





**Instituto Universitário de Lisboa**

Escola de Tecnologias e Arquitetura

Departamento de Arquitetura e Urbanismo

Mestrado Integrado em Arquitetura

**Inês Sofia Moreira Cardoso Raposo**

Trabalho Teórico submetido como requisito parcial para a obtenção do grau de  
Mestre em Arquitetura

**Lisboa: Uma imagem que ficou à margem**

Orientadora:

Professora Auxiliar Ana Gabriela Bastos Gonçalves, ISCTE-IUL

**Centro de Artistas na Trafaria**

Tutor:

Professor Auxiliar Pedro da Luz Pinto, ISCTE-IUL

Outubro, 2019

## PROJETO FINAL DE ARQUITETURA

ISCTE-IUL | 2018- 2019

Escola de Tecnologias e Arquitetura

Departamento de Arquitetura e Urbanismo

**Discente** Inês Sofia Moreira Cardoso Raposo

**Vertente Teórica** **Lisboa: uma imagem que ficou à margem**

Orientadora Professora Auxiliar Ana Gabriela Bastos Gonçalves  
ISCTE-IUL

**Vertente Prática** **Centro de Artistas na Trafaria**

Tutor Professor Auxiliar Pedro da Luz Pinto  
ISCTE-IUL

## ÍNDICE GERAL

00. Introdução geral

01. Lisboa: uma imagem que ficou à margem

02. Centro de Artistas na Trafaria



## INTRODUÇÃO GERAL

O presente volume resulta da compilação do Trabalho de Projeto realizado no âmbito da unidade curricular de Projeto Final de Arquitetura para a obtenção do grau de mestre em Arquitetura no ISCTE-IUL (Instituto Superior das Ciências do Trabalho e da Empresa – Instituto Universitário de Lisboa).<sup>1</sup>

O Trabalho Final de Projeto articula um projeto de arquitetura (vertente prática) e uma investigação teórica (vertente teórica). Estes exercícios podem ser independentes ou associados. Embora com zonas de estudo diferentes, foi importante conseguir retirar aplicações específicas da investigação teórica para aplicar na prática. Assim sendo, a intenção é que as análises da vertente teórica sejam visíveis no desenvolvimento do exercício prático do projeto de arquitetura. A conjugação das duas vertentes foi importante, senão, essencial para o processo de compreensão de ambos os trabalhos.

A investigação teórica tem como título “Lisboa: uma imagem que ficou à margem” onde as transformações físicas que se sucederam na margem norte do rio Tejo são colocadas em evidência. Nesta investigação a imagem do conjunto da cidade é considerada o elemento chave de coesão entre os diversos projetos construídos, onde o espaço público se torna o elemento estruturante e ligante entre as diversas partes. A cidade escolhida surge pelo fascínio que tenho pela sua história, e pelas diferentes zonas de estudos que caracterizam períodos distintos na formação de Lisboa.

---

<sup>1</sup> Todo o trabalho foi redigido de acordo com o novo acordo ortográfico da língua portuguesa, e respeita as “Normas de apresentação e de harmonização gráfica para os Trabalhos de Projeto realizados na Unidade Curricular de Projeto Final de Arquitetura, do Mestrado Integrado em Arquitetura”, estabelecidas pelo ISCTE - Instituto Universitário de Lisboa. As referências bibliográficas estão de acordo com a “Norma Portuguesa 405”.

O desenvolvimento deste trabalho levou ao desejo de compreender como os diferentes processos de formação em zonas específicas contribuíram para a composição da cidade contemporânea, com diferentes intervenções que articulam o «antigo» com o «novo». Serão as características topográficas e geográficas das duas margens do rio Tejo as principais razões para processos de formação tão distintos? Quais os impactos que as intervenções de hoje terão na cidade do amanhã?

Localizado no lado noroeste no concelho de Almada, a Trafaria apresenta-se como ponto onde a memória do passado ainda está bastante presente. O projeto prático desenvolve-se num desses pontos, conhecido como antigo Presídio da Trafaria, a intenção é a de reabrir o complexo ao espaço público com desenvolvimento de atividades ligadas às artes, e conseguinte reformulação da sua função inicial. Valorizou-se essencialmente o processo de trabalho, na procura de formalizar intenções compreendendo as suas repercussões desde a escala do território à escala humana.

No exercício de projeto o tema apresentado tem como título “Reviver a memória: Centro de Artistas na Trafaria”. Neste projeto, a ser desenvolvido a diferentes escalas, a proposta arquitetónica compreende a abertura do muro de periferia em locais estratégicos de entrada, a remodelação do antigo caminho de ronda, e ainda requalificação e ampliação de um dos edifícios existentes e a criação de um edifício novo para um centro de artistas. A intenção, à escala da cidade, é a de estabelecer a relação direta com o espaço público e iniciar o percurso da frente ribeirinha na margem sul do Rio, para ocidente. A localização deste território potencia interações com atividades que integrem a frente ribeirinha como local de lazer e cultura, a ser vivido pelos habitantes.

## AGRADECIMENTOS

A todos aqueles que contribuíram e tornaram possível chegar ao fim desta longa etapa.

À minha orientadora, Professora Ana Gabriela Gonçalves, pela disponibilidade, reflexões, conhecimentos transmitidos, e ainda pela persistência em acompanhar todo este trabalho e percurso.

Ao meu tutor, Professor Pedro Pinto, pelo entusiasmo de cada discussão de projeto, pela orientação e paciência para com os meus devaneios e diversas vontades, e ainda pelo entusiasmo sobre o mundo da arquitetura.

Aos arquitetos Gonçalo Byrne e Paulo Pais pela disponibilidade, simpatia e partilha de saber através dos seus testemunhos sobre a cidade de Lisboa.

À minha família pelo apoio incondicional, em especial aos meus pais que me fazem acreditar nas minhas convicções mesmo quando as situações se complicam. Ao meu irmão, que acompanhou de perto todo o processo, se entusiasmou com projeto, e ainda por se ter tornado numa pessoa de olhar crítico e atento. Por fim, ao meu avô, por ter partilhado memórias de uma Lisboa antiga, por me construir a visão de uma cidade que não cheguei a viver mas que foi a realidade de outra gente, de uma outra época.

Ainda, àqueles que me levaram a longas discussões de projeto e os quais sempre se dispuseram a criticar quando necessário, ao Fábio, ao Rodrigo e ao Pedro, e àqueles que foram, vezes sem conta, levados por deambulações na cidade, pelas histórias da cidade e que, de alguma forma, contribuíram para a pessoa que sou hoje.





## 01. LISBOA: UMA IMAGEM QUE FICOU À MARGEM

## ABSTRACT

This dissertation studies the relationship between Lisbon and its River, being impossible to dissociate the history of the city from its strategic position in Tagus. It has always served as a structuring element in the design of the city, first as a means of subsistence, later as an entry and exit place of goods, and then as an element of destruction that gave rise to the design of *Baixa Pombalina*, and nowadays as a leisure space for the inhabitants.

The study of *city-water* relationship focuses on three distinct study zones as a reflection of different evolutionary periods in Lisbon. The appearance period of the first settlement of a neighbourhood when the surrounding walls of the castle and the old city were demolished, in *Santa Apolónia*; the industrial age with the expansion of the railway and with it the factories, as well as the neighbourhoods from the working class in *Alcântara*; and finally, the cultural period in glorification of the country and the city of Lisbon in *Belém*.

The riverfront has been valued today, and each zone illustrates different means of urban design, which are reflected in their formation and their own relation with the river.

*Key Words: Riverfront; Urban Regeneration; Requalification; Public Space;*

*Urban Voids.*

## RESUMO

A presente dissertação tem como objeto de estudo a relação de Lisboa com o Rio, sendo impossível dissociar a história da cidade da sua posição estratégica na foz do Tejo. Este serviu sempre como elemento de estruturação no desenho da cidade, primeiro como meio de subsistência, mais tarde como local de entrada e saída de mercadorias, e depois como elemento de destruição que deu origem ao desenho da baixa pombalina, e atualmente como espaço de lazer para os habitantes.

O estudo da relação da cidade-água foca três zonas de estudo distintas como reflexo de diferentes períodos evolutivos de Lisboa. O período do aparecimento do primeiro bairro quando foram demolidos os muros que cercavam o castelo e a antiga cidade nele contidas, no caso de Santa Apolónia; a época industrial com a expansão do caminho-de-ferro e as fábricas que o acompanharam, assim como de bairros de operários em Alcântara; e por fim, o período de glorificação cultural do país e de Lisboa em Belém.

A frente ribeirinha tem vindo a ser valorizada na atualidade, e cada zona ilustra meios diferentes de desenho urbano, refletidos na formação das mesmas e na própria relação destas com o rio.

*Palavras-Chave: Frente Ribeirinha; Regeneração Urbana; Requalificação; Espaço Público;*

*Vazios Urbanos.*



## ÍNDICE 1

0. INTRODUÇÃO .....	2
1. LISBOA E A FRENTE DE ÁGUA.....	10
1.1 Contexto histórico .....	10
1.2 Evolução da frente de água e Infraestruturas .....	20
1.3 Relação cidade - água.....	34
1.4 A cidade como projeto .....	41
1.5 Plano de desenvolvimento para a cidade.....	46
1.6 Síntese.....	49
2. ATUALIDADE À MARGEM.....	52
2.1 Caracterização da frente de rio .....	54
2.2 Infraestruturas de mobilidade .....	57
2.3 INTRODUÇÃO ÀS ZONAS DE ESTUDO .....	59
2.4 SANTA APOLÓNIA - ALFAMA.....	61
INTRODUÇÃO À ZONA .....	63
PROJETOS ATUAIS .....	69
PROJETOS DE INTERVENÇÃO FUTURA.....	77
CONSIDERAÇÕES FINAIS SOBRE A ZONA DE ESTUDO .....	79

2.5	ALCÂNTARA .....	81
	INTRODUÇÃO À ZONA DE ESTUDO .....	83
	PROPOSTAS ANTERIORES .....	89
	PROJETOS ATUAIS .....	92
	PROJETOS DE INTERVENÇÃO FUTURA.....	101
	CONSIDERAÇÕES FINAIS SOBRE A ZONA DE ESTUDO .....	104
2.6	BELÉM.....	105
	INTRODUÇÃO À ZONA .....	107
	PROJETOS ATUAIS .....	115
	PROJETOS DE INTERVENÇÃO FUTURA.....	130
	CONSIDERAÇÕES FINAIS SOBRE A ZONA DE ESTUDO .....	133
3.	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	134
4.	BIBLIOGRAFIA .....	137
5.	ÍNDICE DE FIGURAS.....	140
6.	ANEXOS - A.....	148

## **SIGLAS**

AAP – Associação dos Arquitetos Portugueses

APL – Administração do Porto de Lisboa

CCB – Centro Cultural de Belém

CML – Câmara Municipal de Lisboa

MAAT – Museu de Arte, Arquitetura e Tecnologia

PEL – Plano Estratégico de Lisboa

PDM – Plano Diretor Municipal

POZOR – Plano de Ordenamento da Zona Oriental de Lisboa

PU – Plano de Urbanização

SAAL – Serviço de Apoio Ambulatório Local

ZI – Zona de Intervenção



*“O que é catastrófico no plano de uma cidade, é querer resolver todos os problemas exaustivamente durante uma geração e não dar o tempo nem o espaço às gerações futuras, não lhos legar, precisamente porque ‘aqueles que sabem’, os arquitectos e os urbanistas, crêem saber à partida o que deverá ser o amanhã...”<sup>2</sup>*

---

<sup>2</sup> Filósofo Jacques Derrida em “*Gerações de uma cidade*”.

## 0. INTRODUÇÃO

O interesse pelo estudo da frente ribeirinha provém, desde há muitos anos, da minha curiosidade e fascínio por entender a evolução e enraizamento da frente de água na relação da cidade com o rio Tejo. Esta frente abrange grande parte da cidade de Lisboa mas também muito mais para norte do território. Tanto que na zona onde vivo pude acompanhar parte do desenvolvimento de um troço desta margem, exterior à cidade de Lisboa mas que dentro em tempos estará interligada, falo do concelho de Vila Franca de Xira. Assisti à sua gradual expansão enquanto elemento potenciador de espaço público, com uma presença que tem vindo a ganhar importância na vida urbana e das pessoas. Ainda, a conseqüente mudança na mentalidade da população que essa expansão potenciou, torna a frente ribeirinha num dos espaços de lazer quotidiano de preferência. Faltando poucos quilómetros para ligar o troço do passeio ribeirinho de Santa Iria a Sacavém, futuramente esta extensão ficará ligada e acessível por caminhos pedonais até Belém, também com intervenções que pontuam e qualificam o espaço.

A cidade de Lisboa é no entanto, o ponto de partida deste “*passeio público ribeirinho*”, é onde a topografia das colinas é mais acentuada do que no resto do território a oriente, sendo que esta característica não chega a interferir diretamente com a margem junto ao rio, devido aos diversos aterros que se fizeram ao longo da história.

A oportunidade de projetar na zona da Trafaria, a sul do rio, gera assim uma oportunidade única de entender a evolução de ambas as margens do Tejo. O estudo sobre o que está a acontecer em Lisboa, de que forma a cidade cresceu, o modo como o espaço foi planeado e construído, a importância dos vazios urbanos e como estes estão a ser reutilizados, permite fazer um planeamento mais consciente e eficaz na margem sul, onde se foca a vertente prática de projeto.

Este tema da frente de água das cidades tem sido foco de atenção desde há vários séculos, mas a maior incidência e relevância é durante o século XX. O movimento de reconversão da cidade-porto e da reabilitação desta relação teve as suas origens nos anos 50, nos EUA, começando pela reconversão de antigos espaços portuários, muitos deles obsoletos.<sup>3</sup> Assente nessa reconversão, a deslocalização das atividades portuárias fez-se para zonas mais adequadas e, procedeu-se à instalação de novas funções urbanas nos espaços devolutos prolongando, assim, o centro da cidade até à frente ribeirinha. Esse movimento generaliza-se na passagem da década de 70 para os anos 80. Na Europa, um dos primeiros casos das reconversões urbanísticas, de encontro com o modelo americano, foi a intervenção nas “*London Docklands*”, pressupondo uma total alteração do espaço e intervenção fortemente privatizada e especulativa.<sup>4</sup>

Em França, por exemplo, aos espaços devolutos industriais dos anos 60-70, acresceram os espaços portuários devolutos dos anos 80. Se para todos os efeitos o objetivo é colmatar, recuperando um vazio urbano, pode também fazer-se alusão à vontade local de aproveitar oportunidades e, de realizar um projeto suficientemente vasto de regeneração. No entanto, a reconquista destes espaços devolutos oferece potencialidades limitadas devido, sobretudo, quer à sua dimensão reduzida, quer à sua localização suburbana, muitas vezes perto do centro das cidades. Num contexto europeu, as operações de urbanismo em terreno bruto (cidades novas), são substituídas pela transformação de edifícios já existentes, sobretudo, “*pela reciclagem de espaços que já passaram por diversas fases de urbanização: os “vazios” urbanos.*”<sup>5</sup> Estes são espaços de oportunidade de intervenção no território, - “*laboratórios experimentais*” das fórmulas inovadoras do urbanismo à escala real.

---

<sup>3</sup> Cabral, Natércia Rêgo (1997). Uma estratégia para a gestão das Frentes Ribeirinhas do Porto de Lisboa. In *Mediterrâneo*, Nº10/11. Pág. 70.

<sup>4</sup> *Idem.*

<sup>5</sup> Ferreira, Vítor Matias; Indovina, Francesco (1999). *A cidade da Expo '98*. Lisboa, Editorial Bizâncio. Pág. 118.

Este êxito será tanto mais completo quanto maior for a capacidade de prever e integrar os efeitos produzidos pelo reordenamento dos baldios portuários e a consequente ligação aos bairros adjacentes, nas cidades e no contexto global.<sup>6</sup> Atualmente, o movimento de revitalização das frentes ribeirinhas engloba reconversões de uma grande diversidade conceptual, nas quais o uso portuário não é necessariamente afastado, ao invés integra um dos objetivos centrais da revitalização.

A presente vertente teórica considera, portanto, o rio Tejo como fio condutor no pensamento que desenvolvo, onde ambas as margens são abordadas em contextos diferentes. O foco da vertente teórica é a margem Norte do rio, a cidade de Lisboa, enquanto a vertente prática é orientada para a margem Sul, a zona da Trafaria.

Além de se tratar de duas margens separadas por uma linha de água, estas são bastante diferentes, se não, o oposto uma da outra. As qualidades topográficas de uma acabaram por ser manipuladas ou construídas pela outra. Enquanto na margem sul do rio a topografia é bastante acidentada, com colinas íngremes, grande profundidade do rio junto à costa e pouca exposição solar, devido à orientação Norte. Na cidade de Lisboa as colinas são menos acentuadas, assim como a profundidade do rio junto à margem, - daí ter surgido a necessidade de construção de alguns aterros -,<sup>7</sup> e a exposição solar é mais favorável - voltada a Sul.

Perante as características de cada uma das margens, também estas adotaram diferentes identidades. É notório que, quando numa cidade os intervenientes são diversos, o resultado gerado reflete, também, um misto de linguagens próprias de cada indivíduo. A cidade de Lisboa é hoje alvo desse mesmo misto de interpretações e intervenções, que alteram a “leitura” da cidade e a sua configuração. Aquilo que projetamos e construímos hoje será a cidade histórica do amanhã. A cidade atual trata-se de *«uma cidade híper-fragmentada, que nasceu e foi-se formando pelas mais diversas*

---

<sup>6</sup> *Idem.*

<sup>7</sup> Tema aprofundado no capítulo 1, com início na página 10.



razões»,<sup>8</sup> como enaltece o arquiteto Nuno Portas.<sup>9</sup> Trata-se no fundo de uma manta de retalhos que colecionou remates, alguns deles representativos de diversos momentos na história da cidade.

Como o arquiteto Gonçalo Byrne<sup>10</sup> refere «*As cidades são estruturas de longa duração traduzindo duplicidade de fenómenos como o da resistência cuja origem, sendo praticamente a mesma, reside na preservação da sua identidade física e cultural*».<sup>11</sup> É neste sentido de identidade da cidade sobre o qual o trabalho se desenvolve. A cidade é encarada como um fenómeno dinâmico e vivo, palco de complexas interações onde a arquitetura atua como agente transformador. O grande centro de produção da cidade, entendida como área metropolitana, é onde o pensamento do desenho urbano se concretiza como uma defesa contra a ideia do objeto isolado, responsável pela relação do construído com o espaço.

Perante esta afirmação foram identificadas três zonas de estudo na linha de costa de Lisboa - Santa Apolónia, Alcântara e Belém -, apesar de afastadas entre si, configuram uma continuidade e representam diferentes períodos evolutivos da cidade. A caracterização temporal reflete-se, ainda, no cariz arquitetónico de cada zona, através das diferentes intervenções, como é o caso do Novo Terminal de Cruzeiros do Porto de Lisboa em Santa Apolónia; o Novo Hospital da CUF em Alcântara; e o Novo Museu dos Coches e o Museu de Arte, Arquitetura e Tecnologia na “Acrópole” da Cultura em Belém.<sup>12</sup> Contudo, a escolha intencional destas zonas comprova a diversidade que a extensão

---

<sup>8</sup> Byrne, Gonçalo (2006). *Geografia Vivas. Living Geographies*. Edição Ordem dos Arquitetos. Pág. 6.

<sup>9</sup> Nuno Portas para além de arquiteto é também crítico de arquitetura. Muitas das expressões transcritas do seu discurso são retiradas de uma entrevista levada a cabo pelo arquiteto Gonçalo Byrne, integradas no livro publicado “*Geografias Vivas*”.

<sup>10</sup> Gonçalo Byrne é um arquiteto português, com um vasto repertório de obras nacionais e internacionais, tendo já sido premiado por diversas vezes, como é o caso do Museu do Dinheiro (prémio Valmor 2014). Algumas das suas obras serão referidas ao longo deste trabalho e, encontra-se em Anexo A uma entrevista feita ao arquiteto, com o seu testemunho sobre a cidade de Lisboa. .

<sup>11</sup> Byrne, Gonçalo (2006). *Geografia Vivas. Living Geographies*. Edição Ordem dos Arquitetos. Pág. 9.

<sup>12</sup> Cada um dos projetos mencionados será abordado e estudado em maior detalhe mais à frente, nos respetivos subcapítulos referentes a cada uma das zonas de estudo (Capítulo 3).

ribeirinha pode conter, e em que medida as decisões tomadas na estratégia geral de planeamento urbano se concretizam no desenho e traçado específico de cada sítio.

É intenção deste trabalho olhar para o espaço público, considerando-o como elemento ligante entre edifícios, e espaço que proporciona qualidade de vida de acordo com as necessidades contemporâneas de quem vive a cidade. Pretende-se assim, com base nas transformações sofridas ao longo do tempo na frente de rio, analisar a reviravolta da utilização do espaço e a consequente reconfiguração do mesmo segundo os seguintes objetivos estratégicos:

1. Procurar entender como um projeto urbano pode deixar espaço em aberto para a evolução da cidade, através de diretrizes que estipulam bases sólidas para o desenvolvimento na componente prática;
2. Compreender o significado que cada zona de estudo representa para a composição do conjunto da cidade;
3. Refletir sobre o modo como os novos projetos inseridos em cada zona introduzem uma nova linguagem na composição urbana e transformam o espaço público;
4. Interpretar a qualidade espacial introduzida na frente ribeirinha devido à modificação e apropriação dos espaços devolutos;
5. Por fim, ser capaz de prever o impacto que a implantação de futuros projetos gera em cada zona de estudo, e na cidade em geral.

O trabalho desenvolveu-se, assim, em diferentes escalas de análise. Primeira, a nível territorial, através da investigação e pesquisa em bibliografia histórica, cartografias, monografias, entre outros, sobre a evolução do território, criando uma base de conhecimento sobre a relação da cidade com o rio e de que forma é que esta se tem vindo a consolidar e materializar. A nível urbano, o foco está no

modo como se deu a expansão do território, com o alargamento da cidade extramuros e, seguidamente, a manipulação da topografia à margem com o rio, por via de aterros, que possibilitou criar uma extensão ribeirinha que afeta toda a cidade.

Para consolidar os conhecimentos, as zonas de estudo permitem identificar, caracterizar, comparar e refletir sobre as intervenções em cada sítio, e daí retirar conclusões equilibradas sobre intenções futuras. Nas zonas de estudo propostas é analisada a evolução histórica e territorial, mas também o estado atual das mesmas, através de visitas presenciais aos espaços e aos edifícios. Ainda, através de artigos publicados em jornais, entrevistas, conferências e comunicações feitas pela própria Câmara Municipal de Lisboa, é recolhida informação sobre as intervenções futuras previstas para os diferentes locais.

Torna-se aqui relevante o entendimento da cidade como estrutura funcional diretamente dependente das redes que a compõem. Por esse motivo, o tema das infraestruturas é relevante, por se tratar de elementos ligantes entre os diversos pontos, mas também por capacitarem a cidade dos equipamentos essenciais – comércio, hospitais, universidades, bibliotecas, entre outros. Fruto desta funcionalidade, surgem dois exemplos experimentais na história da cidade, onde também a rede de infraestruturas é “ensaiada”, e que em muito contribuíram para a consolidação dos conhecimentos nesta vertente teórica - a *Exposição do Mundo Português de 1940* e a *Exposição Universal de 1998*.

Através de uma organização coerente, o trabalho é dividido em duas partes. Na primeira é feita a contextualização histórica, onde se aborda a evolução da frente ribeirinha de Lisboa e a respetiva relação que esta tem com o Rio. Não é intenção que esta abordagem seja intensiva, no entanto, é necessário entender o enquadramento temporal e consequente desenvolvimento da cidade. A vivência urbana sofre alterações e, como resultado disso, também se altera a relação urbana da cidade com a margem ribeirinha. Como referência desta transformação, surgem as duas grandes exposições que aconteceram em anos e áreas diferentes da cidade de Lisboa

A segunda parte caracteriza a situação atual da frente ribeirinha de Lisboa. Onde são definidas três zonas de estudo representantes de diferentes tempos na história lisboeta. Numa primeira zona de estudo, a abordagem é feita desde Santa Apolónia até Alfama, onde é analisada a malha urbana existente, e o modo como se rompe o desenho urbano, através dos projetos contemporâneos - Novo Terminal de Cruzeiros de Lisboa e o Campo das Cebolas – com reflexão sobre os impactos trazidos para o local.

A segunda zona de estudo, Alcântara, tem em atenção a forma como a malha existente é trazida para a frente de rio e o impacto que a evolução industrial teve no local. Abordam-se ainda projetos utópicos, que não passaram do papel, integrados no plano “Alcântara XXI”<sup>13</sup>. Depois, referem-se projetos contemporâneos em fase de execução, como é o caso do Novo Hospital da CUF, e outros que serão construídos brevemente.

Na terceira zona de estudo é abordada a «*Acrópole da cultura*» da cidade de Lisboa, onde se encontram sediados a maioria dos museus, começando pelo Centro Cultural de Belém, o qual ainda será ampliado, o Novo Museu dos Coches e o Museu de Arte, Arquitetura e Tecnologia.

Nas considerações finais são comparadas as três zonas de estudo e os respetivos impactos que estas representam à escala do bairro, e à escala da cidade. Encontram-se ainda em anexo, as duas entrevistas realizadas ao longo desta investigação e que se revelaram essenciais para a compreensão de cada uma das zonas de Lisboa, com o arquiteto Paulo Pais<sup>14</sup> e com o arquiteto Gonçalo Byrne, e que contribuíram para uma reflexão consciente sobre o desenvolvimento das zonas, assim como da contribuição destas na integração e coerência da cidade.

---

<sup>13</sup> No capítulo referente à zona de estudo (Capítulo 3, subcapítulo 3.1.) este plano será explicado em maior detalhe, assim como todos os projetos de referência que são mencionados ao longo deste texto introdutório.

<sup>14</sup> O arquiteto Paulo Pais é o diretor do Departamento de Planeamento Urbano da Câmara Municipal de Lisboa.



Figura 1 – Cidade de Lisboa, c.1575. Iconografia publicada na obra de Georg Braun e Franz Hogenberg. (Imagem disponível na WEB: <http://lisboa-e-o-tejo.blogspot.com/2018/02/vistas-de-lisboa-2.html>).

## 1. LISBOA E A FRENTE DE ÁGUA

### 1.1 Contexto histórico

Enquanto cidade, Lisboa tem sempre demonstrado um forte relacionamento com a sua geografia e topografia. A proximidade à foz do rio Tejo revelou ser um posicionamento estratégico determinante na sua organização urbana, e no próprio desenvolvimento da metrópole.

O centro da cidade estabelece-se no Rossio, e a zona do Terreiro do Paço é ganha ao rio, iniciando a conquista de terreno na frente ribeirinha. A rápida expansão demográfica e comercial, em meados do século XIII, impulsiona também a construção de igrejas, conventos, ermidas e mosteiros. A uma “alta” aristocrática, - pontuada de igrejas, conventos, casas senhoriais -, corresponde sempre uma “baixa”, ribeirinha, - mercantil e popular, função do porto de rio. É neste período que surge a Alfândega como afirmação de uma “cidade-estado” comercial.

É no século XV que Lisboa se vem a tornar numa das cidades mais ricas do mundo, em grande parte devido aos Descobrimentos. As ruas são pavimentadas com padrões e desenhos, o Bairro Alto (antiga Vila Nova dos Andares) é edificado, e ainda, fruto dos lucros provenientes das descobertas marítimas, erguem-se, a ocidente, o Mosteiro dos Jerónimos e a Torre de Belém. Em 1580, sob o domínio da dinastia filipina, Portugal encontra-se estagnado. No que respeita ao desenvolvimento da cidade, à exceção da zona da frente ribeirinha que era sinónimo de fonte de riqueza, são realizadas nesta altura obras de desassoreamento do rio Tejo.



*Figura 2 – Planta topográfica de (reconstrução de) Lisboa, anterior a 1780, planta de vermelhos e amarelos. Silva, A. Vieira da (1950). Plantas topográficas de Lisboa / Augusto Vieira da Silva. - Lisboa : Câmara Municipal, 1950. (Planta disponível na página WEB da Biblioteca Nacional Portuguesa: <http://purl.pt/27804>).*



Lisboa: uma imagem que ficou à margem



Figura 3 – Cartografia da cidade de Lisboa, desenho do arquiteto W.B. Clarke, c.1840. Cartografia disponível na página WEB da Biblioteca Nacional de Portugal: <http://purl.pt/30663>).



No ano de 1755, Lisboa sofre um terramoto que arrasa parte da cidade mas proporciona, ao mesmo tempo, uma oportunidade de a repensar e reconstruir. O traçado racional e pragmático, característico do novo plano de recuperação para a zona da Baixa, aposta na funcionalidade e uniformização do tecido urbano. É feita uma nova linha de costa com extensão até ao Cais do Sodré, e são reconstruídos os edifícios do Arsenal da Ribeira das Naus, do Terreiro do Paço e da Alfândega.<sup>15</sup> O perímetro urbano de Lisboa começava a expandir, resultado das novas políticas da cidade, e os diversos bairros da Estrela, Rato, Alcântara e Ajuda começavam a ser ocupados.

Na segunda metade do século XIX, o processo de modernização leva à expansão da cidade para norte, iniciada pela construção da rede viária até Campo Grande. É a altura em que surgem várias propostas de melhoramentos, incluindo remodelações do Porto de Lisboa. A frente ribeirinha começa assim, a ser alvo de uma reorganização do espaço urbano. Em Lisboa, o processo de industrialização só começa realmente

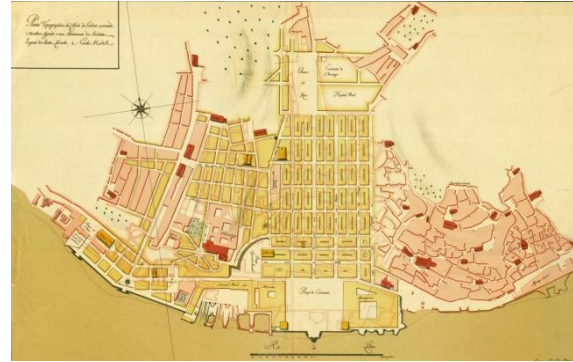


Figura 4 e 5 – Em cima, *Planta Topográfica da Cidade de Lisboa arruinada*, Carlos Mardel, 1756. Em baixo *Planta geral da cidade em 1785*. Silva, A. Vieira da (1950).

*Plantas topográficas de Lisboa / Augusto Vieira da Silva. - Lisboa : Câmara Municipal, 1950. (Planta disponível na página WEB da Biblioteca Nacional Portuguesa: <http://purl.pt/27804>).*

<sup>15</sup> *Sociedade Lisboa 94 (1994). Lisboa em movimento 1850-1920. Lisboa: Livros Horizonte.*



Figura 6 – Planta geral da cidade em 1855. Silva, A. Vieira da (1950). *Plantas topográficas de Lisboa / Augusto Vieira da Silva*. - Lisboa : Câmara Municipal, 1950. (Planta disponível na página WEB da Biblioteca Nacional Portuguesa: <http://purl.pt/27804>).

aquando da implantação das indústrias ao longo da margem do Tejo. A preferência por esta zona é justificada pela existência de terrenos planos, ligações fluviais e, mais tarde, pela implantação do caminho-de-ferro.<sup>16</sup>

Ao longo do séc. XIX, e inícios do séc. XX, as sucessivas alterações aos limites da cidade, visavam dotar a mesma de equipamentos que contribuíssem para a criação de novas centralidades. A retificação da margem entre o Cais do Sodré e Alcântara, inicialmente com o Aterro da Boavista e, depois, com as obras do porto de Lisboa, permitiram o crescimento da cidade para Ocidente até Algés.<sup>17</sup> A implantação das estações ferroviárias, nomeadamente a estação fluvial do Sul e Sudeste, Santa Apolónia, Rossio, Cais do Sodré e Alcântara-Terra, a par de outros equipamentos, constituíram um exemplo do estabelecimento de novos fluxos de tráfego. Desta forma, Lisboa torna-se centro de um complexo sistema urbano e metropolitano, onde o espaço portuário marca a paisagem e ocupa um lugar relevante na economia nacional e internacional.<sup>18</sup>

<sup>16</sup> Ferreira, Vitor Matias (1997). Cidades de água: A u-topia de Lisboa? In *Mediterrâneo*, Nº10/11. Pág. 47.

<sup>17</sup> Silva, Carlos Nunes da (1987). *Planeamento Municipal e a Organização do Espaço em Lisboa: – 1974*, INIC, Lisboa.



Figura 7 – Carta topográfica de Lisboa, 1871, tendo sobrepostas a encarnado as alterações feitas até 1911, sob a direção de Filipe Folque. Silva, A. Vieira da (1950). *Plantas topográficas de Lisboa* / Augusto Vieira da Silva. - Lisboa : Câmara Municipal, 1950. (Planta disponível na página WEB da Biblioteca Nacional Portuguesa: <http://purl.pt/27804>).

<sup>18</sup> O comércio internacional tornou o porto de Lisboa no maior porto português de cargas sólidas, geral e de contentores. Gomes, Gilberto (2011). *Transportes públicos urbanos em Portugal*, edição do Club do Colecionador dos Correios, Lisboa.

Na primeira metade do séc. XX, arranca a segunda fase de industrialização com um novo impulso ao desenvolvimento do porto de Lisboa. A ocupação da frente ribeirinha pela Avenida Marginal inicia as primeiras obras de requalificação da margem.<sup>19</sup> Fruto também dessa ocupação é realizada a maior intervenção de requalificação urbana feita em Belém, em 1940, para dar lugar à Exposição do Mundo Português. Realizada na época do Estado Novo para comemorar a fundação de Portugal e a restauração da independência, tinha por principal objetivo divulgar a história do país. Foi construída a Praça do Império e erguidos vários pavilhões temporários para utilização durante a exposição.<sup>20</sup>

Como Orlando Ribeiro<sup>21</sup> assinalou, houve uma forma portuguesa de estruturar o espaço urbano, orgânica, meridional, mas essencialmente dicotómica, constituindo portos de escala, abertos a todas as gentes e mercadorias.<sup>22</sup>

Em 1990, no “projeto de cidade” um dos objetivos para Lisboa é a retoma do tema da cidade ribeirinha, sendo estabelecida a necessidade da devolução da mesma ao rio. Esta foi uma questão decisiva que, no ordenamento urbanístico, exigiu a concretização de ideias e projetos, capazes de resolver e desbloquear as relações funcionais entre a cidade e o rio, através da organização dos usos e espaços ribeirinhos. Na requalificação destes espaços, surge a grande intervenção na zona oriental da cidade, onde se encontrava uma lixeira municipal e uma zona portuária degradada. A propósito da Exposição Mundial de 1998 (Expo'98), o projeto foi concebido para que, após o encerramento da exposição surgisse uma nova centralidade, - o atual Parque das Nações. Aqui foram incorporadas zonas habitacionais, de atividades económicas e culturais e uma frente ribeirinha rica em espaço público, com uma relação cidade-rio completamente inovadora.

---

<sup>19</sup> O crescimento de maior parte das radiais tem início no centro (Rossio, Praça da Figueira e Restauradores), que servia principalmente de suporte às carreiras de elétricos dirigidas ao Poço do Bispo e Algés. Ferreira, Vitor Matias (1997). Cidades de água: A u-topia de Lisboa? In *Mediterrâneo*, Nº10/11. Pág. 47.

<sup>20</sup> Almeida, Pedro Vieira de (2002). *A Arquitectura no Estado Novo*. Editora: Livros Horizonte. Pág.34.

<sup>21</sup> Orlando da Cunha Ribeiro foi um historiador e geógrafo português que mais projeção teve no século XX a nível internacional, e que se dedicou ao ensino e à investigação em Geografia.

<sup>22</sup> Ribeiro, Orlando (1945). *Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico*. Coimbra: Coimbra Editora. Págs. 51-52.



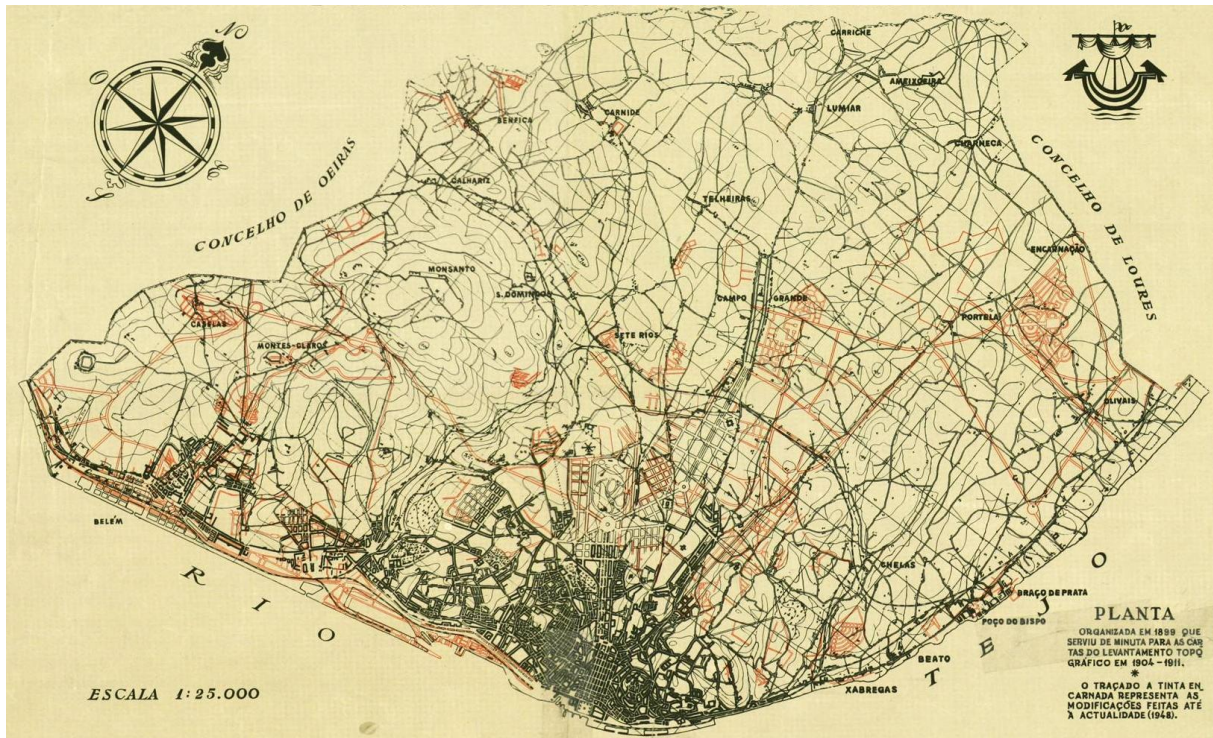


Figura 8 – Planta da cidade de Lisboa, a tinta encarnada representa as alterações feitas até 1948. Silva, A. Vieira da (1950). Plantas topográficas de Lisboa / Augusto Vieira da Silva. - Lisboa : Câmara Municipal, 1950. (Planta disponível na página WEB da Biblioteca Nacional Portuguesa: <http://purl.pt/27804>).

A gestão de uma realidade múltipla e diversificada, e as diretrizes que orientam os diferentes níveis das ações estratégicas, dotaram Lisboa de um sistema de planeamento aberto a vários instrumentos de reabilitação e de reutilização. A introdução de novos espaços funcionais de lazer, que se articulam com as atividades portuárias, com o ambiente urbano e com os imperativos da qualidade de vida dos habitantes representam o paradigma da cidade portuguesa, mais do que uma simples cidade.

Em suma, o processo evolutivo da frente ribeirinha foi marcado principalmente pelo terramoto de 1755 e pela revolução industrial. Para além de ter organizado a cidade funcionalmente, o plano da baixa proporcionou-lhe uma eterna identidade ao manter o Terreiro do Paço como o encontro entre a cidade e o rio. Por outro lado, a revolução industrial e o desenvolvimento do porto de Lisboa, contribuíram para uma margem formada por infraestruturas, fábricas e zonas portuárias, tirando espaço ao lazer e à convivência com o rio. As barreiras físicas impostas hoje ao longo desta frente desvaneceram a relação da cidade com o Tejo, sendo fundamental reatar essa proximidade. Ao longo desta margem é possível encontrar zonas que não possuem uma identidade no contexto da cidade contemporânea. Na sua maioria, estas zonas são alvo de intervenções de requalificação urbana, com a intenção de unificar toda a frente de água da cidade, à semelhança dos cenários experimentados nas duas grandes Exposições.

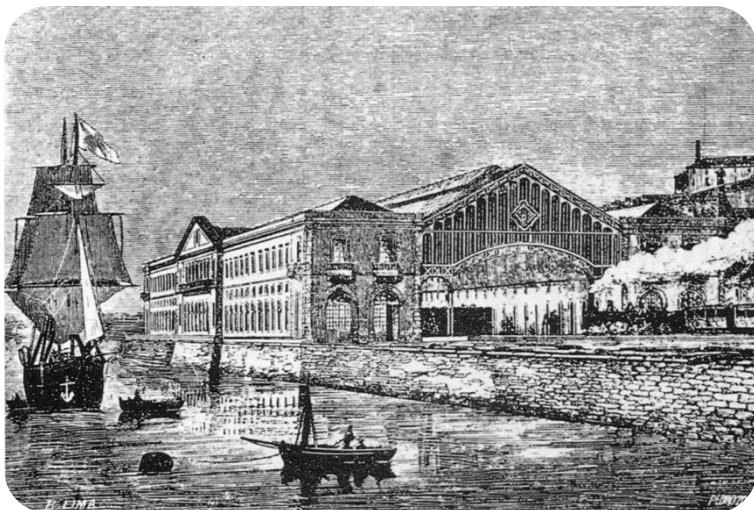


Figura 9 – Estação de comboios de Sta. Apolónia, 1865. (Imagem retirada do livro: SOCIEDADE LISBOA 94 (1994). Lisboa em movimento 1850-1920. Lisboa: Livros Horizonte. Pág. 189).

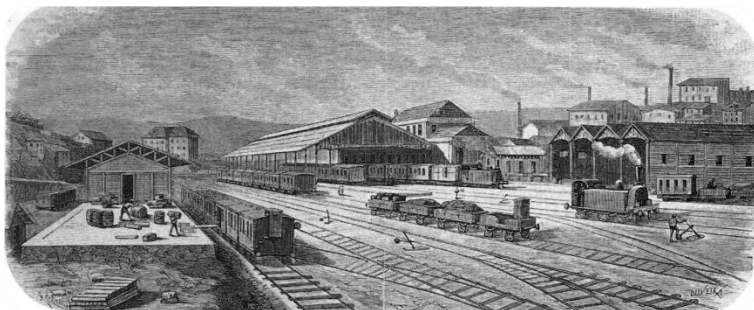


Figura 10 – Estação de comboios de Alcântara, 1887. (Imagem retirada do livro: SOCIEDADE LISBOA 94 (1994). Lisboa em movimento 1850-1920. Lisboa: Livros Horizonte. Pág. 215).

## 1.2 Evolução da frente de água e Infraestruturas

Nas primeiras décadas do início da industrialização, apenas a área entre Santos e Alcântara sofreu mudanças significativas na frente ribeirinha. A alteração da configuração da cidade, na segunda metade do séc. XIX, está na origem de novas dinâmicas territoriais. Através da construção do novo aterro portuário surge a possibilidade de construção de uma nova infraestrutura moderna, o caminho-de-ferro, que permite o transporte de mercadorias e passageiros. Essa construção veio igualmente a se refletir na “outra margem” do Tejo, a linha Sul, também caracterizada pela implantação de indústrias, com início no aglomerado do Barreiro. O caminho-de-ferro chega a Lisboa em 1856, através da construção do Aterro da Boavista, e com a estação terminal de Santa Apolónia, fruto da primeira transformação urbana de Lisboa Industrial entre 1858-65. Em 1887 é inaugurada a linha de Sintra que chega ao Rossio em 1889, através da construção de um túnel e também, inaugurada no mesmo ano, a linha de Cascais até Belém.<sup>23</sup> A retificação da margem ribeirinha entre o Cais do Sodré e Alcântara beneficia da construção do Aterro da Boavista e, posteriormente, das obras do porto de Lisboa que permitem o crescimento da cidade para Ocidente.

---

<sup>23</sup> Costa, J. P. (2007). *La Ribera entre proyectos : formación y transformación del territorio portuario, a partir del caso de Lisboa*. Tese de Doutoramento. Barcelona: Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona - Universidad Politécnica de Cataluña. Págs. 87-90.



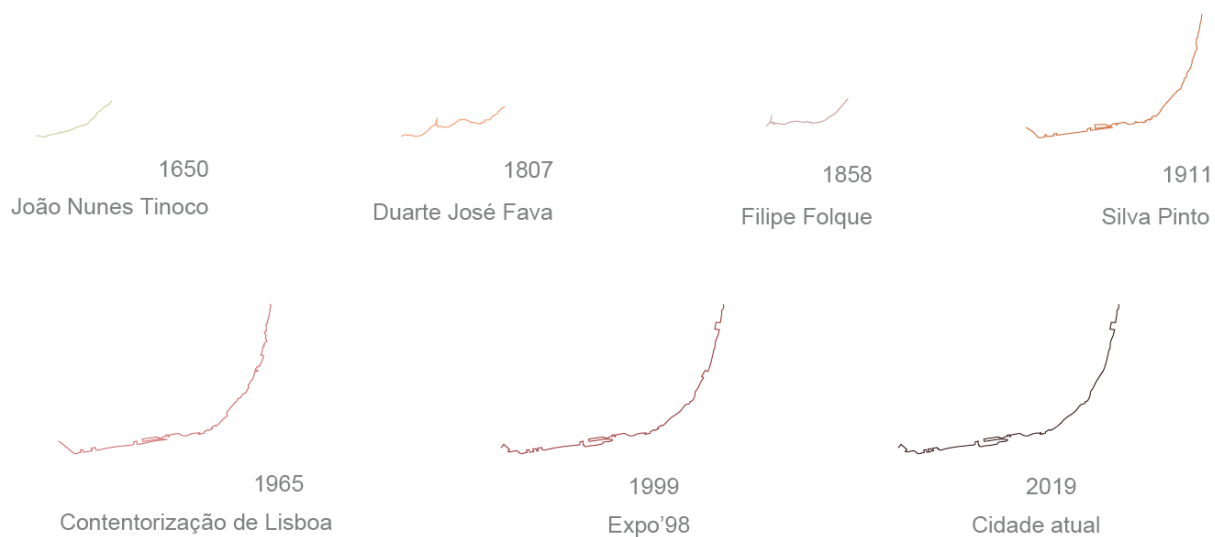


Figura 11 –Linhas de evolução da costa da cidade de Lisboa, sobrepostas na planta da página seguinte. Planta feita pela autora.



## Os aterros de finais do século XIX e início do século XX

Os aterros que têm sido mencionados permitiram a urbanização sobre os “*terrenos aluvionares do esteiro, primeiro sobre as praias e mais tarde sobre o próprio leito do rio*”. (Costa, 2007) Desses aterros resultam terrenos planos, e por isso, de mais fácil organização e utilização. É sobre esses terrenos que a principal rede viária da cidade assenta, criando os trajetos primários.<sup>24</sup> Ainda hoje os principais eixos estruturantes da cidade são responsáveis quer da expansão para o interior do território a norte quer, sobretudo, na realização do eixo ribeirinho que se prolonga para oriente até Chelas e Sacavém, e ainda para ocidente até Alcântara e Belém.<sup>25</sup>

Os aterros feitos às praias e aos terrenos das margens com o rio – iniciados no séc. XIV ou antes -, resultaram na frente ribeirinha de Lisboa, desde o atual Museu Militar (antiga Tercenas da Porta da Cruz) e o Largo de Santos, incluindo a frente do esteiro da Baixa onde é hoje o Terreiro do Paço. Realizam-se também importantes aterros no séc. XV-XVI para a construção do Paço Real de D. Manuel I e no pós-terramoto com a reordenação Pombalina.

No período dos Descobrimentos, devido ao poder financeiro gerado pela atividade portuária e comercial em Lisboa, é criado o espaço ribeirinho entre o Terreiro do Paço e o Postigo de Alfama que se observa na planta. Criam-se novos espaços planos ribeirinhos, como foi o caso do atual Cais do Sodré, onde se construíram armazéns para as atividades comerciais e portuárias, e designados os locais de desembarque de mercadores dos barcos de pequeno calado, que faziam a transferência de mercadorias dos de grande calado que ancoravam no meio do rio, por não se poderem aproximar da margem.

---

<sup>24</sup> Caniggia, Gianfranco; Maffei, Gian Luigi (1979). *Tipologia de la edificación - estrutura del espacio antrópico*. Tradução para castelhano (1995) por Margarita García Galán de Lettura dell' edilizia di base, Celeste Ediciones, S.A.. Madrid, Espanha. ISBN: 8482110004. Pág. 192.

<sup>25</sup> Durão, Vitor C. M. (2012). Análise Urbana de Territórios Construídos: Os Aterros na Baixa e na Frente Ribeirinha de Lisboa, Portugal. In *Revista de Gestão Costeira Integrada*, 12(1). Págs. 17-30.



Figura 12 – Planta da cidade Lisboa, provavelmente de 1780, após o terramoto. Silva, A. Vieira da (1950). *Plantas topográficas de Lisboa / Augusto Vieira da Silva*. - Lisboa : Câmara Municipal, 1950. (Planta disponível na página WEB da Biblioteca Nacional Portuguesa: <http://purl.pt/27804>).

