possível uma conversa informal com o professor e arquiteto durante a qual se percebeu todo o processo da edificação do Terminal incluindo o local antes da intervenção, as ideias base do projeto ideal, as limitações impostas pelas entidades responsáveis e o resultado edificado do Terminal fluvial do Cais do Sodré. Foram concedidos alguns elementos gráficos que acompanham o discurso do arquiteto, constantes na dissertação, bem como algumas citações retiradas da conversa gravada com permissão do arquiteto Pedro Viana Botelho.



Imagem 2- 'Sintrense'

A MOBILIDADE E O DESENVOLVIMENTO URBANO

Após a reconstrução da cidade de Lisboa, devastada pelo terramoto de 1755, o processo da sua urbanização ficou marcado por três mudanças importantes: o desenvolvimento da cidade para norte, no final do século XIX; a implementação de uma política urbana autoritária e modernista durante o período do regime ditatorial; e o surgimento e crescimento da área metropolitana de Lisboa a partir da década de 60.⁴

“A Lisboa oitocentista volta costas ao Tejo e estende-se para o interior. À custa do primeiro jardim de Lisboa, é traçado o grande boulevard, tendo como objectivo a expansão da cidade.”⁶

A rede ferroviária teve um grande impacto no desenvolvimento de Portugal e, particularmente, na capital. A 1 de fevereiro de 1861, inaugurou-se o primeiro percurso que possibilitava a ligação ao Sul, que consistia na travessia fluvial entre o Terreiro do Paço e o Barreiro, e do transporte ferroviário do Barreiro a Vendas Novas e, posteriormente, a Setúbal.⁷

⁴ FERREIRA, Vítor Matias – *Lisboa, a metrópole e o Rio*. 1ª Edição. Lisboa: Editorial Bizâncio, 1997. ISBN 972-53-0004-1. Página 110

⁶ DE BARROS, Maria Armada de Sousa Narciso - *O desenvolvimento de Lisboa de 1890 a 1940: contribuição para o seu estudo geográfico*. *Revista Municipal* [Em linha]. Nº 72 (1957), pp.43 à 56 [Consult. 15 junho de 2019. Disponível em WWW: <URL: http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/RevMunicipal/N72/N72_item1/P58.html>

⁷ CORREIA, Luís Miguel – *De Lisboa à outra banda: histórias de vapores, cacilheiros e catamarãs do Tejo*. Lisboa: EIN - Edições e Iniciativas Náuticas, 2012. ISBN 987-972-8536-17-6

As carreiras de passageiros entre as margens do Tejo desenvolveram-se ao longo do século XIX, sendo a rede fluvial inicial composta apenas pelos ancoradouros localizados no Cais do Sodré, em Belém, no Terreiro do Paço, na margem Norte; e no Ginjal, na Trafaria, na Cova do Vapor, no Porto Brandão e no Barreiro, na Margem Sul. Estes locais de embarque, fora das horas de ponta, tornavam-se pontos de venda de hortícolas e de peixe, entre outros produtos, que serviam os passageiros. No início do século XX, entrou em serviço o primeiro *ferry* destinado ao transporte de viaturas.⁸

O Engenheiro e Ministro das obras públicas durante o regime político de Oliveira Salazar, Duarte Pacheco (1899-1943), promoveu o desenvolvimento de grandes infraestruturas, através de programas e planos de melhoramentos que incluíam a construção de estradas, de pontes, de barragens e o ordenamento de núcleos urbanos. Com a vontade de afirmar Lisboa como capital promoveu uma nova imagem do urbanismo nacional através dos projetos de várias obras, como um aeroporto, o Estádio Nacional, o Parque de Monsanto, o núcleo urbano de Alvalade, bem como as Gares Marítimas de Alcântara e da Rocha do Conde de Óbidos.⁹ De destacar ainda a organização da Exposição do Mundo Português, de 1940, que marca um momento significativo de intervenção urbanística, pese embora o facto de algumas estruturas terem carácter efémero.

É neste contexto de desenvolvimento do país que se insere a construção, em 1932, da primeira estação fluvial de carácter permanente – a Estação Sul e Sueste de Cottinelli Telmo, no Terreiro do Paço, ponto de partida para o período de investigação da presente dissertação.

Lisboa dos meados do século XX apresentava as características de uma cidade industrial. A Nascente do Terreiro do Paço, estavam localizados os cais das carreiras coloniais e do movimento fluvial bem como a estação ferroviária de Santa Apolónia, uma zona de grande tráfego terrestre e marítimo. Delimitando esta área urbana encontravam-se os bairros pobres residenciais – Xabregas, Beato, Poço do Bispo e Marvila - onde se concentrava a população de operários desta zona industrial.

Ao longo da frente ribeirinha, a Poente, verificavam-se diferentes escalas de movimento: o tráfego marítimo e fluvial do Cais do Sodré, o tráfego insular de Santos e o tráfego internacional da Rocha do Conde de Óbidos e de Alcântara e, por via terrestre, os movimentos ferroviários de passageiros e mercadorias da Costa do Sol e de mercadorias de Alcântara com ligação à rede geral. Esta zona também de carácter industrial albergava fábricas, estaleiros de construção naval, como o antigo Arsenal da Marinha, e ainda as centrais elétricas e os depósitos de combustíveis líquidos. A classe trabalhadora destas atividades industriais e dos transportes habitava maioritariamente os bairros de Santos, de

⁸ HENRIQUES, Pedro Castro – *Do vasto e belo porto de Lisboa*. Lisboa: By the book, 2013. ISBN 978-989-8614-11-7.

⁹ LÓBO, Margariga Souza – *Planos de Urbanização A época de Duarte Pacheco*. 2ª Edição. Porto: Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 1995. ISBN 972-9483-14-0. Página p. 36

Alcântara e da Madragoa, tendo este último bairro formado, praticamente, uma “*colónia marítima, de gente ribeirinha*” dentro da cidade de Lisboa.¹⁰

“Vemos assim que o alastramento da urbanização de Lisboa não se faz de modo uniforme como mancha de azeite que se espraia. Foi-se formando por núcleos separados sobre as colinas e foi descendo para a beira-Rio e para os vales.

Depois confluíu e expandiu-se, ladeando os caminhos que saem para as regiões suburbanas, onde se fixou a população excedente, condicionada ao movimento fluvial e terrestre. E para o interior vários tentáculos saíram a ligar a Cidade aos seus subúrbios. (...) Depois são as zonas anotadas da actividade industrial à beira-Rio e as de actividade cultural nas elevações do interior. Os intervalos entre os núcleos primitivos, os vazios, vão-se enchendo. A mancha da Cidade, compacta na sua parte central, adquire aspecto raiado à medida que vamos saindo deste centro para a periferia. E é por estes braços que a Cidade vai penetrando nos arredores. (...)”¹¹

Os concelhos com melhor ligação de transportes com Lisboa foram aqueles que tiveram um significativo aumento populacional, incluindo concelhos da Margem Sul. A procura de habitação sentiu-se no Barreiro, Seixal, Moita e Almada devido ao seu desenvolvimento industrial e comodidade do transporte fluvial. Em Almada, formou-se até uma colónia residencial cidadina justificada pela sua proximidade com Lisboa.

De certo modo, Lisboa foi urbanizada através das suas zonas industriais, localizando-se as indústrias mais importantes na faixa marginal. Estas zonas, por sua vez, influenciaram as vias de comunicação pois eram os centros para a transformação de matéria-prima cujo tráfego era feito pelo Tejo e pelos caminhos terrestres, quer rodoviários quer ferroviários.

Com a intensificação da vida administrativa e comercial no centro da cidade, este foi perdendo os habitantes que se foram realojando nas periferias. Podem identificar-se três núcleos de dispersão e confluência de transportes coletivos na cidade – o Rossio, para o centro; os Restauradores, para as linhas de expansão interior; e o Terreiro do Paço, para as linhas de expansão marginal. As principais vias de comunicação eram a marginal Oeste, que ligava Lisboa aos concelhos de Oeiras e Cascais; a via central que ligava a Sintra por caminho-de-ferro e por estrada passando por Benfica; a estrada que ligava as Avenidas Novas, o Lumiar e Loures; a linha férrea do Norte, junto ao Rio, que também fazia ligação

¹⁰ DE BARROS, Maria Armada de Sousa Narciso - *O desenvolvimento de Lisboa de 1890 a 1940: contribuição para o seu estudo geográfico*. Revista Municipal [Em linha]. Nº 72 (1957), Páginas 43 à 56 [Consult. 15 junho de 2019]. Disponível em WWW: <URL: http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/RevMunicipal/N72/N72_item1/P58.html>

¹¹ *Ibidem*.

com Loures e ainda Vila Franca de Xira; e o Rio Tejo que promovia a expansão da cidade para Sul nos concelhos de Almada, Seixal, Barreiro, Moita, Montijo e Alcochete.”¹²

Contudo, a ligação entre margens do estuário do Tejo, no século XX, deixa de ser apenas por via fluvial surgindo uma alternativa terrestre. O primeiro projeto de uma ponte sobre o Tejo é da autoria de Miguel Pais, em 1876, que previa ligar Chelas e Montijo por via rodoviária e ferroviária, mas que nunca foi construída. Nos finais de 1951, é inaugurada a primeira ponte sobre o Rio - a ponte Marechal Carmona - localizada em Vila Franca de Xira. O desenvolvimento urbano e industrial na Margem Sul intensificou-se com a construção desta infraestrutura sobre o Tejo, o que proporcionou o aumento da densidade populacional. No entanto, como se refere mais adiante, não diminuíram, tanto como se esperava, as travessias fluviais.

No âmbito de promoção de obras públicas, no advento do Estado Novo, foi ponderada, em 1935, a construção de uma nova ponte sobre o Tejo. Adiada devido à segunda Guerra Mundial, as obras da construção da ponte só tiveram início no dia 5 de novembro de 1962, pela empresa americana *United States Steel* e a sua inauguração aconteceu a 6 de agosto de 1966. Hoje designada Ponte 25 de Abril, recebeu na altura, o nome do seu promotor, Ponte Salazar. Como no caso da Ponte Marechal Carmona anteviu-se uma redução no transporte de viaturas por via fluvial que, apesar das expectativas, não chegou ao valor estimado devido ao custo das portagens ser superior ao do bilhete do transporte fluvial.

No entanto, os operadores fluviais, com a abertura da ponte e os aumentos salariais na sequência do 25 de abril, ficaram numa situação económica frágil pelo que, em 1975, a degradação continuada dos serviços obrigou o governo a decretar a nacionalização dos transportes fluviais de passageiros e viaturas do Tejo e a promover a criação de uma única empresa pública: a Transtejo, constituída em dezembro de 1975 e que aglomerou as cinco operadoras fluviais precedentes.¹³

Face ao desenvolvimento urbano que se verificou no sentido contrário ao do Rio, a zona Ribeirinha representava um troço urbano de conflito. Com a mudança dos paradigmas produtivos e tecnológicos que resultou na subutilização de várias estruturas industriais, surgiu o tema da problemática da frente ribeirinha, a relação da cidade e o rio interrompida pela rede ferroviária.¹⁴ A Frente Ribeirinha de Lisboa foi, ao longo do século, alvo de concursos e projetos de renovação. Ainda

¹² DE BARROS, Maria Armanda de Sousa Narciso - *O desenvolvimento de Lisboa de 1890 a 1940: contribuição para o seu estudo geográfico* (Conclusão). *Revista Municipal* [Em linha]. Nº 74 (1957), pp. 29 à 57 [Consult. 15 junho de 2019]. Disponível em WWW <URL: http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/RevMunicipal/N74/N74_item1/P31.html>

¹³ CORREIA, Luís Miguel – *De Lisboa à outra banda: histórias de vapores, cacilheiros e catamarãs do Tejo*. Lisboa: EIN - Edições e Iniciativas Náuticas, 2012. ISBN 987-972-8536-17-6

¹⁴ GRAÇA DIAS, Manuel – Entrevista conduzida por AREIA, Alexandra e TORMENTA PINTO, Paulo. *Revista Passagens*. ISSN 2182-8512. Nº2 (2014) pp. 123 e 126.

em 1988, foi lançado um concurso, com a participação de inúmeros arquitetos, de modo a procurar uma solução para a mobilidade e a relação de Lisboa com o Tejo.

Pedro Brandão recorda no prefácio da publicação do concurso que *“a cidade é o sítio e a memória: valores históricos, paisagísticos, económicos e simbólicos estão ligados ao Rio; a cidade é a vida que nela corre: a forma da cidade junto ao rio, relaciona-se com as actividades humanas que estiveram na sua origem e de que ela é simultaneamente palco e protagonista; a cidade é centralidade: transportes, comércio, comunicação, cultura, saída para o mundo; a cidade é mudança, crescimento, morte e renascimento: em cada novo ciclo há uma nova relação com o rio.”*¹⁵

Assistia-se à degradação e obstrução viária e ferroviária, à falta de articulação entre os sistemas de transporte, à obstrução visual e ao uso inapropriado ou mesmo abandono de espaços da cidade. As vias de comunicação ferroviárias careciam de ligações com a estrutura metropolitana e a rodovia litoral apresentava tráfego intenso, revelando ser um ponto crítico a nível urbano.¹⁶

No ano de 1998, o metropolitano chegou à Frente Ribeirinha com as estações do Cais do Sodré, Baixa-Chiado e Oriente. Esta última estação, bem como a Ponte Vasco da Gama, surgem no contexto da Exposição Internacional de Lisboa de 1998 e da previsibilidade de um novo, e acrescido, movimento na zona oriental de Lisboa que, requalificada, constitui hoje o Parque das Nações. Na última década do século XX, a temática de discussão mais impressionante foi a da frente ribeirinha e a da requalificação desta como conetor urbano entre a cidade e o rio.

No entanto, no início do século XXI, a infraestrutura rodoviária e a consequente banalização do uso do automóvel passaram a ter um papel predominante na expansão e fragmentação do tecido urbano. A cidade passa, então a ser definida pelas paradoxalmente denominadas «centralidades periféricas», isto é, aglomerados urbanos localizados fora do centro da cidade e que funcionam autonomamente, articuladas pelas vias rodoviárias.¹⁷

Resultado das questões de expansão urbana, da fragmentação da frente ribeirinha e das articulações entre vias de comunicação, deparamo-nos com a problemática da centralidade de Lisboa. A cidade dispersou-se a um ritmo descontrolado. O arquiteto Manuel Graça Dias (1953-2019) numa entrevista em que referia o seu projeto de ‘Manhattan de Cacilhas’ abordou o tema da centralidade de Lisboa à volta do Rio Tejo. O projeto, numa perspetiva mais vasta, procurava recentrar o crescimento

¹⁵ Associação dos Arquitectos Portugueses - *Lisboa a Cidade e o Rio- Concurso de ideias para a renovação da zona ribeirinha de Lisboa*. Lisboa, 1988. pp. 3 e 4

¹⁶ *Ibidem*.

¹⁷ DOMINGUES, Álvaro – *Cidade e Democracia 30 Anos de Transformação Urbana em Portugal*. 1ª Edição. ARGUMENTUM Edições, 2006. ISBN 972-8479-39-8. p. 27

de Lisboa e das autarquias vizinhas de modo a estagnar a sua movimentação contínua e indefinida para as periferias.

“Uma das ideias fortes do Estudo era chamar a atenção de todos nós para o facto de Lisboa não poder continuar a fugir para norte, de Lisboa ter que parar, ter que acordar com outras autarquias, a criação, à volta do Tejo, à volta desta bacia tão grande, de um grande centro de distribuição.”

Este projeto assentava numa presença forte do transporte fluvial para facilitar a ligação entre margens e a própria Frente Ribeirinha, de modo constante, para assim permitir a dispensabilidade do automóvel.¹⁸ Situação que, de facto, em tempos, tinha feito parte do quotidiano cidadão de Lisboa, como podemos verificar na obra literária, de 1876, de Ramalho Ortigão, *As Praias de Portugal – Guia do Banhista e do Viajante*:

“Se queres dar, leitor, o mais belo dos passeios permitidos ao habitante de Lisboa, faze o que eu ontem fiz. (...) pega na tua bengala e no teu binóculo e vai à ponte dos vapores ao Cais do Sodré. Tomamos um bilhete de ida e volta no vapor de Cascais por dez tostões. (...)

Os passageiros vêm chegando em multidão ao cais. A ponte de vapores enche-se de alegres e frescas toilettes de manhã. Lisboa madruga para fugir à calma e à sensaboria de um domingo de Verão dentro da cidade. Enchem-se os vapores de Cacilhas e Belém.

Embarcamos, acendemos um charuto, subimos à ponte do vapor. Magnífico espetáculo!

Diante de nós estende-se em toda a sua majestade, como um pequeno Mediterrâneo, o belo Tejo, que cintila sob a bruma aquática como um peito de aço coberto por um véu de gaze, batido pelo largo sol.”¹⁹

Considerando a possibilidade de retomar estes «passeios», o transporte fluvial poderá estar na base da solução para a ligação da Cidade ao Rio. Ao propor, hipoteticamente, uma ligação fluvial do Oriente a Cascais, sem interromper as travessias fluviais entre margens, seria possível libertar parte da sobrecarga existente nos outros meios de transporte públicos e oferecer uma alternativa, mais agradável, menos morosa e com menos transições intermodais, ao mesmo tempo que o Rio se voltaria a constituir uma peça fundamental e interativa na Cidade.

¹⁸ GRAÇA DIAS, Manuel – Entrevista conduzida por AREIA, Alexandra e TORMENTA PINTO, Paulo. *Revista Passagens*. ISSN 2182-8512. Nº2 (2014). pp. 105, 106 e 111.

¹⁹ ORTIGÃO, Ramalho – *As Praias de Portugal – Guia do Banhista e do Viajante*. Lisboa: Quetzal Editores, 2014. ISBN 978-989-722-102-6. pp. 107 e 108

“A água, elemento natural, quando está presente numa cidade quase que perde a sua naturalidade, a sua existência per se, para se tornar numa importante componente do território com valências diversificadas consoante a utilização que lhe é dispensada.”²⁰

“(…) o facto da cidade se ter mantido de «costas voltadas para o rio», não implica que consideremos uma cidade ribeirinha sem actividade portuária. Pelo contrário, esta actividade é parte integrante da cidade, participando mesmo como uma das componentes fundamentais da centralidade estratégica dessa mesma cidade ribeirinha.”²¹

Em suma, podemos apontar a centralidade do Rio Tejo no seu sentido literal, como núcleo geográfico da Área Metropolitana de Lisboa, bem como meio de (re)centralização da cidade no seu sentido teórico-crítico ao proporcionar-lhe um papel dinâmico.

²⁰ FERREIRA, Vítor Matias – *Lisboa, a metrópole e o Rio*. 1ª Edição. Lisboa: Editorial Bizâncio, 1997. ISBN 972-53-0004-1. p. 69

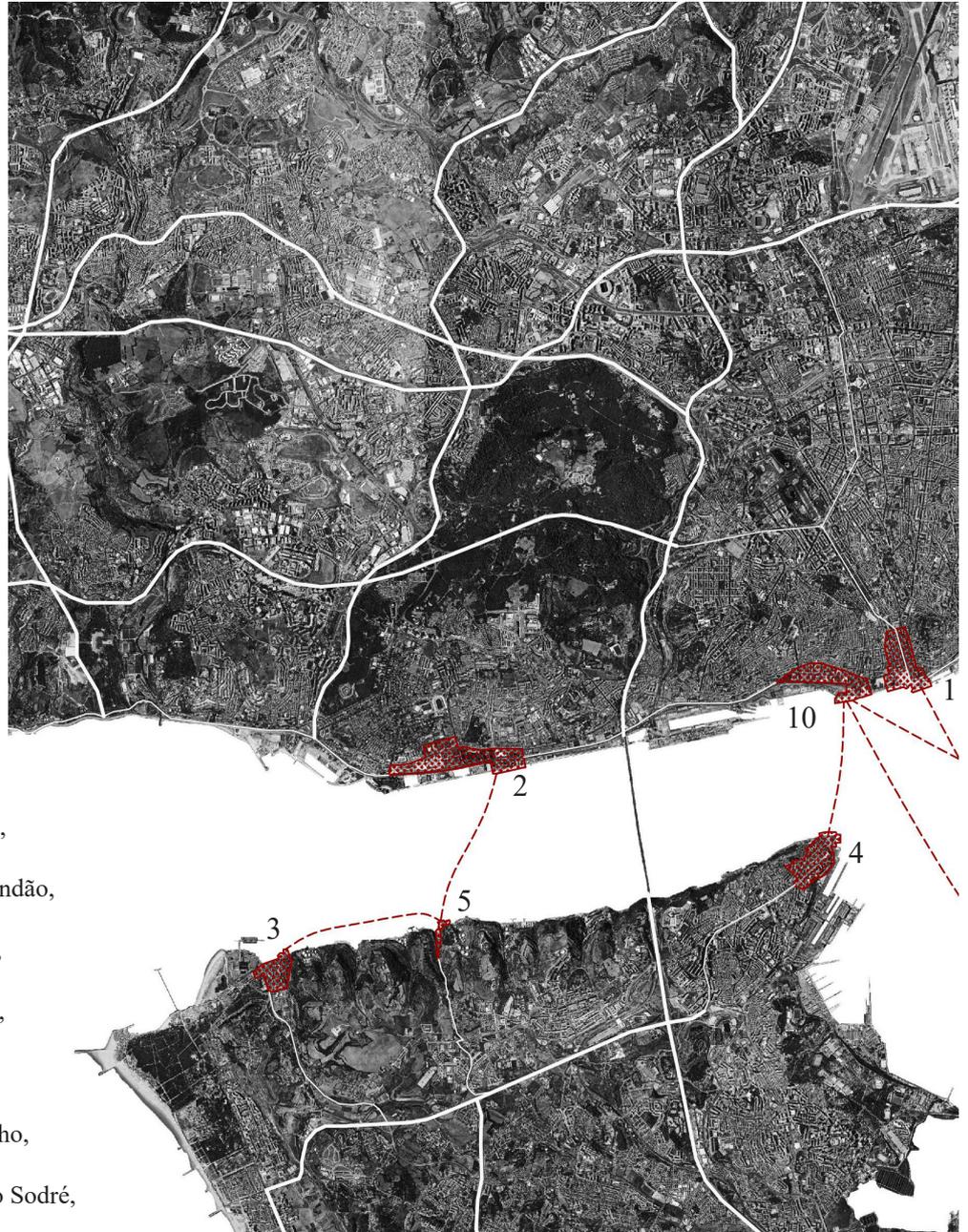
²¹ *Ibidem*. p. 148.

- A mobilidade e o desenvolvimento urbano -

AS ESTAÇÕES FLUVIAIS DO ESTUÁRIO DO RIO TEJO

Os núcleos urbanos, nos quais se inserem as estações fluviais, desenvolveram-se nos vales e aterros localizados na frente ribeirinha do estuário do Tejo sendo a travessia do rio o primeiro meio de ligação entre margens. Atualmente, o transporte fluvial não tem a mesma fluência devido às vias rodoviárias que unem as margens através das pontes 25 de Abril e Vasco da Gama e alcançam os núcleos desenvolvidos nas periferias.

1. Estação fluvial Sul e Sueste, 1932
2. Estação fluvial de Belém, 1940
3. Estação fluvial da Trafaria, 1962
4. Terminal fluvial de Cacilhas, 1978
5. Estação fluvial de Porto Brandão, 1978
6. Terminal fluvial do Montijo, 1994
7. Terminal fluvial do Barreiro, 1995
8. Terminal fluvial do Seixal, 1997
9. Terminal fluvial do Seixalinho, 2002
10. Terminal fluvial do Cais do Sodré, 2004



“Sob o ponto de vista da arquitectura urbana não pode haver edifício que não faça cidade ou seja, não há tipologia que não esteja, por estrutura, penetrada por uma morfologia urbana.”

A cidade como arquitetura - Nuno Portas

Imagem 2



ESTAÇÃO SUL E SUESTE
TERREIRO DO PAÇO, 1932



Imagens 3 e 4 - Vendedores ambulantes junto da estação Sul e Sueste 1976

A Estação Sul e Sueste é trabalhada como caso de estudo no capítulo seguinte. No sentido de uniformizar a apresentação de um registo gráfico sequencial das estações fluviais do estuário do Rio Tejo, optou-se por manter, neste capítulo, os documentos gráficos adquiridos relativos aos três casos de estudo. Procura-se, assim, proporcionar uma melhor perceção do processo evolutivo da arquitetura e do desenho arquitetónico das referidas estações.

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

Imagem 5 - Planta da Estação Sul e Sueste - Desenho 238
Documento: Projeto do novo edificio de passageiros - caminhos de ferro portugueses
Data do documento: 5 de Novembro de 1928

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

Imagem 6 - Alçado lateral Poente - Desenho 327

Documento: Alteração ao projeto do novo edifício de passageiros Alçados das fachadas laterais - caminhos de ferro portugueses

Data do documento: 20 de Fevereiro de 1929

Imagem 7 - Alçado lateral Nascente - Desenho 327

Documento: Alteração ao projeto do novo edifício de passageiros Alçados das fachadas laterais - caminhos de ferro portugueses

Data do documento: 20 de Fevereiro de 1929

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

Imagem 8 - Alçado Posterior (lado rio) - Desenho 231

Documento: Projeto do novo edifício de passageiros - caminhos de ferro portugueses

Data do documento: 5 de Novembro de 1928

Imagem 9 - Alçado Principal (lado terra) - Desenho 232

Documento: Projeto do novo edifício de passageiros - caminhos de ferro portugueses

Data do documento: 5 de Novembro de 1928

Imagem 10 - Alçado Principal (lado do terra) - Desenho 250
Documento: Perspetiva da nova estação - caminhos de ferro portugueses
Data do documento: 10 de Novembro de 1928

Imagem 11 - Desenho de pormenor do portão Alçado e Planta
Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

Imagem 12 - Planta de implantação - Fase de análise 1 - Desenho 1.2
Documento: Interface - Terreiro do Paço
Autor e data do documento: Arquiteto Artur Rosa - 1996

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

Imagem 13 - Planta do 1º piso - Programa Base - Desenho 1
Documento: Interface - Terreiro do Paço
Autor e data do documento: Arquiteto Artur Rosa - 1996

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

Imagem 14 - Planta do 2º piso - Programa Base - Desenho 2
Documento: Interface - Terreiro do Paço
Autor e data do documento: Arquiteto Artur Rosa - 1996

Imagem 15 - Alçado Nascente - Programa Base - Desenho 7
Documento: Interface - Terreiro do Paço
Autor e data do documento: Arquiteto Artur Rosa - 1996

Imagem 16 - Corte Transversal A - Programa Base - Desenho 9
Documento: Interface - Terreiro do Paço
Autor e data do documento: Arquiteto Artur Rosa - 1996

Imagem 17 - Corte Transversal B - Programa Base - Desenho 10
Documento: Interface - Terreiro do Paço
Autor e data do documento: Arquiteto Artur Rosa - 1996

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

Imagem 18 - Alçado Global Sul - Programa Base
Documento: Interface - Terreiro do Paço
Autor e data do documento: Arquiteto Artur Rosa - 1996

Imagem 19 - Alçado Sul - Programa Base- Desenho 6
Documento: Interface - Terreiro do Paço
Autor e data do documento: Arquiteto Artur Rosa - 1996

Imagem 20 - Alçado Norte - Programa Base - Desenho 4
Documento: Interface - Terreiro do Paço
Autor e data do documento: Arquiteto Artur Rosa - 1996

Imagem 21 - Corte longitudinal - Programa Base - Desenho 8
Documento: Interface - Terreiro do Paço
Autor e data do documento: Arquiteto Artur Rosa - 1996

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

Imagem 22 - Planta de Implantação - Estudo Prévio - Desenho 1

Documento: Interface Fluvial do Terreiro do Paço

Autor e data do documento: Atelier Daciano da Costa Arquitectura e Design, lda. - 2002

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

Imagem 23 - Planta piso 0 - Estudo Prévio - Desenho 2

Documento: Interface Fluvial do Terreiro do Paço

Autor e data do documento: Atelier Daciano da Costa Arquitectura e Design, lda. - 2002

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

Imagem 24 - Cortes AA', BB', CC', DD', EE' FF' - Estudo Prévio - Desenho 4
Documento: Interface Fluvial do Terreiro do Paço
Autor e data do documento: Atelier Daciano da Costa Arquitectura e Design, lda. - 2002

Imagem 25 - Esquisso do Interface Fluvial do Terreiro do Paço
Autor: Atelier Daciano da Costa Arquitectura e Design, lda.

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

Imagem 26 - Esquisso do Interface Fluvial do Terreiro do Paço
Autor: Atelier Daciano da Costa Arquitectura e Design, lda.

Imagem 27 - Esquisso do Interface Fluvial do Terreiro do Paço
Autor: Atelier Daciano da Costa Arquitectura e Design, lda.

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

ESTAÇÃO FLUVIAL DE BELÉM
BELÉM, 1940



Imagem 28 -Fachada principal da Estação fluvial de Belém



Imagem 29 -Interior da Estação fluvial de Belém

Esta estação fluvial localiza-se a Sudeste dos jardins de Belém, zona apresentada como um núcleo histórico e cultural na cidade de Lisboa. Apesar dos esforços de ligar a Cidade ao Rio, neste troço urbano o caminho ferroviário apresenta-se como uma barreira física apenas superada com passagens elevadas. É acessível, no entanto, através do grande eixo marginal - Avenida Brasília.

