





Universidade Autónoma de Lisboa  
Departamento de Arquitectura

Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura  
Ano Letivo 2020 | 2021

Sob a orientação de:

Inês Lobo  
Júlia Varela  
Marta Sequeira

Fevereiro 2023, Lisboa



# REVITALIZAÇÃO DO PORTO DE LISBOA

MIRADOURO SOBRE UM TERMINAL DE CARGA

VERA RAMIRES







Aos meus pais,  
por confiarem no meu caminho















PORTO

LISBOA

MODELO DE HOYLE

FRENTE RIBEIRINHA

CAMINHO DE FERRO

Sendo a frente ribeirinha de Lisboa um lugar comum ao porto e à cidade, é traçada a evolução deste território em função das duas realidades, desde o início da actividade portuária até aos dias de hoje, tendo por base o modelo de Hoyle — modelo que caracteriza, teoricamente, os vários estágios desta interface. Considerando o impacto do desenvolvimento industrial, o modelo de Hoyle descreve a evolução da interface porto-cidade, desde os portos situados no interior das cidades até à crescente industrialização — que culminou em modernos terminais de contentores, geralmente afastados dos centros urbanos. Com a retirada do porto, as áreas anteriormente destinadas a actividades portuárias transformaram-se em espaços industriais obsoletos — «brownfields» —, potencialmente interessantes para a integração de novas funções urbanas. Tiveram então início os programas de revitalização ribeirinha, que visavam transformar as frentes de água de carácter portuário em plataformas de espaço público. No entanto, e ao contrário do que aconteceu na maioria das cidades portuárias ocidentais, parte da frente ribeirinha lisboeta permanece ainda hoje ocupada pelo porto. Dada a relevância da manutenção de espaços portuários, é então apresentado um possível cenário para a requalificação de uma zona ribeirinha dedicada à actividade portuária, passando a coexistir com o espaço público. A hipótese que se coloca corresponde, afinal, à última fase do modelo de Hoyle — acrescentada pelo próprio numa actualização do modelo —, que promovia a integração urbana dos portos. Preservando a ocupação infraestrutural da área compreendiada entre Santa Apolónia e o Vale de Chelas, propõe-se um novo lugar de encontro em Lisboa que tira partido da condição industrial pré-existente.







|                                                                      |     |
|----------------------------------------------------------------------|-----|
| INTRODUÇÃO                                                           | 12  |
| I — EVOLUÇÃO DA INTERFACE PORTO-CIDADE                               | 20  |
| I. Porto-cidade primitivos                                           | 23  |
| II. Porto-cidade em expansão                                         | 24  |
| III. Porto-cidade na era industrial moderna                          | 30  |
| IV. Porto retira-se da frente ribeirinha                             | 32  |
| V. Revitalização da frente ribeirinha                                | 35  |
| VI. Integração porto-cidade                                          | 38  |
| II — ANÁLISE TERRITORIAL: FRENTE RIBEIRINHA HOJE                     | 40  |
| Finalmente a Avenida Tejo                                            | 44  |
| Espaço acessível e espaço inacessível                                | 45  |
| Factores de ruptura no acesso à água                                 | 46  |
| Alcântara vs. Santa Apolónia                                         | 47  |
| Alcântara                                                            | 48  |
| Santa Apolónia                                                       | 49  |
| III — HIPÓTESE DE INTEGRAÇÃO URBANA DO PORTO (E DO CAMINHO DE FERRO) | 50  |
| Revitalização urbana de uma zona portuária (e ferroviária)           | 52  |
| De Santa Apolónia ao Vale de Chelas                                  | 56  |
| Sistema Urbano                                                       | 70  |
| Plataforma                                                           | 80  |
| Articulação                                                          | 84  |
| Remate                                                               | 88  |
| Rede                                                                 | 130 |
| Beauty is in the eye of the beholder                                 | 134 |
| BIBLIOGRAFIA                                                         | 136 |
| ÍNDICE DE IMAGENS                                                    | 138 |









introdução



[illegible]



A fisionomia da margem de Lisboa foi-se transformando ao longo do tempo por acção de um conjunto de factores, naturais e humanos. É hoje muito diferente daquela com que as primeiras povoações se depararam. No primeiro volume da obra «Lisboa Antiga: Bairros Orientais»<sup>1</sup>, de 1934, Júlio de Castilho publicou uma planta [Fig. 1] onde se encontra representado o esteiro da Baixa, uma das desaparecidas ramificações do rio Tejo que penetravam pelos vales da cidade. O lugar onde hoje se encontra a Praça do Comércio, a Baixa e o Rossio era, nessa altura, ocupado por água.<sup>2</sup> Desde essa paisagem — território constituído por colinas e vales onde corria a água e uma linha de costa recortada por vários esteiros — à actual imagem de Lisboa — malha urbana consolidada e uma linha de costa regular —, muito se passou. A modelação do território foi, em parte, natural — fruto da evolução geológica do planeta. Contudo, ao longo dos últimos três mil anos, após a chegada dos romanos e a fundação da cidade, foi sobretudo consequência da actividade humana, ganhando um ritmo exponencialmente acelerado nos últimos três séculos, a partir da revolução industrial.<sup>3</sup>

O desenvolvimento do porto foi uma das principais causas para a transformação da frente ribeirinha, dando origem a um novo território. O que hoje conhecemos como uma grande superfície plana corresponde, na verdade, a uma porção de terreno conquistado ao rio, em resposta à necessidade de espaço para albergar novas estruturas urbanas, associadas a actividades industriais e portuárias. Apesar deste processo ter tido início no século XIV,<sup>4</sup> foi a partir do aparecimento da linha de caminho de ferro, em meados do século XIX, e da modernização do porto de Lisboa, no final do mesmo século, que a construção dos aterros se intensificou [Fig. 2]. Estas intervenções uniformizaram o que fora uma linha de costa acidentada, feita de encostas e praias, constituindo-se uma plataforma artificial sobre o rio — como que uma prótese<sup>5</sup> adicionada à cidade [Fig. 3].

Com o desenvolvimento urbano ao longo do século XX, a plataforma ribeirinha foi crescendo em dimensão e foi sendo ocupada por um conjunto de infraestruturas de proporções cada vez maiores — portuária, ferroviária e rodoviária —, que vieram interromper a relação entre a cidade e o rio. Além da barreira inicialmente gerada pelas estruturas associadas à indústria e ao porto, cuja dimensão viria a aumentar, gerou-se também uma barreira sob a forma de linhas de caminho de ferro e faixas rodoviárias, que criaram uma espécie de divisão urbana, causando um «efeito de corte».<sup>6</sup>

1. CASTILHO, Júlio de — *Lisboa Antiga: Bairros Orientais*. 2.ª edição. Lisboa: S. Industriais da C.M.L., 1935.  
*Cidade de Lisboa. Fragmentos Arqueológicos e a Evolução Histórica*. Lisboa: Banco de Portugal, 2015, p. 9.  
D. Henrique.

6. *ibid.*

2. BLOT, Maria Luísa Pinheiro — «Complexo portuário do Rio Tejo». In *Os portos na origem dos centros urbanos*. Lisboa: Instituto Português de Arqueologia, 2003, p. 241.

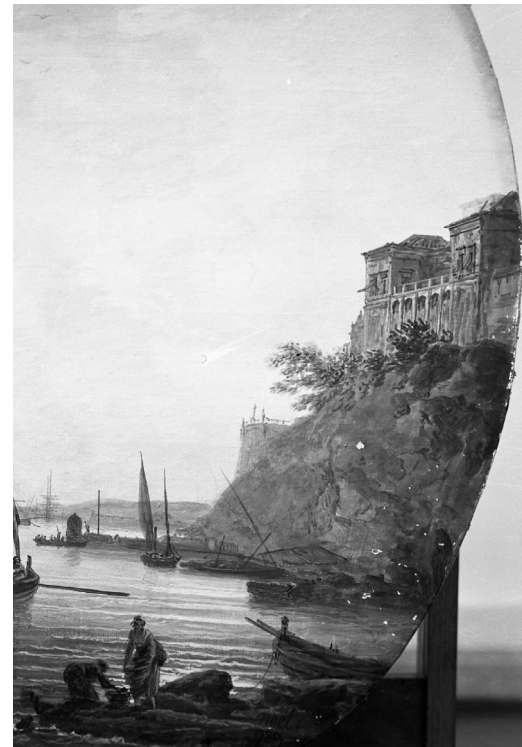
4. BLOT, Maria Luísa Pinheiro — *op. cit.*, p. 243.

3. ROCHA, Artur — *A Muralha de D. Dinis e a*  
5. GARCIA, Pedro Ressano — *Vida e Morte do Porto de Lisboa*. Porto, 2007, p. 16. Dissertação de Doutoramento em História, apresentada à Universidade Portucalense Infante



Por outro lado, o desenvolvimento do sector industrial e portuário deu origem a «brownfields» — espaços industriais abandonados, cuja função original deixou de ser necessária. Vários espaços ribeirinhos ficaram assim disponíveis, sendo recuperados para novas funções urbanas, sobretudo de carácter público. Uma plataforma ribeirinha de uso maioritariamente portuário transformou-se numa de uso maioritariamente público. Contudo, o porto permaneceu activo junto do centro histórico da cidade, ocupando, ainda hoje, uma proporção significativa do espaço ribeirinho — de Alcântara a Santos e de Santa Apolónia ao Poço do Bispo. Se, por um lado, a cidade restabeleceu a ligação à água através do conjunto de espaços públicos que surgiram desde o início da revitalização ribeirinha — a partir do final do século XX — por outro, desenvolveram-se áreas inóspitas, onde a actividade portuária tem lugar. A presença do porto representa, mais do que nunca, um factor de ruptura na relação que a cidade estabelece com a água. As áreas ocupadas pelos terminais de carga e por parte do terminal de cruzeiros são vedadas e inacessíveis ao público, acentuando o afastamento entre a cidade e o porto, e, por consequência, também do rio.

Originalmente construída para servir, sobretudo, actividades associadas ao sector industrial e portuário, a plataforma ribeirinha é hoje um dos principais lugares de encontro em Lisboa. A existência de espaço público na zona ribeirinha é relevante, não só por ser um aspecto qualificador da vida urbana — dadas as qualidades paisagísticas do rio —, mas também pela sua importância cultural. Foi a partir desta zona que a cidade cresceu — sendo que foi precisamente a água que criou condições para o estabelecimento das primeiras povoações —, pelo que contém em si uma qualidade simbólica. Além do mais, o porto foi, durante muito tempo, a porta de entrada e saída da cidade. Era o acesso da população local às comunidades espalhadas por todo o mundo, estabelecendo-se um intenso intercâmbio cultural, que ainda hoje se mantém. Por último, marca o final físico da terra e o início da água, constituindo uma linha de fronteira entre dois mundos — lugar da interface porto-cidade.<sup>7</sup> A existência de actividade portuária é igualmente relevante, ocupando um papel importante na economia do país. Os contentores e cruzeiros são uma fonte significativa de rendimento.<sup>8</sup> Por esta razão, importa encontrar estratégias sustentáveis que suportem o desenvolvimento de ambas as realidades: urbana e portuária. A necessidade de espaços públicos que qualifiquem a vida na cidade continua presente, e torna-se cada vez mais desafiante encontrar áreas disponíveis para a sua implantação numa malha urbana cada vez mais densificada. A readaptação de infraestruturas urbanas pode constituir uma oportunidade para conciliar diferentes necessidades.

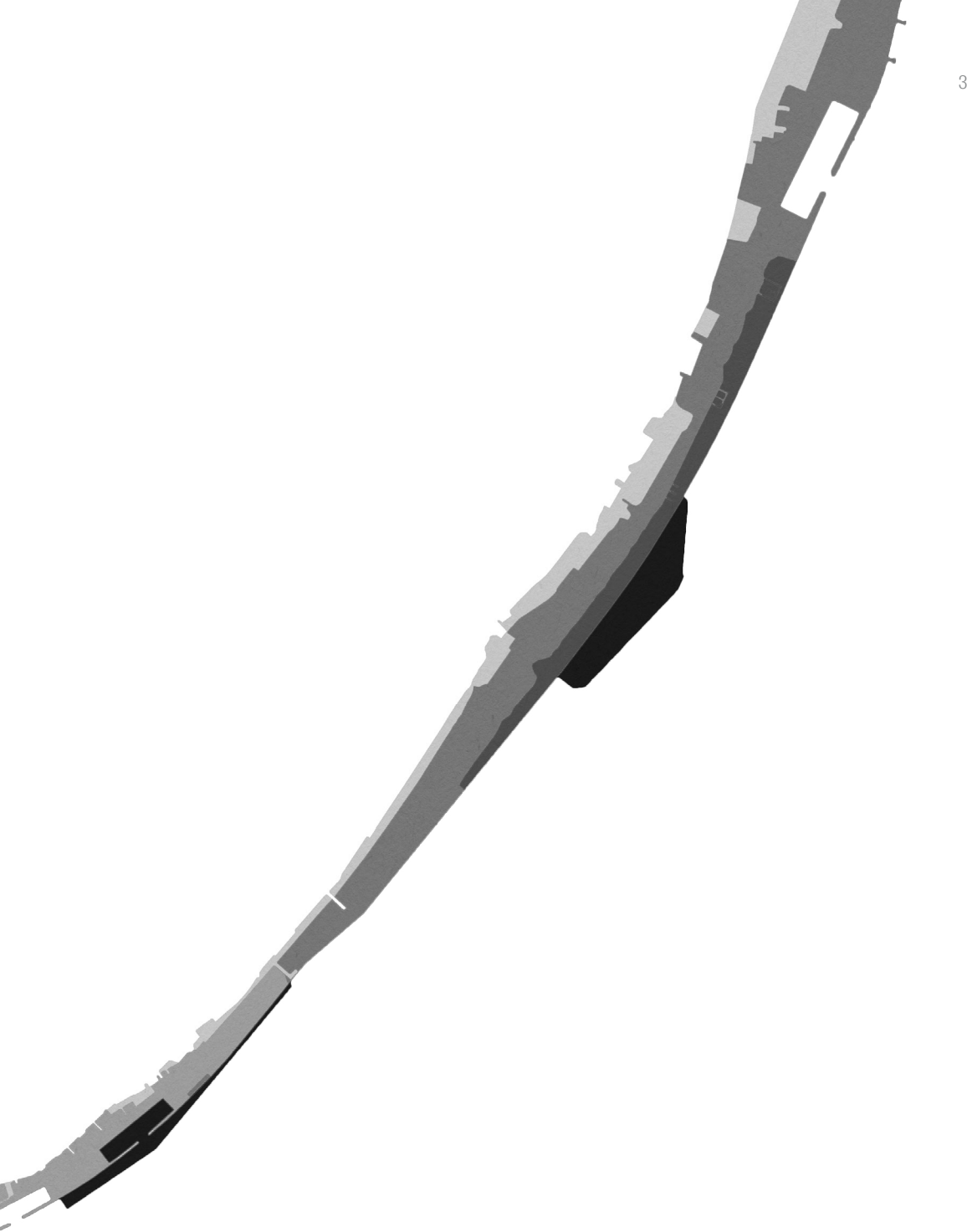


2

7. *ibid.*, p. 15.

8. *ibid.*, p. 26.





A descrição e/ou análise da frente ribeirinha, e da sua história, tem vindo a ser feita por diversos autores. A obra mais antiga que retrata esta parte da cidade, intitulada «Descrição da cidade de Lisboa»<sup>9</sup>, foi publicada em 1554 por Damião de Góis. Já no século seguinte, destaca-se o «Livro das Grandezas de Lisboa»<sup>10</sup> de Frei Nicolau de Oliveira. Ambas as obras, cujo foco era a cidade de Lisboa na sua totalidade, abrangem a frente ribeirinha de modo genérico. Júlio de Castilho foi o primeiro a escrever de forma mais aprofundada sobre o tema em «A Ribeira de Lisboa»<sup>11</sup> (1893), onde fez uma extensa e detalhada descrição sobre a história e constituição da frente ribeirinha da época, elaborando uma primeira cronologia dos melhoramentos do porto. Foi com base nesta obra e noutras referências gráficas que Carlos Caetano elaborou plantas conjecturais da linha de costa nessa mesma época, dando origem à obra «A ribeira de Lisboa na época da expansão portuguesa (séculos XV a XVIII)»<sup>12</sup> (2004). À semelhança de Júlio Castilho, em 2010, José Sarmento de Matos voltou a fazer uma descrição sobre toda a frente ribeirinha de Lisboa, desta vez a partir de fotografias de arquivo. O resultado foi uma fotobiografia da margem de Lisboa no formato de livro e exposição, «Lisboa à Beira Tejo»<sup>13</sup>, reunindo testemunhos da vida lisboeta na margem do rio Tejo a partir de meados do século XVIII. Esta segunda descrição abrange uma extensão maior do arco ribeirinho, partindo da foz do rio Trancão, na parte oriental da cidade, chegando até à antiga Praia de Pedrouços, na zona ribeirinha ocidental, onde hoje existe a Fundação Champalimaud. Os limites espaciais de cada uma destas descrições revelam os limites da frente ribeirinha de Lisboa nas respectivas épocas, reflectindo o acelerado crescimento da cidade no século XX. Em 2016, João Cruz desenvolveu uma investigação minuciosa sobre a história da frente ribeirinha de Lisboa, que deu origem à sua dissertação de mestrado «A cidade e o rio: origem e evolução da frente ribeirinha de Lisboa»<sup>14</sup>. Ainda sobre a frente ribeirinha, mas em particular sobre a secção oriental, importa mencionar o projecto coordenado por José Sarmento Matos, «Guias do Caminho do Oriente»<sup>15</sup> (1999), onde foi feito um levantamento do património histórico e industrial existente nesta zona da cidade. Estes guias foram úteis na execução do terceiro capítulo desta dissertação, uma vez que a hipótese aí apresentada incide sobre a área de Santa Apolónia, situada na zona oriental da frente ribeirinha. A sua consulta facilitou uma compreensão detalhada sobre a história e o desenvolvimento urbano dessa zona.

No que toca ao porto, além da obra de Júlio Castilho, foi publicada em 1906 a obra «Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes»<sup>16</sup> da autoria de Adolpho Loureiro, um dos engenheiros envolvidos na construção do novo porto de Lisboa. Desde então, com especial destaque no século XXI, o porto tem sido objecto de estudo e análise. A cargo da Administração do Porto de Lisboa, e para assinalar o centenário do início das suas obras, António Nabais publicou, em 1987, «100 anos do Porto de Lisboa»<sup>17</sup>. Este livro reúne, ainda que de forma concisa, a história do porto de Lisboa desde a fundação da cidade. Um ano mais tarde, a propósito do «Concurso de ideias para repensar a frente ribeirinha de Lisboa», foi elaborada uma cronologia<sup>18</sup> do porto de Lisboa. Nela são incluídos projectos executados, mas também não executados. Ainda sobre o porto, é relevante destacar duas dissertações de doutoramento que, por reunirem informação muito completa sobre a relação porto-

9. GÓIS, Damião de — *Descrição da cidade de Lisboa*. Lisboa: Livros Horizonte, 1988. 10. OLIVEIRA, Frei Nicolau de — *Livro das Grandezas de Lisboa*. Lisboa: Imprensa Régia, 1804. 11. CASTILHO, Júlio de — *A Ribeira de Lisboa: Descrição Histórica da Margem do Tejo desde a Madre-Deus até Santos-o-Velho*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1893. 12. CAETANO, Carlos — *A ribeira de Lisboa na época da expansão portuguesa (séculos XV a XVIII)*. Lisboa: Pandora, 2004. 13. MATOS, José Sarmento de — *Lisboa à Beira Tejo*. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, 2010. 14. CRUZ, João — *A cidade e o rio: origem e evolução da frente ribeirinha de Lisboa*. Évora, 2016. Dissertação de Mestrado em Arquitectura, apresentada à Universidade de Évora. 15. MATOS, José Sarmento de — *Guias do Caminho do Oriente*. Lisboa: Livros Horizonte, 1999. 16. LOUREIRO, Adolfo — *Os portos marítimos de Portugal e ilhas adjacentes*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1906. 17. NABAIS, António; RAMOS, Paulo Oliveira — *100 anos do porto de Lisboa*. Lisboa: Administração do Porto de Lisboa, 1987. 18. BRANDÃO, Pedro; JORGE, Filipe — *Lisboa, a cidade e o rio: concurso de ideias para a renovação da zona ribeirinha de Lisboa*. Lisboa: Associação dos Arquitectos Portugueses, 1988, pp. 5-17.



cidade no caso de Lisboa, foram especialmente relevantes para esta investigação. São elas «A ribeira entre projectos: formação e transformação do território portuário a partir do caso de Lisboa»<sup>19</sup> (2006), de João Pedro Costa, e «Vida e morte do Porto de Lisboa»<sup>20</sup> (2007), de Pedro Ressano Garcia.

A dinâmica existente entre uma cidade e o seu porto não é estática, uma vez que os desenvolvimentos vão provocando transformações na cidade, no porto, e na relação entre ambos. O início da discussão sobre esta relação data de há mais de dois mil anos. Aristóteles foi o primeiro autor, do qual se tem referência, a escrever sobre o tema.<sup>21</sup> No entanto, a partir da segunda metade do século XX, dado o desenvolvimento do sector marítimo, o assunto tem sido estudado em maior detalhe. Nas últimas décadas, as cidades portuárias têm sido cada vez mais afectadas pelos processos de transformação global. As evoluções tecnológicas e a mudança de uma economia local para global reestruturaram os portos um pouco por todo o mundo, alterando drasticamente a relação por estes estabelecida com as cidades.<sup>22</sup> Foram elaborados modelos sobre o desenvolvimento urbano como consequência do progresso das redes de transporte, dos quais se destacam o «Modelo de Taaffe, Morrill e Gould» (1963), o «Modelo de Vance» (1970) ou o «Modelo de Rimmer» (1977). O porto, principal infraestrutura de transporte até surgir o caminho de ferro, é parte integrante do processo evolutivo neles descrito. Outros autores focaram a sua investigação nos efeitos que as transformações associadas aos sistemas de transporte — nos quais a presença portuária é condição inerente —, produziram na relação porto-cidade, descrevendo a sua evolução. Bird foi o primeiro a propor um modelo, apresentando o «Modelo de Anyport» em 1963. Mais tarde, em 1988, altura em que já se assistia à revitalização das frentes de água de algumas cidades portuárias, Brian Hoyle apresentou um modelo de cinco fases que traçava o desenvolvimento desta relação,<sup>23</sup> caracterizando de forma clara a evolução das duas realidades e da sua interface. Com uma perspectiva assente nas consequências que o desenvolvimento industrial teve na evolução da interface porto-cidade, o modelo de Hoyle descreve a evolução desde os portos «primitivos» — que se situavam no interior das cidades — até à crescente industrialização, culminando com terminais de contentores altamente modernizados e, no geral, distantes do interior das cidades — com as áreas portuárias tradicionais a transformarem-se em «brownfields» e, eventualmente, em alvos de programas de renovação urbana. Em 2000, Hoyle actualizou o modelo<sup>24</sup> [Fig. 4], acrescentando uma sexta fase — que diz respeito à renovação das ligações entre porto e cidade e à integração urbana dos portos. É neste estágio que, actualmente, se encontra a relação porto-cidade de Lisboa.