O terramoto de 1755 revelou ser uma oportunidade urbanística também para transformar o Terreiro do Paço, o qual ganha ordem e maior importância como praça de representação da nova imagem da cidade e do poder político. Uma vez mais, a nova conceção espacial obrigou à realização de novos aterros na frente ribeirinha, e o cais das colunas é consolidado e integrado no desenho geométrico, resultante do novo paradigma urbano aplicado à Baixa. Reorganizaram-se os usos e atividades no Terreiro, onde deixou de existir cais de embarque e de descarga de mercadorias, e foram ainda transferidos edifícios para outros locais, como é o caso dos Armazéns da Alfândega e do Terreiro do Trigo em Alfama.

Foi na passagem do séc. XIX para o seguinte, que aterros de maior complexidade e dimensão foram feitos, de modo a constituir a frente ribeirinha atual que ultrapassou, em muito, os limites da cidade inicial contida pelas muralhas, aquando do início da expansão da cidade.<sup>26</sup>

---

<sup>26</sup> *Idem.*

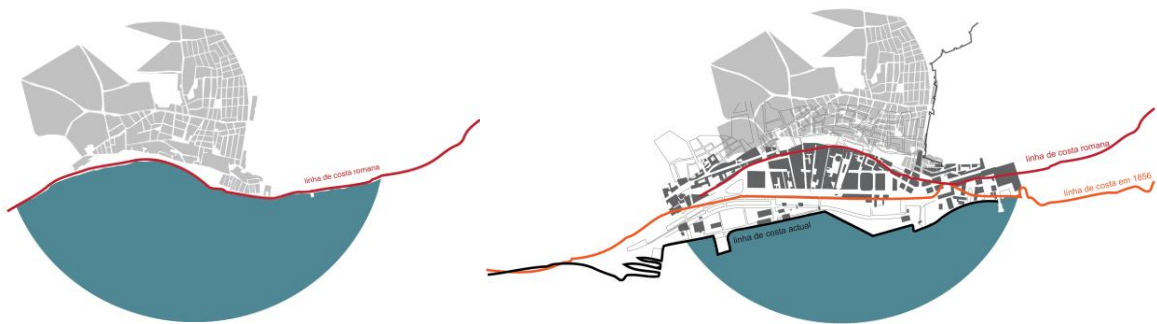


Figura 13 – Sobreposição da linha de costa romana, a linha de costa em 1856 e a linha de costa actual e do tecido urbano ribeirinho. Gráficos feitos pela autora.

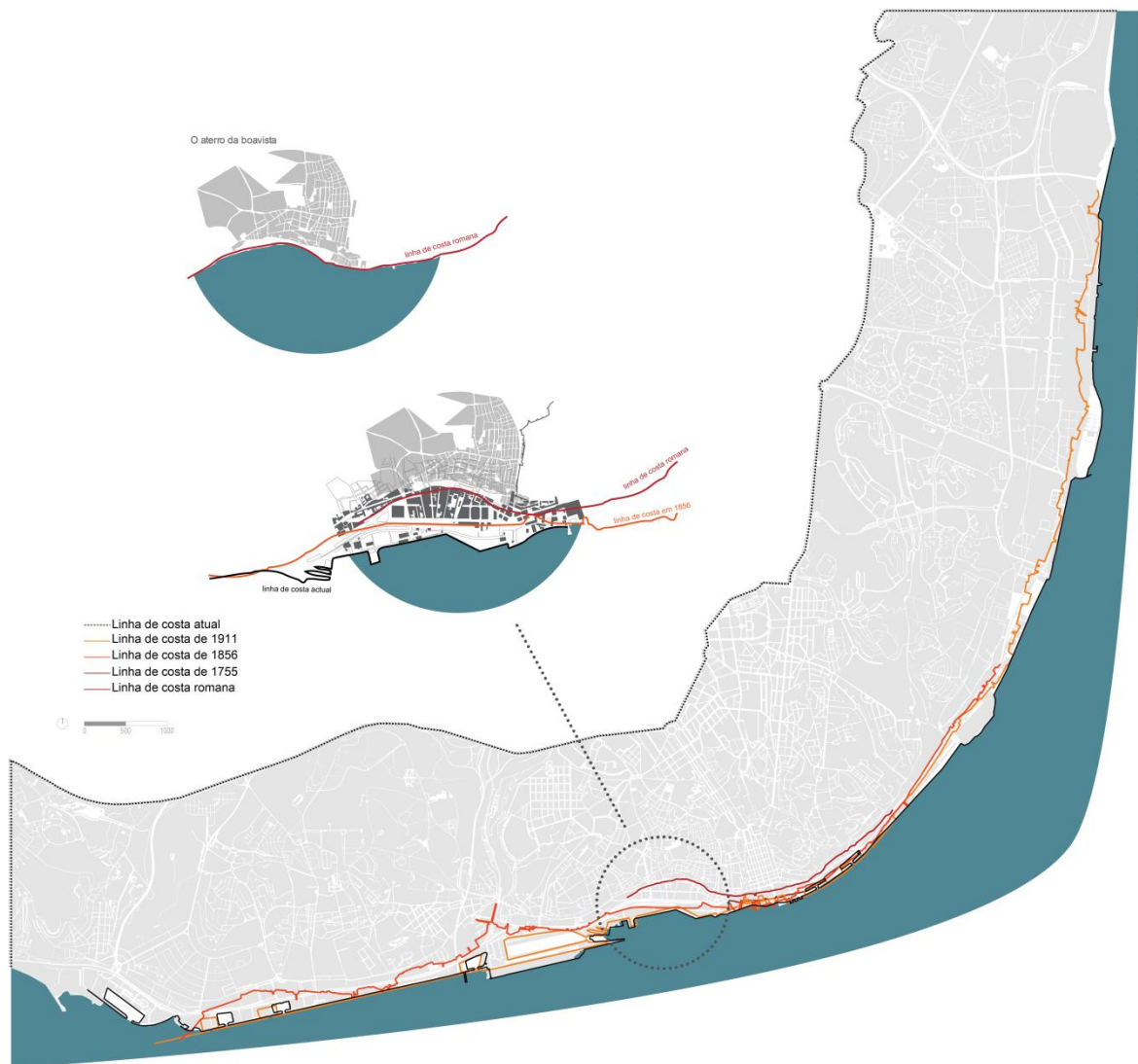


Figura 14 – Aterro da Boavista, localização na margem da cidade de Lisboa. Gráfico feito pelo autora.



## O Aterro da Boavista

Quando comparada com grandes capitais europeias, como Londres ou Paris, Lisboa evoluía muito lentamente como cidade. Para que fosse reconhecida internacionalmente, a expansão requerida pela cidade integrava o estudo de grandes infraestruturas como o caminho-de-ferro, um grande porto e a estrada da circunvalação, consideradas decisivas para cumprir os objetivos propostos. Além disso, foram traçadas infraestruturas básicas no fornecimento de água e na criação da rede de saneamento, ausente em grande parte da cidade. O levantamento para a realização de Planos Urbanísticos, foi coordenado por Filipe Folque em 1856-58, que em muito beneficiou da consciência da situação anteriormente existente, e revelou ser essencial para o planeamento da futura expansão.

Iniciado em 1855, o Aterro da Boavista permite ganhar terreno ao rio proporcionando a expansão da linha ferroviária, e resolvendo o problema de saneamento da zona ribeirinha de Santos, conhecido por ser um local lamacento e propício ao aparecimento de epidemias, a primeira fase da intervenção é iniciada na rua 24 de Julho.<sup>27</sup> Em Alcântara, o arranque da



Figura 15 – Extrato da Planta da Cidade de Lisboa contendo o aterro da Boavista, Estações dos Caminhos de Ferro, Circunvalação e todos os melhoramentos posteaeriores a 1843, Publicado em Lisboa em 1864, por F. Pery Vidal.

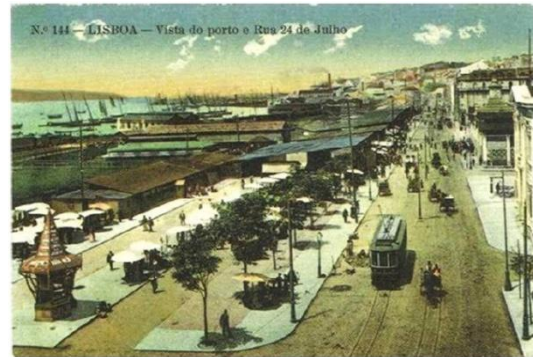


Figura 16 –Bilhete Postal Antigo, do Largo do Rato à Praça D. Luís: persistências e inovações de quatro décadas, Lisboa, Horizonte, 1994, nº98.

<sup>27</sup> Durão, Vitor C. M. (2012). Análise Urbana de Territórios Construídos: Os Aterros na Baixa e na Frente Ribeirinha de Lisboa, Portugal. In *Revista de Gestão Costeira Integrada*, 12(1). Págs.17-30.

construção do porto de Lisboa é potenciado pelo aterro da praia da Junqueira, o que resolve a falta de espaço provocada pela ocupação industrial. Como resultado destes aterros foi criada, como se vê na figura 16, a Praça Duque de Terceira junto ao Cais do Sodré, e “a Avenida 24 de Julho passou a ser o mais importante trajeto ocidental de toda a nova frente portuária de armazéns, docas e molhes de atracagem”. (Castilho, 1893)<sup>28</sup>

É em 1856 que o desenvolvimento da frente ribeirinha se desencadeia, através da construção da Estação de Santa Apolónia e da criação da linha ferroviária para oriente. Este corresponde ainda ao momento de separação física da frente urbana fluvial do resto da cidade.<sup>29</sup> Ainda assim, os aterros construídos à margem dão lugar a novos cais, fábricas nas zonas de Xabregas e do Beato, e ainda a expansão da cidade para assentamento das novas infraestruturas de mobilidade.

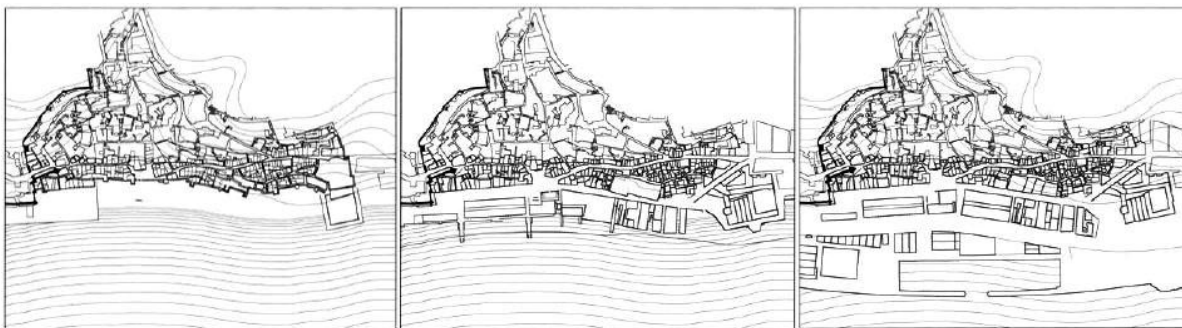


Figura 17 - Frente Ribeirinha de Alfama. Reconstituição de transformações urbanas. Da esquerda para a direita: 1. Início do século XVI; 2. De 1856-58 na planta de Filipe Folque; 3. Início do século XX. (Imagem disponível: Revista de Gestão Costeira Integrada, 12(1); Autoria: Durão. Vitor C.M.; Data: 2011).

<sup>28</sup> Castilho, Júlio de (1893). *A Ribeira de Lisboa: descrição histórica da margem do Tejo desde a Madre de Deus até Santos-O-Velho*. 750p., Imprensa Nacional, Lisboa, Portugal. Disponível em <http://purl.pt/6637>

<sup>29</sup> Ferreira, Vitor Matias (2004). *Fascínio da cidade: memória e projecto da urbanidade*. Ler Devagar. Pág. 63.



Entre a avenida ribeirinha e o rio foram construídos edifícios administrativos do porto de Lisboa, armazéns e outros espaços portuários edificados ao longo das décadas. Numa primeira fase, no lado oriental, foi resolvido o acesso marginal a Santa Apolónia, onde se veio a instalar a estação de comboios do norte, com a realização do aterro junto ao Arsenal do Exército. Numa segunda fase, com a execução das maiores obras de aterros, como se verifica na reconstituição urbana realizada na frente de Alfama apresentada na figura 17, são comparados três momentos: o início do séc. XVI, o levantamento levado a cabo por Filipe Folque, e o início do século XX, onde se consolidou morfologicamente a frente ribeirinha de Alfama de hoje.<sup>30</sup>

Enquanto na zona ocidental e central, os aterros foram feitos em frente ao edificado preexistente, na zona oriental estas frentes edificadas eram inexistentes, ao invés existiam terrenos livres e quintas rurais que, com a construção ferroviária (1856), possibilitaram a ocupação industrial nesta zona. Esta ocupação territorial ficou marcada pelo período da evolução da frente ribeirinha entre Xabregas e Braço de Prata entre 1850-1940, e pela definição da zona industrial, entre os anos 30 e 40 do séc. XX, com um novo eixo viário, um porto marítimo e complexos industriais públicos. A ocupação fez-se por aglomerações, maioritariamente associadas aos núcleos preexistentes e aos apeadeiros da linha ferroviária norte/nascente (Xabregas, Beato, Marvila, Poço do Bispo e Braço de Prata).<sup>31</sup>

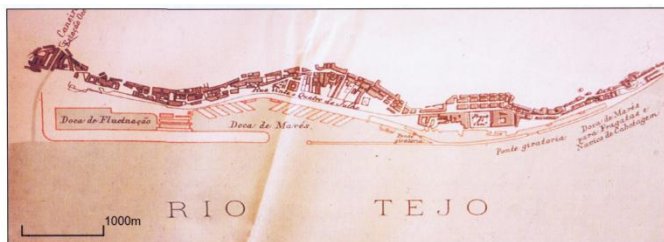
*“A composição destes aterros é o resultado do depósito de terras, areias, entulhos e pedras assentes sobre uma camada de terrenos lodosos e de aluvião com cerca de 10m de espessura no Rossio e 50m no Terreiro do Paço”.* (Durão, 2012)

---

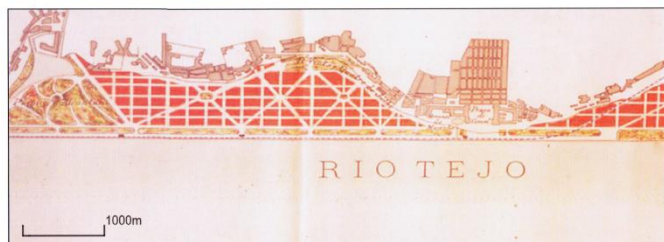
<sup>30</sup> Durão, Vitor C. M. (2012). Análise Urbana de Territórios Construídos: Os Aterros na Baixa e na Frente Ribeirinha de Lisboa, Portugal. In *Revista de Gestão Costeira Integrada*, 12(1), 17-30.

<sup>31</sup> Ferreira, Vitor Matias (2004). *Fascínio da cidade: memória e projecto da urbanidade*. Ler Devagar. Págs. 133-135.

Lisboa: uma imagem que ficou à margem



Projeto do Eng. Reeves para o porto industrial de Lisboa, segundo prémio.



Projeto elaborado por Thomé de Gamond para um bairro marítimo, 1870.



Detalhe do aterro portuário segundo a planta Carta Topográfica de Lisboa, publicada em 1871.

Figura 18 – Propostas para a frente ribeirinha de Lisboa, aterro entre Alcântara e Santa Apolónia. (Imagem disponível em: GARCIA, Pedro Ressano - Plataforma Tejo - o regresso ao rio / a frente ribeirinha de Lisboa e o século XXI, pág.40).

A cidade ficou livre das antigas muralhas, ao invés foram criadas novas cercas que afastaram a cidade do rio e a interiorizaram ainda mais com a construção do paço ribeirinho, os espaços de armazenagem e os próprios molhes. “O rio, a principal entrada na cidade durante séculos, perdeu a sua importância simbólica cedendo-a, às estações de caminho-de-ferro, aos acessos rodoviários e ao aeroporto”. (Salgueiro, 1992) <sup>32</sup>

<sup>32</sup> Salgueiro, Teresa Barata (2001). *Lisboa, Periferia e Centralidades*. Oeiras: Celta Editora.



Figura 19 – Planta Carta Topográfica de Lisboa, com sobreposição das alterações feitas até 1911 a encarnado, sob a direção de Filipe Folque. Silva, A. Vieira da (1950). Plantas topográficas de Lisboa / Augusto Vieira da Silva. - Lisboa : Câmara Municipal, 1950. (Planta disponível na página WEB da Biblioteca Nacional Portuguesa: <http://purl.pt/27804>).

Na Carta Topográfica de 1911, assinalados a vermelho, estão os novos aterros que transformaram a frente ribeirinha num grande porto internacional, mas também, num grande suporte para as importantes infraestruturas rodoviárias, ferroviárias e fluviais, quase sem atividades lúdicas e comerciais praticamente durante todo o século XX. Com a chegada da camionagem, o porto deixa de necessitar de tantas instalações e, nas duas últimas décadas, criam-se espaços de lazer junto à margem, e são feitas modificações funcionais a antigos armazéns e espaços portuários, que originam novas atividades lúdicas e de restauração.<sup>33</sup>

As novas construções vêm responder às exigências do novo Mundo industrializado, levando à instalação de diversas infraestruturas na zona costeira, como por exemplo o porto de Lisboa (anos 40 e 50), que intensificou a industrialização na zona oriental da cidade, entre outros equipamentos de grande diversidade que, além da separação física no território, expandem os acessos e ligam Lisboa a Almada em 1966, através da construção da primeira ponte sobre o Tejo.<sup>34</sup>

---

<sup>33</sup> Salgueiro, Teresa Barata (2001). *Lisboa, Periferia e Centralidades*. Oeiras: Celta Editora.

<sup>34</sup> A ponte aqui referida é a Ponte 25 de Abril, com construção iniciada no ano de 1962 e inaugurada em 1966.

Miranda, António (2017). As pontes do Tejo em Lisboa e outras travessias. In *a Lisboa que teria sido*. Lisboa. Edição: EGEAC, EM Museu de Lisboa. Pág. 150.



*Figura 20 – Diagrama das cidades de Paris, Londres e Lisboa respetivamente. Que mostram diferentes cenários da relação entre a cidade e a água que as afeta diretamente. Diagramas feitos pela autora.*

### 1.3 Relação cidade - água

*“Frentes de água urbana constituem os paradigmas das cidades de água, entendidas como cidades históricas, cuja frente urbana, marítima ou fluvial, assume um papel emblemático na articulação entre a terra e a água.” (Ferreira, 2004) <sup>35</sup>*

A água é dos elementos fundiários de maior parte das cidades, considerado apenas como paisagem e não como componente fundamental das mesmas. O contexto das frentes ribeirinhas urbanas aparece muito associado a processos de reestruturação industrial e portuária, decorrentes de novas exigências produtivas e sociais, com grande investimento económico, e uma população com estilos de vida social distintos. No caso de Lisboa, essa reestruturação permitiu o reajustamento estrutural da economia industrial, e ainda a centralização da frente de água na redescoberta desta “nova fachada da cidade” virada para o rio. Do processo de produção e reorganização urbana, proveniente dessa centralidade, resulta a intervenção ou apropriação de espaços devolutos - *vazios urbanos* - reaproveitados para construção de novos edifícios ou continuação do espaço público. <sup>36</sup>

Depois de um período de imobilismo em Lisboa, durante os anos 80, as importantes mudanças no processo de estabilização demográfica e a nível metropolitano, deixam em aberto uma mais equilibrada recomposição territorial.

---

<sup>35</sup> Ferreira, Vítor Matias (2004). *Fascínio da cidade: memória e projecto da urbanidade*. Editora: Ler Devagar. Pág. 60.

<sup>36</sup> *Idem*.



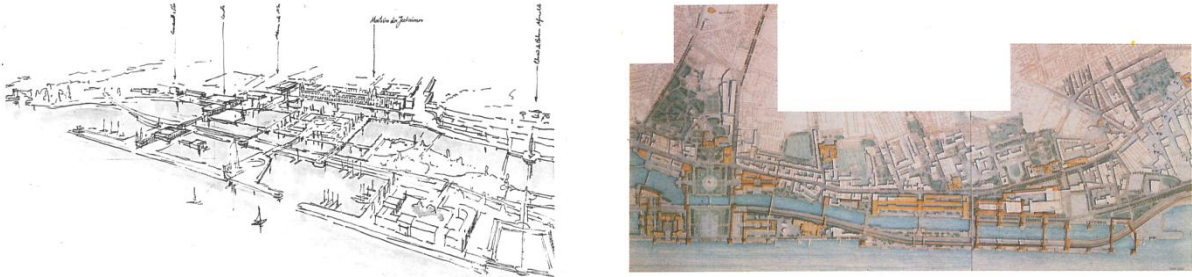


Figura 21 – Um dos projetos a concurso para a zona de Belém, sob a coordenação do arquiteto Ricardo A. M. Borges de Sousa, prémio Fundação Luso-Americana para o Desenvolvimento. “A prosposta é duma ambição desmurada. (...) Ela apela para uma transfiguração do corpo moribundo à luz duma vontade que exige uma energia ainda por encontrar.” (Imagem disponível em: Brandão, Pedro; Silva, Filipe Jorge (1950-57). *A Cidade e o Rio : concurso de ideias para a renovação da zona ribeirinha de Lisboa*. Lisboa : AAP, 1988).

O *Concurso de Ideias para a Zona Ribeirinha de Lisboa*, em 1988, por iniciativa da Associação dos Arquitetos Portugueses (atual Ordem dos Arquitetos), potenciou valiosos contributos para a reconciliação de Lisboa com o Tejo. Foi relançado o debate sobre a situação atual e futura da cidade, apresentando e formalizando um conjunto de ideias arquitetónicas e urbanas em torno de diversas intervenções, com maior incidência na frente ribeirinha.

Ao longo dos tempos, a relação da cidade com a sua frente de água tem sofrido alterações, próprias da dinâmica urbana, onde Brian Hoyle (1994) explica a evolução do interface cidade-porto, através de cinco momentos fundamentais, três desses momentos correspondem “1) *ao período em que a cidade mais se afasta da sua frente de água, integrado no desenvolvimento industrial, relacionado com a intensificação da atividade portuária; 2) à emergência de espaços devolutos, decorrentes de processos de reestruturação portuária e de outros mecanismos associados às próprias dinâmicas urbanas; e por último, 3) o recente reencontro das cidades, particularmente europeias, com a própria água que as rodeia e/ou complementa.*” (Ferreira, 2004)<sup>37</sup>

<sup>37</sup> Ferreira, Vítor Matias (2004). *Fascínio da cidade: memória e projecto da urbanidade*. Editora: Ler Devagar. Pág. 22.

Cidades como Veneza, Barcelona e Lisboa são tidas como referência das condições paradigmáticas das cidades de água. Barcelona apresenta uma requalificação urbana da frente ribeirinha que mais não fez do que “renaturalizar” a relação urbana e marítima, há muito distanciada pela indústria, pelo porto, e pela própria urbanização. Veneza é encarada como a cidade-museu, contem uma relação intrínseca com a água, que introduz a noção de mar urbano, que envolve a cidade e, ao mesmo tempo, serve de infraestrutura de circulação.

Tendencialmente, entre 1950 e 1980, as estratégias recaíram sobre a complexificação dos processos de reabilitação das frentes urbanas aquáticas, tanto nos temas, como nos objetivos privilegiados. As operações de cariz local, espaços verdes e recreativos, são trocadas por operações mais abrangentes, integrando diversas metas - reurbanizar, requalificar, criar mais empregos, etc.. O desígnio é também alterado para lógicas mais simples como a criação de espaços abertos, a renovação para projetos assentes em atividades lucrativas, que refletem sensibilidades culturais, históricas e relações de força, próprias a cada país - mistura funcional e espacial; preocupação crescente com as questões ambientais; maior prioridade dada aos utilizadores, etc..<sup>38</sup>

Em Lisboa, a relação da cidade com a frente de água resulta de processos de mudança, de ordem económica e social, urbanos e políticos. Hoje, essa mesma frente ribeirinha constitui uma constante preocupação, onde as soluções encontradas procuram retificar a incoerência do espaço na sua totalidade. Uma das tentativas de revitalização é experimentada, durante o Estado Novo, com a intervenção na zona de Belém, - a *Exposição do Mundo Português em 1940* -, onde a extensão ribeirinha se transforma, temporariamente, numa área de lazer, turismo cultural e equipamentos públicos.

---

<sup>38</sup> *Idem*. Pág. 32.





## Exposição do Mundo Português, 1940

Na emergência de um mundo industrializado, Portugal fecha as fronteiras à cultura moderna, decidindo não acompanhar o tempo europeu.<sup>39</sup> Quando Salazar diz, em 1933, que os arquitetos podiam confiar no regime, teria em mente a vasta criação de uma arquitetura significativa daquilo a que chamava a regeneração do país.<sup>40</sup> O ano de 1938 insere uma afirmação política e um conjunto de ações com objetivos de concretização e, principalmente, de celebração “solene” das referidas datas “*fundidas no mesmo significado de independência nacional e constituindo, portanto, um ciclo único de comemorações festivas*”. (Almeida, 2002)<sup>41</sup> Pelo contrário, a maior parte daquelas ações – como “*a bela avenida marginal de Lisboa a Cascais, (...), a moderna experiência duma ampla autoestrada, (...), a velhíssima aspiração da ponte de Alcântara, os magníficos trabalhos do Aeroporto de Lisboa e seus acessos, (...), a Cidade-Nova iniciada com a Exposição do Mundo Português, o Parque Florestal de Monsanto, e tantas mais ...*”. (Almeida, 2002)<sup>42</sup> Para Duarte Pacheco<sup>43</sup>, tais ações “*(...) hão-de perpetuar o ‘ano áureo’ no dobrar dos tempos e na imaginação dos vindouros*”. (Almeida, 2002)<sup>44</sup>

Integrada nas Comemorações Centenárias, a Exposição do Mundo Português em 1940 “*(...) na “cidade histórica” de Portugal, ergue-se a “evocativa paisagem de Belém, à sombra dos Jerónimos, junto do Tejo – que foi a grande estrada da nossa civilização*”.<sup>45</sup> Esta seria uma Exposição efémera – onde maior parte dos pavilhões, de construção em estuque, seriam demolidos no final desse mesmo ano – não obstante, na perspetiva do Estado Novo este era um “*compromisso entre o seu “natural”*”

---

<sup>39</sup> Almeida, Pedro Vieira de (2002). *A Arquitectura no Estado Novo*. Editora: Livros Horizonte. Pág.34.

<sup>40</sup> *Idem*. Pág.100.

<sup>41</sup> Ferreira, Vítor Matias (2004). *Fascínio da cidade: memória e projecto da urbanidade*. Ler Devagar. Pág. 300.

<sup>42</sup> *Idem*.

<sup>43</sup> Duarte José Pacheco foi um engenheiro estadista português, responsável pela aprovação da construção de diversas obras públicas durante o poder de Salazar no Estado Novo.

<sup>44</sup> *Idem*.

<sup>45</sup> In *Roteiro da Exposição do Mundo Português, 1940*. Publicado, igualmente in *Colóquio Artes* (48), F. C. Gunlbenkian, 1981, 31.

*autoritarismo político e uma componente (ainda) dominante, que temos vindo a designar de 'modernidade urbanística'.* (Ferreira, 2004) <sup>46</sup>

Realizada para comemorar a fundação de Portugal e a Restauração da Independência, o objetivo era divulgar a história do país, as suas atividades económicas, cultura e território ultramarino. Após a Exposição, permaneceu a memória no lugar, onde se localizou o conjunto expositivo das «*Aldeias Portuguesas*» e o «*Pavilhão dos Portugueses no Mundo*», de Cottinelli Telmo <sup>47</sup>, que encerrava a Praça do Império. Esta foi traçada como centro de uma simetria monumental, na frente oposta com o «*Pavilhão de Honra e de Lisboa*», de Cristino da Silva.<sup>48</sup> Os pavilhões não reutilizados deram lugar a jardins, enquanto outros se mantiveram até à atualidade, nomeadamente o reerguido Padrão dos Descobrimentos e o museu de Arte Popular.



*Figuras 23 e 24 – Em cima Padrão dos Descobrimentos em 1940, na Exposição. Em baixo Panorâmica sobre a zona ribeirinha de Belém. (Fotografias disponíveis no Arquivo Municipal de Lisboa: <http://arquivomunicipal2.cm-lisboa.pt/>; Autoria: Paulo Guedes e Eduardo Portugal respetivamente; Data: 1940).*

<sup>46</sup> Ferreira, Vítor Matias (2004). *Fascínio da cidade: memória e projecto da urbanidade*. Editora: Ler Devagar. Pág. 302.

<sup>47</sup> José Ângelo Cottinelli Telmo foi um arquiteto e cineasta português. Em 1939 é nomeado arquiteto-chefe da Exposição do Mundo Português. Da participação de arquitetos, escultores e pintores podem nomear-se, Cristino da Silva, Pardal Monteiro, Almada Negreiros, Leopoldo de Almeida, Jorge Barradas, Carlos Botelhos, Raúl Lino, entre muitos outros.

<sup>48</sup> Baptista, Luís Santiago. (2016). *Arquitetura em concurso: percurso crítico pela modernidade portuguesa*. Porto Dafne Editora, Lisboa. Pág. 83.



Com Duarte Pacheco como “gestor” e Cottinelli Telmo como “urbanista” da «cidade-nova», Lisboa podia assumir-se, naqueles “anos áureos” de 1938-1940, como a “Capital do Império”, na qual o projeto de ordenamento urbano se alia à “imagem imperial” da capital do país, na dominante vertente político-ideológica do respetivo regime.<sup>49</sup>



Sendo uma exposição onde o aspeto de propaganda do Estado estava claramente presente, Vieira de Almeida refere que, a Exposição de Belém embora discreta e algo irónica, era “demasiado “arraial”, demasiado “turística”, demasiado “cenográfica” e “publicitária”, (...), vai encerrar lamentavelmente, desleixada no plano urbano, deixando perpetuar ao longo do tempo o lixo arquitetónico de uma existência efémera”. (Almeida, 2002)<sup>50</sup> A Exposição revelou ser uma oportunidade de repensar e olhar para a frente ribeirinha urbana, que resultou na fixação de alguns pavilhões, e originou concursos para solucionar problemas arquitetónicos, urbanos e territoriais, nomeadamente na zona de Belém.

Figuras 25 e 26 – Em cima Panorâmica Geral da Exposição do Mundo Português. (Fotografia disponível no Arquivo Municipal de Lisboa: <http://arquivomunicipal2.cm-lisboa.pt/>; Autoria: Eduardo Portugal; Data: 1940.) Em baixo Fotografia sobre o Centro Cultural de Belém (Fotografia da autora).

<sup>49</sup> *Idem*, pág. 307.

<sup>50</sup> Almeida, Pedro Vieira de (2002). *A Arquitectura no Estado Novo*. Editora: Livros Horizonte. Págs.111 e 112.

#### 1.4 A cidade como projeto

Tal como destaca Venturi (op. cit., 1994), a cidade deve primeiro ser “vendida” aos cidadãos, eles têm que se identificar com a sua cidade num momento em que a mobilidade e a fragmentação urbana levam à crise do sentido de pertença a uma comunidade. Neste contexto, o acesso visual e a fruição simbólica da água surgem como valor estético próprio da cultura das cidades ditas “pós-industriais”, ao mesmo tempo que se nota a emergência de um considerável prestígio social associado ao “estilo de vida ribeirinho”, em particular da sua expressão na proliferação de marinas e portos de recreio.<sup>51</sup>

Embora a maior parte dos projetos de renovação das frentes de água preconizem a multifuncionalidade destes espaços, têm sido lançadas várias críticas aos projetos de reordenamento das frentes de água, quer pelo seu aspeto fragmentário, quer pelo carácter de “vitrina urbana”, pouco integrados no tecido social e urbano da cidade. Em Lisboa, no envelhecido tecido pós-industrial da zona oriental de Xabregas, a Cabo Ruivo e Sacavém, o cenário a propósito da Expo’98 é o de uma ampla área, com equipamentos culturais de lazer e, um programa que inclui áreas habitacionais e serviços, contribuindo para um processo equilibrado e funcional de todo o conjunto urbano. A profunda reestruturação nesta zona, podia ser encarada como uma variação projetada anteriormente por Marquês de Pombal, onde Lisboa concretiza a sua vocação de cidade portuária de excelência.<sup>52</sup>

---

<sup>51</sup> *Idem*, pág. 35.

<sup>52</sup> Esta questão é debatida na entrevista presente no Anexo A – II Entrevista realizada ao arquiteto Gonçalo Byrne.

## Exposição Universal, 1998

Considerada uma operação de acentuadas dimensões, motivo que gerou reflexões sobre a valorização desta frente ribeirinha, revelou ser o segundo momento importante, depois da Exposição de 1940. Mais uma oportunidade de experimentação e “descoberta” da urbanidade junto à margem com o rio que, neste caso iria abranger uma escala maior do que a exposição anterior.

No projeto associado à Exposição Internacional de 1998, retomam-se algumas das anteriores formulações sobre as cidades de água quanto à diversidade temática, ao posicionamento face aos processos de requalificação das respetivas frentes de água urbanas, etc. Como condição fundamental, esta frente assume o papel de fronteira territorial, entendida não como obstáculo, mas como delimitação do território.<sup>53</sup>

A realização da Expo'98 foi uma operação sintomática de reconversão de uma área significativa da frente de Lisboa. Reflexo da profunda incerteza paradigmática ao nível económico e político, também no quadro social e cultural, aquele “lugar” figurou a utopia de cidade, “*um território que procura ainda o seu tempo e o seu espaço, no limite a sua própria identidade metropolitana!*”. (Ferreira, 2004)<sup>54</sup>

---

<sup>53</sup> Ferreira, Vítor Matias; Indovina, Francesco (1999). *A cidade da Expo'98*. Editorial: Bizâncio. Págs. 17 e 18.

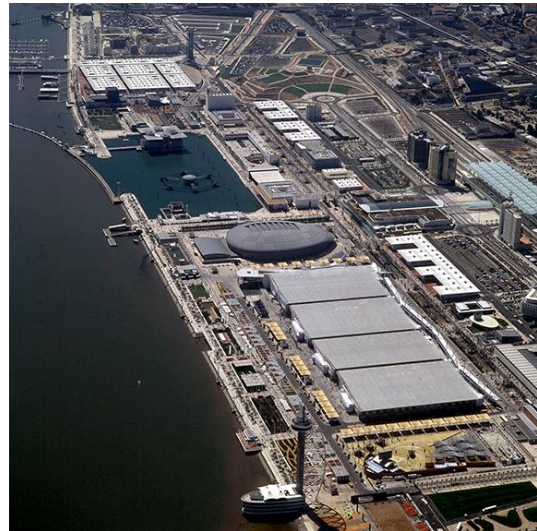
<sup>54</sup> Ferreira, Vítor Matias (2004). *Fascínio da cidade: memória e projecto da urbanidade*. Editora: Ler Devagar. Pág. 65.

Do Projeto Cidade para o Projeto Expo houve algumas contribuições significativas, nomeadamente:

1. A realização da exposição na zona Oriental de Lisboa, opção que constituía uma forte aposta no processo de renovação e requalificação dessa mesma zona;

2. Dentro do Plano Estratégico da cidade, apontava-se para a criação de uma extensão ribeirinha oriental, de uma plataforma logística e da Área Metropolitana, como elementos importantes na renovação e modernização da base económica de Lisboa.<sup>55</sup>

O resultado e objetivo fundamental da Exposição Universal definiram novos padrões de qualidade e de imagem urbana. A consagração da nova centralidade na Área Metropolitana, veio determinar uma polarização social e cultural, e um dinamismo urbano concentrado naquele espaço ribeirinho. O mesmo sucedeu, em menor escala, com a construção do Centro Cultural de Belém, que acabou por potenciar esse mesmo dinamismo, ainda que em condições de apropriação diferentes.<sup>56</sup>



*Figuras 27 e 28 – Em cima: processo de construção dos Pavilhões que fizeram parte da Expo'98. Em baixo: vista aérea do recinto da Expo'98 com as obras já concluída. (Fotografias disponíveis, respetivamente, na WEB: <https://nit.pt/out-of-town/back-in-town/> <https://agendalx.pt/events/event/20-anos-da-expo98-2/>; Autores: Desconhecidos; Data: 1998).*

<sup>55</sup> Ferreira, Vítor Matias; Indovina, Francesco (1999). *A cidade da Expo'98*. Editorial: Bizâncio. Pág. 160.

<sup>56</sup> Idem. Pág. 322.

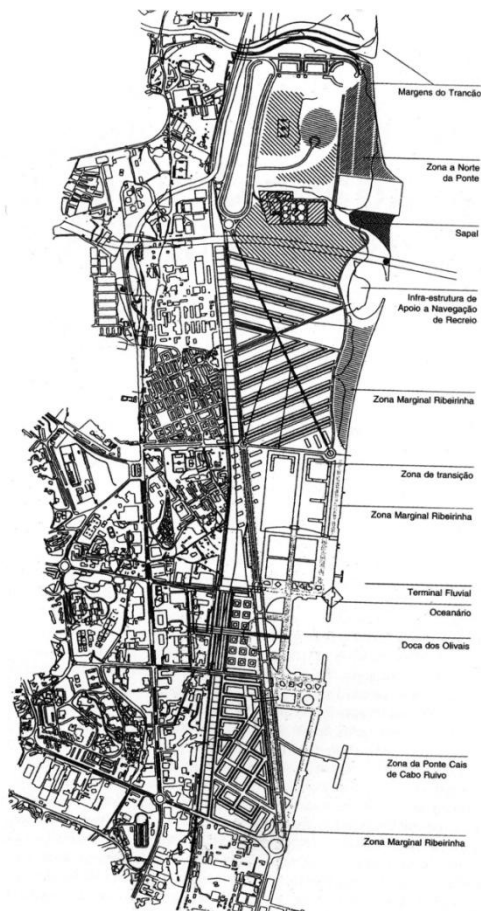


Figura 29 – Estudo Preliminar de Urbanização para a Expo'98. Projeto de Nuno Portas com equipa inicial de planeamento da Parque Expo. (Planta disponível em: Nuno Portas, Prémio Patrick Abercrombie UIA, 2005, pág 65).

A projeção internacional desta exposição, a qual tem uma cidade “à sua volta”, implicou uma decisiva e necessária intervenção territorial, socioeconómica e cultural na zona. Com o tema «O Mar e os Oceanos», mais especificamente “Os Oceanos, Um Património para o Futuro”, a equipa de projeto<sup>57</sup> e a localização em torno da Doca dos Olivais, a realização deste plano serviria para estruturar um novo bairro central em Lisboa, com inclusão de uma estação multimodal com ferrovia, metropolitano e camionetas, assim como melhoria das acessibilidades rodoviárias da cidade.<sup>58</sup>

Implantada numa área anteriormente degradada, a Zona de Intervenção (ZI) requalificou terrenos antes ocupados por indústrias em decadência, um matadouro e uma lixeira municipal.

Deste modo, a intervenção ficou delimitada pela margem fluvial, a linha de caminho-de-ferro, “a Avenida Marechal Gomes da Costa e a foz do rio Trancão, passando sob a nova ponte sobre o Tejo, Vasco da Gama. Em 1991 Carlos Duarte e José Lamas elaboraram um estudo urbanístico para o novo

<sup>57</sup> A equipa de responsáveis neste projeto era constituída por: Manuel Graça Dias (conceção plástica), Mário Ruivo (conceção temática), Francisco Contente Domingues (conceção temática histórica), José Manuel Boavida (planeamento de transportes) e Manuel Maltez (estratégia de marketing).

<sup>58</sup> Baptista, Luís Santiago (2016). *Arquitetura em concurso: percurso crítico pela modernidade portuguesa*. Porto Dafne Editora. Lisboa. Pág. 268.



*bairro, propondo uma grande avenida, paralela à margem fluvial, a partir de uma praça monumental, estruturante do todo e organizando quarteirões regulares.”* (Baptista, 2016) <sup>59</sup>

A concretização da ZI foi orientada de acordo com a seguinte sequência: planos, projetos, construção e habitar. <sup>60</sup> O espaço público é recriado jogando com a componente estética, e com a frente de água entretanto recuperada. Aquele “deslumbramento” teve muito relacionado com a “reconquista” do rio pela cidade, num contexto de progressiva redescoberta do papel da água na imagem urbana de Lisboa.

---

<sup>59</sup> Baptista, Luís Santiago (2016). *Arquitetura em concurso: percurso crítico pela modernidade portuguesa*. Porto Dafne Editora. Lisboa. Pág. 269.

<sup>60</sup> Rosa, Luís Vassalo (1998). A urbanização da Zona de Intervenção: planos e projetos do espaço público. *in Exposição Mundial de Lisboa, Arquitetura*. Lisboa. Editorial Blau. Págs. 27-52.

## 1.5 Plano de desenvolvimento para a cidade

O projeto da Expo'98, veio exigir a reorganização das relações funcionais entre a cidade e o rio, implicando o aumento da frente ribeirinha urbana em cerca de 5km, esta ampliação proporcionou novas áreas centrais e de “oportunidade urbanística” na cidade. Começou por se lançar um conjunto de operações prioritárias, entre Pedrouços e o Terreiro do Paço, entendidas como “projeto-âncora”, indutores de revitalização e requalificação. Por exemplo a demolição do muro do Arsenal e sua substituição por uma estrutura metálica “transparente”, as passagens pedonais aéreas do Bom Sucesso, com maior investimento no segmento nobre da frente ribeirinha de Lisboa, entre Belém e o Terreiro do Paço.<sup>61</sup> Para o tempo em questão, o PDM<sup>62</sup> de Lisboa definiu a zona ribeirinha como uma “Área de Uso Especial” e pretendeu salvaguardar-se algumas vertentes urbanísticas como:

1. *Acessibilidades necessárias à cidade;*
2. *Sistema de vistas ribeirinho, de forma a ressaltar a visibilidade rítmica sobre o rio a partir das ruas orientadas a sul e das colinas;*
3. *Inventário Municipal do Património, que vai desde monumentos nacionais (Torre de Belém) a estações marítimas fluviais (Alcântara, Rocha do Conde de Óbidos, Belém), passando por elementos de memória como as pré-existências mais significativas das atividades portuárias.*<sup>63</sup>

---

<sup>61</sup> Craveiro, Teresa (1997). Breve síntese da Política Urbanística Municipal na zona ribeirinha de Lisboa, 1900-95. In *Mediterrâneo*, Nº10/11. Pág. 58.

<sup>62</sup> Plano Diretor Municipal aprovado em Conselho de Ministros nº94/94 de 29 de Setembro.

<sup>63</sup> Os pontos enunciados são retirados da revista. Craveiro, Teresa (1997). Breve síntese da Política Urbanística Municipal na zona ribeirinha de Lisboa, 1900-95. In *Mediterrâneo*, Nº10/11. Pág. 58.

Devolver o rio à cidade era uma necessidade que se sentia em 1990, quando o Plano Estratégico de Lisboa e o Plano Diretor Municipal se estabeleciam como instrumentos fundamentais a essa “devolução”<sup>64</sup>. O “Arco Ribeirinho” era definido como área importante de estruturação da cidade, onde se deveria fazer a ligação entre os sectores poente, a Baixa e a zona oriental.<sup>65</sup> A ligação da cidade ao rio teve ainda em atenção o conjunto de acessibilidades: rede viária, interface de transportes fluviais e ferroviários, acessos e circuitos pedonais.

A possibilidade de reconversão dos edifícios obsoletos é considerada, mas não se estabelece uma metodologia de intervenção. A zona ribeirinha Alcântara-Belém, por exemplo, é definida como uma das “oportunidades mais significativas de articular a cidade ao rio”, (Craveiro, 1997) onde se privilegiam espaços públicos e património. A democratização da zona ribeirinha propõe, ainda, a compatibilização funcional das atividades portuárias com a vida da urbe, admitindo a coexistência de usos portuários, industriais, lúdicos, culturais, turísticos e habitacionais, ao longo da frente de água.

O abandono de muitas atividades industriais tradicionalmente ligadas ao rio e ao porto levaram, em finais da década de 70 do século XX, à progressiva obsolescência ou substituição de áreas ocupadas pelo porto, pela armazenagem e pela indústria. É na década de 1990 que se reorganiza o espaço portuário, e a APL procede à “limpeza fronteiriça” onde docas e cais são reutilizados para exploração de restauração e atividades ligadas ao lazer. Através da nova realidade do porto na cidade, em específico as consequências do uso de contentores e as modificações no sistema de transportes marítimos, a Associação dos Arquitetos Portugueses (AAP) avançou, em 1988, com um *Concurso de*

---

<sup>64</sup> A ilustrar os diversos momentos de revalorização da frente ribeirinha de Lisboa, nos anos 80 e 90, podem ser mencionados quatro momentos essenciais: 1988 – Concurso de Ideias para a Zona de Lisboa; 1990-94 – Plano Estratégico de Lisboa (PEL) e Plano Diretor Municipal de Lisboa (PDM); 1993-94 – Plano de Ordenamento da Zona Ribeirinha (POZOR); 1993-1998 – Plano de Urbanização da Zona de Intervenção, Parque Expo / Expo 98. Craveiro, Teresa. Breve síntese da Política Urbanística Municipal na zona ribeirinha de Lisboa, 1900-95. In *Mediterrâneo*, Nº10/11. Pág. 95.

<sup>65</sup> Craveiro, Teresa (1997). Breve síntese da Política Urbanística Municipal na zona ribeirinha de Lisboa, 1900-95. In *Mediterrâneo*, Nº10/11. Pág. 96.

*Ideias para a Renovação Ribeirinha*<sup>66</sup>, dando início ao processo de transformação e renovação da frente de água. Este concurso atraiu diversas propostas, livres de legislação e regulamentação, promovendo uma diversidade e criatividade nas abordagens, que levaram Lisboa a contribuir de forma significativa para o debate internacional sobre a renovação de frentes de água de cidades portuárias.<sup>67</sup> Diversas soluções apresentavam premissas que partiam da ótica histórica do local, o livre acesso da cidade ao rio e, com maior interesse pela criação de infraestruturas locais e de espaços públicos, revalorizando a relação do tecido urbano com a água.

Inserida nessa mesma consciência, em 1993, a Parque Expo'98 apela à participação no *Concurso de ideias para o recinto da Expo'98*. O programa alertava para a prioridade do “estudo de pormenorização urbana do Recinto da Exposição e sua envolvente”. (Baptista, 2016)<sup>68</sup>

Ainda “os responsáveis pela Expo'98 consideram que a exposição de Lisboa, para além dos efeitos metropolitanos de revitalização urbanística de uma área sensível, deverá constituir também um momento alto para a arquitetura portuguesa”. (Baptista, 2016)<sup>69</sup> Apelava-se claramente ao “star-system” da altura e do futuro, sendo os arquitetos portugueses a prioridade. O destaque foi dado a propostas arquitetónicas e urbanísticas, com edifícios notáveis no contexto do recinto da Exposição, assim como ao próprio “desenho” de pormenorização urbana e de conjunto.<sup>70</sup>

---

<sup>66</sup> Passados dois anos, foi promovido um estudo, apadrinhado pela Comissão das Comunidades Europeias, para a reabilitação do património arquitetónico / urbanístico do município lisboeta, com maior enfoque sobre a faixa junto ao rio, com apelo à consciência geral da necessidade de valorização do contato com o Tejo.

<sup>67</sup> Baptista, Luís Santiago (2016). *Arquitetura em concurso: percurso crítico pela modernidade portuguesa*. Porto Dafne Editora. Lisboa. Pág. 269.

<sup>68</sup> Baptista, Luís Santiago (2016). *Arquitetura em concurso: percurso crítico pela modernidade portuguesa*. Porto Dafne Editora. Lisboa. Pág. 270.

<sup>69</sup> *Idem*.

<sup>70</sup> *Idem*.

## 1.6 Síntese

Nesta primeira parte é exposto o processo histórico de evolução da frente ribeirinha de Lisboa, e a consequente conquista ao rio. A cidade nasceu, cresceu e chegou até ao final do século XIX, articulada com o estuário do Tejo, onde se veio a consolidar a margem ribeirinha atual, com os seus armazéns, cais, docas e estaleiros datados do século anterior, dois quais alguns espaços foram deixados livres – devolutos e figuram, hoje, oportunidades de intervenção urbana.<sup>71</sup>

O crescimento demográfico exponencial da Metrópole de Lisboa, nos anos 60 e 70, praticamente sem infraestruturas, nem equipamentos, criaria uma progressiva degradação urbanística no território. A industrialização tardia origina um intenso movimento de migrantes rurais, atraídos pela Grande Lisboa, que resulta num processo de estruturação social e territorial bastante contraditório.<sup>72</sup>

Desde o início de 1990 os diversos projetos ao longo da zona ribeirinha do Tejo, em ambas as margens, têm vindo a procurar inverter uma tendência longamente sedimentada, a de uma metrópole longamente posicionada de “costas viradas” para o seu rio. O consumo de áreas para novos hábitos aliados às necessidades da população contemporânea produziram a sucessiva colonização de espaços livres.<sup>73</sup> As intervenções, em grande parte determinadas por exigências de reestruturação e de modernização do porto de Lisboa, acabaram por introduzir uma nova dimensão no imaginário de Lisboa – *a cultura e vivência urbana das docas* -, que compõe a diversidade da cidade à margem.