Inaugurada em 1940, por ocasião da Exposição do Mundo Português, a Estação Fluvial de Belém foi projetada pelo Arquiteto Frederico Caetano de Carvalho.

À semelhança da Estação Sul e Sueste, a Estação fluvial de Belém foi construída durante o Estado Novo, num ambiente de exaltação patriótica e de criação de uma imagem nacional, acentuado pelo evento no qual se enquadrava - a Exposição do Mundo Português.

As carreiras que partiam de Belém tinham, e têm, como destino a Trafaria e Porto Brandão. Saliente-se que, nesta altura, a Margem Sul começou a ser muito procurada nas épocas balneares, nomeadamente as freguesias da Trafaria e da Costa da Caparica. Esta ligação é a única que suporta o transporte de viaturas.

Originalmente, apenas com um cais de acostagem, a estação fluvial sofreu alterações ao longo dos anos surgindo outros cais devido ao aumento de tráfego. Atualmente apresenta, de novo, apenas um cais.

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

Imagem 30 - Planta

Documento: Estação fluvial para a A.G.P.L. a construir em Belém

Data do documento: 1939

Imagem 31 - Alçados laterais e corte transversal

Documento: Estação fluvial para a A.G.P.L. a construir em Belém

Data do documento: 1939

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

Imagem 32 - Alçado norte

Documento: Estação fluvial para a A.G.P.L. a construir em Belém

Data do documento: 1939

Imagem 33 - Alçado sul

Documento: Estação fluvial para a A.G.P.L. a construir em Belém

Data do documento: 1939

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

Imagem 34 - Detalhe da torre
Documento: Estação fluvial para a A.G.P.L. a construir em Belém
Data do documento: 1939

Imagem 35 - Perspetiva

Documento: Estação fluvial para a A.G.P.L. a construir em Belém

Data do documento: 1939

Imagem 36 - Perspetiva

Documento: Estação fluvial para a A.G.P.L. a construir em Belém

Data do documento: 1939

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

Imagens 37 e 38 - Esquissos dos alçados Norte e Sul
Documento: Estação fluvial para a A.G.P.L. a construir em Belém
Data do documento: 1939

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

Imagem 39 - Planta Geral - Alteração Proposta - Folha 2
Documento: Transtejo - estação fluvial de Belém - gestécnica
Data do documento: Julho de 1993

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

Imagem 40 - Cortes Gerais - Alteração Proposta - Folha 4
Documento: Transtejo - estação fluvial de Belém - gestécnica
Data do documento: Julho de 1993

ESTAÇÃO FLUVIAL DA TRAFARIA
TRAFARIA, 1962



Imagem 41 -Ponte cais da Trafaria em 1936



Imagem 42 -Cais de embarque da Trafaria

O núcleo urbano da Trafaria desenvolveu-se no vale mais próximo da Foz do Tejo na Margem Sul. Com dois acessos fulcrais, o terrestre, ou seja, rodoviário com ligação à autoestrada e o fluvial com ligação a Belém e a Porto Brandão.

A Estação fluvial da Trafaria foi sempre mencionada em sintonia com a Estação fluvial de Belém apesar de ter sido construída mais de duas décadas depois.

O interesse pela Trafaria surgiu no século XX quando a mesma se tornou destino de veraneio da população da margem Norte devido às suas praias.

A inauguração da Estação fluvial, em 1962, veio substituir a ponte-cais de acostagem existente que sempre serviu os habitantes e visitantes da Trafaria.

A estação foi desenhada em aterro, junto ao Presídio, com espaço de circulação de automóveis visto que iria servir o transporte de veículos, zona de estacionamento e outro cais de acostagem. O pontão original, a poente, foi-se degradando devido à erosão marítima pelo que, com a diminuição de fluxo de passageiros, foi-se abandonando a sua manutenção.

Em 2004, devido à degradação do edifício, o atelier NEUPARTH projetou uma proposta de reabilitação da estação. A degradação devia-se a problemas evidentes da erosão marítima, obrigando ao reforço da estrutura e a demolição definitiva do pontão degradado.

A renovação da estação fez parte de um Plano de Melhoramentos na freguesia da Trafaria que incluía a intervenção no passeio marginal.

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

Imagem 43 - Planta de localização da Estação fluvial da Trafaria
Data do Documento: maio de 1961

Imagem 44 - Planta e alçado da ponte-cais
Documento: Projeto de alargamento do tabuleiro
Data do documento: abril de 1957

Imagem 45 - Alçado Norte
Data do documento: maio de 1961

Imagem 46 - Alçado Norte
Data do documento: maio de 1961

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

Imagem 47 - Alçado Norte
Data do documento: maio de 1961

Imagem 48 - Alçado Sul
Data do documento: maio de 1961

Imagem 49 - Corte longitudinal
Data do documento: maio de 1961

Imagem 50 - Alçado Nascente
Data do documento: maio de 1961

Imagem 51 - Alçado Poente
Data do documento: maio de 1961

Imagem 52 - Corte transversal
Data do documento: maio de 1961

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

Imagem 53 - Alçado Norte
Data do documento: agosto de 1959

Imagem 54 - Alçado Sul
Data do documento: agosto de 1959

TERMINAL FLUVIAL DE CACILHAS
CACILHAS, 1978



Imagem 55 - Vista aérea de Cacilhas - 1952



Imagem 56 - Entrada da Estação fluvial de Cacilhas - 2019

Cacilhas representa um nó de ligação importante em Almada, localizado na sua extremidade. Consiste numa Interface de transportes públicos fluvial, rodoviário e metropolitano com acessos terrestres à autoestrada e à ponte 25 de Abril e acesso fluvial direto ao Cais do Sodré.

O cais fluvial de Cacilhas sempre teve grande importância e movimento, tendo por destino o Cais do Sodré. Foi esta ligação que inaugurou o primeiro transporte de veículos, por via fluvial, no Rio Tejo, a partir de 1904. O edifício dos serviços da Parceria dos Vapores Lisbonenses ainda se encontra no local original.

O farol de Cacilhas esteve em funcionamento desde 1886 até 1978, data em que foi desativado para dar lugar à necessária Estação fluvial. Nesse mesmo ano, foi projetado outro farol de Cacilhas pelo arquiteto José Miguel Fonseca que visava substituir a estação original mas que não foi construída.

Em Julho de 1992, foi proposta a remodelação da referida estação pelos arquitetos Bruno Cerqueira e Paulo Brito da Silva. A intervenção consistiu na alteração da entrada da estação que foi implantada no espaço entre as duas pontas sobranes da estação existente, de modo a criar uma continuidade formal e espacial com uma nova linguagem e novos materiais.

Em 2009, foi feita uma cerimónia na ocasião da recolocação do farol em Cacilhas. A última intervenção à Estação fluvial ocorreu em 2010, remodelação focada na melhoria dos acessos para pessoas com mobilidade reduzida, instalações sanitárias e posto de venda de bilhetes.

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

Imagem 57 - Farol de Cacilhas - Plantas, corte, alçado
Documento: Transtejo - Proc. 187/OwE/V
Autor e data do documento: Arquiteto José Miguel Fonseca - 1978
Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

Imagem 58 - Proposta para arranjo marginal do Largo Alfredo Alex - Planta Geral e Alçado para o rio - Desenho 1
Autor e data do documento: Fausto José de Miranda Simões - 1977

Imagem 59 - Proposta para arranjo marginal do Largo Alfredo Alex - Perspetiva volumétrica do conjunto - Desenho 2
Autor e data do documento: Fausto José de Miranda Simões - 1977

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

Imagem 60 - Circulação do Largo Costa Pinto - Desenho G.P.G. nº 800
Data do documento: 1997

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

Imagem 61 - Fotomontagem - Remodelação do terminal fluvial de Cacilhas - Desenho 12
Autor e data do documento: Arquitetos Bruno Cerqueira e Paulo Brito da Silva - Julho de 1992

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

Imagem 62 - Estudo para o Terminal de transportes de Cacilhas - Planta Geral - Estudo prévio - Desenho 01
Autor e data do documento: António Santos Machado, Architectos LDA.- junho de 1996

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

Imagem 63 -Terminal de transportes de Cacilhas- Planta - Projeto de execução - Desenho 2
Autor e data do documento: António Santos Machado, Arquitectos LDA. - outubro de 1996

Imagem 64 -Terminal de transportes de Cacilhas- Planta Galeria - Projeto de execução - Desenho 3
Autor e data do documento: António Santos Machado, Arquitectos LDA. - outubro de 1996

ESTAÇÃO FLUVIAL DO PORTO BRANDÃO
PORTO BRANDÃO, 1978



Imagem 65 - Estação fluvial Porto Brandão - Exterior



81 Imagem 66 - Estação fluvial Porto Brandão - Interior

Porto Brandão é um pequeno núcleo urbano, instalado num estreito vale que muito condicionou o seu desenvolvimento. É o único núcleo urbano na frente ribeirinha entre a ponte 25 de Abril e a Trafaria, estando todos os outros vales desta frente ocupadas com silos e depósitos, revelando a implantação das indústrias na Margem Sul do Tejo.

O acesso terrestre a Porto Brandão atravessa outro núcleo urbano com o nome de Fonte Santa que, por sua vez, dá acesso, por via fluvial, à Trafaria e a Belém, como paragem intermédia entre as duas localidades.

Nesta zona situa-se o Lazareto, edifício dedicado aos viajantes suspeitos de serem portadores de doença, proibidos de entrar na capital, no século XIX. Acredita-se que a presença deste edifício terá sido o principal motivo da ocupação deste terreno como zona habitacional.

A Estação fluvial de Porto Brandão foi projetada em 1959. Ocupando a zona do antigo cais de embarque, a Estação foi inaugurada em 1978, junto ao estaleiro de construção naval.

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

Imagem 67 - Projecto da Estação fluvial do Porto Brandão - Planta de localização - Folha 1
Data do documento: Julho de 1959

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

Imagem 68 - Projecto da Estação fluvial do Porto Brandão - Planta do piso - Folha 2
Data do documento: Julho de 1959

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

Imagem 69 - Projecto da Estação fluvial do Porto Brandão - Alçado Nascente - Folha 5
Data do documento: Julho de 1959

Imagem 70 - Projecto da Estação fluvial do Porto Brandão - Alçado Poente - Folha 4
Data do documento: Julho de 1959

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

Imagem 71 - Projecto da Estação fluvial do Porto Brandão - Alçado Norte - Folha 5
Data do documento: Julho de 1959

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

Imagem 72 - Projecto da Estação fluvial do Porto Brandão- Alçado Sul- Folha 4
Data do documento: Julho de 1959

Imagem 73 - Corte longitudinal - Projecto da Estação fluvial do Porto Brandão
Data do documento: Julho de 1959

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

Imagem 74 - Projecto da estação fluvial do Porto Brandão - Corte transversal - Folha 7
Data do documento: Julho de 1959

TERMINAL FLUVIAL DO MONTIJO
MONTIJO, 1994



Imagem 75 - Estação fluvial do Montijo - Exterior - 2019



Imagens 76 e 77 - Terminal fluvial do Montijo - Exterior - 1996

O Terminal fluvial do Montijo é trabalhado como caso de estudo no capítulo seguinte. No sentido de uniformizar a apresentação de um registo gráfico sequencial das estações fluviais do estuário do Rio Tejo, optou-se por manter, neste capítulo, os documentos gráficos adquiridos relativos aos três casos de estudo. Procura-se, assim, proporcionar uma melhor perceção do processo evolutivo da arquitetura e do desenho arquitetónico das referidas estações.

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

Imagem 78 - Planta de Localização - Folha 1
Documento: Estudo prévio da Estação fluvial do Montijo
Autor e data do documento: Arquiteto Raul Ceregeiro - 8 de dezembro de 1987

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

Imagem 79 - Planta de Cobertura - Folha 3
Documento: Estudo prévio da Estação fluvial do Montijo
Autor e data do documento: Arquiteto Raul Ceregeiro - 28 de dezembro de 1987

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

Imagem 80 - Planta do piso térreo - Solução alternativa- Folha 3
Documento: Estudo prévio da Estação fluvial do Montijo
Autor e data do documento: Raul Ceregeiro - 28 de dezembro de 1987

Imagem 81 - Planta do piso superior - Solução alternativa- Folha 3
Documento: Estudo prévio da Estação fluvial do Montijo
Autor e data do documento: Raul Ceregeiro - 28 de dezembro de 1987

Imagem 82 - Planta do piso térreo - Folha 2

Documento: Estudo prévio da Estação fluvial do Montijo

Autor e data do documento: Arquiteto Raul Ceregeiro - 28 de dezembro de 1987

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

Imagem 83 - Planta do piso superior - Folha 2
Documento: Estudo prévio da Estação fluvial do Montijo
Autor e data do documento: Raul Ceregeiro - 28 de dezembro de 1987

Imagens 84 e 85 - Fotografias da maquete

Documento: Estudo prévio da Estação fluvial do Montijo

Autor e data do documento: Raul Ceregeiro - 28 de dezembro de 1987

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

Imagens 86 e 87 - Fotografias da maquete

Documento: Estudo prévio da Estação fluvial do Montijo

Autor e data do documento: Raul Ceregeiro - 28 de dezembro de 1987

Imagem 88 - Alçado Norte - Folha 4

Documento: Estudo prévio da Estação fluvial do Montijo

Autor e data do documento: Raul Ceregeiro - 28 de dezembro de 1987

Imagem 89 - Alçado Sul - Folha 4

Documento: Estudo prévio da Estação fluvial do Montijo

Autor e data do documento: Raul Ceregeiro - 28 de dezembro de 1987

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

Imagem 90 - Alçado Este- Folha 4

Documento: Estudo prévio da Estação fluvial do Montijo
Autor e data do documento: Raul Ceregeiro - 28 de dezembro de 1987

Imagem 91 - Alçado Poente - Folha 4

Documento: Estudo prévio da Estação fluvial do Montijo
Autor e data do documento: Raul Ceregeiro - 28 de dezembro de 1987

Imagem 92 - Corte longitudinal A-B - Folha 4

Documento: Estudo prévio da Estação fluvial do Montijo

Autor e data do documento: Raul Ceregeiro - 28 de dezembro de 1987

Imagem 93 - Corte Transversal C-D - Folha 4

Documento: Estudo prévio da Estação fluvial do Montijo

Autor e data do documento: Raul Ceregeiro - 28 de dezembro de 1987

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

Imagem 94 - Planta piso térreo - Folha T1
Documento: Projeto de execução do Terminal fluvial do Montijo
Autor e data do documento: Arquiteto Raul Ceregeiro - Abril de 1993

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

Imagem 95 - Planta piso 1- Folha T2
Documento: Projeto de execução do Terminal fluvial do Montijo
Autor e data do documento: Arquiteto Raul Ceregeiro - Abril de 1993

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

Imagem 96 - Planta de localização
Documento: Equipamento para pescadores
Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa

TERMINAL FLUVIAL DO BARREIRO
BARREIRO, 1995



Imagens 97 e 98 - Estação fluvial do Barreiro - 2019



O Terminal fluvial do Barreiro implanta-se no meio dos núcleos urbanos do Barreiro e de Verderena. A cidade tem um carácter industrial impulsionado pela construção do caminho-de-ferro, que assume um papel importante no seu desenvolvimento, visto ter sido o factor que esteve na origem da construção de alguns bairros operários.

A linha ferroviária do Sul foi inaugurada a 1 de Fevereiro de 1861, com ligação do Barreiro a Vendas Novas e a Setúbal, sendo o trajeto prolongado por via fluvial com ligação do Barreiro ao Terreiro do Paço.

Esta viagem, de barco, era apenas efetuada duas vezes por dia, visto que as condições eram precárias. Embora existisse uma ponte-cais no Terreiro do Paço, no Barreiro os vapores teriam de desembarcar os passageiros na Ponta do Mexilho-eiro, obrigando-os a percorrer um areal de cerca de dois quilómetros até à estação ferroviária.

Numa tentativa de melhorar o processo, foi dragado um canal de modo a possibilitar aos vapores fazerem o desembarque dos passageiros à frente da estação com recurso a pequenas embarcações. Posteriormente foi construída uma ponte-cais com 340 metros de comprimento para este fim, mas a solução definitiva apresentou-se com a criação de um aterro sobre o rio e a edificação da estação do Barreiro – Mar, projetada pelo engenheiro Miguel Pais. Foi inaugurada a 4 de Outubro de 1884 e serviu, durante mais de 120 anos, os tráfegos ferroviários e fluviais.

Em 1984, verificou-se vontade de reordenar o Terminal do Barreiro, tendo sido apresentado, em 1990, pela Consulmar, um projeto de execução de um novo Terminal Rodo-Ferro-Fluvial do Barreiro. Este projeto não chegou a ser executado, e, em 1994, foi apresentado um novo projeto de execução do Terminal Rodo-Fluvial pelos Caminhos de Ferro Portugueses, inaugurado em 1995.

A estação continua, atualmente, a estabelecer ligação com o Terreiro do Paço constituindo uma interface fluvial, rodoviária e ferroviária.

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

Imagem 99 - Esboço da gare de passageiros - Desenho 5
Documento: Reordenamento do Terminal do Barreiro
Empresa responsável e data do documento: Consulmar - julho de 1984

Imagem 100 - Arranjo Geral - Implantação - Desenho 1
Documento: Projeto de execução do Terminal Rodo-Ferro-Fluvial do Barreiro
Empresa responsável e data do documento: Consulmar - dezembro de 1990

Imagem 101 - Planta piso 0 - Desenho 2
Documento: Projeto de execução do Terminal Rodo-Ferro-Fluvial do Barreiro
Empresa responsável e data do documento: Consulmar - dezembro de 1990

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

Imagem 102 - Alçado Norte - Desenho 9

Documento: Projeto de execução do Terminal Rodo-Ferro-Fluvial do Barreiro
Empresa responsável e data do documento: Consulmar - dezembro de 1990

Imagem 103 - Alçado Sul - Desenho 9

Documento: Projeto de execução do Terminal Rodo-Ferro-Fluvial do Barreiro
Empresa responsável e data do documento: Consulmar - dezembro de 1990

Imagem 104 - Corte longitudinal A-B

Documento: Projeto de execução do Terminal Rodo-Ferro-Fluvial do Barreiro
Empresa responsável e data do documento: Consulmar - dezembro de 1990

Imagem 105 - Alçado

Documento: Projeto de execução do Terminal Rodo-Ferro-Fluvial do Barreiro

Empresa responsável e data do documento: Consulmar - dezembro de 1990

Imagem 106 - Corte transversal A-B

Documento: Projeto de execução do Terminal Rodo-Ferro-Fluvial do Barreiro

Empresa responsável e data do documento: Consulmar - dezembro de 1990

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

Imagem 107 - Alçado Nascente Corte 22' - Desenho 824
Documento: Terminal Rodo-Fluvial do Barreiro
Empresa responsável: Caminhos de ferro portugueses, EP

Imagem 108 - Corte transversal 44' - Desenho 811
Documento: Projeto de execução do Terminal Rodo-Fluvial do Barreiro
Empresa responsável e data do documento: Caminhos de ferro portugueses, EP - junho de 1994

TERMINAL FLUVIAL DO SEIXAL
SEIXAL, 1997



Imagem 109 - Estação fluvial do Seixal - Exterior - 2019



Imagem 110 - Estação fluvial do Seixal - Interior - 2019

Situado entre o esteiro de Coina e a baía do Seixal, a localização do Terminal fluvial do Seixal corresponde à da antiga estação ferroviária pelo que já existiam acessos rodoviários. O núcleo histórico do Seixal delimita a entrada da baía do lado poente, enquanto que o terminal encontra-se a nascente um pouco isolado da malha urbana dessa frente ribeirinha como da urbanização que se desenvolveu junto à avenida principal designada Vasco da Gama.

O estudo prévio do Terminal fluvial foi apresentado em outubro de 1996 pelo arquiteto António Santos Machado, Arquitectos LDA e foi inaugurado a 2 de Junho de 1997.

O acesso à estação consiste numa rotunda que separa o transporte público do privado. Um lado direciona a viatura privada para o estacionamento e o outro lado direciona o transporte público para uma zona de interface para autocarros, táxis e largada de passageiros.

O edifício, de carácter industrial, posiciona-se na direção de embarque e é organizado em dois espaços separados pela zona de controlo de acessos e respetivas áreas de serviço. O primeiro espaço é o da entrada, ou de acolhimento, o segundo espaço, após a validação do bilhete, é uma sala de espera. O módulo de articulação, que serve de divisória destes espaços, é ocupado pelos gabinetes de bilheteira, chefe da estação, etc. e ainda um café que serve ambos os espaços. Este modelo veio a replicar-se em Cacilhas, albergando o programa de Clube Náutico.

O terminal tem a função de interface albergando os transportes fluvial e rodoviário.

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

Imagem 111 - Planta geral de arranjos exteriores e rede viária de acesso
Documento: Projeto de execução do Terminal de transportes do Seixal
Autor e data do documento: António Santos Machado, Arquitectos, LDA. - março de 1997

Imagem 112 - Planta piso térreo - Desenho 02

Documento: Projeto de execução do Terminal de transportes do Seixal

Autor e data do documento: António Santos Machado, Arquitectos, LDA. - Outubro de 1996

Imagem 113 - Planta galeria - Desenho 03

Documento: Projeto de execução do Terminal de transportes do Seixal

Autor e data do documento: António Santos Machado, Arquitectos, LDA. - Outubro de 1996

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

Imagem 114 - Alçado Noroeste - Desenho 05

Documento: Projeto de execução do Terminal de transportes do Seixal -
Autor e data do documento: António Santos Machado, Arquitectos, LDA. - Outubro de 1996

Imagem 115 - Alçado Sudeste - Desenho 05

Documento: Projeto de execução do Terminal de transportes do Seixal
Autor e data do documento: António Santos Machado, Arquitectos, LDA. - Outubro de 1996

Imagem 116 - Alçado Nordeste - Desenho 05

Documento: Projeto de execução do Terminal de transportes do Seixal

Autor e data do documento: António Santos Machado, Arquitectos, LDA. - Outubro de 1996

Imagem 117 - Alçado Sudoeste - Desenho 05

Documento: Projeto de execução do Terminal de transportes do Seixal

Autor e data do documento: António Santos Machado, Arquitectos, LDA. - Outubro de 1996

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

Imagem 118 - Corte construtivo - Desenho 06

Documento: Projeto de execução do Terminal de transportes do Seixal

Autor e data do documento: António Santos Machado, Arquitectos, LDA. - Outubro de 1996

Imagem 119 - Corte construtivo - Desenho 07

Documento: Projeto de execução do Terminal de transportes do Seixal

Autor e data do documento: António Santos Machado, Arquitectos, LDA. - Outubro de 1996

CAIS FLUVIAL DO SEIXALINHO
MONTIJO, 2002



Imagem 120 - Estação fluvial do Seixalinho/Montijo - Exterior - 2019



Imagem 121 - Estação fluvial do Seixalinho/Montijo - Interior - 2019

Localizado no esteiro do Montijo, este Terminal fluvial do Seixalinho torna-se uma exceção urbanística por se encontrar isolado da malha urbana. O terminal foi construído no extremo de um aterro de modo a evitar os fundos baixos do esteiro. E veio substituir o Terminal fluvial do Montijo projetado por Raul Ceregeiro e que tinha sido inaugurado em 1994.

A substituição do edifício poderá ter acontecido por duas ordens de razões: o problema dos fundos baixos do esteiro (solucionado por dragagens e aquisição de catamarãs); ou então, a acessibilidade da nova localização - fora do núcleo urbano - às vias rápidas que ligam as freguesias vizinhas como Alcochete e Atalaia. No entanto estas explicações são apenas hipóteses sem confirmação.

No entanto, em dezembro de 2002, foi inaugurado como Terminal fluvial do Seixalinho da autoria de Tetractys Arquitectos, fundado pelo arquiteto António Barreiros Ferreira.

O grande aterro destina-se a estacionamento livre com interface rodoviário junto à Estação. Alberga espaços de comércio como um ginásio, uma florista e um café que, à semelhança da estação do Seixal, serve os passageiros e o público utilizador destes espaços.

Existe um cais de acostagem com dois acessos, separados entre si, destinados unicamente ao embarque e ao desembarque de passageiros.

Tendo substituído o Terminal fluvial do Montijo, substituiu igualmente a sua ligação ao Cais do Sodré.

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

Imagem 122 - Planta geral - estação fluvial, vias de acesso e parque
de estacionamento
Documento: Novo terminal fluvial do Montijo
Atelier e data do documento: Tetractys 2000-2002

Imagem 123 - Corte transversal
Documento: Novo terminal fluvial do Montijo
Atelier e data do documento: Tetractys 2000-2002

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

TERMINAL FLUVIAL DO CAIS DO SODRÉ
CAIS DO SODRÉ, 2004



Imagem 124 - Terminal fluvial do Cais do Sodrê - Exterior



Imagem 125 - Terminal fluvial do Cais do Sodrê - Interior

O Terminal fluvial do Cais do Sodré é trabalhado como caso de estudo no capítulo seguinte. No sentido de uniformizar a apresentação de um registo gráfico sequencial das estações fluviais do estuário do Rio Tejo, optou-se por manter, neste capítulo, os documentos gráficos adquiridos relativos aos três casos de estudo. Procura-se, assim, proporcionar uma melhor perceção do processo evolutivo da arquitetura e do desenho arquitetónico das referidas estações.