A frente ribeirinha, incluindo o porto de Lisboa, tem sido objecto de estudo ao longo do tempo. O principal objectivo desta tese de mestrado é então o de acrescentar a esta discussão

| STAGE                           | SYMBOL<br>○ City   ● Port | PERIOD                           | CHARACTERISTICS                                                                                                                           |
|---------------------------------|---------------------------|----------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| I Primitive port/city           |                           | Ancient/medieval to 19th century | Close spatial and functional association between city and port.                                                                           |
| II Expanding port/city          |                           | 19th–early 20th century          | Rapid commercial/industrial growth forces port to develop beyond city confines, with linear quays and break-bulk industries.              |
| III Modern industrial port/city |                           | Mid–20th century                 | Industrial growth (especially oil refining) and introduction of containers/ro-ro (roll-on, roll-off) require separation/space.            |
| IV Retreat from the waterfront  |                           | 1960s–1980s                      | Changes in maritime technology induce growth of separate maritime industrial development areas.                                           |
| V Redevelopment of waterfront   |                           | 1970s–1990s                      | Large-scale modern port consumes large areas of land/water space; urban renewal of original core.                                         |
| VI Renewal of port/city links   |                           | 1980s–2000+                      | Globalization and intermodalism transform port roles; port-city associations renewed; urban redevelopment enhances port-city integration. |

4

19. COSTA, João Pedro — *A ribeira entre projectos: formação e transformação do território portuário a partir do caso de Lisboa*. Barcelona, 2006. Dissertação de Doutoramento em Urbanismo, apresentada à Universidade Politécnica da Catalunha. 20. GARCIA, Pedro Ressano — *Vida e Morte do Porto de Lisboa*. Porto, 2007. Dissertação de Doutoramento em História, apresentada à Universidade Portucalense Infante D. Henrique. 21. SÁNCHEZ, José Manuel Pagés — *Developing Sustainable Port-City Relationships in Europe: An Institutional Analysis of Waterfront Projects Governance in Lisbon*. Hamburgo, 2019, p. 2. Dissertação de Doutoramento em City/Urban Community and Regional Planning, apresentada à HafenCity Universidade de Hamburgo. 22. KOKOT, Waltraud — «Port Cities as Areas of Transition - Comparative Ethnographic Research». In *Port Cities as Areas of Transition*. Bielefeld: Transcript Verlag, 2008, p. 7. 23. HOYLE, Brian — «Development Dynamics at the Port-City Interface». In *Revitalising the Waterfront: International Dimensions Dockland* editado por B. S. Hoyle, D. A. Pinder e M. S. Hussain. Londres: Belhaven Press, 1988, pp. 5-19. 24. HOYLE, Brian — «Global and Local Change on the Port-City Waterfront». In *Geographical Review*, vol. 90, n.º 3, 2000, pp. 395-417.

uma hipótese concreta para a integração urbana do porto, e das restantes infraestruturas que ocupam a plataforma ribeirinha, apresentando um cenário de coexistência entre os vários tipos de ocupação deste território.

Para constituir tal hipótese, começou por se estudar a frente ribeirinha a partir da relação entre porto e cidade. Assim, no primeiro capítulo é então analisada a evolução desta interface, permitindo compreender de que modo o desenvolvimento do porto influenciou o desenvolvimento urbano ribeirinho, e vice-versa. Foi compilado material diverso — descrições literárias, cartografias históricas, recortes de notícias, ilustrações, e fotografias — pertencentes a diferentes arquivos, desde o arquivo da Câmara Municipal de Lisboa, do Porto de Lisboa, da Ordem dos Arquitectos, de museus e de bibliotecas. O material recolhido está organizado de forma flexível, procurando suportar uma melhor compreensão, ou visualização, sobre os diferentes estágios da interface porto-cidade. Ainda que já tenham sido produzidos diversos estudos sobre a frente ribeirinha e sobre o porto de Lisboa, a análise apresentada no primeiro capítulo é feita à luz do Modelo de Hoyle. A partir deste modelo, reconhecem-se as diferentes fases da interface porto-cidade no caso concreto de Lisboa. São identificadas congruências bem como incongruências em relação às fases descritas por Hoyle, detectando aspectos que diferenciam Lisboa de outras cidades portuárias. A sua principal particularidade diz respeito à proximidade entre a actividade portuária moderna e o centro histórico, tema afinal central da hipótese colocada. No segundo capítulo, é feita uma análise do território ribeirinho actual, acompanhada por uma série de mapas que a ilustram. Todo o material gráfico apresentado neste capítulo é inédito e foi produzido especificamente para este fim. Por último, é colocada uma hipótese de requalificação de um espaço ribeirinho onde a actividade portuária se mantém, numa tentativa de aproximar a cidade do porto — e do rio —, promovendo a integração urbana a que Hoyle se referiu aquando da actualização do seu modelo.







evolução da interface porto-cidade



A intenção da análise que se segue, é essencialmente a de identificar momentos-chave que foram determinantes na definição da morfologia e identidade da frente ribeirinha de Lisboa, bem como na sua relação com o porto. Olhando para a sua história, é feito um paralelo com o modelo de Hoyle, reconhecendo as seis fases nele descritas. Para Hoyle, a primeira fase da interface porto-cidade durou até ao século XIX e é caracterizada por uma associação espacial e funcional entre os dois. A segunda — ao longo do século XIX até ao início do século XX — é marcada por um rápido crescimento industrial, que provocou o crescimento de ambas as realidades, levando o porto a desenvolver-se para lá dos limites da cidade e dando assim início a uma primeira separação entre os dois. Este período é caracterizado por cais lineares e cargas fraccionadas. Na terceira fase — meados do século XX —, dado o contínuo crescimento industrial, porto e cidade permanecem em crescimento e gradual distanciamento. É na quarta fase — entre as décadas de 1960 a 1980 —, com o aparecimento dos contentores e de novas tecnologias, que este distanciamento se torna mais evidente. O porto retira-se da cidade, quebrando-se definitivamente as ligações entre os dois. Distantes dos centros urbanos, surgem então grandes áreas industriais exclusivamente dedicadas ao sector marítimo. No caso de Lisboa, apesar do porto se ter expandido para lá dos limites da cidade, não se retirou na sua totalidade. Ainda que o espaço portuário tenha sido reduzido, parte da frente ribeirinha permanece ocupada pelo porto. A quinta fase do modelo de Hoyle — entre as décadas de 1970 e 1990 — diz respeito ao desenvolvimento destes novos aglomerados industriais distantes da cidade, bem como à renovação do núcleo urbano outrora ocupado pelo porto. O porto distancia-se e como consequência é conquistada uma maior intimidade entre o espaço público e o rio. A sexta fase — estágio em que se encontra actualmente a interface porto-cidade — trata da renovação da ligação, entretanto perdida, entre porto e cidade e a integração de ambas as realidades.<sup>25</sup>

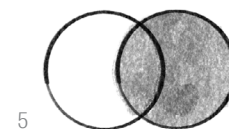


25. HOYLE, Brian — *op. cit.*, 2000, p. 405.





6



5

## I. PORTO-CIDADE PRIMITIVOS

Segundo o modelo de Hoyle, até ao século XIX os portos serviam predominantemente como mercados para bens internacionais. Eram parte integrante da cidade, incluídos dentro das fortificações urbanas [Fig. 5]. As casas dos comerciantes localizavam-se perto da água, combinando as funções de habitação, armazenamento, comércio e administração.<sup>26</sup>

O quadro descoberto acidentalmente em 1866 por Dante Gabriel Rossetti, datado do século XVI e cujo autor permanece desconhecido [Fig. 6], ilustra a Rua Nova dos Mercadores, a principal artéria de comércio em Lisboa no século XVI, situada junto do Terreiro do Paço.<sup>27</sup> Em 1554, Damião de Góis descreveu esta mesma rua contando que nela se juntavam «à compita, todos os dias, comerciantes de quase todas as partes e povos do mundo, com extraordinária concorrência de gente, por causa das facilidades que o comércio e o porto oferecem»<sup>28</sup>. Tanto na representação como na descrição referidas, é evidenciada a identidade comercial da frente ribeirinha da época, fruto da proximidade espacial e funcional a que Hoyle se refere quando descreve o primeiro estágio da interface porto-cidade, com a realidade urbana e a marítima confundidas uma na outra. Lisboa encontrava-se nesta fase, quando foi atingida pelo terramoto de 1755.

Ainda que Hoyle atribua o início da separação entre cidade e porto à chegada da Revolução Industrial, no caso particular de Lisboa o terramoto poderá estar também na sua origem.<sup>29</sup> Estima-se que tenha tido uma magnitude entre 8,75 e 9 na escala de Richter, com epicentro no oceano, o que provocou um tsunami que devastou a cidade, ao qual se juntou um incêndio de grandes proporções que durou vários dias. A destruição foi enorme, o trauma também, e a proximidade à água passou a ser vista como uma ameaça. Como resultado, o curso da expansão urbana, que até então se desenvolvia tendencialmente ao longo do rio, tomou uma nova direcção, passando a seguir o eixo Sul-Norte.<sup>30</sup> Esta mudança é visível na orientação dos edifícios projectados por Eugénio dos Santos aquando da reconstrução da baixa de Lisboa, na forte articulação entre a Praça do Comércio e o Rossio e no projecto do Passeio Público de Reinaldo Manuel, mais tarde tornado Avenida da Liberdade, que dirigia a cidade para Norte.<sup>31</sup> Este eixo determinou o crescimento da cidade nas décadas e séculos seguintes, que gradualmente se foi voltando para o interior, afastando-se do rio.<sup>32</sup>

26. KOKOT, Waltraud — *op. cit.*, p. 8.

27. Ver, sobre este assunto, CARDOSO, Andrea — *A Cidade Global: Lisboa no Renascimento*. Lisboa: INCM e Museu Nacional de Arte Antiga, 2017, pp. 14-59.

Lisbon's Port-City relation: from the earthquake of 1755 to the port plan of 1887». In *PORTUSplus the Online Journal of RETE*, n.º 7. Venice: RETE Publisher, 2017, p. 2.

30. Ver, sobre este assunto, SILVA, Raquel Henriques da — «Os últimos anos da Monarquia — Desenvolvimento urbanístico. Os novos bairros». In MOITA, Irisalva — *O Livro de Lisboa*. Lisboa: Livros Horizonte, 1994, pp. 410-411.

32. Ver, sobre este assunto, SILVA, Raquel Henriques da — *op. cit.*, 1994, p. 211.

28. GÓIS, Damião de — *op. cit.*, p. 54.

29. Ver, sobre este assunto, SÁNCHEZ, José Manuel Pagés — «Evolution of

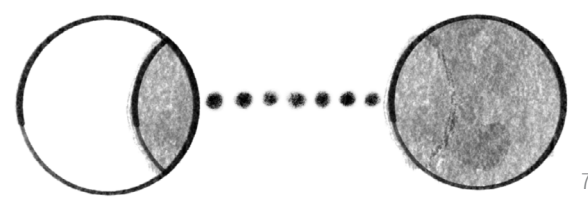


# II. PORTO-CIDADE EM EXPANSÃO

De modo geral, e a partir de uma perspectiva ocidental, o século XIX foi marcado pelo desenvolvimento da industrialização e pela expansão da cidade e do porto, iniciando-se então a separação entre os dois. A segunda fase de Hoyle diz respeito a este período. Os portos passaram de locais de comércio integrados na cidade como pontos de ligação e de transporte. Novas tecnologias trouxeram consigo uma nova escala, que provocou transformações significativas no porto. Tornou-se necessário mais espaço para gruas e navios movidos a vapor, e as infraestruturas foram alvo de projectos de modernização, distanciando-se da realidade urbana [Fig. 7].<sup>33</sup> Em Portugal, o primeiro barco a vapor apareceu em 1820;<sup>34</sup> décadas depois, o primeiro caminho de ferro; e, posteriormente, no final do século XIX, iniciaram-se as obras de construção de um novo e maior porto para Lisboa.

Dada a importância da proximidade à água, que durante muito tempo foi o principal meio de comunicação e transporte,<sup>35</sup> as primeiras indústrias instalaram-se maioritariamente ao longo da frente ribeirinha.<sup>36</sup> A sua margem foi sendo gradualmente ocupada, de forma desordenada, por estaleiros, fábricas, instalações militares e apoios portuários diversos.<sup>37</sup> Os núcleos industriais ribeirinhos situavam-se na zona central da Boavista, actual zona do Cais do Sodré — onde foi construído o primeiro grande aterro — e, em maior escala, na periferia da cidade,<sup>38</sup> a ocidente, em Alcântara e Belém, e a oriente, no Beato e Marvila — zonas de povoamentos dispersos e ambiente rural, onde ainda existia espaço disponível para se instalarem as estruturas necessárias ao funcionamento da indústria.<sup>39</sup> O desenvolvimento industrial em Lisboa foi relevante para a transformação da relação entre a cidade e o rio, uma vez que não só deu início à segunda fase da evolução descrita por Hoyle, como foi a partir da fixação de espaços industriais ao longo da margem que se deu a edificação de uma barreira entre a cidade e o rio. Esta barreira viu a sua dimensão aumentar com a construção do caminho de ferro, a posterior modernização do porto,<sup>40</sup> a abertura de avenidas ribeirinhas e o contínuo desenvolvimento destas infraestruturas.

As actividades industriais exigiam frequentemente a criação de pequenas docas e cais, formando uma panóplia de áreas portuárias antes da modernização do porto ser sequer discutida. No final do século XVIII, «mais do que um grande porto, Lisboa possuía então uma miríade de pequenos cais, que receberam os seus nomes conforme os géneros que aí aportavam ou, a proveniência destes: cais do Carvão, da Pedra, do Tojo, da Madeira, da Embarcação das Bestas e outros, bem como os cais de Alhandra, de Santarém, de Aldeia Galega, o canal de Flandres, etc.»<sup>41</sup>. Ora foi precisamente o crescimento das indústrias, bem como do caminho de ferro, que gerou a necessidade de um novo porto,<sup>42</sup> cujas obras se iniciaram no final do século XIX. Em 1856 foi inaugurado o Caminho de Ferro do Leste, que partia de Santa Apolónia — na época ainda uma estação provisória instalada no antigo convento com o mesmo nome — em direcção a Elvas, e, em 1895, foi inaugurada a estação do Cais do Sodré, estação terminal da Linha de Cascais.



7



8

33. KOKOT, Waltraud — *op. cit.*, p. 8. 34. NABAIS, António; RAMOS, Paulo Oliveira — *op. cit.*, p. 68. 35. PICON, Antoine — «Constructing landscape by engineering water». In *Landscape Architecture in Mutation: Essays on Urban Landscapes*. Zurique: gta Verlag, 2005, p. 257. 36. CUSTÓDIO, Jorge — «Reflexos da Industrialização na Fisionomia e vida da cidade». In MOITA, Irisalva — *O Livro de Lisboa*. Lisboa: Livros Horizonte, 1994, p. 450. 37. Câmara Municipal de Lisboa — *Aterro da Boavista Poente, Lisboa. Plano de Pormenor*. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, 2007, p. 8. 38. CUSTÓDIO, Jorge — *op. cit.*, p. 462. 39. CUSTÓDIO, Jorge; FOLGADO, Deolinda — *Caminho do Oriente: Guia do Património Industrial*. Lisboa: Livros Horizonte, 1999, p. 11. 40. NABAIS, António; RAMOS, Paulo Oliveira — *op. cit.*, p. 68.





9



O período em que foi discutida a construção de um novo porto para Lisboa, e a consequente regularização da sua linha de costa, diz respeito à segunda fase do modelo de Hoyle. Foi o crescimento industrial que Hoyle refere como sendo característico desta fase que deu origem à necessidade de um novo porto, cuja construção começou a ser discutida mais intensamente a partir de meados do século XIX. Ainda que a história do porto de Lisboa já tenha sido extensamente analisada por vários autores<sup>43</sup>, será feito um breve contexto do período em que foi discutida a sua construção — e a consequente regularização da frente ribeirinha —, de modo a traçar a cultura do território ribeirinho de Lisboa. Para isso, são destacados alguns dos projectos para o novo porto que nunca chegaram a ser construídos. A análise de projectos elaborados em diferentes épocas, revela as ideias e influências que emergem da discussão sobre a zona portuária. Veremos que, desde o início desta discussão, vários projectos procuravam integrar espaços para actividades urbanas ao longo do rio, ainda que não tenham sido levados a cabo em detrimento das funções do porto.

No século XVIII, ainda antes do terramoto, surgiram os primeiros projectos gerais para melhorar o porto de Lisboa<sup>44</sup>. Uma destas primeiras tentativas<sup>45</sup> foi desenhada por Carlos Mardel, engenheiro militar húngaro que, a cargo do já então ministro Marquês de Pombal, desenvolveu um plano ambicioso, onde propunha uma nova configuração para toda a frente ribeirinha. Ainda que este plano se insira no período que diz respeito à primeira fase do modelo de Hoyle, é aqui mencionado por ser relevante para a história do porto e discussão sobre os usos da frente ribeirinha. O projecto foi inovador pela sua dimensão e conteúdo, sendo a primeira vez na história do planeamento urbano de Lisboa que se pretendeu criar espaço público na zona ribeirinha, reconhecendo a qualidade paisagística do rio. Até ao aparecimento do comboio, a água era o principal meio de transporte e o seu papel na estrutura da cidade tinha, por isso, um carácter sobretudo funcional. Em «Constructing landscape by engineering water», Antoine Picon afirma que, no contexto urbano, o desejo de estar perto da água e o valor estético que hoje lhe atribuímos nem sempre foram uma realidade, mas sim fruto de um longo processo que gradualmente transformou a água em paisagem.<sup>46</sup> A mesma metamorfose a que Antoine Picon se refere no que diz respeito ao papel da água na estrutura urbana — de funcional a paisagem — é proposta por Carlos Mardel, ao projectar uma frente ribeirinha cujos usos não estariam exclusivamente associados a actividades portuárias. O seu plano [Fig. 10] propunha um grande número de quarteirões para a construção de edifícios públicos e privados, novas praças e um passeio público ao longo do rio, que ligaria Belém ao Terreiro do Paço<sup>47</sup> — as duas extremidades do arco ribeirinho da época. Com a destruição provocada pelo terramoto, o desenvolvimento de novas estruturas portuárias e o sonho de Carlos Mardel para a frente ribeirinha passaram para segundo plano. Um século mais tarde, quando o impacto do terramoto se desvaneceu e o contexto político e socioeconómico permitiu,<sup>48</sup> ao mesmo tempo que a Revolução Industrial chegou a Portugal, a regularização da frente ribeirinha e a modernização do porto voltaram a ser discutidas.



40. NABAIS, António; RAMOS, Paulo Oliveira — *op. cit.*, p. 68.

41. *ibid.*, p. 60

42. CUSTÓDIO, Jorge — *op. cit.*, p. 450

43. Júlio de Castilho em *A Ribeira de Lisboa* (1893), Adolpho Loureiro em *Os portos marítimos de Portugal e ilhas adjacentes* (1906), António J. C. M. Nabais e Paulo Oliveira Ramos em *100 anos do porto de Lisboa* (1987), Jorge Custódio em *Reflexos da Industrialização na Fisionomia e vida da cidade* (1994), José-Augusto França em *Lisboa: Urbanismo e Arquitectura* (1997), Raquel Henriques da Silva em *Lisboa Romântica: Urbanismo e Arquitectura, 1777-1874* (1997), Ana Cristina Martins Barata em *Lisboa "caes da Europa": realidades, desejos e ficções para a cidade (1860-1930)* (2010).