---

<sup>71</sup> Baptista, Luís Santiago (2016). *Arquitetura em concurso: percurso crítico pela modernidade portuguesa*. Porto Dafne Editora. Lisboa. Pág. 268.

<sup>72</sup> Ferreira, Vítor Matias; Indovina, Francesco (1999). *A cidade da Expo '98*. Lisboa, Editorial Bizâncio. Pág. 20.

<sup>73</sup> Lamas, José M. Ressano Garcia (1993). *Morfologia urbana e desenho da cidade [Lisboa]*: Fundação Calouste Gulbenkian – Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica. Pág. 64.

Lisboa: uma imagem que ficou à margem

*“Cidade disposta em anfiteatro, em sucessivos terraços... ora perdendo-se lá longe, ... ora avançando sobre o rio com o estrito tombadilho duma nau. (...) Como aproveitou o lisboeta estas condições naturais tão singulares, esta dádiva do céu e da água? Que partido tirou do Tejo? Voltou-lhe as costas, simplesmente”. (Barata, 1999)<sup>74</sup>*

---

<sup>74</sup> Barata, Ana (1999). *Lisboa “caes da Europa”*: Realidades, desejos e ficções para a cidade (1860-1930). Lisboa: Colibri: IHA – Estudos de Arte Contemporânea: Fac. Ciências Sociais e Humanas – Univ. Nova, 2010. Pág. 69.

## **2. ATUALIDADE À MARGEM**

Definida pela topografia singular de proximidade com o rio Tejo e pontuada por diversos miradouros sobre o mesmo, a expansão para norte e a construção do porto acentuaram a supressão da posição natural da cidade. Fruto do processo de decadência e de subutilização das zonas portuárias, nascia uma grande cintura independente que contribuiu para o isolamento da cidade e renegação com o rio. A formar esta primeira linha da frente de água, - os vazios urbanos - constituíram, ainda na altura do Estado Novo, uma prioridade que permitiu repensar o ordenamento da extensão ribeirinha, e um planeamento mais equilibrado de Lisboa.

Na cidade contemporânea, essas alterações urbanas fazem do espaço público e dos espaços devolutos elementos de coesão na vivência da mesma, é onde o construído “dialoga” e define o espaço envolvente, num território já existente caracterizado pela topografia das “*sete colinas*”. No entanto, com a artificialização da frente ribeirinha através dos aterros, foi possível a construção de uma superfície plana que afeta e interliga toda a frente de água da cidade.

É então que surge o fator «tempo», que preserva não apenas a memória do espaço, mas também os vestígios dessa mesma memória. São criadas pontes temporais e o Bairro de Alfama é exemplo desse reflexo, além de ser um dos bairros mais antigos de Lisboa, - onde se localiza o Castelo de São Jorge –, contém ainda vestígios da antiga muralha moura que cercava a cidade medieval.



Estes vestígios são hoje encarados como elementos integrantes dos projetos, detentores de história, e que transmitem o passado das pré-existências dos locais, permanecem os vestígios mas as vontades e os valores de quem habita a cidade já são dissonantes dos tempos anteriores. Na questão da vivência, cada vez mais a margem de água afirma a sua presença urbana. Assim é que, cada vez com olhares mais críticos e atentos, a própria arquitetura à beira-rio tem sido reinventada, com edifícios excepcionais, ou os designados «ícones da cidade», que pontuam a malha e compõem a paisagem ribeirinha da cidade portuária.

*“Ao longo dos tempos o arquiteto tem vindo a desenvolver a relação intrínseca de uma arquitetura feita para dar resposta às necessidades diretas das pessoas, e não apenas ser utilizada como instrumento icónico de um objeto. Falamos então de uma arquitetura que serve um propósito concreto, e com uma inserção concreta no espaço de intervenção, aliando também um conhecimento aprofundado da materialidade da conceção arquitetónica do espaço, assim como a integração de luz natural.”<sup>75</sup>*

---

<sup>75</sup> Palavras do arquiteto J.L. Carrilho da Graça, em conferência na Escuela de Arquitectura de la Universidad de Navarra, 2014.

## 2.1 Caracterização da frente de rio

Considerada em tempos como zona pouco atrativa a frente de rio representa, hoje, um polo urbano destinado à utilização pública. São desenvolvidas as mais variadas atividades, que vão desde concertos urbanos e pequenos festivais, intervenções de arte urbana a exposições, mercados ao ar livre, eventos desportivos e náuticos, ou ainda, onde encontramos turistas em pleno deslumbramento com a paisagem da cidade, ou a “saborear” o sol deitados nas zonas de vegetação, ou à procura da sombra da copa das árvores. Há um misto de usos e apropriações que possibilita uma maior aproximação ao rio. Esta ligação com a margem ribeirinha não teria sido possível em algumas partes da cidade se, ao longo do caminho férreo, e junto às estações de comboios não tivessem sido criadas passagens pedonais aéreas ou subterrâneas.<sup>76</sup>

O modelo urbanístico que deu origem à frente ribeirinha permitiu estabelecer áreas específicas de desenvolvimento no PDM, as quais se articulam com a água e transpõem a barreira de ligação à cidade. O espaço público ribeirinho é hoje um espaço acessível e de fruição da paisagem ribeirinha porque, onde antes existiam armazéns são hoje jardins públicos ou, em alguns casos, a reabilitação das estruturas existentes originou usos e atividades diversos, - bares, clubes noturnos, restaurantes, clubes navais, academias de desporto, hospitais, museus, etc. -, estes equipamentos são resultado da adaptação da cidade às necessidades contemporâneas da população.<sup>77</sup>

---

<sup>76</sup> Craveiro, Teresa (1997). Breve síntese da Política Urbanística Municipal na zona ribeirinha de Lisboa, 1900-1995. In *Mediterrâneo*, Nº10/11. Págs. 241-42.

<sup>77</sup> Alguns destes elementos encontram-se descritos no Artº 22 do Regulamento do PDM, aprovado em Conselho de Ministros nº94/94 de 29 de Setembro.

A inserção da frente ribeirinha de Lisboa numa lógica de planeamento trata de um espaço de potencialidades urbanísticas, económicas e sociais onde os intervenientes, entidades públicas e privadas, nem sempre interagem de modo coerente.

Neste sentido, o objetivo delineado parte da conjugação dos esforços entre o poder central e as autoridades, nomeadamente a Administração do Porto de Lisboa, articulando as atividades portuárias com a vida da cidade. A interação de um porto eficiente com um território qualificado sob o ponto de vista urbano, social e ambiental na ligação com a água, justifica a convivência de intenções e instrumentos de planeamento e de gestão, na representação de identidades distintas, que partilham um interesse comum: a criação de um novo paradigma da relação cidade-água, sem que se perca “a ideia central de uma cidade composta por bairros multifuncionais”<sup>78</sup>.

A vasta extensão sob domínio da APL, que tem vindo a ser mencionada, constitui uma importante área no relacionamento entre as estruturas urbanas e metropolitanas com o rio. Esta franja de cerca de 14km de frente de água, com mais 5km na zona do Parque das Nações, é o verdadeiro testemunho da evolução da cidade, com um corpo que se compõe de armazéns, cais, docas, estaleiros, terminais, entre outros, em representação do património cultural e industrial das diversas épocas. Os postos de trabalho fornecidos pelo rio à cidade, direta ou indiretamente, justificavam a existência das dinâmicas socioeconómicas diversificadas que caracterizam a frente de água da cidade, e sustentam uma relação principalmente económica e laboral.

---

<sup>78</sup> Palavras do Arquiteto Paulo Pais na entrevista em anexo. (Ver Anexo A I - Entrevista realizada ao arquiteto Paulo Pais).

A evolução das zonas habitacionais na cidade retrata esta realidade, depois do aterro feito à margem, a vivência habitacional distancia-se do rio devido à barreira industrial que se forma, mas uma das exceções é a zona do Parque das Nações onde as habitações estabelecem contacto direto com o rio, e onde o eixo viário e a linha férrea foram construídos a norte dos conjuntos habitacionais. O poder do porto de Lisboa sobre uma vasta área ribeirinha, juntamente com a localização das linhas ferroviárias, restringe a implementação de novos usos junto ao rio, assim como a criação de novos espaços públicos.

No entanto, a supressão das atividades portuárias e posterior abandono de outras zonas, leva ao paradigma de cidade-água em Lisboa. O afastamento da população face ao Tejo, e do próprio porto face à atualidade, é uma filosofia desajustada que perdeu o sentido quando Lisboa deixou de ser uma cidade industrial. O sítio de antigas fábricas veio dar lugar, na linha da frente da cidade, aos vazios urbanos, os quais desencadearam um processo de redefinição do desenho da zona ribeirinha com o objetivo de reintegração urbana e social, adaptada às necessidades da cidade contemporânea. Os desafios hoje, à escala metropolitana, articulam e integram os espaços da cidade-rio num pensamento geral que abrangem tanto as margens da cidade, como as de outros centros urbanos localizados ao longo do estuário do Tejo, e que contribuem para a procura de uma gestão única e coerente de todo o território com um conjunto de novas polaridades emergentes na cidade - Alcântara, Aterro da Boavista, Sete Rios, Entrecampos, Zona Central de Chelas e zona envolvente à Estação do Oriente.

## 2.2 Infraestruturas de mobilidade

No início da década de 70, o esforço para “abraçar” a modernização veio a ser limitado à adaptação do cais de Santa Apolónia e à construção do cais de Xabregas; no início da década de 80, à ampliação do cais de Alcântara.<sup>79</sup> Já na década dos anos 90, o esforço foi direccionado, a nível nacional, para a eficácia dos portos.<sup>80</sup> Os terrenos aplanados, fruto dos aterros conquistados ao rio, possibilitaram condições diretamente relacionadas com o porto, na oportunidade de aproximação de barcos de casco mais profundo à margem. Contudo, a construção e expansão do caminho-de-ferro foi das adaptações mais intensas, o que resultou na extensa área industrial que se consolidou ao longo da margem junto ao rio.

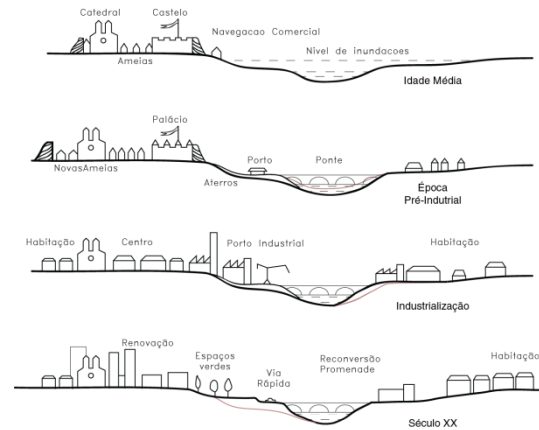


Figura 30 – Evolução do crescimento das cidades em relação às suas margens. Gráfico feito pela autora (Com base na fonte: Chaline, 1991, pág. 29).

<sup>79</sup> Cabral, Natércia Rêgo (1997). Uma estratégia para a gestão das Frentes Ribeirinhas do Porto de Lisboa. In *Mediterrâneo*, Nº10/11. Pág. 61.

<sup>80</sup> Craveiro, Teresa (1997). Breve síntese da Política Urbanística Municipal na zona ribeirinha de Lisboa, 1900-1995. In *Mediterrâneo*, Nº10/11. Págs. 241-42.

O exemplo mais relevante da quebra dessa situação foi na zona onde o “corte” do Vale de Alcântara permitia manter um certo desimpedimento da pressão urbana.<sup>81</sup> A ampliação infraestrutural da cidade desencadeada pela construção da linha férrea, desencadeia também os sistemas rodoviários, intensificados pelo caráter da zona ribeirinha onde o fluxo de mercadorias portuárias e de passageiros permanecia ativo. Os maiores desejos de enaltecimento de Lisboa estavam situados quer na construção do porto quer na expansão do eixo Sul-Norte.

A presença do eixo viário marginal, e das linhas ferroviárias de Cascais e do Norte, permitem que a frente ribeirinha da cidade assuma um papel importante na mobilidade de Lisboa, além da ligação das diversas freguesias diretamente afetadas pelo rio, e das zonas fora do centro da cidade. É ainda garantida a ligação entre as duas margens através das pontes 25 de Abril, inaugurada em 1966, e Vasco da Gama, inaugurada em 1998, com o complemento da rede de transportes fluviais, distribuído ao longo da costa. É de destacar os interfaces de Cais do Sodré e de Santa Apolónia, responsáveis por articular maiores fluxos de passageiros à margem com o rio.<sup>82</sup>

---

<sup>81</sup> Cabral, Natércia Rêgo (1997). Uma estratégia para a gestão das Frentes Ribeirinhas do Porto de Lisboa. In *Mediterrâneo*, Nº10/11. Pág. 62.

<sup>82</sup> Castro, Alexandra (1997). As “novas descobertas” marítimas da Metrópole de Lisboa. In *Mediterrâneo*, Nº10/11. Pág. 95.

## 2.3 INTRODUÇÃO ÀS ZONAS DE ESTUDO

Uma vez realizada a análise da expansão da cidade, o processo de revitalização da margem ribeirinha, e ainda as diferentes fases de aterro na fronteira com o Rio, através de mapas e cartografia antiga. Surge o foco de todo o trabalho, onde as abordagens e conceitos anteriormente analisados, são observados em três zonas de estudo distintas, localizadas na margem da cidade junto ao Tejo.

As dinâmicas da cidade vão desde a escala nacional, resultado da comunicação feita pelo estuário, à escala urbana e histórica, à escala do indivíduo com aproximação ao rio. Neste sentido, o objetivo central é o de comprovar os processos de revitalização ribeirinha nas diferentes partes da cidade, onde a evidência está na procura de uma nova centralidade, com usos e atividades distintas.

A transformação das diferentes zonas nesta frente, e o conseqüente crescimento da própria cidade, não foram simultâneos. Durante o século XX, o primeiro momento centra-se na parte Norte da cidade, e expande depois para Sul. Essa expansão foi desenvolvida em diversas fases, onde figuram três momentos relevantes: os aterros, o caminho-de-ferro sobre esses aterros, e a construção de indústrias na frente ribeirinha da cidade. Na extensa história desta frente de Rio oriental, caracterizada pelo comércio e pela navegação fluvial, este constituiu um dos principais meios de comunicação e acessibilidade entre as populações de ambas as margens do Tejo.<sup>83</sup>

---

<sup>83</sup> Costa, João Pedro Teixeira de Abreu (2007). *La ribera entre proyectos. Formación y Transformación del Territorio Portuario, a partir del caso de Lisboa*. Tese de doutoramento.

O critério para a escolha das zonas de estudo, além da sua implantação, é que ilustrem épocas distintas na história do território, diferentes processos evolutivos da cidade e, conseqüentemente, diferentes usos. Além destes desígnios, e apesar de todas terem beneficiado da construção dos aterros e da ligação feita pelo caminho-de-ferro, a formação individual e identitária específica a cada zona, a concretização dos ideais de fazer cidade, e a relevância singular das mesmas contribuiu para a formação de Lisboa enquanto cidade. Nesta escolha esteve também presente a importância de tais locais no desenvolvimento da cidade contemporânea, em atenção aos edifícios considerados emblemáticos, sendo expostas as zonas de Santa Apolónia, Alcântara e Belém.

Para cada zona de estudo, destacam-se questões ligadas à solução urbana face à relação da cidade com o rio, onde a transformação e o planeamento sobressaem, de modo a perceber a influência quer das entidades intervenientes, quer o impacto de mudança no território. De forma a complementar o estudo teórico, são colocadas em evidência as intervenções arquitetónicas construídas, mas também alguns casos que ficaram apenas pelo desenho, e os respetivos impactos no espaço público. De seguida, procede-se à comparação das características e fragilidades demonstradas em cada uma das zonas, e as respetivas conseqüências dessas mesmas decisões. O objetivo desta análise passa por identificar as dinâmicas de revitalização dos sítios, assim como perceber em que medida as soluções encontradas respondem às necessidades, oportunidades e, principalmente, às qualidades do espaço, em contribuição à imagem de conjunto da cidade e na sua relação com o Rio.



## 2.4 SANTA APOLÓNIA - ALFAMA



*Figura 31 – Mapa de localização dos projetos atuais em Santa Apolónia, feito pela autora.*

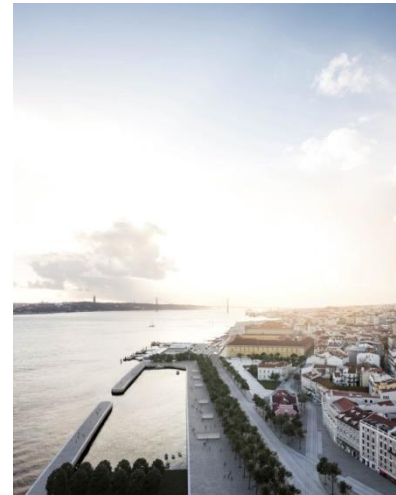
Lisboa: uma imagem que ficou à margem



1. Terminal de Cruzeiros



2. Campo das Cebolas



3. Doca da Marinha

## INTRODUÇÃO À ZONA

Situada entre o núcleo histórico de Lisboa e o rio Tejo, a zona de Santa Apolónia inicia a frente ribeirinha da cidade para oriente. Caracterizada por edifícios como a estação de comboios, a Casa dos Bicos, a Alfândega, o Museu Militar e alguns palacetes históricos que foram erguidos junto ao rio, - após a queda das muralhas da cidade medieval -, e mais recentemente pelo Novo Terminal de Cruzeiros. A estação de comboios desempenha uma das funções mais importantes desta zona, além de remeter à era industrial, é onde a linha ferroviária do Norte concretiza um dos pontos de acesso fundamentais à cidade. Com a conclusão do terminal de cruzeiros, Santa Apolónia afirma ser uma das “portas” de entrada na cidade. Este é um importante fator de desenvolvimento do litoral, onde o porto marítimo, intensifica a necessidade de relação entre o organismo portuário e a urbanidade, onde a cooperação do porto com a cidade se torna crucial.

“ (...) *não haverá desenvolvimento económico das regiões marítimas, nem mesmo, muitas vezes, do país, sem respiração portuária*”. (Cabral, 1997) <sup>84</sup>

---

<sup>84</sup> Afirmação feita pelo antigo Ministro francês Michel Delebarre, formado em Geografia. Cabral, Natércia Rêgo (1997). Uma estratégia para a gestão das Frentes Ribeirinhas do Porto de Lisboa. In *Mediterrâneo*, Nº10/11. Págs. 74-76.

Na época muçulmana, a cidade era delimitada por um anel de muralhas, que envolvia essencialmente a área envolvente ao Castelo de São Jorge (antiga Alcáçova) e desta encosta até ao rio Tejo (Medina), com extensão “extra muros” em terrenos baldios, dos quais se destacam ainda hoje Alfama e a Baixa.<sup>85</sup> Ao longo dos tempos, o crescimento fora da muralha ganhou importância, através da estruturação da frente ribeirinha de Alfama, lugar que pertencia ao antigo percurso oriental fora da cerca moura, ao longo do qual se instalaram pequenas habitações de pescadores e vendedores. Ainda assim, abriam-se, na cerca, arcos de acesso ao Rio para que fosse possível a entrada de bens e pessoas na cidade.<sup>86</sup>



Figura 32 - Planta da Cidade de Lisboa, com as muralhas indicadas a vermelho, João Nunes Tinoco, 1650. Plantas topográficas de Lisboa / Augusto Vieira da Silva. - Lisboa : Câmara Municipal, 1950. (Planta disponível na página WEB da Biblioteca Nacional Portuguesa: <http://purl.pt/27804>).

Em cartografia antiga do séc. XVIII, são evidentes os processos de formação do território entre Santa Apolónia e o Terreiro do Paço, como é o caso da planta de João Nunes Tinoco, datada de 1650. A construção do Arsenal, por ordem do próprio D. Manuel no início do séc. XVI, consagra um fenómeno importante para a urbanização da área adjacente à muralha, por se tratar de um dos primeiros edifícios públicos em Lisboa. Foi durante o séc. XIX quando se desenrolaram grandes transformações na fisionomia ribeirinha da cidade, demarcados especialmente em Santa Apolónia e arredores.

É assim iniciada a era industrial com a construção de indústrias, em ambas as margens do Rio, que alteram

<sup>85</sup> Ferreira, Vítor Matias; Indovina, Francesco (1999). *A cidade da Expo '98*. Lisboa, Editorial Bizâncio. Pág. 35.

<sup>86</sup> Estas reflexões resultam da entrevista com o Arquitecto Gonçalo Byrne e que pode ser consultada no final deste documento, Anexo A – II.

o uso e os equipamentos que se implantam nestas áreas, assim como a própria imagem da cidade.<sup>87</sup> Com isto, a implementação do sistema ferroviário, em 1856, com o eixo Sul-Norte, constitui a primeira grande transformação territorial, proveniente de uma política de obras públicas, a cargo do ministro Fontes Pereira de Melo<sup>88</sup>, com o objetivo de recuperar o atraso em relação ao resto da Europa.<sup>89</sup>

Essa reestruturação da cidade é apresentada na planta de 1911 do Engenheiro Ressano Garcia, que possibilita analisar a evolução quer a nível de planeamento urbano, quer a nível do aterro feito à margem com o rio.<sup>90</sup> Esta planta contém já alterações referentes ao porto de Lisboa, com a vontade de manter os eixos estruturantes da cidade, provenientes das linhas de fecho e das linhas de água.



Em palavras do arquiteto Carrilho da Graça<sup>91</sup>, numa conferência em Salamanca, uma das características evidentes, como elemento fundamental na cidade, é a vontade e a tentativa de se construir de uma forma relativamente simples. No entanto, a acentuada

*Figura 33 - Carta topográfica de Lisboa, 1871, tendo sobrepostas a encarnado as alterações feitas até 1911. Silva, A. Vieira da (1950). Plantas topográficas de Lisboa / Augusto Vieira da Silva. - Lisboa : Câmara Municipal, 1950.*

<sup>87</sup> Sequeira, Marta (2015). O Território como Invariável. In *Carrilho da Graça: Lisboa*. Dafne Editora 1ª edição: Porto. Pág. 52.

<sup>88</sup> António Maria de Fontes Pereira de Melo foi dos principais políticos portugueses na segunda metade do século XIX. Foi responsável pelo aumento do número de estradas, e pelo primeiro troço do caminho-de-ferro que ligou Lisboa ao Carregado.

<sup>89</sup> Sequeira, Marta (2015). O Território como Invariável. In *Carrilho da Graça: Lisboa*. Dafne Editora 1ª edição: Porto. Págs. 52-53.

<sup>90</sup> Uma das situações que o aterro gerou foi com a estação ferroviária de Santa Apolónia que, no séc. XIX, assentava sobre o rio Tejo, e que hoje em dia tem já uma distância considerável da margem ribeirinha.

<sup>91</sup> João Luís Carrilho da Graça é um arquiteto português, reconhecido a nível nacional e internacional. No seu repertório de obras em Lisboa podem destacar-se: o Pavilhão do Conhecimento dos Mares, Expo'98 (1995-98); o Núcleo Arqueológico do Castelo de São Jorge (2008-2010); o Terminal de Cruzeiros de Lisboa (2010-2017); entre outras.

topografia atribui à cidade um cariz bastante complexo, com diversas possibilidades de intervenção.<sup>92</sup>

Surge com isto a necessidade de uniformizar a margem fluvial que, fruto dos aterros, se transformou numa linha homogénea e retilínea e permitiu, a implantação da linha ferroviária mas também, a requalificação do Porto de Lisboa, desde a década de 80 do séc. XIX. Ainda, a modernização do Cais de Santa Apolónia e do Cais do Terreiro do Trigo são exemplos de obras relevantes.

Antes da construção do Terminal de Contentores de Santa Apolónia, por volta dos anos 70 do séc. XX, a relação da cidade com o Rio era ainda inexistente. A deambulação junto à água, pelo passeio público, é um culto da sociedade contemporânea.<sup>93</sup> Pelo que, na segunda metade do séc. XX, o distanciamento entre a cidade e o Rio é cada vez mais evidente, e a degradação urbanística do território deu-se principalmente pelas décadas de 60-70 como resultado do desregrado crescimento demográfico e infraestrutural, maioritariamente de indústrias e armazéns. Claramente, este fenómeno esteve muito relacionado com a intensificação do movimento em massa da população rural para Lisboa e arredores.<sup>94</sup>

Com a construção da Avenida Infante D. Henrique, nos anos 40, assim como a criação do Terminal de Contentores de Santa Apolónia, o primeiro da Península Ibérica, apareceram os elementos que introduziram as maiores debilidades na permeabilidade da zona de estudo, criando uma forte barreira em termos visuais e de acessibilidade com a margem ribeirinha, tratando-se de propriedade pertencente à Administração do Porto de Lisboa.<sup>95</sup>

---

<sup>92</sup> Conferência dada pelo arquiteto Carrilho da Graça, na Delegação de Salamanca del Colegio Oficial de Arquitectos de León em 2015. Fonte: <https://www.youtube.com/watch?v=4GGnYdahAI0>.

<sup>93</sup> Estas reflexões resultam da entrevista com o Arquiteto Gonçalo Byrne e que pode ser consultada no final deste documento, (Ver Anexo A – II).

<sup>94</sup> Castro, Alexandra (1997). As “novas descobertas” marítimas da Metrópole de Lisboa. In *Mediterrâneo*, Nº10/11. Pág. 91.

<sup>95</sup> *Idem*. Pág. 92.

Atualmente, fruto ainda do movimento de reabilitação e reconversão das infraestruturas portuárias, Santa Apolónia tem vindo a sofrer alterações pontuais que visam unificar e devolver a margem do rio à cidade. Através de projetos como o Novo Terminal de Cruzeiros que se apresenta como marco de chegada e introduz um boulevard vegetal; e o projeto do Campo das Cebolas, o qual integra elementos vegetais e arqueológicos e pretende oferecer um parque urbano a esta zona, o espaço público é o elemento unificador entre os projetos e, ainda, ao resto da cidade.



Alfama, a zona que melhor caracteriza a história e evolução da cidade, onde os vestígios históricos do antigo bairro e das muralhas são visíveis, onde as ruas são incertas, estreitas e irregulares, onde é forte a sensação de que o edificado não deixa espaço para as ruas poderem “respirar”, com construção intensa e desregrada, sem lógica de planeamento. O crescimento orgânico deste bairro serviu as necessidades de habitação conforme aumentavam os habitantes no bairro. Todo o espaço livre foi economizado e por isso, não foram deixadas áreas livres para a criação de espaços públicos, mas apenas espaços sobranceiros, becos e largos, resultado da implantação dos edifícios em seu redor.



*Figura 34 - Edifício do Terminal de Cruzeiros e a vegetação que irá formar o boulevard vegetal, mas que ainda se encontra num estado de desenvolvimento bastante inicial. (Fotografia da autora; Data: 2019).*





É por toda esta história de cidade, de bairro, de cultura e de gente, que o turismo mais afeta esta zona. É onde os estrangeiros procuram ter uma maior proximidade com as raízes portuguesas, ficando alojados localmente. Essa experiência gera uma maior proximidade ao típico ambiente de bairro, mas cria também o problema de “*gentrificação*” da população local, envelhecida e incapaz de suportar as rendas altas resultado desse turismo que acaba por valorizar o sítio.



As intervenções contemporâneas trazem assim a vontade de revitalizar esta área, dotando-a de infraestruturas capazes de lidar com a grande afluência de pessoas, o que justifica, por exemplo, o concurso para o novo terminal de cruzeiros no qual um dos objetivos era a criação de espaço público, que se veio igualmente a concretizar no projeto para o Campo das Cebolas, e será complementado com a conclusão do projeto para a Doca da Marinha, que servirá também de requalificação e criação de espaço público.

*Figura 35 - Parque do Campo das Cebolas, onde se verifica a abertura para o bairro de Alfama, e onde está presente a Casa de Bicos na fotografia de baixo. (Fotografia da autora; Data: 2019).*



## PROJETOS ATUAIS

### Terminal de Cruzeiros

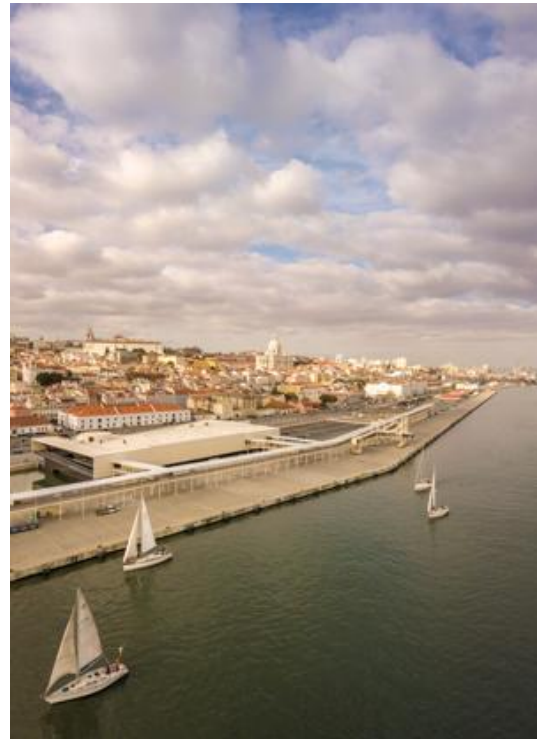
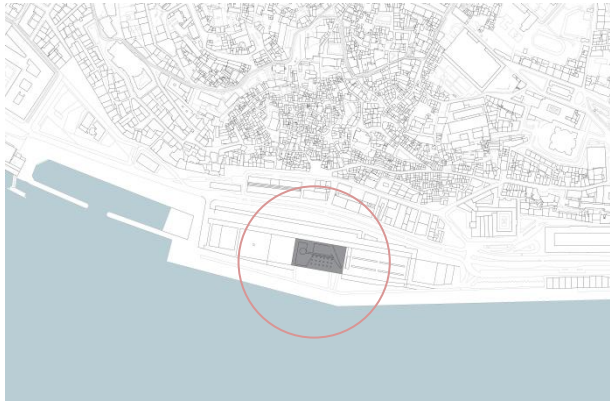


Figura 36 – Localização do projeto. Fotografia do projeto do Novo Terminal de Cruzeiros. (Imagem disponível em: Revista Arqa Nº131, 2018).

Projeto: Novo Terminal de Cruzeiros de Lisboa

Estado: Construído

Arquiteto: J.L. Carrilho da Graça

Ano do projeto: 2018

Localização: Avenida Infante Dom Henrique, Lisboa.

Área Útil: 12.440 m<sup>2</sup>

Programa: Piso 1: sala de espera, sala de embarque, sala VIP, receção; Piso 0: desembarque / bagagens, controlo e segurança; Piso -1: Estacionamento

O concurso público para a criação de um novo terminal de cruzeiros introduziu a oportunidade de repensar e questionar esta zona em relação com o rio Tejo, no que respeita à infraestrutura portuária reduzida à mínima volumetria possível. A aposta no potencial turístico, no desenho do espaço público com áreas de circulação pedonal e viária e ainda, o reforço da relação com o tecido urbano consolidado, fazem deste novo porto uma resposta eficaz à quantidade de cruzeiros e, principalmente, de pessoas à cidade.

Este terminal de cruzeiros é uma infraestrutura composta por um edifício que apoia o processo de embarque e desembarque de pessoas e mercadorias e permite uma ligação direta aos cruzeiros que atracam na margem ribeirinha. Fruto do Concurso Público de Conceção para a elaboração do Projeto do Terminal de Cruzeiros de Lisboa, decorrido no ano de 2010, lançado pela parceria entre a APL e a CML, estava previsto instalar o novo terminal no espaço ribeirinho compreendido entre a Doca da Marinha, a Av. Infante Santo e a Estação de comboios de Santa Apolónia. O projeto vencedor da

autoria do Arq.<sup>o</sup> Carrilho da Graça, e da Global Arquitetura Paisagista, é um edifício volumetricamente compacto que aproveita o espaço livre para criar um boulevard ribeirinho potenciador da relação da população com o rio, e com os bairros históricos adjacentes, Alfama, Mouraria, Castelo e Baixa Pombalina.

O local de intervenção, onde anteriormente se localizava uma doca, é delimitado pelo perímetro e pelos muros da antiga pré-existência. Está também prevista a concretização de um parque urbano, e continuação da ciclovía existente a poente que irá ligar ao circuito proposto para a margem oriental até ao Parque das Nações, atualmente em construção.

No que respeita ao edifício, foi dada especial atenção à relação deste com a cidade e à não obstrução no sistema de vistas. O parque urbano funcionará aqui como elemento catalisador do projeto, para evitar o risco do edifício ser encarado como objeto isolado mas ao invés, de se esconder e abrir para a cidade e para o rio, integrado numa intervenção urbana. Além disso, a relação direta que se cria com o bairro de Alfama, foi uma premissa constante durante o processo, tendo esta “*a forma de um anfiteatro*”, em vez de se centrar em si próprio, o edifício estabelece um diálogo com essa concha”.<sup>96</sup>

O projeto consagra assim, a oportunidade de observar a paisagem e a cidade de um ponto de vista diferente, onde o olhar é direcionado tanto para a colina como para o rio.<sup>97</sup>

---

<sup>96</sup> Palavras do arquiteto em entrevista dada ao jornal *Público*, dia 12 de fevereiro de 2019, no que diz respeito ao projeto executado do novo Terminal de Cruzeiros da cidade de Lisboa. [https://www.publico.pt/2017/10/06/culturaipilon/entrevista/preocupame-a-chegada-de-turistas-mas-estou-a-tentar-ajudar-a-cidade-a-digerir-essa-avalanche-787587?page=%2F&pos=5&b=feature\_d&fbclid=IwAR2eYcePx-2aGurpNS4Du9JEtJyNXOpkbbLzmQhADCdzWDUq6DnKsMdXVSA#gs.tpdETpip]. Consultado dia 14 de fevereiro de 2019.

<sup>97</sup> Conferência dada pelo arquiteto João Luís Carrilho da Graça na Escola da cidade de São Paulo, 2017. [https://www.youtube.com/watch?v=c9HnEKNqi8k] Assistido dia 16 de janeiro de 2019.

*“Como o tema são os navios de cruzeiro, que vêm saturados de mar e de rio, achei que era interessante criar esta relação encenada.”<sup>98</sup>*

Estamos a falar de um projeto que se impõe na cidade como um marco de entrada ou partida para quem chega ou parte através do rio, sendo uma infraestrutura portuária com grande capacidade de receber navios junto à margem da cidade. A sua forma é relativamente simples e, apesar do parque urbano ser um dos ideais embrionários do projeto, será um dos últimos elementos a estar concretizado, devido ao tempo de crescimento da vegetação. Acresce ainda a dúvida sobre a densidade da vegetação, visto se tratar de um aterro feito ao rio, e a profundidade para as árvores criarem raízes pode ou não ser suficiente para a designação de parque urbano ou boulevard vegetal.

Ainda assim, aquando da densificação deste verde, o próprio edifício poderá ser dissolvido por esta “pele”, no entanto, os navios de cruzeiro estarão sempre em evidência, demarcando uma forte presença na margem. Como contrapartida, o parque urbano não só tentará dissolver este impacto, como continua a ligação pedonal entre Santa Apolónia, Terreiro do Paço até ao Cais do Sodré. A clareza deste gesto está na reativação desta extensão ribeirinha, anteriormente abandonada por conter docas desativadas, o que valoriza e potencia hoje a vivência da cidade mais próxima do Tejo.

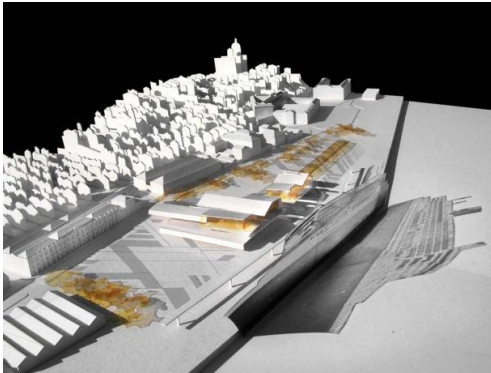
---

<sup>98</sup> Palavras do arquiteto em entrevista dada ao jornal *Público*, dia 12 de fevereiro de 2019, no que diz respeito ao projeto executado do novo Terminal de Cruzeiros da cidade de Lisboa. [[https://www.publico.pt/2017/10/06/culturaipilon/entrevista/preocupame-a-chegada-de-turistas-mas-estou-a-tentar-ajudar-a-cidade-a-digerir-essa-avalanche-787587?page=%2F&pos=5&b=feature\\_d&fbclid=IwAR2eYcePx-2aGurpNS4Du9JEtJyNXOpkbbLzmQhADCdzWDUq6DnKsMdXVSA#gs.tpdETpip](https://www.publico.pt/2017/10/06/culturaipilon/entrevista/preocupame-a-chegada-de-turistas-mas-estou-a-tentar-ajudar-a-cidade-a-digerir-essa-avalanche-787587?page=%2F&pos=5&b=feature_d&fbclid=IwAR2eYcePx-2aGurpNS4Du9JEtJyNXOpkbbLzmQhADCdzWDUq6DnKsMdXVSA#gs.tpdETpip)]. Consultado dia 14 de fevereiro de 2019.

## Outras propostas a concurso



2º Lugar. Proposta dos arquitetos Aires Mateus. (Imagem disponível na WEB: <https://www.airesmateus.com/>).



3º Lugar. Proposta do arquiteto Guillermo Vazquez Consuegra. (Imagem disponível na WEB: <https://www.skyscrapercity.com/>).



4º Lugar. Proposta dos arquitetos ARX. (Imagem disponível na WEB: <https://arx.pt/>).

Lisboa: uma imagem que ficou à margem

## Campo das Cebolas / Portas do Mar



*Figura 37 – Localização do projeto. Fotografia do projeto do Campo das Cebolas. (Imagem disponível em: Revista Arqa Nº131, 2018).*

Projeto: Campo das Cebolas / Portas do Mar

Estado: Construído

Arquiteto: J.L. Carrilho da Graça Arquitetos, Lda.

Ano do projeto: 2018

Localização: R. da Alfândega, 1100 Lisboa.

Programa: Praça pública e parque de estacionamento subterrâneo

A estratégia estava na criação de um espaço urbano amplo e confortável através de um conjunto de operações, e para o aproveitamento deste espaço é proposta uma praça voltada para a cidade, abrigada por árvores, que se aproxima e abre ao mesmo tempo para o rio. A promoção de um espaço que se constrói como um palco para a vida urbana, permite também perceber a antiga muralha da cidade, que chegava à atual Casa dos Bicos.<sup>99</sup>

Resultado de um Concurso Público ganho pelo Arq.<sup>o</sup> Carrilho da Graça em 2012, este era um sítio que nos anos 30 do séc. XX estava bastante construído com armazéns industriais que foram desaparecendo ao longo do tempo, deixando o espaço devoluto.<sup>100</sup> Além da reformulação do programa edificado, a grande operação levada a cabo no Campo das Cebolas descomprime o espaço dividido, programaticamente, em duas áreas. A poente os edifícios e equipamentos destinados à utilização pública, um equipamento cultural numa das extremidades da doca que serve de apoio a eventos náuticos, e também uma área de restauração com esplanada. No lado oposto ao edifício cultural localiza-se o edifício dos serviços da Marinha e da APL.<sup>101</sup>

---

<sup>99</sup> Graça, J. L. Carrilho da (2015). *Carrilho da Graça: Lisboa*. Dafne Editora 1ª edição: Porto. Pág. 132.

<sup>100</sup> Conferência dada pelo arquiteto João Luís Carrilho da Graça na Escola da cidade de São Paulo, 2017. [<https://www.youtube.com/watch?v=c9HnEKNqi8k>]. Assistido dia 16 de janeiro de 2019.

<sup>101</sup> Parte do programa do projeto é apresentada na página WEB da Câmara Municipal de Lisboa. Fonte: <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/concursos/campo-das-cebolas-doca-da-marinha>. Consultado dia 16 de janeiro de 2019.

Durante o processo de escavação foram descobertos elementos arqueológicos, como muros do antigo cais do séc. XIX, assim como escadas e pedras da mesma época que fariam parte de construções pré-terramoto 1755, os quais foram incluídos na intervenção. A meio da execução da obra foi pedido um parque de estacionamento a meia altura, o que veio oferecer ao parque urbano uma pendente topográfica ligeira para Norte. Esta deformação do plano existente cria um desnível na direção do interior da praça, e forma um anfiteatro voltado para a encosta da Sé. A superfície desenhada conforma o espaço rebaixado e volta a erguer-se num pequeno pódio, desde a avenida marginal até alcançar a Doca da Marinha. Também os edifícios em redor do parque sofrem intervenções com elementos urbanos, como é o exemplo da Casa dos Bicos<sup>102</sup>, onde se redefine a entrada para o edifício com a modelação do pavimento e um novo banco.

Em adição à reformulação do programa edificado, a demolição do muro periférico permite a continuação do passeio arborizado desde Santa Apolónia em direção ao Terreiro do Paço, reforçando o apoio aos percursos de mobilidade.

A intervenção procura, acima de tudo, oferecer um espaço urbano de conforto. À semelhança do que estava idealizado para o novo Terminal de Cruzeiros de Lisboa, é reforçada a vivência do bairro em harmonia com o rio. Através da formalização de uma praça, contraposta à do Terreiro do Paço que cria uma relação encenada com o rio, esta é voltada para a cidade e introduz um coberto vegetal. Aqui concretizam-se as condições para que este lugar tenha a capacidade de vivência urbana, onde a coexistência do passado com o presente foram objetivos principais do projeto.

---

<sup>102</sup> Edifício de interesse público onde se encontra sediada a Fundação José Saramago, e ainda o memorial em honra do escritor.



## PROJETOS DE INTERVENÇÃO FUTURA

### Doca da Marinha <sup>103</sup>

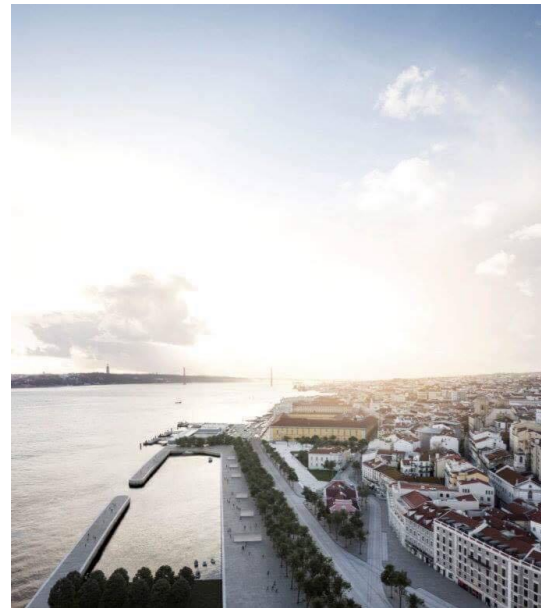
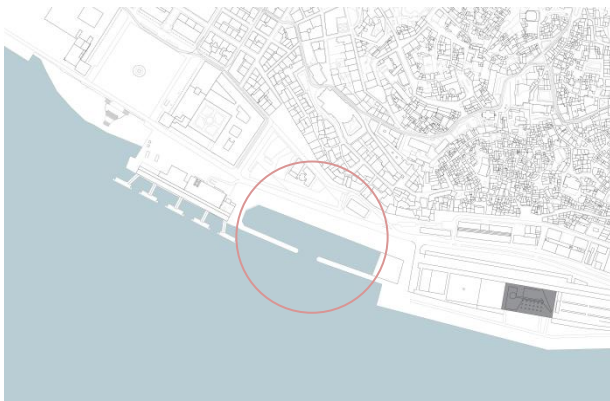


Figura 38 – Localização do projeto, realizado pela autora. Fotomontagem do projeto de requalificação da Doca da Marinha, cedida pela Câmara Municipal. (Imagem disponível na WEB: <https://eco.sapo.pt/2019/04/03/e-assim-que-vai-ficar-a-doca-da-marinha-concurso-publico-ja-foi-lancado/>).

<sup>103</sup> Hugo Torres, “Lisboa do futuro: os 50 projectos que vão mudar a cidade”, Revista *TimeOut*, Lisboa, 9 de fevereiro de 2019. [<https://www.timeout.pt/lisboa/pt/coisas-para-fazer/lisboa-do-futuro-os-50-projectos-que-vaio-mudar-a-cidade?fbclid=IwAR0xMQP-frtSly3NqRRcq0oYaSHMvQYzqxpJNSEtey6-xu0e5ynWjW8DfEw>]. Consultado dia 26 de fevereiro de 2019.

Arquiteto: J.L. Carrilho da Graça Arquitetos, Lda.

Localização: Avenida Infante D. Henrique, Lisboa.

*“A grande operação aqui realizada, além da reformulação do programa edificado, é a demolição do muro periférico que atualmente separa [a doca] da avenida, dando lugar a um grande passeio arborizado, que desde Santa Apolónia se estende até ao Terreiro do Paço, sendo também suporte dos percursos de mobilidade suave”.*<sup>104</sup>

Em adição ao que foi feito no Campo das Cebolas, a abertura pública da atual Doca da Marinha vem finalizar a recuperação total desta zona ribeirinha. Situada entre o terminal de cruzeiros e o terminal fluvial do Terreiro do Paço, esta será mais uma zona de lazer com centro expositivo da marinha. Como se observa na fotomontagem, está prevista a continuação do boulevard vegetal, proveniente das intervenções anteriores, que ladeia a zona viária da Avenida Dom Henrique, e também a expansão da linha de elétrico, que atualmente termina na rua Cais de Santarém, e que irá fazer a ligação entre Cais do Sodré e Santa Apolónia, entrando pela Avenida Infante D. Henrique, o que por sua vez resulta no alargamento dos passeios e desaparecimento dos lugares para estacionamento.<sup>105</sup>

A intervenção é ainda complementada com *“um equipamento cultural na extremidade da doca, junto à Estação Fluvial Sul e Sueste, funciona como espaço de apoio a eventos náuticos ou outros, contendo ainda um espaço de restauração associado a uma esplanada. Ao longo da doca dispõem-se um conjunto de pavilhões, de caráter mais efêmero, que se destinam a albergar atividades comerciais ou de restauro”*, segundo o arquiteto, conforme descrito na memória descritiva do projeto.

---

<sup>104</sup> Descrição retirada da memória descritiva do projeto

<sup>105</sup> João Pedro Pincha, “Obras da frente ribeirinha chegam à Doca da Marinha”, *Jornal Público*, Lisboa, 20 de fevereiro de 2018. [<https://www.publico.pt/2018/02/20/local/noticia/obras-da-frente-ribeirinha-chegam-a-doca-da-marinha-1803867>]. Consultado dia 23 de junho de 2019.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS SOBRE A ZONA DE ESTUDO

No desenvolvimento da cidade, a zona de Santa Apolónia teve um grande período de afetação em especial na época industrial. Com esta linha de frente industrial, a margem continuava a não despertar curiosidade da população para viver este espaço de lazer. A construção do caminho-de-ferro intensifica esta barreira física mas, ao mesmo tempo, favorece a comunicação viária através das infraestruturas de mobilidade do centro da cidade para a periferia.

Com o virar dos tempos, a tendência de afastamento à água é invertida. O objetivo principal passa por unificar a cidade, recuperando estes espaços ribeirinhos e requalificá-los para uma maior fruição do espaço público. Em Santa Apolónia, especificamente, a vontade é a de continuar a dotar a zona de grandes infraestruturas de mobilidade, como é o caso da estação de comboios e metro, e ainda a ligação portuária com o Terminal de Cruzeiros de Lisboa. Além disso, são eliminadas as anteriores barreiras físicas, - indústrias e armazéns -, que desimpedem área útil para a criação de espaço público com qualidade, o qual era inexistente e muito difícil de criar no interior do bairro de Alfama devido à saturação de construção.

A premissa que se começa a concretizar, com o libertar do espaço ribeirinho, é a ligação de toda a frente ribeirinha da cidade. Em Santa Apolónia é onde, além de se iniciar o boulevard vegetal e a ciclovía para Ocidente, é iniciada também a fruição da paisagem ribeirinha numa das zonas mais emblemáticas da cidade, com espaços de lazer e de estar junto à margem, e que contribuirá para ligar os 19kms de frente de rio de Lisboa desde Oriente até Ocidente.