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

Imagem 126 - Situação atual - Desenho 1
Documento: Terminal fluvial do Cais do Sodré
Empresa responsável e data do documento: Consulmar - 1985

Imagem 127- Esquema do arranjo geral - Desenho 2
Documento: Terminal fluvial do Cais do Sodré
Empresa responsável e data do documento: Consulmar - 1985

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

Imagem 128 - Planta de localização, de acessos e de circulações - Desenho 1
Documento: A.G.P.L. - Estação fluvial do Cais do Sodré - Proc.:1076/OE/II
Autor e data do documento: Arquiteto José Henrique Pinto dos Santos - 1968

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

Imagem 129 - Esquema das instalações

Documento: A.G.P.L. - Estação fluvial do Cais do Sodré - Proc.:1076/OE/II
Autor e data do documento: Arquiteto José Henrique Pinto dos Santos - 1968

Imagem 130 - Perfis de acessos e de circulações - Desenho 8

Documento: A.G.P.L. - Estação fluvial do Cais do Sodré - Proc.:1076/OE/II
Autor e data do documento: Arquiteto José Henrique Pinto dos Santos - 1968

Imagem 131 - Alçado Norte - lado terra - Desenho 5

Documento: A.G.P.L. - Estação fluvial do Cais do Sodré - Ante-projeto

Autor e data do documento: Arquiteto José Henrique Pinto dos Santos - 1968

Imagem 132 - Alçado sul - lado do rio - Desenho 6

Documento: A.G.P.L. - Estação fluvial do Cais do Sodré - Ante-projeto

Autor e data do documento: Arquiteto José Henrique Pinto dos Santos - 1968

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

Imagem 133 - Corte construtivo - Desenho 7

Documento: A.G.P.L. - Estação fluvial do Cais do Sodré - Ante-projeto
Autor e data do documento: Arquiteto José Henrique Pinto dos Santos - 1968

Imagem 134 - Corte construtivo - Desenho 11

Documento: A.G.P.L. - Estação fluvial do Cais do Sodré - Ante-projeto
Autor e data do documento: Arquiteto José Henrique Pinto dos Santos - 1968

Imagem 135 - Corte construtivo - Desenho 10

Documento: A.G.P.L. - Estação fluvial do Cais do Sodré - Ante-projeto

Autor e data do documento: Arquiteto José Henrique Pinto dos Santos - 1968

Imagem 136 - Corte construtivo - Desenho 8

Documento: A.G.P.L. - Estação fluvial do Cais do Sodré - Ante-projeto

Autor e data do documento: Arquiteto José Henrique Pinto dos Santos - 1968

Imagem 137 - Corte construtivo - Desenho 12

Documento: A.G.P.L. - Estação fluvial do Cais do Sodré - Ante-projeto

Autor e data do documento: Arquiteto José Henrique Pinto dos Santos - 1968

Imagem 138 - Corte construtivo - Desenho 13

Documento: A.G.P.L. - Estação fluvial do Cais do Sodré - Ante-projeto

Autor e data do documento: Arquiteto José Henrique Pinto dos Santos - 1968

Imagem 139 - Perspectiva - Desenho 504

Documento: A.G.P.L. - Instalações provisórias do acesso ao 2º desembarcadouro do Cais do Sodré

Entidade responsável e data do documento: Direção de Serviço de Obras - Fevereiro de 1969

Imagem 140 - Alçado Norte - Desenho 504

Documento: A.G.P.L. - Instalações provisórias do acesso ao 2º desembarcadouro do Cais do Sodré

Entidade responsável e data do documento: Direção de Serviço de Obras - Fevereiro de 1969

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

Imagem 141 - Planta geral - Desenho 01

Documento: Interface do Cais do Sodré - Estação fluvial Transtejo - Ante-projeto
Autores e data do documento: Nuno Teotónio Pereira Pedro Viana Botelho Arquitectos - Setembro de 1995

Imagem 142 - Esquisso inicial

Autor e data do documento: Pedro Viana Botelho - 1992

Imagem 143 - Planta alternativa

Autor do documento: Pedro Viana Botelho e Nuno Teotónio Pereira

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

Imagens 144, 145, 146 - Maquete

Autor do documento: Pedro Viana Botelho e Nuno Teotónio Pereira

Imagem 147 - Planta do piso 0 - Desenho 03

Documento: Interface do Cais do Sodré - Estação fluvial Transtejo - Ante-projeto

Autores e data do documento: Nuno Teotónio Pereira Pedro Viana Botelho Arquitectos - Setembro de 1995

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

Imagem 148 - Cortes 1,2,3 - Desenho 06

Documento: Interface do Cais do Sodré - Estação fluvial Transtejo - Ante-projeto

Autores e data do documento: Nuno Teotónio Pereira Pedro Viana Botelho Architectos - Setembro de 1995

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

Imagem 149 - Cortes 4,5,6 - Desenho 07

Documento: Interface do Cais do Sodré - Estação fluvial Transtejo- Ante-projeto

Autores e data do documento: Nuno Teotónio Pereira Pedro Viana Botelho Arquitectos - Setembro de 1995

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

Imagem 150 - Cortes 7,8,9 - Desenho 08

Documento: Interface do Cais do Sodré - Estação fluvial Transtejo - Ante-projeto

Autores e data do documento: Nuno Teotónio Pereira Pedro Viana Botelho Arquitectos - Setembro de 1995

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

Imagem 151- Planta térrea cota +4.00 - Desenho 01

Documento: Interface do Cais do Sodré - 2ª Fase - Estudo Prévio

Autores e data do documento: Nuno Teotónio Pereira Pedro Viana Botelho Arquitectos - Março de 2000

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

Imagem 152 - Planta inferior cota 0.00; Corte longitudinal, Transversal e Alçado sul - Desenho 03
Documento: Metropolitano de Lisboa - Interface do Cais do Sodré
Autores e data do documento: Nuno Teotónio Pereira Pedro Viana Botelho Arquitectos - Março de 2000

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

Imagem 153 - Planta final

Autor do documento: Pedro Viana Botelho e Nuno Teotónio Pereira

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

Imagem 154 - Corte e plantas dos pisos
Autor do documento: Pedro Viana Botelho e Nuno Teotónio Pereira

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

Imagem 155 - Planta final

Autor do documento: Pedro Viana Botelho e Nuno Teotónio Pereira

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

- As Estações fluviais do estuário do Tejo -

Estação fluvial	Localização	Data de inauguração	Arquiteto	Ligações fluviais	Ligações intermodais	Fonte da documentação
Estação fluvial Sul e Sueste	Terreiro do Paço	1932	José Augusto Cottinelli Telmo	Barreiro	Metropolitano e rodoviário	Centro de Documentação da A.P.L.; website da arquiteta Ana Costa
Estação fluvial de Belém	Belém	1940	Frederico Caetano de Carvalho	Trafaria e Porto Brandão	Rodoviário	Centro de Documentação da A.P.L.; website da SIPA
Estação fluvial da Trafaria	Trafaria	1962	não identificado	Porto Brandão e Belém	Rodoviário	Centro de Documentação da A.P.L.
Terminal fluvial de Cacilhas	Cacilhas	1978	não identificado	Cais do Sodré	Rodoviário e Metro Transportes do Sul	Centro de Documentação da A.P.L.
Estação fluvial do Porto Brandão	Porto Brandão	1978	não identificado	Trafaria e Belém	Rodoviário	Centro de Documentação da A.P.L.
Terminal fluvial do Montijo	Montijo	1994	Raul Ceregeiro	desativado	deasativado	Centro de Documentação da A.P.L. e do próprio arquiteto Raul Ceregeiro
Terminal fluvial do Barreiro	Barreiro	1995	Caminhos de Ferro Portugueses, EP	Terreiro do Paço	Rodoviário e ferroviário	Centro de Documentação da A.P.L.
Terminal fluvial do Seixal	Seixal	1997	António Santos Machado, Arquitectos LDS.	Cais do Sodré	Rodoviário	Centro de Documentação da A.P.L.
Terminal fluvial do Seixalinho	Montijo	2002	Tetractys Arquitectos	Cais do Sodré	Rodoviário	Website do arquiteto de Tetractys
Terminal fluvial do Cais do Sodré	Cais do Sodré	2004	Nuno Teotónio Pereira e Pedro Viana Botelho	Cacilhas, Seixal e Montijo	Metropolitano, rodoviário e ferroviário	Centro de Documentação da A.P.L. e do próprio arquiteto Pedro Viana Botelho



Imagem 156 – Fotografia aérea da Praça do Comércio, 1953

A ESTAÇÃO SUL E SUESTE

A Estação fluvial do Terreiro do Paço foi a primeira estação com carácter definitivo projetado pelo Arquitecto José Ângelo Cottinelli Telmo e inaugurado dia 28 de maio de 1932 pelo, então, Presidente da República General António Óscar de Fragoso Carmona. O edifício, a montante da Praça do Comércio, substituiu a ponte-cais junto ao Arsenal de Marinha que, durante muitos anos, serviu como porta de entrada para Lisboa a quem chegava de barco, vindo dos comboios que terminavam no Barreiro.²¹

Esta estação é fruto de cerca de 80 anos de soluções provisórias que não se revelavam apropriadas, quer para o fluxo de pessoas, quer para o número e segurança para as embarcações. Tendo sido, até essa data, apenas um pontão da Parceria dos Vapores Lisbonenses tornou-se, no Estado Novo, uma estação fluvial com qualidade arquitetónica de modo a simbolizar a imagem nacional. A Estação localiza-se no aterro construído na frente ribeirinha, no extremo sudeste da Baixa Pombalina, destacado desta malha urbana através da Avenida Ribeira das Naus e da Avenida Infante D. Henrique.

O primeiro registo de preocupação com o local de embarque é de 1869, data em que o Estado toma conta da exploração das linhas do Sul e Sueste. Foram feitas melhorias à ponte dos vapores, uma das mais antigas, como o alargamento da testa da ponte e a construção de um anexo para o serviço de mercadorias, sempre com uma intenção provisória visto existir já a intenção da construção de um novo edifício de apoio ao transporte de pessoas e mercadorias.

²¹ CORREIA, Luís Miguel – *De Lisboa à outra banda: histórias de vapores, cacilheiros e catamarãs do Tejo*. Lisboa: EIN - Edições e Iniciativas Náuticas, 2012. ISBN 987-972-8536-17-6

No contexto do Plano Geral das obras do Porto de Lisboa, de 1885, foi aberto um concurso em que ficou estabelecido que a localização da estação fluvial Sul e Sueste seria em frente ao Torreão Oriental da Praça do Comércio, com acesso direto ao rio e doca de Alfândega e com um apeadeiro ferroviário na linha férrea marginal.²²

Deste concurso não resultou qualquer concretização e, em 1904, foi encomendado outro projeto para a nova estação que permitisse a atracagem de dois vapores e ainda a disponibilização do máximo de terreno para a Alfândega, sem prejuízo do serviço da estação. Consta que vários comerciantes, meses depois, pediram a construção da estação fluvial no Cais do Sodré e que no terreno, entretanto aplanado, se fizessem instalações provisórias para embarque e desembarque de passageiros e mercadorias.²³

No princípio do ano de 1921, promoveu-se um projeto de modificação das comunicações na faixa marginal de Lisboa, de Santa Apolónia a Cascais, elaborado pelo engenheiro Antonio Belo. Parte do projeto consistia em desvios que suprimiam as sete passagens de nível da via férrea na estrada de Belém a Cascais, destacando-se a construção de uma grande estação central fluvial e marítima no terreno da Alfândega com a possibilidade de atracagem de grandes navios (paquetes) com base na deslocação do Arsenal da Marinha para a margem esquerda. Tendo como referência o Cais de Orsay, em Paris, a estação ficaria subterrânea e sobre ela erguer-se-ia um edifício de estilo pombalino em que o piso térreo teria o programa de estação e os pisos superiores consistiriam num hotel. As vias rebaixadas, de modo a evitar o movimento da cidade, fariam ligação, de um lado, com a estação de Santa Apolónia, permitindo a passagem dos comboios, e, do outro lado, com a linha de Cascais.²⁴

“Era incontestável a utilidade da estação do Sul e Sueste e adequada a sua combatida localização no terraplano da Alfândega. Incomparavelmente maior era porém a de uma estação central e marítima para origem e termo dos comboios de longo percurso, com economia considerável de tempo de esforço de tracção no trajecto directo para Braço de Prata. A estacada de atracação de transatlânticos e o hotel-terminus em tão bela situação realçavam o valor do plano.

²² D’ORNELLAS, Carlos – A Estação fluvial do Sul e Sueste. *Gazeta dos Caminhos de Ferro* [Em linha]. N.º1067 (1932). pp. 261 e 262. [Consult. 12 de junho de 2019]. Disponível em WWW: <URL: http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/GazetaCF/1932/N1067/N1067_item1/P10.html >

²³ *Ibidem.* p. 263.

²⁴ *Ibidem.* pp. 265 e 266.

Facilmente se acharia outro local não longe do Cais do Sodré para a estação do Sul e Sueste. Não havia, pelo contrário, local como o da Alfândega para o serviço internacional, com melhoria enorme do serviço interno e desaccumulação da estação do Rossio.”²⁵

O projeto não avançou chegando, no entanto, a ser aprovada a supressão das passagens de nível na linha de Cascais, supressão que nunca foi executada.

Em 1926, foi nomeada uma comissão para fixar mais uma vez o local da estação marítima Sul e Sueste e estudar as reparações da instalação provisória existente, processo dificultado com a rejeição do terreno da Alfândega. O Ministro do Comércio, em 1928, encarregou uma comissão técnica do estudo do problema das estações de Lisboa e das suas relações com os serviços fluviais e marítimos.²⁶

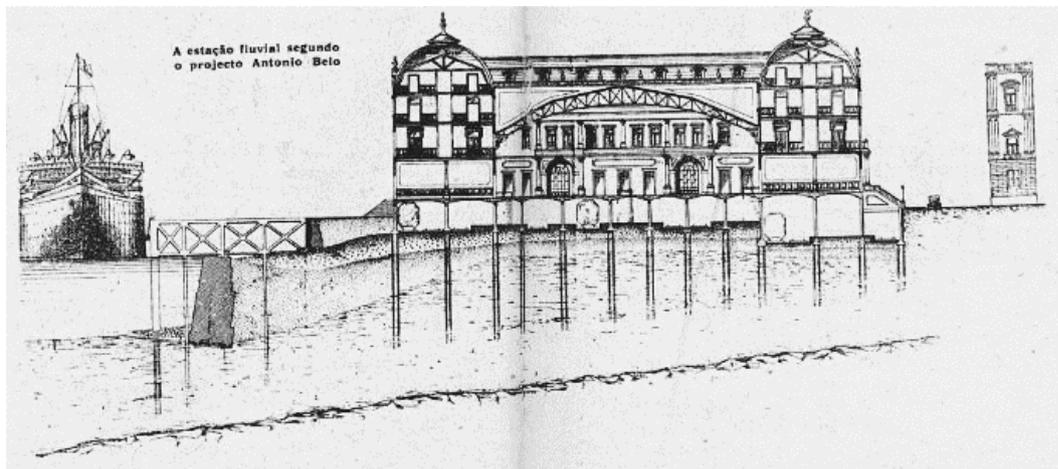


Imagem 158 – Ilustração do “hotel-terminus” de Antonio Belo publicado na Gazeta dos Caminhos de Ferro

²⁵ *Ibidem.* p. 266.

²⁶ *Ibidem.*

Foi a perspetiva da passagem de milhares de visitantes por Lisboa, em consequência da exposição de Sevilha de 1928, que tornou a construção da estação inadiável²⁷, e finalmente, mas apenas a 28 de maio de 1932, foi inaugurada oficialmente a Estação fluvial Sul e Sueste.

*“Quanto ainda ao estilo ou feição arquitectónica do novo edifício, mais se estabeleceu que, em vez de se lhe dar um aspecto análogo ao das construções do Terreiro do Paço, mais lógico seria marcar um franco contraste, já para acentuar «épocas», já para não tentar iludir ninguém com posições que nunca atingiriam a unidade de aspectos desejada.”*²⁸

É importante destacar, no projeto, o propósito da nobilitação da indústria nacional através do uso de materiais como o mármore de Vila Viçosa e os azulejos nacionais que ornamentavam as salas de espera. Salienta-se também a vedação do pátio exterior, elaborado pelo arquiteto António Bravo, que procurou a harmonia com o estilo arquitetónico da estação ao mesmo tempo que igualava a vedação do monumento dedicado a D. José, na frontaria voltada ao Terreiro do Paço. No entanto, a proposta sofreu algumas alterações: a substituição de blocos sobrepostos por cimento armado tanto nas colunas como nas vigas de modo a reforçar a estrutura; a abertura de claraboias; o envidraçamento dos alpendres das fachadas; o alargamento do pátio virado para o rio. O mobiliário foi escolhido de modo a harmonizar-se com o conjunto arquitetónico.²⁹

“A estação nobre do meu avô é realmente um ponto de viragem, porque é um edifício de facto moderno e que nessa altura era um risco, porque era um edifício para a CP e, portanto, também, no fundo, para o Estado, era um edifício institucional de certa maneira. E, portanto, para ele foi a oportunidade de dar a volta, completamente, a uma arquitetura que ele fazia, quase pitoresca, de um vernáculo português suave e passar para uma coisa que era realmente aquilo em que ele acreditava. E aqui ele desliga-se disso completamente e arrisca um edifício, de facto, de grande modernidade. Quando é inaugurado o edifício em ‘32, o Estado vem, os Ministros todos, aquilo tudo está repleto de pompa e o que se diz, e que é engraçado, é que ninguém faz muita referência ao edifício ser moderno mas sim ao programa, à função (...) a minha interpretação é que

²⁷ Autor Desconhecido – A nova estação do Terreiro do Paço. *Boletim da CP* [Em linha]. N°37 (1932) pp. 126 e 127. [Consult. 12 de junho de 2019]. Disponível em WWW: <URL: https://www.cp.pt/StaticFiles/Institucional/4_cultura_feroviaria/2_historia/2_boletim/30/1932/boletim37.pdf>

²⁸ *Ibidem.*

²⁹ D’ORNELLAS, Carlos – A Estação fluvial do Sul e Sueste. *Gazeta dos Caminhos de Ferro* [Em linha]. N°10677 (1932). pp. 269 à 273. [Consult. 12 de junho de 2019]. Disponível em WWW: <URL: http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/GazetaCF/1932/N1067/N1067_item1/P10.html>

*toda gente ficou um bocado entupida porque aquilo não representava o que o Estado estava à espera de um edifício daqueles (...)*³⁰

A Estação Sul e Sueste serviu os passageiros da ligação ferroviária com o Sul (que partia do Barreiro) até 1999, ano em que os comboios passaram a atravessar a Ponte 25 de Abril.

Em 1996, foi apresentada uma proposta de interface que integrava a Estação de metropolitano do Terreiro do Paço e uma extensão da Estação fluvial Sul e Sueste, da autoria do Arquiteto Artur Rosa. No entanto, o projeto não foi executado na sua totalidade sendo apenas construída a Estação do metropolitano do Terreiro do Paço, inaugurada em 2007, pela qual lhe foi atribuído o prémio Valmor desse mesmo ano.

Poucos anos depois, em 2002, o atelier Daciano da Costa arquitetura e design, lda. apresentou o estudo prévio do projeto de interface do Terreiro do Paço. A construção da Estação do Metropolitano de Lisboa no Terreiro do Paço constituiu o pretexto fundamental para o lançamento do Projeto de Alteração e Ampliação da estação existente.

De acordo com um artigo de Fernanda Pedro, publicado no número 59 da revista *Arquitectura e Construção*, de Fevereiro/Março de 2010, o corpo principal do edifício de Cottinelli Telmo seria integralmente recuperado, mantendo as suas funções de grande átrio/vestíbulo da interface. O corpo nascente da antiga sala de bagagens do edifício original passaria a funcionar como átrio de passageiros, reproduzindo a escala e dimensão do volume principal de modo a albergar o previsível aumento de fluxo de passageiros, originado pela nova saída do metropolitano.

A construção do novo edifício adjacente ao átrio, destinado a áreas de serviços e comércio, é caracterizado como edifício de acompanhamento, isto é, uma “edificação que preserve a organização espacial e estrutural característica das sucessivas fases do contexto envolvente de um monumento”³¹. Entre o plano da fachada da estação fluvial (lado do rio) e o bordo do cais estava estipulada a construção de uma estrutura longitudinal de dominante horizontal, destinada a albergar as salas de espera e a estabelecer a articulação entre os pontões de embarque e os átrios, bilheteiras e demais

³⁰ Autor Desconhecido - **Cottinelli Telmo: uma vida interrompida** – Memórias do Século XX [Registo vídeo]. Lisboa: RTP2, 2015. Entrevista a Ana Cottinelli Telmo Monteiro da Costa. Cor. Som Stereo. [Consult. 20 de julho de 2019]. Disponível em WWW: <URL:<https://arquivos.rtp.pt/conteudos/cottinelli-telmo-uma-vida-interrompida/>>.

³¹ DIÁRIO DA REPÚBLICA ELETRÓNICO - **Resolução do Conselho de Ministros n.º 99/2007** Definição de «Arquitetura de acompanhamento» [Em linha] [Consult. 25 de outubro de 2019] Disponível em WWW: <<https://data.dre.pt/eli/resolconsmi/99/2007/07/26/p/dre/pt/html>>

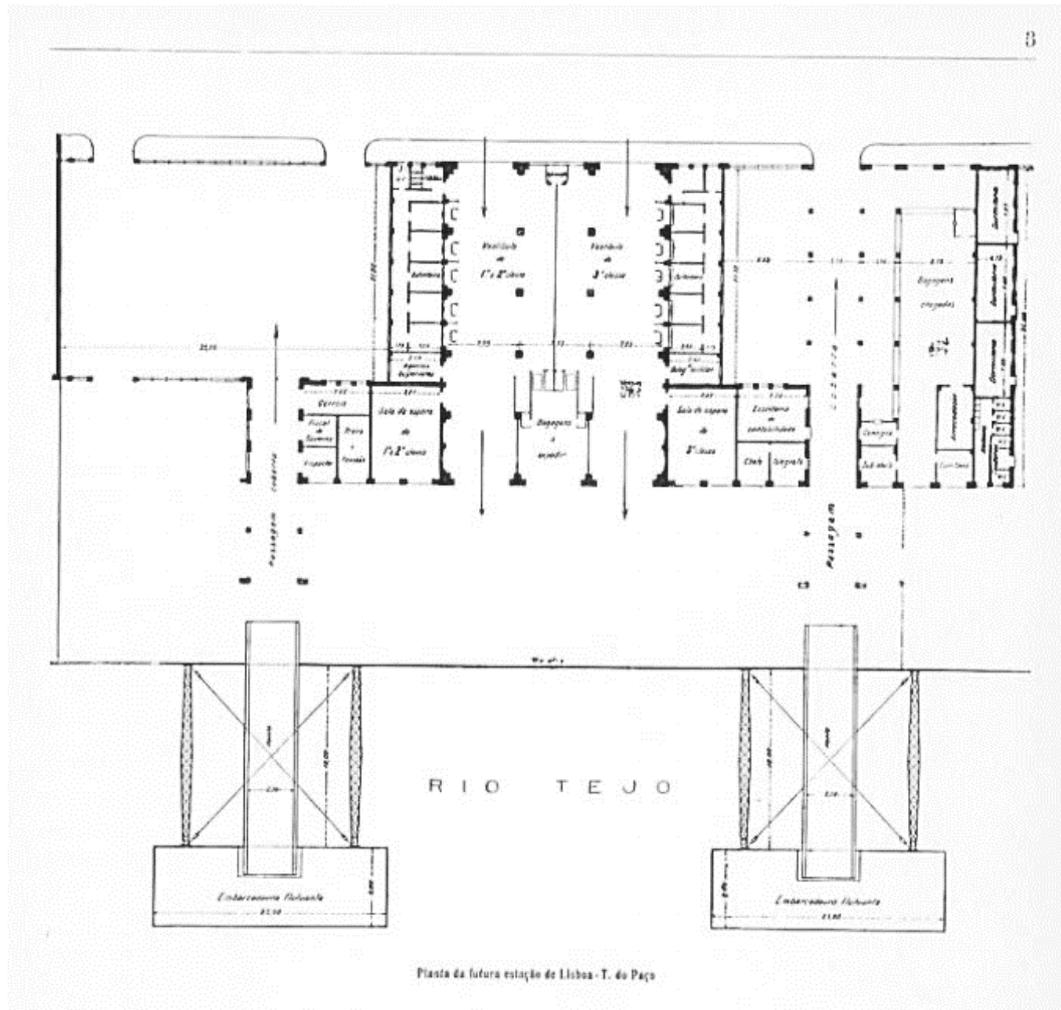


Imagem 159 – Planta da Estação Sul e Sueste publicada no Boletim da CP



Imagem 160 – Interior da estação Sul e Sueste, 1976.

áreas funcionais. Este corpo constituiria uma frente unitária a partir do rio, com uma expressão autónoma em relação ao edifício original da estação.

Os novos edifícios pretendiam reinterpretar a volumetria e as proporções do edifício projetado pelo Cottinelli Telmo. No entanto, com a construção deste projeto, a Estação Sul e Sueste foi desativada, apesar da forte intenção de articular os edifícios.

Os materiais definiram-se um aspeto fundamental na arquitetura do projeto.

*“No entanto, se naquele edifício prevalece o jogo de claro-escuro decorrente da modelação das superfícies num único material de acabamentos, o reboco branco, (...) na nova construção utiliza-se uma paleta de materiais que, conjugados, revela discretas mudanças de cor e textura, preservando o carácter abstracto e depurado da nova construção, reforçando mais uma vez a ideia de uma «arquitetura de acompanhamento»”.*³²

Para este efeito, a construção virada para a praça, foi revestida a azulejo da Viúva Lamego, com um formato tridimensional ondulado produzido unicamente para esta obra arquitetónica, procurando criar uma integração harmoniosa com a envolvente pombalina e com o edifício existente.

As paredes e o pavimento têm como revestimento a pedra de lioz no sentido de proporcionar uma ideia de espaço unitário ao interior. A estrutura da cobertura não só apresentaria um ritmo próprio como organizava os espaços³³

O núcleo da nova estação passou a ser o grande átrio que liga o transporte metropolitano à superfície onde se encontra o transporte fluvial. O atelier CAN RAN foi responsável pela intervenção plástica da autoria de Catarina e Rita Almada de Negreiros. Esta intervenção foi chamada Cota Zero e foi realizada em cerâmica aplicada no teto e nas colunas do átrio.³⁴

*“São utilizados vinte tons de azulejos monocromáticos, que vão do branco até ao preto passando por um azul. Será através da variação cromática deste material que se alcança um efeito óptico.”*³⁵

³² PEDRO, Fernanda –Terreiro do Paço: requalificação do Terminal da Estação fluvial. *arquitectura e construção*. N.º 59 (2010). pp. 6 à 9. Cota PP-ARQC 059 (Biblioteca da Ordem dos arquitectos – Lisboa).

³³ *Ibidem*.

³⁴ CAN RAN ARQUITECTURA - **Cota zero** [Em linha]. Lisboa. [Consult. 2 de agosto de 2019] Disponível em WWW: <URL: <http://can-ran.com/cota-zero>>

³⁵ *Ibidem*.

O desenho do teto sugere a imagem da superfície da água, através do jogo de variação cromática, que muda constantemente em função da luz e do movimento.³⁶

Com encerramento da Estação Sul e Sueste este troço da frente ribeirinha perdeu a sua articulação com a envolvente. Surgiram propostas que procuravam esta articulação como a do Arquiteto Bruno Soares que foi muito criticada.³⁷ Atualmente encontra-se em execução a proposta da arquiteta Ana Costa, neta do arquiteto do edifício original, Cottinelli Telmo. O novo projeto, que se prevê estar concluído no final de 2019, consiste na reabilitação do edifício original da Estação Sul e Sueste que se encontra num estado de degradação avançado, adaptando o seu programa original para um Terminal de atividade marítimo-turística.

³⁶ *Ibidem*.

³⁷ HENRIQUES, Ana – Lódãos e miradouro na Estação Sul e Sueste [Em linha]. Lisboa: Público. [Consult. 4 de agosto de 2019] Disponível em WWW: <URL: <https://www.publico.pt/2010/11/26/jornal/lodaos-e-miradouro-na-estacao-sul-e-sueste-20700743>>

- Casos de Estudo: A Estação Sul e Sueste -



Imagem 161 – Renders do novo Terminal de Atividade Marítimo-Turística



Imagem 162 – Fotografia aérea do Montijo, 1948

O TERMINAL FLUVIAL DO MONTIJO

O Montijo, no início do século XVIII, época em que ainda se designava ‘Aldeia Galega’, assistiu a grande movimento de pessoas vindas do Alentejo. Este novo fluxo de utentes obrigou à construção de uma ponte-cais de 315 metros com estrutura de madeira, cujas obras tiveram início em 1852. O material escolhido não se revelou suficientemente resistente e, em 1861, iniciaram-se as obras para substituir a madeira por cantaria e pedra. Esta ponte-cais serviu a localidade por mais de um século. No entanto, em 1927, numa fase de aumento do tráfego rodoviário, foi construído o grande aterro para albergar o estacionamento de cerca de 200 carros, e reconstruído o porto em betão armado, também em favor do veículo, especificamente, para facilitar a atracagem dos *ferries*. Em 1982, foi demolido o arco que marcava o momento de embarque e, no mesmo ano, abandonou-se o transporte de veículos deste porto. Uma intervenção de 1927 moldou a zona para o seu aspeto atual, à exceção da construção do Terminal fluvial, que foi apenas edificado em 1994, no local do cais. Esta estação foi pouco tempo depois, em 2002, desativada e substituída pelo Terminal no Seixalinho deixando este troço de cidade ao abandono.³⁸

O Terminal fluvial do Montijo foi projetado pelo Arquiteto Raul Ceregeiro, inaugurado em 1994 e nomeado para o prémio Secil, em 1996.³⁹

O local da Estação, definido pelo programa do concurso, foi justificado pela pré-existência do cais e devido ao facto de estarem em preparação projetos para a construção do Terminal Rodoviário e do arranjo paisagístico da zona marginal.

³⁸ DE SOUSA, José Miguel Guerra – Montijo e a regeneração da Frente Ribeirinha: A configuração do Espaço Público no contexto de mat-building. Lisboa: 2014. Dissertação de mestrado.

³⁹ Autor Desconhecido – Prémio Secil '96. *Jornal Arquitectos*. Nº 165 (1996), p. 19. Cota PP-JA 165 (Biblioteca da Ordem dos arquitectos – Lisboa).

“Nestes termos, afigura-se que o incremento das ligações fluviais, incluindo o uso de um serviço “Ferry” poderá potencializar não apenas o desenvolvimento da região, mas favorecer mais uma saída suburbana para a expansão de Lisboa.”⁴⁰

O estudo prévio do projeto foi entregue em 1987. Este documento revela que a forma arquitetónica do Terminal fluvial do Montijo foi condicionada, em grande parte, pela sua implantação de geometria pouco regular. A estação tem dois pisos, de modo a marcar a paisagem horizontal do Montijo ao mesmo tempo que separa as instalações do pessoal e gabinetes – 2º piso – dos utentes do transporte fluvial – piso térreo. Esta solução, para além de criar esta independência de funcionalidades, proporcionava uma posição estratégica de boa visibilidade sobre a restante Estação.

O piso térreo consistia em dois espaços distintos: a sala de espera – zona semi-envidraçada virada para o rio, com um módulo de instalações sanitárias; e a zona de comércio – que substituiu o edifício da estação pré-existente e era passagem obrigatória para os utentes que pretendiam sair da estação. Estas zonas foram desenhadas de modo a evitar conflitos entre o movimento de passageiros de embarque e de desembarque. A solução estrutural e construtiva obedecia a critérios de simplicidade e, consequentemente, a uma construção económica.

Numa conversa com o arquiteto Raul Ceregeiro, este destacou o que a seguir se transcreve: *“A forma do edifício é muito consequência da própria paisagem. (...) Efetivamente, quando se entra de barco naquele esteiro o que vemos à volta é uma paisagem muito horizontal (...) portanto aquilo precisava, do meu ponto de vista, de um volume saliente, qualquer coisa que marcasse, ou que interrompesse aquela horizontalidade e, por isso, ter feito uma solução em que a zona de serviços está colocada num segundo piso, numa espécie de mezanino, onde estão os gabinetes de reunião, o gabinete do chefe da estação, e a parte de baixo fica só para o público. Aquilo é um promontório é um aterro que foi feito já de propósito para fazer o cais de acostagem por haver problemas de dragagens. O que existia era apenas um pontão de acostagem e a rampa de acesso, e, portanto, tudo o resto foi um apor. (...) A estação não durou muito tempo. Eu tive conhecimento de que a estação tinha sido desativada e fiquei muito surpreendido, porque eles tinham comprado catamarãs justamente por causa dos fundos baixos para não terem problemas. E foram construir uma nova estação um quilómetro mais abaixo, já fora da cidade, para a qual foi necessário criar uma carreira de camionetes. Nunca percebi esta complicação.”*

⁴⁰ CEREGEIRO, Raul - Memória Descritiva da Estação fluvial do Montijo– Estudo Prévio. 1987. Documentação fornecida pelo próprio arquiteto (Lisboa, Portugal).