44. NABAIS, António; RAMOS, Paulo Oliveira, *op. cit.*, p. 46.

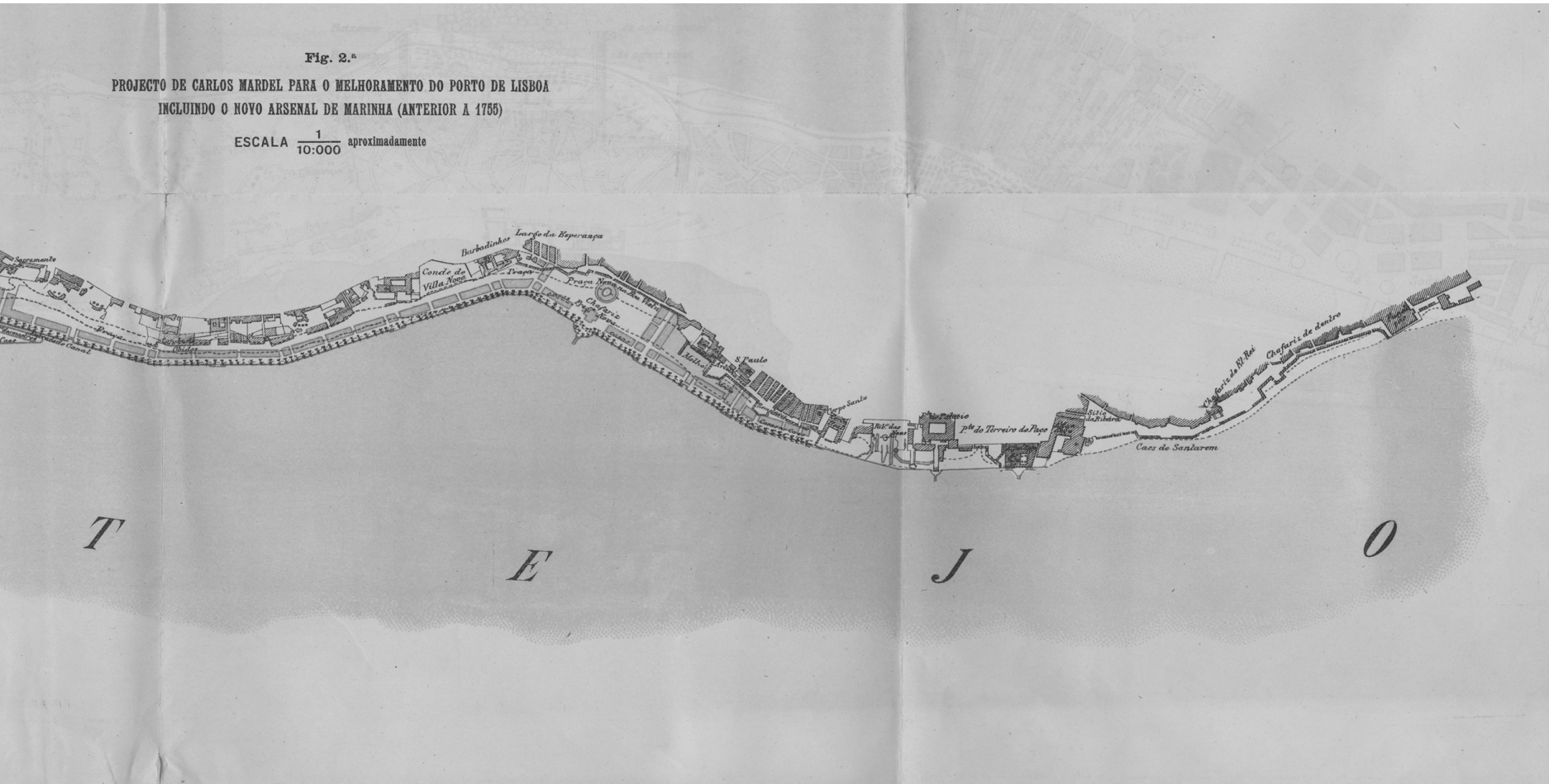
45. Não consta data na planta mas sabe-se que foi feita antes do terramoto de 1755. CASTILHO, Júlio de — *op. cit.*, 1893, p. 641.

46. PICON, Antoine — *op. cit.*

47. LOUREIRO, Adolfo — *op. cit.*, vol. III, parte

48. SILVA, Raquel Henriques — *op. cit.*, 1997, p. 14.





10

O debate relativo à modernização do porto foi-se intensificando durante a segunda metade do século XIX — a relação porto-cidade de Lisboa encontra-se então na segunda fase de Hoyle — com as obras a serem finalmente inauguradas em 1887, após um longo período de discussão. A veemência é evidente se considerarmos que durante este período foram apresentadas mais de trinta propostas,<sup>49</sup> antes do novo porto começar a ser construído. Analisando algumas destas propostas, reconhecem-se tentativas de aproximar a cidade ao rio a partir de uma frente ribeirinha cujos usos não se limitariam ao sector marítimo. Reconhecem-se ideias que aparecem e parecem perder-se no tempo mas que vão sempre voltando.

Em 1854, José Pézerat, engenheiro francês que trabalhou para a Câmara Municipal de Lisboa durante vários anos, apresentou um estudo<sup>50</sup> para a secção entre a Boavista e a Rocha de Conde d'Óbidos, cuja principal preocupação era a resolução dos problemas de saneamento que afectavam esta área.<sup>51</sup> O plano, apesar de rejeitado pela Câmara, foi uma contribuição importante para o aterro da Boavista — o primeiro grande aterro, que seria construído quatro anos mais tarde, e que se tornaria o principal local de reunião à beira-rio.<sup>52</sup> Em 1865, Pézerat publicou um novo documento<sup>53</sup> com várias melhorias para a cidade, entre as quais sugeria a recolocação de parte das instalações portuárias na margem Sul, de modo a libertar espaço para funções urbanas na margem Norte. Em 1870, Thomé de Gamond, também engenheiro francês, desenvolveu um projecto<sup>54</sup>, ambicioso pela sua dimensão e inovador pelo facto de, juntamente com a expansão do porto, prever a expansão da cidade em grande escala, desenhando novos bairros, vários jardins, avenidas e praças. Gamond recuperou a perspectiva de Carlos Mardel, projectando um grande passeio público arborizado ao longo do rio. Em 1882, Miguel Pais apresentou um projecto intitulado «Melhoramentos de Lisboa e o seu Porto» onde, entre outras melhorias, propunha novamente a construção de um passeio público de madeira ao longo do rio<sup>55</sup>. Esta ideia foi e continuaria a ser recorrente ao longo da discussão sobre a frente ribeirinha e os seus usos.

À semelhança do projecto de Mardel, os planos mencionados, entre outros, defendiam uma frente ribeirinha com espaço tanto para actividades portuárias, como para actividades urbanas, promovendo a integração de ambas as realidades. No entanto, o plano final priorizou o desenvolvimento do porto e das indústrias associadas, dando continuidade à ocupação infraestrutural da margem, já iniciada pela construção do caminho de ferro. Como resultado, o rio afastou-se gradualmente da cidade. Raul Proença descreve este distanciamento do seguinte modo:

«Cidade disposta em anfiteatro, em sucessivos terraços... ora perdendo-se lá longe... ora avançando sobre o rio como o estreito tombadilho duma nau [...] Como aproveitou o lisboeta estas condições naturais tão singulares, esta dádiva do céu e da água? Que partido tirou ele do Tejo? Voltou-lhe as costas, simplesmente.»<sup>56</sup>

Fugindo a uma intepretação negativa dos acontecimentos, importa notar que a plataforma ribeirinha actual foi, na sua maioria, fruto da actividade portuária de Lisboa.

49. BRANDÃO, Pedro; JORGE, Filipe — *op. cit.* 50. PÉZERAT, Pierre Joseph — *Memoria descriptiva sobre o projecto de docka com porto-canaes e d'um novo bairro maritime nas praias da Boa Vista, de Santos, e da Rocha do Conde de Obidos*. Lisboa: Typografia Manoel Jesus Coelho, 1854. 51. SILVA, Raquel Henriques — *op. cit.*, 1997, p. 422. 52. CASTILHO, Júlio de — *op. cit.*, 1893, pp. 685-686. 53. PÉZERAT, Pierre Joseph — *Mémoire sur les études d'améliorations et embellissements de Lisbonne*. Lisboa: Imprimerie Franco-Portugaise, 1865. 54. GAMOND, Thomé de — *Mémoire sur le projet d'agrandissement de la Ville de Lisbonne*. Paris: Dunod, 1870. 55. BARATA, Ana Martins — *Lisboa "caes da Europa": realidades, desejos e ficções para a cidade (1860-1930)*. Lisboa: Colibri, IHA - Estudos de Arte Contemporânea e Fac. Ciências Sociais e Humanas-Univ. Nova, 2010, p. 283. 56. PROENÇA, Raul — *Guia de Portugal Vol. 1*. Lisboa: Biblioteca Nacional de Lisboa, 1924, pp. 180-181.



Ainda que a cidade se tenha desenvolvido para o interior e o espaço ribeirinho amplamente ocupado por infraestruturas portuárias — tal como Hoyle descreve este período de crescimento industrial —, foi a sua necessidade que promoveu a construção dos aterros que regularizaram a linha de costa e que hoje constituem a plataforma ribeirinha que habitamos.



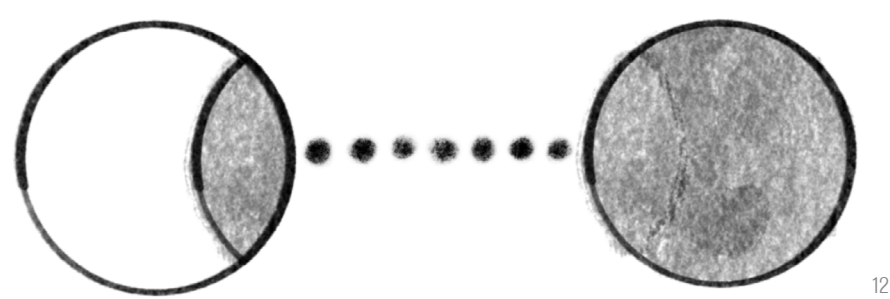


### III. PORTO-CIDADE NA ERA INDUSTRIAL MODERNA

A terceira fase do modelo de Hoyle, com início em meados do século XX, diz respeito à continuação do processo de industrialização, numa época em que os desenvolvimentos tecnológicos alteraram significativamente as imagens dos portos. Navios maiores exigiam portos de águas mais profundas, geralmente fora das antigas zonas portuárias. Foram desenvolvidos portos marítimos modernos, que substituíram então os velhos portos do interior da cidade.<sup>57</sup> Tanto a cidade como o porto continuaram, nesta altura, a expandir-se [Fig. 12].

Dado o contínuo crescimento de ambos, porto e cidade, foi necessário planear a expansão urbana de Lisboa, sendo desenvolvido o PGUEL (Plano Geral de Urbanização e Extensão de Lisboa) em 1938, ano de viragem para o planeamento urbano de Lisboa. O plano foi aprovado dez anos depois, já como PDCL (Plano Director da Cidade de Lisboa), e conduziu o crescimento da cidade durante os anos que se seguiram.<sup>58</sup> Deste plano resultou, entre outros, a criação de uma zona industrial no lado oriental da cidade, contribuindo para a dicotomia este/oeste actualmente existente na frente ribeirinha.

Simultaneamente, também o porto continuava em crescimento, e foi igualmente necessário planeá-lo. Em 1946 foi apresentado o Plano de Melhoramentos do Porto de Lisboa, que veio acelerar a já iniciada modernização do porto, representativo do crescimento contínuo a que diz respeito a terceira fase de Hoyle.<sup>59</sup> Este plano deu início a «um novo marco miliário na senda do progresso que este porto vem trilhando desde 1887»<sup>60</sup>. Relativamente às transformações da morfologia ribeirinha, dele resultaram a regularização da margem no troço entre Xabregas e o Poço do Bispo, correspondente à 3.ª secção do plano de 1887, assim como a conclusão da construção da Doca do Poço do Bispo, a Doca dos Olivais e a regularização da margem até Beirolos. Foi também por esta altura, em meados do século XX, que se deu a revolução do automóvel e a consequente construção de infraestruturas rodoviárias veio acentuar a separação física entre a cidade e o rio, anteriormente iniciada pela linha de caminho de ferro e pelo porto.



12

57. KOKOT, Waltraud — *op. cit.*, p. 8.

58. SILVA, Carlos Nunes — *Política Urbana em Lisboa: 1926-1974*. Lisboa: Livros Horizonte, 1994, p. 196.

59. NABAIS, António; RAMOS, Paulo Oliveira — *op. cit.*, p. 138.

60. Ministério das Comunicações e Administração Geral do Porto de Lisboa — *Relatório*, Volume I, *Contas do ano de 1946*. Lisboa, 1946, p. 5.







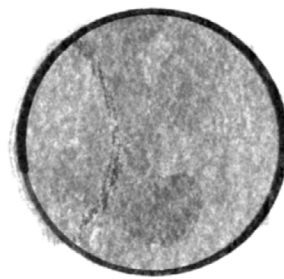
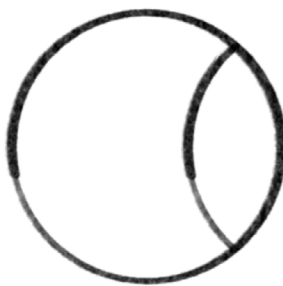
# IV. PORTO RETIRA-SE DA FRENTE RIBEIRINHA

A utilização de caixas para transportar mercadorias data de finais do século XVIII. No entanto, foi na década de 50 que Malcom McLean, um camionista tornado empresário, implantou uma nova forma de transporte de cargas.<sup>61</sup> Este novo método consistia em colocar um conjunto de mercadorias numa caixa de aço — contentor —, protegendo-as de possíveis estragos e roubos, assim como permitindo transportá-las tanto em navios como em comboios ou camiões, facilitando a sua transferência entre veículos. O transporte passou assim a ser mais rápido e seguro. Em «The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger»<sup>62</sup>, Marc Levinson descreve detalhadamente como os contentores revolucionaram o mundo através do transporte de mercadorias:

«[...] when enormous trailer trucks rule the highways and trains hauling nothing but stacks of boxes rumble through the night, it is hard to fathom just how much the container has changed the world. In 1956, China was not the world's workshop. It was not routine for shoppers to find Brazilian shoes and Mexican vacuum cleaners in stores in the middle of Kansas. Japanese families did not eat beef from cattle raised in Wyoming, and French clothing designers did not have their exclusive apparel cut and sewn in Turkey or Vietnam. Before the container, transporting goods was expensive — so expensive that it did not pay to ship many things halfway across the country, much less halfway around the world.»<sup>63</sup>

A mudança de escala do comércio [Fig. 16], de local para global — fenómeno conhecido por globalização —, teve um papel fundamental na relação que se estabeleceu, desde então, entre a cidade e o porto, bem como na realidade portuária em si. Durante os anos 1970 e 1980, os portos começaram a necessitar de plataformas multimodais para operar. Essas plataformas têm uma geometria específica que requer maiores superfícies.<sup>64</sup> Não só foi necessário mais espaço para operarem, como a sua ocupação passou a ser feita de modo diferente: menos pessoas, mais cargas, grandes navios que as transportavam e grandes estruturas que as movimentavam. Estas transformações acentuaram a separação entre a cidade e o porto, seja porque muitos terminais passaram a operar longe dos centros urbanos, ou — veja-se em seguida o caso de Lisboa, cujos terminais de contentores permaneceram perto do centro da cidade — porque a sua escala se distanciou cada vez mais da escala humana e do espaço habitável.<sup>65</sup> Como consequência, foi-se perdendo a relação de intimidade entre a cidade e o seu porto.

De acordo com as fases descritas por Hoyle, o porto continuou a sua expansão para áreas afastadas dos centros urbanos, onde existia mais espaço disponível para operar e, algumas áreas, antes dedicadas ao sector marítimo, foram deixadas ao abandono — «brownfields». A cidade e o porto tornaram-se realidades separadas [Fig. 15].



15

61. LEVINSON, Marc — *The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*. Princeton, N.J.: Princeton University Press, 2016.

62. *ibid.*

63. *ibid.*, p. 1.

64. GARCIA, Pedro Ressano — *op. cit.*, 2007, p. 60

65. HOYLE, Brian — *op. cit.*, 2000, p. 395.







Ao contrário do que descreve Hoyle relativamente à quarta fase da relação porto-cidade e do que sucedeu noutras cidades portuárias,<sup>66</sup> no caso de Lisboa — ainda que também tenham surgido os ditos «brownfields» e o porto se tenha continuado a expandir para lá dos limites da cidade, com novas instalações portuárias a serem inauguradas longe dos centros urbanos — alguns terminais de contentores foram construídos perto do centro da cidade, com o terminal de Santa Apolónia e o de Alcântara a serem inaugurados em 1970 e 1985, respectivamente.<sup>67</sup> Por essa altura, foi desenvolvido e apresentado, por parte da Autoridade Portuária de Lisboa, o projecto de construção do terminal de contentores da Trafaria. No entanto, a expansão para a margem sul acabou por nunca acontecer, e, consequentemente, a actividade portuária foi, até hoje, mantida no mesmo local. A maioria das cidades têm procedido à transformação das áreas portuárias uma vez que, com a retirada do porto, estas áreas ficaram disponíveis para outros usos. Por oposição, e ao contrário do descrito no modelo de Hoyle, no caso de Lisboa o porto não se retirou por completo da cidade.<sup>68</sup> Hoje, ambas as realidades, portuária e urbana, ocupam o território ribeirinho, criando, por vezes, zonas de conflito. O porto, envolvido pela cidade, enfrenta dificuldades no seu desenvolvimento e expansão,<sup>69</sup> enquanto a cidade vê parte da sua margem ocupada por infraestruturas portuárias que fazem desses espaços lugares inóspitos.

A utilização de contentores não só transformou a forma como o porto se relaciona com a cidade, como transformou a imagem e a forma como as frentes de água são ocupadas pelo porto. Dada a proximidade espacial entre espaço portuário e urbano, a paisagem da frente ribeirinha de Lisboa é, desde então, marcada por estes conjuntos de caixas empilhadas e pelas mega estruturas necessárias ao funcionamento do porto [Fig. 17].



17

66. GARCIA, Pedro Ressano — *op. cit.*, 2007, p. 25.

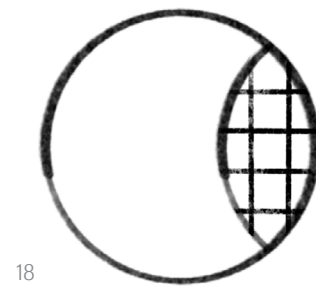
67. NABAIS, António; RAMOS, Paulo Oliveira — *op. cit.*, p. 158.

68. GARCIA, Pedro Ressano — *op. cit.*, 2007, p. 60.

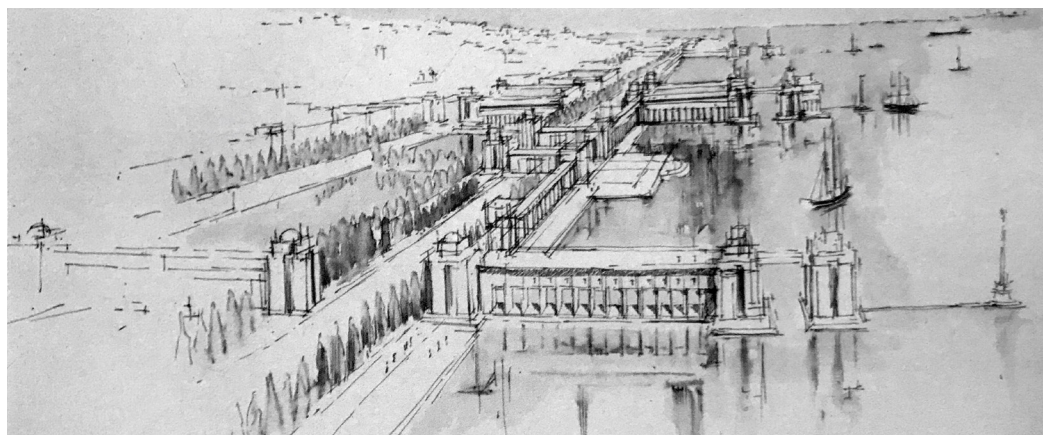
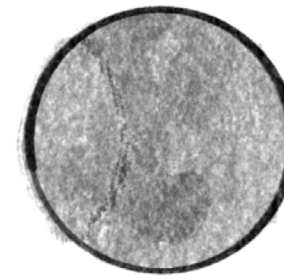
69. *ibid.*, p. 269.



## V. REVITALIZAÇÃO DA FRENTE RIBEIRINHA



18



19

A quinta fase do modelo de Hoyle — com início na década de 1970, estendendo-se até 1990 — foi marcada por programas de revitalização de «brownfields», cujas funções deixaram de ser necessárias, dados os avanços tecnológicos anteriormente descritos [Fig. 18]. Em Lisboa, este processo iniciou-se mais tarde do que o referido por Hoyle, prolongando-se até ao século XXI, com vários projectos de regeneração ribeirinha a serem inaugurados na última década. Este desfasamento temporal não é de estranhar, uma vez que a revitalização das zonas ribeirinhas começou na América do Norte, nomeadamente nas cidades de Boston, Baltimore e São Francisco, por volta dos anos 1960. Foi na década de 1970 que o processo amadureceu, estendendo-se para as cidades portuárias europeias.<sup>70</sup> No caso de Lisboa, o momento que simboliza o início da revitalização ribeirinha sucedeu em 1988, quando a Associação dos Arquitectos Portugueses, com o apoio da Autoridade Portuária de Lisboa, organizou o «Concurso de ideias para repensar a frente ribeirinha de Lisboa».<sup>71</sup> Esta iniciativa tinha o objectivo de fornecer novas ideias para a frente ribeirinha, de modo a gerar um debate sobre a regeneração da relação entre a cidade e o rio.<sup>72</sup> Os participantes deveriam ter em conta seis premissas.<sup>73</sup> Ainda que todas continuem a ser pertinentes, destaca-se aquela onde o porto é mencionado como elemento inseparável da cidade, apelando à necessidade de coexistência entre as duas realidades: «A actividade portuária é cidade — elemento indissociável da centralidade que a cidade oferece, pode rentabilizar a cidade com a sua própria vitalidade»<sup>74</sup>. Apesar da clara mensagem por parte da organização do concurso, a maioria das propostas centrava-se na criação de novos espaços públicos e não abordava a coexistência entre porto e cidade.<sup>75</sup> No entanto, foi um ponto de partida, trazendo uma nova visão sobre os possíveis futuros para a frente ribeirinha [Fig. 19], que passou então a ser considerada parte crucial da identidade de Lisboa.