Lisboa: uma imagem que ficou à margem

## 2.5 ALCÂNTARA

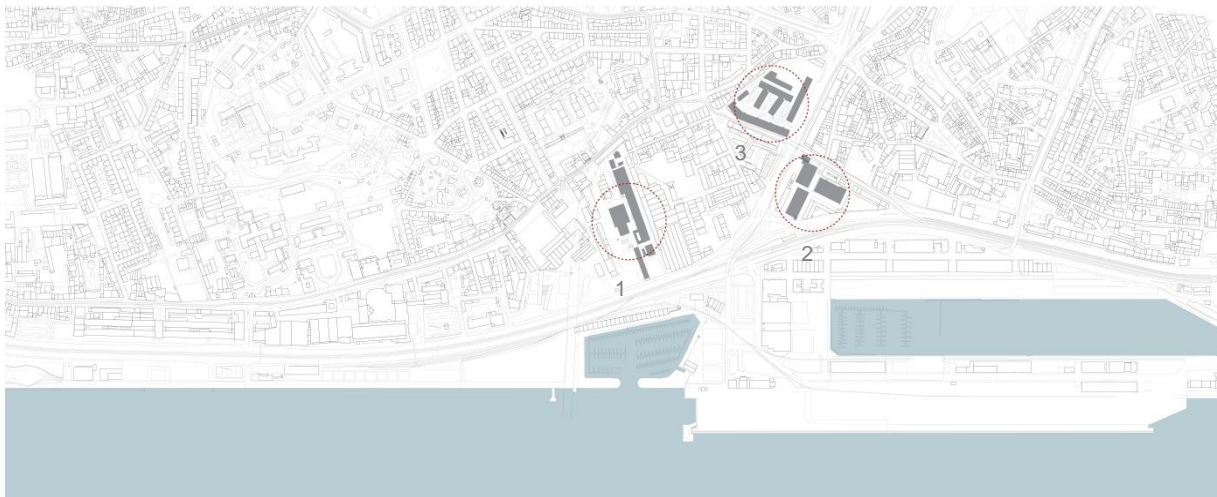
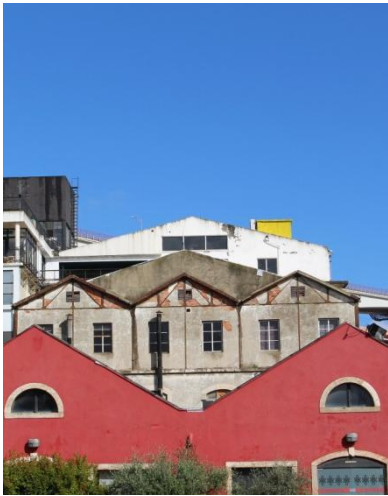


Figura 39 – Mapa de localização dos projetos atuais em Alcântara, feito pela autora.

Lisboa: uma imagem que ficou à margem



1. LX Factory



2. Hospital CUF



3. Complexo Alcântara-Rio

## INTRODUÇÃO À ZONA DE ESTUDO

*“Alcântara é o termo de língua árabe que significa ‘A Ponte’. Portanto, pelo menos desde o período em que os muçulmanos detiveram o domínio da cidade de Lisboa, havia por aqui uma ponte que referenciava toda a zona envolvente.”*<sup>106</sup>

A marcação desta zona feita pela ribeira de Alcântara figurou até cerca de 1852, aquando da construção da estrada da circunvalação de Lisboa e do aterro na margem. O aterro permitiu o aparecimento e expansão da linha ferroviária proveniente de Sintra, - estação de Alcântara-Terra -, e da linha ferroviária de Cascais - estação de Alcântara-Mar -, e ainda a Avenida Marginal e a Avenida de Ceuta que garantiram a concentração de indústrias, que originaram bairros habitacionais considerados históricos. Esta zona representa hoje, o maior nó infraestrutural na cidade, com uma diversidade de funcionalidades que a torna numa das centralidades de Lisboa.<sup>107</sup>



Figura 40 – M. Belin (1756) parte do desenho que serviu para ilustrar os dois estudos hidrográficos sobre o Porto de Lisboa.

<sup>106</sup> Escreve José Sarmento de Matos, no Estudo Urbanístico, *Alcântara – Um Olhar de Relance*.

<sup>107</sup> Craveiro, Teresa (1997). Breve síntese da Política Urbanística Municipal na zona ribeirinha de Lisboa, 1900-1995. In *Mediterrâneo*, Nº10/11. Págs. 241-42.

Imagem disponível em: Garcia, Pedro Ressano - Plataforma Tejo - o regresso ao rio / a frente ribeirinha de Lisboa e o século XXI; Pág.30.

Tanto nesta margem como na margem sul do Tejo, a instalação de indústrias alterou drasticamente o território, ocupando o terreno onde estavam antes implantadas quintas, hortas e espaços de indústrias artesanais, como é o caso do Beato, Xabregas e Alcântara. Durante a primeira metade séc. XIX, momento de grandes transformações na fisionomia ribeirinha de Lisboa, Alcântara viria a ficar com a identidade marcada pelos indícios da industrialização.

Trata-se de uma zona marginal ao rio Tejo, inserida no Vale de Alcântara, caracterizada pela ocupação parcial de unidades fabris obsoletas, devido à desativação das atividades industriais desde o início do século XX. Ainda nesta altura, surgem na zona ribeirinha ocidental novas docas, cais de acostagem e diversos edifícios portuários emblemáticos, tais como as gares marítimas de Alcântara e Rocha de Conde d'Óbidos, e o edifício frigorífico do bacalhau – atual Museu do Oriente.<sup>108</sup> Aos espaços sobrantes ou devolutos, derivados da demolição de armazéns e indústrias, acresce a existência de uma infraestrutura viária, que isola as áreas habitacionais da relação direta com o rio.

A reconversão urbanística contribui em muito do lançamento do Concurso de Ideias Internacional para elaboração do Plano de Pormenor de Alcântara com habitação, serviços e indústrias.

---

<sup>108</sup> Lusa, “Lisboa/Alcântara: Projecto ‘Alcântara XXI’ previa investimento de 600 milhões até 2012”, *Jornal Jornal de Notícias*, 16 de março de 2008. [<https://www.jn.pt/arquivo/2008/interior/lisboaalcantara-projecto-alcantara-xxi-previa-investimento-de-600-milhoes-ate-2012-923809.html>]. Consultado dia 23 de junho de 2019. Imagem disponível em: Garcia, Pedro Ressano - Plataforma Tejo - o regresso ao rio / a frente ribeirinha de Lisboa e o século XXI; Pág.33.



Na execução do plano de Urbanização do Vale de Alcântara, determinado pelo município em 1999, era abrangida uma área de 401.500 m<sup>2</sup> limitada a sul pela linha férrea Lisboa/Cascais.<sup>109</sup> O plano denominado *Alcântara XXI*, elaborado pelos arquitetos Manuel Aires Mateus e Frederico Valsassina integra-se, segundo os próprios, “(...) *na nova geração de projetos urbanos*»: *um compromisso do desenho urbano com o «planeamento estratégico»*”.<sup>110</sup> Segundo Frederico Valsassina, o plano foi elaborado de acordo com um conjunto de objetivos para criar um ambiente de melhor qualidade para o local: “1) *Reconversão e reabilitação das áreas industriais obsoletas*; 2) *Organização das principais direções de construção perpendiculares à linha de margem, de modo a potencializar a relação entre as construções existentes, com obras novas e o rio*; 3) *Valorização de percursos pedonais na zona ribeirinha*; 4) *Criação de espaços públicos de qualidade*; 5) *Inovação na rede de equipamentos e interfaces de transportes públicos que*

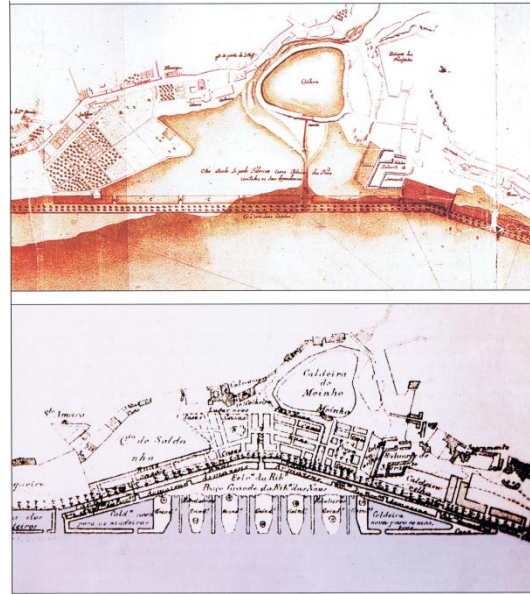


Figura 41 - Pormenor o Vale de Alcântara, na Planta de C. Mardel, 1756, e em baixo o plano da projetada expansão do Arsenal na Marinha.

<sup>109</sup> Notícia avançada pela AECOPS (Associação de Empresas de Construção Obras Públicas e Serviços), 30 de junho de 2005. [http://prewww.aecops.pt/pls/daecops3/pnews.build\_page?text=15187257]. Consultado no dia 23 de junho de 2019

<sup>110</sup> Fonte: *Estudo Urbanístico de Alcântara*.

[https://www.oasrs.org/documents/11013/14748/dossier\_2\_alcantara.pdf/75397090-f5de-4ff4-9e2d-207586e21a39]. Consultado em 23 de junho de 2019.



Figura 42 - Proposta de Requalificação Urbana, com delimitação do plano de Urbanização do Vale de Alcântara a preto. (Planta disponível em: Volume I: Relatório (proposta) Plano de Urbanização do Vale de Alcântara; Data: 2011).

*permitam a criação de uma nova centralidade.*<sup>111</sup>

Surgem diversos projetos de arquitetos nacionais e internacionais, e uma das propostas que maior polémica suscitou foi o projeto das três torres no lugar da antiga fábrica Sidul - *Nov'Alcântara* -, da autoria do arquiteto Álvaro Siza Vieira. Em 2004 estas torres acabariam por ser substituídas pelo projeto do arquiteto Mário Sua Kay, que também não chegou a ser concretizado. Para além do *Nov'Alcântara*, Alcântara XXI integrava outros projetos, entre os quais *Alcântara-Mar*, com habitação e escritórios, promovido pela EPUL, da autoria de Jean Novel. De acordo com a planta de ordenamento do PDM de Lisboa, esta área é classificada de reconversão urbanística, porém apresenta uma ocupação urbana obsoleta que exige urgente reformulação urbana e reforço das infraestruturas viárias e de subsolo.

<sup>111</sup> Características retiradas do *Estudo Urbanístico de Alcântara*. Texto de António Henriques.

[[https://www.oasrs.org/documents/11013/14748/dossier\\_2\\_alcantara.pdf/75397090-f5de-4ff4-9e2d-207586e21a39](https://www.oasrs.org/documents/11013/14748/dossier_2_alcantara.pdf/75397090-f5de-4ff4-9e2d-207586e21a39)]. Consultado em 23 de junho de 2019.

A partir dos anos 80, assiste-se a uma relativa estabilização demográfica da cidade mas, por outro lado, a evolução tecnológica do sistema de transportes de cargas permitiu modernizar as operações portuárias onde, na década de 90, algumas dessas áreas perderam as suas atividades, e a estrutura foi reconvertida para outros usos, como é o caso das docas de Alcântara e Belém, que recebem hoje serviços de restauração e comércio e atividades ligadas a desportos náuticos. Caracterizada pela cultura das docas, ainda hoje bastante presente, e também pela construção de infraestruturas pré-fabricadas, que permitem a transposição da barreira física criada pelo caminho-de-ferro. É então que a Câmara Municipal de Lisboa toma a iniciativa de executar uma passagem elevada de carácter provisório, sobre a linha férrea, - um viaduto metálico temporário, inserido na infraestrutura viária existente, para servir a afluência de automóveis.<sup>112</sup>



Figura 43 - Fotografias da autora, sobre a doca de Santo Amaro em Alcântara e os novos usos das estruturas para restauração. (Data: 2019).

<sup>112</sup> Samuel, António C. Gomes (1973). Remodelação do nó rodoviário de Alcântara. In: *Binário Revista de Arquitetura, Construção e Equipamentos, Lda*. Editor Álvaro Costa, Lisboa. Março 1973. Pág. 85.

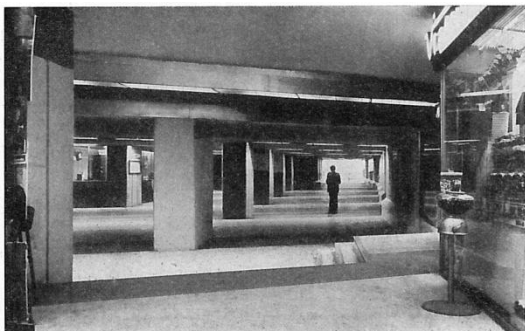


Figura 44 - Passagem subterrânea para peões em Alcântara. (Imagem disponível em: Revista Binário, Arquitetura, Construção e Equipamento, Nº 174. Data: 1973).

Foram ainda construídas passagens subterrâneas para peões<sup>113</sup>, por forma a resolver problemas de travessia nesta importante artéria da cidade, que lidava o crescente fluxo de pessoas derivado à chegada das estações de comboios a Alcântara Terra e Mar.<sup>114</sup> Além dos vestígios provenientes das indústrias, ainda presentes na zona, implantados em concordância com o Vale de Alcântara, esta polaridade gera grande atenção no ordenamento do território que se reflete na execução de diversos planos de urbanização para a zona, conferindo uma certa organização e regra de expansão, articulada com o sistema de acessibilidades e formalização de novos espaços urbanos.

---

<sup>113</sup> Optou-se pela criação de um percurso não retilíneo, com espaços variados, para que o efeito de corredor fosse diminuído o mais possível.

<sup>114</sup> Samuel, António C. Gomes (1973). Remodelação do nó rodoviário de Alcântara. In: *Binário Revista de Arquitetura, Construção e Equipamentos, Lda*. Editor Álvaro Costa, Lisboa. Março 1973. Pág. 87.

## PROPOSTAS ANTERIORES

### Nov'Alcântara, Arq.º Siza Vieira

No sítio da antiga fábrica da Sidul, um complexo industrial em Alcântara viu fim à sua estrutura em meados de 2003-04 sendo levada a cabo a demolição do complexo, para dar lugar ao plano de pormenor Alcântara XXI. Este terreno, vai desde a avenida da Índia até ao terminal da Carris, já tinha despertado a atenção do arquiteto Siza Vieira, que projetou três torres com 105 metros de altura - 45 andares -, mais altas até que o tabuleiro da Ponte 25 de Abril, desafiando o “*skyline*” da cidade de Lisboa e o PDM, que apenas permitia uma cêrcea máxima de oito andares – 25 metros. Esta hipótese de construção foi analisada pelo arquiteto, mas acabaria por transformar o espaço excessivamente denso para a zona.

O projeto gerou grande polémica, quer pela população quer por governantes, e acabou por ser abandonado.<sup>115</sup> A decisão de construir em altura, segundo o próprio arquiteto, foi a de libertar o espaço para criar espaços verdes e de usufruto público.

O empreendimento seria maioritariamente de habitação, também com ocupação de escritórios e uma pequena área de comércio, e uma grande alameda quase perpendicular ao rio que faria também parte do projeto.



Figura 45 - Maquete do projeto do arquiteto Siza Vieira. (Fotografia disponível na WEB: <http://lx-projectos.blogspot.com/2006/09/alcantara-xxi-plano-urbanistico.html>).

---

<sup>115</sup> Fernanda Ribeiro, “Torres de Siza Vieira em Alcântara já não vão ser feitas”, *Jornal Público*, 22 de dezembro de 2004. É descrito que por falta de verba para o empreendimento e, pelas torres ultrapassarem a cêrcea estabelecida de altura máxima para a zona em questão, as torres não serão construídas. [<https://www.publico.pt/2004/12/22/local/noticia/torres-de-siza-vieira-em-alcantara-ja-nao-vaio-ser-feitas-1211426>]. Consultado dia 01 de dezembro de 2018.



### Edificado Denso, Arq.º Sua Kay

Em resposta ao projeto das torres de Siza Vieira surge o presente projeto de Mário Sua Kay. Localizado no mesmo lote onde estavam implantadas as torres, mas com uma solução mais compacta e que opta por não exceder os 25 metros de cêrcea máxima autorizada pelo PDM.

A distribuição equilibrada deste complexo conjuga os edifícios construídos, num apelo ao quarteirão típico da cidade histórica, com o arranjo vegetal do espaço público e ainda com o redesenho das vias de acesso ao interior do quarteirão, desenhando pelo exterior um espaço que explora mais a percentagem de ocupação do lote.



Figura 46 - Render do plano do arq.º Mário Sua Kay, 2004. (Imagem disponível na WEB: [www.suakay.com/](http://www.suakay.com/)).

O projeto contempla à mesma um programa de habitação, escritórios e uma pequena área dedicada ao comércio. À semelhança do projeto de Siza Vieira, também esta proposta não se concretizou o que veio a deixar o lote devoluto até aos dias atuais, no entanto, já existe uma outra proposta de intervenção para esta área, projeto esse que será abordado mais adiante no referente aos projetos futuros para a zona de

Alcântara.

## Os Quarteirões, Arq.º Jean Nouvel

Numa evidente alusão à praça lisboeta, o arquiteto Jean Nouvel propõe edificar com 40.000 m<sup>2</sup> com quatro blocos habitacionais de 160 apartamentos, organizados em torno de quatro pátios centrais. A utilização de materiais tradicionais, como o revestimento das fachadas com azulejo, remete para o contexto urbano da cidade antiga, e serviria para a combinação de espaços familiares inseridos na modernidade de Lisboa.<sup>116</sup>

Localizado em frente à estação de comboios de Alcântara-Mar, num terreno triangular devoluto, limitado pelas vias rápidas da Avenida da Índia e 24 de Julho, e ainda pela Rua de Cascais, o projeto dedicava o piso térreo ao comércio e os restantes a habitação. Seriam edifícios de quatro pisos, com os últimos dedicados ao uso público, servidos de cafés e restaurantes, com diversos terraços para disfruto da paisagem.

Este projeto é dedicado sobretudo à vivência do espaço público e à qualidade do mesmo, o qual se torna uma espécie de cenário com cuidado especial no desenho paisagístico, com recurso a inserção de fontes, que protegem da sonoridade automóvel, entre outros. Aqui, a densidade de urbanização é levada ao máximo da permitida pelo PDM, e é transformada em síntese da característica típica dos bairros da cidade antiga.



Figura 47 - Render do interior do pátio do projeto do arq.º Jean Nouvel.

---

<sup>116</sup> Ana Henriques, "Arquitectos dizem sim ao projecto de Jean Nouvel para Alcântara ", Jornal *Público*, 1 de abril de 2008. É descrito que ainda não há certas sobre a execução deste projeto, ao qual é dado mérito por outros arquitetos, por se tratar de uma zona de difícil intervenção pela proximidade com duas vias rápidas. [<https://www.publico.pt/2008/04/01/jornal/arquitectos-dizem-sim--ao-projecto-de-jean-nouvel-para-alcantara-255358>]. Consultado dia 01 de dezembro de 2018.

## PROJETOS ATUAIS

### LxFactory

Projeto: Lx Factory

Ano da fábrica: 1849

Localização: Rua Rodrigues de Faria, Lisboa

Ano do projeto: 2008

Estado: Construído

Área: 23.000 m<sup>2</sup>

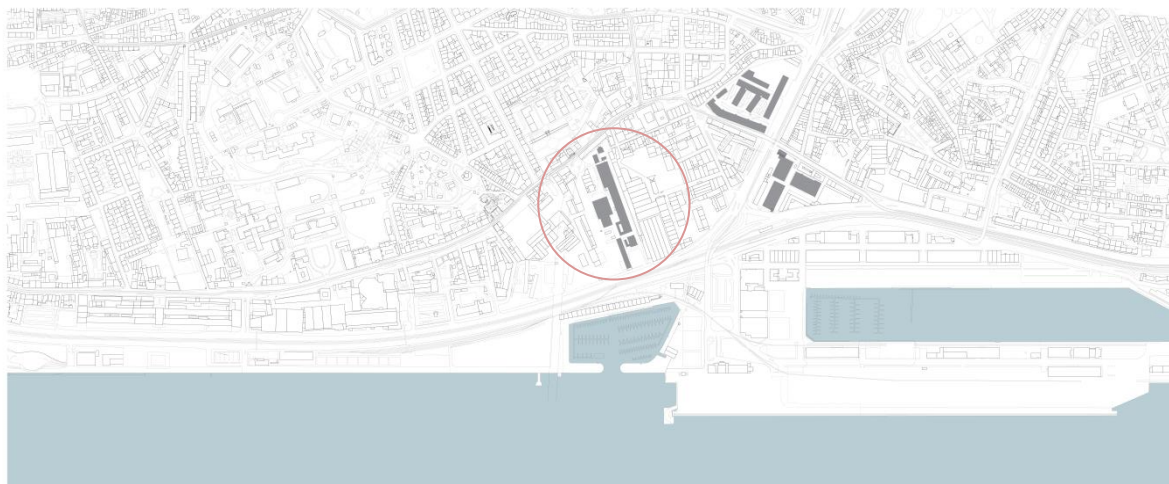


Figura 48 – Localização do projeto do complexo da Lx Factory.



O espaço hoje designado de LX Factory foi em tempos uma fábrica têxtil, a Companhia de Fiação e Tecidos Lisbonense, em 1849. Complexo imprescindível para a história de industrialização em Portugal e em Lisboa, devido à escala e às novidades introduzidas na indústria têxtil, especialmente a nível arquitetónico e técnico. De fato, esta Companhia instala-se numa das principais zonas da primeira geração de indústrias da cidade – Santo Amaro de Alcântara. Assim nasce um edifício industrial de raiz, da autoria do arquiteto João Pires Fonte, designado de «*Fábrica Grande*», ocupou alguns espaços palacianos e conventuais, e está inserido nos edifícios pioneiros da Arquitetura do Ferro em Portugal.<sup>117</sup>

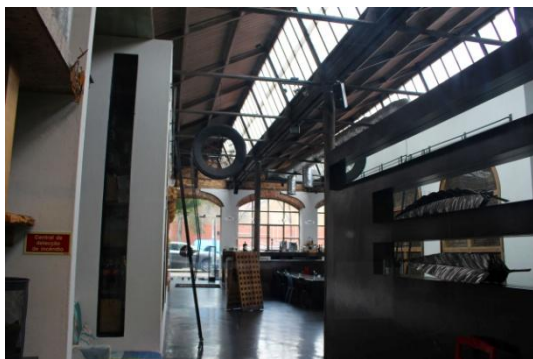
Desde 2008, fruto da desindustrialização urbana de Lisboa, o recinto industrial da cidade ganhou outro uso vocacionado para indústrias criativas, espaços de trabalho colaborativo, livrarias, serviços de restauração, etc. Este é um espaço de 23.000 m<sup>2</sup>, composto pelos edifícios da antiga Companhia Lisbonense, e adquirida pela *Mainside Investments* em 2005.<sup>118</sup>



Figura 49 – Espaço exterior do complexo, em particular pelo diferente uso de materiais e texturas. (Fotografias da autora; Data: 2019).

<sup>117</sup> Folgado, Deolinda (2013). LX Factory: uma atmosfera líquida em Alcântara. In: *RP – Revista Património*. Edição Direção-Geral do Património Cultural Imprensa Nacional-Casa da Moeda, Nº1, Lisboa. Novembro 2013. Págs. 148-153.

<sup>118</sup> Alguns dados foram retirados da página online do complexo. [<https://lxfactory.com/a-lxfactory/>] Consultado dia 30 de junho de 2019.



*Figura 50 – Rua principal do complexo, onde se vê esplanadas exteriores; e um dos ambientes interiores, ainda com a presença industrial do edifício antigo. (Fotografias da autora; Data: 2019).*

Este projeto demonstra a possibilidade quanto ao reaproveitamento de infraestruturas antigas. O caso específico da *Lx Factory* tem sido possível, não só pela reativação e abertura do complexo à cidade, tornando o espaço de utilização pública, mas também pela adaptabilidade perante as necessidades atuais.

O aspeto bruto e cru do edifício principal, é mantido como uma memória da antiga Companhia, e permite a apropriação por parte de qualquer criativo, quer se trate de um simples café / restaurante, do gabinete de uma empresa, uma companhia de teatro, uma loja de tatuagens, ou de uma biblioteca / livraria, etc. A verdade é que a liberdade de ajuste às exigências de cada profissional tem permitido suscitar a curiosidade de quem visita o espaço. Resultado disso aparece, em 2016, um hostel dentro da LxFactory.<sup>119</sup>

Além disso, e por se trata de um local embrionário e de cariz temporário para diversos profissionais, o fator «surpresa» de algo novo que se desenvolve no interior deste pequeno mundo encerrado pelos seus muros está sempre presente, por isso a realização de eventos esporádicos intensificam a utilização exterior

<sup>119</sup> Marta Gonçalves Miranda, “O primeiro hostel da Lx Factory tem pranchas de skate e camas em cubículos”, Página online *NiT*, 15 de setembro de 2016. [<https://nit.pt/out-of-town/09-15-2016-o-primeiro-hostel-do-lx-factory-tem-pranchas-de-skate-na-sala-e-camas-em-cubiculos>]. Consultado dia 02 de julho de 2019.

do complexo, nomeadamente, o mercado de rua de Domingo, assim como as diversas exposições, festivais e feiras que acontecem nos pavilhões e têm vindo a reinventar o espaço.

A revitalização que esta antiga fábrica sofreu ao longo dos tempos, tenta expandir-se ao bairro onde está inserida, representativa da época industrial na cidade. Desta forma, este conjunto de edifícios pretende demonstrar como a degradação e abandono de áreas pode gerar oportunidades de reutilização das infraestruturas, podendo ser reinseridos na cidade e no território com uma nova utilização social e afetiva.

<sup>120</sup> A Lx Factory<sup>121</sup> constrói em Alcântara um polo criativo e dinamizador em linha do que tem vindo a acontecer noutras cidades europeias como Londres ou Paris.



*Figura 51 - Antigo reservatório de água ainda presente no espaço exterior do complexo. (Fotografia da autora; Data: 2016).*

---

<sup>120</sup> Folgado, Deolinda (2013). LX Factory: uma atmosfera líquida em Alcântara. In: *Revista Património número um*. Imprensa Nacional-Casa da Moeda, S.A.. Novembro 2013.

<sup>121</sup> À semelhança do que acontece com a Lx Factory, mas de menor impacto, surge o projeto *Village Underground* situado no lado oeste da Lx, e que remete para projetos semelhantes que existem em Londres e Paris. Neste caso trata-se do reaproveitamento de contentores de transporte de mercadorias e autocarros antigos, para a reconversão em espaços de galeria, cafés e para outros designios criativos.

## Hospital CUF Descobertas

Projeto: Hospital CUF Tejo

Estado: Em construção

Arquiteto: Frederico Valsassina Arquitetos.

Ano do projeto: 2018

Localização: Avenida 24 de Julho, Lisboa.

Área: 75.000 m<sup>2</sup>

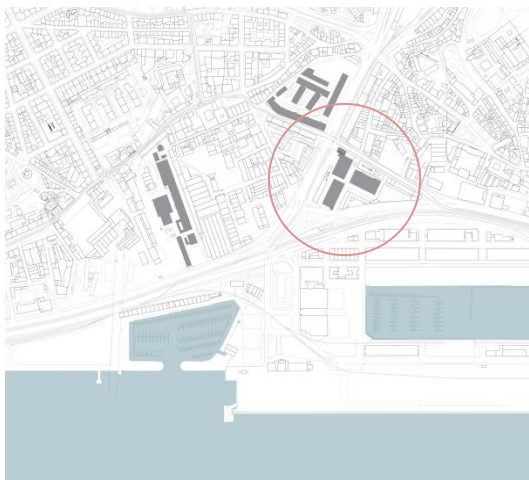


Figura 52 - Localização do projeto Hospital da CUF Tejo.

Inserido numa das principais vias de circulação de Lisboa, surge o novo Hospital CUF Tejo, que vem dar uso a um lote de terreno devoluto há já algum tempo, apenas com estruturas de armazéns antigos, e uma área de estacionamento no interior.

Em Alcântara, este constitui “*uma unidade da nova polaridade emergente marcada no PDM em vigor e pensada no PU de Alcântara, para as antigas áreas industriais a reconverter.*”<sup>122</sup> A polaridade de que se fala diz respeito às funções do edifício enquanto unidade hospitalar, e que afeta também o sistema de transportes, o qual beneficia da proximidade com a estações de comboio em Alcântara, e a possível expansão da rede de metropolitano em articulação com o elétrico e que permitirá fazer a ligação entre

<sup>122</sup> Palavras do arquiteto Paulo Pais, da Câmara Municipal de Lisboa em entrevista. Ver Anexo A – I. Entrevista realizada ao arquiteto Paulo Pais.

diversas áreas circundantes nesta zona. No que respeita ao edifício, o impacto visual da obra do novo hospital tem vindo a ser alvo de grande especulação, devido à sua localização numa zona de risco eminente da subida do nível das águas e, por se tratar de um edifício de cuidados médicos, essa proximidade com a água pode representar um risco. Ainda, a obstrução no sistema de vistas tem sido alvo de críticas que, pela robustez do projeto, tem afetado a visibilidade sobre a paisagem a partir do miradouro do Largo das Necessidades.

É assegurado, no entanto, pelo arquiteto Manuel Salgado<sup>123</sup>, que tal efeito poderá dissipar aquando da finalização das obras, mesmo assim, quanto ao sistema de vistas sobre a paisagem, este edifício excede as regras estabelecidas no PDM relativamente à extensão máxima de edificado, sendo permitidos 50 metros de fachada contínua, medida essa que se altera para edifícios considerados como excecionais.

Segundo descrito na notícia referida do jornal *O Corvo*, o atual vereador de Urbanismo Arq.<sup>o</sup> Manuel Salgado salienta que certas exceções possam exceder o limite de construção estipulado, caso se verifique ser um edifício de excepcional interesse para a cidade.<sup>124</sup> Neste projeto específico, o



*Figura 53 – Render do projeto visto do viaduto metálico de Alcântara. (Imagem disponível na WEB: <https://www.fvarq.com/cuf-tejo>).*

<sup>123</sup> O arquiteto Manuel Salgado é o atual Vereador do Urbanismo e Reabilitação Urbana da Câmara Municipal de Lisboa.

<sup>124</sup> Samuel Alemão, “Manuel Salgado assegura que “choque” com impacto visual do novo hospital CUF Tejo mudará com o fim da obra”, *Jornal online O Corvo*, 20 de dezembro de 2018. [<https://ocorvo.pt/manuel-salgado-assegura-que-choque-com-impacto-visual-do-novo-hospital-cuf-tejo-mudara-com-fim-da-obra/>]. Consultado dia 08 de dezembro de 2018.





Figura 54 – Render de projeto. (Imagem disponível na WEB: <https://www.fvarq.com/cuf-tejo>).

para a zona em específico e para a cidade. Após a conclusão da obra será possível compreender melhor a afetação deste gesto no espaço público, e que nova relação urbana será estabelecida no tecido urbano onde se insere o novo hospital.

programa para o hospital implicou um aumento da frente construída para 150 metros. É um projeto da autoria do gabinete Frederico Valsassina Arquitetos, e terá seis pisos acima da cota de soleira, e três pisos subterrâneos, com uma área de 75 mil metros quadrados, dos quais 31 mil são dedicados a atividades clínicas.<sup>125</sup>

É de salientar que este edifício será de utilização pública e faz parte do remate da malha urbana na perpendicular com o rio, inserido na linguagem longitudinal assumida pela unificação de toda a margem ribeirinha. Ainda é cedo para prever o impacto que este edifício terá no espaço público, e se o encerrará em si mesmo ou se, pelo contrário, contribuirá para a fruição deste com o desimpedimento do piso térreo. Trata-se não somente da vontade e desenho do arquiteto mas também do interesse da entidade que encomenda, e da própria CML. É um dos exemplos, da atualidade, onde se verifica o impacto que a influência de diversos intervenientes pode gerar

---

<sup>125</sup> Inês Banha, “CUF Tejo abre em Alcântara em 2018”, Jornal online *Diário de Notícias*, 19 de novembro de 2015. [<https://www.dn.pt/sociedade/interior/cuf-tejo-abre-em-alcantara-em-2018-4892713.html>]. Consultado dia 08 de dezembro de 2018.

## Conjunto habitacional Alcântara-Rio

Projeto: Alcântara-Rio

Arquiteto: Frederico Valsassina Arquitetos.

Estado: Construído

Localização: Rua João de Oliveira Miguens, Lisboa.

Ano do projeto: 1990 e 2004\*

*\*Estará ainda para ser concluída a última fase do condomínio Alcântara Rio.*<sup>126</sup>

Com grande proximidade ao novo hospital, referido anteriormente, está localizado um dos importantes projetos na reestruturação da zona de Alcântara. Este é um conjunto habitacional da autoria do arquiteto Frederico Valsassina e que, segundo o próprio, o objetivo da intervenção era *“fomentar a criação de uma rede de polos de atividade económica apoiados num tecido empresarial inovador e gerador de maior valor, dentro do conceito já experimentado noutras cidades europeias como Barcelona, Cambridge e Helsínquia”*.<sup>127</sup>

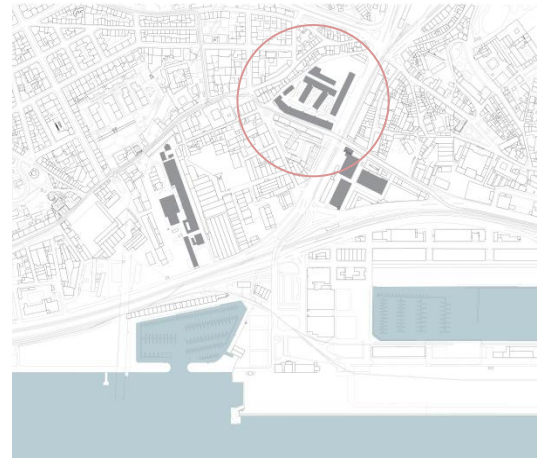


Figura 55 –Localização do projeto Alcântara-Rio I e II.

<sup>126</sup> João Pedro Pincha, “2019: bem-vindo a um estaleiro chamado Lisboa”, *Jornal Público*, 2 de janeiro de 2019. São referidas obras públicas e privadas que mudarão a imagem da cidade, especialmente na frente ribeirinha. [<https://www.publico.pt/2019/01/02/local/noticia/2019-lisboa-obras-beiratejo-transornos-transito-1856171>]. Consultado dia 23 de janeiro de 2019.

<sup>127</sup> Frase dita pelo autor do projeto, e explícita na página online do condomínio Alcântara-Rio. [<https://www.alcantarario.pt/o-projecto/>]



Figura 57 – Fotografia da maquete do projeto Alcântara-Rio I, II e III. (Fotografia disponível em: [www.fvarq.com](http://www.fvarq.com)).



Figura 56 – Interior do “quarteirão” Alcântara-Rio I (Fotografia da autora; Data: 2019).

Pretendia criar-se uma imagem homogênea sobre a composição do espaço, permitindo a diversidade e a correlação do construído com os espaços vazios exteriores. A escala do conjunto define uma ideia de sítio e gera situações de interior de quarteirão protegidas, por outro lado, este espaço exterior serve um propósito de cariz residencial ao edifício, assim como oferece serviços de comércio e escritórios assegurados nos pisos térreos dos edifícios, criando áreas de circulação externa com caráter de rua pedonal pública.

Em conformidade com a zona onde se insere, afetada pela industrialização de outros tempos, também este projeto faz alusão a esse tempo através dos materiais utilizados como o vidro, os perfis metálicos e o aço corten. Reflete ainda a experimentação de diversas hipóteses de bairro, dividido em três fases de construção, sendo que as duas primeiras estão concluídas. A vegetação no interior do quarteirão tenta introduzir uma dinâmica de planos inclinados e de materialidade que, conjugada com o metal dos canteiros, separa as áreas de circulação exterior das áreas interiores. Além dos planos, a densidade vegetal

permite um maior aproveitamento do interior do quarteirão e a sua utilização como espaço público, onde os diferentes planos, vencidos por sistemas de rampas, definem hierarquias do espaço de fruição pública para algo mais relacionado com os edifícios habitacionais.



## PROJETOS DE INTERVENÇÃO FUTURA

### Complexo de Alcântara

O projeto faz parte do Plano de Urbanização de Alcântara mais recente, previsto para o quarteirão onde está atualmente inserido o complexo Lx Factory. O terreno em questão prevê a intervenção com um megaempreendimento de urbanização, da autoria do Arq.º Miguel Saraiva e Associados, onde serão inicialmente construídos dois edifícios de oito pisos destinados a escritórios e habitação - cerca de 200 habitações -, unidos por uma pala.<sup>128</sup>



*Figura 58 – Render do projeto, implatado no lote adjacente à LX Factory. (Imagem disponível na WEB: <https://www.saraivaeassociados.com/pt-pt/project/alcantara-complex/>).*

É referido na memória descritiva do projeto que os volumes pretendem assegurar o diálogo direto com o rio, seja devido à horizontalidade que as lâminas conferem à fachada e que direciona o olhar para a paisagem, seja pelo aumento gradual das aberturas à medida que se chega ao último piso.

No projeto, o piso térreo é dedicado a áreas comuns e de serviços como meio de transição para o espaço público envolvente, desenhado por percursos exteriores que culminam numa praça central ao conjunto.

---

<sup>128</sup> Cristina Faria Moreira, “Megaprojecto para Alcântara começa a ganhar forma”, *Jornal Público*, 11 de outubro de 2018. É ainda referida a demolição do edifício que continha uma obra de arte do artista urbano Vhils. [<https://www.publico.pt/2018/10/11/local/noticia/megaprojecto-para-alcantara-comeca-a-ganhar-forma-1847046>]. Consultado dia 08 de dezembro de 2018.

### Corredor Verde de Alcântara (Vale de Alcântara)



Figura 59 – Render ilustrativo do projeto do corredor verde em Alcântara. (Imagem disponível na WEB: <https://www.timeout.pt/lisboa/pt/coisas-para-fazer/lisboa-do-futuro-os-50-projectos-que-vao-mudar-a-cidade>).

Considerado um dos projetos estruturantes em Lisboa através da criação de um corredor verde na cidade, a requalificação do Vale de Alcântara permite, em 13 hectares ao longo de mais de três quilómetros, construir corredores pedonais e ciclovias. O objetivo é de fazer a ligação de uma zona alta da cidade à frente ribeirinha de Alcântara. A conclusão prevista é para 2020 com um corredor estruturante que faz a ligação de Monsanto ao rio Tejo.<sup>129</sup>

Através do projeto, a proposta é a de uma maior coesão na estrutura do território, atualmente, corrompida pela rede viária. São premissas do projeto “a regularização do sistema hídrico, a recuperação e aumento do coberto vegetal, a continuidade ecológica com o Parque Florestal de Monsanto e a utilização de água reciclada para redução do consumo de água potável, com aspetos de resposta à falta de mobilidade ativa”.<sup>130</sup> Este pensamento vem inserido na ideologia de uma cidade mais sustentável e ecológica, onde a coesão através do espaço público é cada vez mais evidente.

<sup>129</sup> Carlos Ferro, “Vale de Alcântara vai mudar. Veja como vai ficar”, Jornal *Diário de Notícias*, Lisboa. 18 de julho de 2018. [<https://www.dn.pt/cidades/interior/vale-de-alcantara-vai-mudar-veja-como-vai-ficar-9605238.html>]. Consultado dia 23 de junho de 2019.

<sup>130</sup> Informação disponível no site da Câmara Municipal de Lisboa. [<http://www.cm-lisboa.pt/viver/ambiente/corredores-verdes/vale-de-alcantara>] Consultado dia 30 de junho de 2019.

## Nova estação ferroviária de Alcântara <sup>131</sup>

A rede de metro, aos poucos tem vindo a expandir para Norte com a linha vermelha a chegar ao Aeroporto de Lisboa, a previsão de expansão agora é para Sul, com esta estação em Alcântara. Este projeto está previsto ser desenvolvido entre 2019-22 e integra a vontade de expansão da rede do Metro de Lisboa e vem reforçar a acessibilidade, por exemplo ao novo hospital.



Localizada perto da estação ferroviária de Alcântara-Terra esta é “ (...) *uma oportunidade para resolver um dos grandes constrangimentos do sistema ferroviário da região de Lisboa, (...), ligar adequadamente a linha de Cintura à linha de Cascais e ao terminal de contentores de Alcântara, (...)* ”. <sup>132</sup> O espaço da estação passa a representar um ponto de distribuição no sistema de mobilidade na zona ocidental de Lisboa.

*Figura 60 – Render do projeto da nova estação para Alcântara, da autoria de NL Arquitetos. (Imagem disponível na WEB: [http://www.nla.pt/index.php/pt/projecto/equipamentos/318\\_nova-estacao-de-alcantara](http://www.nla.pt/index.php/pt/projecto/equipamentos/318_nova-estacao-de-alcantara)).*

<sup>131</sup> Hugo Torres, “Lisboa do futuro: os 50 projectos que vão mudar a cidade”, Revista *TimeOut*, Lisboa, 9 de fevereiro de 2019. [<https://www.timeout.pt/lisboa/pt/coisas-para-fazer/lisboa-do-futuro-os-50-projectos-que-vao-mudar-a-cidade?fbclid=IwAR0xMQP-frtSly3NqRRcq0oYaSHMvQYzqxpJNSEtey6-xu0e5ynWjW8DfEw>]. Consultado dia 26 de fevereiro de 2019.

<sup>132</sup> S. Pompeu Santos, “Expansão da rede do Metro: deixemo-nos de leviandades”, Jornal *Público*, 30 de maio de 2017. [<https://www.publico.pt/2017/05/30/local/opiniao/expansao-da-rede-do-metro-deixemonos-de-leviandades-1773413>]. Consultado dia 30 de junho de 2019.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS SOBRE A ZONA DE ESTUDO

Considerada uma das novas polaridades emergentes na cidade de Lisboa, a zona de Alcântara além de ter sido afetada pela industrialização que, à semelhança de Santa Apolónia, trouxe as indústrias, os armazéns e as docas para a zona. Estes são elementos ainda bastante evidentes, em especial a cultura das docas nos anos 90, que são ainda uma realidade presente na frente ribeirinha, mas que tem sofrido alterações no uso para o qual foram inicialmente projetadas. A situação urbana inverteu e uma realidade, em tempos degradante, é hoje considerada como um ambiente de áreas nobres da cidade pela proximidade à água.

Em Alcântara, o evidente reaproveitamento das antigas infraestruturas industriais ganha maior intensidade, devido grande quantidade destes complexos, a título de exemplo surge a Lx Factory que demonstra a possibilidade de soluções e potencialidades que tais estruturas podem representar para a cidade. Quer também pela preferência de ocupação por novos polos residenciais, que se reflete no bairro histórico consolidado dos operários que trabalhavam nas indústrias, situação que se inverteu com os novos polos que se implantaram como o projeto de Alcântara-Rio I, II e III. Este projeto comprova que uma intervenção planeada é capaz de transformar o “tecido urbano e social fragmentado” de Alcântara, e propiciar a coesão socio territorial da zona.

Esta é a cidade e o tempo que trata do remate da frente ribeirinha com as zonas que a afetam, nesta zona esse gesto tem vindo a ser realizado através dos bairros habitacionais mas também pelos edifícios públicos que reativam áreas devolutas e encerradas, e as utilizam como contribuição para a expansão e ligação ao espaço público. Além do edificado, o maior desenvolvimento que se gerou em Alcântara, deve-se à intensidade do sistema de transportes e de mobilidade, que suporta as novas necessidades de deslocação urbanas, e contribui para a designação de «*nova polaridade urbana*».

## 2.6 BELÉM

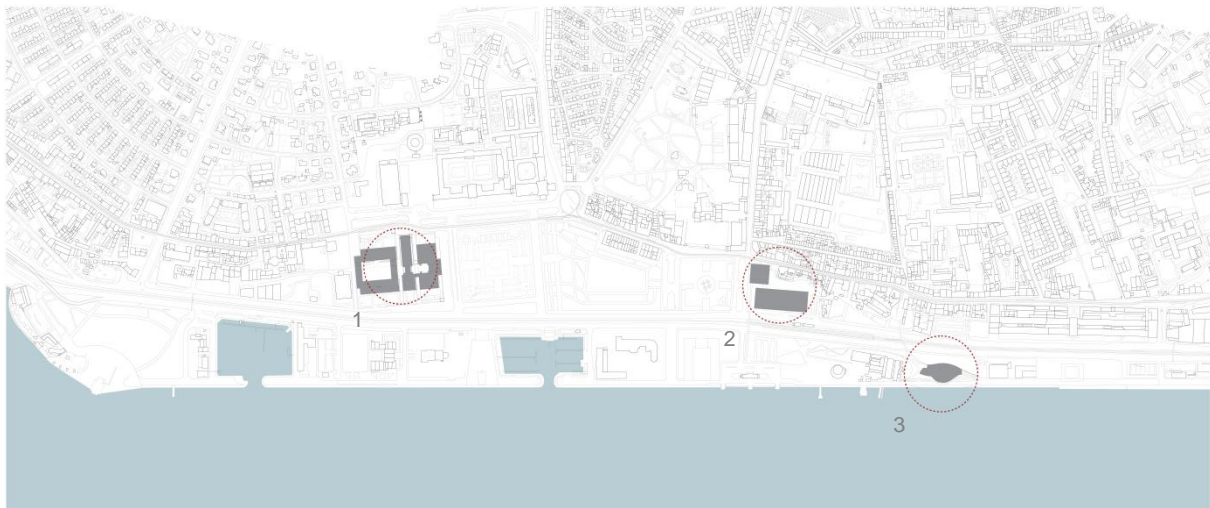
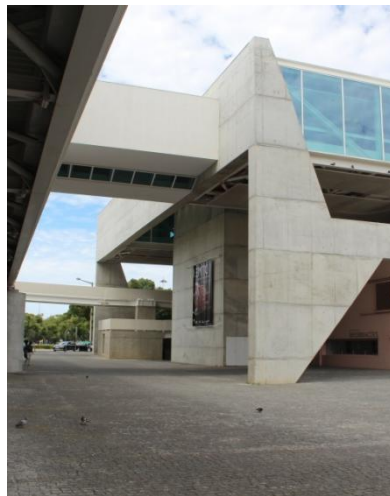


Figura 61 – Mapa com localização dos projetos atuais em Belém, feito pela autora.

Lisboa: uma imagem que ficou à margem



1. CCB



2. Museu dos Coches



3. MAAT

## INTRODUÇÃO À ZONA

Delimitada pelas ribeiras de Algés, e de Alcântara, já desde muito cedo que a zona de Belém tinha vestígios de população. A partir do momento em que se construiu a ponte com Lisboa - através de Alcântara (a ponte) – esta desempenhou um papel importante no tráfego entre os dois sítios.

A partir do séc. XVI, o processo de urbanização em Belém acompanhou a inversão na cidade proveniente das consequências do desastre natural e foi onde a nobreza veio fixar os seus palacetes, entre o centro de Lisboa e Belém. Ao contrário do centro da cidade, que sofreu a grande destruição pelo terramoto, Belém foi das zonas menos afetadas o que resultou no crescimento demográfico, e na consequente fixação da corte e do próprio rei D. José I na “*real barraca*” na Ajuda, onde se ergueu depois o Palácio da Ajuda.



*Figura 62 – Desenho do troço de Belém, na vista panorâmica sobre a encosta de Lisboa, onde se vê no cimo da colina a Real Barraca. (Desenho disponível na BNP: <http://purl.pt/13906>; Autoria: Bernardo de Caula; Ano: 1763).*



O fenómeno da presença do rei em Belém incentivou ao desenvolvimento da zona como polo cultural à imagem real, um pouco à semelhança do Terreiro do Paço mas mais vocacionado para a monumentalidade e a instalação sazonal da nobreza que refletia a riqueza da coroa proveniente dos Descobrimentos. Este sítio começou assim a ser considerado um núcleo de crescimento importante na cidade.

Enquanto o centro de Lisboa estava em fase de recuperação, Belém contribuía para a expansão da cidade para Ocidente. A proximidade com a margem do Rio permitiu, mais uma vez, o aparecimento de atividades ligadas à prática piscatória, e estabeleceu um papel essencial na instalação de algumas indústrias que acompanharam a extensão do caminho-de-ferro.<sup>133</sup> Assim sendo, as primeiras décadas do séc. XVII viriam a ficar demarcadas pelo forte desenvolvimento de um polo fabril, nomeadamente na zona de Pedrouços e Bom Sucesso<sup>134</sup>, que abrangia um pouco de cada tipo de produção – desde “*curtumes, cordoaria, estamparia, vidros, louças, tecidos de algodão e de seda, entre outras*”.<sup>135</sup>

---

<sup>133</sup> Outra realidade foi a presença militar, com instalação de diversos regimentos e que contribuiu para consolidação e integração desta zona.

Junta de Freguesia de Belém. História – Santa Maria de Belém. Consultado a 10 de julho de 2019, [http://www.jf-belem.pt/index.php?option=com\_content&view=article&id=83&Itemid=61].

<sup>134</sup> Como foi mencionado anteriormente, esta foi uma das maiores construções de aterro na cidade, e que integra também o chamado *Aterro da Boavista*.

<sup>135</sup> Informação histórica disponível na página da freguesia de Belém.

Junta de Freguesia de Belém. História – Santa Maria de Belém. Consultado a 10 de julho de 2019, [http://www.jf-belem.pt/index.php?option=com\_content&view=article&id=83&Itemid=61]



Na segunda metade do século XVIII, em pleno desenvolvimento industrial, o crescimento demográfico de população operária que se fixa em Belém origina os “*primeiros pátios e bairros proletários*”, e introduz diversas oficinas artesanais, que vêm contribuir para o desenvolvimento fabril da zona.<sup>136</sup>

Desde a construção do aterro proveniente de Alcântara até à torre de São Vicente de Belém, à instalação de docas para apoio às atividades piscatórias, e ainda a inauguração da linha férrea para Cascais, o desenvolvimento urbano de Belém teve diversas fases. A passagem para o século XX, introduz o elétrico que vem responder à afluência de pessoas e aos intensos fluxos de circulação numa das artérias da cidade. No meio de diversas modificações urbanísticas, a mais radical ocorre aquando da “*Exposição do Mundo Português de 1940*” que, beneficiou da extensão de aterros que foram sendo ganhos ao rio, - o qual banhava inicialmente as portas do Mosteiro dos Jerónimos - e introduziu uma lógica de planeamento expositiva, que veio a justificar, por exemplo, a demolição de alguns pavilhões para dar lugar ao centro cultural da cidade.