Imagem 163 – Vista do Terminal fluvial do Montijo a partir do Rio.



Imagem 164 – Exterior da Estação fluvial do Montijo – “marcações” referentes na transcrição.

“Pus aqui estes elementos, esta espécie de marcações, justamente para evitar que esta zona fosse ocupada, criando uma zona de transição entre a fachada e o açude”. Os responsáveis pela Transtejo “queriam mandar retirar isto para pôr ali uma esplanada, enfim, aquele sentido prático que muitas vezes é inimiga da boa arquitetura.”

Os revestimentos dos módulos interiores, feitos com mosaico e cores primárias, utilizadas em diversos elementos, foram escolhidos pelo projeto pois «combinavam» com o betão à vista. O cais é o pré-existente sendo o edifício construído à sua volta. Os portões funcionavam de acordo com o movimento dos passageiros: no embarque abria-se o portão para o acesso ao barco enquanto o do comércio se encontrava fechado e no processo de desembarque o portão que fazia ligação à zona do comércio era aberto de modo a encaminhar as pessoas para essa saída.⁴¹

⁴¹ Todos estes dados de carácter técnico foram transmitidos pelo próprio arquiteto Raul Ceregeiro à autora desta dissertação num encontro atenciosamente concedido pelo mesmo em agosto de 2019.

- Casos de Estudo: O Terminal fluvial do Montijo -



Imagens 165 – Ponte-cais do Terminal fluvial do Montijo



Imagem 166 – Zona de espera no interior do Terminal fluvial do Montijo.



Imagens 167 – Zona de espera no interior do Terminal fluvial do Montijo.



Imagem 168 – Escadas de acesso à galeria no interior do Terminal fluvial do Montijo.



Imagem 169 – Fotografia aérea do Cais do Sodré, posterior a 1940

O TERMINAL FLUVIAL DO CAIS DO SODRÉ

À semelhança da Estação fluvial Sul e Sueste, também a materialização do Terminal fluvial do Cais do Sodré foi um processo demorado, apesar de ambos serem os locais de embarque mais antigos do estuário do Tejo. Tal como sucedeu no Terreiro do Paço, o Cais do Sodré apresentou sempre edificações provisórias, embora a Estação fluvial Sul e Sueste tenha sido a primeira a ser construída com carácter permanente, em 1932, e o Terminal fluvial do Cais do Sodré tenha sido o último, inaugurado apenas em 2004.

Em 1904, foi promovida a construção de uma nova ponte-cais e estação – “*edificio de madeira a lembrar os chalets do virar do século de 1900*”⁴² – sob a Parceria dos Vapores Lisbonenses, no Cais do Sodré, devido à introdução do primeiro serviço de transporte de viaturas por via fluvial. Ponderada, inicialmente, a sua localização em Santa Apolónia, esta revelou-se inconveniente pela sua distância do centro. Os *ferries*, com origem em Cacilhas, transportavam veículos de mercadorias com produtos agrícolas para serem vendidos na Praça da Ribeira. Em 1850, o Mercado da Ribeira, localizada no limite do primeiro aterro (hoje definido pela Avenida 24 de julho) tinha acesso direto ao rio.

A ligação entre o Cais do Sodré e Cacilhas era a única que assegurava o transporte de viaturas, embarque que exigia uma ponte-cais. As ligações ao Montijo e Seixal, só de passageiros, faziam-se a partir de um pontão flutuante. Todos estes serviços encontravam-se centralizados na Parceria dos Vapores Lisbonenses.⁴³

⁴² CORREIA, Luís Miguel – *De Lisboa à outra banda: histórias de vapores, cacilheiros e catamarãs do Tejo*. Lisboa: EIN - Edições e Iniciativas Náuticas, 2012. ISBN 987-972-8536-17-6

⁴³ *Ibidem*.

Regista-se, no início da década de 50, correspondência dirigida ao Diretor Geral do Porto de Lisboa quer da Parceria dos Vapores Lisbonenses, quer da Câmara Municipal de Almada, referente à desativação da ponte-cais no Cais do Sodré e a transferência dos serviços, provisoriamente, para a Estação Sul e Sueste. Esta ligação entre as margens tinha grande importância já nesta época, devido ao aumento demográfico em Almada proporcionado pelas rendas mais acessíveis. Esta deslocalização gerou grande polémica uma vez que se tornava mais extenso o percurso e originaria um aumento de custo para a ligação, uma vez que obrigava a seguir do Terreiro do Paço para o Cais do Sodré por via terrestre.

Em 1951, os jornais como o Diário da Manhã, o Diário Popular e o Diário de Notícias informam a população da transferência do cais fluvial do Cais do Sodré para o Terreiro do Paço, clarificando o seu carácter provisório e justificando os motivos da transferência: a necessidade de efetuar sondagens geológicas juntamente com as obras da Administração Geral do Porto de Lisboa para o aterro desta zona que constam do Plano de Melhoramentos de 24 de junho de 1946.

Num documento oficial de 24 de junho de 1953, elaborado pela Parceria dos Vapores ao Diretor Geral do Porto de Lisboa, chama-se a atenção para o facto de que essas sondagens geológicas que ocorreriam entre o Terreiro do Paço e Santos impediriam o movimento fluvial. Apresenta-se, também nessa carta, uma lista dos inconvenientes decorrentes da referida transferência e que consistiam, entre outros: no aumento considerável do trajeto; na maior dificuldade de manobra devido à proximidade do pontão aos existentes; na impossibilidade do funcionamento com nevoeiro; no conseqüente aumento de despesa de combustível. Quanto ao público eram elencados inconvenientes como: a dependência das condições climáticas (nevoeiro); o maior tempo de percurso; a menor frequência de viagens; a maior distância a percorrer por via terrestre (autocarros e elétricos) e a maior distância aos Mercados da Ribeira Nova nos quais se registava intenso transporte de produtos (hortaliça, peixe, fruta, etc.) para e de Cacilhas.

No referido ofício que abrangia os problemas do movimento fluvial, é reclamada a necessidade de um projeto de solução para os cais fluviais, problema não abordado pelo Plano Geral de Melhoramentos do Porto de Lisboa. Segundo este plano, a zona entre o Terreiro do Paço e Santos, denominada Iª secção, teria um cais acostável destinado a navios excursionistas ou de guerra a seguir à doca de Santos, o que provocaria o desaparecimento dos cais fluviais existentes na zona, à exceção do novo localizado a montante do cais Sul e Sueste, resultante da desativação da ponte-cais do Cais do Sodré e da transferência dos serviços com ela relacionados.

Com a argumentação da importância do serviço fluvial do Cais do Sodré - que abrangia carreiras para Cacilhas, Montijo, Alcochete, Seixal, Alfeite, Trafaria e Cova do Vapor com uma enorme e constante fluência de passageiros de Cacilhas e, nos meses de veraneio, da Trafaria e da Cova do Vapor - é apontada a urgência da construção de uma série de cais fluviais a situar na zona central da cidade -

Desloca-se para o Terreiro do Paço o movimento de passageiros ENTRE LISBOA E CACILHAS

Publicado no Diário da Manhã, no dia 6-12-951

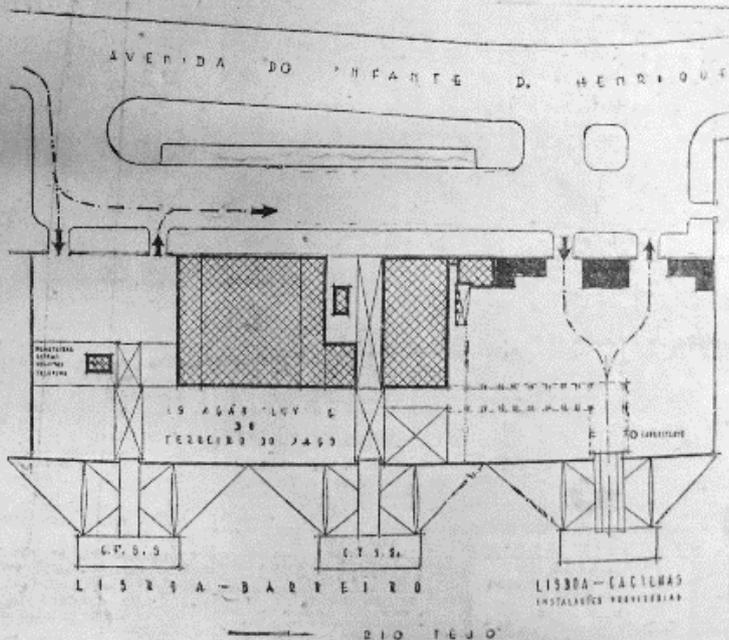
FINALMENTE, ao cabo de varias
anoa de projectada, está em
construção, e quase concluida, jun-
to ao Terreiro do Paço, o pontão
que a Administração do Porto de
Lisboa estaciona para substituir o
vulgo local de desembarque da Faz-
zeria de Vapores Lisboenses, no
Cais do Sodré.

A obra que, ao contrario do que
tem sido notificado, está a ser
realizada a expensas exclusivas do
Porto de Lisboa custará cerca de
7.500 contos. O pontão tem 25 me-
tros de comprimento, por 8 de largo, e
está suado ao mar por um passa-
dizo metalico, de 20 metros de
comprido, com três faixas — uma
central para vehiculos, e duas later-
ais, cobertas, para peões.

Os calculos, feitas pelos Servi-
ços Technicos do Porto de Lisboa,
sob a orientação do sr. eng. Fer-
nando Santos Silva, prevêem uma
resistencia de 30 toneladas de
peso, o que excede, em muito, as
necessidades actuals, mas têm-se
em vista as exigencias dos dias fu-
turos.

Ainda que deva estar concluido
até ao fim do corrente anno, a sua
entrega á Parceria só se fará em
Março, por ser necessario cons-
truir, depois, as installações terres-
tres onde funcionarão bibliotecas,
escritorios e armazens.

Logo que ali atracarem os bar-
cos da estrelira, entre as duas
margens iniciar-se-ão os traba-
lhos de drenagem para a mura-
lha do Porto de Lisboa, em con-
sequencia do plano que originou a
substituição da estação da Pasce-
ria.



O plano da estação fluvial no Terreiro do Paço, como está a ser posto em pratica pela Administração do Porto de Lisboa.

Imagem 170 - Publicação no Diário da Manhã a 06/12/1951

entre o Terreiro do Paço e o Cais do Sodré – propondo-se um cais para cada carreira ao longo deste troço marginal.⁴⁴

No verão de 1954, as carreiras fluviais do Cais do Sodré foram transferidas para o Cais da Alfândega, tendo sido demolido o edifício da estação fluvial pertencente à Parceria dos Vapores Lisbonenses. Esta situação foi fortemente contestada pelo público utilizador.⁴⁵

Quinze anos depois, a 21 de setembro de 1968, foi apresentado o ante-projeto para as instalações de apoio ao serviço fluvial de transporte de passageiros no Cais do Sodré da autoria do arquiteto José Henrique Pinto dos Santos. Na memória descritiva e justificativa pode ler-se: “*O presente estudo refere-se à rede geral de acessos e circulações afectos ao serviço fluvial de transporte de passageiros e veículos no Cais do Sodré que a Administração Geral do Porto de Lisboa tem em vista construir, em ordem a proporcionar, naquela zona urbana, um apoio terrestre condigno para o tráfego fluvial de passageiros e veículos, promovendo simultaneamente a beneficiação da fisionomia urbana daquela zona de Lisboa. (...) O conjunto das instalações, a definir em estudos posteriores, desenvolver-se-á ao longo da faixa marginal contígua aos dois desembarcadouros (...)*”

A 12 de fevereiro de 1969 foi, então, apresentado o ante-projeto da mesma estação fluvial do Cais do Sodré que iria consistir numa “*cobertura contínua constituída por elementos autoportantes de fibrocimento, (...) que abriga uma faixa marginal de 120 metros, onde se incluem os acessos aos dois desembarcadouros, e que foi definida como esplanada marginal sobreelevada relativamente a esses acessos. Duas outras coberturas adossadas àquela cobertura contínua e abrigando a zona de maior movimentação de público bem como os diferentes serviços que lhe serão afectos, completam o referido conjunto.*”

Este projeto não se concretizou e só a 7 de março de 1994 foi apresentado o ante-projeto dos arquitetos Nuno Teotónio Pereira e Pedro Viana Botelho.

Neste documento é exposta a problemática da localização do Terminal a ocidente ou a oriente da Praça, argumentando-se ser mais vantajosa a localização a nascente pois o Cais do Sodré é o “*único espaço público do centro da cidade com vista para a parte mais estreita do estuário, em*

⁴⁴ Ofício remetido pela Parceria dos Vapores Lisbonenses com destinatário o Diretor Geral do Porto de Lisboa. 24 de junho de 1953. Documentação disponível no Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Lisboa, Portugal).

⁴⁵ CORREIA, Luís Miguel – *De Lisboa à outra banda: histórias de vapores, cacilheiros e catamarãs do Tejo*. Lisboa: EIN - Edições e Iniciativas Náuticas, 2012. ISBN 987-972-8536-17-6



Imagem 171 - Embarcações de pesca, entre 1950 e 1970



direção à foz, com a ponte ao fundo. Esta perspectiva ficaria inviabilizada com a construção da estação fluvial a poente”. Este argumento é fortalecido pelo pré-requisito da conservação dos antigos armazéns do porto onde estavam instalados os restaurantes que, deste modo, manteriam a sua relação com a água preservando o ambiente dessa zona. Outra das preocupações expressa neste ante-projeto seria o acesso de viaturas ao terminal *ferry* com espaço para a previsão de uma fila de espera para 40 carros. Por fim, justificava-se a proposta de localização, pelo distanciamento entre as infraestruturas pré-existentes e as infraestruturas a construir o que permitia um amortecimento da massa humana entre trocas de transportes.

“O novo edifício da Estação vai acrescentar assim mais um elemento de pontuação à zona ribeirinha na área entre o Cais do Sodré e a Praça do Comércio, aparecendo como réplica do que já acontece com a estação do Sul e Sueste e os torreões do Terreiro do Paço: edifícios avançados em relação ao casario da cidade, que pontuam a margem com a sua nobreza e alvura.

Esta consideração faz apelo a um edifício de certo porte e de apurado desenho, construído em betão branco, que possa desempenhar com dignidade a função que lhe é pedida no panorama de Lisboa vista do rio e que seja a presença visível na cidade do grande complexo que é o novo interface do Cais do Sodré.”⁴⁶

Da conversa havida com o arquiteto Pedro Viana Botelho percebeu-se o conflito provocado pelo projeto da Estação metropolitana que veio a condicionar o projeto do Terminal Fluvial. O contrato para a Estação metropolitana foi feito em 1992, e o da Estação fluvial foi apenas apresentado aos arquitetos em 1993.

A proposta ideal da Estação fluvial foi desenhada em consonância com a Estação do metro, em 1997. Num primeiro esquisso, a Estação metropolitana era constituída por dois átrios de entrada e saída – um com ligação à plataforma ferroviária e outro com acesso à estação fluvial – com a possibilidade de um acesso à zona comercial, prevista no lado nascente do Jardim Roque Gameiro. Visto que esta proposta desestabilizava a circulação em volta do Jardim Roque Gameiro, foi apresentada uma solução que mantinha a localização da Estação fluvial a nascente, prolongando o corredor do metro de modo a evitar a sobreposição da passagem com a via rodoviária superior.

A intenção mais forte do projeto para a Estação fluvial consistia na permanência do percurso ribeirinho. Entre o mercado da doca murado e o *perré*, muro de contenção do Rio, existia um percurso

⁴⁶ TEOTÓNIO PEREIRA, Nuno; BOTELHO, Pedro Viana - Memória Descritiva do Terminal da Transtejo no Cais do Sodré – Ante-projeto. 1995. Documentação disponível no Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Lisboa, Portugal).

livre em pedra calcária que seguia a linha da frente ribeirinha. A estação, de modo a preservar esta continuidade, ligava a cota 4.0 à cota 2.0 através de um corredor livre que atravessava o edifício no alinhamento do percurso existente. Assim, mantinha-se a zona poente intocada e *“estragava onde já estava estragado”* - referência ao lado nascente da Praça do Cais do Sodré, antes dos arranjos feitos na zona da doca Ribeira das Naus.

A proposta foi, no entanto, reprovada e, em 1998, é inaugurada apenas a Estação metropolitana. As entidades REFER e Metropolitano de Lisboa decidiram que a localização da plataforma do metro seria coincidente com a do comboio à superfície, chamada solução de emergência, motivado pelo facto de, assim, não haver necessidade da interferência de outras entidades ficando a propriedade sob o domínio da REFER.

Em 2000, é efetuado o estudo prévio do Terminal fluvial do lado da Estação ferroviária. Este projeto contrapunha a proposta anterior, sendo necessário interromper o percurso ribeirinho destruindo a doca. O arquiteto Pedro Viana Botelho expressou o seu ressentimento na arquitetura do edifício: *“A outra estação era uma estação em betão branco como uma espécie de uma noiva e com o luto vestiu-se de preto, portanto voltou tudo ao betão escuro. Isto foi uma coisa terrível o não se ter feito o outro projeto que era uma coisa que estava pronta a construir, foi uma coisa terrível, um sofrimento enorme.”*

A Estação atual é descrita pelo arquiteto como *“um corredor de sombra com salas entaladas”*. A presença da tonalidade escura no teto e no chão da Estação, tem como função a absorção da luz refletida no Rio ao mesmo tempo que atrai a atenção dos passageiros para o exterior, seja do lado do Rio, seja do lado da terra. Existiu a preocupação de que o edifício tivesse uma certa presença, deste modo, foi imposto pelo arquiteto um primeiro piso que não constava no programa, e que se destinou a gabinetes para os serviços e operadores.

De modo a corresponder às exigências que o programa de Terminal fluvial impunha, focam-se duas grandes características do edifício: a saída direta no momento de desembarque, que implica o manuseamento de um fluxo considerável e constante de passageiros; e a zona de distribuição, que consiste no corredor de entrada, com acesso às diferentes salas de espera para embarque. Este corredor de distribuição, onde estão localizados os serviços e pequeno comércio, constitui também a parte estrutural do edifício, sendo que as salas de espera, que se implantam no antigo percurso ribeirinho, têm uma estrutura metálica que possibilita a sua desmontagem. Um dos requerimentos para a execução das salas de espera foi o conforto térmico, visto ser um fator em falta na maioria das estações fluviais que estão sempre sujeitas a ventos fortes e frio.

Com ligação a Cacilhas, Seixal e Montijo, a Estação alberga três salas de espera com os respetivos pontões, existindo, no entanto, um quarto pontão que serve para o transporte de viaturas de emergência no caso de alguma catástrofe em que a Ponte 25 de Abril necessite de ser encerrada cortando a ligação entre margens.⁴⁷

⁴⁷ Todos estes dados de carácter técnico foram transmitidos pelo próprio arquiteto Pedro Viana Botelho à autora desta dissertação num encontro atenciosamente concedido pelo mesmo em setembro de 2019



Imagem 173 – Vista aérea da Trafaria, Torrão e Mata da Raposeira

UMA NOVA INTERFACE RODO-FLUVIAL NA TRAFARIA

No âmbito de Projeto Final de Arquitetura foi lançado o desafio de intervir na frente ribeirinha que se estende de Porto Brandão até à Cova do Vapor, tendo como polo central a freguesia da Trafaria que pertence ao concelho de Almada. Esta antiga vila de pescadores que, no início do século XX, ficou afamada como colónia balnear, é, hoje em dia, uma freguesia com vocação de «dormitório» para os habitantes que se deslocam diariamente para Lisboa.

Face às questões urbanas contemporâneas de Lisboa, encaradas nesta dissertação, que abordam a centralidade urbana, a frente ribeirinha e a relação cidade-rio, surge a oportunidade de reflexão sobre estas estas temáticas e a sua consequente aplicação numa vertente prática. No programa de uma nova interface rodo-fluvial da Trafaria é requalificada a área envolvente da estação fluvial atual, de forma a melhor articular a frente ribeirinha com a restante malha urbana. Procura-se, assim, promover a autonomia deste núcleo urbano, pertencente à Área Metropolitana de Lisboa, de modo a poder entendê-lo como uma «centralidade periférica» ao invés de um «dormitório», atribuindo um acrescentado valor ao Rio que, por sua vez, já possui um papel de maior relevância nesta freguesia que depende da atividade piscatória.

Enquadramento geográfico e histórico

“Trafaria, onde o rio se faz ao mar”⁴⁸

A Trafaria localiza-se na Margem Sul antes do estuário e perto da foz do Rio Tejo. O seu tecido urbano desenvolveu-se de forma condicionada pelas características físicas do território. Inserida num vale delimitado pelas colinas de Murfacém a nascente e da Raposeira a sul, a sua malha urbana remete para uma versão desorganizada da ortogonalidade rigorosa da baixa pombalina.

A primeira década do século XX constitui um marco na história da Trafaria correspondendo, por um lado, ao seu reconhecimento como colónia balnear para os visitantes da margem norte, através da sua ligação fluvial com Belém, e, por outro, ao início da construção do Presídio militar. Isto levou a um desenvolvimento súbito na urbanização desta freguesia que na década de 40 estagnou, situação que se agravou ainda mais com a construção do aterro para os silos cerealíferos na década de 80. Não conseguiu, até hoje, ultrapassar o facto de estar na outra margem, num local de difícil acesso com extensões de areais improdutivos, marcado pela fortaleza onde ficavam doentes de quarentena, contrabandistas ou degredados opositores ao regime. Na contemporaneidade apresenta-se como um pequeno aglomerado urbano de alojamento precário, existindo inúmeros lotes e edifícios de carácter industrial obsoletos, que entram em disputa com a escala imponente das infraestruturas portuárias.

No entanto, este núcleo urbano poderá sentir transformações próximas, face às suas potencialidades enquanto «centro periférico» constituinte da Área Metropolitana de Lisboa, que se justifica pela sua proximidade de Belém e das praias da Costa da Caparica, pela atratividade proporcionada pela paisagem do Rio e de Lisboa e pelo seu carácter piscatório genuíno.

Enquadramento urbano

A malha urbana da Trafaria é consequência do seu súbito desenvolvimento e ainda mais rápida estagnação. Apesar do seu passeio marginal requalificado apresenta vários lotes e edifícios obsoletos e degradados que têm um impacto negativo na sua paisagem autêntica enquanto aldeia piscatória.

⁴⁸ Slogan da Trafaria retirada de uma sinalética que se encontra na Praceta do Porto de Lisboa.

- Uma nova interface rodo-fluvial na Trafaria -



Imagem 174 – Vista aérea da Trafaria.

Não é possível ignorar a presença dos silos cerealíferos que atingem uma altura máxima de 82 metros e a grande extensão de areia constituinte do seu aterro, como remate do passeio marginal que delimita a praia da Trafaria.

Das vias rodoviárias existem apenas duas avenidas e uma rua alcatroadas – Avenida Bulhão Pato, Avenida da Liberdade e Rua 5 de Outubro – que rasgam o tecido urbano desde o interior até à frente ribeirinha. Todas as outras ruas são de basalto e representam vias secundárias que definem os quarteirões.

É importante evidenciar três vazios urbanos – espaços públicos de encontro - que, por sua vez, estão diretamente relacionados com edifícios de interesse. Sendo estes o Largo da República que funciona como adro da Igreja paroquial de S. Pedro; a Praceta Bombeiros Voluntários que representa um átrio para o conjunto de edificações pertencentes aos Bombeiros Voluntários da Trafaria; e, por fim, a Praceta do Porto de Lisboa localizada em frente à Estação fluvial que proporciona, ao mesmo tempo, um espaço de receção ao Presídio apesar da sua ocupação atual se encontrar limitada a estacionamento e circulação automóvel.

O Presídio é um marco importante na paisagem e história da Trafaria, implantado na base da colina de Murfacém, representa todo o enquadramento histórico deste núcleo urbano localizado num ponto estratégico na foz do Tejo. A edificação do Presídio deu-se no início do século XX para a reclusão de civis opositores do regime, acusados de crimes políticos, durante o Estado Novo, sendo que até à data, o local de implantação muralhada, tinha a função de permitir colocar de quarentena os suspeitos de contaminação, que pretendiam chegar a Lisboa por via marítima. É junto desta fortificação do Presídio que se propõe a implantação do projeto para uma nova interface rodo-fluvial da Trafaria.

Estação fluvial da Trafaria

O Rio Tejo, desde sempre, assumiu um papel importante na Trafaria, na medida em que grande parte dos habitantes se dedica a atividades piscatórias e portuárias ao mesmo tempo que outra parte depende da travessia fluvial na sua deslocação para Lisboa através da ligação Trafaria - Belém. Foi apenas na década de 60 que se edificou a Estação fluvial da Trafaria, pelo que a acostagem e o embarque dos transportes fluviais eram feitos, até então, através de uma ponte-cais que, em tempos remotos, foi construída em madeira e, posteriormente, em pedra e alvenaria.

A ponte-cais que serviu os habitantes e visitantes da Trafaria seguia o alinhamento da Avenida Bulhão Pato, sobrepondo a praia da Trafaria e desaguando no Rio. A ponte-cais manteve-se mesmo com a construção de um novo cais aquando da construção da Estação, em 1962.

O transporte fluvial que, até à edificação da estação, tinha sido restrito a passageiros, tornou-se acessível a viaturas. Num documento, consultado no Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa, datado de 1956, é referido um estudo para a Estação da Trafaria que abrangia a ampliação dos meios de embarque e desembarque bem como os meios de circulação e estacionamento de viaturas através de uma “praceta de manobra” para os transportes coletivos de modo a que estes não interferissem com o acesso às duas pontes-cais. Isto resultou na construção do aterro que aniquilou parte da praia visando facilitar a circulação, estacionamento e embarque de viaturas.

A Estação fluvial, construída em 1962, passou a ocupar uma posição central entre as duas pontes-cais. Apesar de não ser possível a identificação do arquiteto responsável pelo desenho do edifício, foi concedido o acesso aos documentos referentes ao mesmo, entre os quais a memória descritiva do projeto. A memória descritiva, datada de maio de 1961, evidencia que a peça principal e central do projeto era a ampla sala de espera que tinha à disposição um bar de fachada envidraçada sobre o rio, oferecendo um cómodo espaço de espera para o momento de embarque, sendo que o acesso aos cais de embarque era feito pelo exterior protegido por uma pala constituinte da cobertura. A estrutura é de betão armado, material mais adequado devido à sua resistência à erosão marítima, enquanto que as paredes interiores seriam de alvenaria de tijolo. O arquiteto diz procurar “*dar simplicidade e sobriedade ao edifício caracterizando-se cada dependência com os rasgamentos e pés direitos mais apropriados e de acordo com as funções a que se destinam*”⁴⁹.

A degradação da ponte-cais primordial deveu-se à descida dos níveis da água o que provocou o seu desuso e posteriormente a sua demolição. Em 2004, na ocasião da remodelação da Estação fluvial da Trafaria da autoria do atelier de arquitetura NEUPARTH, foi demolido por completo o pontão. De acordo com a memória descritiva, procurou-se responder às evidências da erosão marítima com soluções que visavam minimizar os seus efeitos e à funcionalidade do edifício, alterando os sistemas de circulação e permanência dos passageiros, o que afetou a sala de espera e o acesso ao cais que passou a ser interior.

⁴⁹ Autor Desconhecido - Memória Descritiva da Estação fluvial da Trafaria – 1961. Documentação disponível no Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Lisboa, Portugal).

- Uma nova interface rodo-fluvial na Trafaria -



Imagem 175 – Ponte-cais da Trafaria, 1948.



Imagem 176 – Ponte-cais da Trafaria no momento de desembarque, 1948.

- Uma nova interface rodo-fluvial na Trafaria -



Imagem 177 – Empresa de Camionetes Piedense em pano de fundo



Imagem 178 – Paragem das Camionetes na Praia da Trafaria

- Uma nova interface rodo-fluvial na Trafaria -



Imagem 179 – Planta de localização da interface rodo-fluvial da Trafaria

0 25 50 100 200 m

Proposta de intervenção

O momento de chegada à Trafaria de quem vem de Lisboa tem como primeiro cenário o Presídio que se encontra fechado com muros e gradeamentos, a Praceta do Porto de Lisboa que consiste numa zona de estacionamento e de circulação de viaturas com uma rotunda que apropria parte do passeio marginal. Existe ainda um café-ilha sem espaço para esplanada em que o pano de fundo consiste no armazém, abandonado e degradado, da Empresa de Camionetes Piedense, fundada na Trafaria, em 1928.

Numa tentativa de solucionar a incoerência dos limites do aterro em relação à malha urbana envolvente, propõe-se a regularização do desenho do mesmo, alinhando o seu limite com o muro original do Presídio e com a Avenida Bulhão Pato, retirando, por completo, a rotunda existente. A partir deste novo alinhamento é criado um acesso à praia agora aumentada e libertada com a demolição parcial do aterro. O outro acesso à praia replica o original, feito de nível onde o aterro intersecta o passeio marginal.