A atenção que o concurso recebeu dos média contribuiu para o seu impacto na sociedade, gerando novas expectativas sobre esta zona da cidade, tanto a nível social como governamental.<sup>76</sup> Quatro anos depois, em 1992, a Câmara Municipal de Lisboa aprovou o Plano Estratégico de Lisboa, que integrava um plano urbanístico organizado em quatro grandes áreas. A quarta, em particular, dizia respeito ao arco ribeirinho, sendo que o principal objectivo para ele traçado era o de estabelecer a ligação entre a cidade e o rio.<sup>77</sup> Neste aspecto, há que destacar dois projectos que, pelo seu carácter precursor, tiveram especial impacto no despertar colectivo sobre o valor da zona ribeirinha enquanto espaço requalificador da cidade. Em 1994, por iniciativa da Autoridade Portuária de Lisboa, foi inaugurada a Doca de Santo Amaro, projecto-piloto de pequena escala que aproximou a cidade do rio a partir da conversão de um conjunto de armazéns portuários em espaços de restauração, atenuando o conflito gerado pelo Pozor (Plano de Ordenamento do Porto de Lisboa).<sup>78</sup> Uma década após o concurso, inaugurou a Expo '98, «proporcionando a muito desejada oportunidade para a cidade retomar a relação interrompida com o estuário»<sup>79</sup> [Fig. 20]. Desde então, muitos projectos continuaram a ser feitos no sentido de redesenvolver a frente ribeirinha, que hoje se encontra, na sua generalidade, revitalizada e articulada.

70. HOYLE, Brian — *op. cit.*, 2000, p. 398.

71. SÁNCHEZ, José Manuel Pagés — *op. cit.*, 2019, p. 127; GARCIA, Pedro Ressano — *op. cit.*, 2007, p. 84.

72. BRANDÃO, Pedro; JORGE, Filipe — *op. cit.*, p. 3.

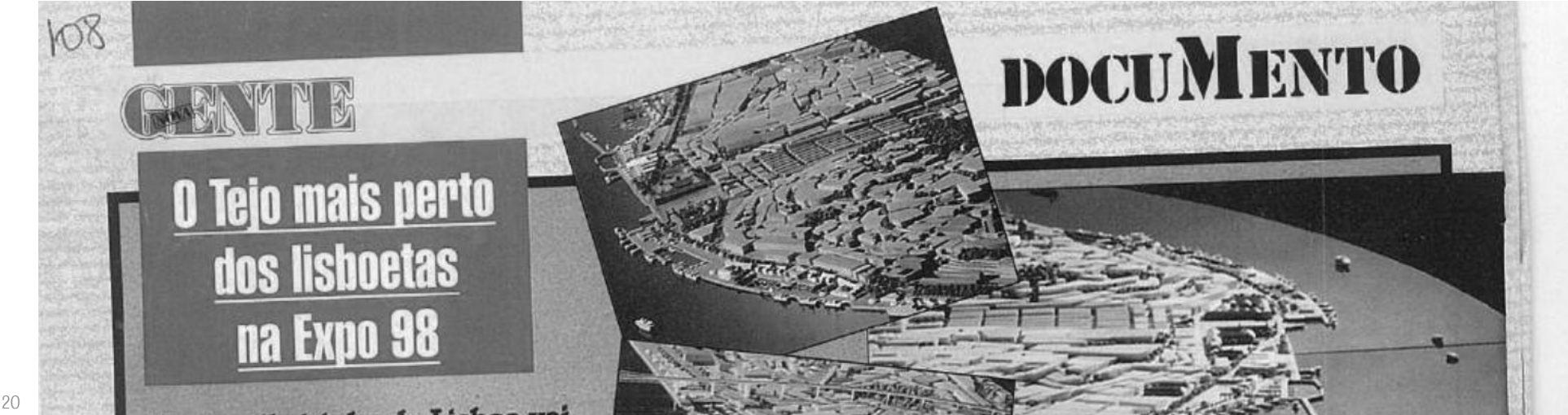
73. *ibid.*

74. *ibid.*

75. SÁNCHEZ, José Manuel Pagés — *op. cit.*, 2019, pp. 129-130.

Face à pressão exercida perante a crescente valorização da frente ribeirinha e o consequente desejo colectivo do acesso ao rio, a Autoridade Portuária de Lisboa apercebeu-se da necessidade de mudar a sua atitude em relação à cidade.<sup>80</sup> As transformações no sector marítimo durante as décadas de 1970 e 1980 já tinham levado a autoridade portuária a avaliar o território sob a sua jurisdição de forma a identificar as instalações portuárias activas e os terrenos que poderiam ser destinados a outros usos.<sup>81</sup> Adicionalmente, durante o início dos anos 90, viu o seu papel e influência na frente ribeirinha diminuírem, em prol do desenvolvimento da Expo '98, perdendo quase 20% do seu território.<sup>82</sup> Por esta altura, respondendo às alterações em curso, a autoridade portuária elaborou o primeiro plano estratégico para o porto que mais tarde resultou no Pozor (Plano de Ordenamento da Zona Ribeirinha), apresentado em 1994. Este plano propunha reestruturar a maioria da frente ribeirinha, desde Algés à Expo, prevendo a reorganização dos cerca de 15 quilómetros.<sup>83</sup> Embora o programa fosse semelhante ao da Expo — transformar uma área industrial em habitação e lazer — o processo e o resultado de ambos os planos foram completamente diferentes.<sup>84</sup>

Apesar da tentativa por parte da Autoridade Portuária de Lisboa em se adaptar às transformações em curso, o Pozor criou tensões sem precedentes na relação entre porto, cidade e cidadãos. A autoridade portuária foi acusada de querer construir um muro entre a cidade e o rio, o que reforçaria a barreira já existente entre os dois.<sup>85</sup> Em vez de ligar Lisboa ao Tejo, conforme as tendências actuais incentivavam, o Pozor resultaria numa dissociação cada vez maior entre a cidade e o rio.<sup>86</sup> Ainda que tenha sido adoptada uma abordagem inovadora na apresentação do plano — tendo sido preparada uma exposição<sup>87</sup> com maquetas e desenhos, e várias sessões públicas de debate —, desde que foi dado a conhecer, o projecto enfrentou enorme oposição, não só dos cidadãos, mas também de especialistas — desde arquitetos e urbanistas a paisagistas.<sup>88</sup> Numa notícia publicada no «Semanário» a 23 de Julho de 1994 [Fig. 21], lê-se a seguinte opinião do arquitecto paisagista Gonçalo Ribeiro Telles: «Tem uma filosofia errada e começa logo por não ser viável. Tem volumes de construção excessivos e difíceis de realizar. Disparatados, mesmo. Depois, em vez de permitir “trabalhar” os espaços abertos sobre o rio Tejo e, a partir deles, fazer a ligação de Lisboa ao rio valorizando as construções já existentes, aponta exactamente para o contrário. É uma perfeita megalomania. Então, com tantos problemas que há para resolver em Lisboa, vão fazer um projecto destes? Com estas características? Porque é que não deixam os espaços abertos? Porque é que querem sobrecarregar Lisboa e o Tejo com construção? Não posso concordar com um plano desta natureza»<sup>89</sup>. O Pozor também não contou com muito apoio político. Jorge Sampaio, presidente da câmara na época, defendia que os terrenos portuários recuperados para usos urbanos deveriam ser planeados para o bem geral da cidade e não para benefício económico do porto.<sup>90</sup> Intelectuais e figuras públicas levaram a cabo um movimento de oposição,<sup>91</sup> alcançando uma enorme cobertura de imprensa<sup>92</sup> [Fig. 22]. A Autoridade Portuária de Lisboa viu-se forçada a retirar o plano e a apresentar uma versão diferente.



20

### “Pozor exclui população”

Já para o arquitecto Costa Cabral, o plano “não devolve o rio à cidade”. Antes o vincula às utilizações previstas, com exclusão da população em geral”. Além de entender que não devem ser construídos novos edifícios a não ser excepcionalmente.

### “Um muro de betão”

Um outro arquitecto, que logo na altura da apresentação do Pozor, o criticou, foi Gonçalo Ribeiro Telles, para quem este plano cria “um muro de betão entre a cidade e o Tejo, destruindo vistas, a silhueta de Lisboa e saturando os espaços.

### “Muita cidade e pouco porto”

Pedro Brandão, presidente da Associação de Arquitectos Portugueses, questiona sobretudo, “se é à APL que compete definir critérios de desenvolvimento urbano, na zona mais nobre da cidade, agora que ela reconhece que essa zona deixou de ter préstimo para a actividade portuária?”.

### “Barreiras substituídas por novas barreiras”

Para os arquitectos Pedro Botelho e Nuno Teotónio Pereira, “o Pozor não devolve o rio à cidade. As barreiras actuais, constituídas por armazéns, são substituídas por novas barreiras de tecido edificado, quase sempre mais denso.

22

76. *ibid.* 77. Câmara Municipal de Lisboa — «Evolução do planeamento urbano de Lisboa». Disponível em <https://www.lisboa.pt/cidade/urbanismo/planeamento-urbano/evolucao>. 78. GARCIA, Pedro Ressano — *op. cit.*, 2007, p. 20. 79. GARCIA, Pedro Ressano — «Os espaços públicos na reconversão da zona da Expo'98». In *AE... Revista Lusófona de Arquitectura e Educação*, n.º 4, 2010, p. 130. 80. SÁNCHEZ, José Manuel Pagés — *op. cit.*, 2019, p. 137. 81. FERNANDES, André; SOUSA, João Figueira de — «Metamorfoses da cidade portuária: transformações da relação entre o porto e a cidade de Lisboa». In *Confinis*, n.º 15, 2012, p. 7. 82. *ibid.*, p. 10. 83. MARTINS, Maria — «Lisboa: discórdias à beira-rio». In *Semanário*, n.º 557, 23/07/1994, p. 39. 84. SÁNCHEZ, José Manuel Pagés — *op. cit.*, 2019, p. 137. 85. CORDEIRO, Jorge — «Pozor: para uns a tragédia para outros a oportunidade». In *Jornal de Notícias*, 11/10/1994. «Por Lisboa e o seu Tejo». In *Público*, n.º 1664, 26/09/1994. 86. «Por Lisboa e o seu Tejo». In *Público*, n.º 1664, 26/09/1994. 87. A exposição tinha o título «O rio como destino privilegiado». COSTA, João Pedro — *op. cit.*, pp. 410-411. 88. *ibid.* 89. MARTINS, Maria — «Lisboa: discórdias à beira-rio». In *Semanário*, n.º 557, 23/07/1994, p. 39. 90. COSTA, João Pedro — *op. cit.*, pp. 412-413. 91. «Por Lisboa e o seu Tejo». In *Público*, n.º 1664, 26/09/1994. 92. Ver, sobre este assunto, o conjunto de recortes de imprensa disponibilizados pela Ordem dos Arquitectos em [https://oasrs.org/media/uploads/LIS\\_ZON\\_RIB\\_POZOR\\_NMqUtd2.pdf](https://oasrs.org/media/uploads/LIS_ZON_RIB_POZOR_NMqUtd2.pdf).



# Lisboa: discórdias à beira-rio

*Chamam-lhe a «nova Almada», uma «operação de especulação imobiliária». A APL diz que, por enquanto, o novo plano de ordenamento da zona ribeirinha é um «plano de intenções». Até ao ano 2000 muita coisa pode mudar.*

21



## “Esforço a enaltecer”

Tomás Taveira, presidente do Conselho Directivo da Faculdade de Arquitectura de Lisboa — instituição a quem a Administração do Porto de Lisboa encomendou recentemente um plano para a zona entre Algés e o Jamor, contígua à abrangida pelo Pozor — foi até agora o único arquitecto, entre os que acederam responder às questões colocadas pelo PÚBLICO, a defender a administração portuária e a enaltecer o “esforço” feito com a apresentação do Pozor.

23

JN - Há outra questão. Se a APL liberta zonas, por que as não devolve ao município?

AS - "Essa questão excede-me. Mas em nenhum país as zonas sob jurisdição portuária passaram para as câmaras. Porventura seria a maneira mais expedita de a APL resolver o problema: já não nos serve, fiquem com elas. Dou-lhe dois exemplos: Barcelona e Montreal. As zonas portuárias foram recuperadas com sucesso pelas autoridades portuárias."

24

Apesar da forte contestação social, nem todas as opiniões foram tão negativas como a de Ribeiro Telles. O arquitecto Tomás Taveira [Fig. 23], bem como os arquitectos Pedro Brandão e Manuel Salgado, ainda que reconhecendo incongruências na proposta, viram um aspecto positivo no simples facto de ter sido feito um plano para a frente ribeirinha, assim como na tentativa de modernizar o Porto de Lisboa, de forma a reinseri-lo na cidade.<sup>94</sup> Além do mais, a forma como a Autoridade Portuária de Lisboa apresentou o plano ao público revelava uma tentativa de integrar a comunidade local na discussão sobre o futuro da zona ribeirinha, o que representou um avanço na história do planeamento urbano português — tendo em conta que até então a maioria dos planos urbanos só atraíam críticas quando a construção já estava em curso.<sup>95</sup> Para Natércia Cabral, presidente da Autoridade Portuária de Lisboa entre 1996 e 2003,<sup>96</sup> o mérito do Pozor foi inegável. Deixou a cidade inteira a falar do porto e a pensar sobre ele, uma coisa que há muito não acontecia, afirmando que «é preciso reabilitar as pessoas a gostar do porto. Não é mais possível manter as populações de costas para ele»<sup>97</sup>. O período do seu mandato transformou a situação de desconfiança e controvérsia desencadeada pelo Pozor num contexto de colaboração institucional em que o regresso da cidade ao rio, a partir de um conjunto de intervenções realizadas, foi o principal resultado.<sup>98</sup>

94. MARTINS, Maria — *op. cit.*95. GARCIA, Pedro Ressano — *op. cit.*, 2007, p. 265.96. COSTA, João Pedro — *op. cit.*, p. 418.97. RIBEIRO, Fernanda — «Pozor está morto mas teve o seu mérito». In *Público*, 24/03/1997, p. 46.98. COSTA, João Pedro — *op. cit.*, p. 418.

# VI. INTEGRAÇÃO PORTO-CIDADE

Num contexto global, o processo de revitalização das frentes de água foi frequentemente fonte de conflitos entre as autoridades portuárias, outras entidades governamentais e as comunidades locais.<sup>99</sup> Foi este período, caracterizado por conflitos entre as duas realidades, que levou Hoyle a refazer o modelo inicialmente apresentado em 1988. O autor incluiu então uma sexta fase, relativa à renovação das ligações entre o porto e a cidade e à integração das duas realidades a partir de um processo mais colaborativo no desenvolvimento das frentes de água [Fig. 25]. No caso de Lisboa, o Pozor assinala o início desta relação conflituosa. Apresentado ao público em 1994, uma vez mais reconhece-se um atraso entre as datas sugeridas por Hoyle — que admite o início da sexta fase como sendo na década de 1980 — e a realidade lisboeta. As críticas recebidas aquando da sua apresentação obrigaram a Autoridade Portuária de Lisboa a mudar de estratégia de modo a encontrar uma relação mais harmoniosa com a cidade. Lisboa entrou assim na sexta fase do modelo de Hoyle, estágio no qual actualmente se encontra, com cidade e porto a trabalharem em conjunto para atingirem objectivos comuns. No entanto, esta colaboração não foi imediata após o insucesso do Pozor. O procedimento administrativo e a relação entre as duas instituições impediu regularmente que fossem levados a cabo projectos para o desenvolvimento e expansão do porto.<sup>100</sup> Gradualmente, tem vindo a ser implementado um processo mais colaborativo entre o porto e a cidade. Em 2017, foi apresentada a estratégia da próxima década para o Porto de Lisboa, considerada por Fernando Medina, então presidente da CML, como tendo uma visão partilhada entre cidade e porto: «Uma visão de “crescimento do porto”, que acompanha o crescimento demográfico e económico da Área Metropolitana de Lisboa»<sup>101</sup>.

Actualmente, e num contexto global, o porto está frequentemente sob pressão do município, da sociedade e do mercado imobiliário para abandonar a zona ribeirinha e deixar espaço para novos desenvolvimentos urbanos. O imaginário das frentes de água urbanas, baseado na reabilitação destas áreas para usos não portuários, tornou-se institucionalizado, influenciando o processo de tomada de decisão e a governação do interface porto-cidade.<sup>102</sup> No entanto, como Brandão afirmou no âmbito do concurso de 1988, o porto faz parte da condição de Lisboa enquanto cidade portuária, e a sua existência é importante, visto ser parte integrante da economia e da estrutura social do país.<sup>103</sup> Em Lisboa, os terminais inaugurados aquando da chegada da contentorização a Portugal permanecem activos, e parte da sua frente ribeirinha continua a ser dedicada ao sector marítimo. Poder-se-ia afirmar que a ocupação do território por parte das infraestruturas portuárias se coloca como obstáculo à identidade pública e à continuidade espacial que tem vindo a ser desenvolvida pelo conjunto de projectos levados a cabo desde o início da revitalização ribeirinha. No entanto, ao invés de ser exercida pressão para que o porto se retire por completo da frente ribeirinha de modo a conquistar todo este espaço para programas públicos, podem ser desenvolvidas estratégias de integração, para que a realidade ribeirinha seja uma de coexistência, ao invés da absolutização de um só programa.



25

99. GARCIA, Pedro Ressano — *op. cit.*, 2007, pp. 137-138. 100. *ibid.*, p. 259. 101. MEDINA, Fernando — «Fernando Medina: estratégia para o Porto de Lisboa é realista e partilhada». Câmara Municipal de Lisboa, 2017. Disponível em <https://www.lisboa.pt/atualidade/noticias/detalhe/fernando-medina-estrategia-para-porto-de-lisboa-e-realista-e-partilhada> 102. SÁNCHEZ, José Manuel Pagés — *op. cit.*, 2019, pp. 21-22. 103. *ibid.*, p. 124.



Diferentes autores defendem a integração do porto na cidade [Fig. 26]. Ressano Garcia afirmou que as estratégias futuras devem ser produzidas por cidade e porto em conjunto, restabelecendo assim a cidade à água.<sup>104</sup> Daamen e Vries explicam como a abordagem tradicional ao desenvolvimento das frentes de água, ou seja, porto fora da cidade, pode prejudicar a relação entre os dois. Estes dois autores consideram as zonas das frentes de água controladas pela autoridade portuária como um trunfo fundamental para estabelecer uma relação sustentável entre porto e cidade, a partir da implementação de soluções híbridas que combinam diferentes funções.<sup>105</sup> Também para Hoyle, a integração é a chave do sucesso da regeneração ribeirinha:

«E quanto ao futuro? O redesenvolvimento das frentes de água, nas cidades portuárias e noutros locais, veio para ficar como reflexo da tecnologia marítima e dos transportes enquanto característica do desenvolvimento urbano no final do século XX. (...) O sucesso relativo de tais redesenvolvimentos dependerá essencialmente de três coisas: integração, integração, e integração. Primeiro, integração do passado e do presente; segundo, integração de metas e objectivos contrastantes; e terceiro, integração das comunidades e municípios envolvidos.»<sup>106</sup>



26

104. GARCIA, Pedro Ressano — *op. cit.*, 2007, p. 14. 105. DAAMEN, Tom; VRIES, Isabelle — «Governing the European port-city interface: institutional impacts on spatial projects between city and port». *In Journal of Transport Geography*, n.º 27, 2013, pp. 4-12. 106. «What of the future? Waterfront redevelopment, in port cities and elsewhere, is here to stay as a reflection of maritime technology and transportation as a feature of urban development in the late twentieth century. (...) The relative success of such developments will depend essentially on three things: integration, integration, and integration. First, integration of past and present; second, integration of contrasting aims and objectives; and third, integration of communities and localities involved.» HOYLE, Brian — *op. cit.*, 2000, p. 415.





11





análise territorial







A morfologia da plataforma ribeirinha foi fruto de um longo processo de desenvolvimento urbano, do qual resultaram diversos projectos de revitalização que fizeram desta, parte activa da cidade. A sua vivência actual lembra uma descrição feita por Júlio de Castilho sobre o Aterro da Boavista, actual zona entre Santos e o Cais do Sodré:

«[...] é bem certo que o vastissimo Aterro foi obra abençoada por todos, e que todos o aplaudiram. Houve um tempo em que se tornou moda, e substituiu os mais apetecidos pontos de reunião [...] Já Lisboa toda, desde 1867, se costumara com gosto ao desafogado terreiro marginal. Já todas as oposições tinham emmudecido. Já os incredulos viam no Aterro, ainda então em meio, o mais bello dos passeios publicos. Havia tardes, na primavera e no outomno, em que a sociedade concorria ali, áquelle salão enorme, a ver o Tejo, que é o amigo de nós todos, e a contemplar as magnificencias da grande orchestra de tons luminosos com que o sol se despedia. Desde a Rainha, a senhora D. Maria Pia, cuja graciosa e soberana silhouette se recortava n'aquelle grande fundo de oiro e purpura, até á humilde varina, e á pobre rapariguinha operaria, encontrava-se ali toda a gente passeando em certas tardes; e Lisboa, atonita de si mesma, confraternisava em primeira mão com o mar, que representava e representa as nossas melhores e mais firmes tradições. Depois, annos depois, abriu-se a Avenida; e o Aterro.... nem mais lembrou sequer.»<sup>107</sup>

O autor conta como o aterro se tornou, a partir de 1867, o espaço de reunião da população, e termina referindo como a abertura da Avenida da Liberdade levou as pessoas, em 1886, para o interior da cidade, afastando-as do rio. A proximidade que descreve foi entretanto reconquistada, estendendo-se por uma área muito mais vasta que a de então.

107. CASTILHO, Júlio de — *op. cit.*, 1893, pp. 685-686.



# FINALMENTE A AVENIDA TEJO

A construção de um passeio público ao longo do rio, foi, desde Carlos Mardel, um dos projectos mais recorrentes no contexto do desenvolvimento da frente ribeirinha. No século XIX surge no plano de Thomé de Gamond, entre outros, e, no século XX, nos planos de Fialho de Almeida<sup>108</sup> e de Jean Claude Forestier<sup>109</sup>. Ana Martins Barata refere-se a esta ideia como «A Avenida do Tejo: um desejo-projecto sempre adiado»<sup>110</sup>. Foi preciso passarem-se mais de duzentos anos para que este desejo se tenha concretizado. Barata considera que a Avenida da Índia, Brasília e 24 de Julho são modestas «concretizações de todos estes desejados boulevards ribeirinhos»<sup>111</sup> — assim como o projecto da Ribeira das Naus<sup>112</sup>, que lembra a proposta de Jean Claude Forestier<sup>113</sup> [Fig. 27].