*Figura 63 – Exploração de areias na envolvente da Central Tejo, uma das indústrias cediadas na zona. (Fotografia disponível em: Ferreira, Vitor Matias. Cidades de água : A u-topia de Lisboa? in Mediterrâneo, Nº10/11, pág.67).*



*Figura 64 – Ainda hoje o caminho-de-ferro é uma presença na rede viária da cidade acompanhada, no entanto, pela construção de estradas. (Fotografia da autora; Data: 2019).*

<sup>136</sup> Junta de Freguesia de Belém. História – Santa Maria de Belém. Consultado a 10 de julho de 2019, [[http://www.jf-belem.pt/index.php?option=com\\_content&view=article&id=83&Itemid=61](http://www.jf-belem.pt/index.php?option=com_content&view=article&id=83&Itemid=61)].

Ao longo da década de 80, do século passado, a sequência dos diversos eventos redirecionou o objetivo político para a revalorização da zona ribeirinha de Lisboa, em especial com a edificação do Centro Cultural de Belém. O setor cultural ganha uma nova dinâmica quer pela sucessão de eventos – “*Expo’98, capitais da cultura, festivais*” -, (Baptista, 2016)<sup>137</sup> quer pela iniciativa pública ou privada de edificar ou renovar importantes equipamentos.

Através dos concursos é possível debater grandes questões arquitetónicas, urbanas e territoriais características em Portugal do último século. Alguns dos projetos que resultaram destes concursos, concretizam hoje obras marcantes na história do país e da cidade, - símbolos de lugares e tempos específicos da história de Lisboa. A Fundação Calouste Gulbenkian, por exemplo, internacionalizou práticas artísticas portuguesas, o Centro Cultural de Belém fomentou o acesso à cultura internacional, e a Casa da Música no Porto, “ (...) *se tornou palco de uma nova cidade cosmopolita*.”. (Baptista, 2016)<sup>138</sup> Por fim, também as preocupações recentes da sociedade contemporânea estão presentes nos concursos, “ (...) *como as temáticas da reabilitação do património, da requalificação da paisagem, da intervenção no espaço público ou da reestruturação da infraestrutura urbana*”. (Baptista, 2016)<sup>139</sup>

Considerada uma das zonas monumentais mais importantes de Lisboa, Belém coleciona no seu conjunto de património edificado o Mosteiro dos Jerónimos, a Torre de Belém, o Palácio de Belém, o Padrão dos Descobrimentos, ainda o Centro Cultural de Belém, a Central Tejo e, mais recentemente, museus como o Novo Museu dos Coches e o Museu de Arquitetura, Arte e Tecnologia (MAAT), que enaltecem o carácter identitário na relação com a cidade, e tornam esta zona numa referência histórico-cultural internacional.

---

<sup>137</sup> Baptista, Luís Santiago (2016). *Arquitetura em concurso: percurso crítico pela modernidade portuguesa*. Porto Dafne Editora. Pág. 82.

<sup>138</sup> *Idem*. Pág. 16.

<sup>139</sup> *Idem*. Pág. 17.

*“A frente ribeirinha tem que ver com um fenómeno muito presente na cidade contemporânea que é a grande vulnerabilidade daquilo que se faz, daquilo que se constrói e que se planeia. (...) A cidade existia, estava planeada mas pouco a pouco, os sistemas de infraestruturas começam a entrar em crise e desaparecem, também esses, normalmente, têm enorme potencial para ser reabilitados ou eventualmente transformados.”<sup>140</sup>*

---

<sup>140</sup> Palavras do arquiteto Gonçalo Byrne provenientes da entrevista feita em Julho de 2019, em relação à evolução da margem ribeirinha da cidade de Lisboa (Ver Anexo A – II).

## URBANISMO DA FRENTE RIBEIRINHA



Figura 65 – Desenho feito por Manuel Salgado durante a entrevista com o Arq.º Carrilho da Graça.

Em 2011 Manuel Salgado<sup>141</sup> afirma que a frente ribeirinha da cidade já se encontrava em mudanças significativas. Até aos anos 60/70 tínhamos, em Lisboa, as grandes linhas de comboio de Cascais, Sintra e do Norte, que estruturavam a ocupação da área metropolitana. A importância do automóvel intensifica-se, resultando em medidas de expansão relativas ao ordenamento da cidade que se dá “*em mancha de óleo*”, segundo palavras de Manuel Salgado.<sup>142</sup>

Esse processo é iniciado concretamente com o Parque da Expo'98, que incentiva à reformulação da extensão ribeirinha de toda a cidade. Onde estiveram presentes arquitetos internacionais como o arquiteto Santiago Calatrava com a estação de comboios do Oriente, o arquiteto Renzo Piano com um projeto para urbanização localizada em Braço de Prata, que está

---

<sup>141</sup> Manuel Salgado é um arquiteto português que adquiriu o ateliê Risco, e o transformou num ateliê de planeamento urbano e arquitetura, dirigindo-o desde 1984 a 2007. Esteve envolvido no concurso para o CCB, em parceria com o arquiteto italiano Vittorio Gregotti, o qual vem a ganhar o concurso e que será abordado mais à frente neste trabalho. A partir de 2007 assume o cargo de vereador do Urbanismo e Reabilitação Urbana na Câmara Municipal de Lisboa, o qual se mantém até ao presente ano de 2019.

<sup>142</sup> Documentário onde o arquiteto Manuel Salgado e o geógrafo Álvaro Domingues descrevem a relação entre a recente urbanização do território e a democratização do governo. Coordenação Científica de Nuno Grande. A Casa e a Cidade – Episódio 6 – Cidade depois da Cidade | Reabitar.pt – Reabi(li)tar. 09 de dezembro de 2013. [<https://www.youtube.com/watch?v=Qr9iricEaaUJ>].

agora em desenvolvimento, entre outros.

*“Há uma quantidade imensa de novas possibilidades de reinvenção da zona ribeirinha que é o que é mais distintivo de Lisboa em relação a qualquer outra cidade.”<sup>143</sup>*

Além do positivismo face às intervenções planeadas para a cidade, Manuel Salgado afirma que, além de Lisboa ser bastante diferente de outras grandes cidades como Barcelona, Nova Iorque ou Paris, esta é uma cidade caracterizada por ser *“uma manta de retalhos, uma cidade bastante fragmentada, constituída por diferentes parcelas”*,<sup>144</sup> a oportunidade de unificação destes fragmentos é gerada pela geografia da cidade, a ligação ao rio, as colinas e o sistema de vistas.

A repartição não advém apenas dos fragmentos da cidade, mas também dos diferentes períodos em que a mesma foi planeada e concretizada, começando pelo planeamento de Marquês de Pombal, passando para a expansão do Planalto no tempo de Ressano Garcia e à expansão oriental levada a cabo por Duarte Pacheco. Apesar das várias intervenções temporais, a lógica de planeamento foi sendo abandonada. As expectativas de intervenção futura na cidade, segundo o arquiteto, concretizam-se nas pequenas intervenções com objetivo principal de recompor a qualidade da cidade, ligar espaços verdes, reabilitar o espaço público e, ainda, valorizar intervenções sustentáveis.

O plano por si só torna-se num elemento insuficiente, ao qual é necessário intervenções concretas, em tempo útil e que marquem o território. Assim, as três zonas de estudo refletem esse pontuar, através das diversas intervenções de cariz público que, além dos edifícios, criam e requalificam o espaço que lhes está adjacente. Independentemente da geografia ou da escala, é o território que é

---

<sup>143</sup> Palavras do arquiteto Manuel Salgado em entrevista feita pelo arquiteto João Luís Carrilho da Graça. Fernandes, José Manuel (2012). O tempo da arquitetura não é o tempo da cidade, in *Jornal Arquitectos*, nº245, Abr.-Jun. 2012. Pág. 91.

<sup>144</sup> Palavras do arquiteto Manuel Salgado, em discurso nos Jardins Braço de Prata sobre o Urbanismo da cidade de Lisboa, 2011.

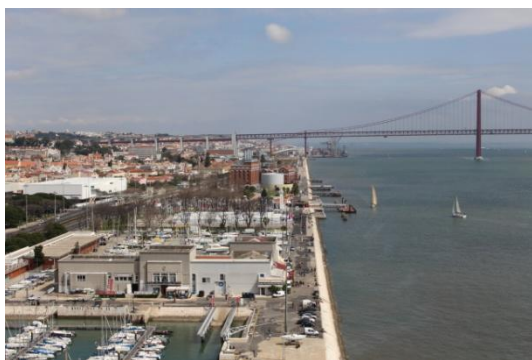


Figura 66 - Fotografias da autora sobre a extensão ribeirinha da zona de Belém, a primeira fotografia em direção a ocidente, e a fotografia debaixo em direção a oriente. (Data: 2015).

construído pela cidade e não o contrário, esta ideia de cidade, é também uma ideia de democracia e de igualdade social, onde o ato de estar em público, é também o ato de estar exposto e ser visto.<sup>145</sup>

No caso de Belém, a narrativa é iniciada com a Torre de Belém e o Mosteiro dos Jerónimos – uma alusão à memória histórica do local -, passando para o Centro Cultural de Belém, o Padrão dos Descobrimentos e a Praça do Império – com a designada “*requalificação urbana da zona oriental de Lisboa*”<sup>146</sup> – que figura não apenas a monumentalização do lugar mas também o poder do Estado. E, contemporaneamente, recai sobre a aquisição cultural do Museu dos Coches e, mais recente, do MAAT – o que intensifica a requalificação da frente ribeirinha e conseqüente ligação com Belém. Além dos edifícios são desenhadas e construídas várias passagens aéreas que transpõem a barreira criada pelo caminho-de-ferro. O principal objetivo passa por criar uma “*nova centralidade urbana*”, que admitia poder vir a constituir outro centro da Área Metropolitana de Lisboa.

<sup>145</sup> Segundo o discurso de Álvaro Domingues no documentário acima referido, com Manuel Salgado. Coordenação Científica de Nuno Grande. A Casa e a Cidade – Episódio 6 – Cidade depois da Cidade | Reabitar.pt – Reabi(li)tar. 09 de dezembro de 2013. [<https://www.youtube.com/watch?v=Qr9iricEaaU>].

<sup>146</sup> Ferreira, Vítor Matias – *Fascínio da cidade: memória e projecto da urbanidade*. Editora: Ler Devagar, 2004. Pág. 68.

## PROJETOS ATUAIS

### Centro Cultural de Belém

Projeto: Centro Cultural de Belém

Ano do projeto: 1992

Arquitetos: Vittorio Gregotti e Manuel Salgado

Área: 30.500 m<sup>2</sup> Centro de Reuniões |  
22.000 m<sup>2</sup> Centro de Espetáculos |  
35.000 m<sup>2</sup> Centro de Exposições

Localização: Praça do Império, Lisboa.

Estado: Construídos módulos I, II e III.

Apelidado de «*Acrópole moderna que em Lisboa concretiza a ideia de Território da Arquitetura*»,<sup>147</sup> o Centro Cultural de Belém é dos momentos arquitetónicos mais icónicos na cidade. Fruto de um concurso internacional em 1988, a implantação desta obra é feita em função do Mosteiro dos Jerónimos, e da Praça do Império a propósito da *Exposição do Mundo Português* de 1940, da autoria do arquiteto Cottinelli Telmo, e substitui o antigo *Pavilhão dos Portugueses no Mundo* – infraestrutura resultante da exposição efémera.



Figura 67 – Fotografia da autora sobre o centro cultural de Belém, vista do Padrão dos Descobrimentos. (Data: 2015).

<sup>147</sup> Transcrição feita do folheto informativo referente à exposição patente na *Garagem Sul* do Centro Cultural de Belém, “*O Território da Arquitetura*”, Gregotti e Associati 1953-2017, pela curadoria de Guido Morpurgo, produzida pelo Padiglione d’Arte Contemporanea Milano (PAC), em Lisboa.

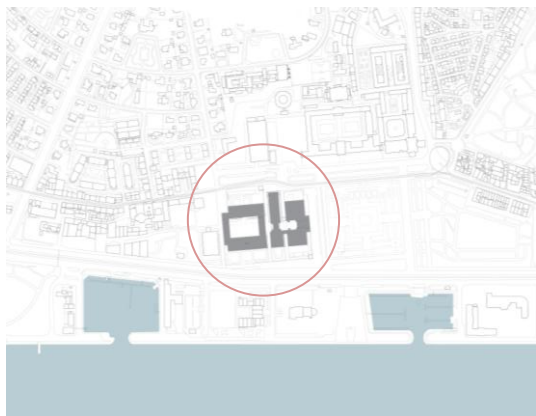


Figura 68 - Localização do projeto CCB.

Arquitetura, cidade e território são a concretização daquilo que este Centro Cultural oferece a quem utiliza o espaço, é um projeto enquanto atividade coletiva, onde a arquitetura é vivida como prática social e política, enquanto disciplina completa e informada. Ideias como *O Território da Arquitetura*<sup>148</sup> em relação interdisciplinar da sua extensão de escala e ambiente, com reinterpretação do ensinamento Moderno de perseguir os objetivos de inovação semântica, construindo novas orientações e linguagens. O edifício-tecido consagra nele próprio as vontades de modernidade do seu tempo, sintetizando a extensão da paisagem antropogeográfica e a qualidade da cidade europeia histórica.

Como referido anteriormente, este projeto é resultado de um concurso público, considerado das maiores obras de promoção do Estado Português no século XX. O conjunto introduz uma malha urbana ortogonal compacta, que encerra o lado poente da Praça do Império. Os dois principais propósitos daquele que seria o futuro Centro Cultural, nos âmbitos da «cultura» e «diplomacia»:

*“ (...) a conveniência em dispor de novas superfícies museológicas na zona, tendo o objetivo de animar aquele espaço com salas de exposição temporárias que possam servir de apoio às*

---

<sup>148</sup> Título da exposição que esteve patente na Garagem Sul, do Centro Cultural de Belém em novembro de 2018 até janeiro de 2019.



*Comemorações do 5º Centenário das Descobertas, em que a área de Belém deverá desempenhar uma posição de relevo, e a conveniência em diversificar e integrar o tecido urbano.*”<sup>149</sup>

A separação funcional justificava, no programa, o requisito da existência de três valências: um «Centro de Reuniões», destinado a funções diplomáticas, no qual se incluía um Grande Auditório; um «Centro de Exposições» e um «Centro de Espetáculos», destinados à vertente cultural, que se dividia entre um núcleo de auditórios e outro museológico para exposições temporárias, e para uma coleção permanente. O programa requeria ainda duas outras valências: «Instalações Hoteleiras», que viria a reforçar a componente turística, e um «Equipamento Complementar de Apoio»,<sup>150</sup> que introduziria outro tipo de vivência urbana, apoiada por comércio, serviços e atividades ligadas ao lazer. Dos cinco módulos iniciais, apenas três foram concluídos no ano de 1993.

Em 1988, as equipas finalistas do «Concurso para o Projeto do Centro Cultural de Belém, em Lisboa», compreendiam arquitetos como “Jean Tribel, Jean Pistre (Valode & Pistre), Renzo Piano (Building Workshop), Vittorio Gregotti / Manuel Salgado (Gregotti Associati, S.R.L. / Risco, S.A.), Manuel Tainha e Gonçalo Byrne. Renzo Piano abandonou a competição”.<sup>151</sup> Das propostas dos arquitetos nacionais, a de Manuel Tainha concentrava o programa no topo norte do terreno, e libertava o topo sul para criar uma nova relação com o Tejo, desafogada depois do rebaixamento da rede viária; Gonçalo Byrne incentivava o desenho urbano criador - «esqueleto da arquitetura». A proposta fechava, a frente poente da Praça do Império com um edifício uno, apoiado pela criação de dois eixos principais: um axial à praça e outro diagonal.

---

<sup>149</sup> Instituto Português do Património Cultural (1989). *Centro Cultural de Belém, Concurso para o Projecto*, Lisboa, Instituto Português do Património Cultural. Pág. 38.

<sup>150</sup> *Idem*. Pág. 40.

<sup>151</sup> Baptista, Luís Santiago. (2016). *Arquitetura em concurso: percurso crítico pela modernidade portuguesa*. Porto Dafne Editora, Lisboa. Pág. 87.

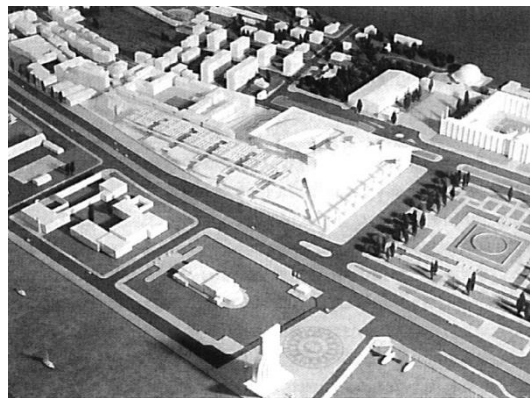
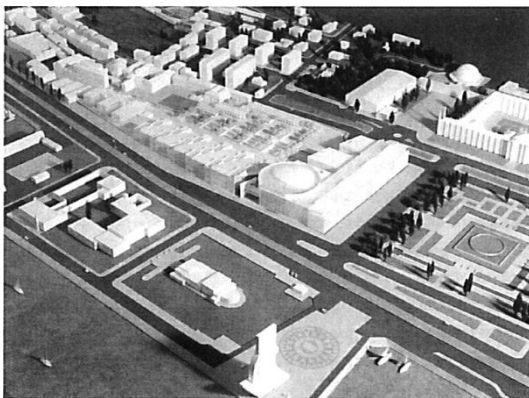


Figura 69 – À esquerda Valode Pistre, maqueta 2.<sup>a</sup> fase, 3.<sup>o</sup> prémio ex aequo. **CCB**; à direita Tribel, Sabatier / Fabre / Perrottet, maqueta 2.<sup>a</sup> fase, 3.<sup>o</sup> prémio ex aequo. **CCB**. (Desenho disponível em: Baptista, Luís Santiago. (2016). *Arquitetura em concurso: percurso crítico pela modernidade portuguesa*. Porto Dafne Editora, Lisboa. Pág. 90).

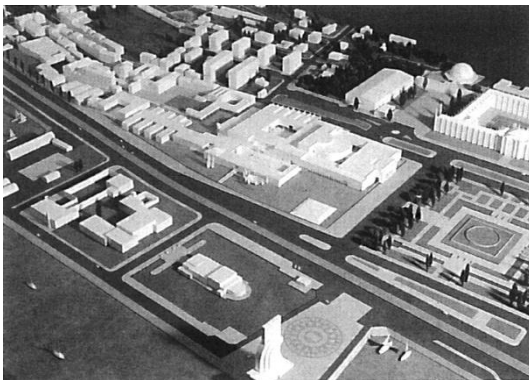


Figura 70 – À esquerda Manuel Tainha, maqueta 2.<sup>a</sup> fase, 3.<sup>o</sup> prémio ex aequo. **CCB**; à direita Gonçalo Byrne, maqueta 2.<sup>a</sup> fase, 2.<sup>o</sup> prémio ex aequo. **CCB**. (Desenho disponível em: Baptista, Luís Santiago. (2016). *Arquitetura em concurso: percurso crítico pela modernidade portuguesa*. Porto Dafne Editora, Lisboa. Págs. 91 e 93).

Como relembra o arquiteto, «A zona de intervenção em questão era relativamente sensível na memória reflexiva de todos.»<sup>152</sup> a sua interpretação procurava introduzir uma nova abertura, recuperando o enfiamento visual dos Jerónimos com a Torre de Belém. Este era um projeto “ «em aberto» ou por uma «arquitetura débil» - noção que Byrne buscava em Ignasi Solá-Morales”.<sup>153</sup>

Solução menos compacta e distinta é a proposta de Vittorio Gregotti e Manuel Salgado. Esta equipa recupera a ideologia de fortaleza ou de um passeio ribeirinho, elevando artificialmente o conjunto edificado através de uma plataforma murada. A ligação da Praça do Império à Torre de Belém é feita através de um caminho central que ladeia as duas faces do edifício.<sup>154</sup> No entender da equipa, seria importante criar infraestruturas de utilização pública na zona de fronteira com o rio. O novo Centro Cultural serviria também a comemoração dos Descobrimentos, e capacitaria Lisboa numa infraestrutura que contribuiria para a designação de «capital europeia da cultura».

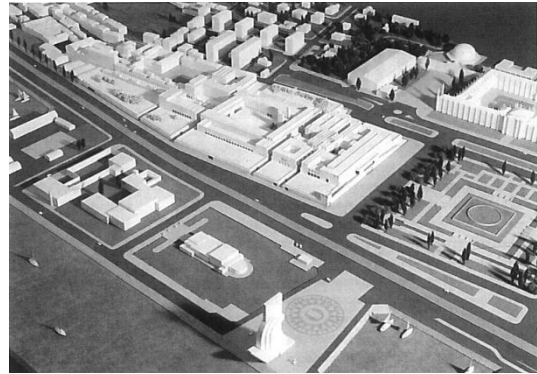


Figura 71 – Vittorio Gregotti, Manuel Salgado maquete 2.ª fase, 1.º prémio. CCB. (Desenho disponível em: Baptista, Luís Santiago. (2016). *Arquitetura em concurso: percurso crítico pela modernidade portuguesa*. Porto Dafne Editora, Lisboa. Pág. 93).

A decisão final do júri recai sobre esta última solução, considerada, um bom equilíbrio entre: “ «a dimensão, a identidade do edifício e a sua integração no sítio, estabelecendo a relação entre o carácter monumental da zona e o tecido urbano adjacente»; «a unidade do todo e a identidade das

<sup>152</sup> Entrevista conduzida pelo Arqº. Manuel Graça Dias ao Arqº. Gonçalo Byrne, no ano de 1992. [<https://arquivos.rtp.pt/conteudos/goncalo-byrne/>].

<sup>153</sup> No seu texto, Byrne cita diretamente Ignasi de Solá-Morales, do seu incontornável ensaio de 1987, «Arquitetura débil». Cf. Ignasi de SOLÁ-MORALES, «Arquitetura débil» in *Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme*, nº 175, Colégio de Arquitectos de Catalunya, 1987.

<sup>154</sup> Baptista, Luís Santiago. (2016). *Arquitetura em concurso: percurso crítico pela modernidade portuguesa*. Porto Dafne Editora, Lisboa. Pág. 88.

*partes»; «a capacidade de autonomia e a possibilidade de adaptação à evolução dos espaços contíguos, nomeadamente da zona ribeirinha»*.<sup>155</sup>

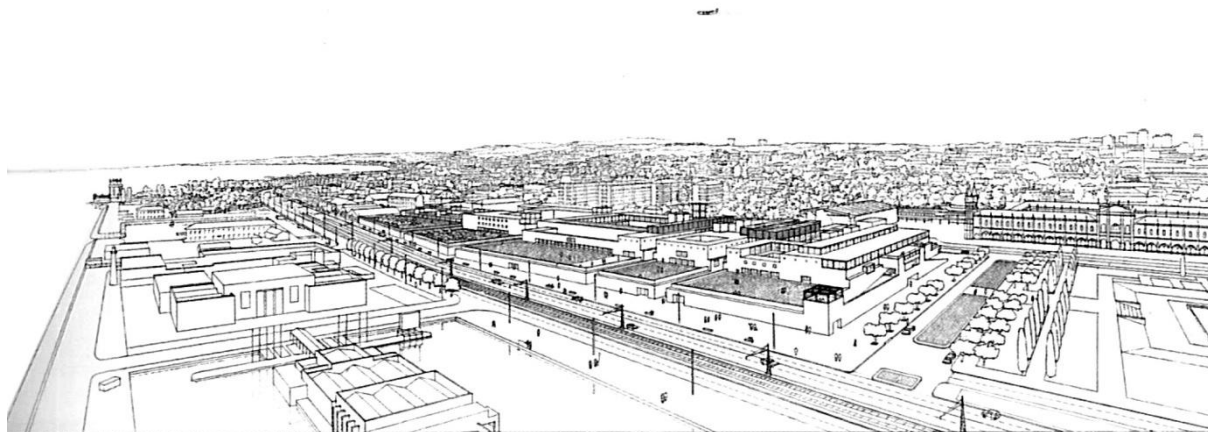


Figura 72 – Vittorio Gregotti, Manuel Salgado, perspectiva do Padrão dos Descobrimentos , 1.º prémio **CCB**. (Desenho disponível em: Baptista, Luís Santiago. (2016). *Arquitetura em concurso: percurso crítico pela modernidade portuguesa*. Porto Dafne Editora, Lisboa. Pág. 83).

*“ (...) a história da arquitetura é marcada muitas vezes por concursos públicos que foram importantes para a evolução da cultura arquitetónica, representam marcos, viragens na história da arquitetura. Tudo dependerá da discussão pública que for aberta em torno das mesmas.”*<sup>156</sup>

Na consagração da cidade contemporânea, o Centro Cultural de Belém figura um momento de concretização cultural onde, à semelhança da Fundação Calouste Gulbenkian, se afirma como polo da cultura na vida urbana. Com linhas provenientes de um certo pragmatismo funcional e urbano, este é hoje caracterizador da zona e do próprio espaço público.

<sup>155</sup> Relatório do júri, publicado no *Jornal de Letras, Artes e Ideias*, 2 de janeiro de 1989.

<sup>156</sup> Citação descrita pelo Arqº. Manuel Salgado em entrevista no ano de 2001. [<https://arquivos.rtp.pt/conteudos/entrevista-a-manuel-salgado/>].

## Museu dos Coches – Arq.º Paulo Mendes da Rocha

Projeto: Museu Nacional dos Coches

Arquitetos: MMBB Arquitetos,

Arq.º Paulo Mendes da Rocha e

Arq.º Ricardo Bak Gordon

Localização: Praça Afonso de Albuquerque,  
Lisboa.

Estado: Construído

Ano do projeto: 2015

Área Útil: 15.117 m<sup>2</sup>

O Museu dos Coches, situado na zona monumental de Belém, concretiza uma evidência cultural que cruza a história comum de dois países em dois continentes. O conjunto começou por ser desenhado em 2008 por Paulo Mendes da Rocha, em São Paulo, e seguiu depois para o escritório do arquiteto Ricardo Bak Gordon, em Lisboa.

A cultura arquitetónica portuguesa está presente nesta obra segundo a formalidade contida, o pragmatismo do plano funcional, o domínio da tecnologia que se manifesta nesse mesmo plano, e resulta também da presença da engenharia, na obra e no projeto.<sup>157</sup>



Figura 73 – Fotografia do projeto do Museu dos Coches. (Fotografia disponível na WEB: <http://www.mmbb.com.br/>).

---

<sup>157</sup> Milheiro, Ana Vaz e Tavares, Gonçalo M. (2015) – Paulo Mendes da Rocha *Museu Nacional dos Coches*. Editora: MONADE. Pág. 63.

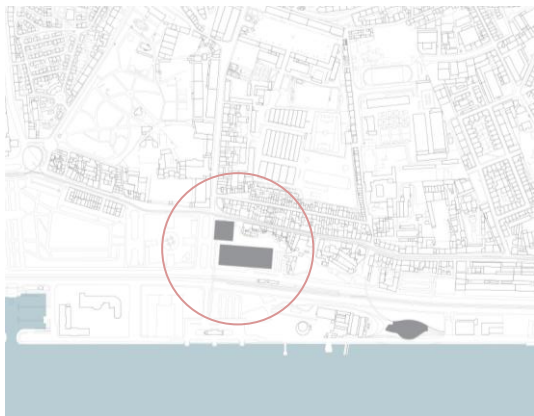


Figura 74 – Localização do projeto Museu dos Coches.



Figura 75 – Museu Nacional dos Coches, fase de construção do edifício. Fotografia de divulgação. (Fotografia disponível em: <http://www.mmbb.com.br>).

O museu, no entanto, com a sua escala monumentalizada, insere-se num tecido urbano fragmentado com certos vestígios medievais, surge com pragmatismo funcional face ao próprio programa do projeto: *“uma garagem para coches, com apetrechos básicos, imprescindíveis à função quotidiana como museu.”* (Milheiro, 2015)<sup>158</sup>

*“O chão da cidade é um espaço contínuo, público, social, que não pode ser, nem deve ser limitado, bloqueado, setorizado. A partir daí surge a ideia de levantar os espaços programáticos do chão... Se se levanta o edifício do chão (...), então a estrutura ganha um papel fundacional... daqui para a frente continuamos a construir um discurso em que Arte, Ciência e Técnica estão presentes, naquilo que é a resposta que as soluções arquitetónicas oferecem para ampliar as virtudes do lugar”.*<sup>159</sup>

A revolução da conquista da cidade é iniciada com operações como o Museu dos Coches, que apresenta um projeto compacto na frente de Belém, e compõe a

<sup>158</sup> Milheiro, Ana Vaz e Tavares, Gonçalo M. (2015). *Paulo Mendes da Rocha Museu Nacional dos Coches*. Editora: MONADE. Pág. 65.

<sup>159</sup> Ana Vaz Milheiro, “Este museu não podia ser desenhado por um arquitecto europeu”, *Jornal Público*, 22 de Maio de 2015. [<https://www.publico.pt/2015/05/22/culturaipsilon/noticia/este-museu-nao-podia-ser-desenhado-por-um-arquitecto-europeu-1696361>]. Consultado dia 1 de julho de 2019.

sucessão de espaços que o circundam. A abordagem interpreta a intervenção humana numa paisagem cada vez mais artificializada porque “a cidade é o supremo projeto do homem no planeta”, segundo o próprio Mendes da Rocha, “nada tem a ver com natureza”.<sup>160</sup>

Sendo a foz do Tejo lugar alegórico à partida das naus, também este museu insere um novo simbolismo nesta margem, com estatuto de “monumento prometido”,<sup>161</sup> onde a estrutura é materializada e integrada na própria arquitetura do projeto, que funciona assim como infraestrutura urbana, e oferece espaço público à cidade.

Do ponto de vista programático são relevantes duas temáticas diferentes: “a museologia e o urbanismo”<sup>162</sup>. Na «museologia», o princípio estava na ideia de preservação do património; no «urbanismo», a implantação do recinto foi considerada, especialmente, para o caminhar da população. Ainda, a passagem aérea pedestre vem substituir a atual estrutura



Figura 76 – Em cima fotografia de topo do museu. Em baixo fachada Nascente e Sul do edifício já construído. (Fotografias disponíveis na WEB: <http://www.mmbb.com.br/>).

<sup>160</sup> Milheiro, Ana Vaz e Tavares, Gonçalo M. (2015) – Paulo Mendes da Rocha Museu Nacional dos Coches. Editora: MONADE. Pág. 71.

<sup>161</sup> *Idem*. Pág. 73.

<sup>162</sup> Definições inseridas “no projeto governamental “Belém Redescoberta”, presente na memória descritiva do projeto, disponível na página WEB do ateliê. [<http://www.mmbb.com.br/projects/details/66/4>].





metálica que possibilita o acesso à estação de comboios, e liga a via pública ao museu, à estação e também aos jardins junto ao Tejo.

O edifício do Museu dos Coches é constituído por um pavilhão principal com uma nave suspensa para exposições e um anexo com administração, receção, restaurante e auditório, onde a relação entre os edifícios é assegurada por uma ligação aérea.<sup>163</sup>

Algumas preocupações convergiram para: a necessidade de expansão da área expositiva do museu

*Figura 77 – Arquiteto Paulo Mendes da Rocha, com a obra do museu já finalizada. (Fotografia da autoria de Bruno Simões Castanheira; Data: 2013).*

e a sua infraestrutura técnica de apoio. Por outro lado, como é visível em grande parte dos projetos que se implantam na frente ribeirinha, conta com a necessidade de rematar uma parte da frente urbana de Lisboa e transposição das barreiras físicas na ligação com a água. A zona monumental de Belém contribui assim, para a criação de novos espaços públicos e percursos na cidade.<sup>164</sup>

Ainda de salientar, ao mesmo tempo que foi apresentado o projeto para o Museu dos Coches, surgiu também a proposta da construção de um silo de 26 metros de altura, como solução face à falta de estacionamento na zona. *“Há um interesse em resolver o problema do estacionamento de forma mais*

<sup>163</sup> Parte da descrição do programa está também disponível na página online do próprio museu. [<http://museudoscoches.gov.pt/pt/museu/>].

<sup>164</sup> Fonte da fotografia [<https://www.publico.pt/2015/05/22/culturaipilon/noticia/este-museu-nao-podia-ser-desenhado-por-um-arquitecto-europeu-1696361>].



*ampla, em vez de construir uma garagem em cada edifício, disse o arquiteto (...).”*<sup>165</sup>, este acabou por ser rejeitado.

---

<sup>165</sup> Apesar de se tratar de projetos independentes, o silo previa uma ligação ao edifício do Museu dos Coches, ao que a CML rejeitou a proposta. Foi emitido um parecer de aprovação, por parte da Câmara Municipal de Lisboa, ao projeto do Museu dos Coches, mas o mesmo não se aplicou ao novo Silo. [[http://www.afaconsult.com/uploads/FicheirosImprensa/2598\\_21.pdf](http://www.afaconsult.com/uploads/FicheirosImprensa/2598_21.pdf)]. Ana Rita Sevilha, “Lisboa Rejeita Silo de Mendes da Rocha para frente ribeirinha”, Jornal *Construir*, 23 de janeiro de 2009. [<http://www.construir.pt/2009/01/23/lisboa-rejeita-silo-de-mendes-da-rocha-para-frente-ribeirinha/>]. Consultado dia 1 de julho de 2019.

## MAAT – Arq.<sup>a</sup> Amanda Levette – 2012

Projeto: Museu de Arte, Arquitetura e Tecnologia

Estado: Construído

Arquiteta: Amanda Levette Architects

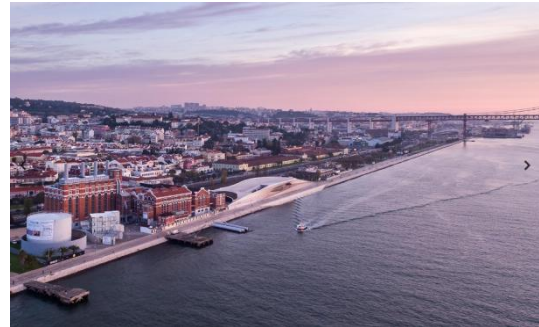
Ano do projeto: 2016

Localização: Avenida Brasília, Lisboa.

Área: 9.430 m<sup>2</sup>

Fruto das mais recentes aquisições culturais para a cidade de Lisboa, este museu cruza três áreas culturais num único espaço de deambulação, pensamento crítico, descoberta e debate internacional. Projeto desenhado pelo ateliê Amanda Levette Architects coloca em diálogo o novo edifício com a Central Tejo, um dos marcos nacionais da arquitetura industrial da primeira metade do século XX, e que se transformou num polo museológico. Com o MAAT, unem-se as áreas da arte, arquitetura e tecnologia, que compõe o próprio nome do museu, traduzindo a ambição de projeção nacional e internacional.<sup>166</sup>

De estrutura baixa, curva e subtil para quem olha do rio, com uma cobertura pela qual se pode passear e observar a paisagem, este é um gesto cultural e



*Figura 78 – Frente ribeirinha de Lisboa com o projeto de Amanda Levette, MAAT. (Fotografia disponível na WEB: [https://www.wallpaper.com/design-awards/2017#pic\\_184976](https://www.wallpaper.com/design-awards/2017#pic_184976); Autoria: Francisco Nogueira).*

<sup>166</sup> Algumas informações estão descritas na página online do próprio museu MAAT. [<https://www.maat.pt/pt/art%20and%20architecture%20museum%20in%20lisbon>].

paisagístico oferecido à cidade de Lisboa que, mais uma vez intensifica e propicia a revitalização da relação direta com a margem do Tejo.

*“Queríamos um espaço onde as pessoas pudessem vir não apenas como um museu mas um local de espaços públicos, onde as pessoas se podem encontrar, nesta época em que se comunica à distância”.*<sup>167</sup>



Figura 79 – Localização do projeto M.A.A.T.

Além do projeto do edifício, é acrescentado um jardim que reorganiza o espaço envolvente do Museu da Eletricidade, e preenche o intervalo entre o edifício industrial e o novo museu. Foi ainda feita a ligação da cobertura do MAAT ao lado de Belém através de uma ponte pedonal, que transpõe a barreira criada pela linha de comboio.

Em contraste com o Novo Museu dos Coches, onde o piso térreo do edifício é liberto do chão proporcionando espaço de deambulação, no MAAT é a cobertura que se oferece como espaço de atravessamento ou utilização pública. Ambos os casos são geradores de espaço público e de manipulação do remate da malha urbana existente com a frente de rio. No caso do MAAT, este integra e contribui para o seguimento da

<sup>167</sup> Lina Santos, “O edifício do MAAT explicado pela arquiteta que o imaginou”, Jornal *Diário de Notícias*, 2 de outubro de 2016. [<https://www.dn.pt/artes/interior/o-edificio-do-maat-explicado-pela-arquiteta-que-o-imaginou-5419767.html>]. Consultado dia 08 de junho de 2019.

zona ribeirinha para ocidente.

*“Queríamos criar fluidez de movimentos, espaço para trabalhos experimentais, para que os artistas pudessem fazer obras específicas”. “Quando descemos somos visitantes, dentro da jaula somos protagonistas”, simplifica a arquiteta.*<sup>168</sup>

*“Atuando como a porta de entrada para Belém, o edifício será um ímã, atraindo pessoas do centro da cidade e da beira do rio atualmente negligenciada. [...] É o produto da relação entre contexto (rio), circunstância (maré alta) e construção (centro). Tornamos explícita a relação entre o edifício e a água, descendo os degraus para o rio que estão imersos na maré alta.”* (AL\_A, 2015, p. 6).<sup>169</sup>



Figura 80 - Vista aérea. Fotografia do website do ateliê. (Fotografia disponível na WEB: <https://www.ala.uk.com/projects/maat/>).

<sup>168</sup> Lina Santos, “O edifício do MAAT explicado pela arquiteta que o imaginou”, *Jornal Diário de Notícias*, 2 de outubro de 2016. [<https://www.dn.pt/artes/interior/o-edificio-do-maat-explicado-pela-arquiteta-que-o-imaginou-5419767.html>]. Consultado dia 08 de junho de 2019.

<sup>169</sup> Descrição feita pela arquiteta Amanda Levet, em relação à generalidade do projeto e em que medida é que se previa a inserção do mesmo na frente ribeirinha da cidade. [<https://www.ala.uk.com/projects/maat/>].



*Figura 81 - Perspetiva aérea do museu. (Fotografia disponível na WEB: <https://www.ala.uk.com/projects/maat/>; Autor: Francisco Nogueira).*

## PROJETOS DE INTERVENÇÃO FUTURA

### Centro Pancreático Botton-Champalimaud

Integrado na Fundação Champalimaud, localizado na Avenida de Brasília, no extremo mais ocidente da zona de Belém, este novo centro designado de “*Botton-Champalimaud Pancreatic Centre*” tem a sua conclusão prevista para o outubro de 2020.<sup>170</sup> Está prevista a expansão das suas instalações, para um novo centro de investigação e tratamento do cancro do pâncreas, adjacente ao edifício já existente.

A nova ampliação tem por base esboços feitos pelo autor do edifício existente, o arquiteto indiano Charles Correa, já falecido, e o qual mantém as mesmas linhas arquitetónicas do edifício principal.<sup>171</sup>

O novo edifício será implantado na área onde se encontra hoje o estacionamento exterior, terá “3 pisos acima da cota de soleira e 2 pisos de estacionamento e áreas técnicas abaixo da cota de soleira”.<sup>172</sup>



Figura 82 – Render do projeto de ampliação para o novo centro pancreático. (Imagem disponível na WEB: <https://www.fchampalimaud.org/noticias/single/noticia-21>).

<sup>170</sup> Rita Carvalho Pereira, “Portugal vai ter centro inovador para tratamento do cancro do pâncreas”, *Jornal TSF Rádio Notícias*, 4 de setembro de 2018. [<https://www.tsf.pt/sociedade/saude/interior/primeiro-centro-de-pesquisa-e-tratamento-do-cancro-do-pancreas-vai-nascer-em-portugal-9801634.html>]. Consultado dia 11 de julho de 2019.

<sup>171</sup> Vera Novais, “Neto do fundador da Danone doa 50 milhões de euros à Fundação Champalimaud”, *Jornal Observador*, 4 de setembro de 2018. [<https://observador.pt/2018/09/04/neto-do-fundador-da-danone-doa-50-milhoes-de-euros-a-fundacao-champalimaud/>]. Consultado dia 11 de julho de 2019.



## Centro Cultural de Belém



Projeto que nasce na cidade há 25 anos será completado com os dois últimos módulos para o ano de 2022.<sup>173</sup> Esta será mais uma oportunidade para um concurso internacional por forma a finalizar a composição do conjunto do Centro Cultural de Belém com os módulos IV e V – unidade hoteleira e galeria comercial. A área total de ambos será de 23.500 m<sup>2</sup>, mas a área e implantação é de 11.456 m<sup>2</sup>.<sup>174</sup>

Parte da justificação para a aquisição dos novos equipamentos está na necessidade de criar uma “centralidade” na zona de Belém. Além da cultura já presente na zona, e dos eventos excecionais, o atual presidente da Fundação CCB, afirma que a partir do final da tarde a zona esmorece em termos de afluência de pessoas, fator que os novos módulos pretendem contrariar.

Figura 83 - Maquete do CCB para o primeiro concurso, da autoria de Gregotti / Salgado, e que já incluía os módulos IV e V, assim como os edifícios da envolvente. (Fotografia disponível na WEB: <https://www.publico.pt/2018/11/28/culturaipsilon/noticia/2022-ccb-ficara-completo-hotel-lojas-65-milhoes-euros-1852761>).

<sup>172</sup> Redação, “Ampliação dos edifícios da Fundação Champalimaud junto ao Tejo discutida hoje”, Jornal *Idealista/news*, 11 de abril de 2019. [<https://www.idealista.pt/news/imobiliario/construcao/2019/04/10/39349-ampliacao-da-fundacao-champalimaud-discutida-hoje>]. Consultado dia 11 de julho de 2019.

<sup>173</sup> João Pedro Pincha, “2019: bem-vindo a um estaleiro chamado Lisboa”, Jornal *Público*, 2 de janeiro de 2019. São referidas obras públicas e privadas que mudarão a imagem da cidade, especialmente na frente ribeirinha. [<https://www.publico.pt/2019/01/02/local/noticia/2019-lisboa-obras-beiratejo-transornos-transito-1856171>]. Consultado dia 23 de janeiro de 2019.

<sup>174</sup> Susete Henriques, “Expansão do CCB. 60 a 70 milhões de euros para construção de hotel e galeria comercial”, Jornal *Diário de Notícias*, 28 de novembro de 2018. [<https://www.dn.pt/cidades/interior/expansao-do-ccb-60-a-70-milhoes-de-euros-para-construcao-de-hotel-e-galeria-comercial-10248737.html>]. Consultado dia 11 de julho de 2019.

## Hotel-Apartamento Centro de Congressos<sup>175</sup>

Localizado na zona da Junqueira em Lisboa, virado para o rio, junto ao antigo Centro de Congressos da FIL, este será um “*empreendimento turístico-imobiliário com hotel e apartamentos de luxo*”<sup>176</sup>. É notório que o empreendimento tem como alvo uma classe social alta, o que se poderá refletir na criação daquilo que se pode designar de «*ilha ou condomínio privado*» na cidade, interdito ao acesso público.

O projeto envolve a construção de uma área de 25 mil m<sup>2</sup>, e o grupo promotor - *United Investments Portugal* (UIP) - assegura refazer a praça num lado e construir um jardim público no outro, como contrapartida pelo espaço privado. Para além de Lisboa, o Porto também terá uma aquisição semelhante e o administrador da UIP, afirma que “*Lisboa tem capacidade para mais projetos, e estamos de momento a estudar mais oportunidades de investimento*”.<sup>177</sup>



Figura 84 – Render do projeto do novo edifício, com vista sobre o rio Tejo. Projeto da autoria de Metro Urbe. (Imagem disponível na WEB: <https://www.metrourbe.com/site/>).

<sup>175</sup> Hugo Torres, “Lisboa do futuro: os 50 projectos que vão mudar a cidade”, Revista *TimeOut*, Lisboa, 9 de fevereiro de 2019. [<https://www.timeout.pt/lisboa/pt/coisas-para-fazer/lisboa-do-futuro-os-50-projectos-que-vaio-mudar-a-cidade?fbclid=IwAR0xMQP-frtSly3NqRRcq0oYaSHMvQYzqxpJNSEtey6-xu0e5ynWjW8DfEw>]. Consultado dia 26 de fevereiro de 2019.

<sup>176</sup> Redação, “Novo projeto turístico-imobiliário de luxo vai nascer no “buraco da Junqueira””, Jornal *Idealista/news*, 31 de agosto de 2018. [<https://www.idealista.pt/news/financas/investimentos/2018/08/30/37227-novo-projeto-turistico-imobiliario-de-luxo-vai-nascer-no-buraco-da-junqueira>]. Consultado dia 11 de julho de 2019.

<sup>177</sup> Conceição Antunes, “Buraco’ da Junqueira vai ser um hotel de luxo”, Jornal *Expresso Economia*, 08 de julho de 2018. [<https://expresso.pt/economia/2018-07-08-Buraco-da-Junqueira--vai-ser-um-hotel-de-luxo>]. Consultado dia 11 de julho de 2019.



## CONSIDERAÇÕES FINAIS SOBRE A ZONA DE ESTUDO

Consagrado um dos centros da cultura na cidade, a zona de Belém desde a *Exposição do Mundo Português em 1940*, que se tem vindo a afirmar cada vez mais no campo da cultura e das artes. Afetado também pela época industrial devido às indústrias que se sediaram na margem com o rio, destas apenas sobreviveram as docas e o Museu da Eletricidade como marco desse período, as restantes foram removidas para dar lugar aos pavilhões temporários, a pretexto da exposição. Hoje, e ao contrário da zona de Alcântara na qual a industrialização é ainda presente, os edifícios que foram surgindo e compondo Belém remetem para um pragmatismo funcional e urbano representado nos próprios edifícios.

Das três zonas de estudo, Belém é onde a importante coesão do espaço exterior se torna mais evidente. Apesar da semelhança programática dos edifícios, na sua maioria museus, o espaço público é o elemento que os interliga quer por vegetação, por zonas de transposição da linha do comboio, ou momentos de enaltecimento dos diversos monumentos. O contraste das linhas retas do Mosteiro dos Jerónimos, do Museu da Eletricidade, do Centro Cultural de Belém, da Praça do Império e do Museu dos Coches, contrasta com a sinuosidade introduzida pelo Museu de Arte, Arquitetura e Tecnologia. Este que se implanta na frente de rio da cidade e lida diretamente com a fruição do espaço público, - tema que tem vindo a ser abordado desde a zona de Santa Apolónia -, por mais monumental que a zona se possa afirmar, a vontade de ligação entre as diversas zonas é cada vez mais uma premissa dos dias da atualidade.

Desde a alusão à memória histórica, à requalificação urbana da zona ocidental, o remate da frente ribeirinha, em parte, à imagem da Praça do Comércio, com a diferença de que a Praça do Império anuncia o Mosteiro e direciona para o CCB. A zona de Belém contribui para o seguimento da zona ribeirinha e concretiza um dos importantes polos cultural e urbano na cidade de Lisboa.

### **3. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Em Lisboa, a reabilitação de espaço junto ao Rio foi bastante favorecida pela manipulação do território, onde os aterros criados possibilitaram área de construção em resposta às necessidades das diferentes épocas, como foi o caso do caminho-de-ferro, das diversas indústrias e armazéns, das docas, da acessibilidade dos navios à margem, entre outras. Agora, parte desses terrenos, em tempos extremamente construídos, têm vindo a ser libertos e deixados vagos, sendo hoje alvo de intervenção para uma melhor unificação da frente ribeirinha. Essa alteração de preenchimento do espaço foi também provocada pela constante mudança de interesses e modos de vida da população, em particular na própria forma como o homem moderno se relaciona com a cidade e com o Rio.

A persistência de monumentalização da frente de água é associado, na contemporaneidade, à constante vontade de (re) integração e recuperação desta área para os habitantes, através da desocupação do espaço, acompanhada da criação de novos usos e apropriações.

O fator da questão portuária e também industrial, introduzem em Lisboa uma produtividade em massa, com fluxos de pessoas em contínuo crescente e uma expansão territorial quase incontável e imparável, mas o fato é que estes fatores introduziram também uma das questões mais valorizável na cidade, a convivência do novo com o antigo, um momento em que a memória do passado é uma premissa a ser mantida, e onde antigas estruturas são reaproveitadas e reinseridas num ambiente que tem, cada vez mais, facilidade em se reinventar.