A redução da área do aterro condicionou o espaço para a circulação de veículos obrigando à eliminação do estacionamento em ilha que ocupava a Praceta do Porto de Lisboa. É proposto uma zona alternativa reservada ao estacionamento, localizada nas traseiras do armazém da Empresa de Camionetes Piedense, agora aberto e permeável à passagem pública podendo, assim, servir os visitantes do novo espaço proposto para o Presídio e os utentes dos transportes rodoviários e fluviais.

Em continuação das medidas que procuram estabelecer uma ordem espacial é inevitável a demolição do edifício do café e da guarda fiscal, motivada pela sua implantação desconexa da malha urbana envolvente. Assim, o espaço de café e restauração será integrado na conceção do novo edifício para a Estação fluvial. Deste modo, é libertada a fachada principal do armazém da Empresa de Camionetes Piedense que irá ter um papel fundamental no conjunto do projeto.

É redefinido o desenho da Praceta do Porto de Lisboa que, apesar de continuar apropriada pela circulação automóvel gerada pelo serviço do transporte fluvial, isto é, embarque e desembarque de veículos e largada de passageiros na zona '*kiss and ride*', passa a ser controlado pelo desenho arquitetónico. O piso de circulação será de basalto, material dominante nas restantes ruas da Trafaria permitindo, ao mesmo tempo, controlar a velocidade da circulação automóvel. A zona de espera para embarque dos veículos terá o piso em calçada de modo a integrar o pavimento da marginal incentivando a circulação pedonal numa zona que apenas se encontra ocupada por veículos em horas de ponta de embarque para Lisboa. Esta zona reservada para a espera de veículos consistirá em duas faixas com espaço para 28 viaturas no total, sendo a capacidade máxima do transporte fluvial de 29 viaturas. Estas faixas serão divididas por uma linha de árvores *Ginko Biloba* que têm como característica a folha caduca, selecionadas para um melhor aproveitamento da incidência solar no Inverno e a maximização da sombra no Verão.

- Uma nova interface rodo-fluvial na Trafaria -

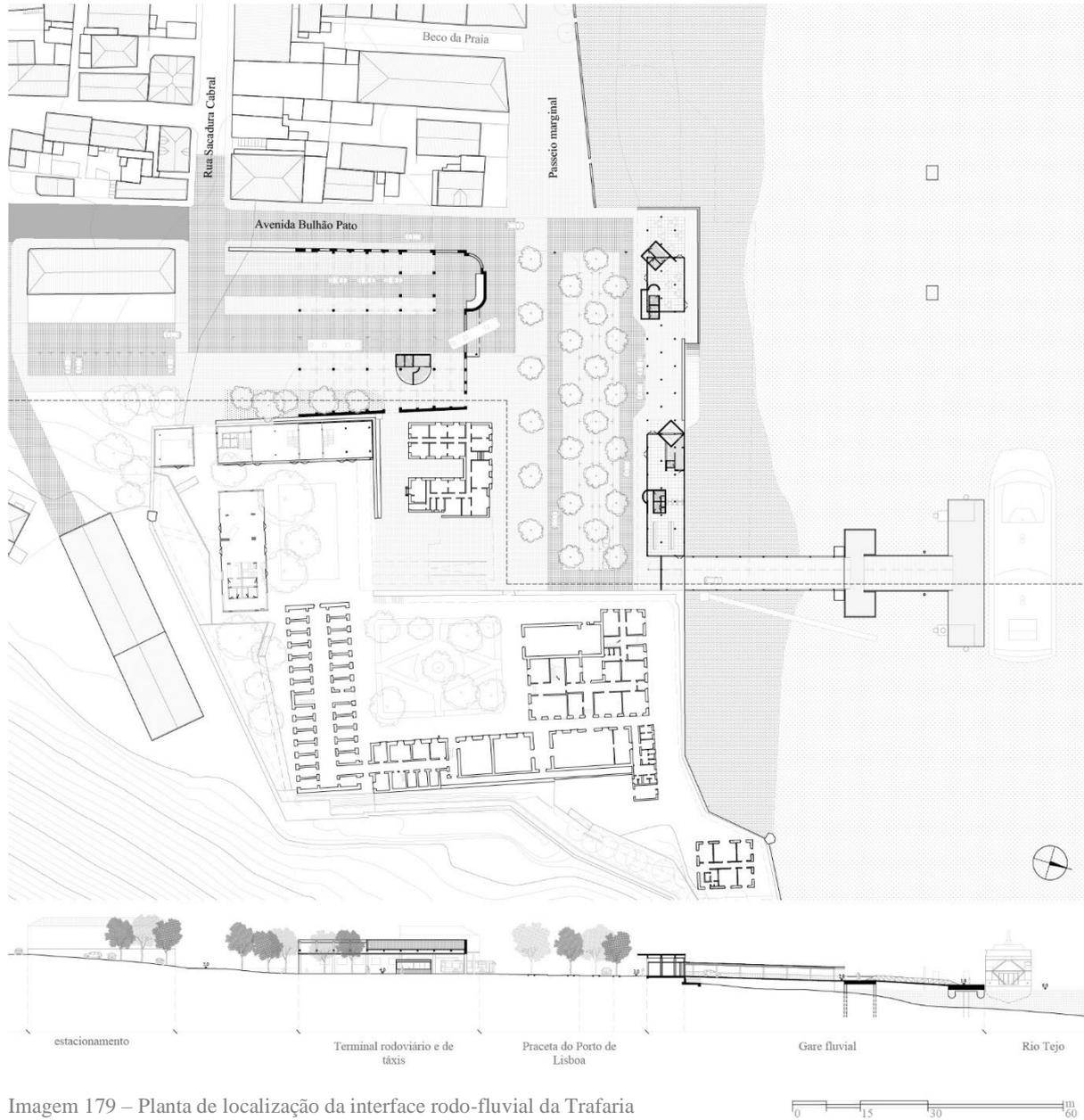


Imagem 179 – Planta de localização da interface rodo-fluvial da Trafaria

O armazém passará a ser um espaço permeável coberto que alberga os transportes rodoviários públicos, nomeadamente o autocarro e o táxi. O edifício, que pertencia à Empresa de Camionetes Piedense, encontra-se abandonado em processo de degradação estando uma das três naves já destruída.

Apesar do seu estado deteriorado, as estruturas da cobertura das duas naves intactas apresentam um ritmo de asnas de madeira maciça arqueadas. Com o intuito de preservar e realçar esta característica do edifício, propõe-se a sua reabilitação com o programa de terminal rodoviário que vai ao encontro do seu uso original. As alterações restringem-se: à abertura dos vãos, entretanto cerrados; à reconstrução parcial da cobertura da nave danificada (com treliças metálicas de modo a contrastar com as asnas de madeira maciça originais); e à demolição e redesenho da empena traseira que passará a constituir a entrada dos transportes para o terminal. Ambos os transportes têm vias próprias com espaço de espera para os respetivos veículos: os autocarros ocupam a via alinhada com a nave central, com saída para a Praceta do Porto de Lisboa e os táxis cingem-se à outra via, com saída direta para a Avenida Bulhão Pato. Enquanto que estas duas naves se dedicam à ocupação de veículos, a terceira nave, junto à fortificação do Presídio, é estritamente pedonal, atravessando todo o edifício. Nesta zona é implantado um pequeno módulo de serviços, sendo a sua ocupação compatível com uma combinação de dois dos seguintes programas: um posto de turismo; bilheteira; quiosque; entre outros pequenos serviços. Esta zona terá ainda, na continuação das árvores plantadas na Praceta, um conjunto de árvores que infiltram o edifício na zona onde é interrompida a cobertura.

A Praceta do Porto de Lisboa representa uma plataforma de ligação entre o novo terminal rodoviário e a nova estação fluvial.

A intenção primordial, da qual resulta o desenho da Estação fluvial, foi a de criar uma grande cobertura a ocupar toda a frente do novo alinhamento do aterro, que abrigue os módulos, independentes desta estrutura, destinados aos programas de estação fluvial e café/restauração. A estrutura desta cobertura extensa, cuja materialidade é betão armado de pigmentação clara, é constituída por um sistema de vigas (0,60m de altura) e pilares (0,30 m de diâmetro) que definem um ritmo e organização espacial.

O espaço reservado à Estação fluvial é o lado mais a nascente desta cobertura, implantação motivada pela localização do cais de embarque existente que se manteve por uma questão prática e funcional e que acabou por influenciar a restante disposição espacial. Os espaços constituintes da Estação fluvial são um módulo de gabinete, bilheteira e arquivo com uma instalação sanitária restrita aos funcionários da Estação e uma zona para as máquinas automáticas quer de multibanco quer de carregamento de bilhetes; e outro módulo de instalações sanitárias públicas embora reservado aos utentes do transporte fluvial. O restante espaço é de planta livre que serve de átrio de entrada; zona de transição, onde estão localizadas as cancelas; e a sala de espera que tem acesso ao módulo das instalações sanitárias anteriormente referido.

O processo de embarque de passageiros não se diferencia do parão habitual: após a compra e validação do bilhete é disponibilizado o espaço da sala de espera para aguardar a chegada do transporte fluvial. Apenas após o desembarque dos passageiros é permitida a saída dos que aguardam embarcar, de modo a separar os diferentes fluxos de movimento e evitar a desordem. Por outro lado, procurou-se que o desembarque fosse o mais rápido e direto possível tendo, assim, acesso direto à Praceta do Porto de Lisboa, movimento controlado por um portão que é aberto apenas para este momento pontual.

O mesmo procedimento aplica-se aos veículos pelo que, em vez da sala de espera, existem duas faixas na Praceta restritas à paragem dos veículos destinados ao embarque. Após a conclusão do desembarque de todos os veículos, será permitido, ordenadamente o embarque dos que se encontram nas faixas de espera.

A zona poente, abrigada pela cobertura, é ocupada por um espaço de restauração. A sua localização, apesar de pré-determinada pela implantação dos serviços de apoio ao transporte fluvial, é a mais adequada visto dar continuidade aos espaços de programa idêntico que definem a frente do passeio marginal. Assim, o novo edifício funciona como remate aos serviços da frente de praia bem como ponto de articulação entre o passeio marginal e o espaço público da Praceta do Porto de Lisboa. Este espaço tem como módulos a cozinha que alberga também o vestíbulo, instalação sanitária privativa e balcão de atendimento e outro módulo de instalações sanitárias públicas.

Existiu uma intenção arquitetónica de criar uma imagem de tridimensionalidade aos módulos, pelo que o revestimento das paredes exteriores é de um azulejo de betão criado pelo atelier *GRT architects* que acaba por valorizar a relação articulada entre os componentes do conjunto do projeto. Juntando-se à materialidade idêntica dos módulos, a ligação do conjunto é evidenciada através da altura de três metros constante entre os módulos, alinhando assim, nos casos da estação fluvial e espaço de restauração, com o caixilho que preenche o restante pé direito até à cobertura.

O espaço compreendido entre ambos estes serviços, interligados pela cobertura, procura dar continuação ao espaço público, existindo outro acesso à praia e bancos corridos que definem o espaço e que servem, em simultâneo, como guarda de segurança. Delimitado pela diferença de pavimentos, existe um avanço do basalto na calçada sob a cobertura, que corresponde à zona de *'kiss and ride'*, isto é, zona de largada de passageiros.

- Uma nova interface rodo-fluvial na Trafaria -

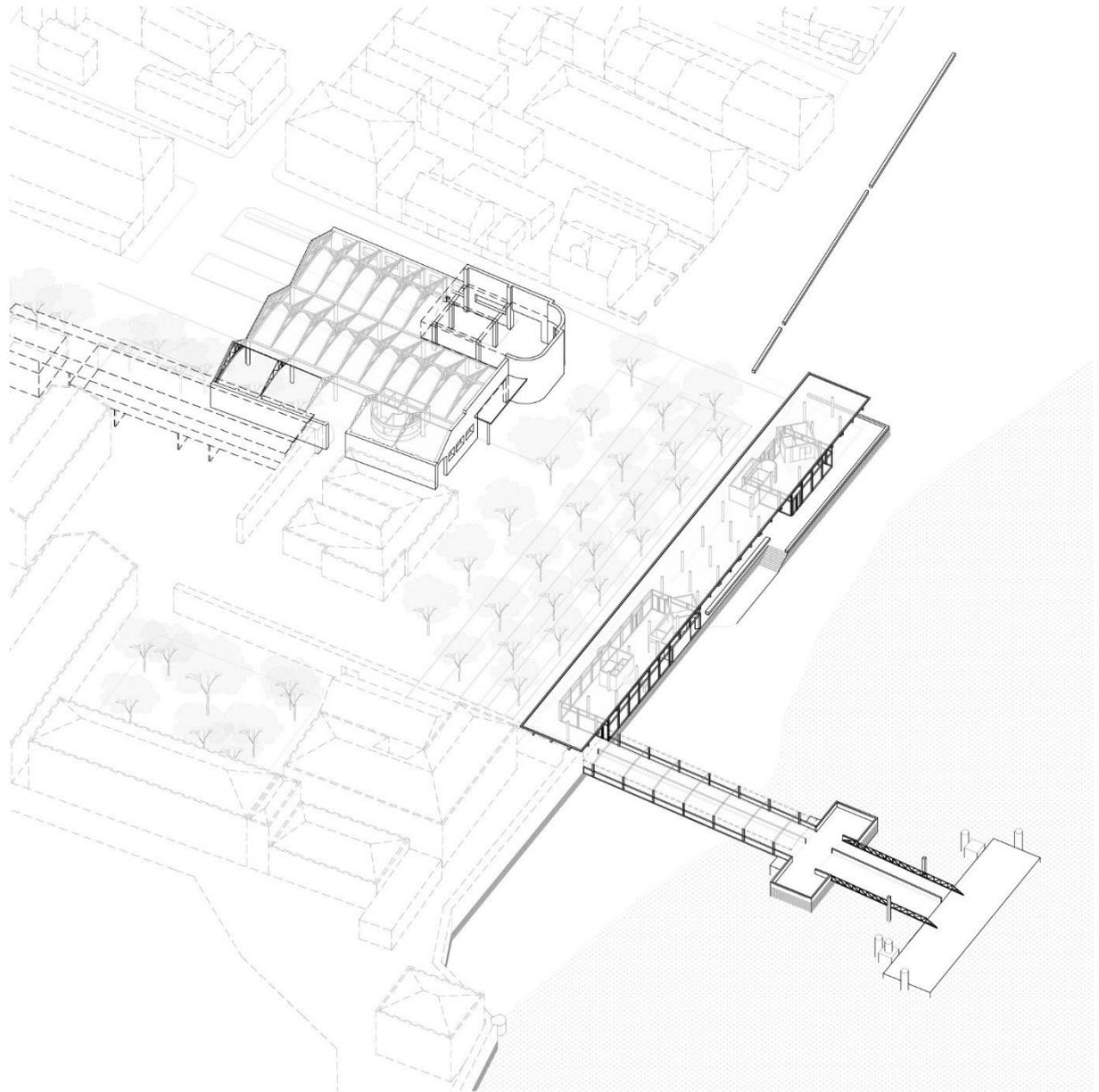


Imagem 181 – Axonometria geral da interface rodo-fluvial da Trafaria

- Uma nova interface rodo-fluvial na Trafaria -

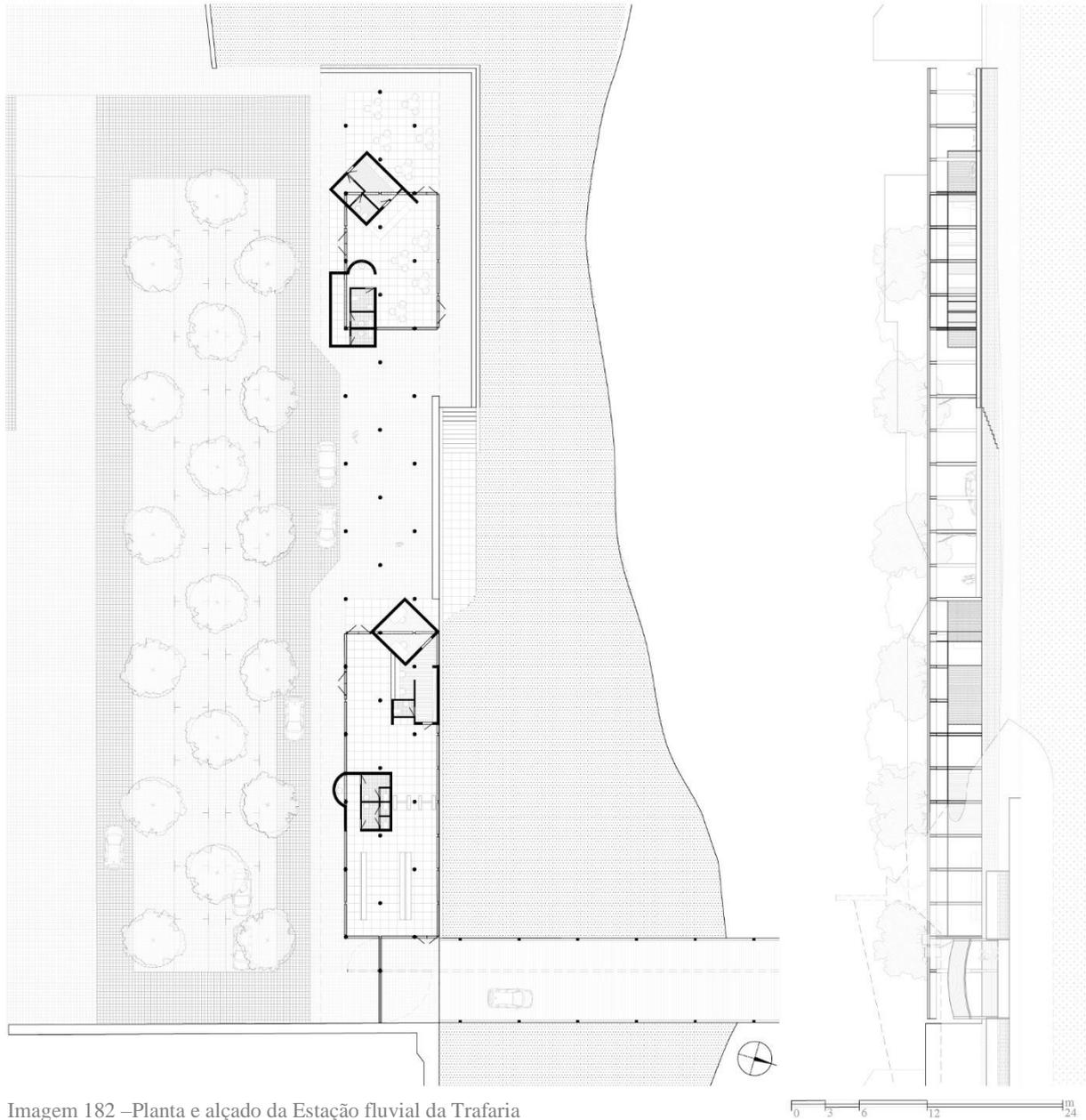


Imagem 182 –Planta e alçado da Estação fluvial da Trafaria

- Uma nova interface rodo-fluvial na Trafaria -

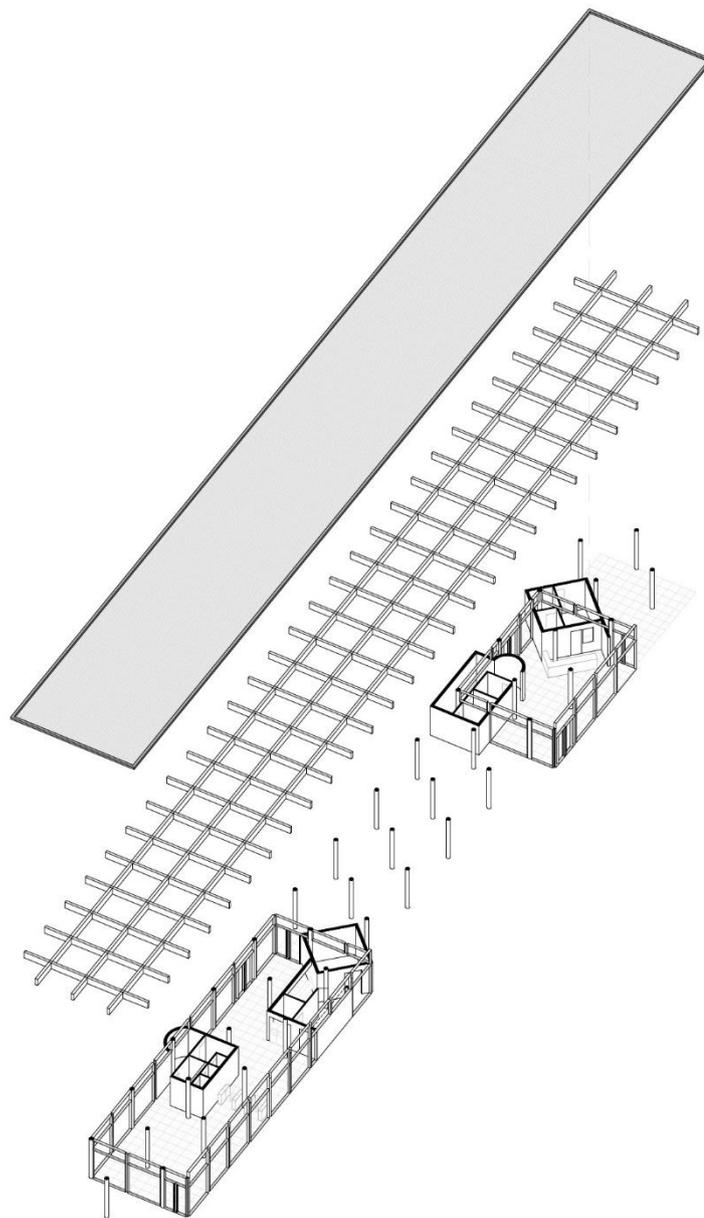


Imagem 183 – Axonometria explodida da Estação fluvial da Trafaria

- Uma nova interface rodo-fluvial na Trafaria -

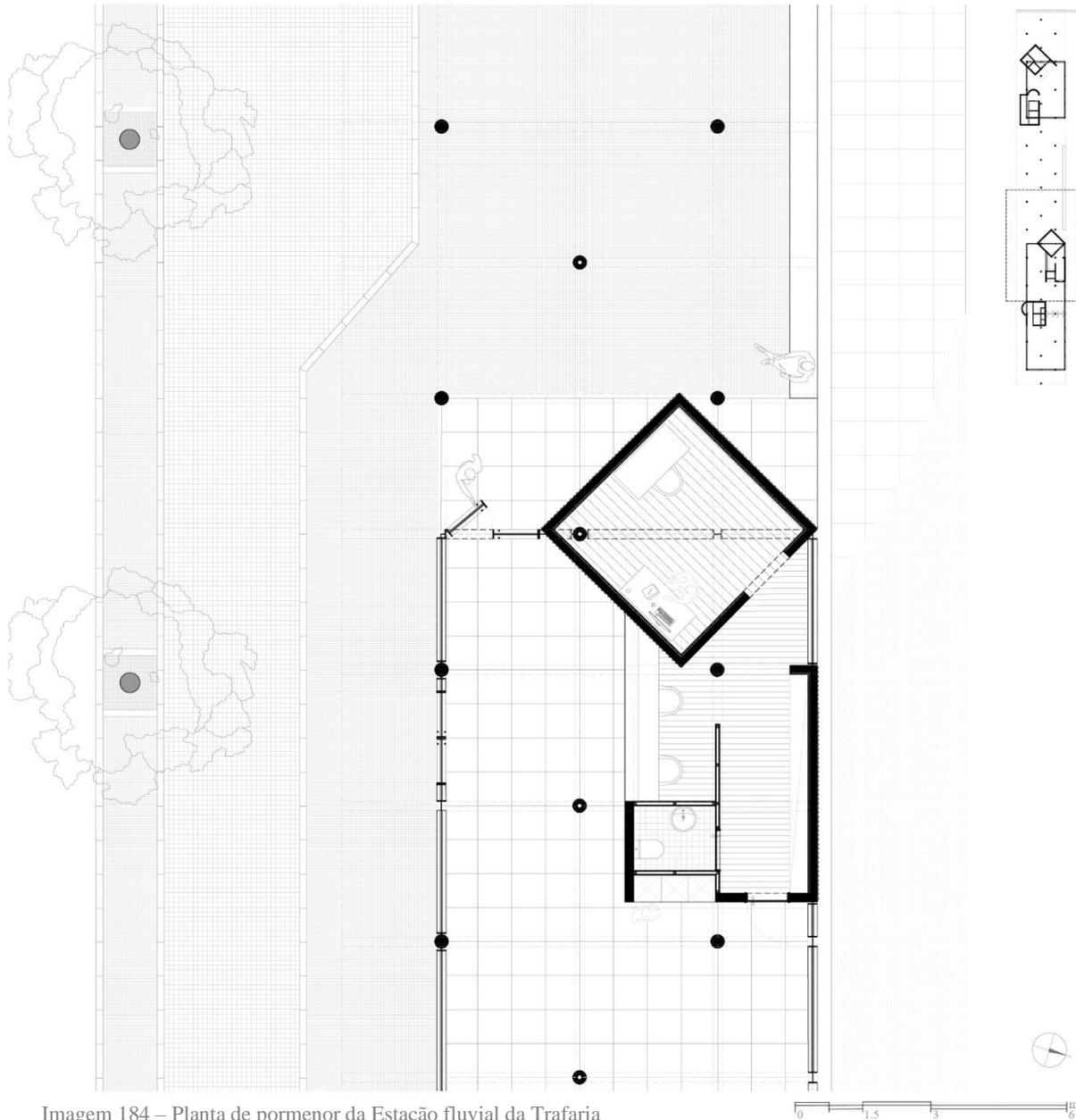


Imagem 184 – Planta de pormenor da Estação fluvial da Trafaria

- Uma nova interface rodo-fluvial na Trafaria -

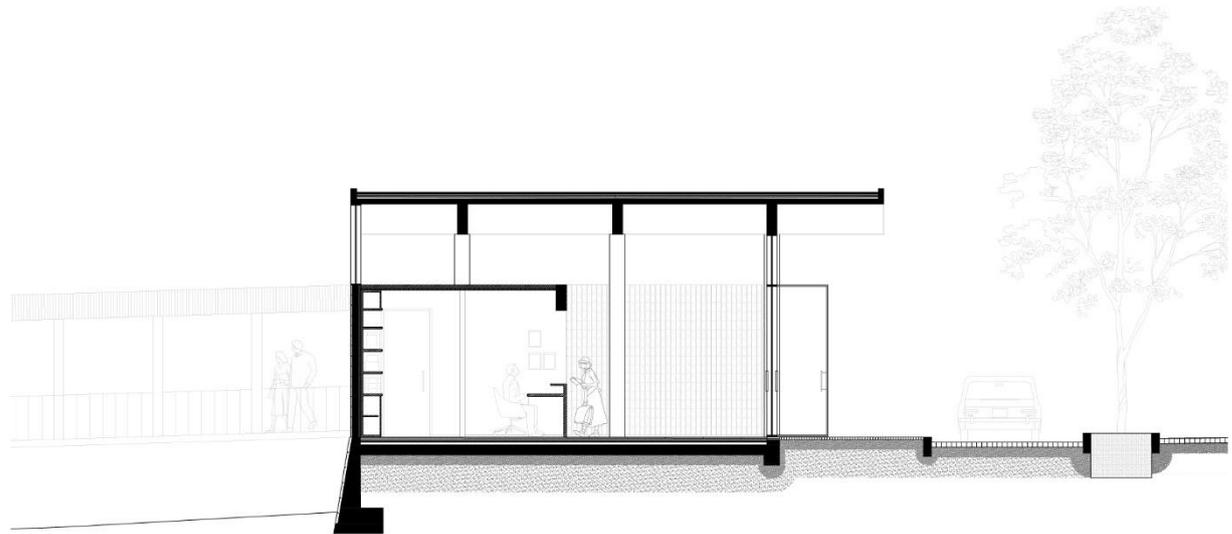
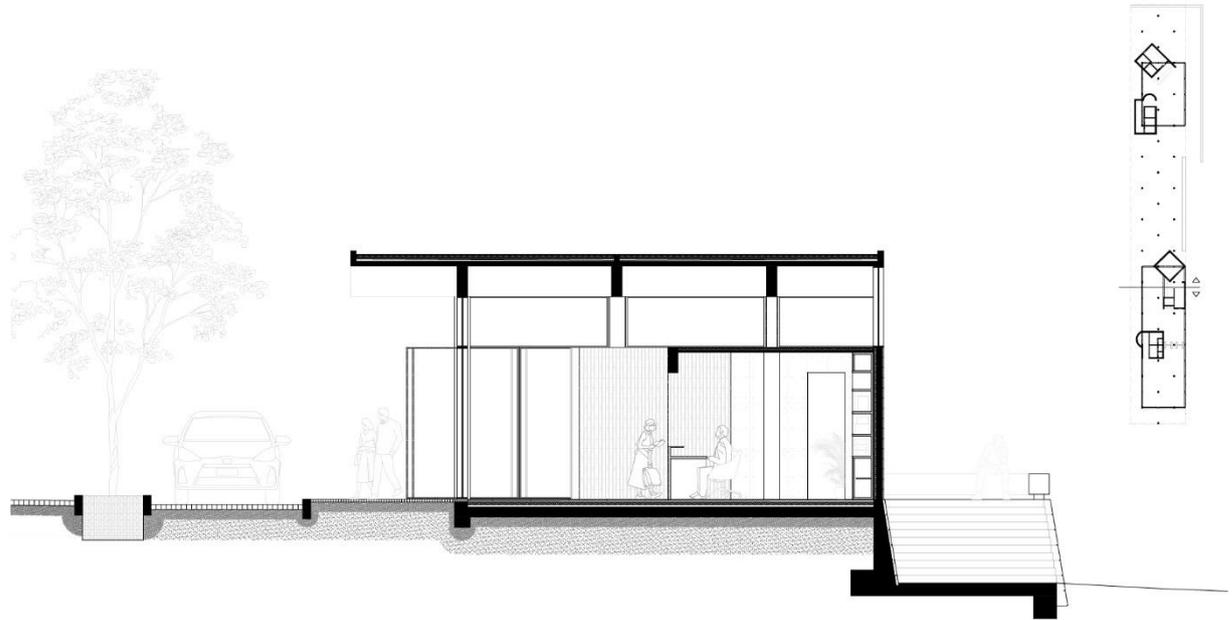


Imagem 185 – Cortes de pormenor da Estação fluvial da Trafaria



CONSIDERAÇÕES FINAIS

“(...) a «cidade» que perde qualidades, dá lugar ao urbano sem qualidades, à multiplicação dos «não lugares», amplificando-se mais a nostalgia do centro.”⁵⁰

A questão da relação entre a Cidade e o Rio funde-se com a problemática da centralidade da Área Metropolitana de Lisboa em torno do estuário do Tejo.