A faixa ribeirinha é hoje composta por um conjunto de espaços articulados por um percurso pedonal que conecta as duas extremidades: a Fundação Champalimaud, a ocidente, e a Expo, a oriente. Este percurso remete, precisamente, para o «desejo-projecto». No entanto, ao contrário do passeio ribeirinho de Mardel ou Gamond, não surgiu como resultado de um projecto único, mas de um conjunto de intervenções que foram, gradualmente, transformando e articulando os vários espaços que compõem a frente ribeirinha.

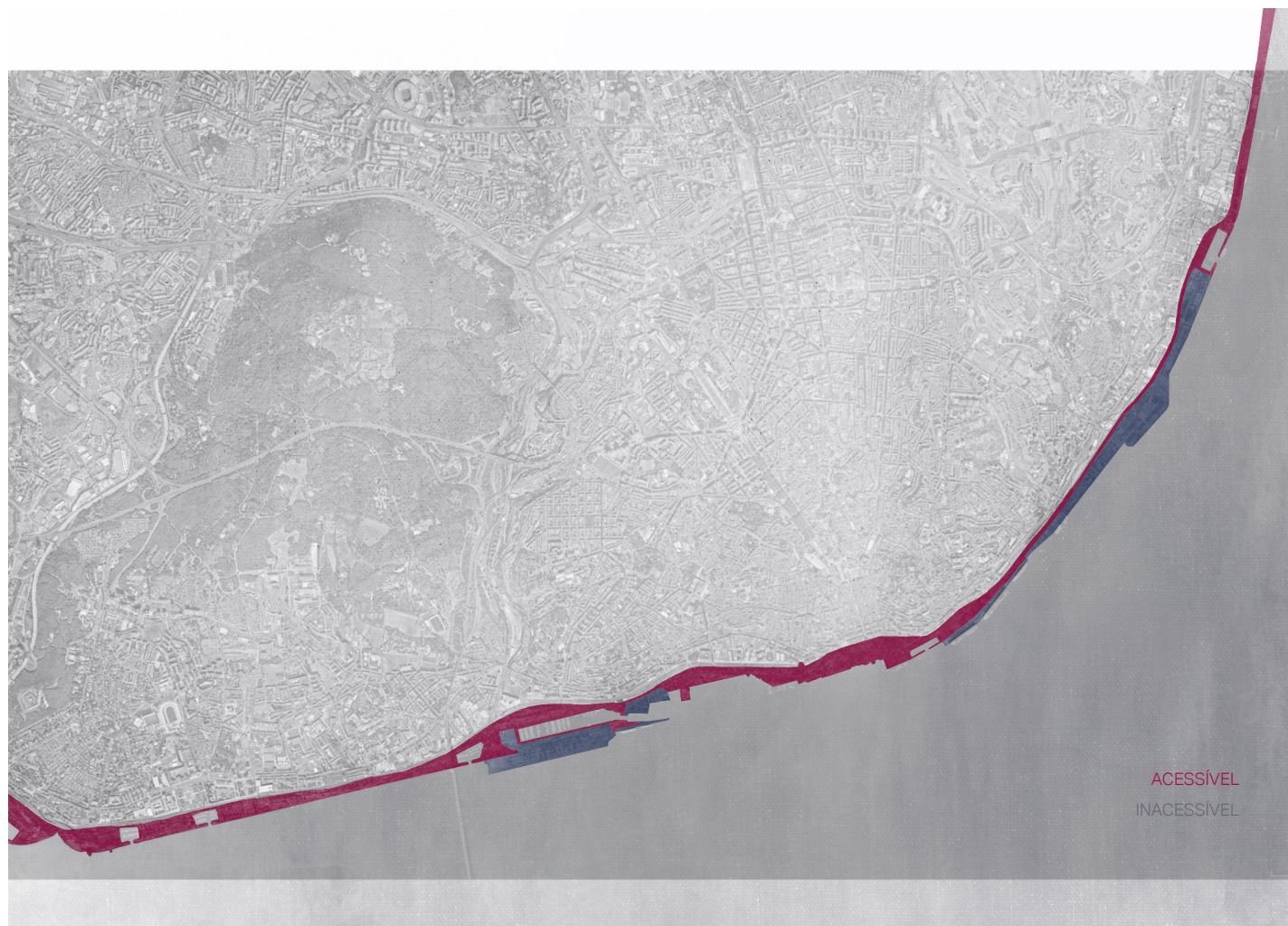


27



108. ALMEIDA, Fialho — «Lisboa monumental». In *Ilustração portuguesa*. Lisboa: Empreza do Jornal O Século, 2ª série, n.º 36, 29/10/1906, pp. 397-405. 109. Jean Claude Forestier, engenheiro francês com obras de embelezamento já feitas em Sevilha e Barcelona, foi convidado pela Câmara Municipal de Lisboa para fazer um plano de melhoramentos para a cidade que acabou por se limitar a dois projectos, um para a zona Norte, envolvendo o prolongamento da Avenida da Liberdade, e outro para a zona ribeirinha, propondo a ligação, através de um passeio ribeirinho, entre a Praça do Comércio e a Duque da Terceira. O projecto destinava-se «a corrigir o erro da reedificação pombalina, que» não havia deixado «no centro da cidade, um passeio junto ao rio». BARATA, Ana Martins — «A ordenação do espaço litoral de Lisboa, 1860-1940». In *Scripta Nova*. Barcelona: 2009, vol. XIII, n.º 296 (4). 110. BARATA, Ana Martins — *op. cit.*, 2010, p. 284. 111. *ibid.*, p. 285. 112. Projecto de requalificação da zona ribeirinha da Ribeira das Naus inaugurado em 2015, fruto de uma colaboração entre os ateliers Global e PROAP a cargo da Câmara Municipal de Lisboa. Disponível em <https://gap.pt/?project=ribeira-das-naus>. 113. BARATA, Ana Martins — *op. cit.*, 2010, p. 285.





## ESPAÇO ACESSÍVEL E ESPAÇO INACESSÍVEL

Ainda que o programa dos espaços que integram a frente ribeirinha seja diverso, pode agrupar-se essencialmente em dois grupos: espaço acessível e espaço não acessível ao público. O primeiro inclui espaços com funções de lazer, cultura, desporto, restauração, vida noturna, comércio, turismo, transporte ou administração. Tanto as docas, como as gares marítimas e os terminais fluviais<sup>114</sup>, ainda que façam parte do conjunto de infraestruturas portuárias, são espaços de livre acesso e são, por isso, considerados como fazendo parte do primeiro grupo. Todos estes, juntamente com o eixo que os articula, transformam o arco ribeirinho numa plataforma de espaço público. O segundo diz respeito às instalações do porto cujo território se apresenta vedado ao público, nomeadamente os terminais de carga e a parte do terminal de cruzeiros cujo acesso é restrito.

A proporção de espaço de livre acesso — que se pode entender por espaço público, uma vez que a sua natureza se relaciona com variadas funções urbanas das quais a população pode usufruir — em comparação ao inacessível pelo público — cuja natureza é exclusivamente portuária — revela a transformação que a frente ribeirinha sofreu desde a construção do porto de Lisboa: foi-se libertando do domínio quase absoluto do porto e conquistando espaço para outras actividades urbanas. Ainda assim, as estruturas portuárias continuam a ter uma forte presença na frente ribeirinha de Lisboa. Dos quinze quilómetros que compreendem a extensão do arco ribeirinho considerado, quase seis são ocupados por terminais de carga.

<sup>114</sup> Segundo a Administração do Porto de Lisboa, entende-se por «terminal fluvial» como as estações fluviais dos ferry-boats que servem o transporte de passageiros entre as duas margens. Na margem norte são três: o Terminal Fluvial de Passageiros do Terreiro do Paço, o Terminal Fluvial de Passageiros do Cais do Sodré e o Terminal Fluvial de Passageiros de Belém. Disponível em <https://www.portodelisboa.pt/pt/mapa-do-porto>.



## FACTORES DE RUPTURA NO ACESSO À ÁGUA

Ao longo da frente ribeirinha, o acesso à água é condicionado pelas infraestruturas necessárias ao funcionamento da cidade. Num primeiro plano, as avenidas marginais e as linhas de caminho de ferro constituem uma dupla barreira rodo-ferroviária.<sup>115</sup> Ressano Garcia descreve esta barreira utilizando o termo «efeito de corte»<sup>116</sup>. Num segundo plano, parte do funcionamento do porto implica o fechamento da frente de água ao público.<sup>117</sup> No Plano Geral de Intervenções da Frente Ribeirinha, apresentado em 2008, a Câmara Municipal de Lisboa identificou estas duas barreiras como um dos principais problemas a resolver.<sup>118</sup> No entanto, permanecem.

Ainda que uma grande parte do território ribeirinho esteja sob jurisdição da Administração do Porto de Lisboa,<sup>119</sup> isso não implica que seja vedado na sua totalidade. Algumas das suas áreas têm sido cedidas à câmara municipal, para que nelas se desenvolvam projectos de regeneração urbana, com novo espaço público ou, simplesmente, com espaço de livre circulação. Veja-se o exemplo da zona de Santos, onde foi construído o Aterro da Boavista. A presença de armazéns, alguns ainda abandonados, outros readaptados a novas funções,<sup>120</sup> e de antigos postes de amarração, remetem para a memória industrial e portuária desta área que, ainda que esteja sob jurisdição da autoridade portuária, está hoje integrada na vida colectiva da cidade. Como já referido, apenas o espaço ocupado pelos terminais de carga e por parte do terminal de cruzeiros é inacessível ao público em geral. Estes terminais encontram-se em territórios vedados, onde o acesso físico à margem é impedido, e a ligação visual à água é, por vezes, obstruída pelas estruturas portuárias.



115. GARCIA, Pedro Ressano — *op. cit.*, 2007, p. 120. 116. *ibid.*, p. 6. 117. OCHOA, Rita — «Cidade e frente de água: ligações físicas, visuais e simbólicas». In *UBImuseum*, n.º 3, pp. 45-46. 118. Câmara Municipal de Lisboa — *Enquadramento do Plano Geral de Intervenções da Frente Ribeirinha*. Lisboa, 2008, p. 5. 119. Mapa da área de jurisdição do porto e respectivas infraestruturas disponível em: <https://www.portodelisboa.pt/pt/mapa-do-porto>. SÁNCHEZ, José Manuel Pagés — *op. cit.*, 2019, p. 123. 120. Veja-se o caso do ginásio Academia Life Club e da escola de dança Jazzy. Disponível em <https://academialifeclub.pt/clube-santos/> e <https://jazzy.pt/jazzy-santos/>.





## ALCÂNTARA VS. SANTA APOLÓNIA

O conjunto de espaço inacessível ao público ocupa duas secções da frente ribeirinha. A ocidente da Praça do Comércio, entre Alcântara e Santos — onde funciona o Terminal de Contentores de Alcântara e o estaleiro Navalrocha —, e, a oriente, entre Santa Apolónia e Poço do Bispo — onde funciona o Terminal de Cruzeiros de Lisboa, o Terminal Multipurpose de Lisboa, o Terminal de Contentores de Santa Apolónia, o Terminal Multiusos do Beato, o Terminal de Granéis Alimentares do Beato e o Terminal Multiusos do Poço do Bispo. Ainda que as duas constituam um fechamento da frente ribeirinha, i. e., território inacessível ao público, estão integradas de diferentes formas na cidade.



## ALCÂNTARA

A secção de Alcântara é, por comparação à de Santa Apolónia, parte mais activa da faixa ribeirinha, na medida em que a sua existência não interrompe a continuidade espacial que foi sendo conquistada, de Belém a Santa Apolónia, a partir dos vários projectos de carácter público levados a cabo desde o início da revitalização ribeirinha. Espaços como a Doca de Santo Amaro e o Parque da Doca, plataforma pública situada junto à Doca de Alcântara, aproximam a realidade urbana da portuária. Esta plataforma tem sido revitalizada com iniciativas como a Fun Track, que a transformou numa pista de patinagem pública, ou o mais recente projecto de um campo de basquetebol da autoria do artista Flix. A norte, o Parque da Doca é acompanhado por um conjunto de edifícios dispostos ao longo da Rua de Cintura do Porto de Lisboa, cuja original função portuária foi entretanto readaptada. É o caso do Museu do Oriente, instalado no edifício Pedro Álvares Cabral.<sup>121</sup> A sul, ainda que acompanhado pelo Terminal de Contentores de Alcântara, situado precisamente entre a plataforma e o rio Tejo, a existência de uma doca entre os dois aproxima fisicamente a água da orla urbana. O restaurante «O Último Porto» e a gare marítima da Rocha de Conde d'Óbidos, na extremidade Este do terminal, implicam a existência de uma rua pública de acesso — a Rua da Cintura do Porto de Lisboa — e simbolizam a dupla condição desta secção ribeirinha, i. e., urbana e portuária. Na área ocupada pelo estaleiro Navalrocha, antigo estaleiro da Rocha de Conde d'Óbidos, cuja concessão foi cedida a particulares por parte do Porto de Lisboa, o fechamento da frente ribeirinha é mais claro, obstruindo não só o acesso físico, como qualquer contacto visual com a água. No entanto, a sua extensão é de pequena dimensão, por comparação com o que se passa na secção oriental. Ainda que na zona de Alcântara o espaço portuário constitua uma barreira no acesso à água, a organização dos vários espaços que compõem esta secção ribeirinha possibilita que seja habitada de forma permanente, ao contrário do que acontece na secção portuária oriental, onde não existe qualquer possibilidade para parar. Essa possibilidade traz consigo uma maior proximidade entre os espaços público e o espaço portuário inacessível, com os barcos parados nas docas e as estruturas portuárias do terminal de cargas a fazerem parte do cenário do espaço público.

121. Câmara Municipal de Lisboa — «Edifício Pedro Álvares Cabral, antigos Armazéns Frigoríficos do Bacalhau». Disponível em <https://informacoeseservicos.lisboa.pt/contactos/diretorio-da-cidade/edificio-do-museu-do-oriente>.



## SANTA APOLÓNIA

A secção ribeirinha de Santa Apolónia diferencia-se da de Alcântara sobretudo pela sua maior dimensão e pela falta de espaços de permanência.

Dado o funcionamento do porto, ao contrário do que acontece na restante faixa ribeirinha, a área compreendida entre a estação de Santa Apolónia e a doca do Poço do Bispo não foi, até hoje, palco de espaços públicos. As intervenções aí realizadas têm tido sempre como intuito o desenvolvimento das infraestruturas portuárias.<sup>122</sup> Com cinco terminais de carga activos, esta secção representa a maior extensão de território ribeirinho vedado ao público, tornando o fechamento da frente de água mais evidente. Não só o acesso físico ao rio é impossível, como a ligação visual com este é obstruída pelas estruturas portuárias — gruas, pórticos, empilhadores, tratores, contentores. Em contrapartida, estabelece-se uma relação visual com o porto, cuja forte presença caracteriza a atmosfera desta secção ribeirinha.

A livre circulação e utilização do espaço ribeirinho foi conseguida graças à sequência de espaços públicos. A nova configuração do Cais do Sodré<sup>123</sup>, da Ribeira das Naus e do Terreiro do Paço<sup>124</sup>, juntamente com os projectos do arquitecto João Carrilho da Graça para o novo Campo das Cebolas, a Doca da Marinha e o Terminal dos Cruzeiros, vieram acentuar esta característica na área compreendida entre o Cais do Sodré e Santa Apolónia. Estas intervenções são relevantes para a análise aqui descrita, uma vez que, dada a natureza privada dos terminais de carga, a continuidade por elas gerada é interrompida junto a Santa Apolónia. O Lux, lugar de reunião noturna, assinala a transição entre uma plataforma ribeirinha disponível para usufruto dos cidadãos e outra para uso exclusivo do porto, onde a presença humana é substituída pela presença de contentores e outras estruturas portuárias. A livre circulação e utilização do espaço apenas volta a ser retomada a partir do Parque Ribeirinho do Oriente. Recentemente inaugurado,<sup>125</sup> este projecto veio unir a doca do Poço do Bispo — extremidade oriental da secção portuária de Santa Apolónia — à marina do Parque das Nações. À parte de um estreito passeio, acompanhado por uma ciclovia, que une o Lux ao Parque Ribeirinho do Oriente, não existem aí lugares de encontro. A secção portuária oriental constitui assim uma interrupção na vivência pública da faixa ribeirinha, funcionando como espaço de transição.

122. GARCIA, Pedro Ressano — *op. cit.*, 2007, p. 62; CABRAL, Natércia — «Pozor está morto mas teve o seu mérito». *In Público*, 24/03/1997, p. 46. 123. «Câmara de Lisboa inaugura Cais do Sodré renovado com concertos no sábado». Disponível em <https://www.publico.pt/2017/03/15/local/noticia/camara-de-lisboa-inaugura-renovado-cais-do-sodre-com-concertos-no-sabado-1765284>. 124. «Reabilitação da frente ribeirinha: a estação sul e sueste reabriu hoje». Disponível em <https://www.lisboa.pt/capital-verde-2020/noticias/detalhe/reabilitacao-da-frente-ribeirinha-a-estacao-sul-e-sueste-reabriu-hoje/>. 125. «Parque ribeirinho oriente nomeado para prémio internacional da paisagem». Disponível em <https://www.lisboa.pt/capital-verde-2020/noticias/detalhe/parque-ribeirinho-oriente-nomeado-para-premio-internacional-da-paisagem/>.





III





hipótese de integração urbana do porto  
(e do caminho de ferro)







De um modo geral, a revitalização das frentes de água resultou do desenvolvimento de novas tecnologias, utilizadas na actividade portuária, e da retirada do porto para zonas mais distantes dos centros urbanos. Estes dois factores deram origem aos «brownfields» e, com eles, surgiu a oportunidade de atribuir novas funções a espaços centrais na cidade, transformando-os em lugares de encontro na margem do rio, ou do mar, que requalificavam a vida na cidade. Também em Lisboa, o processo de revitalização ribeirinha tem sido levado a cabo nos espaços livres de actividade portuária. No entanto, o porto permanece activo nas zonas de Alcântara e Santa Apolónia, áreas centrais da cidade. Assim, a hipótese que aqui se coloca parte de uma premissa diferente da habitual inexistência de actividade portuária. Considerando a 6.ª fase de Hoyle — que apela à integração urbana dos portos —,<sup>126</sup> bem como o significado histórico e a importância da existência dos portos nas cidades ao invés da sua retirada, toma-se como ponto de partida a permanência do porto de Lisboa na sua presente localização. Perante esta condição, foi desenvolvido um projecto para um novo espaço público na secção portuária de Santa Apolónia, que demonstra ser possível conciliar as duas realidades: cidade e porto. No território em questão — de Santa Apolónia a Xabregas — encontra-se também instalada a infraestrutura ferroviária, tema central na constituição deste espaço. Aí tem início a Linha de Cintura de Lisboa.

126. HOYLE, Brian — *op. cit.*, 2000, p. 415.





Terminal Multipurpose de Santa Apolónia





Hangar ferroviário de Santa Apolónia



# DE SANTA APOLÓNIA AO VALE DE CHELAS

Centremo-nos na zona entre a estação de Santa Apolónia e o Vale de Chelas, lugar de cruzamento entre três infraestruturas: portuária, ferroviária e rodoviária. Aqui tem início a Linha do Norte, bem como a secção portuária oriental. Ao longo da plataforma ribeirinha, a área correspondente à secção portuária oriental é a que se encontra mais desconectada da cidade. A ocupação da margem por parte do porto implica a interrupção na vivência da faixa ribeirinha enquanto plataforma de espaço público. A separação entre porto e cidade é evidenciada pela existência de uma vedação que marca a fronteira entre os dois.

Para além do porto e da faixa rodoviária que percorre todo o arco ribeirinho, esta área é também ocupada pela infraestrutura ferroviária: daqui partia a primeira linha de caminho de ferro construída em Portugal.<sup>127</sup> Outrora de carácter rural, feita de quintas, conventos e campos de cultivo,<sup>128</sup> esta parte da cidade foi sendo tomada e ocupada pelas várias infraestruturas. José Sarmento de Matos descreve o impacto que a chegada do comboio teve nesta parte da cidade:

«A história da Zona Oriental de Lisboa divide-se em duas grandes épocas, separadas pelo rasgão físico que o caminho-de-ferro veio introduzir, criando as condições para o posterior desenvolvimento industrial. Apesar de se terem já instalado algumas indústrias a partir da segunda metade do século XVIII, inicialmente com carácter quase exclusivamente manufactureiro, a atmosfera geral da zona mantinha-se essencialmente rural, com um ou outro pólo urbano rudimentar - como Santa Apolónia, Xabregas ou Marvila. Eram os conventos e as quintas que pontuavam e davam o tom ao sítio. É sobre esse tecido muito específico que a industrialização se vai inserir, por vezes readaptando edifícios anteriores a novos usos, numa «promiscuidade» criativa que para sempre marcou esta parte de Lisboa e lhe concede no todo urbano um lugar à parte».<sup>129</sup>

A imagem XXXX retrata o aterro de Santa Apolónia no século XXXX, prévio à densa ocupação de que veio a ser alvo. Tal como o porto, a infraestrutura ferroviária acompanhou o desenvolvimento urbano da cidade. De apenas duas vias férreas aquando da sua construção,<sup>130</sup> passou a mais de dez. Dada a tipologia da estação de Santa Apolónia enquanto estação terminal — o que implica espaço para a permanência e manutenção dos comboios —, a sua dimensão é hoje de grande escala. As infraestruturas que aqui se instalaram transformaram a relação de proximidade que outrora existiu com a água, distanciando-a dos conventos, quintas e palácios por ela banhados.<sup>131</sup>

De rural — os conventos, palácios e quintas espalhados por esta zona remetem para a vida agrícola —<sup>132</sup> a industrial — aqui se encontram vários edifícios cuja função foi readaptada para usos fabris —<sup>133</sup> a infraestrutural — este território encontra-se ocupado por linhas de caminho de ferro, faixas rodoviárias, plataformas multimodais —, o cenário desta secção ribeirinha é hoje dominado por gruas, barcos, contentores, carros e comboios. Lugar tomado por máquinas, deixou pouco espaço para as pessoas. O ensaio visual retrata esta parte da cidade. A presença da actividade portuária sempre como pano de fundo, a ocupação ferroviária massiva na linha da frente do rio, e as ruas marcadas pela presença das antigas quintas e conventos que se articulam por entre o Alto do Varejão.