O investimento visível que é feito na reabilitação destes espaços junto ao Tejo: a construção do novo Terminal de Cruzeiros e do Campo das Cebolas em Santa Apolónia; o novo Hospital em Alcântara; e os novos museus em Belém – MAAT e Museu dos Coches – capacitam a cidade de infraestruturas capazes de lidar com grandes fluxos de pessoas, e demonstram o poder de reinvenção na cidade,

dos quais resultam novos espaços públicos, e um esforço contínuo pela valorização e atração de pessoas para a frente de água.

Apesar da mudança no paradigma territorial, a integração da frente ribeirinha na cidade e a sua monumentalização não está dissociada da necessidade de manter determinadas infraestruturas nesta frente. É necessário entender que as duas valências – lazer e funcionalidade – podem coexistir: tanto que o caso do Novo Terminal de Cruzeiros insere na frente ribeirinha uma infraestruturas que oferece uma entrada na cidade por via marítima e lida com a quantidade de pessoas; as docas de Alcântara refletem o reaproveitamento das estruturas para diversas atividades dissonantes das atividades piscatórias; e, por fim, o (atual) Museu da Eletricidade e o MAAT, em Belém, permitem o usufruto direto da frente de água por parte da população, numa inserção solene na paisagem do edifício antigo em convivência com o novo.

Falar na composição de Lisboa não poderia ser possível sem pensar, instintivamente na paisagem que lhe está associada, e que se reflete na margem sul, ou vice-versa. Num distanciamento à cidade, a observação da paisagem sobre a encosta de Lisboa permite identificar a setorização que as diferentes zonas sofreram e que ainda hoje é visível. Desde o cariz portuário em Santa Apolónia, à industrialização de Alcântara e à museologia de Belém, o gesto de coesão destes momentos da cidade é feito através do tratamento do espaço público. Cada intervenção pontual que é feita, reflete um novo marco na topografia e na imagem da cidade, erguem-se os símbolos característicos a cada sítio, o que se verificou pelos projetos que foram abordados ao longo deste trabalho. No entanto, por mais singular e afirmativo que cada intervenção tivesse sido ou venha a ser, o objetivo de integração no planeamento geral da cidade é unânime em todos.

*“Saber desenhar a paisagem sem ter que desenhar os edifícios.”<sup>178</sup>*

Aqui faz-se a passagem, o salto para o urbanismo. A cidade é feita também, e sobretudo, de espaço público e, com o libertar do espaço ribeirinho, e a unificação feita através do arranjo do espaço urbano, a intenção é de poder melhorar a qualidade espacial de cada troço de cidade, que se tem vindo a desprender de uma identidade local única para poder integrar uma frente ribeirinha coesa e singular, abrangente a toda a cidade, em que todos os sistemas e intervenções estejam em harmonia.

Em suma, eis portanto uma Lisboa que, além de toda a história que preserva, a cultura e os vestígios de um passado ainda presente, é cada vez mais capaz de aceitar e integrar diferentes abordagens, com diferentes intervenientes, e de ao mesmo tempo preservar as raízes de um povo que faz a história da cidade. Pois, são também as pessoas que fazem a cidade, e que exigem que esta acompanhe as necessidades de uma população contemporânea, em constante mudança com interesses e ocupações bastante dissonantes das pessoas de em tempos viveram a mesma cidade e a moldaram às suas vontades.

---

<sup>178</sup> Entrevista de Nuno Portas em 1993, Disponível em: <https://arquivos.rtp.pt/conteudos/nuno-portas/>.

## 4. BIBLIOGRAFIA

### Bibliografia geral

BAPTISTA, Luís Santiago (2016) - Arquitetura em concurso: percurso crítico pela modernidade portuguesa. Porto Dafne Editora. Lisboa.

GRAÇA, J. L. Carrilho da (2015). Carrilho da Graça: Lisboa. Dafne Editora 1ª edição: Porto.

PORTAS, N. (1998) - Cidades e Frentes de Água / Cities & Waterfronts, Porto, FAUP.

SALGUEIRO, Teresa Barata (2001) – Lisboa, Periferia e Centralidades.

### Bibliografia Secundária

ALMEIDA, Pedro Vieira de (2002) - A Arquitectura no Estado Novo. Editora: Livros Horizonte.

BARATA, Ana (1999) - Lisboa “caes da Europa”: Realidades, desejos e ficções para a cidade (1860-1930). Lisboa: Colibri: IHA – Estudos de Arte Contemporânea: Fac. Ciências Sociais e Humanas – Univ. Nova, 2010.

BYRNE, Gonçalo (2006) - Geografia Vivas. Living Geographies. Edição Ordem dos Arquitetos.

CABRAL, Natércia Rêgo (1997) - Uma estratégia para a gestão das Frentes Ribeirinhas do Porto de Lisboa. in Mediterrâneo, Nº10/11.

CANIGGIA, Gianfranco; Maffei, Gian Luigi (1979) - Tipologia de la edificación - estrutura del espacio antrópico. Tradução para castelhano (1995) por Margarita García Galán de Lettura dell' edilizia di base, Celeste Ediciones, S.A.. Madrid, Espanha. ISBN: 8482110004.

CASTILHO, Júlio de (1893) - A Ribeira de Lisboa: descrição histórica da margem do Tejo desde a Madre de Deus até Santos-O-Velho. 750p., Imprensa Nacional, Lisboa, Portugal.

CASTRO, Alexandra (1997) - As “novas descobertas” marítimas da Metrópole de Lisboa. in Mediterrâneo, Nº10/11.

CRAVEIRO, Teresa (1997) - Breve síntese da Política Urbanística Municipal na zona ribeirinha de Lisboa, 1900-1995. in Mediterrâneo, Nº10/11.

COSTA, João Pedro Teixeira de Abreu (2007) - La ribera entre proyectos. Formación y Transformación del Territorio Portuario, a partir del caso de Lisboa. Tese de doutoramento. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona - Universidad Politécnica de Cataluña.

DURÃO, Vítor C. M. (2012) - Análise Urbana de Territórios Construídos: Os Aterros na Baixa e na Frente Ribeirinha de Lisboa, Portugal. In Revista de Gestão Costeira Integrada.

FERREIRA, Vítor Matias. (1997) – Lisboa, a Metrópole e o Rio, Lisboa, Editorial Bizâncio.

FERREIRA, Vítor Matias, INDOVINA, Francesco (1999) – A cidade da Expo '98, Lisboa, Editorial Bizâncio.

FERREIRA, Vítor Matias (2004) - Fascínio da cidade: memória e projecto da urbanidade, Lisboa, Ler Devagar.

FERREIRA, Vítor Matias – Mediterrâneo: Cidades, Portos e Frentes de Água.

FOLGADO, Deolinda (2013) - LX Factory: uma atmosfera líquida em Alcântara. In: Revista Património número um. Imprensa Nacional-Casa da Moeda, S.A.. Novembro 2013.

GARCIA, Pedro Ressano - Plataforma Tejo - o regresso ao rio / a frente ribeirinha de Lisboa e o século XXI.

GOMES, Gilberto (2011) - Transportes públicos urbanos em Portugal, edição do Club do Colecionador dos Correios, Lisboa.

LAMAS, José M. Ressano Garcia (1993) - Morfologia urbana e desenho da cidade [Lisboa]: Fundação Calouste Gulbenkian – Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica.

MILHEIRO, Ana Vaz e TAVARES, Gonçalo M. (2015) – Paulo Mendes da Rocha Museu Nacional dos Coches. Editora: MONADE.

SALGUEIRO, Teresa Barata (2001) - Lisboa, Periferia e Centralidades. Oeiras: Celta Editora.

SAMUEL, António C. Gomes (1973) - Remodelação do nó rodoviário de Alcântara. In: Binário revista de Arquitetura, Construção e Equipamentos, Lda. Editor Álvaro Costa, Lisboa. Março 1973.

SANTOS, F. D; Miranda, P. (2006) - Alterações Climáticas em Portugal: Cenários, Impactos e Medidas de Adaptação, Projeto SIAM II, Lisboa, Gradiva.

SILVA, Carlos Nunes da (1987) - Planeamento Municipal e a Organização do Espaço em Lisboa: – 1974, INIC, Lisboa.

ROSA, Luís Vassalo (1998) - A urbanização da Zona de Intervenção: planos e projetos do espaço público. in Exposição Mundial de Lisboa, Arquitetura. Lisboa. Editorial Blau.

## 5. ÍNDICE DE FIGURAS

- Figura 1 – Cidade de Lisboa, c.1575. Iconografia publicada na obra de Georg Braun e Franz Hogenberg. (Imagem disponível na WEB: <http://lisboa-e-o-tejo.blogspot.com/2018/02/vistas-de-lisboa-2.html>)..... 9*
- Figura 2 – Planta topográfica de (reconstrução de) Lisboa, anterior a 1780, planta de vermelhos e amarelos. Silva, A. Vieira da (1950). Plantas topográficas de Lisboa / Augusto Vieira da Silva. - Lisboa : Câmara Municipal, 1950. (Planta disponível na página WEB da Biblioteca Nacional Portuguesa: <http://purl.pt/27804>)..... 11*
- Figura 3 – Cartografia da cidade de Lisboa, desenho do arquiteto W.B. Clarke, c.1840. Cartografia disponível na página WEB da Biblioteca Nacional de Portugal: <http://purl.pt/30663>). ..... 12*
- Figura 4 e 5 – Em cima, Planta Topográfica da Cidade de Lisboa arruinada, Carlos Mardel, 1756. Em baixo Planta geral da cidade em 1785. Silva, A. Vieira da (1950)..... 13*
- Figura 6 – Planta geral da cidade em 1855. Silva, A. Vieira da (1950). Plantas topográficas de Lisboa / Augusto Vieira da Silva. - Lisboa : Câmara Municipal, 1950. (Planta disponível na página WEB da Biblioteca Nacional Portuguesa: <http://purl.pt/27804>). ..... 14*
- Figura 7 – Carta topográfica de Lisboa, 1871, tendo sobrepostas a encarnado as alterações feitas até 1911, sob a direção de Filipe Folque. Silva, A. Vieira da (1950). Plantas topográficas de Lisboa / Augusto Vieira da Silva. - Lisboa : Câmara Municipal, 1950. (Planta disponível na página WEB da Biblioteca Nacional Portuguesa: <http://purl.pt/27804>). ..... 15*
- Figura 8 – Planta da cidade de Lisboa, a tinta encarnada representa as alterações feitas até 1948. Silva, A. Vieira da (1950). Plantas topográficas de Lisboa / Augusto Vieira da Silva. - Lisboa : Câmara Municipal, 1950. (Planta disponível na página WEB da Biblioteca Nacional Portuguesa: <http://purl.pt/27804>). ..... 17*
- Figura 9 – Estação de comboios de Sta. Apolónia, 1865. (Imagem retirada do livro: SOCIEDADE LISBOA 94 (1994). Lisboa em movimento 1850-1920. Lisboa: Livros Horizonte. Pág. 189)..... 19*
- Figura 10 – Estação de comboios de Alcântara, 1887. (Imagem retirada do livro: SOCIEDADE LISBOA 94 (1994). Lisboa em movimento 1850-1920. Lisboa: Livros Horizonte. Pág. 215)..... 19*
- Figura 11 –Linhas de evolução da costa da cidade de Lisboa, sobrepostas na planta da página seguinte. Planta feita pela autora..... 21*



- Figura 12 – Planta da cidade Lisboa, provavelmente de 1780, após o terramoto. Silva, A. Vieira da (1950). Plantas topográficas de Lisboa / Augusto Vieira da Silva. - Lisboa : Câmara Municipal, 1950. (Planta disponível na página WEB da Biblioteca Nacional Portuguesa: <http://purl.pt/27804>). ..... 24*
- Figura 13 – Sobreposição da linha de costa romana, a linha de costa em 1856 e a linha de costa atual e do tecido urbano ribeirinho. Gráficos feitos pela autora..... 25*
- Figura 14 – Aterro da Boavista, localização na margem da cidade de Lisboa. Gráfico feito pelo autora. .... 26*
- Figura 15 – Extrato da Planta da Cidade de Lisboa contendo o aterro da Boavista, Estações dos Caminhos de Ferro, Circunvalação e todos os melhoramentos posteaiores a 1843, Publicado em Lisboa em 1864, por F. Perry Vidal..... 27*
- Figura 16 –Bilhete Postal Antigo, do Largo do Rato à Praça D. Luís: persistências e inovações de quatro décadas, Lisboa, Horizonte, 1994, nº98. .... 27*
- Figura 17 - Frente Ribeirinha de Alfama. Reconstituição de transformações urbanas. Da esquerda para a direita: 1. Início do século XVI; 2. De 1856-58 na planta de Filipe Folque; 3. Início do século XX. (Imagem disponível: Revista de Gestão Costeira Integrada, 12(1); Autoria: Durão. Vitor C.M.; Data: 2011). .... 28*
- Figura 18 – Propostas para a frente ribeirinha de Lisboa, aterro entre Alcântara e Santa Apolónia. (Imagem disponível em: GARCIA, Pedro Ressano - Plataforma Tejo - o regresso ao rio / a frente ribeirinha de Lisboa e o século XXI, pág.40). .... 30*
- Figura 19 – Planta Carta Topográfica de Lisboa, com sobreposição das alterações feitas até 1911 a encarnado, sob a direção de Filipe Folque. Silva, A. Vieira da (1950). Plantas topográficas de Lisboa / Augusto Vieira da Silva. - Lisboa : Câmara Municipal, 1950. (Planta disponível na página WEB da Biblioteca Nacional Portuguesa: <http://purl.pt/27804>). ..... 31*
- Figura 20 – Diagrama das cidades de Paris, Londres e Lisboa respetivamente. Que mostram diferentes cenários de relação entre a cidade e a água. Diagramas feitos pela autora. .... 33*
- Figura 21 – Um dos projetos a concurso para a zona de Belém, sob a coordenação do arquiteto Ricardo A. M. Borges de Sousa, prémio Fundação Luso-Americana para o Desenvolvimento. “A prosposta é duma ambição desmurada. (...) Ela apela para uma transfiguração do corpo moribundo à luz duma vontade que exige uma energia ainda por encontrar.” (Imagem disponível em: Brandão, Pedro; Silva, Filipe Jorge (1950-57). A Cidade e o Rio : concurso de ideias para a renovação da zona ribeirinha de Lisboa. Lisboa : AAP, 1988). .... 35*

- Figura 22 – Catálogo Oficial da Exposição do Mundo Português de 1940. (Imagem disponível na WEB: <https://www.leme.pt/imagens/portugal/lisboa/exposicao-do-mundo-portugues/0002.html>; Autoria: Desconhecida; Data: Desconhecida). .... 37*
- Figuras 23 e 24 – Em cima Padrão dos Descobrimentos em 1940, na Exposição. Em baixo Panorâmica sobre a zona ribeirinha de Belém. (Fotografias disponíveis no Arquivo Municipal de Lisboa: <http://arquivomunicipal2.cm-lisboa.pt/>; Autoria: Paulo Guedes e Eduardo Portugal respetivamente; Data: 1940). .... 39*
- Figuras 25 e 26 – Em cima Panorâmica Geral da Exposição do Mundo Português. (Fotografia disponível no Arquivo Municipal de Lisboa: <http://arquivomunicipal2.cm-lisboa.pt/>; Autoria: Eduardo Portugal; Data: 1940.) Em baixo Fotografia sobre o Centro Cultural de Belém (Fotografia da autora). .... 40*
- Figuras 27 e 28 – Em cima: processo de construção dos Pavilhões que fizeram parte da Expo'98. Em baixo: vista aérea do recinto da Expo'98 com as obras já concluída. (Fotografias disponíveis, respetivamente, na WEB:<https://nit.pt/out-of-town/back-in-town/> <https://agendalx.pt/events/event/20-anos-da-expo98-2/>; Autores: Desconhecidos; Data: 1998). .... 43*
- Figura 29 – Estudo Preliminar de Urbanização para a Expo'98. Projeto de Nuno Portas com equipa inicial de planeamento da Parque Expo. (Planta disponível em: Nuno Portas, Prémio Patrick Abercrombie UIA, 2005, pág 65). .... 44*
- Figura 30 – Evolução do crescimento das cidades em relação às suas margens. Gráfico feito pela autora (Fonte: Chaline, 1991, pág. 29). .... 57*
- Figura 31 – Mapa feito pela autora com localização dos projetos atuais. .... 61*
- Figura 32 - Planta da Cidade de Lisboa, com as muralhas indicadas a vermelho, João Nunes Tinoco, 1650. Plantas topográficas de Lisboa / Augusto Vieira da Silva. - Lisboa : Câmara Municipal, 1950. (Planta disponível na página WEB da Biblioteca Nacional Portuguesa: <http://purl.pt/27804>). .... 64*
- Figura 33 - Carta topográfica de Lisboa, 1871, tendo sobrepostas a encarnado as alterações feitas até 1911. Silva, A. Vieira da (1950). Plantas topográficas de Lisboa / Augusto Vieira da Silva. - Lisboa : Câmara Municipal, 1950. .... 65*
- Figura 34 - Edifício do Terminal de Cruzeiros e a vegetação que irá formar o boulevard vegetal, mas que ainda se encontra num estado de desenvolvimento bastante inicial. (Fotografia da autora; Data: 2019). .... 67*

- Figura 35 - Parque do Campo das Cebolas, onde se verifica a abertura para o bairro de Alfama, e onde está presente a Casa de Bicos na fotografia de baixo. (Fotografia da autora; Data: 2019)...... 68*
- Figura 36 - Diagrama de localização do projeto, realizado pela autora. Fotografia do projeto do Novo Terminal de Cruzeiros. (Imagem disponível em: Revista Arqa Nº131, 2018). ..... 69*
- Figura 37 – Diagrama de localização do projeto, realizado pela autora. Fotografia do projeto do Campo das Cebolas. (Imagem disponível em: Revista Arqa Nº131, 2018). ..... 74*
- Figura 38 – Diagrama de localização do projeto, realizado pela autora. Fotomongagem do projeto de requalificação da Doca da Marinha, cedida pela Câmara Municipal. (Imagem disponível na WEB: <https://eco.sapo.pt/2019/04/03/e-assim-que-vai-ficar-a-doca-da-marinha-concurso-publico-ja-foi-lancado/>). ..... 77*
- Figura 39 – Mapa feito pela autora com localização dos projetos atuais. .... 81*
- Figura 40 – M. Belin (1756) parte do desenho que serviu para ilustrar os dois estudos hidrográficos sobre o Porto de Lisboa. .... 83*
- Figura 41 - Pormenor o Vale de Alcântara, na Planta de C. Mardel, 1756,e em baixo o plano da projetada expansão do Arsenal na Marinha..... 85*
- Figura 42 - Proposta de Requalificação Urbana, com delimitação do plano de Urbanização do Vale de Alcântara a preto. (Planta disponível em: Volume I: Relatório (proposta) Plano de Urbanização do Vale de Alcântara; Data: 2011). ..... 86*
- Figura 43 - Fotografias da autora, sobre a doca de Santo Amaro em Alcântara e os novos usos das estruturas para restauração. (Data: 2019). ..... 87*
- Figura 44 - Passagem subterrânea para peões em Alcântara. (Imagem disponível em: Revista Binário, Arquitetura, Construção e Equipamento, Nº 174. Data: 1973). ..... 88*
- Figura 45 - Maquete do projeto do arquiteto Siza Vieira. (Fotografia disponível na WEB:<http://lx-projectos.blogspot.com/2006/09/alcantara-xxi-plano-urbanstico.html>). ..... 89*
- Figura 46 - Render do plano do arq.º Mário Sua Kay, 2004. (Imagem disponível na WEB: [www.suakay.com/](http://www.suakay.com/)). ..... 90*
- Figura 47 - Render do interior do pátio do projeto do arq.º Jean Nouvel. .... 91*

<i>Figura 48 – Diagrama de localização do projeto, realizado pela autora. ....</i>	<i>92</i>
<i>Figura 49 – Espaço exterior do complexo, em particular pelo diferente uso de materiais e texturas. (Fotografias da autora; Data: 2019). ....</i>	<i>93</i>
<i>Figura 50 – Rua principal do complexo, onde se vê esplanadas exteriores; e um dos ambientes interiores, ainda com a presença industrial do edifício antigo. (Fotografias da autora; Data: 2019). ...</i>	<i>94</i>
<i>Figura 51 - Antigo reservatório de água ainda presente no espaço exterior do complexo. (Fotografia da autora; Data: 2016). ....</i>	<i>95</i>
<i>Figura 52 - Diagrama de localização do projeto, realizado pela autora. ....</i>	<i>96</i>
<i>Figura 53 – Render do projeto visto do viaduto metálico de Alcântara. (Imagem disponível na WEB: <a href="https://www.fvarq.com/cuf-tejo">https://www.fvarq.com/cuf-tejo</a>). ....</i>	<i>97</i>
<i>Figura 54 – Render de projeto. (Imagem disponível na WEB: <a href="https://www.fvarq.com/cuf-tejo">https://www.fvarq.com/cuf-tejo</a>). ....</i>	<i>98</i>
<i>Figura 55 – Diagrama de localização do projeto, realizado pela autora. ....</i>	<i>99</i>
<i>Figura 56 – Interior do “quarteirão” Alcântara-Rio I (Fotografia da autora; Data: 2019). ....</i>	<i>100</i>
<i>Figura 57 – Fotografia da maquete do projeto Alcântara-Rio I, II e III. (Fotografia disponível em: <a href="http://www.fvarq.com">www.fvarq.com</a>). ....</i>	<i>100</i>
<i>Figura 58 – Render do projeto, implantado no lote adjacente à LX Factory. (Imagem disponível na WEB: <a href="https://www.saraivaeassociados.com/pt-pt/project/alcantara-complex/">https://www.saraivaeassociados.com/pt-pt/project/alcantara-complex/</a>). ....</i>	<i>101</i>
<i>Figura 59 – Render ilustrativo do projeto do corredor verde em Alcântara. (Imagem disponível na WEB: <a href="https://www.timeout.pt/lisboa/pt/coisas-para-fazer/lisboa-do-futuro-os-50-projectos-que-vaomudar-a-cidade">https://www.timeout.pt/lisboa/pt/coisas-para-fazer/lisboa-do-futuro-os-50-projectos-que-vaomudar-a-cidade</a>). ....</i>	<i>102</i>
<i>Figura 60 – Render do projeto da nova estação para Alcântara, da autoria de NL Arquitetos. (Imagem disponível na WEB: <a href="http://www.nla.pt/index.php/pt/projecto/equipamentos/318_nova-estacao-de-alcantara">http://www.nla.pt/index.php/pt/projecto/equipamentos/318_nova-estacao-de-alcantara</a>). ....</i>	<i>103</i>
<i>Figura 61 – Mapa feito pela autora com localização dos projetos atuais. ....</i>	<i>105</i>

- Figura 62 – Desenho do troço de Belém, na vista panorâmica sobre a encosta de Lisboa, onde se vê no cimo da colina a Real Barraca. (Desenho disponível na BNP: <http://purl.pt/13906>; Autoria: Bernardo de Caula; Ano: 1763)..... 107*
- Figura 63 – Exploração de areias na envolvente da Central Tejo, uma das indústrias cediadas na zona. (Fotografia disponível em: Ferreira, Vítor Matias. Cidades de água : A u-topia de Lisboa? in Mediterrâneo, Nº10/11, pág.67). ..... 109*
- Figura 64 – Ainda hoje o caminho-de-ferro é uma presença na rede viária da cidade acompanhada, no entretanto, pela construção de estradas. (Fotografia da autora; Data: 2019). ..... 109*
- Figura 65 – Desenho feito por Manuel Salgado durante a entrevista com o Arq.º Carrilho da Graça. .... 112*
- Figura 66 - Fotografias da autora sobre a extensão ribeirinha da zona de Belém, a primeira fotografia em direção a ocidente, e a fotografia debaixo em direção a oriente. (Data: 2015). ..... 114*
- Figura 67 – Fotografia da autora sobre o centro cultural de Belém, vista do Padrão dos Descobrimentos. (Data: 2015). ..... 115*
- Figura 68 - Diagrama com localização do projeto, feito pela autora..... 116*
- Figura 69 – À esquerda Valode Pistre, maqueta 2.ª fase, 3.º prémio ex aequo. **CCB**; à direita Tribel, Sabatier / Fabre / Perrottet, maqueta 2.ª fase, 3.º prémio ex aequo. **CCB**. (Desenho disponível em: Baptista, Luís Santiago. (2016). *Arquitetura em concurso: percurso crítico pela modernidade portuguesa*. Porto Dafne Editora, Lisboa. Pág. 90). ..... 118*
- Figura 70 – À esquerda Manuel Tainha, maqueta 2.ª fase, 3.º prémio ex aequo. **CCB**; à direita Gonçalo Byrne, maqueta 2.ª fase, 2.º prémio ex aequo. **CCB**. (Desenho disponível em: Baptista, Luís Santiago. (2016). *Arquitetura em concurso: percurso crítico pela modernidade portuguesa*. Porto Dafne Editora, Lisboa. Págs. 91 e 93). ..... 118*
- Figura 71 – Vittorio Gregotti, Manuel Salgado maquete 2.ª fase, 1.º prémio. **CCB**. (Desenho disponível em: Baptista, Luís Santiago. (2016). *Arquitetura em concurso: percurso crítico pela modernidade portuguesa*. Porto Dafne Editora, Lisboa. Pág. 93). ..... 119*
- Figura 72 – Vittorio Gregotti, Manuel Salgado, perspetiva do Padrão dos Descobrimentos , 1.º prémio **CCB**. (Desenho disponível em: Baptista, Luís Santiago. (2016). *Arquitetura em concurso: percurso crítico pela modernidade portuguesa*. Porto Dafne Editora, Lisboa. Pág. 83)..... 120*

- Figura 73 – Fotografia do projeto do Museu dos Coches. (Fotografia disponível na WEB: <http://www.mmbb.com.br/>)..... 121*
- Figura 74 – Diagrama feito pela autora, com localização do projeto..... 122*
- Figura 75 – Museu Nacional dos Coches, fase de construção do edifício. Fotografia de divulgação. (Fotografia disponível em: <http://www.mmbb.com.br/>)..... 122*
- Figura 76 – Em cima fotografia de topo do museu. Em baixo fachada Nascente e Sul do edifício já construído. (Fotografias disponíveis na WEB: <http://www.mmbb.com.br/>)..... 123*
- Figura 77 – Arquiteto Paulo Mendes da Rocha, com a obra do museu já finalizada. (Fotografia da autoria de Bruno Simões Castanheira; Data: 2013). ..... 124*
- Figura 78 – Frente ribeirinha de Lisboa com o projeto de Amanda Levete, MAAT. (Fotografia disponível na WEB:[https://www.wallpaper.com/design-awards/2017#pic\\_184976](https://www.wallpaper.com/design-awards/2017#pic_184976); Autoria:Francisco Nogueira). ..... 126*
- Figura 79 – Diagrama feito pela autora, com localização do projeto..... 127*
- Figura 80 - Vista aérea. Fotografia do website do ateliê. (Fotografia disponível na WEB: <https://www.ala.uk.com/projects/maat/>)..... 128*
- Figura 81 - Perpespetiva aérea do museu. (Fotografia disponível na WEB: <https://www.ala.uk.com/projects/maat/>; Autor: Francisco Nogueira). ..... 129*
- Figura 82 – Render do projeto de ampliação para o novo centro pancreático. (Imagem disponível na WEB: <https://www.fchampalimaud.org/noticias/single/noticia-21>). ..... 130*
- Figura 83 - Maquete do CCB para o primeiro concurso, da autoria de Gregotti / Salgado, e que já incluía os módulos IV e V, assim como os edifícios da envolvente. (Fotografia disponível na WEB: <https://www.publico.pt/2018/11/28/culturaipsilon/noticia/2022-ccb-ficara-completo-hotel-lojas-65-milhoes-euros-1852761>)..... 131*
- Figura 84 – Render do projeto do novo edifício, com vista sobre o rio Tejo. Projeto da autoria de Metro Urbe. (Imagem disponível na WEB: <https://www.metrourbe.com/site/>). ..... 132*

Lisboa: uma imagem que ficou à margem

## 6. ANEXOS - A

I. Entrevista ao arquiteto Paulo Pais da Câmara Municipal de Lisboa, Junho de 2019.

**O arquiteto Manuel Salgado e crítico de arquitetura Nuno Portas numa entrevista diz que “O que acontece hoje nas cidades é que ao invés de um único centro, estas passaram a ter vários outros centros urbanos, sendo designados de “poli-cêntricas”, e o que lhes dá força hoje são as redes de centros, e não o único centro.”. Será esse o caso da cidade de Lisboa e tem esta vindo a beneficiar dessa repartição?**

Sim. Lisboa até à década de 90 do Século XX polarizava a Área Metropolitana de Lisboa (AML), como único centro.

Durante essa década e no início do Século XXI vimos a emergência de novas polaridades urbanas na AML, com o desenvolvimento de múltiplas centralidades, como são exemplo o Tagus Parque, Campus da Caparica da UNL, etc.

O próprio Plano Regional de Ordenamento do Território da AML, de 2012, veio a reconhecer a existência dessa realidade polinucleada, como forma de equilíbrio metropolitano, dentro de uma estratégia de Lisboa, Cidade de duas margens, centrada no estuário do Tejo.

A Cidade de Lisboa, que até meados do Século XX teve um único centro, em torno da Baixa e do eixo da Av. da Liberdade, com a criação da primeira linha de metro, em 1959, começou a desenvolver-se uma centralidade linear, e o centro da Cidade foi deslocando-se para Norte, primeiro em torno do Marquês de Pombal, atualmente em torno do Saldanha.

Mas a Cidade criou também novos polos urbanos, perfeitamente reconhecíveis: Amoreiras, Colombo, Torres de Lisboa, Lispólis, Campo Grande, Aeroporto e Parque das Nações.



Em 2012, marcamos no PDM revisto um conjunto de novas polaridades emergentes na Cidade, onde se inserem Alcântara, Aterro da Boavista, Sete Rios, Entrecampos, Zona Central de Chelas e zona envolvente à Estação do Oriente, que se articulam com a rede de transporte coletivos existente e planeada. Esse sentido policêntrico da Cidade e da AML, é uma resposta adequada à alteração exponencial da dimensão da Urbe no último século e meio.

**Qual foi o papel que a Expo'98 98 teve na expansão e ordenamento da cidade de Lisboa? Continuará, de algum modo, o fenómeno de expansão na frente ribeirinha a ser unificador, nomeadamente através das intervenções que estão a acontecer na atualidade?**

A experiência da Expo 98 teve um papel crucial na regeneração de uma área da Cidade muito desqualificada, sob o ponto de vista urbano e ambiental.

Infelizmente o quadro de planeamento existente na Cidade (PDM de 1994) não foi capaz de prever e enquadrar o alargamento dessa experiência ao território envolvente. Também não previu o efeito de aceleração dos processos de obsolescência das atividades industriais, por indução das transformações operadas pela Expo 98.

Neste momento, com o PDM de 2012, e a realização de planos e estudos de maior detalhe, bem como a criação de novas âncoras urbanas no eixo ribeirinho, está a ser possível enquadrar a transformação da frente ribeirinha de forma coerente e unificada. O espaço público, a emergência de novas centralidades, e o diálogo com a Autoridade Portuária, são decisivos para o enquadramento deste processo.

**A expansão do planeamento urbano deu-se não apenas com edificado, mas também por força do aumento de veículos urbanos em décadas anteriores à exposição. Falava-se em perdas de qualidade do ambiente urbano, descontrolo sobre a forma de ocupação do território. Em que medida é que esse fenómeno se inverteu?**

A desmesurada expansão das Cidades nos séculos XIX e XX conseguiu-se graças ao desenvolvimento dos sistemas de transportes, que suportaram novas necessidades de deslocações urbanas.

Durante o Século XX a dimensão metropolitana foi em grande medida suportada pela hipotética liberdade da posse de um automóvel, que permitia sonhar com uma maior qualidade de vida na periferia urbana. Na verdade essa qualidade não se veio a concretizar. As pessoas sonhavam viver no sossego e deslocar-se através do automóvel para as diversas funções urbanas. O que encontraram foi um modo de vida infernal, com perdas de tempo intermináveis em filas de trânsito e uma excessiva dependência do automóvel.

Em Lisboa assumimos o desafio de articular uma política de desenvolvimento urbanístico com uma política de sustentabilidade ambiental e de mobilidade, a qual deverá assentar cada vez mais no transporte coletivo e nos modos ativos.

Por outro lado concretizamos uma ciclável na Cidade e requalificamos o espaço público, potenciando a utilização de modos ativos de transporte, hoje bastante beneficiados com os sistemas de partilha de mobilidade, que permitem uma maior interação com o transporte público e assim ampliar o raio de influência das paragens de autocarro e das estações de metropolitano ou comboio.

**A cidade é um “organismo vivo” que está em constante mutação por isso, os planos urbanos de ordenamento da cidade adequam-se às circunstâncias do momento em que este é**

**desenvolvido. Aquando da conclusão do mesmo alguns aspetos já estão desatualizados, quer em questões metropolitanas como em questões específicas aos bairros.**

**Sendo estes planos desenvolvidos em Câmara Municipal, em que medida a centralidade do poder de decisão sobre o território influencia esse estado de desatualização?**

Não é a centralidade do poder Municipal que determina a desatualização dos planos.

Em primeiro lugar o que determinou a desatualização dos planos correspondeu a modelos rígidos de planeamento, sem capacidade adaptativa, como os planos dos anos 90.

Nesse aspeto os planos da Expo 98 constituíram uma “pedrada no charco”. Eram planos muito detalhados, que permitiam margens de flexibilidade à gestão dos planos, sem perda da essencialidade do projeto ou da ideia urbana que se pretendia construir naquele espaço. Essa flexibilidade foi crucial para o sucesso da operação e para a durabilidade dos planos.

No nosso PDM, em 2012, introduzimos mais flexibilidade naquilo que é o mais determinante nas mudanças de ciclo económico - a regulação de usos - sem, no entanto, se perder a ideia central do desenvolvimento de uma cidade composta por bairros multifuncionais. No entanto o PDM, em linha com as preocupações e desafios atuais, torna-se mais rígido no referente à proteção dos valores culturais e ambientais.

Nos planos de pormenor e de urbanização aprovados nos últimos 10 anos, verificamos que os mais desatualizados correspondem aos que demoraram muitos anos a concluir (às vezes décadas), enquanto os que foram iniciados e concluídos com a mesma Vereação, de modo geral, apresentam-se mais robustos no que se refere à sua atualidade e capacidade de resposta para enquadrar as transformações territoriais.

Uma coisa é idealizar um plano de pormenor, outra coisa é iniciar um processo de concertação com proprietários para concretizar esse plano. Nesse processo negocial temos de dar uma margem de flexibilidade à gestão, para tornar os planos exequíveis, face à incapacidade financeira do Município para expropriar todas as propriedades privadas, como única forma viável de execução dos planos.

**O espaço da frente ribeirinha, além de ter vindo a ganhar importância, é um momento de encontro da terra com a água, gerador de urbanidade e vivência do espaço público. É também nesse encontro de elementos que é feito o remate urbano da cidade entre a continuidade da frente de rio, e as diversas malhas históricas que compõem a cidade. Perante essa unificação, qual é a visão de remate para diversos pontos nesta extensão? (com enfoque no caso do remate em Alcântara com o novo Hospital da CUF).**

O novo Hospital da CUF de Alcântara constitui uma unidade da nova polaridade emergente marcada no PDM em vigor e pensada no PU de Alcântara, para as antigas áreas industriais a reconverter.

Essa polaridade desenvolve-se em torno de um projeto de articulação numa interface potente de transporte coletivo, que conjuga a ligação da linha de Cascais à linha de Cintura, em articulação com a linha Norte/Sul, bem como com a expansão para esta área da linha de metropolitano, a qual articula com uma nova linha de elétrico que ligará o Alto de Santo ao Alto da Ajuda, ao Restelo e depois a Miraflores e Carnaxide, já no Município de Oeiras.

Quer o PU, como o PDM, delimitaram, em articulação com esta polaridade, o desenvolvimento de um corredor verde de ligação entre o Parque de Monsanto e o Tejo, através do Vale de Alcântara, formalizando novos espaços verdes e novos espaços públicos, articulados com uma verdadeira revolução ao nível do sistema de acessibilidades, com clara perda de espaço dedicado à circulação do transporte individual, com penalização sobre a acessibilidade ao Centro Histórico, na sequência de toda a reformulação já concretizada entre a Praça do Comércio e a Av. 24 de Julho até Santos.

## II. Entrevista ao arquiteto Gonçalo Byrne, Julho de 2019.

**A interligação entre a arquitetura do edifício e o sentido arquitetónico da paisagem tem sido uma tradição muito forte em grande parte dos países. No entanto, desde meados do séc. XV/XVI, que tal relação se tem vindo a perder em países como a Itália, a França e a Inglaterra. De que modo é que, no caso português, essa questão se verifica na arquitetura?**

Sim. É verdade, até porque esses foram países que noutras épocas históricas tiveram intervenções notáveis, a Itália no Renascimento, a França também com toda a história dos grandes parques e dos grandes Palácios, Versalhes, etc. Em Inglaterra, um pouco mais tarde, e de uma maneira erudita, porque sempre foi um país muito conservador em termos de paisagem, no entanto, em finais do século XVIII há um ressurgir da paisagem num registo muito romântico e sobretudo muito naturalista.

Portugal teve, em relação à paisagem, uma herança da arquitetura rural, uma arquitetura sem arquitetos. Refiro-me sobretudo ao trabalho “*O Inquérito à Arquitetura Popular em Portugal*”, feito nos anos 50, e uma das coisas que ressalta é o trabalho de inventariação, como a arquitetura espontânea tem de facto uma relação muito forte com a própria paisagem, ou por contraste, ou por mimeses, ou até pela simplesmente capacidade de valorizar e repropor a paisagem.

Esta tendência, sem ter sido explícita nos arquitetos e na prática da arquitetura moderna portuguesa, acaba por transbordar de certa maneira, por exemplo, nas primeiras obras da Escola do Porto, sobretudo do Siza e do Fernando Távora, em que o projeto não se trata de fazer só um objeto, reage muito á paisagem, e são sobretudo os projetos que têm melhor dimensão urbana.

A segunda coisa muito importante é um facto bastante recente: Portugal não tinha uma escola de paisagismo, não tinha uma formação de arquitetura paisagista. Contrariamente a outros países da Europa, como a França e Itália, que deixaram cair o ensino do paisagismo, em Portugal acontece o

inverso. No princípio dos anos 40, o professor Caldeira Cabral funda uma escola de paisagismo, que tem a arquitetura paisagista como formação.

**E porque é que acha que se deu essa criação, em Portugal, nessa altura?**

Não sei se não terá muito a ver com o aparecimento deste personagem que é o Caldeira Cabral. Antes disso, o Raúl Lino, não digo que seja um paisagista mas é um homem que tem claramente na sua arquitetura relações com a paisagem, além dos seus escritos e da sua formação numa escola alemã, - '*Arts and Crafts*' -, que tinha presente a relação com a natureza, não se pode dizer que ele funda uma escola de paisagismo.

Embora existam constantes muito importantes na história e que o inquérito vem pôr em evidência, nos anos 40 há uma coisa um pouco extraordinária na Europa que é o aparecer de uma escola universitária de paisagismo, ainda hoje é ativa e continua a formar excelentes paisagistas. Aparece ainda outra, fundada por Ribeiro Telles em Évora e que está prestes a fechar, o que considero um retrocesso incrível! A cidadania está claramente numa de ou abandonar a importância do projeto ou de metê-la para práticas completamente de mercado.

**Lisboa tem vindo a sofrer alterações a nível urbano e a nível de projeto de arquitetura, originando diferentes malhas que compõem a cidade, é na junção destas malhas que surgem pontos intersticiais. Continuarão estes pontos a figurar momentos de oportunidade de intervenção cidade?**

Estamos a falar daquilo que em arquitetura se chama os '*terrain vague*', as zonas de 'não definição' ou espaços residuais. Trata de facto de espaços importantíssimos para a paisagem, e muitas vezes para a própria cidade.

Na sua função contemporânea a cidade cresce muito, de uma maneira muito fragmentada, pondo em causa a noção de um planeamento integrado, falo do paisagismo, porque planeamento não é bem a

mesma coisa de que a arquitetura, é saber lidar de uma maneira de síntese com o próprio território. Essa escola que em Portugal se perdeu, mas também um pouco por toda a Europa, gera uma cidade feita aos solavancos, no fundo, são pequenos mosaicos que aparecem aqui e acolá, são lógicas de encerramento e não de abertura ao que está à volta. Geram, obviamente, fenómenos de falta de melhores espaços residuais, restos ou resíduos do próprio processo do crescimento da cidade que ficaram abandonados, mas que são potencialmente importantes e interessante. Há casos de sucesso que provam exatamente isso.

### **Os espaços que ficam devolutos, nomeadamente na frente ribeirinha, representam também espaços de potencial?**

No caso da frente ribeirinha não é somente uma questão de planeamento fracionado, de espaço esquecido ou espaço vago. A frente ribeirinha tem que ver com outro fenómeno muito presente na cidade contemporânea que é a grande vulnerabilidade daquilo que se faz, daquilo que se constrói e que se planeia.

Não se pode dizer que a frente do porto de Lisboa não tenha sido planeada, até o Marquês de Pombal já tinha um plano que desenha o porto quase desde Santa Apolónia, da zona da Alfândega, até Belém. A seguir a isso, o porto industrial é um plano desenhado e incentivado na sua relação com o caminho-de-ferro, com os sistemas viários, etc. O problema é que toda essa infraestrutura entra em crise de abandono, assim como, grandes manchas de terrenos industriais, isto porque a economia muda, as tecnologias evoluem e passam a ser outra coisa. As indústrias como as siderurgias e as petroquímicas começam a entrar em crise, quer em dimensão quer em produção, acabam por fechar e ficam terrenos abandonados, um pouco diferente do terreno vago.

A cidade existia, estava planeada mas pouco a pouco, os sistemas de infraestruturas começam a entrar em crise e desaparecem, também esses, normalmente, têm enorme potencial para ser reabilitados ou eventualmente transformados. Ao contrário dos terrenos residuais e dos terrenos

vagos grande parte destas implantações estão em zonas muito próximas dos centros históricos, como é o caso do Porto. Nesta cidade, a área portuária não só é uma espécie de serpentina que vai ao longo de toda a cidade compacta, como se inverte sobre aquilo que era porque, urbanamente, a área industrial e o porto alfandegário era uma barreira para o rio. A partir do momento em que isso cai, a sua reabilitação retoma outra vez o contacto da cidade com o rio.

**No caso da cidade do Porto, a ligação com o rio é muito mais evidente e subtil do que na cidade de Lisboa com duas margens bastante opostas...**

No caso de Lisboa houve outro problema que foi no modo como se abriu o porto. Hoje em dia, as zonas que fecham o contacto com o rio estão confinadas a uma zona do porto industrial na zona de Alcântara, e depois de Santa Apolónia para norte. Na margem sul isso também está a acontecer mas por troços mais pequenos, por ainda ter continuado a existir atividade industrial, sobretudo no Barreiro, mas que hoje em dia também está em crise.

Há outro fenómeno importante, nos séculos XIX e XX, ninguém cultural e socialmente estava interessado em ir passear para o rio. A evolução do espaço público de Lisboa, e a própria noção do uso e do habitar do espaço público é uma coisa relativamente moderna, e que aparece do Iluminismo para a frente, é um fenómeno claramente de uma burguesia ascendente, que não existia antes. As primeiras expressões projetadas e desenhadas desse “*upgrade*” do espaço público, em Portugal, são capazes de ter funcionado em sítios como por exemplo Viana do Castelo.

Em Lisboa, os chamados passeios públicos vêm no seguimento da Baixa para a Avenida da Liberdade e, na maior parte das cidades portuguesas, as réplicas do passeio público são sempre espaços de interior e não de frente de água. No rio Douro, também acontece próximo da foz e, por exemplo, toda aquela avenida que está claramente virada sobre o mar, é um projeto já dos anos 20 do século XX.



Há essa questão de que, hoje em dia, os cidadãos e a cidade têm de ir para junto da água, em Portugal é um fenómeno dos anos 40 para a frente. A Lisboa medieval, por exemplo, é uma muralha indiferente à terra e ao rio, porque quando comunica com ambos os elementos, fá-lo por portas, nem sequer há portos.

**Na cidade da periferia, a relação entre o cheio e o vazio é completamente diferente do centro histórico. Por consequência, o próprio valor relativo da matéria dita natural, a paisagem, é cada vez mais, uma matéria fundamental na definição destes vazios que se estão gradualmente a humanizar, tornando-se produtos de arquitetura. Será a zona ribeirinha de Lisboa tida como local preferencial de construção destes “produtos de arquitetura”?**

Claramente que sim. Hoje em dia há uma coisa que só agora é que se está a mudar na zona ribeirinha de Lisboa, que é a saída do uso industrial desta zona. Os portos das grandes cidades, e Lisboa não foge à regra, são tutela duma autoridade portuária, e que em Lisboa chamava-se a APL. Isto quer dizer que eram autoridades autónomas do concelho, ou das câmaras municipais, quanto muito dependiam diretamente do governo, detendo a tutela de tudo o que era a atividade industrial do porto. A questão que tem a ver com a chegada e partida dos barcos, armazenagem, o que entra e o que sai, ou a distribuição com o interface, quer seja para camiões quer seja para o caminho-de-ferro, ou a gestão dos passageiros, é uma coisa que voltou em força com o cruzeiro. Quando a cidade de Lisboa descobre que tem um potencial incrível em catorze quilómetros de costa, e quer fazer a abertura, a autoridade do porto de Lisboa não o permite. E quando finalmente a APL o decide fazer, é da maneira mais pragmática possível, ou seja, faz de maneira a transformar num negócio. O reuso de toda a propriedade era facilmente transformável mas com um problema, servem para pouco mais do que uma atividade lúdica.

Esta ausência de política e de revisão de planeamento fez com que grande parte da extensão do porto de Lisboa, e do porto de Leixões no caso do Porto, se transformassem novamente em áreas

abertas à cidade com bares, restaurantes, discotecas, ou seja, é monofuncional e funciona praticamente ao fim da tarde ou de noite.

As próprias transformações de paisagem são muito à volta de redecorar, refazer, gastando o mínimo possível e, ao mesmo tempo, cobrar rendas exorbitantes.

**Segundo uma frase de Rafael Moneo, frase que o arquiteto tem vindo também a citar em algumas das suas entrevistas, cita que quando um edifício é concluído e inaugurado, é deixado a uma enorme solidão, sendo confrontado com a vida e com o tempo. Em que medida revê este facto nos seus projetos em Lisboa?**

Eu revejo isso em todas as obras acabadas, sejam mais ou menos duradouras. Estou de acordo com o Moneo porque acho que é uma condição da obra terminada, digo isto porque acho que o Moneo teve uma lucidez enorme a perceber isto, e a teorizar esta questão que, ainda hoje, não é comumente aceite. Ou seja, vejo a reação de muitos colegas arquitetos que acham que a obra, uma vez acabada, tem que continuar a ser completamente tutelada pelo seu autor. O medo que o autor tem é de, enquanto está vivo, se vir a chatear com quem usa o edifício. Conheço histórias anedóticas de edifícios que o Siza desenhou e, quando visita as famílias que lá vivem, chateia-se quando lhe mudaram os móveis ou algo parecido. Isto pressupõe que as obras de arquitetura, normalmente, duram muito para lá da vida dos arquitetos. Se a obra perder o uso, no caso de uma casa privada, quando os donos morrem (o cliente), as casas acabam por ficar devolutas.

Moneo diz também que, mesmo abandonada, uma coisa tem sempre potencial de reabilitação, o problema é que se o ciclo de reabilitação é longo, torna-se num campo arqueológico e aí, reabilitar não só é muito mais caro como pode começar a ter outro valor, tem a ver com uma dimensão estética. É como visitar Pompeia, ou Conímbriga ou outra, a história é a vida do edifício no sentido “*vitruviano*”, que é continuar a ter a «*firmitas*», estar apresentável para se viver, continuar a ter a «*utilitas*», continuar a justificar a vida dentro dela, ou o uso, ou como o funcionalismo dizia *manter a*

*sua funcionalidade* e, finalmente, continuar a representar uma beleza que é a «*venustas*». No campo arqueológico é a «*venustas*» da ruína, a «*firmitas*» dissipa-se, e a «*utilitas*» refere-se a uma exploração turística, os conceitos alteram-se completamente.

Para mim é muito importante que a arquitetura possa conter vida, e Moneo também o descobre. Tenho um projeto que é o Centro de Interpretação da Batalha de Atoleiros, em Fronteira, que não é propriamente uma casa para ser vivida, a vida ali é o desfrute de um monumento, é um momento histórico que foi importante para a identidade das pessoas, para a própria história, etc. No fundo é um contentor para ter um espetáculo de audiovisual lá dentro, e a vida daquele edifício não tem nada que ver com uma residência, mas sim com o filtro das pessoas que lá passam, é um centro de interpretação de outras coisas, e essa é a sua vida, um dia aquilo pode acabar e começar a entrar em ruína e, acontecer aquilo que hoje em dia acontece, é aberta a um outro uso.