Apesar dos esforços em revalorizar o Rio na paisagem da Cidade, a frente ribeirinha apresenta-se fragmentada com grandes contrastes entre troços ribeirinhos, como é o caso de Belém, Cais do Sodré, e Terreiro do Paço face às restantes frentes de rio. É necessária a persistência na melhoria destes espaços para o Rio assumir, novamente, o seu papel vital na cidade. Tendo por base todas estas problemáticas, e com forte apoio no transporte fluvial, pretende-se refletir nesta proposta um meio de «recentralização» de Lisboa em torno do estuário do Tejo. A partir do momento em que é tratada, de igual modo, a frente ribeirinha da Margem Sul, os seus núcleos urbanos com acesso ao rio possuirão um crescido interesse, tornando-se expectável o desencadear de uma nova expansão para a Margem Sul, estagnando o crescimento da Área Metropolitana de Lisboa para as periferias na direção norte.

Baseando esta conjectura na travessia fluvial entre margens, assume-se um aumento na frequência e qualidade do transporte fluvial ligando permanentemente o centro histórico da capital aos núcleos urbanos que pontuam o estuário do Rio Tejo. Na medida em que outra questão presente é o da sustentabilidade que incentiva o uso do transporte público, e sendo o trajeto mais direto o da travessia do Rio, salienta-se o transporte fluvial como alternativa favorável não só ao progresso da sustentabilidade urbana como se reduzirão os meios de transporte terrestres cujas condições se

⁵⁰ DOMINGUES, Álvaro – *Cidade e Democracia 30 Anos de Transformação Urbana em Portugal*. 1ª Edição. ARGUMENTUM Edições, 2006. ISBN 972-8479-39-8. Página 34

encontram cada vez mais precárias devido ao seu uso exaustivo pela população. Este contexto realça, teoricamente, a importância da Estação fluvial como porta de entrada para os centros urbanos ribeirinhos.

Na elaboração deste projeto o maior desafio foi o de um desenho urbano funcional no que concerne aos movimentos de circulação. Num projeto deste tipo, ou seja, de infraestruturas de apoio a transportes, é fundamental a atenção ao movimento concentrado nos momentos de embarque e desembarque, quer de passageiros, quer de viaturas, para que os fluxos não interfiram entre si, de forma a evitar o congestionamento de uma circulação que exige fluidez.

Idealmente, este projeto de uma nova Interface rodo-fluvial na Trafaria, com foco na Estação fluvial, se tornará ponto de partida para novas intervenções necessárias nas frentes ribeirinhas de ambas as margens do Tejo.

BIBLIOGRAFIA

- Associação dos Arquitectos Portugueses - *Lisboa a Cidade e o Rio- Concurso de ideias para a renovação da zona ribeirinha de Lisboa*. Lisboa, 1988.
- CORREIA, Luís Miguel – *De Lisboa à outra banda: histórias de vapores, cacilheiros e catamarãs do Tejo*. Lisboa: EIN - Edições e Iniciativas Náuticas, 2012. ISBN 987-972-8536-17-6
- DOMINGUES, Álvaro – *Cidade e Democracia 30 Anos de Transformação Urbana em Portugal*. 1ª Edição. ARGUMENTUM Edições, 2006. ISBN 972-8479-39-8.
- FERREIRA, Vítor Matias – *Lisboa, a metrópole e o Rio*. 1ª Edição. Lisboa: Editorial Bizâncio, 1997. ISBN 972-53-0004-1.
- HENRIQUES, Pedro Castro – *Do vasto e belo porto de Lisboa*. Lisboa: By the book, 2013. ISBN 978-989-8614-11-7.
- LÔBO, Margariga Souza – *Planos de Urbanização A época de Duarte Pacheco*. 2ª Edição. Porto: Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 1995. ISBN 972-9483-14-0.
- ORTIGÃO, Ramalho – *As Praias de Portugal – Guia do Banhista e do Viajante*. Lisboa: Quetzal Editores, 2014. ISBN 978-989-722-102-6.
- PORTAS, Nuno – *A cidade como arquitetura*. 2ª Edição. Lisboa: Livros Horizonte, 2007. ISBN 972-24-1463-1
- ROSSI, Aldo – *A arquitetura da cidade*. Lisboa: Edições 70, LDA., 2016. ISBN 978-972-44-1916-9.
- TEOTÓNIO PEREIRA, Nuno – *Lisboa temas e polémicas*. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa. s/d ISBN 978-972-8877-14-9
- TORMENTA PINTO, Paulo – Entrevista a Manuel Graça Dias. *Revista Passagens*. ISSN 2182-8512. N°2 (2014)

DOCUMENTOS ELETRÓNICOS

BARROS, Maria Armanda de Sousa Narciso de- O desenvolvimento de Lisboa de 1890 a 1940: contribuição para o seu estudo geográfico. *Revista Municipal* [Em linha]. Nº 72 (1957), [Consult. 15 junho de 2019]. Disponível em WWW: <URL: http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/RevMunicipal/N72/N72_item1/P58.html>

D'ORNELLAS, Carlos – A Estação fluvial do Sul e Sueste. *Gazeta dos Caminhos de Ferro* [Em linha]. Nº1067 (1932). [Consult. 12 de junho de 2019]. Disponível internet: <URL: http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/GazetaCF/1932/N1067/N1067_item1/P10.html>

SOUSA, José Miguel Guerra de – Montijo e a regeneração da Frente Ribeirinha: A configuração do Espaço Público no contexto de mat-building. Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias. Faculdade de Arquitetura, Urbanismo, Geografia e Artes. Lisboa: 2014. Dissertação de mestrado.

ÍNDICE DE IMAGENS

Imagem 1 – Transporte fluvial ‘Sintrense’

Fonte: Fotografia tirada pela autora da dissertação – 2019

Imagem 2 – Compilação de ortofotografias da Área Metropolitana de Lisboa

Fonte: Google Earth Pro (editada pela autora da dissertação) - 2019

Imagem 3 - Vendedores ambulantes junto da estação Sul e Sueste 1976

Fonte: arquivo fotográfico digital da Câmara Municipal de Lisboa [Em linha] Disponível em: WWW

<<http://arquivomunicipal2.cmlisboa.pt/xarqdigitalizacaocontent/Documento.aspx?DocumentoID=338604&AplicacaoID=1>>[Consult. a 04/09/2019]

Imagem 4 - Vendedores ambulantes junto da estação Sul e Sueste 1976

Fonte: arquivo fotográfico digital da Câmara Municipal de Lisboa [Em linha] Disponível em: WWW

<<http://arquivomunicipal2.cmlisboa.pt/xarqdigitalizacaocontent/Documento.aspx?DocumentoID=338604&AplicacaoID=1>> [Consult. a 04/09/2019]

Imagem 5 – Planta da Estação Sul e Sueste - Desenho 238 - Projeto do novo edifício de passageiros - caminhos de ferro portugueses - 5 de Novembro de 1928

Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 6 - Alçado lateral Poente - Desenho 327 - Alteração ao projeto do novo edifício de passageiros Alçados das fachadas laterais - caminhos de ferro portugueses - 20 de Fevereiro de 1929

Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 7 - Alçado lateral Nascente - Desenho 327 - Alteração ao projeto do novo edifício de passageiros Alçados das fachadas laterais - caminhos de ferro portugueses - 20 de Fevereiro de 1929

Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 8 - Alçado Posterior (lado rio) - Desenho 231 - Projeto do novo edifício de passageiros - caminhos de ferro portugueses - 5 de Novembro de 1928

Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 9 - Alçado Principal (lado terra) - Desenho 232 - Projeto do novo edifício de passageiros - caminhos de ferro portugueses - 5 de Novembro de 1928

Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 10 - Alçado Principal (lado do terra) - Desenho 250 - Perspetiva da nova estação - caminhos de ferro portugueses - 10 de Novembro de 1928

Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 11 - Desenho de pormenor do portão Alçado e Planta

Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 12 - Planta de implantação - Fase de análise 1 - Desenho 1.2 - Interface - Terreiro do Paço - Arquiteto Artur Rosa - 1996

Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 13 - Planta do 1º piso - Programa Base - Desenho 1 - Interface - Terreiro do Paço - Arquiteto Artur Rosa - 1996

Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 14 - Planta do 2º piso - Programa Base - Desenho 2 - Interface - Terreiro do Paço - Arquiteto Artur Rosa - 1996

Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 15 - Alçado Nascente - Programa Base - Desenho 7 - Interface - Terreiro do Paço - Arquiteto Artur Rosa - 1996

Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 16 - Corte Transversal A - Programa Base - Desenho 9 - Interface - Terreiro do Paço - Arquiteto Artur Rosa - 1996

Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 17 - Corte Transversal B - Programa Base - Desenho 10 - Interface - Terreiro do Paço -Arquiteto Artur Rosa - 1996
 Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 18 - Alçado Global Sul - Programa Base - Interface - Terreiro do Paço - Arquiteto Artur Rosa - 1996
 Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 19 - Alçado Sul - Programa Base- Desenho 6 - Interface - Terreiro do Paço - Arquiteto Artur Rosa - 1996
 Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 20 - Alçado Norte - Programa Base - Desenho 4 - Interface - Terreiro do Paço - Arquiteto Artur Rosa - 1996
 Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 21 - Corte longitudinal - Programa Base - Desenho 8 - Interface - Terreiro do Paço - Arquiteto Artur Rosa - 1996
 Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 22 - Planta de Implantação - Estudo Prévio - Desenho 1 - Interface Fluvial do Terreiro do Paço - Atelier Daciano da Costa Arquitectura e Design, lda. - 2002
 Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 23 - Planta piso 0 - Estudo Prévio - Desenho 2 - Interface Fluvial do Terreiro do Paço - Atelier Daciano da Costa Arquitectura e Design, lda. - 2002
 Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 24 - Cortes AA', BB', CC', DD', EE' FF' - Estudo Prévio - Desenho 4 - Interface Fluvial do Terreiro do Paço - Atelier Daciano da Costa Arquitectura e Design, lda. - 2002
 Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 25 - Esquisso do Interface Fluvial do Terreiro do Paço - Atelier Daciano da Costa Arquitectura e Design, lda.
 Fonte: [Em linha] Disponível em: WWW < http://www.anacosta.pt/works_detalhes1.aspx?id=13> [Consult. a 06/08/2019]

Imagem 26 - Esquisso do Interface Fluvial do Terreiro do Paço - Atelier Daciano da Costa Arquitectura e Design, lda.
 Fonte: [Em linha] Disponível em: WWW < http://www.anacosta.pt/works_detalhes1.aspx?id=13> [Consult. a 06/08/2019]

Imagem 27 - Esquisso do Interface Fluvial do Terreiro do Paço - Atelier Daciano da Costa Arquitectura e Design, lda.
 Fonte: [Em linha] Disponível em: WWW < http://www.anacosta.pt/works_detalhes1.aspx?id=13> [Consult. a 06/08/2019]

Imagem 28 - Fachada principal da Estação fluvial de Belém
 Fonte: SIPA- Sistema de Informação para o Património Arquitectónico [Em linha] Disponível em: WWW <
http://www.monumentos.gov.pt/Site/APP_PagesUser/SIPAArchives.aspx?id=092910cf-8eaa-4aa2-96d9-994cc361eaf1&nipa=IPA.00020187>[Consult. a 06/07/2019]

Imagem 29 -Interior da Estação fluvial de Belém
 Fonte: arquivo fotográfico digital da Câmara Municipal de Lisboa [Em linha] Disponível em: WWW <
<http://arquivomunicipal2.cm-lisboa.pt/x-arqweb/ContentPage.aspx?ID=9523e17f84490001e240&Pos=1&Tipo=PCD>>[Consult. a 4/09/2019]

Imagem 30 – Planta - Estação fluvial para a A.G.P.L. a construir em Belém - 1939
 Fonte: SIPA- Sistema de Informação para o Património Arquitectónico [Em linha] Disponível em: WWW <
http://www.monumentos.gov.pt/Site/APP_PagesUser/SIPAArchives.aspx?id=092910cf-8eaa-4aa2-96d9-994cc361eaf1&nipa=IPA.00020187>[Consult. a 06/07/2019]

Imagem 31 - Alçados laterais e corte transversal -Estação fluvial para a A.G.P.L. a construir em Belém - 1939
 Fonte: SIPA- Sistema de Informação para o Património Arquitectónico [Em linha] Disponível em: WWW <
http://www.monumentos.gov.pt/Site/APP_PagesUser/SIPAArchives.aspx?id=092910cf-8eaa-4aa2-96d9-994cc361eaf1&nipa=IPA.00020187>[Consult. a 06/07/2019]

Imagem 32 - Alçado sul - Estação fluvial para a A.G.P.L. a construir em Belém – 1939

Fonte: SIPA- Sistema de Informação para o Património Arquitectónico [Em linha] Disponível em: WWW <http://www.monumentos.gov.pt/Site/APP_PagesUser/SIPAArchives.aspx?id=092910cf-8eaa-4aa2-96d9-994cc361eaf1&nipa=IPA.00020187>[Consult. a 06/07/2019]

Imagem 33 - Alçado norte - Estação fluvial para a A.G.P.L. a construir em Belém - 1939

Fonte: SIPA- Sistema de Informação para o Património Arquitectónico [Em linha] Disponível em: WWW <http://www.monumentos.gov.pt/Site/APP_PagesUser/SIPAArchives.aspx?id=092910cf-8eaa-4aa2-96d9-994cc361eaf1&nipa=IPA.00020187>[Consult. a 06/07/2019]

Imagem 34 - Detalhe da torre - Estação fluvial para a A.G.P.L. a construir em Belém - 1939

Fonte: SIPA- Sistema de Informação para o Património Arquitectónico [Em linha] Disponível em: WWW <http://www.monumentos.gov.pt/Site/APP_PagesUser/SIPAArchives.aspx?id=092910cf-8eaa-4aa2-96d9-994cc361eaf1&nipa=IPA.00020187>[Consult. a 06/07/2019]

Imagem 35 – Perspetiva - Estação fluvial para a A.G.P.L. a construir em Belém - 1939

Fonte: SIPA- Sistema de Informação para o Património Arquitectónico [Em linha] Disponível em: WWW <http://www.monumentos.gov.pt/Site/APP_PagesUser/SIPAArchives.aspx?id=092910cf-8eaa-4aa2-96d9-994cc361eaf1&nipa=IPA.00020187>[Consult. a 06/07/2019]

Imagem 36 – Perspetiva - Estação fluvial para a A.G.P.L. a construir em Belém - 1939

Fonte: SIPA- Sistema de Informação para o Património Arquitectónico [Em linha] Disponível em: WWW <http://www.monumentos.gov.pt/Site/APP_PagesUser/SIPAArchives.aspx?id=092910cf-8eaa-4aa2-96d9-994cc361eaf1&nipa=IPA.00020187>[Consult. a 06/07/2019]

Imagens 37 - Esquisso do alçado norte- Estação fluvial para a A.G.P.L. a construir em Belém - 1939

Fonte: SIPA- Sistema de Informação para o Património Arquitectónico [Em linha] Disponível em: WWW <http://www.monumentos.gov.pt/Site/APP_PagesUser/SIPAArchives.aspx?id=092910cf-8eaa-4aa2-96d9-994cc361eaf1&nipa=IPA.00020187>[Consult. a 06/07/2019]

Imagem 38 – Esquisso do alçado sul - Estação fluvial para a A.G.P.L. a construir em Belém - 1939

Fonte: SIPA- Sistema de Informação para o Património Arquitectónico [Em linha] Disponível em: WWW <http://www.monumentos.gov.pt/Site/APP_PagesUser/SIPAArchives.aspx?id=092910cf-8eaa-4aa2-96d9-994cc361eaf1&nipa=IPA.00020187>[Consult. a 06/07/2019]

Imagem 39 - Planta Geral - Alteração Proposta - Folha 2 - Transtejo - estação fluvial de Belém – gestécnica - Julho de 1993

Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 40 - Cortes Gerais - Alteração Proposta - Folha 4 - Transtejo - estação fluvial de Belém – gestécnica - Julho de 1993

Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 41 -Ponte cais da Trafaria em 1936.

Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa

Imagem 42 -Cais de embarque da Trafaria

Fonte: arquivo fotográfico digital da Câmara Municipal de Lisboa [Em linha] Disponível em: WWW

<<http://arquivomunicipal2.cm-lisboa.pt/xarqdigitalizacaIocontent/PaginaDocumento.aspx?DocumentoID=305740&AplicacaoID=1&Pagina=1&Linha=1&Coluna=1>>[Consult. a 07/02/2019]

Imagem 43 - Planta de localização da Estação fluvial da Trafaria - Proc. 105/8/IIA - maio de 1961

Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 44 - Planta e alçado da ponte-cais - Projeto de alargamento do tabuleiro - abril de 1957

Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 45 - Alçado Norte - Proc. 105/8/IIA - maio de 1961

Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 46 - Alçado Norte - Proc. 105/8/IIA - maio de 1961

Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 47 - Alçado Norte - Proc. 105/8/IIA - maio de 1961

Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 48 - Alçado Sul - Proc. 105/8/IIA - maio de 1961

Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 49 - Corte longitudinal - Proc. 105/8/IIA - maio de 1961

Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 50 - Alçado Nascente - Proc. 105/8/IIA - maio de 1961

Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 51 - Alçado Poente - Proc. 105/8/IIA - maio de 1961

Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 52 - Corte transversal - Proc. 105/8/IIA - maio de 1961

Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 53 - Alçado Norte - Proc. 105/8/I - agosto de 1959

Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 54 - Alçado Sul - Proc. 105/8/I - agosto de 1959

Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 55 – Vista aérea da Obra de Cacilhas - maio de 1952 – 11-36-001

Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa.

Imagem 56 - Entrada da Estação fluvial de Cacilhas

Fonte: Fotografia da autora da dissertação – 2019

Imagem 57 - Farol de Cacilhas - Plantas, corte, alçado - Transtejo - Proc. 187/OwE/V - Arquiteto José Miguel Fonseca - 1978

Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 58 - Proposta para arranjo marginal do Largo Alfredo Alex - Planta Geral e Alçado para o rio - Desenho 1 - Fausto José de Miranda Simões - 1977

Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 59 - Proposta para arranjo marginal do Largo Alfredo Alex - Perspetiva volumétrica do conjunto - Desenho 2 - Fausto José de Miranda Simões - 1977

Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 60 - Circulação do Largo Costa Pinto - Desenho G.P.G. nº 800 - 1997

Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 61 - Fotomontagem - Remodelação do terminal fluvial de Cacilhas - Desenho 12 - Arquitetos Bruno Cerqueira e Paulo Brito da Silva - Julho de 1992

Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 62 - Estudo para o Terminal de transportes de Cacilhas - Planta Geral - Estudo prévio - Desenho 01 - António Santos Machado, Arquitectos LDA.- junho de 1996

Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 63 -Terminal de transportes de Cacilhas- Planta - Projeto de execução - Desenho 2 - António Santos Machado, Arquitectos LDA. - outubro de 1996

Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 64 -Terminal de transportes de Cacilhas- Planta Galeria - Projeto de execução - Desenho 3 -António Santos Machado, Arquitectos LDA. - outubro de 1996

Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 65 - Estação fluvial Porto Brandão - Exterior

Fonte: Fotografia da autora da dissertação – 2019

Imagem 66 - Estação fluvial Porto Brandão – Interior

Fonte: Fotografia da autora da dissertação – 2019

Imagem 67 - Projecto da Estação fluvial do Porto Brandão - Planta de localização - Folha 1 - Proc.: 106/8/II - Julho de 1959

Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 68 - Projecto da Estação fluvial do Porto Brandão - Planta do piso - Folha 2 - Proc.: 106/8/II - Julho de 1959

Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 69 - Projecto da Estação fluvial do Porto Brandão - Alçado Nascente - Folha 5 - Proc.: 106/8/II - Julho de 1959

Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 70 - Projecto da Estação fluvial do Porto Brandão - Alçado Poente - Folha 4 - Proc.: 106/8/II - Julho de 1959

Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 71 - Projecto da Estação fluvial do Porto Brandão - Alçado Norte - Folha 5 - Proc.: 106/8/II - Julho de 1959

Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 72 - Projecto da Estação fluvial do Porto Brandão- Alçado Sul- Folha 4 - Proc.: 106/8/II - Julho de 1959

Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 73 - Corte longitudinal - Projecto da Estação fluvial do Porto Brandão - Proc.: 106/8/II - Julho de 1959

Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 74 - Projecto da Estação fluvial do Porto Brandão - Corte transversal - Folha 7 - Proc.: 106/8/II - Julho de 1959

Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 75 - Estação fluvial do Montijo - Exterior

Fonte: Fotografia da autora da dissertação - 2019

Imagem 76 - Fotografia do exterior do Terminal fluvial do Montijo - 1996

Fonte: Jornal dos Arquitectos nº165, 1996 (Biblioteca da Ordem dos Arquitectos)

Imagem 77 - Fotografia do exterior do Terminal fluvial do Montijo - 1996

Fonte: Jornal dos Arquitectos nº165, 1996 (Biblioteca da Ordem dos Arquitectos)

Imagem 78 - Planta de Localização - Folha 1 - Estudo prévio da Estação fluvial do Montijo - Arquitecto Raul Ceregeiro - 8 de dezembro de 1987

Fonte: Documentação do Estudo Prévio fornecido pelo Arquitecto Raul Ceregeiro

Imagem 79 - Planta de Cobertura - Folha 3 - Estudo prévio da Estação fluvial do Montijo - Arquitecto Raul Ceregeiro - 28 de dezembro de 1987

Fonte: Documentação do Estudo Prévio fornecido pelo Arquitecto Raul Ceregeiro

Imagem 80 - Planta do piso térreo - Solução alternativa- Folha 3 - Estudo prévio da Estação fluvial do Montijo - Arquitecto Raul Ceregeiro - 28 de dezembro de 1987

Fonte: Documentação do Estudo Prévio fornecido pelo Arquitecto Raul Ceregeiro

Imagem 81 - Planta do piso superior - Solução alternativa- Folha 3 - Estudo prévio da Estação fluvial do Montijo - Arquitecto Raul Ceregeiro - 28 de dezembro de 1987

Fonte: Documentação do Estudo Prévio fornecido pelo Arquitecto Raul Ceregeiro

Imagem 82 - Planta do piso térreo - Folha 2 - Estudo prévio da Estação fluvial do Montijo - Arquitecto Raul Ceregeiro - 28 de dezembro de 1987

Fonte: Documentação do Estudo Prévio fornecido pelo Arquitecto Raul Ceregeiro

Imagem 83 - Planta do piso superior - Folha 2 - Estudo prévio da Estação fluvial do Montijo - Arquitecto Raul Ceregeiro - 28 de dezembro de 1987

Fonte: Documentação do Estudo Prévio fornecido pelo Arquitecto Raul Ceregeiro

Imagem 84 - Fotografia da maquete - Estudo prévio da Estação fluvial do Montijo - Arquitecto Raul Ceregeiro - 28 de dezembro de 1987

Fonte: Documentação do Estudo Prévio fornecido pelo Arquitecto Raul Ceregeiro

Imagem 85 - Fotografia da maquete - Estudo prévio da Estação fluvial do Montijo - Arquiteto Raul Ceregeiro - 28 de dezembro de 1987

Fonte: Documentação do Estudo Prévio fornecido pelo Arquiteto Raul Ceregeiro

Imagem 86 - Fotografia da maquete - Estudo prévio da Estação fluvial do Montijo - Arquiteto Raul Ceregeiro - 28 de dezembro de 1987

Fonte: Documentação do Estudo Prévio fornecido pelo Arquiteto Raul Ceregeiro

Imagem 87 - Fotografia da maquete - Estudo prévio da Estação fluvial do Montijo - Arquiteto Raul Ceregeiro - 28 de dezembro de 1987

Fonte: Documentação do Estudo Prévio fornecido pelo Arquiteto Raul Ceregeiro

Imagem 88 - Alçada Norte - Folha 4 - Estudo prévio da Estação fluvial do Montijo – Arquiteto Raul Ceregeiro - 28 de dezembro de 1987

Fonte: Documentação do Estudo Prévio fornecido pelo Arquiteto Raul Ceregeiro

Imagem 89 - Alçada Sul - Folha 4 - Estudo prévio da Estação fluvial do Montijo – Arquiteto Raul Ceregeiro - 28 de dezembro de 1987

Fonte: Documentação do Estudo Prévio fornecido pelo Arquiteto Raul Ceregeiro

Imagem 90 - Alçada Este- Folha 4 - Estudo prévio da Estação fluvial do Montijo – Arquiteto Raul Ceregeiro - 28 de dezembro de 1987

Fonte: Documentação do Estudo Prévio fornecido pelo Arquiteto Raul Ceregeiro

Imagem 91 - Alçada Poente - Folha 4 - Estudo prévio da Estação fluvial do Montijo – Arquiteto Raul Ceregeiro - 28 de dezembro de 1987

Fonte: Documentação do Estudo Prévio fornecido pelo Arquiteto Raul Ceregeiro

Imagem 92 - Corte longitudinal A-B - Folha 4 - Estudo prévio da Estação fluvial do Montijo - Arquiteto Raul Ceregeiro - 28 de dezembro de 1987

Fonte: Documentação do Estudo Prévio fornecido pelo Arquiteto Raul Ceregeiro

Imagem 93 - Corte Transversal C-D - Folha 4 - Estudo prévio da Estação fluvial do Montijo – Arquiteto Raul Ceregeiro - 28 de dezembro de 1987

Fonte: Documentação do Estudo Prévio fornecido pelo Arquiteto Raul Ceregeiro

Imagem 94 - Planta piso térreo - Folha T1 - Projeto de execução do Terminal fluvial do Montijo - Arquiteto Raul Ceregeiro - Abril de 1993

Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 95 - Planta piso 1- Folha T2 - Projeto de execução do Terminal fluvial do Montijo - Arquiteto Raul Ceregeiro - Abril de 1993

Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 96 - Planta de localização - Equipamento para pescadores

Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 97 - Estação fluvial do Barreiro

Fonte: Fotografia da autora da dissertação – 2019

Imagem 98 – Sala de espera da Estação fluvial do Barreiro

Fonte: Fotografia da autora da dissertação – 2019

Imagem 99 - Esboceto da gare de passageiros - Desenho 5 - Reordenamento do Terminal do Barreiro - Consulmar - julho de 1984

Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 100 - Arranjo Geral - Implantação - Desenho 1 - Projeto de execução do Terminal Rodo-Ferro-Fluvial do Barreiro - Consulmar - dezembro de 1990

Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 101 - Planta piso 0 - Desenho 2 - Projeto de execução do Terminal Rodo-Ferro-Fluvial do Barreiro - Consulmar - dezembro de 1990
Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 102 - Alçado Norte - Desenho 9 - Projeto de execução do Terminal Rodo-Ferro-Fluvial do Barreiro - Consulmar - dezembro de 1990
Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 103 - Alçado Sul - Desenho 9 - Projeto de execução do Terminal Rodo-Ferro-Fluvial do Barreiro - Consulmar - dezembro de 1990
Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 104 - Corte longitudinal A-B - Projeto de execução do Terminal Rodo-Ferro-Fluvial do Barreiro - Consulmar - dezembro de 1990
Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 105 - Alçado - Projeto de execução do Terminal Rodo-Ferro-Fluvial do Barreiro - Consulmar - dezembro de 1990
Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 106 - Corte transversal A-B - Projeto de execução do Terminal Rodo-Ferro-Fluvial do Barreiro - Consulmar - dezembro de 1990
Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 107 - Alçado Nascente Corte 22' - Desenho 824 - Terminal Rodo-Fluvial do Barreiro - Caminhos de ferro portugueses, EP
Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 108 - Corte transversal 44' - Desenho 811 - Projeto de execução do Terminal Rodo-Fluvial do Barreiro - Caminhos de ferro portugueses, EP - junho de 1994
Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 109 - Estação fluvial do Seixal - Exterior
Fonte: Fotografia da autora da dissertação - 2019