28

127. *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 1475, 1949. p. 388.

128. Frei Nicolau de Oliveira, frade português que viveu no século XVI, descreveu como era a chegada a este lugar, vindo do Oriente: «Tem esta Cidade as melhores, mais alegres, e aprazíveis entradas e saídas, que nenhuma outra de Europa. Porque se se entra nella por terra da parte do Oriente, vindo por Enxobregas, tem de huma parte riquissimas hortas, e quintas; e da outra o Rio, que com suas agoas vem quasi banhando a estrada. Se se entra nella pello valle de Chellas, he o mais fresco, e ameno, que se sabe daqui a muytas legoas». OLIVEIRA, Frei Nicolau de — *Livro das Grandezas de Lisboa*. Lisboa: Na Impressão Regia, 1804, Tratado Quinto, Capítulo I, p. 187.

129. MATOS, José Sarmiento de — *Caminho do Oriente: Guia Histórico I*. Lisboa: Livros Horizonte, 1999, p. 9.

130. FOLQUE, Filipe (1856-58) — *Atlas da Carta Topográfica de Lisboa, n.º 30*. [Material Cartográfico]. Escala [1:1000]. Acessível no Arquivo Municipal de Lisboa.

131. Júlio de Castilho descreve a proximidade que existiu com o rio, utilizando o Palácio do Braço de Prata, um dos edifícios históricos desta área, como exemplo: «Por baixo da face meridional da casa, corria imediatamente o Tejo, para o qual se descia por uma escadinha de pedra encostada à parede. Daí se tomavam banhos com a maior comodidade, fazendo da própria casa barraca de despir. Ao nascente verdejava um lindo jardim, não muito vasto, mas muito sombrio e folhudo, tendo além de outras árvores, um cedro enorme que mostrava alguma antiguidade. Pois em tempo bravo de Inverno (quem o crerá hoje?) entrava o Tejo, há trinta e tantos ou quarenta anos, pelo muro do jardim, e alagava tudo». CASTILHO, Julio de — *op. cit.*, 1893, p. 106.

132. Ver, sobre este assunto, MATOS, José Sarmiento de — *Caminho do Oriente: Guia Histórico* (volumes I e II). Lisboa: Livros Horizonte, 1999.

133. Ver, sobre este assunto, CUSTÓDIO, Jorge; FOLGADO, Deolinda — *op. cit.* 1

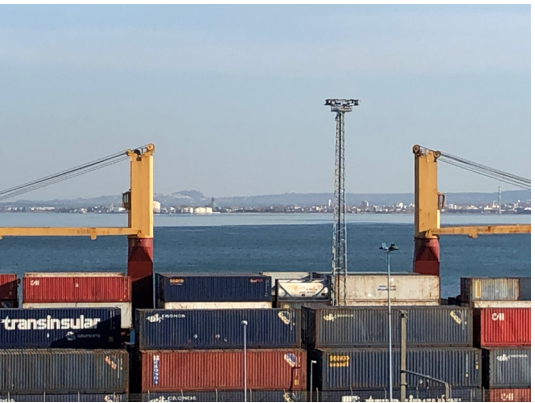
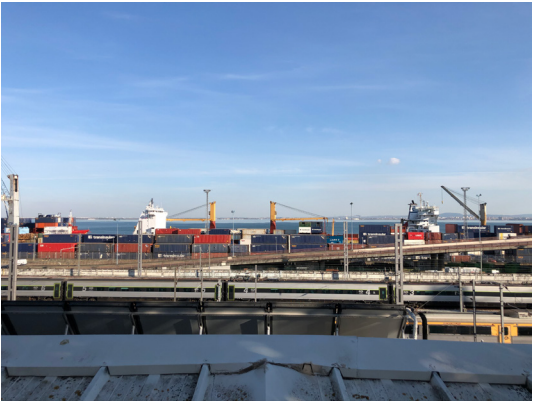


Vindo de Santa apolónia, o antigo caminho do oriente... De um lado, os edifícios históricos. Do outro, o porto. Entre os dois, o caminho de ferro...





























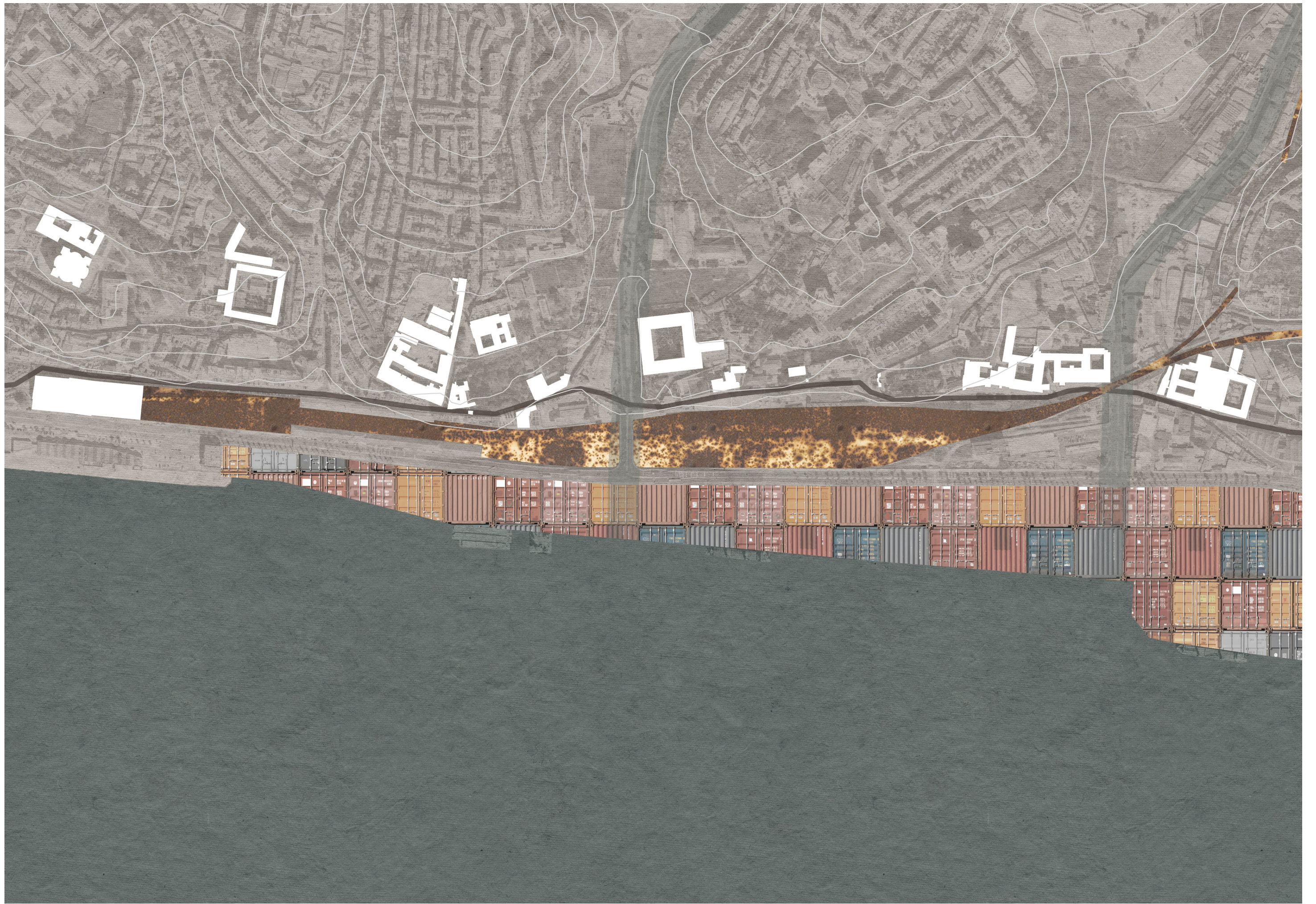














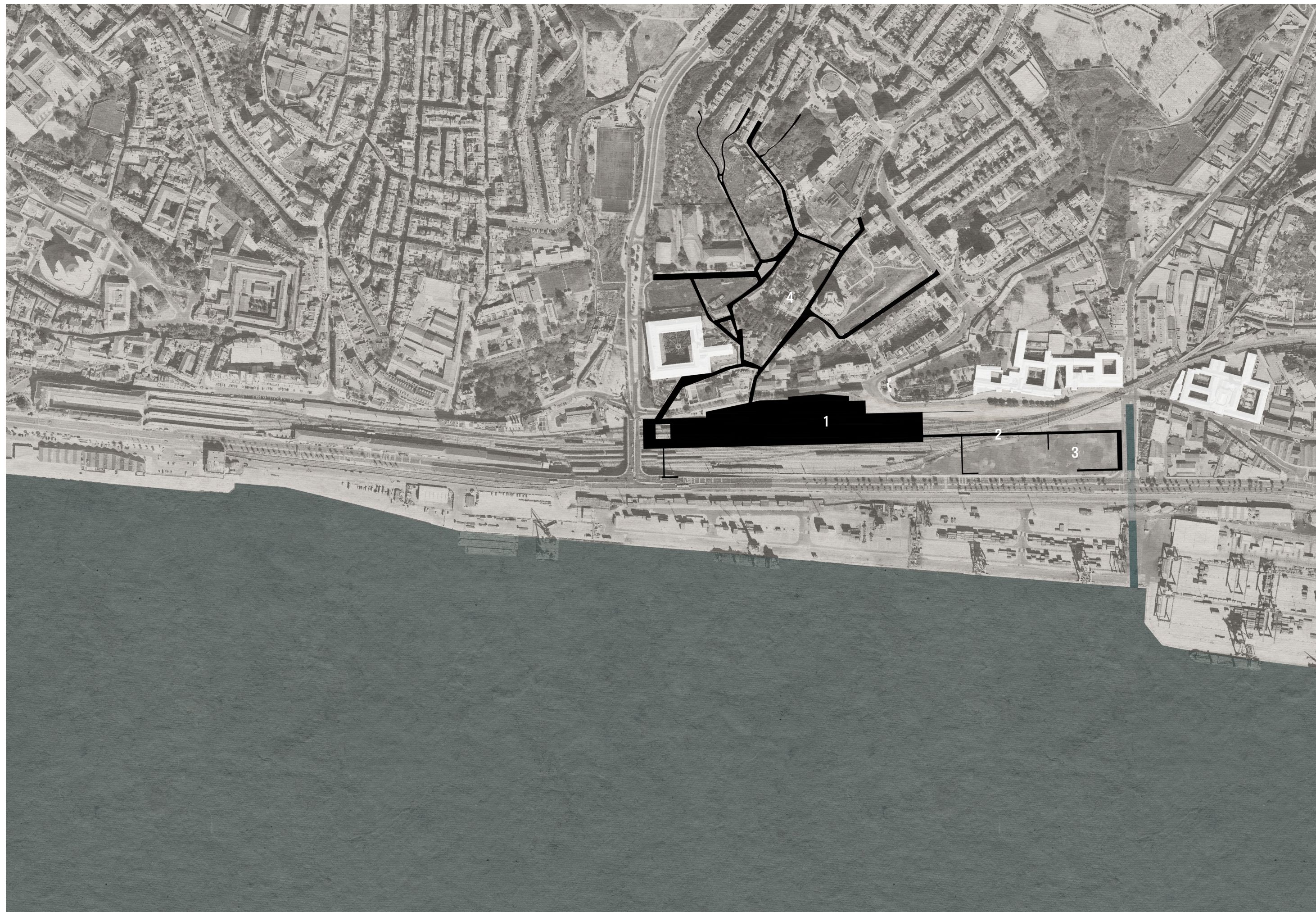


Os portos são lugar de cruzamento entre a terra e o mar. Não é por acaso que a infraestrutura ferroviária cresceu em Santa Apolónia. É aqui que tanto o caminho de ferro como a estrada encontram os navios. A área em questão é o resultado destas ligações que, em conjunto com os edifícios históricos e os aspectos geográficos do território, criam um «genius loci»<sup>134</sup> particular e diferenciam esta secção da restante frente ribeirinha. Na planta-colagem são destacados os principais elementos que o compõem: a água do rio Tejo, os terminais de carga, as linhas de caminho de ferro, a faixa rodoviária ribeirinha, a antiga linha de costa por onde seguia o Caminho do Oriente<sup>135</sup>, os edifícios históricos que outrora compunham a paisagem da margem nesta parte da cidade — actualmente dominada por estruturas portuárias —, os dois vales que aqui «desaguam» — Vale Escuro e Vale de Chelas —, a sua topografia, o conjunto de espaços verdes públicos no Alto do Varejão e toda a malha urbana. Dadas as infraestruturas aqui instaladas — ferroviária e portuária —, onde decorrem trabalhos noturnos, toda esta área se ilumina durante a noite, adicionando mais um elemento à atmosfera aqui presente. Este aspecto é relevante na caracterização deste lugar — a iluminação artificial pode ser um aspecto qualificador da vida urbana —, tendo sido considerado no desenvolvimento deste projecto.

134. Christian Norberg-Schulz utilizou este termo para se referir ao espírito de um lugar. NORBERG-SCHULZ, Christian — *Genius Loci: Towards a Phenomenology of Architecture*. Nova Iorque: Rizzoli, 1979.

135. Ver, sobre este assunto, MATOS, José Sarmento de — *Caminho do Oriente: Guia Histórico I. cit.*, pp. 23-24.









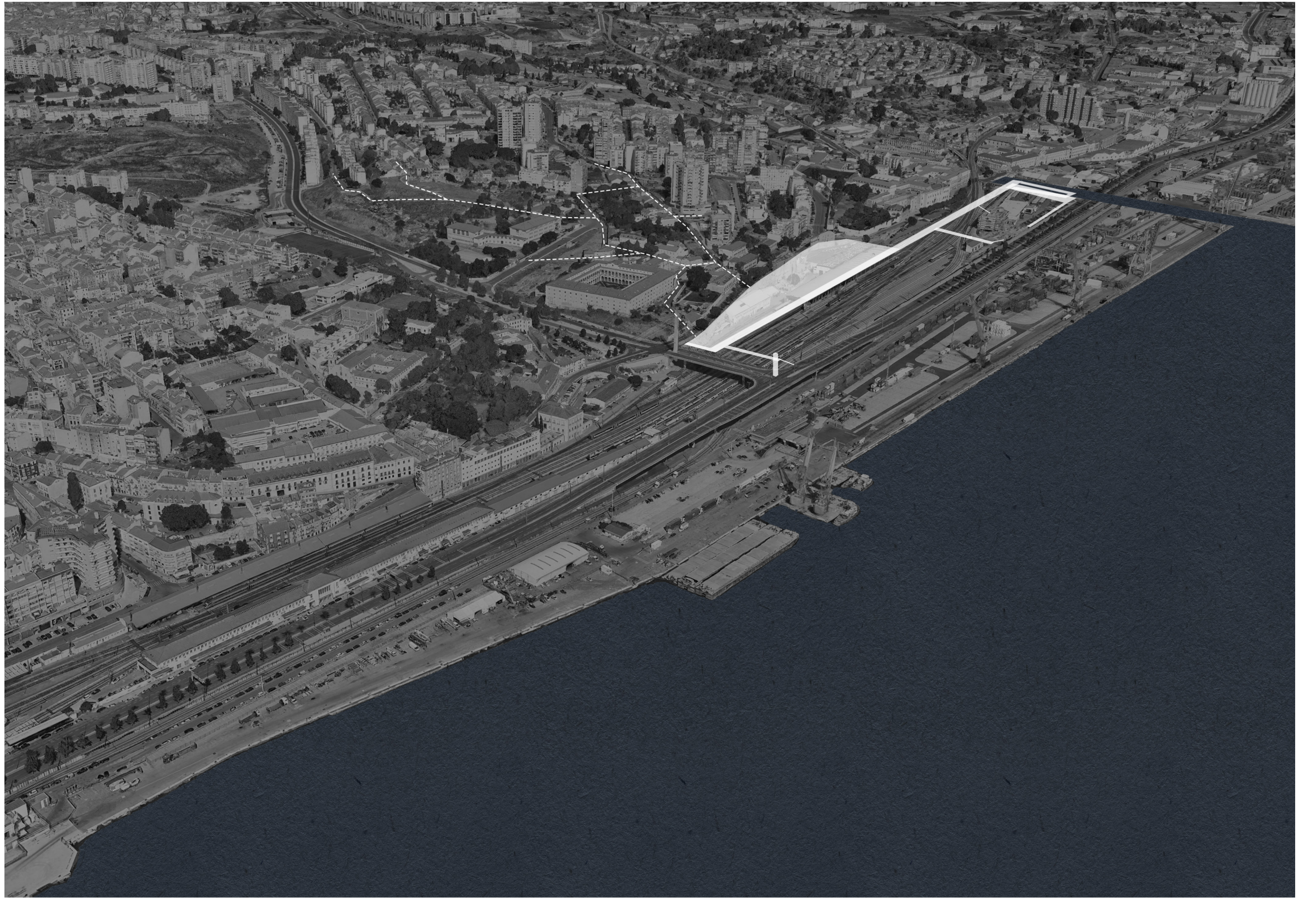
## SISTEMA URBANO

Considerando a natureza colectiva das cidades e a relevância que os lugares comuns têm no quotidiano da vida urbana, a questão do espaço público permanece sempre relevante no exercício da arquitectura. Foi este o ponto de partida que deu origem à hipótese que se segue: na cidade do futuro, onde nos vamos encontrar?

A estratégia apresentada coloca um possível cenário para a requalificação da zona ribeirinha ocupada pela secção portuária oriental — bem como pelo caminho de ferro. Focando o território compreendido entre a Estação de Santa Apolónia e o Vale de Chelas — área de carácter transitório, tornada inóspita pela sua ocupação infraestrutural — foi desenvolvido um sistema urbano que procura dar continuidade à livre circulação e utilização da plataforma ribeirinha — interrompida pelo funcionamento do porto entre Santa Apolónia e Poço do Bispo —, enquanto, simultaneamente, se preserva a ocupação portuária e restantes infraestruturas. Num território saturado, onde aparenta não existir área disponível para a criação de novo espaço público, é a ocupação infraestrutural que serve de suporte para a sua edificação. Este sistema divide-se em quatro operações:

- I. Plataforma
- II. Articulação
- III. Remate
- IV. Rede

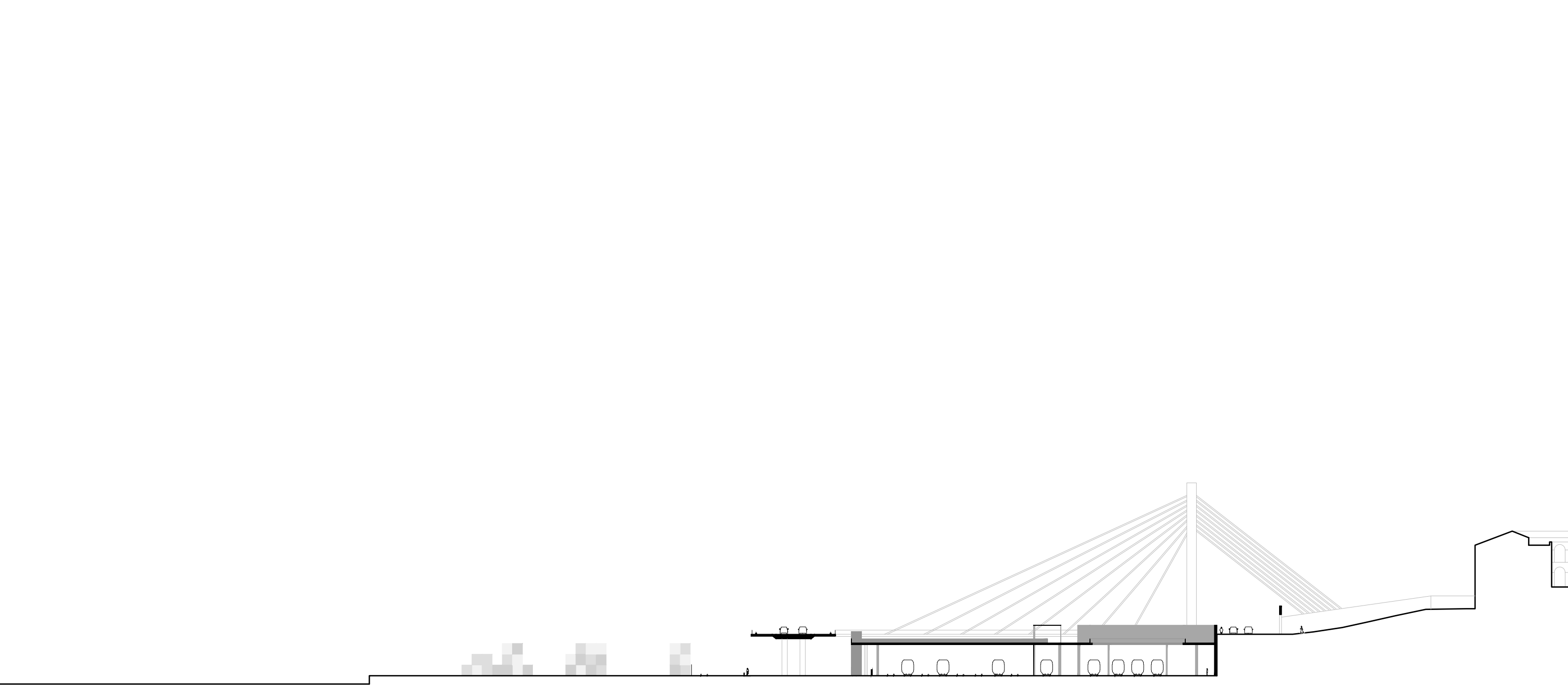






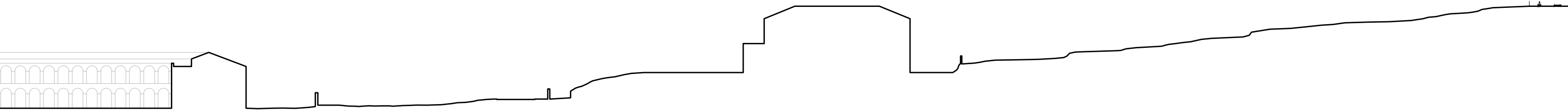




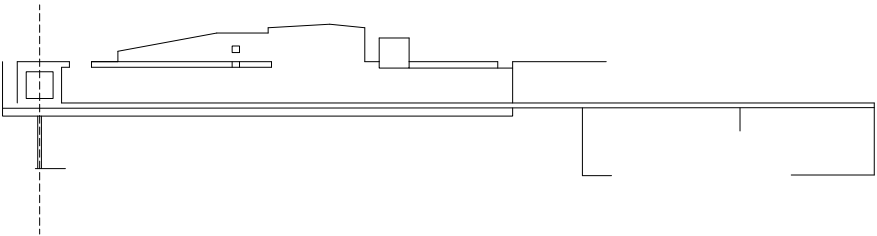


Terminal Multipurpose  
de Lisboa





Convento Santo-o-Novo







Terminal de Cruzeiros  
de Lisboa

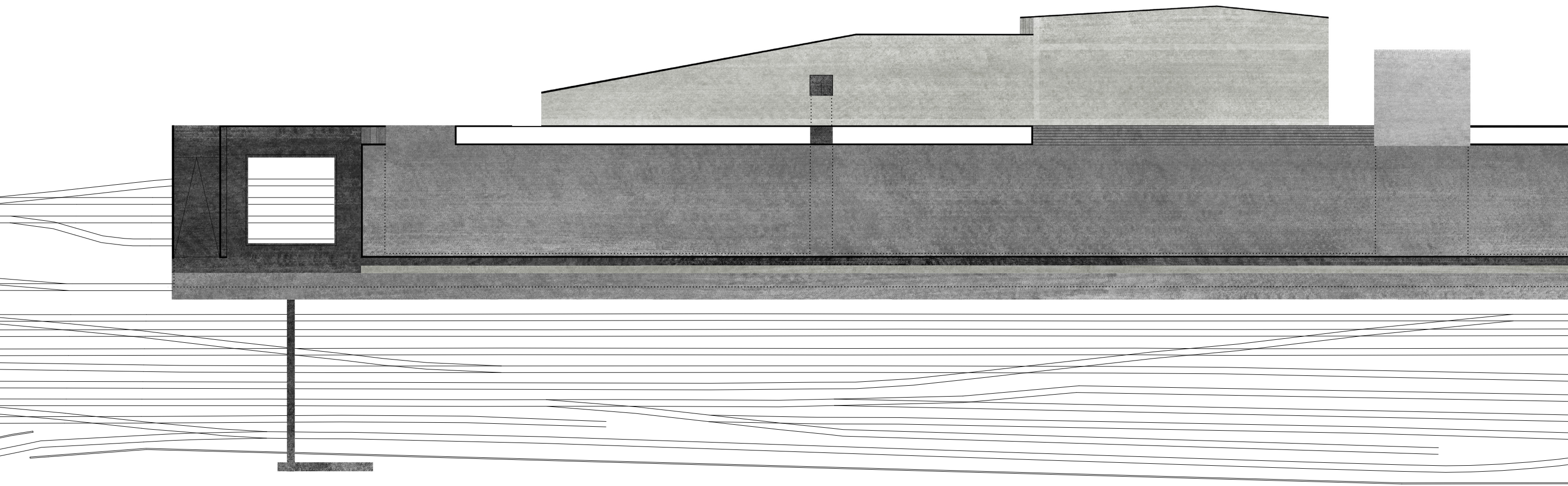
Estação de  
Santa Apolónia



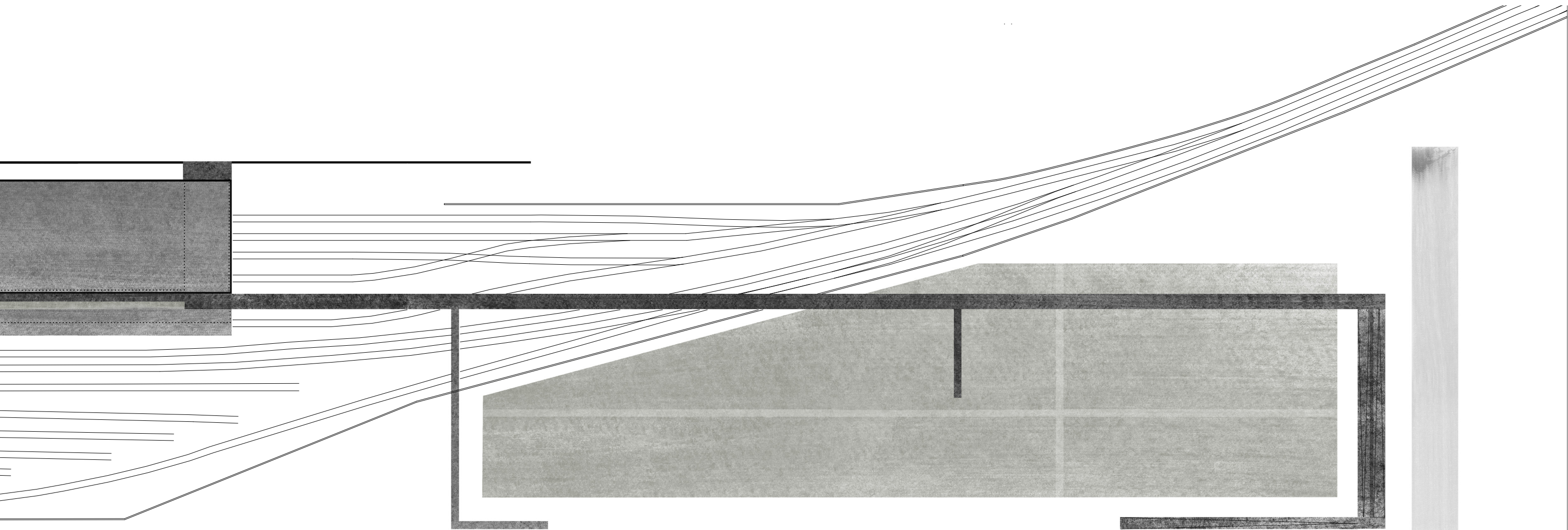


Viaduto de  
Xabregas

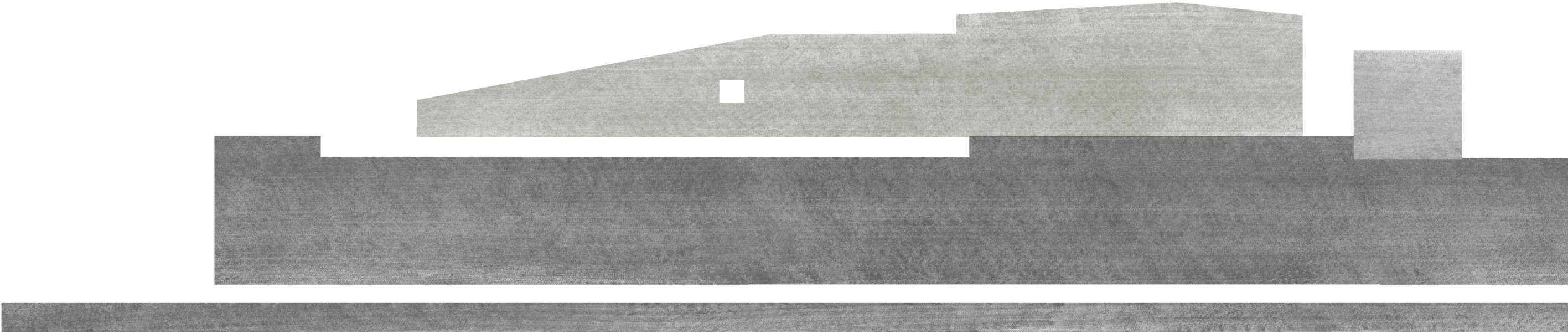
















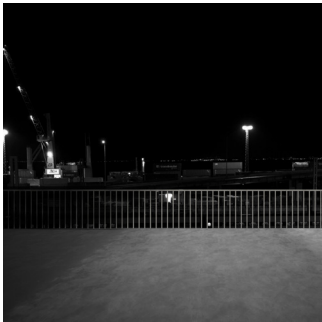
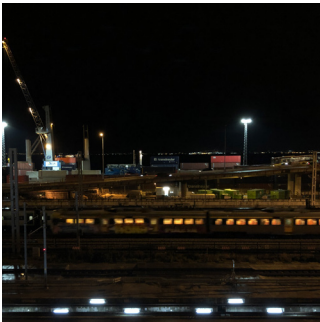
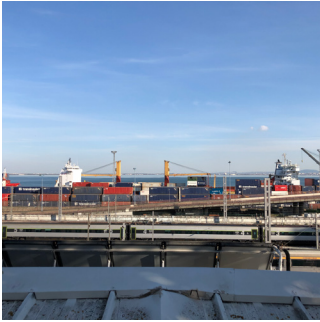


A linha de costa, anterior à construção dos aterros, era definida pela Calçada da Cruz da Pedra. A presença da antiga escarpa ribeirinha revela-se na diferença de cotas entre esta rua e a plataforma onde está instalada a ferrovia — território artificial edificado sobre o rio — bem como no muro de contenção aí construído. Tirando partido desta topografia, mas também da infraestrutura ferroviária, é ampliada a largura da rua, dando origem a uma plataforma sobre a linha de caminho de ferro. Esta plataforma tem uma dupla função: é, simultaneamente, cobertura de um novo hangar de apoio à Estação de Santa Apolónia, reconfigurando o actual conjunto de espaços que servem esta função e superfície de uma praça com vista para o Terminal Multipurpose de Lisboa, um dos cinco terminais activos na secção portuária oriental. Tal como o porto, também a infraestrutura ferroviária se torna paisagem. A plataforma/praza articula-se a uma rede de circulação, numa cota inferior, que acontece por entre a estrutura composta por vigas e pilares.

A tipologia de uma plataforma/miradouro não é estranha à cidade. Dada a sua topografia, «disposta em anfiteatro»<sup>137</sup>, a ideia de que o relacionamento com a água não é feito exclusivamente ao nível do rio está presente um pouco por toda a cidade: nos miradouros, nas ruas, nas janelas, nas varandas e nos terraços. Ainda que afastada da água, não deixa de ser uma plataforma sobre o rio, à semelhança do conjunto de espaços públicos que integram a frente ribeirinha.

A nível estrutural, a plataforma distingue-se em três operações: uma de contenção (I), outra de redesenho do hangar para a manutenção dos comboios cuja cobertura funciona como uma plataforma pública (II) e uma de circulação pedonal (III).

A primeira, consiste na construção de muros de contenção, de um edifício soterrado e de um espaço verde [Fig. colagem alçado]. Sobre o edifício, que aparenta ter sido escavado nos muros que contêm a terra, é plantada vegetação. Deste modo, é criado um espaço verde qualificado, onde o ferro é o material dominante: as gruas, os contentores, os carros, as carruagens, as linhas de caminho de ferro. As paredes deste edifício, bem como o tecto e o chão, são em betão, conferindo-lhe um ambiente despojado — qual estereótipo de um espaço industrial —tal como a estrutura da plataforma. Os espaços escavados no muro de contenção são originalmente pensados para servir de apoio aos trabalhos ferroviários, contudo, a sua função é flexível, podendo ser readaptada a outros usos.



Miradouro sobre o porto.  
Colagem de estudo prévio.

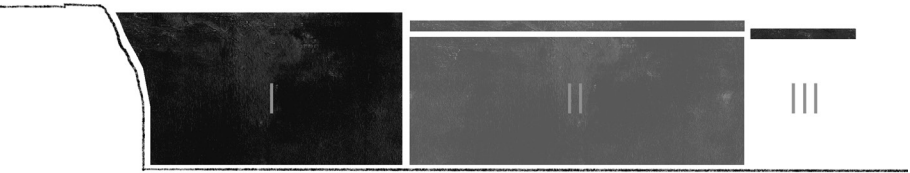


Diagrama das três operações.

137. PROENÇA, Raul — *op. cit.*, p. 180.



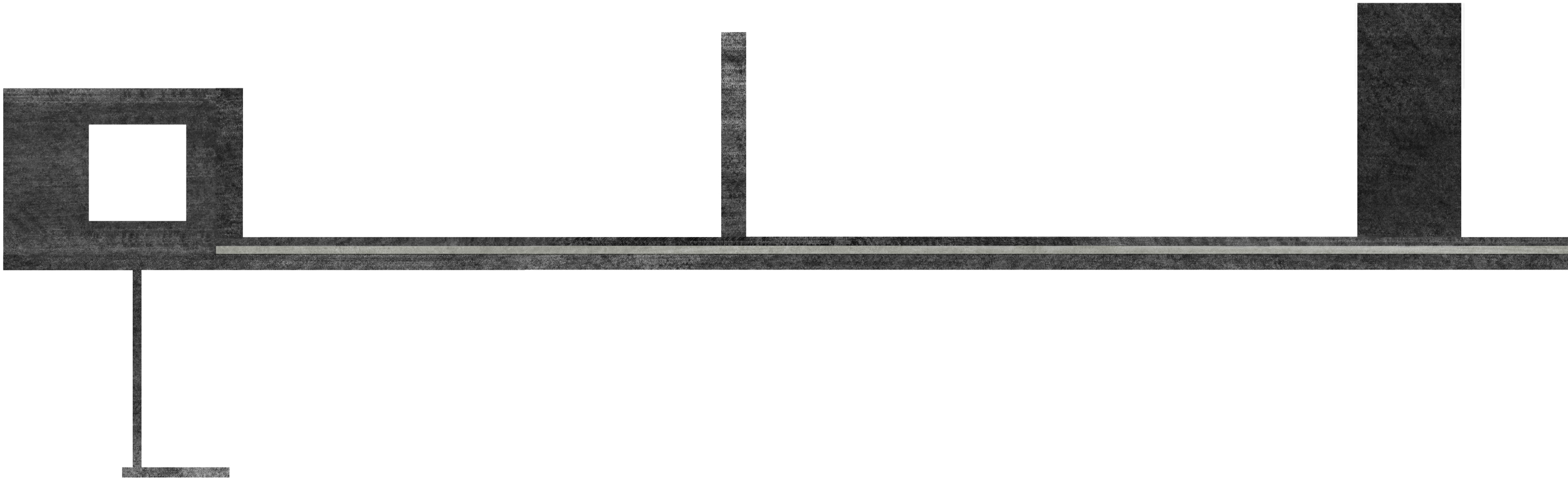


Convento de Santos-o-Novo, muro de contenção actual na Calçada da Cruz da Pedra e a actual infraestrutura de apoio à estação de Santa Apolónia.

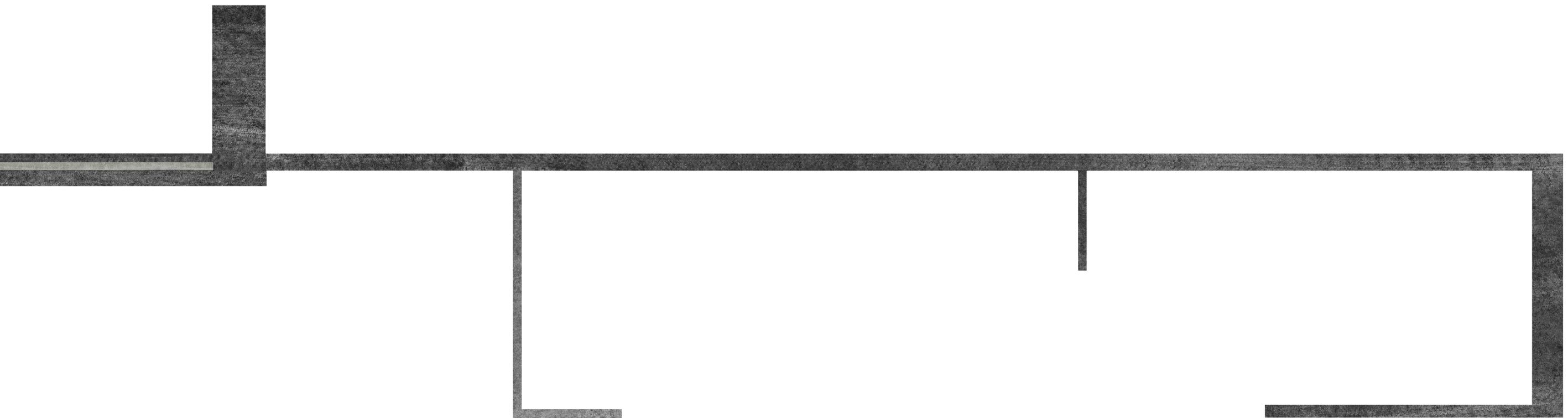
A segunda operação consiste no redesenho do hangar de apoio à Estação de Santa Apolónia, necessário para a manutenção e armazenamento das carruagens. A estrutura do hangar tem de ser suficientemente sólida para suportar uma cobertura que é, simultaneamente, superfície de um espaço público. Para isso, são utilizados perfis de aço. Através de uma trama de vigas apoiadas em pilares, com uma asna a cada seis metros, o hangar vai sendo desenhado. Os pilares, mais robustos, são fabricados à medida, pois as dimensões pré-existent não são suficientes para corresponder às necessidades estruturais. Todos os outros perfis de aço são pré-fabricados. A plataforma pública que cobre o hangar é uma superfície mineral constituída por lajes de betão pré-fabricadas. A fachada do hangar é feita de policarbonato alveolar, deixando entrar luz ao longo de todo este espaço. São os próprios elementos estruturais que definem a sua atmosfera. Enquanto espaço público de carácter também industrial, a constituição da estrutura do hangar, bem como da plataforma - feita sobretudo de elementos pré-fabricados - revelm esta condição.

A fachada de policarbonato não só traz luz ao hangar como dá luz à cidade. Dada a natureza dos trabalhos ferroviários — a manutenção das carruagens é feita sobretudo durante a noite, quando não estão em funcionamento —, o material escolhido deixa transparecer a luz proveniente da actividade no interior do hangar. Deste modo, o edifício converter-se-ia numa grande caixa de luz, coberta por uma superfície mineral, onde se gera uma nova possibilidade de encontro na cidade.









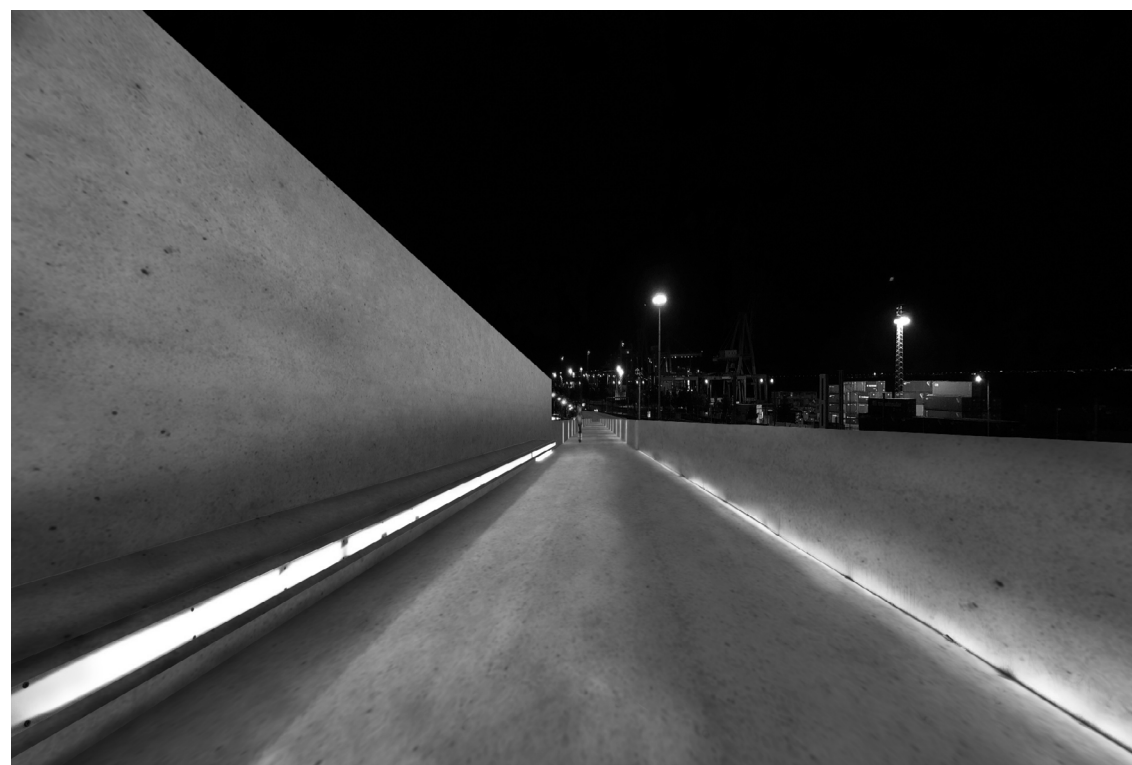


Através desta operação tem-se a intenção de articular a área de Santa Apolónia — lugar de transição entre uma zona de frente ribeirinha pública para uma de uso exclusivo ao porto — e o Viaduto de Xabregas — onde a linha de caminho de ferro cruza o Vale de Chelas — através de uma rede de circulação que atravessa e se integra na plataforma-hangar. Quando os dois sistemas se cruzam, o passadiço torna-se jardim linear. Ao longo do passadiço-jardim linear, além da presença de vegetação, é estabelecido contacto visual com a realidade ferroviária que se desenrola no interior do hangar, aproximando a realidade urbana da industrial.