**No caso do projeto de remodelação do Edifício Sede do Banco de Portugal, em parceria com o Arquiteto João Pedro Falcão de Campos, na memória descritiva do projeto fala-se da “abertura à cidade do edifício, salvaguardando as questões de privacidade e de segurança inerentes ao funcionamento da instituição”, pergunto de que forma é possível transformar um edifício anteriormente fechado em si mesmo, em algo que se abre para a cidade?**

No caso do Banco de Portugal, o edifício tem uma parte que é aberta à cidade e outra parte que tem filtros de segurança porque se trata dos escritórios do governador, e portanto da gestão cimeira do banco. A parte que é aberta à cidade é, no fundo, aquilo que é o Museu do Dinheiro, que ganhou esse nome e já era a ideia do banco, um museu que se visita por qualquer cidadão. Tem depois algo que surgiu logo em fase de concurso, que é esta ideia de conciliar o vazio da igreja com o pátio pombalino, é um desfrute visual, as pessoas não podem lá ir, sendo no entanto importante porque consegue ver-se ao nível do chão. Quando se está na ponte, tem-se de um lado aquele pátio que parece uma rua interior, e do outro lado um grande vazio da nave da igreja, sendo essa dualidade

bastante interessante, até porque explica de uma maneira muito clara aquilo que era o quarteirão, onde no pombalino as igrejas ocupavam sempre a cabeça do mesmo. Outro momento foi a descoberta do troço da muralha de D. Dinis, no fundo aquele museu tem essa coisa interessante, não servindo apenas para contar a história do dinheiro desde a pré-história até à finança hoje em dia, além disso tem outra coisa, o próprio edifício tinha uma série de coisas que permitiram fazer uma espécie de museu da lógica do quarteirão pombalino, que é o no fundo o grande instrumento da reconstrução pombalina.

**Com o projeto do Quarteirão do Chiado, tentou criar uma permeabilidade entre as ruas que o ladeiam, trazer a urbanidade da cidade para dentro do mesmo, onde os pátios interiores foram desenhados com cariz diferente daqueles que servem apenas o edifício. Poder-se-á dizer que se trata de querer aproveitar este vazio, compondo um novo «polo de urbanidade»?**

Sim, certamente que sim. Isso é algo que decorre muito da estratégia do gabinete de Lisboa, por proposta do arquiteto Siza Vieira para a reabilitação dos quarteirões que arderam, e pareceu-me ter toda a pertinência. A cidade pombalina preocupou-se muito com o espaço público, com a qualidade visual do mesmo na medida em que controla o desenho das fachadas, com a questão higiénica da cidade, que é a primeira vez que existe a partir do desenho do corte de quarteirão.

O que se sucede a seguir, à medida que se vai construindo a cidade pombalina, é que muitas dessas coisas, dentro dos pátios e afim, pouco a pouco vão sendo subvertidas, privatizadas, saturadas de construção. Outra questão é o nível dos telhados, quando se observa a malha pombalina do elevador de Santa Justa, há uma certa dificuldade em entender que se trata mesmo de um retângulo, porque os telhados têm um ou dois pisos, claramente abusivos e clandestinos.

Na cidade pombalina, efetivamente, o pátio dos quarteirões não era acessível à cidade, seria o que, hoje em dia, se chamaria de um espaço coletivo usufruído pelos habitantes dos prédios. Não se previa que todo esse espaço interior fosse construído, porque a razão do pátio é para construir um

espaço de cerca de vinte metros de largura em que os compartimentos são todos habitáveis com a possibilidade de duas frentes de luz, ventilação natural, etc. Se esse espaço interior de quarteirão for preenchido, os escritórios e armazéns não teriam grande problema devido a terem sistemas de aclimatização e iluminação artificial. No entanto, para habitação isso não é possível, esse é um dos fatores que contribuiu para a saída da habitação do centro pombalino, a outra é claramente a pressão financeira da rentabilidade para escritórios.

**No caso do projeto do edifício do Pantera Cor-de-Rosa, era espectável que este, tendo sido construído num espaço devoluto, pudesse vir a gerar urbanidade?**

Acho que gera alguma urbanidade, mas reconheço que é um pouco do género «*Carta de Atenas*». A história interessante no Pantera Cor-de-rosa, e no fundo em toda a zona N2 é que foram convidadas sete equipas pela Câmara Municipal e, os convidados eram arquitetos consagrados que já tinham trabalhado em vários subúrbios. No caso da zona N2 cada arquiteto devia trazer um jovem arquiteto para a equipa, por essa mesma razão, eu e o António Reis Cabrita estamos ligados ao projeto. Tínhamos acabado de ganhar um concurso em Faro, estávamos a trabalhar no ateliê do Nuno Teotónio que, entretanto foi preso, e propôs levar-me a mim e ao Reis Cabrita, que avançámos com o projeto.

A primeira coisa que estas sete equipas fizeram quando se reuniram foi dinamitar por completo o plano que existia, da autoria do arquiteto Silva Dias. Fomos todos muito bons a contestar, mas muito maus a criar uma alternativa, que ainda hoje é visível. Para mim, a operação da zona N2 é uma operação urbanisticamente falhada, no sentido em que se trata de sete fragmentos que têm em comum as duas estradas.

Quando propusemos o projeto do Pantera, com dois corpos paralelos, uma rua interior e um pátio, e ainda uma praça para a rua principal que passa na cota baixa, havendo outra que passa depois na cota alta. O modelo era, de facto, um pós-pombalino, e todos questionaram, nomeadamente o próprio

Silva Dias que afirmava ser um retrocesso na história da cidade voltar ao quarteirão. Dos outros seis colegas, o único que se aproximou mais da criação de uma malha de quarteirões foi o arquiteto Cabral Reis, que deu uma certa continuidade para o lado poente do Pantera. Do lado nascente confinámo-nos com o arquiteto Manuel Vicente que queria fazer o seu objeto. A ideia do quarteirão e da malha, um pouco como a estratégia pombalina, pressupõe algum apagamento da autoria e a aceitação de algumas regras, a própria arquitetura pombalina é uma arquitetura austera, uma arquitetura chã. Hoje em dia, não digo que seja o único modelo, mas é um dos que está a voltar à universidade.

**Poder-se-ia dizer que a zona de Chelas foi um laboratório experimental a nível de urbanidade?**

Sim! Por acaso, acho que isso faz sentido, não se trata apenas de Chelas, também em algumas passagens do Olivais Norte para o Olivais Sul são interessantes e, no fundo, tudo começa, nos bairros dos Olivais, com a primeira experiência, muito tardia, do Corbusier, da cidade do zonamento. O caso de Olivais Sul é diferente porque cria cinco unidades de vizinhança, na altura dos anos 70, sendo que o plano começa em anos 60.

Já há muito esta ideia do «*CBD*» (*centrum business district*), a concentração que é no fundo resultado do espaço sobranço. Estava previsto que no centro existisse o grande CBD, que é um modelo claramente proveniente da cidade americana e que, hoje em dia, está em crise em todo o mundo, na Europa, e em particular na cidade americana, à exceção das grandes cidades que são, de tal maneira, máquinas de produzir economia que tudo continua. O valor fundiário não para de subir, e quando se vai para cidades fora dos centros, o modelo de *CBD* está em crise, devido a processos de abandono. Pensa-se que este processo está longe de acabar, porque com os avanços que estão para chegar com a tecnologia automóvel, grandes parques de estacionamento, as cidades de periferia voltam a encarar a pertinência dos transportes públicos, os quais, em algumas cidades, tinham desaparecido completamente.

**Numa entrevista dada ao *Jornal Público*, relativa ao projeto da Torre de Controlo de Tráfego do Porto de Lisboa o arquiteto referiu que “*Um objeto é tanto mais posto, quanto maior for o vazio à sua volta*”. A Torre Inclinada é um marco implantado num vazio, em algum momento a torre inclinada foi projetada para suportar construção na sua periferia?**

A torre de controlo tinha um sítio muito preciso onde iria ser projetada, mas esse sítio não existia porque era na água. O projeto é então feito sobre a ponta de um «*pier*», uma espécie de muralha que defendia sobretudo do lado poente, de onde provém uma certa ondulação daquele pequeno porto interior, e na ponta tinha o sítio da torre. A verdade é que quando o projeto foi feito, a muralha não existia. O projeto foi construído antes da muralha, quando esta foi erigida teve que se adaptar à torre. Era, por isso, pouco provável que surgisse construção em seu redor, pelo simples facto de ter sido projetada para estar sobre a água. No entanto, esse risco existia e ainda existe, porque já foi feito o quarto ou quinto plano daquela zona, da autoria do arquiteto João Pedro Falcão de Campos e, mesmo assim, a construção é bastante afastada da torre.

Na altura quando falei disso, dei o exemplo da praça do Comércio e o da chamada «*Place Royale*». Quando se discutia imenso sobre a animação na praça do Comércio, esta animação é o não entendimento, podemos dizer, a subversão da tipologia da «*Place Royal*», esta precisa de vazio à volta, o chamado “vazio de respeito” com a estátua do rei, um momento da história, incluindo a história da arquitetura, em que o iluminado é um ditador a cavalo, que concentra em si o poder régio.

**Abordámos anteriormente o tema de «*espaços devolutos*» e como estes representam momentos de oportunidade de intervenção na cidade. Numa entrevista dada pelo arquiteto e crítico Nuno Portas em 2010, este salientou que o “horror ao vazio” seria uma característica da cultura portuguesa. Considera que esse “horror” foi ultrapassado?**

Acho que o Portas tem toda a razão porque há de facto, ainda hoje, um certo medo que julgo ser herança do Barroco, relacionado com um estatuto de afirmação, que está ainda muito irrigado na

cultura popular. A certa altura percebo que, um país que é pobre, quer usar tudo o que puder como forma de afirmação.

Lembro que quando trabalhei no S.A.A.L. fizemos um trabalho localizado no Casal das Figueiras, em barracas todas construídas em madeira porque cerca de 60% da população que lá vivia eram pescadores artesanais que tinham o culto de construir em madeira, e depois pintá-los com cores muito garridas. Havia de certa maneira, barracas muito mínimas, mas por mais pequena que fosse, tinha sempre aquilo que se chamava a “casa de fora”, uma espécie de sala de visitas, ou seja, uma divisão em que por vezes mal cabia uma cadeira, e não era praticamente habitada. Viviam muito mais a cozinha, muito pequena, que tinha uma ligação a um pequeno pátio exterior, - sendo pescadores precisavam desse espaço para assar o peixe e reparar as redes de pesca.

Lembro-me que nestes bairros, esta tal “casa de fora” tinha normalmente duas cadeiras, com uma mesinha repleta de retratos. A primeira fase do Casal das Figueiras, onde maior parte dessas barracas foi demolida, servia para atender aos casos mais urgentes, com um plano de 400 casas. Numa segunda fase, os vazios sobrantes serviam para reestruturar e pavimentar ruas e o espaço público, no entanto o processo do S.A.A.L. acabou por caducar e o processo parou.

Essa história do horror ao vazio é curiosa e tem muito a ver com culturas, e por vezes penso que, os únicos portugueses que não têm horror ao vazio são os arquitetos, porque de resto, as casas que nós fazemos, à exceção das do Siza porque ele assim o proíbe, ficam repletas de tralha.











**Instituto Universitário de Lisboa**

Escola de Tecnologias e Arquitetura

Departamento de Arquitetura e Urbanismo

Mestrado Integrado em Arquitetura

**Inês Sofia Moreira Cardoso Raposo**

Trabalho de Projeto submetido como requisito parcial para a obtenção do

grau de Mestre em Arquitetura

**Centro de Artistas na Trafaria**

Tutor:

Professor Auxiliar Pedro Luz Pinto, ISCTE-IUL

[Outubro, 2019]



## 02. CENTRO DE ARTISTAS NA TRAFARIA

*“Projetos que provoquem reações, que não são contudo previsíveis, mas essa é uma das condições de obra de arquitetura contemporânea: permitir a abertura à sua própria interpretação.”*<sup>179</sup>

---

<sup>179</sup> Byrne, Gonçalo (2006). *Geografia Vivas. Living Geographies*. Edição Ordem dos Arquitetos. Pág. 11.

## **ÍNDICE 2**

0. INTRODUÇÃO .....	174
1. O LUGAR .....	178
2. A PRÉ-EXISTÊNCIA.....	186
3. A ARQUITETURA.....	212





*Vista Aérea do lado poente do Estuário do Tejo.*



Fonte da imagem: [http://amsl-primeiropasso.blogspot.com/2014\\_06\\_01\\_archive.html](http://amsl-primeiropasso.blogspot.com/2014_06_01_archive.html).



## 0. INTRODUÇÃO

Esta segunda parte apresenta o trabalho realizado no âmbito da vertente de prática (VP) da Unidade Curricular de Projeto Final de Arquitetura (PFA) do 2º ciclo do MIA para o ano letivo 2018/2019. O projeto é desenvolvido na margem com o Estuário do Tejo, mais precisamente na frente ribeirinha da Trafaria, margem sul do rio, a poente do concelho de Almada.

Inicialmente é levantada a premissa de reinterpretar e reinventar a arquitetura, num contexto de caracterização do lugar, onde a sociedade se torna o “encomendador” da obra, e a qual está enraizada culturalmente com atividades piscatórias, ed onde provém o seu modo de subsistência. A intervenção considera a necessidade socio cultural, assim como a estrutura paisagística onde se insere.

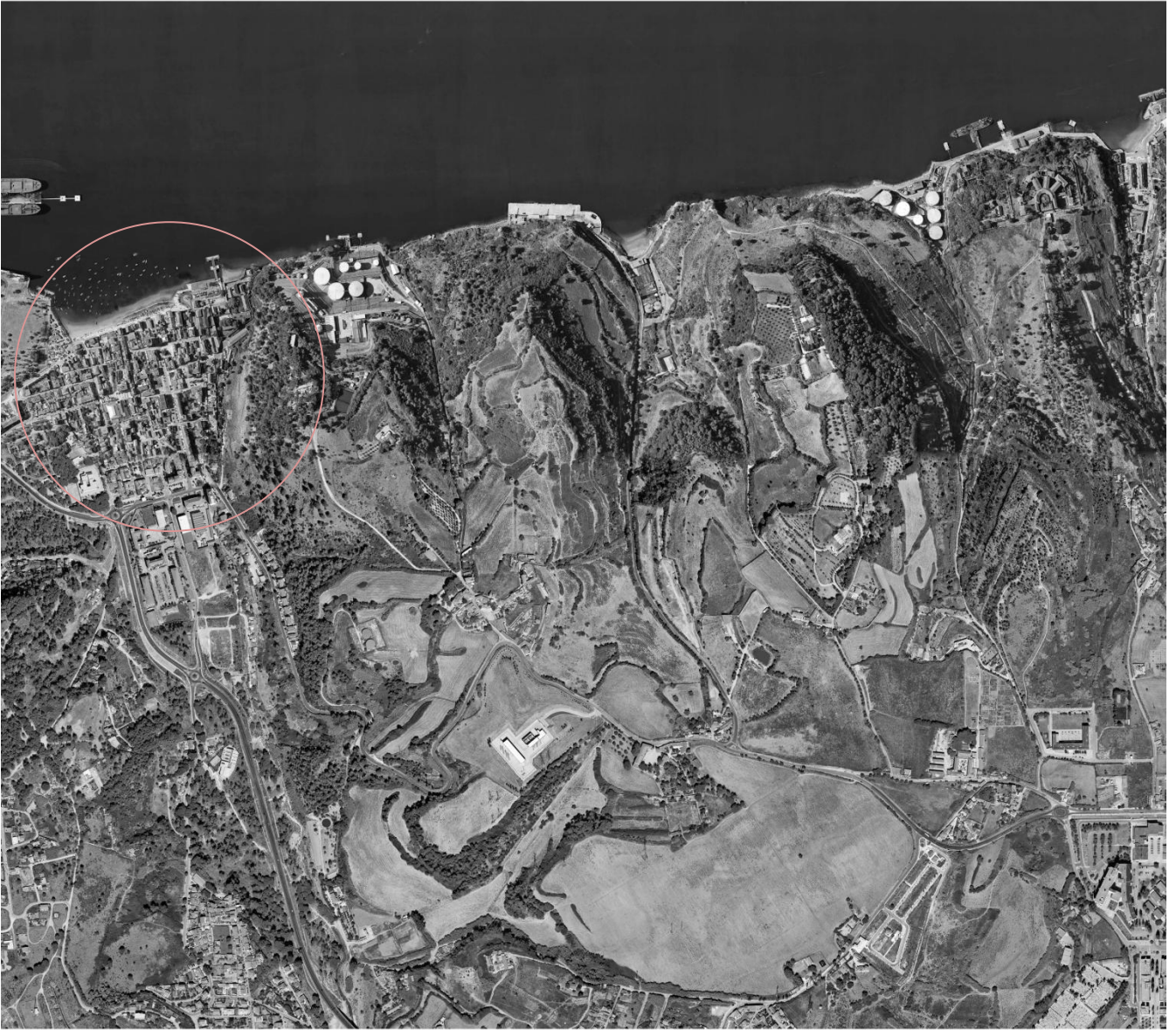
Da aprendizagem proveniente da vertente teórica, o projeto pretende ultrapassar a designação de objeto isolado, ao invés, pretende contribuir para a criação de espaço público e a consequente inserção no tecido urbano, de modo a gerar a própria regeneração do lugar. Contemplando um misto de vontades, este ponto de vista tenta revelar uma maior complexidade e adaptabilidade da arquitetura na contemporaneidade, sendo encarados aspetos históricos, espaciais, formais e expressivos que caracterizam o espaço central da intervenção.

É criada a possibilidade de reestruturação e reabilitação do território como potenciador social, onde os elementos que compõem a paisagem, em toda a sua extensão, servem de ponto de partida para a sua transformação. O projeto prevê objetivamente uma hipótese de futuro: quanto mais coerente e adaptada ao lugar, maior o seu impacto arquitetónico na melhoria do espaço e naquilo que o rodeia. A intervenção será por isso a várias escalas: desde o tratamento do espaço urbano, espaço público e o espaço edificado em si.



*Ortofotomapa da Trafaria, Almada.*





*Com localização da Vila da Trafaria*



*Vista panorâmicasobre a antiga vila da Trafaria. Edição Comemorativa da Criação da Junta de Freguesia da Trafaria (1926-96).  
(Fonte do postal:Arquivo de Almada. Autora da fotografia: Margarida Bico).*

## 1. O LUGAR

A primeira análise apresenta este pedaço de terra esquecido no tempo, que preserva consigo a história e costumes de uma população intrinsecamente ligada ao rio. Um território bastante demarcado pela paisagem que, até finais do século XIX, era constituída maioritariamente por dunas, pântanos e juncais, responsáveis pela propagação de epidemias. Em grande parte, este lugar permaneceu fiel ao seu passado, evitando que a “poluição” infraestrutural viesse reconfigurar e reinventar a sua imagem na totalidade. O grande contraste é marcado pelo desenvolvimento rural, pela instalação de algumas indústrias e pela presença de infraestruturas militares.

Com o rio Tejo como plano de fundo, um dos limites físicos é definido pela própria paisagem, na qual surge a Trafaria, uma pequena Vila Piscatória pertencente ao concelho de Almada, e que beneficia desta localização estratégica na foz do Rio. A proximidade com a capital potenciou a criação, em 1846, de um posto alfandegário de Lisboa, além deste posto de controlo, surge também a primeira instalação militar na Trafaria, o Forte de Artilharia construído perto do Lazareto durante o séc. XVII, integrado num sistema de defesa comum a ambas as margens, o qual introduz um posto aduaneiro, de quarentena e fiscal na margem oposta à grande cidade. Mais tarde estas funções são completadas com estruturas de cariz militar e religioso.

Durante o século XX, a Trafaria é considerada uma das principais praias do país, retirando o protagonismo a Lisboa durante a época balnear, fator que contribuiu para o desenvolvimento da vida cultural e social do sítio. Face a este cenário tornou-se necessária uma avaliação, e posterior estratégia, de planeamento e gestão urbana. O ponto de partida é apoiado no documento do Estudo de Enquadramento Estratégico – Planta de Condicionantes.





A proposta de intervenção inicial foi centrada na Trafaria, zona onde o planeamento, ou a falta do mesmo, gerou um crescimento populacional desregrado, assim como a própria malha urbana, a qual tem vindo a ser intervencionada nos últimos anos. O desenho estratégico é deixado em aberto e edifícios de grande imponência histórica são deixados devolutos, entregues a si mesmos e às memórias de uma vivência outrora ativa e permanente.

*“Diogo Seixas entende que a sensação de perda é uma noção central na obra de Aldo Rossi, (...), afirmando que existe uma relação entre melancolia e Arquitetura, sobretudo na Arquitetura culta, (...), que (...) se debate com a noção de História, de progresso e a sensação de ruína, (...), e aqui de um modo contemporâneo de Rossi, com proliferação de valores capitalistas-consumistas, transformando a cidade num bem de consumo.”<sup>180</sup>*

Assim, este cenário deixa um resquício de expectativa para a Trafaria, que na sua abrangência tem sido preservada no tempo e na sua qualidade espacial, onde as questões levantadas por Rossi estão interrelacionadas com problemas culturais atuais no contexto da Arquitetura em Portugal.

A margem sul surge em contraste com a margem norte. A zona de intervenção, o lugar da Trafaria, está localizada a poente no território, entre os sítios de Porto Brandão e a Cova do Vapor, do concelho de Almada. Num “ (...) âmbito mais específico, esta VP prende-se com o sentido da transformação e com as condições de habitabilidade de áreas adjacentes ao grande centro urbano e simbólico que é o centro da cidade de Lisboa.”<sup>181</sup>

---

<sup>180</sup> Citação retirada do enunciado da vertente prática para o projeto final de arquitetura 2018/2019. A qual me fascinou e entusiasinou com a procura de potencialidades no projeto que estava prestes a iniciar.

<sup>181</sup> *Idem.*



*Vista aérea que abrange ambas as margens do Rio. Conjunto de postais que ilustram a cultura piscatória da Trafaria. Edição Comemorativa da Criação da Junta de Freguesia da Trafaria (1926-96). (Fonte da imagem na web. Fonte dos postais:Arquivo de Almada. Autora das fotografias: Margarida Bico. Fotomontagem feita pela autora).*

No lugar onde a arriba se dissipa com a cota do plano de água e encontra as diversas camadas de areões, dos quais o mais próximo da margem “comunica” para Sul, com as terras da Costa, em direção ao Cabo Espichel e à Serra da Arrábida. A vila piscatória tem origem num pequeno aglomerado de pescadores, com um extenso areal, pouca vegetação e algumas cabanas que contavam com a presença dos ventos dominantes do quadrante Norte. Até ao séc. XVI, existia apenas uma praia e pouco mais.

Oficialmente foi primeiro lugar de veraneio, pela proximidade com Lisboa mais especificamente a curta distância de Belém. Derivado deste movimento, desenvolve-se a construção de alojamentos precários num terreno que, em oposição à margem norte do rio, encontra uma exposição solar virada a norte, uma força da água brutal, por se localizar à saída do rio, e um contraste violento com a imensidão da paisagem e, mais recentemente, com a escala excessiva de algumas infraestruturas portuárias, que foram privatizando os acessos ao rio.

A estagnação, em certa medida, de transformações faz com que um singular e entorpecido património arquitetónico, urbano e histórico se mantenham expectantes. A informalidade entre as diversas áreas, a intrínseca cultura tradicional piscatória, aliada a uma tradição de veraneio, que originaram aglomerados informais de habitação, associativismo ou a existência de zonas PER<sup>182</sup> por consolidar. A convergência destas valências, decorrente do movimento de gentrificação da população e da pressão urbanística que também se tem vindo a sentir em Lisboa, fruto da atratividade turística na capital, e que se estende aos limites regionais.

---

<sup>182</sup> Programa Especial de Realojamento.



*Delimitação da área de reabilitação urbana da Trafaria (ARU). Redução da escala 1/2000.*

Perante a interpretação das circunstâncias do lugar, é proposto projetar uma possibilidade de transformação. É imperativo a construção de uma visão de planeamento e da arquitetura, com a consciência da realidade económica e social do sítio, e com respeito pela cultura e tradição de uma população que preserva consigo a história de tempos antigos, onde o sentido de comunidade está ainda bastante presente. As premissas que prevalecem dessa reflexão sobre o território incidem sobre ações estruturantes, a sua exequibilidade e a natureza do seu impacto, de maneira a poder permitir a consolidação de uma condição de lugar para este território.

O facto é que um território como este, deixado em bruto ao longo do tempo, tem vindo hoje a ser alvo de diversas vontades de reorganização e recuperação urbana. A intenção de consolidação da Trafaria, nomeadamente do núcleo histórico, tem presente, não somente, o património edificado, mas também o carácter da paisagem. Ainda, estes processos visam poder expandir a outras zonas, de modo a que o espaço público possa ser a infraestrutura de organização e coesão das diversas partes, por forma a integrar todo os elementos num só conjunto.

Em reflexão sobre a zona consolidada da Trafaria, um dos aspetos identificados, e com o qual tivemos o primeiro contato com esta outra margem, foi no momento da chegada ao sítio. Como em tempos antigos, fizemos a travessia do Tejo por via marítima e, a “porta” que nos recebeu, foi este terminal em estado um tanto degradado, a “praça” que serve simplesmente para circulação automóvel, e um presídio encerrado em si mesmo, devoluto, entregue ao tempo, ao espaço e ao vazio. A estratégia de grupo incide por isso na frente ribeirinha da Trafaria, e na reabilitação da porta marítima que nos recebeu, respetivamente o Porto, a Praça e o antigo Presídio da Trafaria.





*Vista da Trafaria a partir do Monte de Murfacém. Fotografia tirada pela autora, 2018.*

## 2. A PRÉ-EXISTÊNCIA

A título individual a proposta tem como foco o complexo do antigo Presídio da Trafaria, e trata da adaptação da arquitetura existente aliada à criação de um novo edifício, para um centro dedicado a artistas e aos habitantes locais. O programa enunciado exige a reabilitação de um dos edifícios devolutos, assim como da reativação do caminho de ronda, que circunda todo o perímetro do complexo, com inserção de um edifício de apoio, o que resulta por isso na abertura pontual do complexo ao exterior.

Primeiramente foi elaborado o levantamento da história e do edificado do sítio em questão, assim como das diversas alterações que foram sucedendo. O olhar sobre este conjunto edificado, com uma nova perspetiva, reorganiza o vazio urbano e intensifica valências já presentes no local. É necessário que uma pequena ação possa gerar uma multiplicidade de outros gestos. A Arquitetura, além de introduzir a qualidade espacial e funcional deve também deixar espaço para que outras apropriações possam ter lugar.

O sítio em questão tem a sua importância histórica de função militar na Trafaria, e de apoio à cidade de Lisboa. Inicialmente o Lazareto foi construído para vigilância e espaço de quarentenas, local onde passavam mercadorias e pessoas antes de entrar em Lisboa. No ano de 1743 o arquiteto Carlos Mardel foi incumbido de realizar um plano de requalificação do presídio, e na década de 50, começam a ser sentenciados para o Lazareto doentes antes de partir para outras paragens como a Índia.

Entretanto devoluto, o complexo é aproveitado para outro fim que não o de presídio, em a Companhia de Pescarias Lisbonense estabeleceu-se com uma instalação para o enxugo e preparo de peixe (seca de bacalhau); em 1858 a Companhia de Guano Chimico de Peixe inaugurou uma unidade





*Levantamento fotográfico do exterior do complexo. Fotografias tiradas pela autora, 2018.*

para produção de adubo agrícola a partir do peixe; em 1882 serviu de salão de espetáculos; em 1889 foi construído uma grande armazém para recolha das galeotas reais.

No início do séc. XX, e devido à qualidade da zona na época balnear, a rainha D. Amélia visita a Trafaria o que vem a consagrar um importante momento de divulgação da vila piscatória, onde veio a ser inaugurada a primeira colónia balnear de Portugal. Nesse ano, 1901, também a Marinha apresentava um projeto para recuperação do Presídio, transformando-o em Presídio Militar Naval prevendo o aproveitamento possível das construções existentes, assim como do muro de ronda. Em oposição, também o Capitão de Engenharia Arnaldo Augusto de Lorena Ramirez apresenta uma proposta de reconstrução do Presídio, a qual acontece em 1908-09, assemelhando-se ao complexo dos dias atuais. O novo Presídio, também conhecido como a “Casa de Reclusão”, teve um papel importante na época do Estado Novo, pela detenção de figuras no antigo regime, sendo em 1981 desativado, destituído de qualquer utilização.<sup>183</sup>

Além do conteúdo histórico, foram também consultados os atuais Planos Municipais de Ordenamento Territorial (PMOT) que demonstram a ocupação territorial da Trafaria e da Costa da Caparica. É que destacar o Plano de Ação Integrado para Comunidades Desfavorecidas (PAICD) que prevê ação específica de Requalificação do Presídio da Trafaria, Reabilitação da praça dos Pescadores e do Terminal Fluvial, na Trafaria, o qual se consagrou na intervenção de grupo.

Esta ação beneficia ainda da atual estratégia de valorização e revitalização de núcleos históricos, das quais, a Estratégia de Reabilitação Urbana Simples – Área de Reabilitação Urbana (ARU) da Trafaria, que estabelece um novo regime de incentivos à reabilitação urbana, trazendo inúmeras vantagens e diversos benefícios para a população local.

---

<sup>183</sup> Sousa, R. H. P (1999) *Almada Toponímia e História das Freguesias Urbanas*. 2ª Edição. Págs. 21-26.



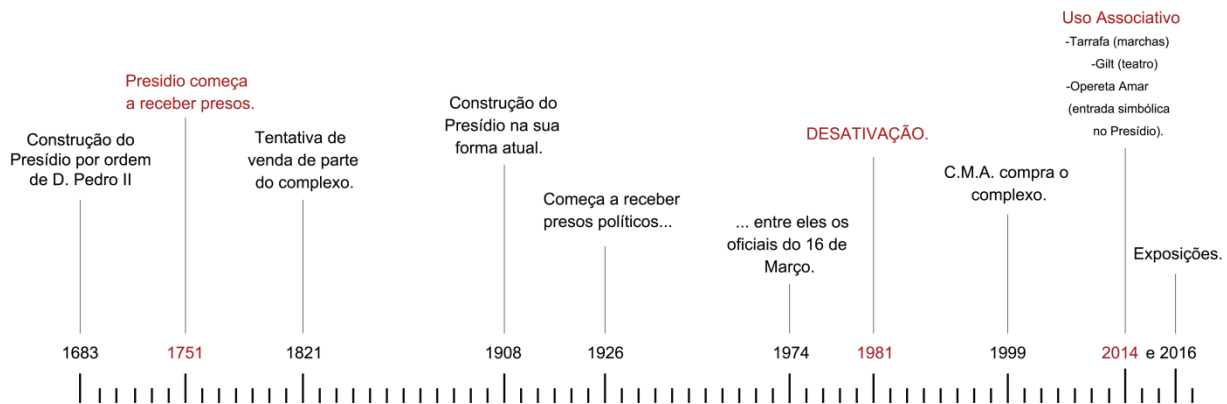
*Vistas gerais sobre a Trafaria no início do séc. XX, e entrada da ponte de embarque. Memórias históricas do sítio. Fonte das imagens: Arquivo de Almada.*



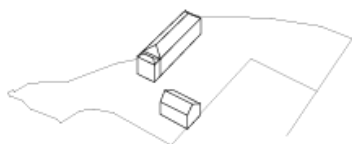
“Planta da Trafaria e desenhada pelos discipulos da Academia Real de Fortificação, Artelharia e de fenho. 1793.”  
Com localização de: (A) Presídio do Lazareto, (B) Bateria, (C) Armazéns de Pólvora e (D) Cemitério.

Em suma, a Trafaria afirma-se como uma das portas de entrada na freguesia, mas também de entrada no espaço do estuário, que liga à área metropolitana de Lisboa, e ainda a toda a zona balnear de recreio e lazer da Costa Atlântica. O presídio, em específico, que acolheu diversas atividades ao longo dos tempos, pertence à identidade do local, tendo sido o grande estabelecimento construído na Trafaria. Desde habitação a equipamentos de pesca, de viveiros florestais a armazém e a espaço de guarda-fiscal, a degradação temporal faz hoje deste complexo património abandonado e em ruína desde os anos 80 do século XX.

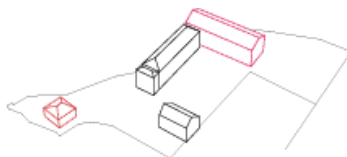
Comprado depois pela Câmara Municipal de Almada, em 2000, por forma a transformá-lo num espaço cultural e de fomento turístico na região. Prova dessa vontade são os eventos que têm acontecido desde então, em 2016 o antigo Presídio é reinaugurado como espaço cultural, contando com diversas exposições no interior das instalações, as quais promoveram desde a história do território e as qualidades paisagísticas e arquitetónicas. É de destacar a exposição “Objeto/Projeto”, integrada na Trienal de Arquitetura de Lisboa, em outubro de 2016. Seguidamente, na mesma altura, a exposição “O Vinho”. Por fim, a abertura das portas do presídio à população para contar a história da região com a exposição “O Presídio e a Trafaria: 450 anos de História”.



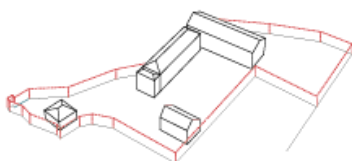
*Cronologia da “vida e eventos” no antigo Presídio da Trafaria, elaborado pela autora.*



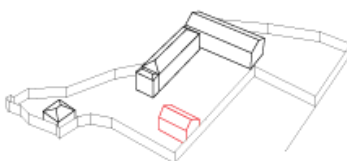
1. 1678 - Construção da Ermida de Nossa Senhora da Saúde (orientação Este-Oeste).  
1683 - Instalação do Forte



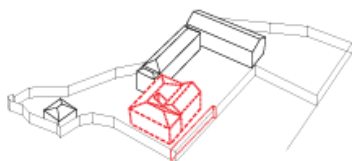
2. 1751 - Local de quarentena - Presídio do Lazareto



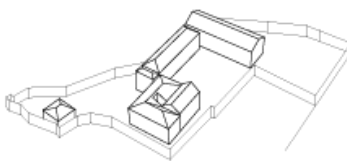
3. 1750 - Erguem-se os muros que cercam o presidio.



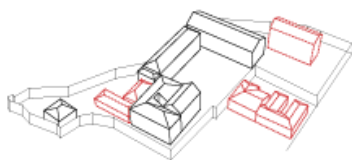
4. 1804 - Remodelação do Lazareto.



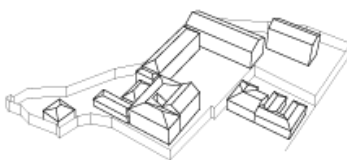
5. 1882 - Utilizado como estância de veraneio.



6. 1901 - Proposta apresentada para reconstrução do complexo. A Ermida é implantada segundo a orientação Norte-Sul.



7. 1909 - Completamente reconstruído para um Presídio Militar Naval no Forte da Trafaria.



8. Aspeto com que permanece o presidio com os edificios e muros da reconstrução.

*Conjetura histórica feita pela autora, com base na informação recolhida sobre a evolução do complexo do Presidio para a forma atual.*





# OPERETA A~MAR

21  
DEZEMBRO

16H30  
LARGO DA  
REPÚBLICA  
DA TRAFARIA

CONTINUA NA  
CAPELA DO PRESIDIO



*Primeira entrada oficial no complexo do Presídio depois de ter sido adquirido em 2000 pela Câmara Municipal de Almada. Fotografias da autoria de Vitor Cid.*







Projeto Plataforma Trafaria, 2016. Associação ED-A



*Levantamento fotográfico do exterior. Fotografias da autora, 2018.*





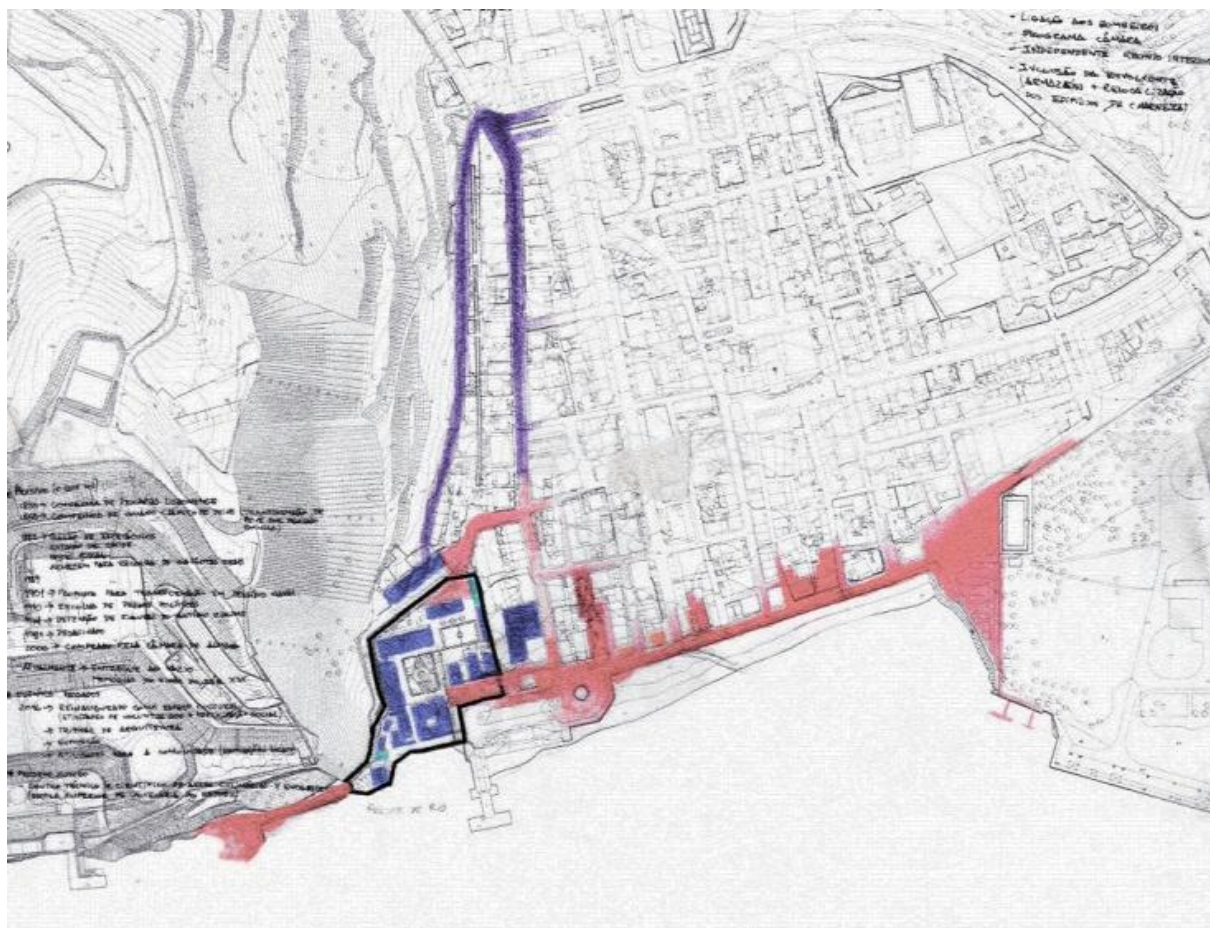
*Levantamento fotográfico do exterior, a partir do caminho de ronda.*





*Levantamento fotográfico do interior de alguns dos edifícios. Fotografias da autora, 2018.*





Esquízo da autora, onde se demonstram as vontades iniciais de que o percurso ribeirinho pudesse ter continuação para ambos os lados dos limites do presídio, mas também para Sul, no seguimento da ribeira encanada.



*Planta de Localização. Redução da Escala 1/2000.*

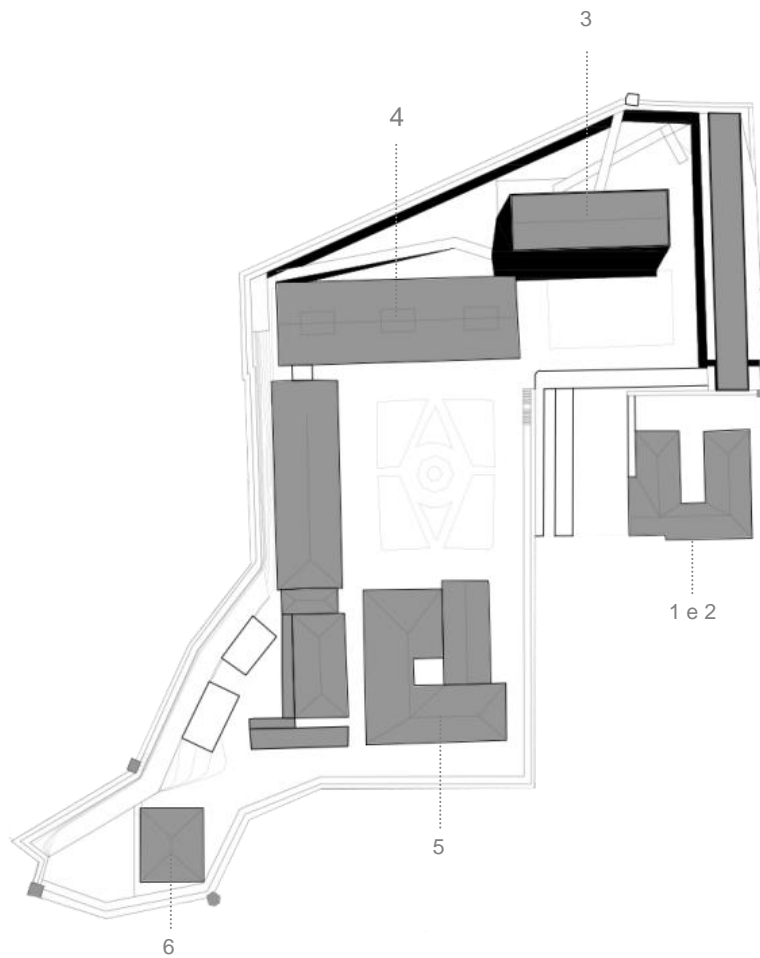




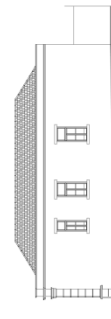
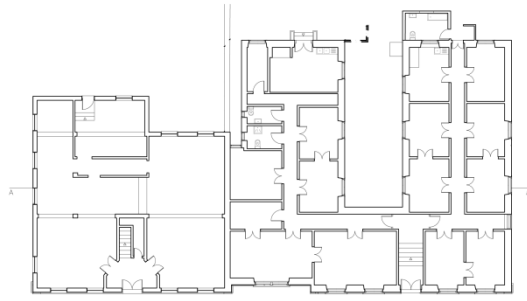
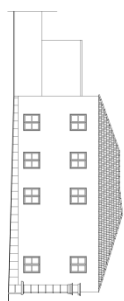
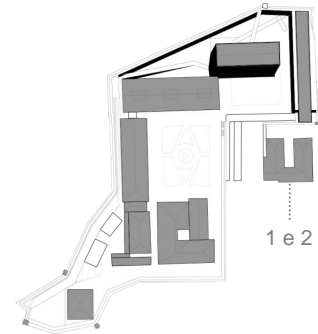
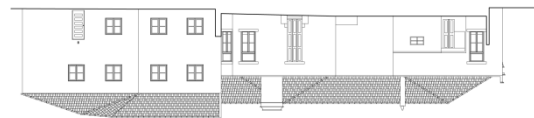
*Planta de Cobertura. Redução da Escala 1/500. Intervenção de grupo com remoção (a amarelo) de alguns dos edifícios devolutos em redor da intervenção, e realocação de um café.*



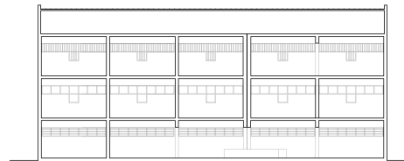
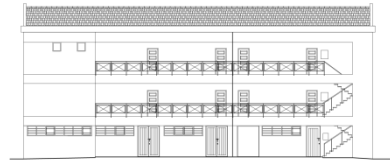
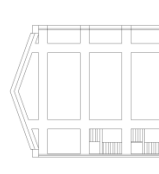
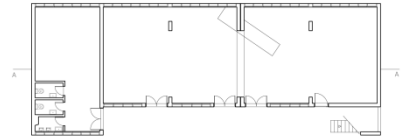
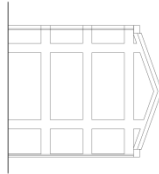
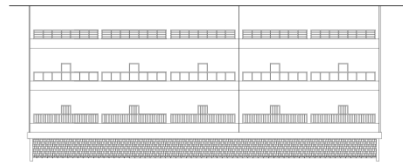
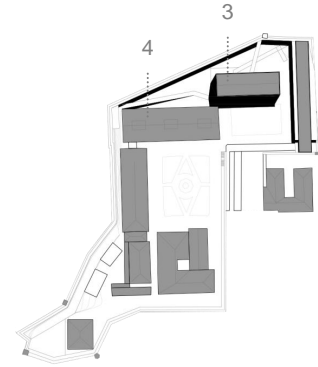
*Planta de Cobertura. Redução da Escala 1/500.*



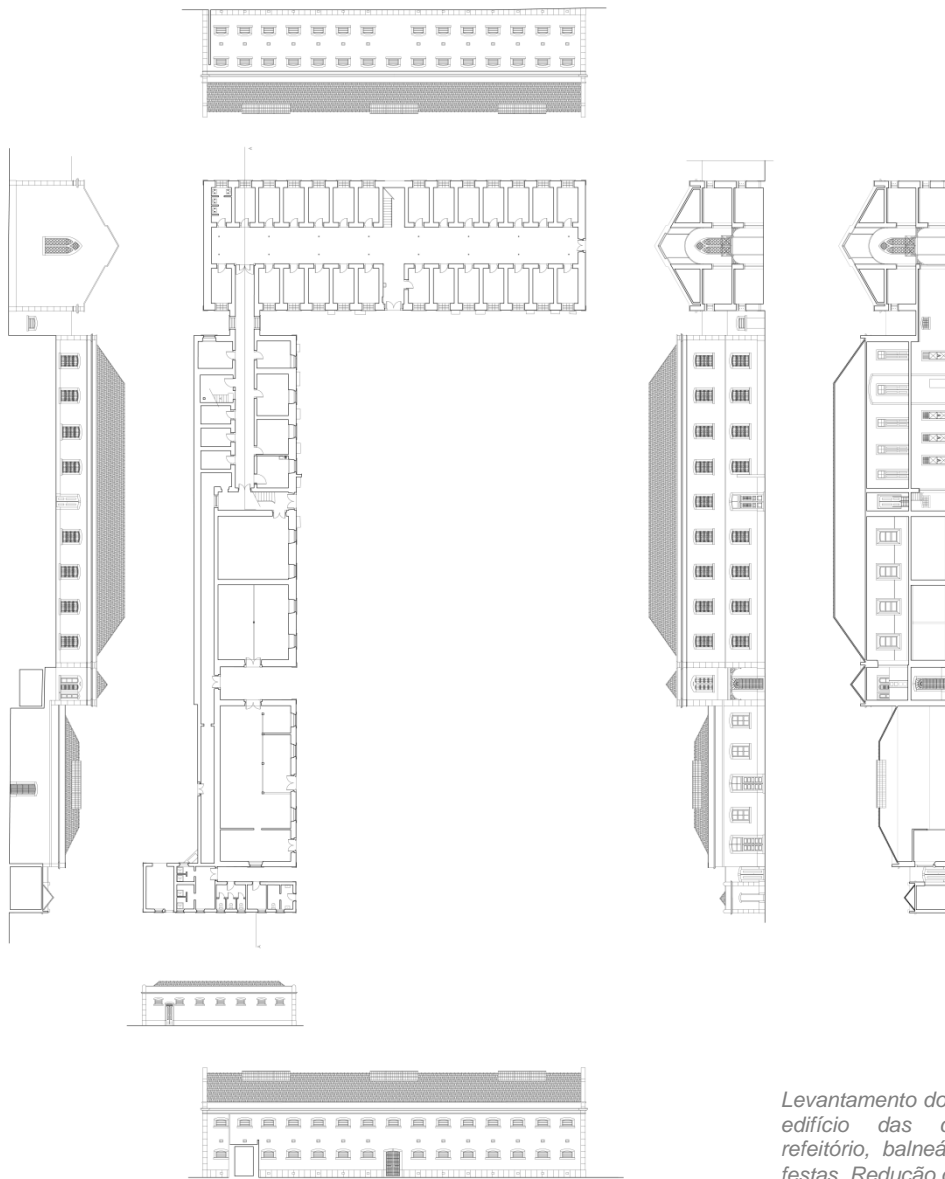
*Levantamento do edificado do complexo do antigo Presídio.*



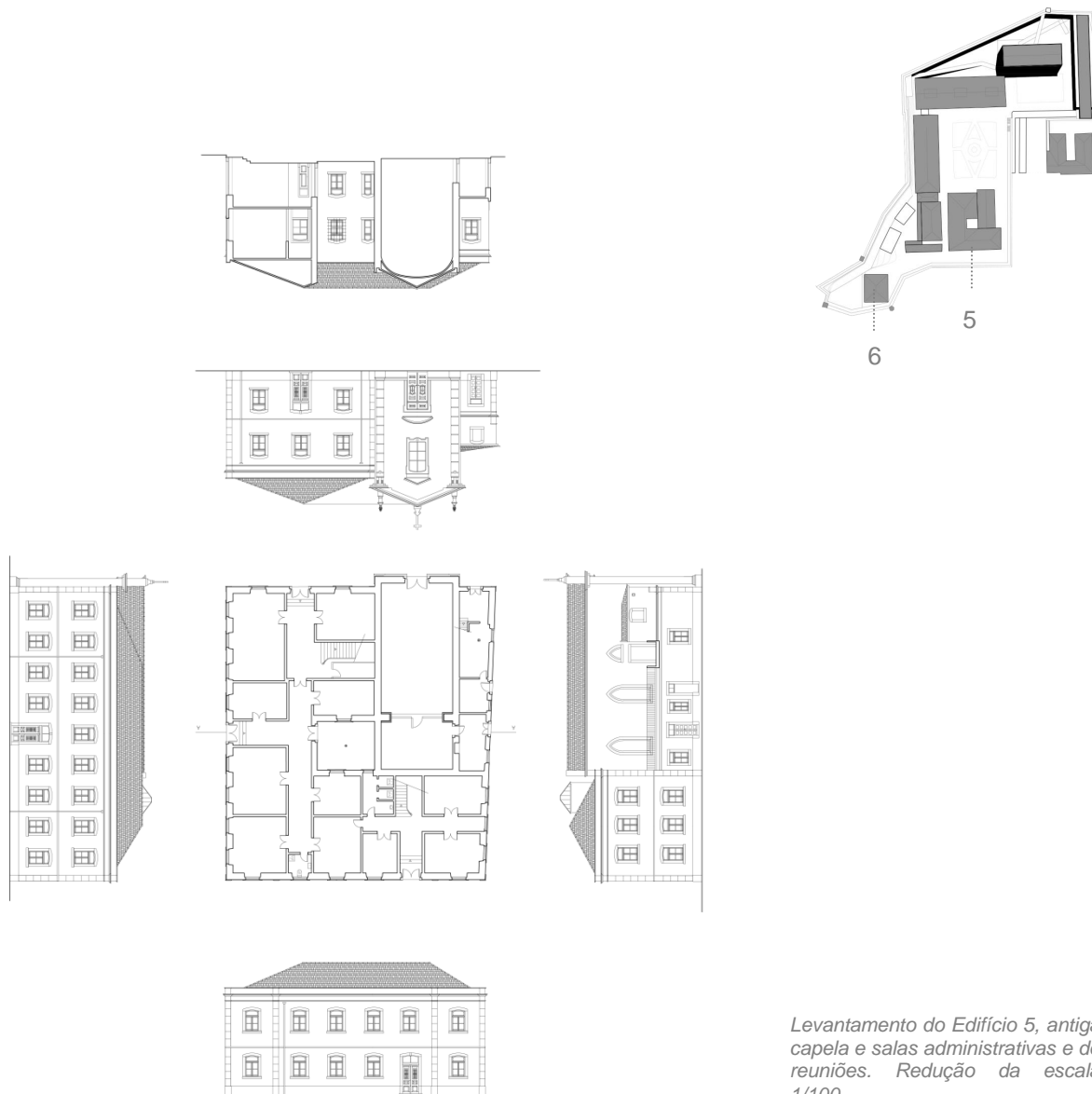
*Levantamento dos Edifícios 1 e 2, antigas residências dos generais. Redução da escala 1/100. Na intervenção o edifício 1 (do lado esquerdo na planta) será demolido.*



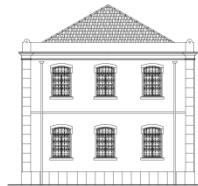
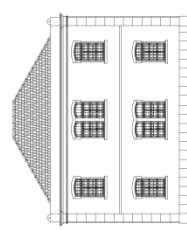
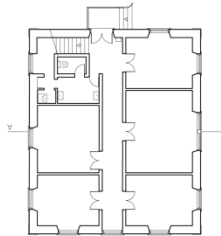
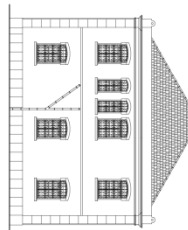
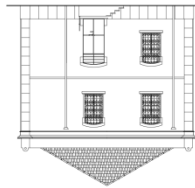
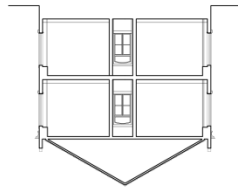
*Levantamento do Edifício 3, antigo edifício de visitas aos reclusos. Redução da escala 1/100. Na intervenção este é o edifício que será reabilitado.*



*Levantamento do Edifício 4, antigo edifício das celas prisionais, refeitório, balneários e salões de festas. Redução da escala 1/100.*



*Levantamento do Edifício 5, antiga capela e salas administrativas e de reuniões. Redução da escala 1/100.*



*Levantamento do Edifício 6, antiga  
habitação dos guardas prisionais.  
Redução da escala 1/100.*





*Corredor das Celas Escuras, Edifício 4. Fotografia da autora, 2018.*

### 3. A ARQUITETURA

Trazidos pelo Tejo, a entrada na Trafaria é feita através do porto de desembarque, ou por via terrestre, descendo a Avenida Bulhão Pato, ambos levam ao ponto de encontro da praça que recebe este complexo. Esta terminação na frente ribeirinha desenha uma nova entrada na vila, afeta também ao presídio, o que tenta resolver uma problemática pré-existente – a continuidade e falta de espaço público. A entrada no complexo pode ser iniciada pelo percurso circundante ou pelo átrio no seu interior, no limite sudoeste da área de intervenção.