Imagem 110 - Estação fluvial do Seixal - Interior
Fonte: Fotografia da autora da dissertação - 2019

Imagem 111 - Planta geral de arranjos exteriores e rede viária de acesso - Projeto de execução do Terminal de transportes do Seixal - António Santos Machado, Arquitectos, LDA. - março de 1997
Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 112 - Planta piso térreo - Desenho 02 - Projeto de execução do Terminal de transportes do Seixal - António Santos Machado, Arquitectos, LDA. - Outubro de 1996
Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 113 - Planta galeria - Desenho 03 - Projeto de execução do Terminal de transportes do Seixal - António Santos Machado, Arquitectos, LDA. - Outubro de 1996
Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 114 - Alçado Noroeste - Desenho 05 - Projeto de execução do Terminal de transportes do Seixal - António Santos Machado, Arquitectos, LDA. - Outubro de 1996
Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 115 - Alçado Sudeste - Desenho 05 - Projeto de execução do Terminal de transportes do Seixal - António Santos Machado, Arquitectos, LDA. - Outubro de 1996
Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 116 - Alçado Nordeste - Desenho 05 - Projeto de execução do Terminal de transportes do Seixal - António Santos Machado, Arquitectos, LDA. - Outubro de 1996
Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 117 - Alçado Sudoeste - Desenho 05 - Projeto de execução do Terminal de transportes do Seixal - António Santos Machado, Arquitectos, LDA. - Outubro de 1996
Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 118 - Corte construtivo - Desenho 06 - Projeto de execução do Terminal de transportes do Seixal - António Santos Machado, Arquitectos, LDA. - Outubro de 1996
Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 119 - Corte construtivo - Desenho 07 - Projeto de execução do Terminal de transportes do Seixal - António Santos Machado, Arquitectos, LDA. - Outubro de 1996
Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 120 - Estação fluvial do Seixalinho/Montijo - Exterior – 2019
Fonte: Fotografia da autora da dissertação – 2019

Imagem 121 - Estação fluvial do Seixalinho/Montijo - Interior – 2019
Fonte: Fotografia da autora da dissertação – 2019

Imagem 122 - Planta geral - estação fluvial, vias de acesso e parque de estacionamento - Novo terminal fluvial do Montijo - Tetractys 2000-2002
Fonte: Tetractys [Em linha] Disponível em: WWW
<http://tetractys.pt/pt/projetos/selecionados/terminal_fluvial_seixalinho.html>[Consult. a 06/09/2019]

Imagem 123 - Corte transversal - Novo terminal fluvial do Montijo -Tetractys 2000-2002
Fonte: Tetractys [Em linha] Disponível em: WWW
<http://tetractys.pt/pt/projetos/selecionados/terminal_fluvial_seixalinho.html>[Consult. a 06/09/2019]

Imagem 124 - Terminal fluvial do Cais do Sodré - Exterior
Fonte: Fotografia da autora da dissertação – 2019

Imagem 125 - Terminal fluvial do Cais do Sodré - Interior
Fonte: Fotografia da autora da dissertação – 2019

Imagem 126 - Situação atual - Desenho 1 - Terminal fluvial do Cais do Sodré - Consulmar - 1985
Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 127 - Esquema do arranjo geral - Desenho 2 - Terminal fluvial do Cais do Sodré - Consulmar - 1985
Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 128 - Planta de localização, de acessos e de circulações - Desenho 1 - A.G.P.L. - Estação fluvial do Cais do Sodré - Proc.:1076/OE/II - Arquiteto José Henrique Pinto dos Santos - 1968
Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 129 - Esquema das instalações - A.G.P.L. - Estação fluvial do Cais do Sodré - Proc.:1076/OE/II - Arquiteto José Henrique Pinto dos Santos - 1968
Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 130 - Perfis de acessos e de circulações - Desenho 8 - A.G.P.L. - Estação fluvial do Cais do Sodré - Proc.:1076/OE/II - Arquiteto José Henrique Pinto dos Santos – 1968
Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 131 - Alçado Norte - lado terra - Desenho 5 - A.G.P.L. - Estação fluvial do Cais do Sodré - Ante-projeto - Arquiteto José Henrique Pinto dos Santos - 1968
Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 132 - Alçado sul - lado do rio - Desenho 6 - A.G.P.L. - Estação fluvial do Cais do Sodré - Ante-projeto - Arquiteto José Henrique Pinto dos Santos - 1968
Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 133 - Corte construtivo - Desenho 7 - A.G.P.L. - Estação fluvial do Cais do Sodré - Ante-projeto - Arquiteto José Henrique Pinto dos Santos - 1968

Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)
Imagem 134 - Corte construtivo - Desenho 11 - A.G.P.L. - Estação fluvial do Cais do Sodré - Ante-projeto - Arquiteto José Henrique Pinto dos Santos - 1968
Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)
Imagem 135 - Corte construtivo - Desenho 10 - A.G.P.L. - Estação fluvial do Cais do Sodré - Ante-projeto - Arquiteto José Henrique Pinto dos Santos - 1968
Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)
Imagem 136 - Corte construtivo - Desenho 8 - A.G.P.L. - Estação fluvial do Cais do Sodré - Ante-projeto - Arquiteto José Henrique Pinto dos Santos - 1968
Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)
Imagem 137 - Corte construtivo - Desenho 12 - A.G.P.L. - Estação fluvial do Cais do Sodré - Ante-projeto - Arquiteto José Henrique Pinto dos Santos - 1968
Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)
Imagem 138 - Corte construtivo - Desenho 13 - A.G.P.L. - Estação fluvial do Cais do Sodré - Ante-projeto - Arquiteto José Henrique Pinto dos Santos - 1968
Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)
Imagem 139 - Perspectiva - Desenho 504 - A.G.P.L. - Instalações provisórias do acesso ao 2º desembarcadouro do Cais do Sodré - Direção de Serviço de Obras - Fevereiro de 1969
Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)
Imagem 140 - Alçado Norte - Desenho 504 - A.G.P.L. - Instalações provisórias do acesso ao 2º desembarcadouro do Cais do Sodré - Direção de Serviço de Obras - Fevereiro de 1969
Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)
Imagem 141 - Planta geral - Desenho 01 - Interface do Cais do Sodré - Estação fluvial Transtejo - Ante-projeto - Nuno Teotónio Pereira Pedro Viana Botelho Arquitectos - Setembro de 1995
Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)
Imagem 142 - Esquizzo inicial - Pedro Viana Botelho - 1992
Fonte: Documentação fornecido pelo Arquiteto Pedro Viana Botelho
Imagem 143 - Planta alternativa - Pedro Viana Botelho e Nuno Teotónio Pereira
Fonte: Documentação fornecido pelo Arquiteto Pedro Viana Botelho
Imagem 144 - Maquete - Pedro Viana Botelho e Nuno Teotónio Pereira
Fonte: Documentação fornecido pelo Arquiteto Pedro Viana Botelho
Imagem 145 - Maquete - Pedro Viana Botelho e Nuno Teotónio Pereira
Fonte: Documentação fornecido pelo Arquiteto Pedro Viana Botelho
Imagem 146 - Maquete - Pedro Viana Botelho e Nuno Teotónio Pereira
Fonte: Documentação fornecido pelo Arquiteto Pedro Viana Botelho
Imagem 147 - Planta do piso 0 - Desenho 03 - Interface do Cais do Sodré - Estação fluvial Transtejo - Ante-projeto - Nuno Teotónio Pereira e Pedro Viana Botelho Arquitectos - Setembro de 1995
Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)
Imagem 148 - Cortes 1,2,3 - Desenho 06 - Interface do Cais do Sodré - Estação fluvial Transtejo - Ante-projeto - Nuno Teotónio Pereira e Pedro Viana Botelho Arquitectos - Setembro de 1995
Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)
Imagem 149 - Cortes 4,5,6 - Desenho 07 - Interface do Cais do Sodré - Estação fluvial Transtejo- Ante-projeto - Nuno Teotónio Pereira e Pedro Viana Botelho Arquitectos - Setembro de 1995
Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 150 - Cortes 7,8,9 - Desenho 08 - Interface do Cais do Sodré - Estação fluvial Transtejo - Ante-projeto - Nuno Teotónio Pereira e Pedro Viana Botelho Arquitectos - Setembro de 1995
 Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 151 - Planta térrea cota +4.00 - Desenho 01 - Interface do Cais do Sodré - 2ª Fase - Estudo Prévio - Nuno Teotónio Pereira e Pedro Viana Botelho Arquitectos - Março de 2000
 Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 152 - Planta inferior cota 0.00; Corte longitudinal, Transversal e Alçado sul - Desenho 03 - Metropolitano de Lisboa - Interface do Cais do Sodré - Nuno Teotónio Pereira e Pedro Viana Botelho Arquitectos - Março de 2000
 Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 153 - Planta final - Pedro Viana Botelho e Nuno Teotónio Pereira
 Fonte: Documentação fornecido pelo Arquiteto Pedro Viana Botelho

Imagem 154 - Corte e plantas dos pisos - Pedro Viana Botelho e Nuno Teotónio Pereira
 Fonte: Documentação fornecido pelo Arquiteto Pedro Viana Botelho

Imagem 155 - Planta final - Pedro Viana Botelho e Nuno Teotónio Pereira
 Fonte: Documentação fornecido pelo Arquiteto Pedro Viana Botelho

Imagem 156 - Fotografia aérea da Praça do Comércio, 1953 – António Castelo Branco
 Fonte: arquivo fotográfico digital da Câmara Municipal de Lisboa [Em linha] Disponível em: WWW <<http://arquivomunicipal2.cm-lisboa.pt/xarqdigitalizacaocontent/PaginaDocumento.aspx?DocumentoID=275902&AplicacaoID=1&Pagina=1&Linha=1&Coluna=1>> [Consult. a 17/09/2019]

Imagem 157 – Planta de Lisboa de 1871 com delimitação dos aterros da Frente Ribeirinha
 Fonte: Plantas Topográficas de Lisboa pelo Engenheiro Augusto Vieira da Silva

Imagem 158 – Ilustração do “hotel-terminus” de Antonio Belo publicado na Gazeta dos Caminhos de Ferro
 Fonte: Gazeta dos Caminhos de Ferro [Em linha]. Nº1067 (1932). Páginas 264 e 265. [Consult. 12 de junho de 2019]. Disponível internet: <URL: http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/GazetaCF/1932/N1067/N1067_item1/P10.html >

Imagem 159 – Planta da estação Sul e Sueste publicada no Boletim da CP
 Fonte: Boletim da CP [Em linha]. Nº1 (1932). [Consult. 12/06/2019]. Disponível em: WWW <URL: https://www.cp.pt/StaticFiles/Institucional/4_cultura_ferroviaria/2_historia/2_boletins/boletim01.pdf>

Imagem 160 – Interior da estação Sul e Sueste, 1976 - Álvaro Campeão.
 Fonte: arquivo fotográfico digital da Câmara Municipal de Lisboa [Em linha] [Consult. a 17/09/2019] Disponível em: WWW <<http://arquivomunicipal2.cm-lisboa.pt/xarqdigitalizacaocontent/PaginaDocumento.aspx?DocumentoID=338492&AplicacaoID=1&Pagina=1&Linha=1&Coluna=1>>

Imagem 161 – Renders do novo Terminal de Atividade Marítimo-Turística
 Fonte: CML [Em linha]. [Consult. 12 de setembro de 2019]. Disponível internet: <URL:http://www.cm-lisboa.pt/no_cache/noticias/detalhe/article/requalificacao-da-estacao-fluvial-sul-e-sueste>

Imagem 162 – Fotografia aérea do Montijo, 1948
 Fonte: [Em linha]. [Consult. 15/09/2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://www.facebook.com/montijo.portugal/photos/a.358221357690312/1188559234656516/?type=3&theater>>

Imagem 163 - Vista do Terminal fluvial do Montijo a partir do Rio.
 Fonte: Fotografia fornecida pelo Arquiteto Raul Ceregeiro

Imagem 164 – Exterior do Terminal fluvial do Montijo – “marcações” referentes na transcrição.
 Fonte: Fotografia fornecida pelo Arquiteto Raul Ceregeiro

Imagem 165 – Ponte-cais, vista do rio, do Terminal fluvial do Montijo.
 Fonte: Fotografia fornecida pelo Arquiteto Raul Ceregeiro

Imagem 166 – Zona de espera no interior do Terminal fluvial do Montijo.
Fonte: Fotografia fornecida pelo Arquiteto Raul Ceregeiro

Imagem 167 – Zona de espera no interior do Terminal fluvial do Montijo.
Fonte: Fotografia fornecida pelo Arquiteto Raul Ceregeiro

Imagem 168 – Escadas de acesso à galeria no interior da estação fluvial do Montijo.
Fonte: Fotografia fornecida pelo Arquiteto Raul Ceregeiro

Imagem 169 – Fotografia aérea do Cais do Sodré, posterior a 1940 – José Pedro Pinheiro Corrêa.
Fonte: arquivo fotográfico digital da Câmara Municipal de Lisboa [Em linha] [Consult. a 22/09/2019] Disponível em: WWW <<http://arquivomunicipal2.cm-lisboa.pt/xarqdigitalizacaocontent/PaginaDocumento.aspx?DocumentoID=285105&AplicacaoID=1&Pagina=1&Linha=1&Coluna=1>>

Imagem 170 - Publicação no Diário da Manhã a 06/12/1951
Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa (Fotografia da autora da dissertação - 2019)

Imagem 171 - Embarcações de pesca, entre 1950 e 1970 – Amadeu Ferrari.
Fonte: arquivo fotográfico digital da Câmara Municipal de Lisboa [Em linha] [Consult. a 22/09/2019] Disponível em: WWW <<http://arquivomunicipal2.cm-lisboa.pt/xarqdigitalizacaocontent/PaginaDocumento.aspx?DocumentoID=1317882&AplicacaoID=1&Pagina=1&Linha=1&Coluna=1>>

Imagem 172 – Doca do Cais do Sodré, entre 1950 e 1970 – Amadeu Ferrari.
Fonte: arquivo fotográfico digital da Câmara Municipal de Lisboa [Em linha] [Consult. a 22/09/2019] Disponível em: WWW <<http://arquivomunicipal2.cm-lisboa.pt/xarqdigitalizacaocontent/PaginaDocumento.aspx?DocumentoID=1317325&AplicacaoID=1&Pagina=1&Linha=1&Coluna=1>>

Imagem 173 – Vista aérea da Trafaria, Torrão e Mata da Raposeira
Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa

Imagem 174 – Vista aérea da Trafaria
Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa

Imagem 175 – Ponte-cais da Trafaria, 1948.
Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa

Imagem 176 – Ponte-cais da Trafaria no momento de desembarque, 1948.
Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa

Imagem 177 – Empresa de Camionetes Piedense em pano de fundo
Fonte: Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa

Imagem 178 – Paragem de Camionetes na Praia da Trafaria.
Fonte: Blogspot Restos da Coleção: Trafaria [Em linha]. [Consult 20/10/2019] Disponível em WWW: <<https://restosdecolecao.blogspot.com/search?q=trafaria>>

Imagem 179 – Planta de localização da interface rodo-fluvial da Trafaria
Fonte: Desenho elaborado pela autora da dissertação

Imagem 180 – Planta de Implantação e Corte geral da interface rodo-fluvial da Trafaria.
Fonte: Desenho elaborado pela autora da dissertação

Imagem 181 – Axonometria geral da interface rodo-fluvial da Trafaria
Fonte: Desenho elaborado pela autora da dissertação

Imagem 182 – Planta e Alçado da Estação fluvial da Trafaria
Fonte: Desenho elaborado pela autora da dissertação

Imagem 183 – Axonometria explodida da Estação fluvial da Trafaria

Fonte: Desenho elaborado pela autora da dissertação

Imagem 184 – Planta de pormenor da Estação fluvial da Trafaria

Fonte: Desenho elaborado pela autora da dissertação

Imagem 185 – Cortes de pormenor da Estação fluvial da Trafaria

ANEXOS

I) Memória descritiva do Estudo Prévio do Terminal fluvial do Montijo⁵¹

“1. O local – seus condicionantes e aptidões

A escolha do local para o futuro edifício da Estação Fluvial aponta com clareza para o sítio onde se situa a Estação actual. Pelo menos, convergem nesse sentido quer os interesses locais representados pela Edilidade com que se mantiveram contactos, como a própria lógica da utilização de meios que encontra naquele local as infraestruturas já preparadas para se adaptarem a futuras situações. Acresce ainda o facto de estarem em preparação projectos para a construção, na proximidade, do Terminal Rodoviário e do arranjo paisagístico da zona marginal a levar a cabo pela Câmara municipal do Montijo.

Da importância de renovar e actualizar o edifício da Estação, também parece não haver dúvidas, face às perspectivas que a “península” do Montijo oferece relativamente a Lisboa.

Trata-se de um vasto território, pouco explorado em termos de complementariedade da capital, e até como ligação alternativa entre esta e a região Sul do País. Nestes termos, afigura-se que o incremento das ligações fluviais, incluindo o uso de um serviço “Ferry” poderá potencializar não apenas o desenvolvimento da região, mas favorecer mais uma saída suburbana para a expansão de Lisboa, em vias de bloqueamento face à saturação dos seus próprios terrenos e dos das áreas concelhias vizinhas. Esta questão embora deva ser ponderada dentro das necessárias cautelas afim de salvaguardar os equilíbrios sub-regionais, é sem dúvida, um aspecto que de há muito tempo se põe desde que se aborda em termos de planeamento as relações entre as duas margens do Estuário.

Parece, pois, que toda a convergência de esforços no sentido de promover com brevidade uma ligação melhorada com aquele lado do Tejo se torna imperiosa passando inclusive, de imediato, pelo incremento da navegabilidade do rio nas zonas assoreadas.

O que está em causa não é apenas a melhoria de um serviço fluvial, mas o contributo para toda uma acção de desenvolvimento sub-regional a médio e longo prazo. Nesta perspectiva as limitações quanto à navegabilidade por falta de “cala” terão de ser resolvidas sob pena de prejuízo desse mesmo desenvolvimento.

2. A proposta arquitectónica

⁵¹ Documento escrito atenciosamente cedido pelo arquiteto Raul Cerejeiro.

O partido arquitectónico decorre antes de tudo das várias trocas de impressões tidas com a Transtejo e do próprio Programa Base a cujos pontos se procurou, de uma maneira geral, dar satisfação.

Como factores condicionadores há a apontar a pouca margem de folga da área disponível para construção e a sua geometria pouco regular. Qualquer destes aspectos condicionou a forma arquitectónica e o zonamento.

Outro aspecto importante, que levou sobretudo a cuidados com a capacidade e ventilação do edifício foi a previsão, no futuro, de um serviço Ferry e o respectivo trânsito automóvel que dificilmente se pode fazer sem ser através da área coberta.

Ainda, como aspecto importante optou-se pela localização das instalações do pessoal e gabinetes de serviço em 2º piso, numa solução em ponte colocada transversalmente ao sentido do acesso ao cais. Esta solução afigurou-se vantajosa por libertar o pavimento térreo e por outro lado por proporcionar uma posição estratégica para aqueles serviços que deverão gozar de certa independência relativamente às zonas de público e possuir boa visibilidade sobre o recinto da Estação.

Encarou-se aliás uma solução alternativa para estes serviços, que consiste em situá-los também em posição elevada, mas junto à entrada Principal da Estação.

Quanto à zona de Passageiros que aguardam a hora de embarque optou-se pela sua localização sobre as plataformas construídas viradas para o rio que terão de sofrer as necessárias obras de nivelamento e preparação para o efeito.

Pretende-se que esta zona semi envidraçada, ofereça as condições de conforto indispensáveis, pelo que a sua própria escala contrastará com a do corpo de entrada cuja configuração resolvida em nave tem necessariamente outra presença.

Relativamente à zona do comércio, virá a ocupar a plataforma onde se situa o actual edifício da estação. De acordo com os dados do Programa Base constará de um reduzido número de lojas que se articularão em torno de um espaço de circulação em contacto com a saída da estação e serão destinadas aos passageiros em trânsito.

Esquemáticamente e em síntese, pretende-se evitar conflitos nos percursos de entrada e saída de passageiros e facilitar o seu controle pelo pessoal da estação. Esta, por outro lado, poderá ser encerrada durante o período nocturno isolando o acesso ao pontão.

Quanto ao enquadramento na paisagem recorda-se que esta zona virá a ser objecto de estudos de tratamento por parte da Edilidade local e por esse facto as propostas volumétricas tiveram por objectivo uma silhueta que se recortasse com nitidez na paisagem plana formada pela água e pelo promontório de acesso.

3. Solução construtiva e estrutural

Quanto à solução estrutural e construtiva optou-se por um critério de simplicidade que conduza a uma construção económica.

O corpo principal será constituído por uma estrutura periférica de pilares e vigas sobre a qual assentará uma cobertura de chapa moldada com curvatura em abóbada tipo “blocotelha” capaz de vencer grandes vãos sem apoios intermédios.

Esta zona convenientemente ventilada não necessitará de qualquer protecção térmica. Relativamente às superfícies verticais envolventes prevê-se o uso de tijolo solidário com a malha estrutural, revestido exteriormente com chapa perfurada e pré-lacada, como acabamento que terá uma função protectora relativamente aos agentes atmosféricos.

O corpo abaixo destinado à sala de espera para passageiros terá uma cobertura em lage armada em cruz assente sobre pilares e convenientemente isolada termicamente. A superfície envolvente de vidro será em caixilharia de alumínio lacado tendo em vista uma conveniente resistência à acção marítima.

Atendendo às características do local, constituídas sobretudo por aterros e plataformas em betão, prevê-se um ensoleiramento geral com armadura tipo “malhasol” dando origem a uma única plataforma de nível à qual serão fixados os pilares através de “chumbadouros” apropriados. Em fase posterior aprofundar-se-á esta proposta estrutural com outro grau de decisão relativamente aos materiais e secções a empregar.

Quanto a acabamentos, a sua escolha resultará da conjugação da sua aparência estética com a sua resistência ao uso e à acção dos agentes climáticos.

(...)

6. Área de construção e custos

A área de construção prevista neste estudo é de cerca de 440 m² dos quais 396m² em piso térreo e 44 m² em piso elevado destinado às instalações do pessoal. Nesta área não está considerada a zona comercial, que de acordo com o Programa Base constituirá uma empreitada independente.

Para esta superfície prevê-se que o custo do edifício (construção civil) ronda os 14.520 contos com base num custo por m² de 33.000\$00.

Não é de surpreender que este cálculo se encontra agravado relativamente à previsão inicial (10.000 contos) visto que se encontram decorridos 2 anos sobre essa estimativa já de si limitada e que o índice de aumentos na construção tem sido superiores aos da inflação oficial. Parece, pois, realista encarar um custo global para esta fase do trabalho naquela ordem de grandeza, não deixando, porém, em fases próximas, de exercer o controle de custos adequado afim de obter valores orçamentais mais rigorosos.

Lisboa, 28 de Dezembro de 1987”

II) Memória descritiva do Projeto de Execução do Terminal fluvial do Montijo⁵²

“Relativamente à fase de estudo Prévio, de cuja Memória Descritiva se reproduz em anexo, parte do texto, esta fase de Projecto de Execução respeita no fundamental as ideias que estiveram na base daquele estudo inicial.

De concreto apenas se alterou a solução construtiva base em virtude de se pretender conferir ao volume da nave uma dignidade compatível com a sua presença na paisagem e melhores condições de resistência à acção do tempo.

Desta forma abandonou-se o conceito de estrutura porticada com panos de alvenaria de tijolo e revestimentos exteriores em chapa perfilada pré-lacada, como tipologia construtiva daquele corpo, para o caracterizar com o betão à vista, como material nobre que é e com uma capacidade de envelhecimento comprovadamente mais digna. De referir que, aqui, terá um papel fundamental a qualidade da cofragem em contraplacado marítimo para a qual, não só não serão aceitáveis alternativas, como será exigida uma elevada qualidade de execução.

Também se procuraram resolver alguns aspectos críticos levantados pela Transtejo na apreciação ao Estudo Prévio, nomeadamente no tocante ao funcionamento e caracterização da zona de embarque de passageiros. Contudo, trocas de impressões com técnicos da Transtejo e a própria indefinição a prazo, de certos usos, como por exemplo o transporte de viaturas, não permitem, de imediato, encontrar solução muito diferente da que o Estudo Prévio precinizava.

De qualquer modo, julga-se que a solução, por ser resolvida à custa de um espaço amplo e flexível permitirá a introdução de certas alterações funcionais.

É de acentuar, no entanto, que os condicionamentos físicos e de espaço da plataforma onde a Estação se implantará não permitem uma grande variedade de opções. É um caso onde o sítio condicionou fortemente o projecto.

Lisboa, 26 de Abril de 1993”

⁵² Documento escrito consultado no Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa.

III) Entrevista ao arquiteto Raul Ceregeiro⁵³

Visto não encontrar bibliografia ao seu respeito, gostaria de perguntar onde nasceu e como foi o seu percurso académico?

Nasci em Lisboa. Estudei nas Belas-Artes, na então Escola de Belas-Artes. Levei muitos anos a formar-me porque, entretanto, houve crises académicas em que eu deixei de estudar, fui trabalhar para um bom atelier de uma pessoa conhecida e que foi o meu mestre, que era o Frederico George. Entretanto casei-me, tive filhos, e só consegui, efetivamente a licenciatura em 1965, dez anos praticamente depois de ter começado o curso. Fiz outras coisas como, em 1957, fui à Finlândia visitar as coisas do Alvar Aalto, fui visitar o atelier dele que me deixou uma recordação, até hoje, inesquecível, simplicidade e ao mesmo tempo uma relação com a natureza. (...)

Transformei a casa onde vivia com os meus pais, onde eu vivo agora, em 1965. Assim significativos fiz uma escola, sobre a qual o José Adrião fez um projeto de ampliação, acho que essa escola foi, de facto, uma coisa bem resolvida. Foi uma coisa a que eu me dediquei muito, e apaixonadamente durante dois ou três anos, a estudar escolas primárias. E aquela escola que fiz corresponde a uma nova geração de escolas onde era dada uma importância muito especial à unidade de aula. (...) Já trabalhava no Gabinete Técnico da Habitação, em 1963, comecei logo a estudar escolas e tinha um diretor, que era um homem com uma visão bastante aberta, entendia que dirigia um gabinete que era essencialmente técnico e portanto os seus técnicos deviam de ser bons e impelia os seus técnicos para fazer trabalhos particulares(...). Estudei mobiliário escolar que foi aplicado numa escola piloto que desenhei e que, por ser piloto, foi demolida. Fiz um quartel de bombeiros em Cuba, no Alentejo, e também fiz uma coisa relacionada com a Transtejo que me entusiasmou bastante, que era uma oficina para os barcos, em Cacilhas. Deram-me uns armazéns velhos que pertenciam à Transtejo para oficinas de assistência aos barcos. Foi complicado porque os colegas da câmara não estavam particularmente virados para consentir mais equipamentos relacionados com os barcos, sonhavam fazer um passeio fluvial bem equipado com esplanadas de maneira a que o projeto foi muito mal recebido porque contrariava esta política que queriam seguir. (...). Fiz, de facto, a matriz H, não gosto muito de falar dela porque a matriz H tem muitas insuficiências de projeto, para não se chamar de erros mesmo, que eu entretanto tentei que a entidade camarária que dá apoio à habitação introduzisse certas correções mas eles estavam virados para uma transformação muito mais radical, e

⁵³ Conversa informal com o arquiteto Raul Ceregeiro a 16 de agosto de 2019. Concedida permissão para a gravação da conversa, a transcrição foi adaptada a formato de entrevista e sintetizada de modo a melhor transmitir as informações adquiridas.

eu aí não subscrevi. Aquilo continua lá com os defeitos que eu deixei, e eu gostava ainda de conseguir que certas coisas fossem corrigidas. (...) Ainda na Câmara, depois tive um diretor, ainda no Gabinete técnico de Habitação, de quem não gostava nada, não conseguia entender-me com ele e afortunadamente, tive um convite para ir funcionar como assessor de um vereador quando a Câmara tinha sido ganha pelos Socialistas, pelo Jorge Sampaio (...). Nesse período (...) participei como júri em vários concursos. Um dos concursos, que eu organizei, foi a recuperação do Palácio Pancas Palha, e quem ganhou foi justamente o meu mestre, o Frederico George que desde o início do projeto acompanhei. O Frederico George já estava bastante doente, nessa altura, e morreu pouco tempo depois e tive de ser eu a acabar a obra. Aquilo foi para mim um encargo extremamente complicado porque o estado daquilo era desolador, era uma ruína total, mas aquilo foi uma tábua de salvação também, foi uma oportunidade de retomar aquilo que eu gosto de fazer. Levei a obra até ao fim, e hoje incluo-a no meu currículo em colaboração com o Frederico George e acho que foi uma obra muito conseguida porque houve um grande respeito pela integridade das pré-existências, reconstituiu-se bastante bem o ambiente do Palácio e nas partes novas fez-se uma linguagem contemporânea. (...) (Foi lançado o concurso no contexto do programa valis) O valis apontava para uma série de transformações e recuperações de Lisboa, havia edifício chave que eles apontavam que seria importante recuperar, um deles era este (...) foi lá instalado um instituto de ensino de economia mas que faliu e depois foi para lá uma companhia de dança que era a Olga Roriz. (...) O José Adrião pediu-me para mostrar trabalhos meus afim de fazerem a ampliação da Escola 36 consentaneamente, que foi uma coisa que me sensibilizou e achei inteligente da parte deles. Mostrei-lhes uma série de trabalhos, e um deles foi uma creche que fiz no Barreiro que foi repetida depois em vários sítios no Sul do País. Tinha uma particularidade em que a sua construção estrutural condicionou muito a arquitetura, eram as clássicas tijoleiras assentes em vigotas, mas postas em arco, isto descarregava numas caleiras, assente sobre uns pilares, as salas eram todas abobadadas com as tijoleiras à vista depois por cima tinha uma camada de leca revestida a tela de alumínio. Esta solução tinha uma certa graça, era sensível, podia começar por um reduzido número de espaços de ensino e era ampliável porque esta estrutura podia-se prolongar. Isto é um projeto de '78 no Lavradio no Barreiro.