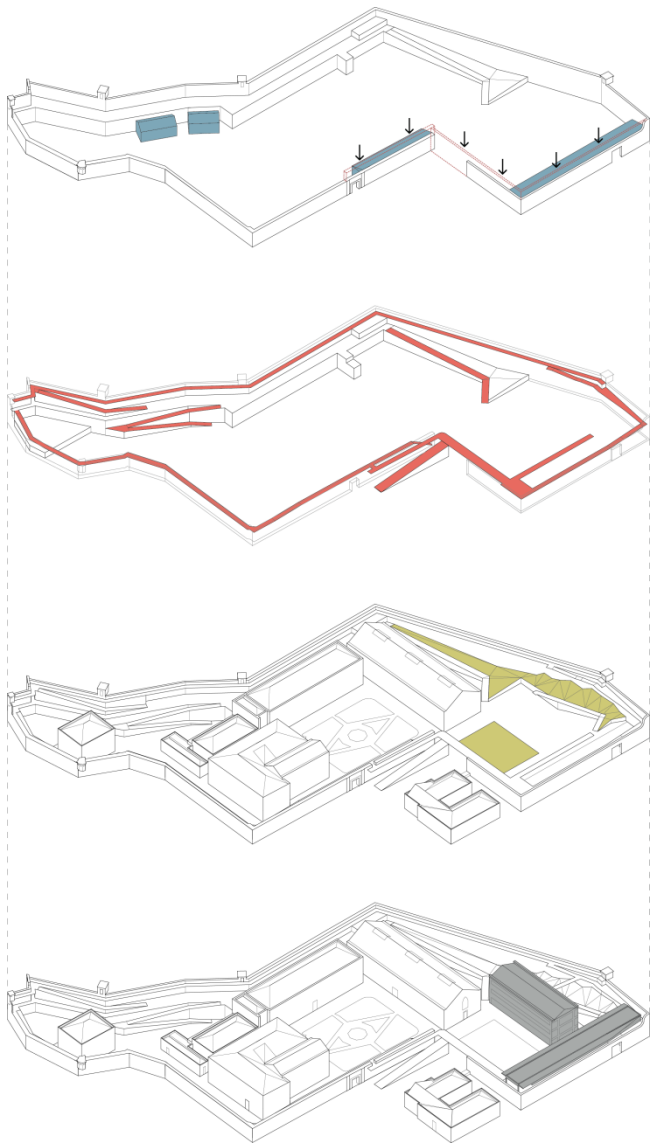
No ponto em que a falésia termina abruptamente no encontro com a água, surge o ponto de observação da paisagem, onde o percurso em redor do complexo se torna num elemento com relevante importância pelas oportunidades que oferece. Numa escala mais abrangente prepara-se para poder ser prolongado além destes muros, com possibilidade de expandir a Este, em direção a Porto Brandão, na continuação de um possível percurso ribeirinho pedonal, e também a Sul da intervenção, no seguimento da ribeira encanada.



Planta de Implantação. Redução da Escala 1/500.







1. Rebaixar do muro em alguns pontos; Remoção (a azul) dos armazéns degradados.

2. Reativação do caminho de ronda e criação de acessos por via de rampas (a vermelho).

3. Arranjo exterior no interior do complexo (a amarelo).

4. Reabilitação do edifício antigo (de cobertura inclinada) e criação de um novo edifício junto ao muro.

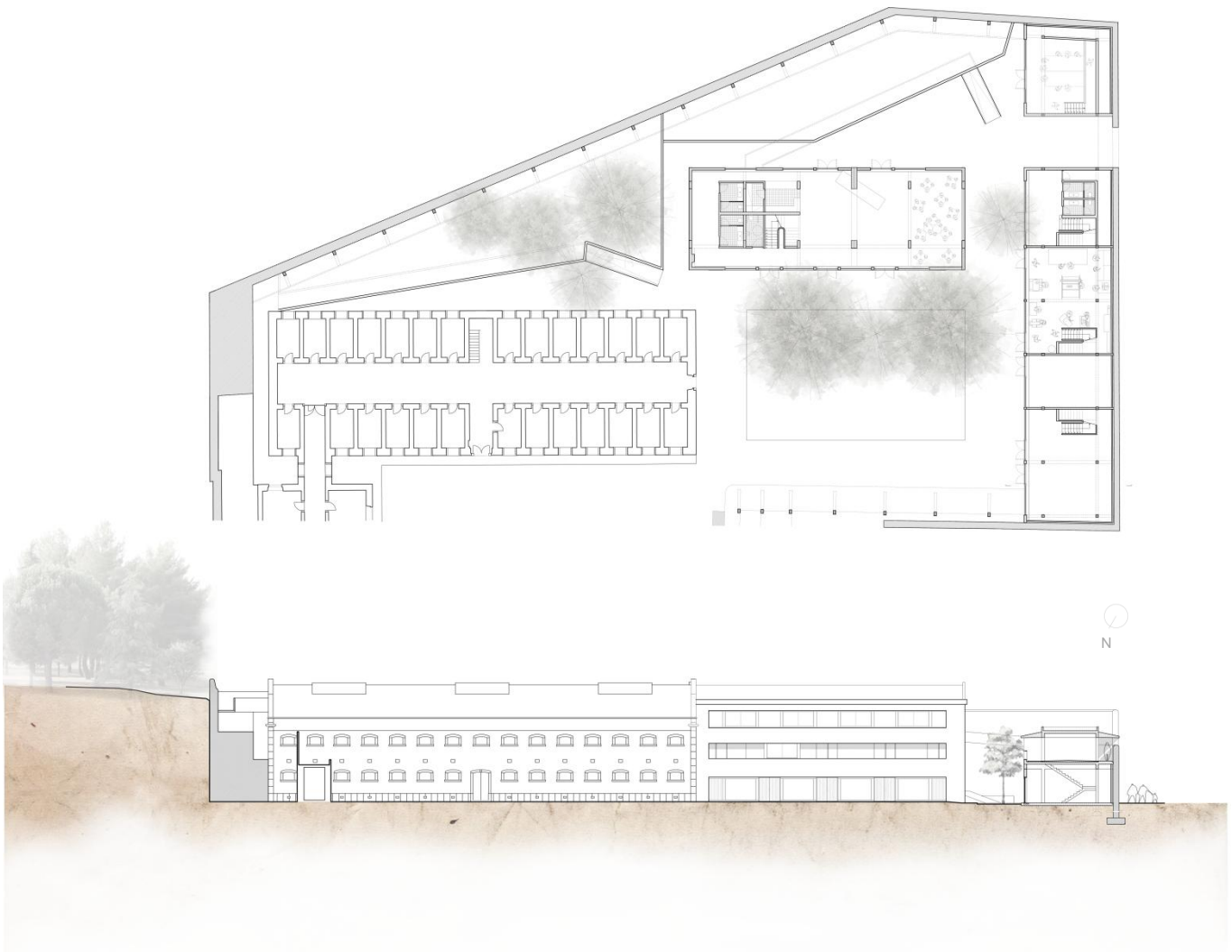
Diagrama das diversas fases de intervenção. Feito pela autora.

Os limites da intervenção seguem os muros existentes do complexo, sendo os mesmos alvo de intervenção, de modo a recuperar, em pontos específicos, a altura com que foram inicialmente construídos, posteriormente tapados devido à função de prisão.

A preocupação inicial foi perceber de que forma um complexo encerrado sobre si mesmo poderia ser reaberto sem que se perdesse a sua identidade histórica, neste caso de prisão e preservando também parte da história do edificado. Esta foi também a perspetiva desenvolvida na vertente teórica, a qual me conferiu as ferramentas necessárias para tal reflexão, onde os casos de estudo abordados, diferentes entre si, serviram de exemplo para a observação de como deixar em aberto a possibilidade de apropriação a diferentes usos que, interligados através do espaço público, podem coexistir em harmonia com da nova intervenção.

Relativamente ao edificado, a decisão de não manter uma das habitações na parte norte da intervenção, prende-se com o fato de esta permitir o desafogo da abertura de entrada para o interior do complexo. Além disso, são removidos os pequenos armazéns que se encontram espalhados nesta área, primeiro para desafogar o espaço, em segundo porque essas funções serão concentradas num só edifício.

A linha de intervenção passa por reaproveitar a estrutura de um dos edifícios (Edifício 3), por ser o edifício que rompe com a linguagem arquitetónica dos restantes edifícios, e por ser aquele que preserva a estrutura (de betão) em melhores condições. O objetivo é portanto reviver a memória deste espaço e introduzir a convivência com uma nova estrutura. Deste edifício, apelidado de *Edifício Ponte*, é possível aceder também ao caminho de ronda. No seguimento das intenções, o caminho mencionado é o elemento que correlaciona o antigo com o novo, guia as pessoas pela história do local, e permite o livre acesso a todos os utilizadores. Esta foi sem dúvida uma das premissas do projeto, a possibilidade de que todos os patamares da intervenção pudessem ser acedidos por sistema de rampas, sem a necessidade de introduzir acessos verticais motores.



*Planta de Piso Térreo e Alçado Norte da Intervenção. Redução da Escala 1/200.*

O edifício novo surge por isso no seguimento do caminho de ronda, situado no limite poente do perímetro e acompanha o início deste percurso que lhe serve também de acesso ao patamar superior.

Como a estrutura aproveitada no edifício a reabilitar é em betão, esta linguagem reflete-se também no novo edifício, que se formalizada e afirma pelo encontro com as paredes em alvenaria e o passadiço e respetiva guarda em madeira.

Na nova linha de intervenção, com o objetivo de revitalizar a memória do complexo, é portanto valorizado o espaço público exterior, ao invés do espaço afeto a cada edifício. Da memória, ao respeito pelo existente, à ligação com o edificado e com especial atenção dada à materialidade e robustez 'brutal' do projeto, a sua implantação afirma a importância dada a um percurso que conta a história do sítio. O estado da arte e a visão moderna, aliada à reinterpretação do lugar e da arquitetura, encara o objeto construído como potenciador de espaços e de diversas intervenções.

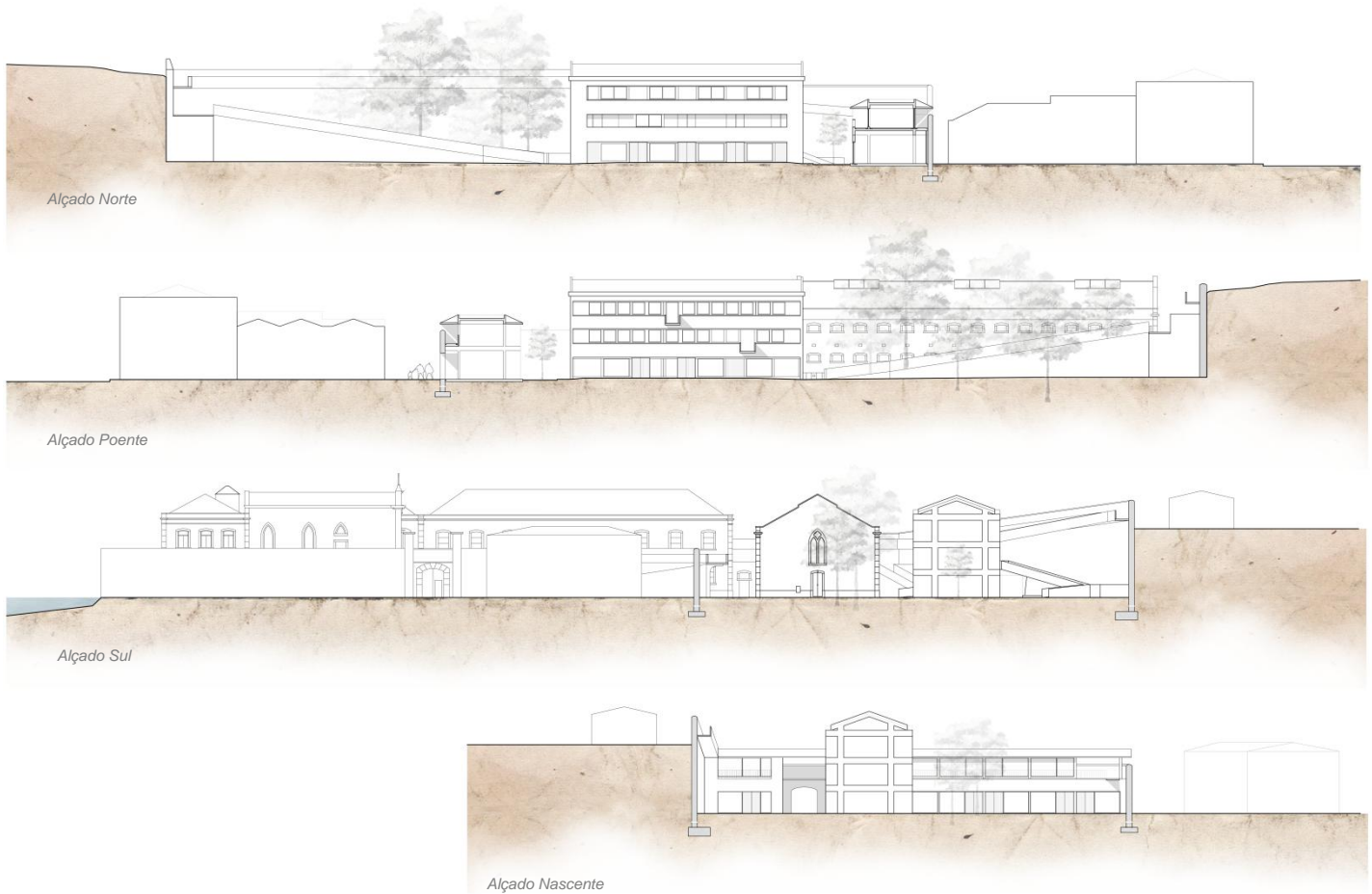
A nível programático os edifícios são vocacionados para o uso público numa vertente mais artística, onde o edifício existente será dedicado ao convívio, e mostra de artes, enquanto o edifício novo será dedicado ao exercício destas atividades.

Existem por isso os espectadores que usufruem do espaço para seu belo proveito, com o intuito de desfrutar do exterior, conhecer as mostras artísticas, explorar os caminhos e conviver, e por outro lado, existem os profissionais que utilizam o espaço para exercício das suas habilidades, parcerias criativas, desenvolvimento de projetos e apresentação dos seus trabalhos.

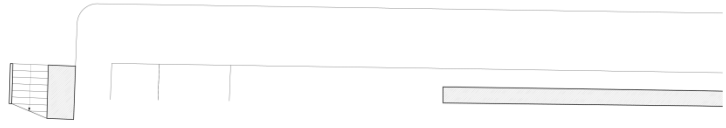
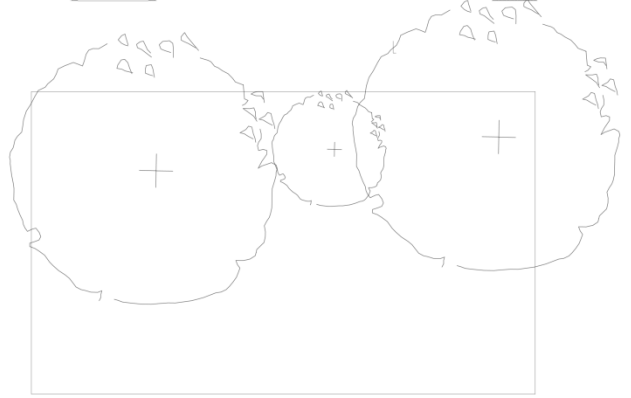
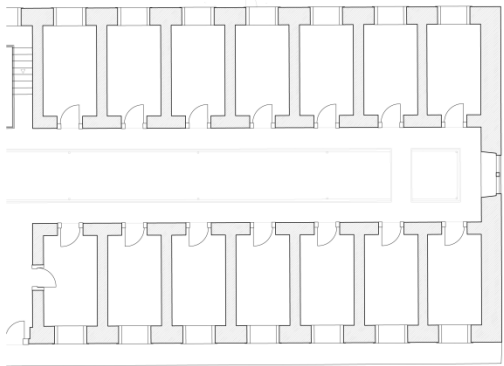
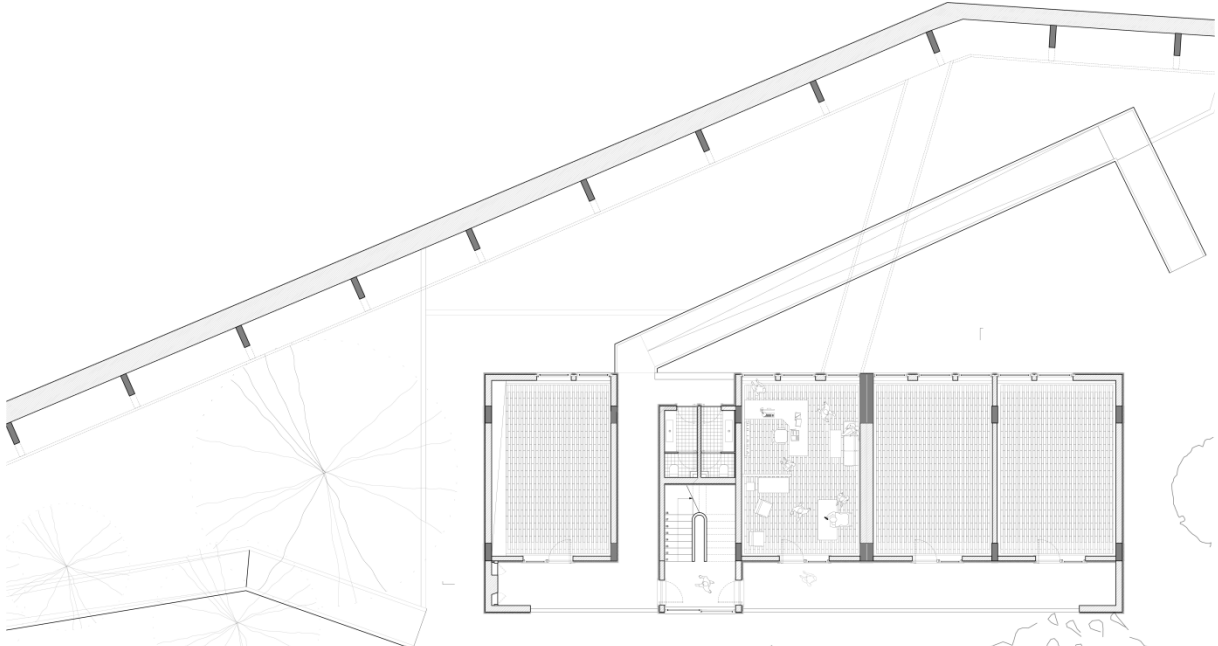
Assim como se apresentam trabalhos criativos, também o percurso assim o pode ser encarado, pela vista que proporciona sobre a paisagem. Este tem início na praça do porto da Trafaria e percorre todo o perímetro do complexo do antigo Presídio.

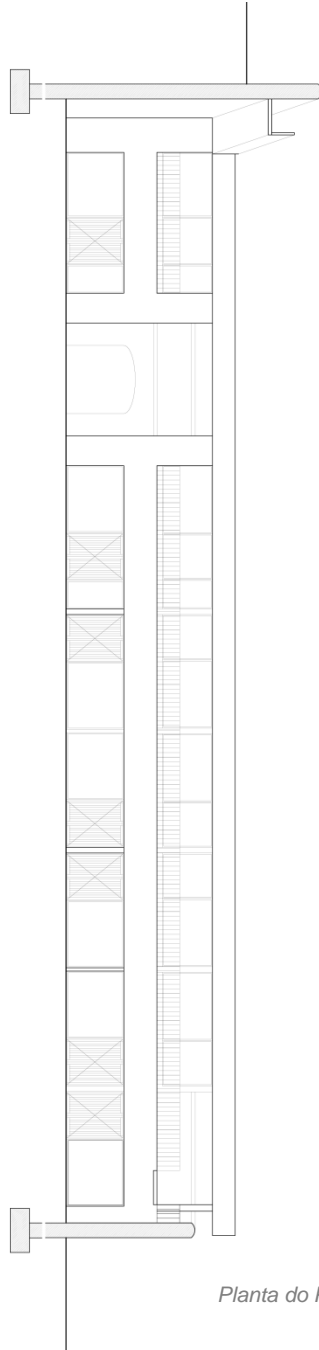
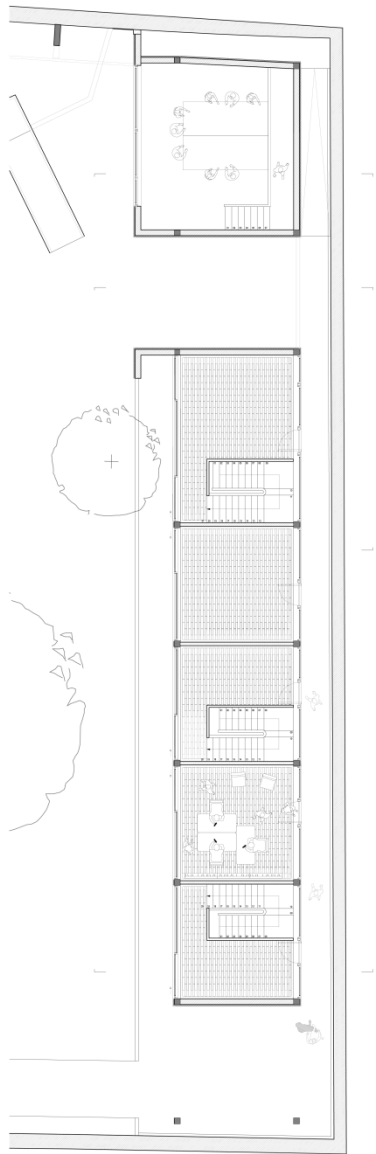




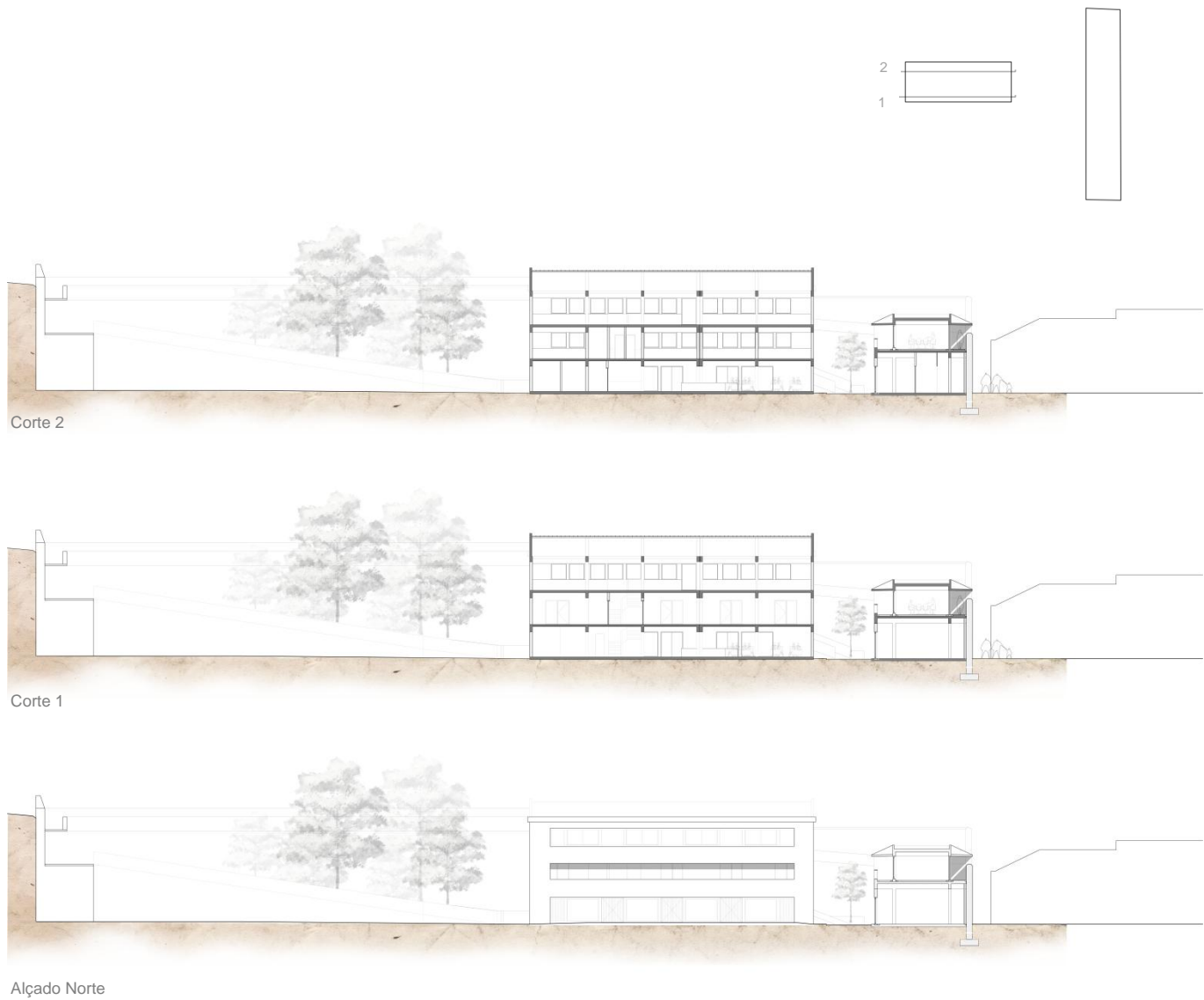


*Alçados da Intervenção. Redução da Escala 1/200.*

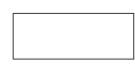




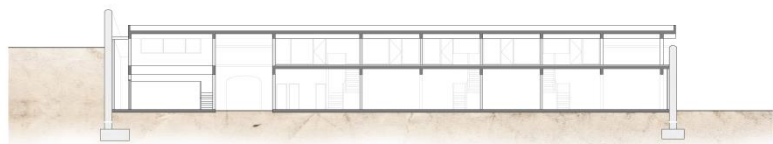
Planta do Piso 1. Alçado Nascente do edifício 2.  
Redução da Escala 1/100.



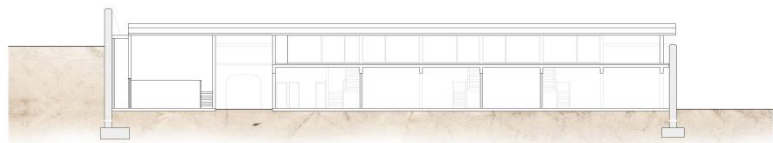
Edifício 1: Alçado Norte, Corte Longitudinal 1 e 2. Redução da Escala 1/100.



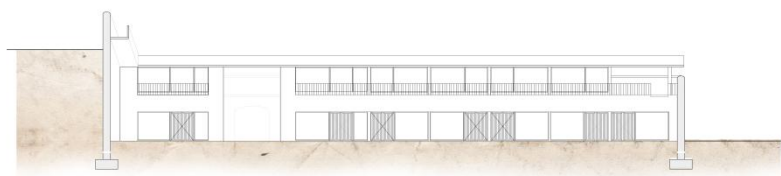
Corte 2



Corte 1



Alçado Nascente



Edifício 2: Alçado Nascente, Corte Longitudinal 1 e 2. Redução da Escala 1/100



O edifício existente divide-se por três patamares, com vãos na fachada norte e na fachada sul, o que respeita a traça arquitetónica do pré-existente, e no qual funciona um bar/café no piso térreo, com instalações sanitárias, por forma a servir os utilizadores de ambos os edifícios, os pisos superiores são dedicados a ateliers para artistas, no piso 1, e uma área de exposições, no último piso.

O segundo edifício, controlado pelo limite poente do perímetro do território, desenvolve-se por dois patamares, nos quais o primeiro é dedicado a oficinas de trabalhos manuais, e o segundo, acedido através do caminho de ronda, é dedicado a ateliers que em alguns casos estão interligados com as oficinas do piso térreo.

No primeiro edifício a intervenção ganha forma com o reaproveitamento da estrutura existente assim como de algumas das paredes, o que vem reformular e reconfigurar maior parte dos espaços. Existe também a preocupação de que os pisos acima da cota de soleira sejam acedidos por sistemas de rampas, provenientes do piso térreo ou do caminho de ronda. Ainda, a nível do último piso houve o cuidado de retirar a laje de teto e reforçar a estrutura da cobertura em pontos danificados, de modo a ganhar o pé direito interior da cobertura inclinada, e diferenciar a caracterização deste espaço dos restantes pisos.

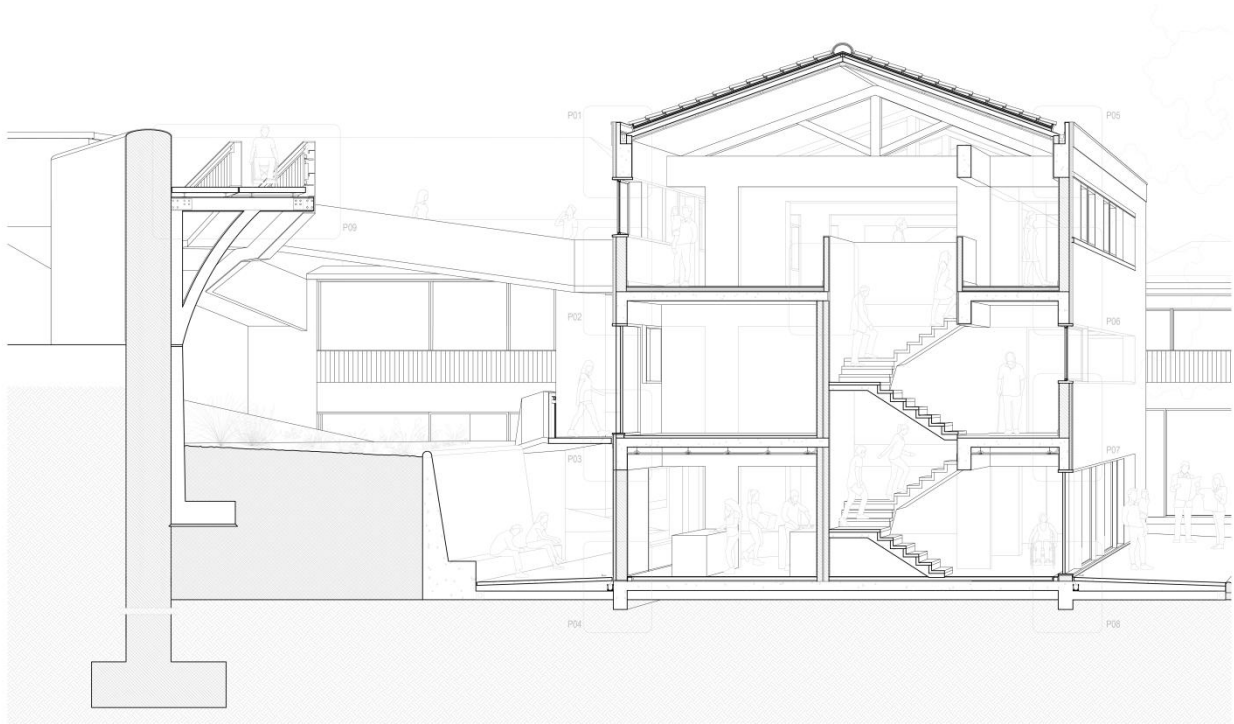
Ao nível do segundo edifício a intervenção vai de encontro à métrica do edifício pré-existente, e é contido pela construção de uma estrutura possível de ser adaptada às necessidades de quem utiliza os espaços, sendo feito inicialmente uma proposta de compartimentação, os quais poderão ser facilmente convertido num espaço mais amplo. No entanto mantém-se a implantação do antigo armazém que ali se encontrava já em fase de ruína e sem qualquer possibilidade de reaproveitamento. Visto que se trata de um edifício novo, a estrutura vai ao encontro dos alinhamentos do edifício reabilitado, valorizando a linguagem existente e simplificando as diferentes cotas de acesso do caminho de ronda.

Com dois volumes assumidamente longitudinais e perpendicularmente implantados, o caminho de ronda vem suavizar essa afirmação com momentos de entre espaço, com zonas de pausa ou de permanência. Além do acesso direto que é feito através do edificado, também são criados outros pontos de acesso ao longo deste percurso, um dos quais, na extremidade nascente, permite descer do caminho de guarda para o 'claustro histórico' do antigo Presídio.

No centro do espaço exterior permanecem vários elementos históricos dos quais o edifício das antigas celas e dos salões de festas, o edifício com a capela e diversas salas de reuniões e ainda uma última habitação para os guardas que ficavam a pernoitar. Quanto ao arranjo exterior, a imponência das árvores da espécie dragueiro não poderiam passar despercebida, e por isso uma das questões iniciais foi tentar que se mantivesse a maior parte da vegetação presente no local, o que veio a justificar a remoção de um dos anexos que encerrava o lado poente deste arranjo exterior, e que permite que o desafio de construção e deixa que seja o próprio muro a limitar este espaço.

Tanto os espaços exteriores como interiores são diferenciados pelo tipo de pavimento e devido ao tipo de uso e circulação. A opção pelos materiais definidos esteve sempre dependente dos materiais existentes no local, como o caso do ferro e da madeira, que é bastante usado na estrutura e no próprio pavimento do caminho de ronda. É com este elemento que serve de exemplo como as funções e a forma dos espaços se expressam através da materialidade das soluções arquitetónicas, reveladas no pormenor.

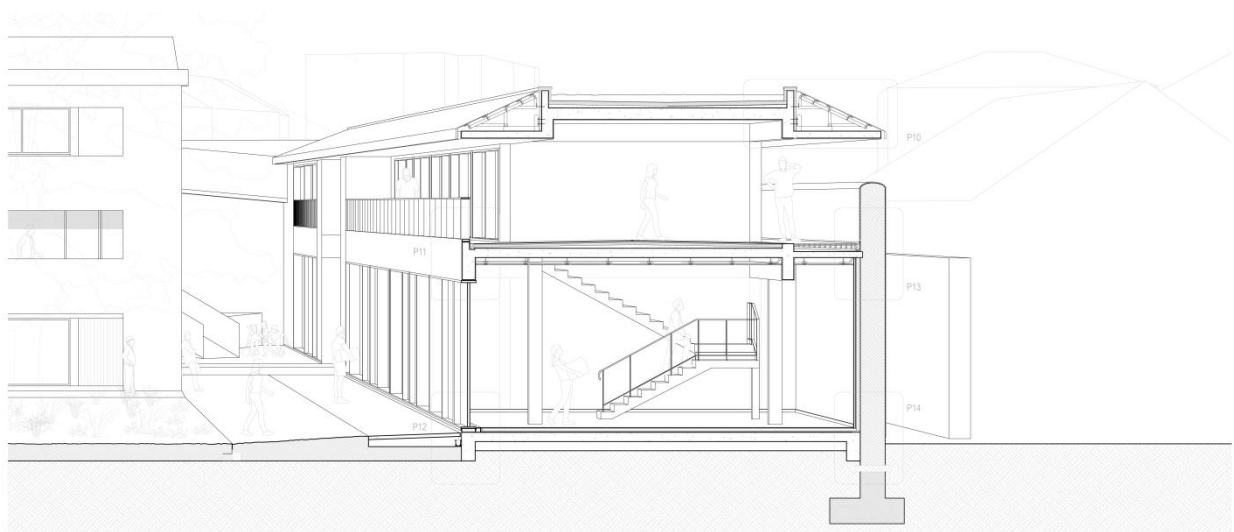






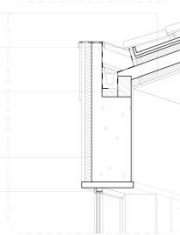
*Corte Transversal perspectivado pelo edifício 1. Redução da Escala 1/50.*





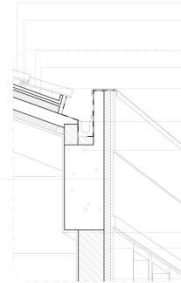
*Corte Transversal perspectivado pelo edifício 2. Redução da Escala 1/50.*

Isolamento térmico em aglomerado de cortiça expandida com 4 cm  
 Placa em gesso  
 Viga em madeira  
 Viga em betão  
 Caixaão em Alumínio



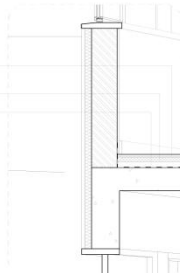
P01

Telha cerâmica de tipo Lusa  
 Sarrafo pregado à estrutura através do isolamento  
 Sub-telha  
 Membrana impermeável  
 Isolamento térmico em aglomerado de cortiça expandida com 6 cm  
 Estrutura de madeira  
 Calceira em betão polímero  
 Avenaria em tijolo furado  
 Isolamento térmico XPS 60 mm  
 Acabamento reboco



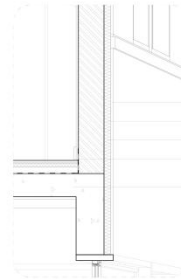
P05

Pavimento em soalho de madeira  
 Isolamento XPS 40 mm  
 Betonilha de regularização



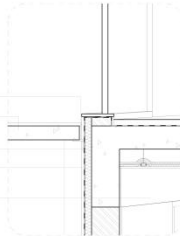
P02

Acabamento reboco  
 Isolamento térmico XPS 60 mm  
 Avenaria em tijolo furado  
 Rodapé  
 Laje de betão estrutural 250 mm



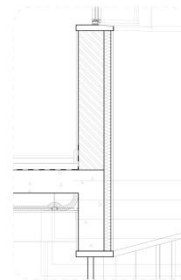
P06

Selagem elástica impermeável  
 Lajeta pré-moldada de betão 150 mm  
 Perfil metálico  
 Tela de impermeabilização de 4 mm  
 Acabamento em reboco



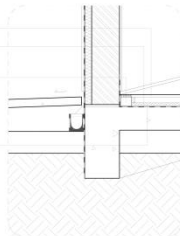
P03

Laje de betão estrutural 250 mm  
 Varão Roscado  
 Perfil Pladur Clip  
 Pivot Pladur T-45  
 Perfil Pladur T-45  
 Lã mineral



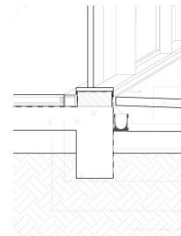
P07

Betonilha afagada  
 Tela de impermeabilização 40 mm  
 Calceira de escoamento  
 Isolamento acústico 60 mm

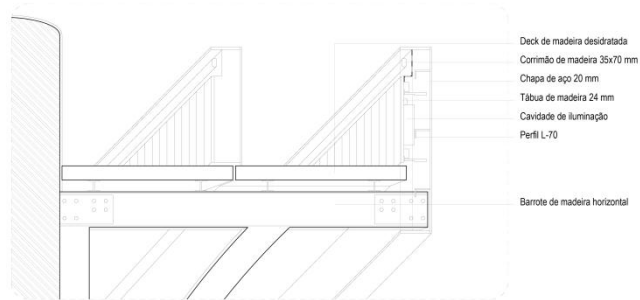


P04

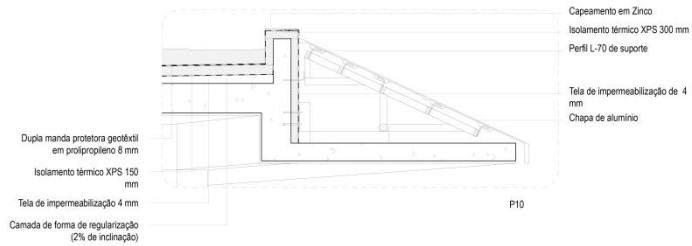
Camada de assentamento  
 Betão Afagado com 2%  
 Calceira de drenagem  
 Tela de impermeabilização de 4 mm  
 Laje de ensoleiramento em betão estrutural 300 mm  
 Enrocamento  
 Terreno compactado



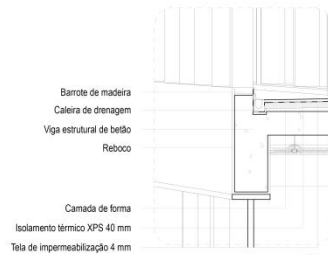
P08



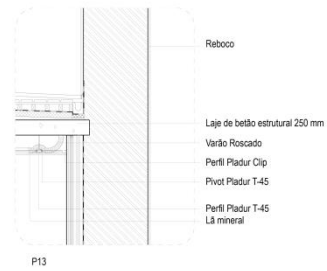
P09



P10



P11



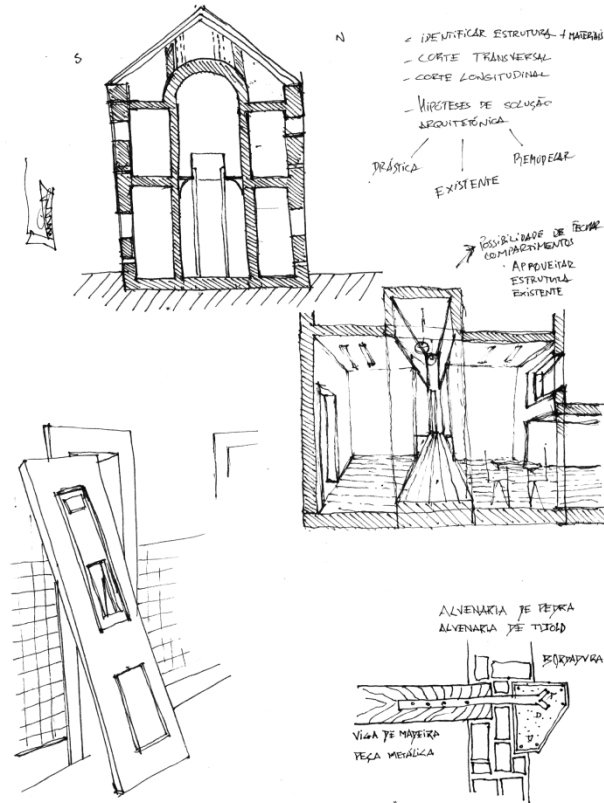
P13



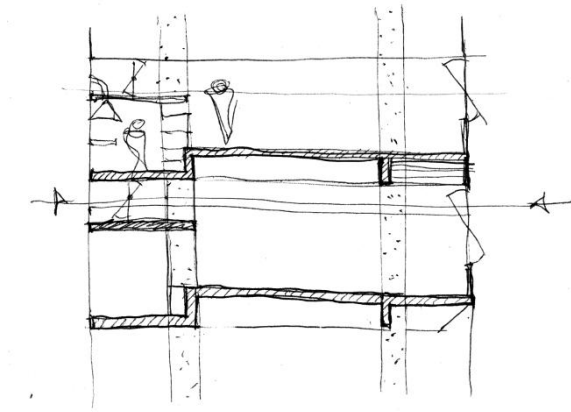
P12



P14



Esquços feitos pela autora como forma de “mão que pensa”...



*“No caso da frente ribeirinha não é somente uma questão de planeamento fracionado, de espaço esquecido ou espaço vago. A frente ribeirinha tem que ver com outro fenómeno muito presente na cidade contemporânea que é a grande vulnerabilidade daquilo que se faz, daquilo que se constrói e que se planeia.”<sup>184</sup>*

Tal como se tem verificado ao longo dos tempos, o presídio tem vindo a adaptar-se às necessidades. Foi primeiramente projetado para exercer a função de Lazareto, serviu depois como Presídio Militar, tendo sido deslocado o Lazareto para a zona de Porto Brandão e passou mais tarde a estância de veraneio. Por fim, serviu uma vez mais de presídio militar, sendo totalmente reconstruído no início do século XX para o conjunto que permanece até aos dias de hoje.

A tradução desta proposta de projeto advém desta reintegração e readaptação quer do complexo na sua totalidade a uma escala urbana, dos edifícios que são propostos em respeito pelos materiais do local e pela preocupação de transpor a lógica conceptual do desenho dos elementos, para que sejam caracterizadores do espaço que compõem.

Pequenos gestos de intervenção podem ser grandes impulsionadores de grandes transformações no território, e numa terra antes esquecida e perdida no tempo, é possível que estas mudanças possam extrair a forma mais pura e simples da arquitetura. A expressão última é aquela que comunica o estado da arte, e a sua própria linguagem reflete-se no objeto construído como potenciador de urbanidade, capaz de alterar a imagem de qualquer território, sem que a história seja esquecida!

---

<sup>184</sup> Palavras do arquiteto Gonçalo Byrne, na entrevista que se encontra na vertente teórica deste trabalho.