Como surgiu o projeto do Terminal fluvial do Montijo?

Ganhei o concurso da estação fluvial do Montijo, eles deram o programa. O estudo prévio é de 1987.

A forma do edifício é muito consequência da própria paisagem. Efetivamente, quando se entra de barco naquele esteiro, o que vemos à volta é uma paisagem muito horizontal, muito plana. Portanto aquilo precisava, do meu ponto de vista, de um volume saliente, qualquer coisa que marcasse ou que interrompesse aquela horizontalidade, e por isso ter feito uma solução em que a zona de serviços está colocado em segundo piso, numa espécie de mezanino onde estão os gabinetes de

reunião e o gabinete do chefe da estação, e a parte debaixo fico só para o público. Aquilo é um promontório, é um aterro que foi feito já de propósito para fazer o cais de acostagem por haver problemas de dragagens. O que existia era apenas um pontão de acostagem e a rampa de acesso e, portanto, tudo o resto foi já um apor. A ideia era que as pessoas, quando saíssem, tivessem aqui uma zona de abastecimento.

A estação não demorou muito tempo. Eu tive conhecimento de que a estação tinha sido desativado e fiquei, efetivamente, muito surpreendido, porque eles tinham comprado catamarãs justamente por causa dos fundos baixos para não terem problemas. E foram construir uma nova estação um quilometro mais abaixo, já fora da cidade, para a qual foi necessário criar uma carreira de camionetes. Nunca percebi esta complicação. (...) Julgo que o diretor nunca percebeu muito bem esta solução, aliás ele queria alterar coisas. Pus aqui estes elementos, esta espécie de marcações, justamente para evitar que esta zona fosse ocupada, criando uma zona de transição entre a fachada e o açude, ele queria mandar retirar isto para pôr ali uma esplanada, enfim, aquele sentido prático que muitas vezes é inimiga da boa arquitetura.

As pressões imobiliárias deram muito cabo cidades ribeirinhas da Margem Sul, acabaram com coisas que eram interessantes substituindo-as por mamarrachos horríveis. Os interesses económicos encarregam-se de dar cabo daquilo que há de melhor (...). O exemplo mais aquedado disso é a casa de chá do Siza Vieira, em Leça, puseram-lhe a dois passos uma coisa que chamam Bar Azul, uma coisa horrível. Ainda por cima havia uma ermizinha. Era um sítio paradisíaco e o Siza de facto encontrou a resposta corretíssima para o local, depois, não só o caminho que vai dali até Leça já está povoada com as habitações mais aberrantes, ainda foram criar o Bar Azul.

IV) Parte da memória do programa-base e proposta de deslocação do Terminal fluvial do Cais do Sodré⁵⁴

“I – Exerptos da memória do programa-base do novo Terminal da Transtejo

1. Antecedentes

No início do trabalho que nos foi cometido pelo Metropolitano de Lisboa, empresa encarregada pelo Governo de proceder à realização do interface do Cais do Sodré, o elemento de referência que existia para a zona era o estudo do arquitecto Gravata Filipe encomendado a este arquitecto pela APL, na sequência do concurso de ideias para a zona ribeirinha promovido há alguns anos pela Associação dos Arquitectos Portugueses.

Esse estudo contemplava a construção de um complexo imobiliário de um e outro lado do Cais do Sodré, articulado com o reordenamento da zona ribeirinha, e prevendo já a interligação entre os vários modos de transporte que afluem aquela área. Um dos elementos base desse estudo era a construção de uma grande área comercial envolvendo a própria estação ferroviária e abarcando terrenos adjacentes. Para a promoção deste empreendimento seria formado um consórcio abrangendo as entidades proprietárias: CP, APL e CML.

No referido estudo, a estação fluvial era localizada por detrás da gare ferroviária, e, portanto, do lado ocidental da Praça, sobre um aterro correspondendo aproximadamente à pequena doca aí existente. Esta localização justificava-se pela proximidade, não só relativamente à estação da CP, como em relação às saídas da estação do Metro. No entanto, os barracões do Porto de Lisboa existentes no local seriam preservados. O arruamento que corre por detrás da estação ferroviária seria suprimido ou enterrado, dando acesso a um grande parque de estacionamento.

2. A problemática da localização do Terminal

2.1. Entretanto, a CML, no quadro dos estudos para o Plano Director Municipal, encarregara o arquitecto Joan Busquets de se debruçar sobre a zona do Cais do Sodré, tendo este arquitecto elaborado uma série de estudos preliminares de reordenamento da área. Nestes estudos aparecia o Terminal fluvial localizado a nascente da Praça, como solução preferencial.

Apercebendo-se da necessidade imperiosa de articular estas propostas com o projecto do interface que o Governo cometera ao ML, foram, por iniciativa dos Presidentes da Câmara e do ML,

⁵⁴ Documento escrito consultado no Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa.

promovidas reuniões de coordenação na CML durante os meses de Julho e Setembro do ano transacto. Nestas reuniões participaram representantes de todas as entidades envolvidas e os técnicos responsáveis pelos estudos.

Nas referidas reuniões o tema principal de discussão foi exactamente o da localização da estação fluvial, se a oriente se a ocidente da Praça. A argumentação principal do arquitecto Busquets e dos técnicos da CML responsáveis pelo PDM baseava-se na conveniência em alargar o âmbito do interface, abrangendo no mesmo o espaço urbano. O aumento do percurso a transpor pelos utentes entre as estações do ML e da CP e o Terminal fluvial reduzia-se apenas ao atravessamento da Praça.

2.2. Face às propostas camarárias, e à reacção que tinham provocado, a nossa atitude como projectistas foi a de repensar toda a problemática que envolvia a localização da estação fluvial, chegando à conclusão, no espaço que medeou entre a primeira e a segunda reunião, que a localização a nascente apresentava vantagens consideráveis de vária ordem.

A primeira conclusão, de carácter determinante, foi a de que o Cais do Sodré é o único espaço público do centro da cidade com vista para a parte mais estreita do estuário, em direcção à foz, com a ponte ao fundo. Esta perspectiva ficaria inviabilizada com a construção da estação fluvial a poente. Na verdade, dado que a margem do rio no local avança sobre a água e faz uma inflexão para dentro, o panorama tem características que o tornam um lugar ímpar na relação cidade-rio.

Para além disto, já que os antigos armazéns do porto, onde estão instalados os restaurantes, deveriam ser preservados, manter-se-ia toda a relação destes com a água e todo o ambiente dessa zona seria assim conservado.

Outra razão tem a ver com o acesso de viaturas ao terminal ferry e com a fila de espera para 40 carros que tem de ser prevista. Na localização a poente este acesso entraria em conflito com o movimento de passageiros e com a entrada para o estacionamento ou para a via enterrada, vindo a fila de espera a concentrar-se na frente marginal da própria praça, o que seria contraditório com a utilização daquela por peões.

2.3. Do ponto de vista dos operadores de transportes, verificou-se da parte do ML ainda a vantagem de um percurso mais longo permitir amortecer a massa humana proveniente dos barcos e vice-versa, enquanto os representantes da Transtejo faziam incidir as suas preocupações sobre a não penalização dos utentes. Estas preocupações vieram a ter acolhimento na solução que foi adoptada.

Face às razões expostas, acabou por prevalecer a localização do terminal a nascente, a qual foi confirmada por decisão governamental, e sabendo-se que ela ia ao encontro das propostas da Câmara.

4. A frente ribeirinha na zona central da cidade

O novo edifício da Estação vai acrescentar assim mais um elemento de pontuação à zona ribeirinha na área entre o Cais do Sodré e a Praça do Comércio, aparecendo como réplica do que já

acontece com a estação Sul e Sueste e os torreões do Terreiro do Paço: edifícios avançados em relação ao casario da cidade, que pontuam a margem com a sua nobreza a alvura.

Esta consideração faz apelo a um edifício de certo porte e de apurado desenho, construído em betão branco, que possa desempenhar com dignidade a função que lhe é pedida no panorama de Lisboa vista do rio e que seja a presença visível na cidade do grande complexo que é o novo interface do Cais do Sodré.

7 de Março de 1994

II - Novas considerações a propósito da proposta de deslocalização do Terminal

1. Aspectos paisagísticos e ambientais

Como se referiu na “Memória”, o Cais do Sodré constitui o único espaço público central ribeirinho de onde se pode contemplar o troço encaixado do Tejo, com as arribas da Outra Banda, a ponte e mesmo a zona portuária da margem norte, abrangendo a reentrância de Santos com o molhe da Rocha ao fundo. Esta vista panorâmica distingue-se claramente da que se disfruta do Terreiro do Paço ou da Ribeira das Naus, confinadas ao Mar da Palha.

No PDM de Lisboa considera-se da maior importância a preservação do sistema de vistas da cidade, o qual mereceu nesse documento uma carta própria, onde estão indicadas as de maior relevância. A construção do novo Terminal, se feita a poente do Cais do Sodré; justificada pela maior proximidade entre os diferentes órgãos do interface, iria destruir esta visão, como o mostra o projecto do arquitecto Gravata Filipe que se anexa.

Para além do que dica dito, chama-se a atenção para o facto de que as vistas para o rio no enfiamento da Rua do Alecrim seriam perturbadas com a presença do Terminal, se localizado a poente da Praça.

2. Património e memória da cidade

Este projecto localizava o Terminal à frente dos antigos armazéns portuários, hoje em parte adaptados a restaurantes, julga-se que para preservar este património e para obviar ao pagamento de indemnizações aos proprietários, ressarcindo-os dos investimentos feitos. A estes armazéns há agora a acrescentar o antigo posto da Guarda-fiscal, também reconstruído para bar depois do incêndio que o destruiu. Mas tal preocupação carecia de sentido, já que a atractividade dos restaurantes resulta em grande parte da sua relação visual com a água, na pequena doca da Ribeira Nova ainda existente. Aliás armazéns de tipo idêntico existem na Doca de S. Amaro, ao longo da frente que foi há pouco reconvertida, e cujo maior interesse reside exactamente no facto de se debruçarem sobre a água.

Verifica-se assim que, para além dos velhos armazéns, o que tem também grande interesse patrimonial é a própria doca, que teria de ser aterrada e destruída para a construção do Terminal.

Efectivamente, esta doca, com o seu varadouro e o molhe de cantaria que a limita, constitui um pedaço da margem do Tejo de grande importância para a memória da cidade, como o atestam as frequentes reproduções de fotografias antigas que ilustram as publicações que têm aparecido dedicadas à zona ribeirinha. É disto exemplo o recente livro da autoria dos arquitectos Pedro Brandão e Filipe Jorge, que dá grande relevo a esta memória. Sendo assim, é todo este conjunto – armazéns, doca e molhe que interessa salvaguardar.”

V) **Memória descritiva do Ante-projecto do Terminal fluvial do Cais do Sodré**⁵⁵

1. Enquadramento urbano e integração no interface

Dado que na segunda versão do POZOR da Administração do Porto de Lisboa nada está definido acerca do desenvolvimento urbanístico da zona do Cais do Sodré, excepção feita do actual edifício da APL e do relógio da hora legal, que serão preservados, foram mantidos os critérios de implantação já presentes no Programa-base e no Estudo Prévio do terminal fluvial.

Assim os limites do edifício alinham a poente pelo plano marginal da Praça do Cais do Sodré e a nascente pela Travessa do Corpo Santo, por forma a preservar o canal se vista para o rio proporcionado por esta travessa. Mantém-se também o traçado do novo arruamento que serve a Estação, que dará acesso ao ferry com a competente fila de espera e a utilidade de acesso de táxis e outros veículos. Este arruamento está no prolongamento da via que corre ao longo da estação da CP de Cascais, no seu lado sul. Este novo arruamento obriga a demolição parcial de alguns edifícios da APL que têm frente para o Cais do Sodré.

Mantém-se por outro lado a galeria subterrânea de ligação à estação do Metro, passando sob o átrio da gare ferroviária, e que disporá de uma frente comercial e de passadeiras rolantes. Um conjunto de escadas mecânicas e fixas fará a ligação desta galeria ao terminal fluvial, constituindo o seu principal acesso, sublinhado por uma claraboia que fornecerá luz zenital, dando assim o necessário ênfase a elemento espacial. A citada galeria de ligação terá que ficar a uma cota bastante baixa, para não interferir com os colectores existentes por debaixo da Praça, que se mantém em actividade.

O projecto desta galeria será entregue em separado, mas desde já se supõe que a ideia de uma abertura a meio da Praça terá de ser abandonada, dada a grande profundidade a que a mesma galeria está implantada.

O terminal ficará situado à cota 4, como garantia de que não será invadido pela água em caso de cheia e praia-mar, obrigando ao terrapleno do terreno circundante.

2. Obras marítimas

Está projectado um novo alinhamento ao longo da frente marginal, obrigando à construção de um novo perret, para regularização dessa frente.

O estudo prévio já previa que a parte da plataforma da estação avançada sobre a água seria em vão, para evitar a construção de um aterro que provocaria perturbações em relação às correntes

⁵⁵ Documento escrito consultado no Centro de Documentação da Administração do Porto de Lisboa.

provocadas pelas marés, conduzindo provavelmente a assoreamentos indesejáveis. No entanto, com base no estudo da estrutura da estação, essa plataforma será apoiada num sistema de estacaria.

Na fachada virada ao rio essas estacas serão em certas zonas envolvidas por cortinas de betão armado, para harmonização como desenho da fachada.

3. Estrutura de acostagem e ligação ao edifício

A acostagem das embarcações, e de acordo com os estudos especializados que foram feitos, será efectuada através de um pontão constituído por módulos que deslizam em elementos verticais que os fixam ao fundo. Tem capacidade para três embarcações. Este pontão será equipado com os elementos necessários à amarração e ao serviço do pessoal e dos passageiros.

A ligação ao edifício será feita por quatro passadiços articulados e mais um para o serviço ferry, constituídos por grandes vigas trianguladas, que serão cobertas com chapa metálica e subdivididas para permitirem canais separados para a entrada e saída de passageiros. Os passadiços serão apoiados numa das extremidades na própria estrutura dos edifícios e o seu comprimento estudado para não provocarem uma inclinação excessiva por ocasião da baixamar.

4. Organização espacial

O edifício é constituído por uma grande nave de entrada, por três salas de espera, que estão intercaladas com os corredores de saída e por uma ala lateral destinada a serviços de restauração, para além dos espaços destinados a serviços e ao pessoal.

4.1. A nave de entrada, com aberturas no topo para prolongar o passeio marginal, tem também amplas aberturas para o lado da cidade, para serviço local e acesso de carros e táxis. Estes dispõem de uma fila de espera coberta por uma pala. Os diferentes acessos podem ser encerrados fora das horas de serviço da estação. A nave recebe iluminação diurna atrás destes amplos rasgamentos.

O grande poço em que emergem as escadas localiza-se na parte mais larga da nave, já que esta tem forma trapezoidal e o seu acesso será vedado por grades de correr lateralmente. Uma forte entrada de luz zenital faz destacar claramente este elemento.

O acesso às salas de espera é feito através de grandes vãos com indicação dos respectivos destinos. Uma linha de obliteradores fica um pouco reentrante para impedir que eventuais aglomerações provoquem obstruções ao trânsito da nave.

Do lado norte localizam-se as bilheteiras – manuais e automáticas. Aquelas estão integradas num bloco onde se situam os serviços internos da estação, e dispendo de dois pisos, sendo o superior destinado ao pessoal. As bilheteiras estão colocadas de modo a que as filas de espera não causem obstrução ao trânsito no átrio.

4.2. As salas de espera, com capacidade para mil pessoas, que corresponde à lotação dos barcos de maiores dimensões, dispõem de bancos corridos dispostos lateralmente. A iluminação é garantida por grandes envidraçados na direcção do rio, que permitirão assistir à movimentação dos

barcos, e por aberturas no tecto na parte posterior. O acesso dos passageiros aos passadiços é feito através de largas portas nas paredes laterais. As salas disporão de colunas de apoio e de elevado pé-direito, conferindo-lhes um aspecto de certa nobreza.

4.3. Os quatro corredores de saída serão iluminados zenitalmente e dispõem de cancelas para evitar a entrada indevida de passageiros. Uma vez que o número de corredores é em uma unidade superior aos dos navios, este facto permite dispor de dois corredores os barcos de maior capacidade.

4.4. Ao longo da nave alinham-se seis lojas para pequeno comércio (tabacaria, recordações, gelataria, etc.), as quais disporão de um pequeno sótão para depósito e arrecadação.

4.5. O corpo virado para o Cais do Sodré, e que tem também frente para o rio, é destinado a cafetaria no piso térreo e restaurante no andar superior, destinados obviamente a clientelas diferentes e por isso com acessos separados, mas dispondo de serviços comuns. A cafetaria é sobretudo destinada aos passageiros em trânsito, para serviços rápidos, pelo que dispõe de um extenso balcão e ainda um bom número de mesas. O restaurante, situado a um nível elevado, destina-se a servir toda a cidade, servindo uma zona, entre o Terreiro do Paço e Santos, onde praticamente não existe concorrência. Permite ambos os espaços disfrutar de um amplo panorama, um só na direcção sul, como na direcção poente, devido à posição privilegiada em ponta do Cais do Sodré, avistando-se a Ponte e o Tejo na direcção da foz. Tanto a cafetaria como o restaurante dispõem de esplanada ao ar livre. O restaurante tem capacidade para 21 mesas no interior.

Cozinhas, copa, despensas, instalações para o pessoal e sanitários constituem as instalações de serviço necessárias para o funcionamento dos dois espaços.

4.6. O serviço de ferry dispõe de uma bilheteira satélite e de outra à entrada do passadiço de embarque

4.7. Na fachada que dá para o rio localiza-se, na parte central do edifício, a cabina de controlo, com ampla visibilidade para acompanhar a acostagem dos barcos e um passadiço servido por escadas de caracol com acesso às portas de embarque dos passageiros nas várias salas.

5. Imagem arquitectónica

O edifício foi tratado, no seu traçado, volumetria e pormenores de construção, por forma a constituir um ponto de referência numa zona nobre de Lisboa, como é a margem do Tejo na parte central da cidade. Deve dizer-se que não foi alheia à imagem produzida o edifício da estação Sul e Sueste projectado nos anos trinta por Cottinelli Telmo.

Por outro lado, evitou-se que fosse demasiado volumoso para não constituir uma obstrução visual aos edifícios que podem vir a ser construídos por detrás, recuados em relação à margem, embora neste momento nada esteja definido a esse respeito. A margem do Tejo faz uma inflexão no local e por isso o terminal ficará com uma evidência que traz uma grande responsabilidade ao projecto. A modulação do edifício, com as coberturas das salas sobreelevadas, produz uma silhueta recortada, que reduz o seu impacto visual.

A cor branca que se utiliza, moldada no betão com cofragens cuidadas, contribuirá para criar uma imagem forte na frente marginal, em correspondência com a importância de um edifício público destinado a servir milhares de utentes.

6. Disposições construtivas

A estação fluvial será construída com uma estrutura de betão armado que engloba as paredes exteriores, formando uma construção monolítica, embora dividida por juntas de dilatação. Como se disse atrás, a parte que avança sobre a margem do rio será constituída por uma plataforma assente em estacaria. O cimento a utilizar será branco e os elementos construtivos serão protegidos por verniz apropriado que os defenda da salinidade e das humidades.

No interior, os pavimentos serão de pedra ALTA quartzite, igual à que é aplicada em todo o interface, incluindo estações do Metro e Cais da CP. As caixilharias e gradeamentos serão de ferro zincado e pintado. A cobertura será do tipo invertida, com impermeabilização e isolamento térmico incorporado e revestimento de lajetas de betão.

7. Dados numéricos (...)

Lisboa, 29 de Setembro de 1995”

VI) Entrevista ao arquiteto Pedro Viana Botelho⁵⁶

Isto é a situação em que se encontrava o Cais do Sodré quando começámos a trabalhar. O que acontece aqui é que esta rua, chamada Avenida Ribeira das Naus, é uma coisa dos anos 40 que não existia (...) (A poente da Praça Duque da Terceira) estava o Mercado Principal abastecedor de Lisboa que começou por estar ali (Mercado da Ribeira) no tempo em que o aterro era curto. Portanto este espaço todo era murado e, na altura em que fizemos isto, já estava desativado este mercado foi substituído por um MARL (Mercado Abastecedor da Região de Lisboa). (...) A solução ideal aqui era uma estação de metro com dois átrios de entrada e saída (imagem 142), só que isto obrigava a cortar o trânsito em torno do Jardim Roque Gameiro e a Câmara Municipal não deixou fazer esta solução. O que foi uma pena, porque havia aqui uma coisa muito importante, que era este passeio ribeirinho. Esta doca era em lajedo de pedra calcária com um pontão muito bonito. E isto foi uma das coisas que nós lutamos imenso para manter. Mesmo depois da perda daquela posição propusemos outra versão (imagem 143), portanto com uma grande galeria. Esta solução era muito boa porque estava previsto uma zona comercial deste lado (nascente). Isto permitia empurrar as linhas para poente para ter mais amplitude de linhas mas não destruía este lado, porque já estava tudo destruído, o património todo antigo estava destruído. Do lado poente não, a doca era muito bonita, este pontão era muito giro e nós fizemos um esforço brutal. (...) Há uma coisa muito importante nesta versão que é este percurso, este território era murado, mas o percurso ribeirinho era livre. Na posição desta estação só havia bilhetes deste alinhamento para a frente, portanto este caminho continuava a ser livre e na atual isso já não acontece. A cota 4, é uma cota de segurança de cheia sem falar das alterações climáticas, enquanto que esta cota aqui (lado poente do edifício) é a cota 2, é por isso que a estação está em cima de um plinto, à cota 4, porque exatamente a cota 3.60, foi a cota da cheia do ciclone de 1942, e a cota da estação da REFER e a cota da porta do metro também é a 4, portanto era possível entrar no edifício (a nascente) à cota normal e depois tinha uma escada do outro lado.

Além da destruição da doca, nós fizemos uma interrupção ao percurso ribeirinho que é uma coisa que nos incomodou muito. Portanto nós lutámos imenso para que este projeto fosse feito e foi o Metro que não quis fazer. (...) Porque nós tentámos esta alternativa (imagem 143) embora fosse muito complicado porque era um caminho longo, mas mantinha tudo o resto e estragava onde já estava estragado.

⁵⁶ Conversa informal com o professor e arquiteto Pedro Viana Botelho a 11 de setembro de 2019. Concedida permissão para a gravação da conversa, a transcrição foi adaptada a formato de entrevista e sintetizada de modo a melhor transmitir as informações adquiridas.

(...) Nesta obra tivemos de fazer tudo isto de novo, porque a frente do *perré* estava a desfazer-se e, portanto, esta obra não é apenas a obra do edifício é uma obra marítima também. (...) Outra questão foi que eles pediram umas salas que não fossem incómodas do ponto de vista do frio, do vento, porque a estação do Barreiro é um desastre, é feito sem cuidados nenhuns. (...) O terminal do Cottinelli tem uma um aspeto parecido. Nestas estações acontece que a partida é uma coisa lenta, portanto à hora de ponta da tarde, as pessoas vão chegando e vão enchendo uma sala e por isso é que as salas são contadas, porque as salas param de deixar entrar a partir do momento em que a lotação do barco está completa, mas à chegada é tudo de uma vez só. E eu, há 40 e tal anos, na altura do 25 de abril, tive umas manhãs de propaganda política na Estação fluvial do Cottinelli, a distribuir coisas para o 1º de maio e umas manifestações, apercebi-me que as saídas da estação são uma coisa brutal. Aquele conjunto de pessoas que sai é uma massa contínua que vai em frente como se fosse uma manada, e achei que isso era uma coisa muito importante. Portanto a estação no fundo articula-se entre duas grandes questões, que são estas saídas a direito e esta distribuição cá atrás, porque não é como a do Cottinelli um Estação de uma só sala. A velha estação é de uma só sala de um só destino, e aqui havia vários destinos isto era para Seixal, Montijo, Trafaria e Cacilhas, só não tinha o Barreiro, tinha essas quatro valências por isso é que são quatro salas. Este último pontão era para viaturas porque do ponto de vista estratégico, a ponte fecha se houver alguma catástrofe, e era preciso de ter um sítio onde se pudesse fazer transporte de ambulâncias, viaturas militares ou de bombeiros entre Cacilhas e Lisboa (...).

A outra estação era uma estação de betão branco, uma espécie de uma noiva e com o luto vestiu-se de preto, portanto voltou tudo ao betão escuro. Isto foi uma coisa terrível, o não se ter feito o outro projeto, que era uma coisa que estava pronto a construir. Para mim foi um sofrimento enorme. Isto é uma espécie de luto em relação à outra coisa. Isto é um corredor de sombra, no fundo, com salas entaladas e, a certa altura, houve a preocupação de que isto tivesse uma certa presença. Eu inventei este primeiro andar, não estava no programa, o primeiro andar de escritórios, foi, por e simplesmente imposto por mim. (...) Como aqui, aconteceu na faculdade de arquitetura do Porto uma coisa que se fez, em certa altura, muito, que era fazer uma construção só dos toscos, porque não havia dinheiro para tudo e depois a obra parava e depois acabava-se. Aqui esta estrutura de betão foi feita primeiro, depois ficou durante uns anos ao sol e à chuva, e foi acabada mais tarde.

(...) A luz de Lisboa tem uma particularidade grande que é: primeiro o Atlântico é húmido, portanto há sempre bastante humidade no ar, só nos dias muito frios é que conseguimos ver ao longe sem humidade por haver gotas de água na atmosfera, e depois há uma coisa que à medida que o sol vai ficando inclinado, quanto mais Inverno é, mais o espelho do Rio reflete luz para cima e nessa massa húmida, portanto a luz de Lisboa é uma luz difusa. Estar naquelas salas com o Rio a brilhar como se fosse um espelho encandeia e por isso é que o chão e o teto são escuros. Tudo dentro da estação é chamado a olhar cá para fora, seja para o lado do mar, seja para o lado da cidade uma

espécie de contraposição total à caverna do metro, no fundo é como se fosse um teto debaixo do qual é chamado a olhar para fora, dentro é só para andar.

Portanto foi um processo demorado, com início em 1992 foi só inaugurado em 2004?

Sim. A primeira coisa que se fez foi a estação do metro, depois fizeram-se os cais da REFER, aquela coisa metálica, depois a fluvial e finalmente a zona central da estação da REFER. O processo foi, portanto, o metro, depois, em 2004, a fluvial e aqui, neste intervalo, os cais da REFER e, em 2009, o átrio central. São 17 anos, foi mais comprida que a Igreja que foram 15 anos e o Restelo foram também 15 anos.

Na proposta de '92 para a estação do metro, ainda não se sabia o que ia acontecer aqui (terminal fluvial), que poderia ter sido esta solução que é de '93. Isto é a junção do que seria a posição ideal do metro, com um pé no comboio e outro no lado dos barcos, com uma versão para os barcos nova. Quando isto é chumbado, o carril enterrado, vai para debaixo do carril não enterrado, e o acordo para esta posição é conseguido sem pedir nada à Câmara, nem nada à Carris, nem nada a ninguém, é só entre a REFER e o metro, porque este território era todo da REFER. Foi chamada a solução de emergência perdendo todas as vantagens que seria uma estação na praça com entradas dos lados, mantendo o Terminal do lado nascente para não destruir a doca e todas as coisas que advêm daí.

O projeto da estação é feito de maneira a que for necessário demolir, podemos demolir esta frente (do lado do rio), não há betão estrutural nesta zona, o betão estrutural é dali (bilheteiras) para trás, aqui à frente são apenas biombo que, em vez de serem de lata, são de betão. A estrutura é toda metálica e pode ser toda desmontada e reciclada.

O professor acha que vai ser demolido?

Eu acho que se houver de facto uma subida muito grande do nível do mar, tudo o que está na borda de água em Lisboa acaba. Nós estamos à beira disso acontecer.

Como surgiu o projeto do Terminal fluvial do Cais do Sodré? Foi concurso?

Não. O metro é que escolheu os arquitetos. Escolheu o Nuno Teotónio, mas quem fez isto fui eu não foi ele.