Além de estabelecer a ligação entre os limites da área considerada, esta articulação requalifica o cruzamento pedonal da barreira rodo-ferroviária. Actualmente feito através da Ponte de São João dos Portais, que une a Avenida Infante Dom Henrique à Avenida Mouzinho de Albuquerque, este atravessamento privilegia a passagem de automóveis. Ainda que a passagem pedonal também seja possível, a falta de articulação com a área envolvente e a sua pequena dimensão, por comparação à escala de tudo o que a rodeia, tornam-na inóspita. A ligação estabelecida dá continuidade à livre circulação do espaço ribeirinho — já conquistada até Santa Apolónia — requalificando a circulação pedonal nesta área da cidade — actualmente possível por um estreito passeio à cota da plataforma ribeirinha, entre a faixa rodoviária e o porto. Além de articular os dois limites, unem-se as várias operações que constituem o sistema urbano.





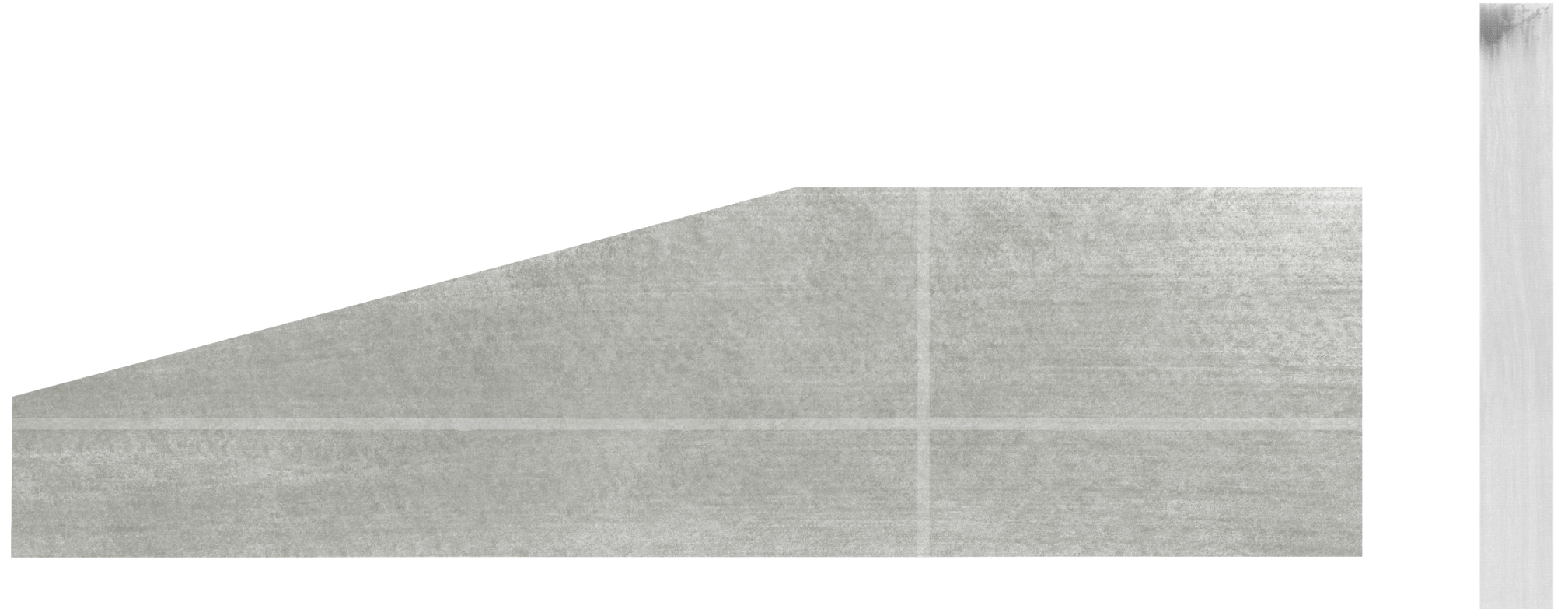


Um passadiço ao longo do porto.  
Colagem de estudo prévio.











Com a instalação da ferrovia, da rodovia e do porto, a monumentalidade da cidade oriental perdeu o contacto que originalmente tinha com o rio. Esta ruptura é particularmente evidente na Rua Madre Deus, onde estão situados o Convento da Madre de Deus e o Palácio dos Marqueses de Nisa. Além do corte gerado pela construção do caminho de ferro e do afastamento do rio, a frente destes dois edifícios encontra-se ocupada por um conjunto de «não-lugares»<sup>138</sup> — um hotel, uma farmácia, um supermercado e um parque de estacionamento. Assim, coloca-se a possibilidade de associar à praça sobre o caminho de ferro a requalificação desta área, enaltecendo o seu valor histórico e trazendo à cidade mais um lugar de encontro. Aqui, onde a cota da plataforma miradouro volta a encontrar a cota da plataforma ribeirinha, termina o sistema urbano. Enquanto a segunda operação estabelece uma relação visual com o rio, esta estabelece uma relação física, procurando recuperar o contacto perdido. Para isso, a linha de costa é redefinida. O recorte da margem dá origem a um canal que assinala o fim do Vale de Chelas e faz lembrar os desaparecidos esteiros do Tejo. O rasgão provocado pela linha de caminho de ferro tenta ser superado através da extensão do viaduto original, abrindo a frente do convento e do palácio. Além do canal e da abertura do viaduto, aqui seria implementado um grande espaço verde articulado à plataforma através do passadiço.



29

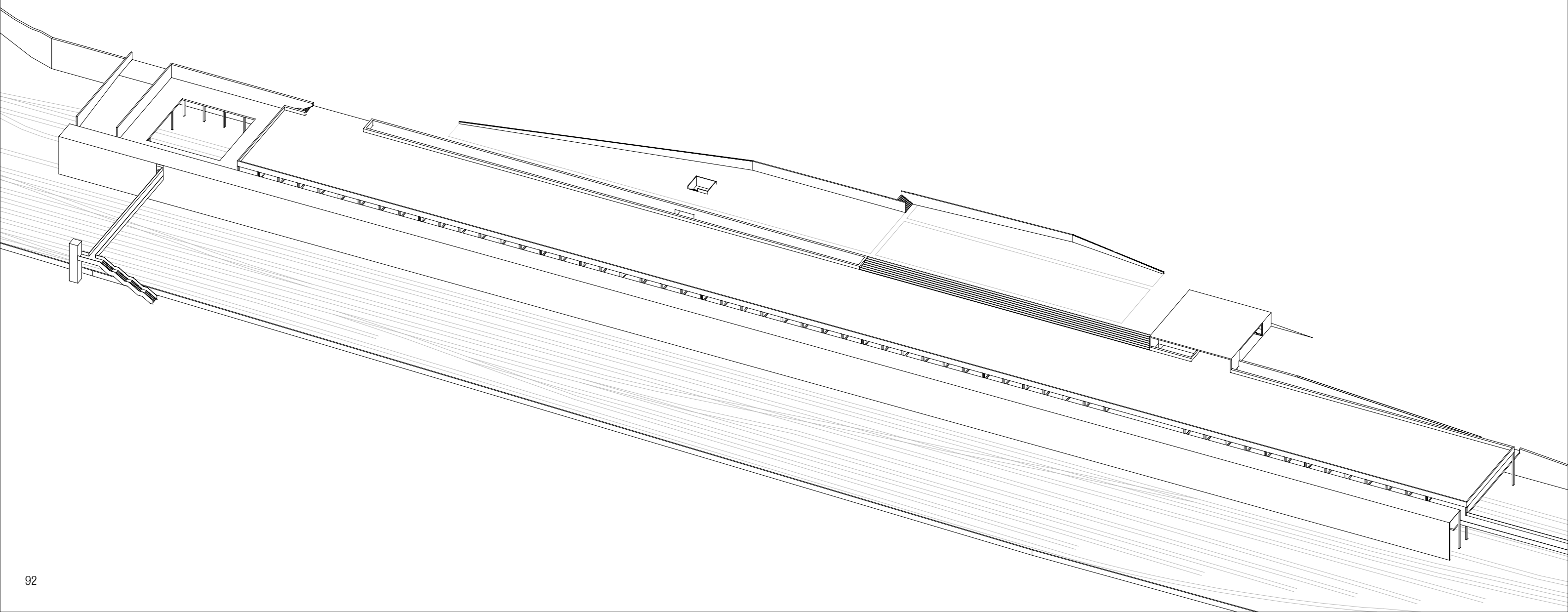


138. Termo utilizado por Marc Augé para se referir aos espaços produzidos pela «supermodernidade», definindo «lugar» como aquele que é relacional, histórico e no qual a identidade é relevante. Por contraste, um «não-lugar» é um espaço de transição, desprovido de significado cultural, onde o ser humano permanece anónimo. Enquanto que um «lugar» tem o potencial de reunir as pessoas, um «não-lugar» não intende ser espaço de encontro. Hotéis, supermercados, aeroportos, auto-estradas, estações de comboio ou de autocarro, são exemplos do que pode ser considerado um «não-lugar». AUGÉ, Marc — *Non-Places: Introduction to an Anthropology of Supermodernity*. Londres, Nova Iorque: Verso, 1995.

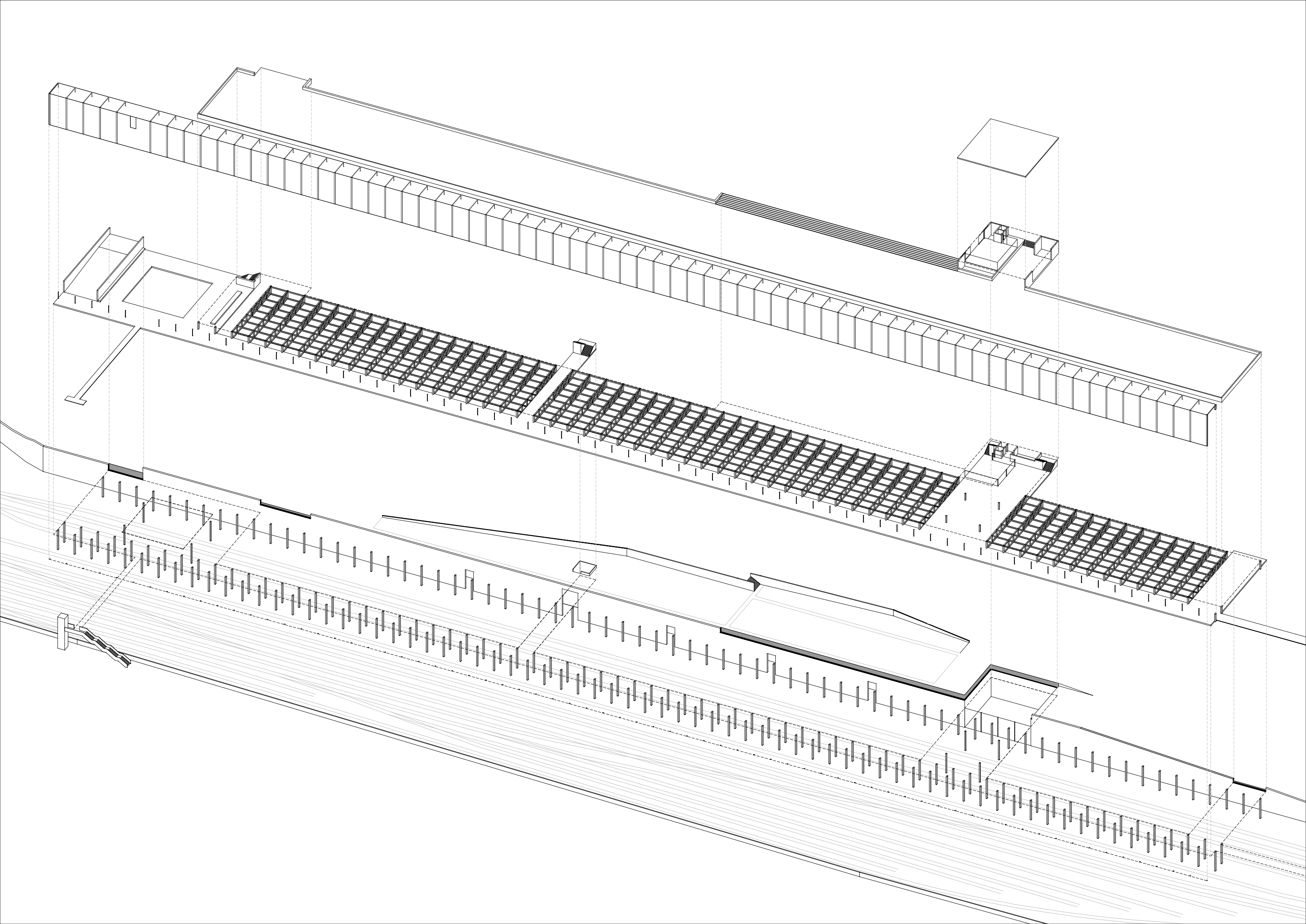








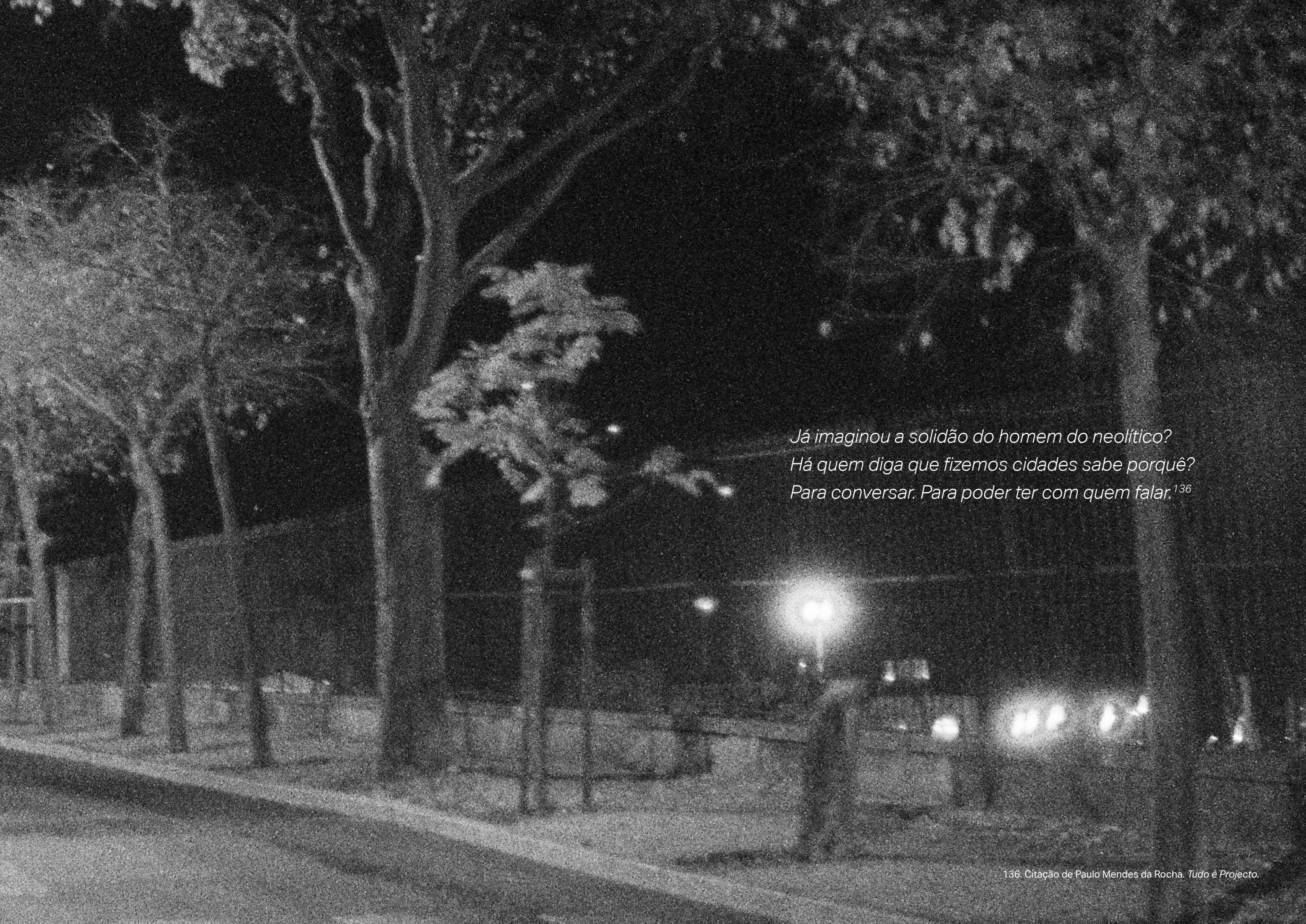






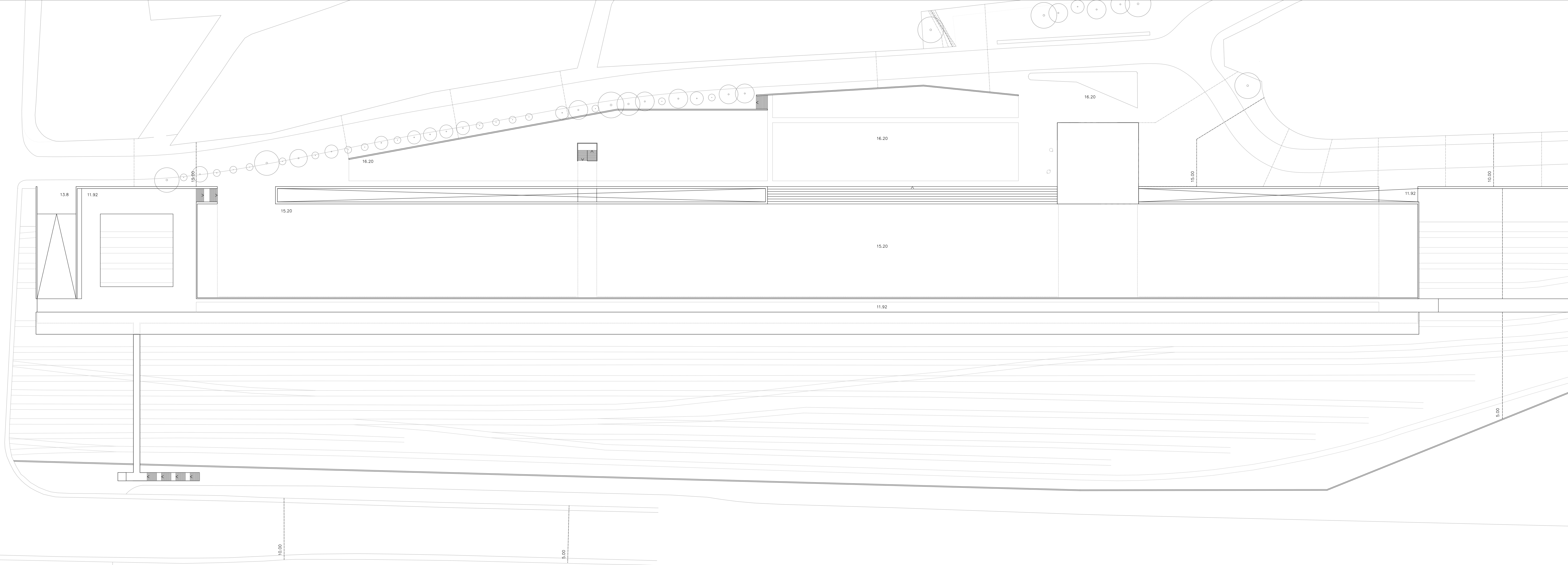




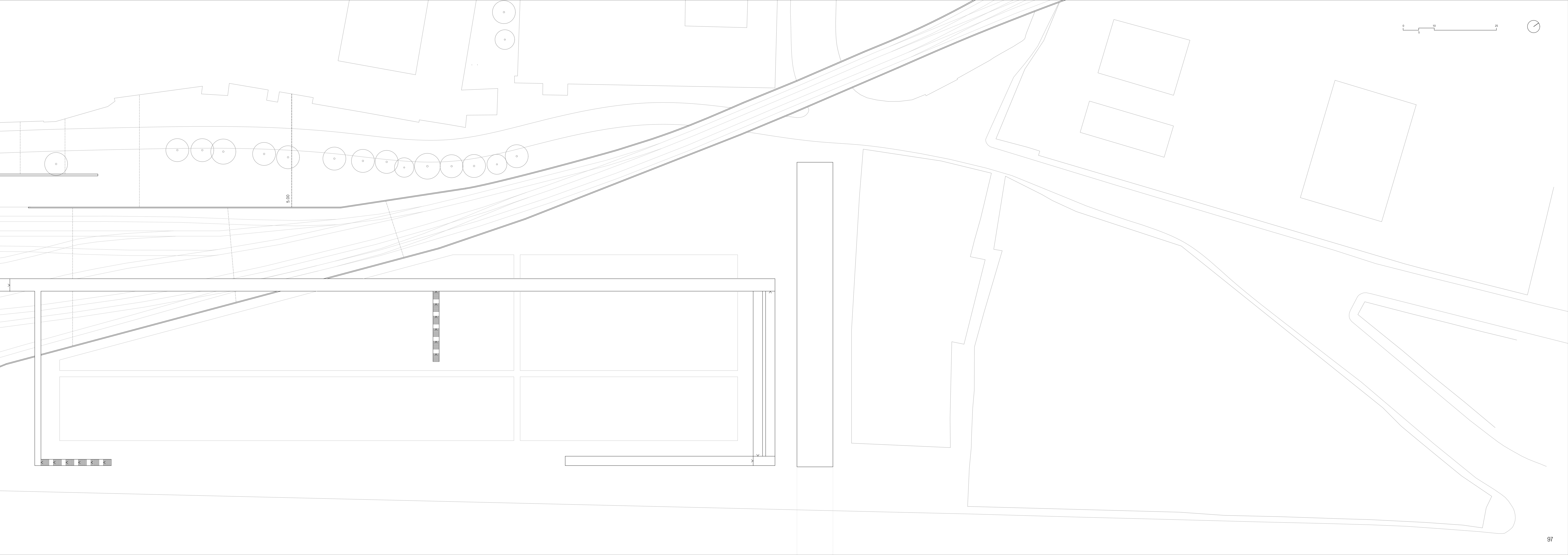


*Já imaginou a solidão do homem do neolítico?  
Há quem diga que fizemos cidades sabe porquê?  
Para conversar. Para poder ter com quem falar.<sup>136</sup>*







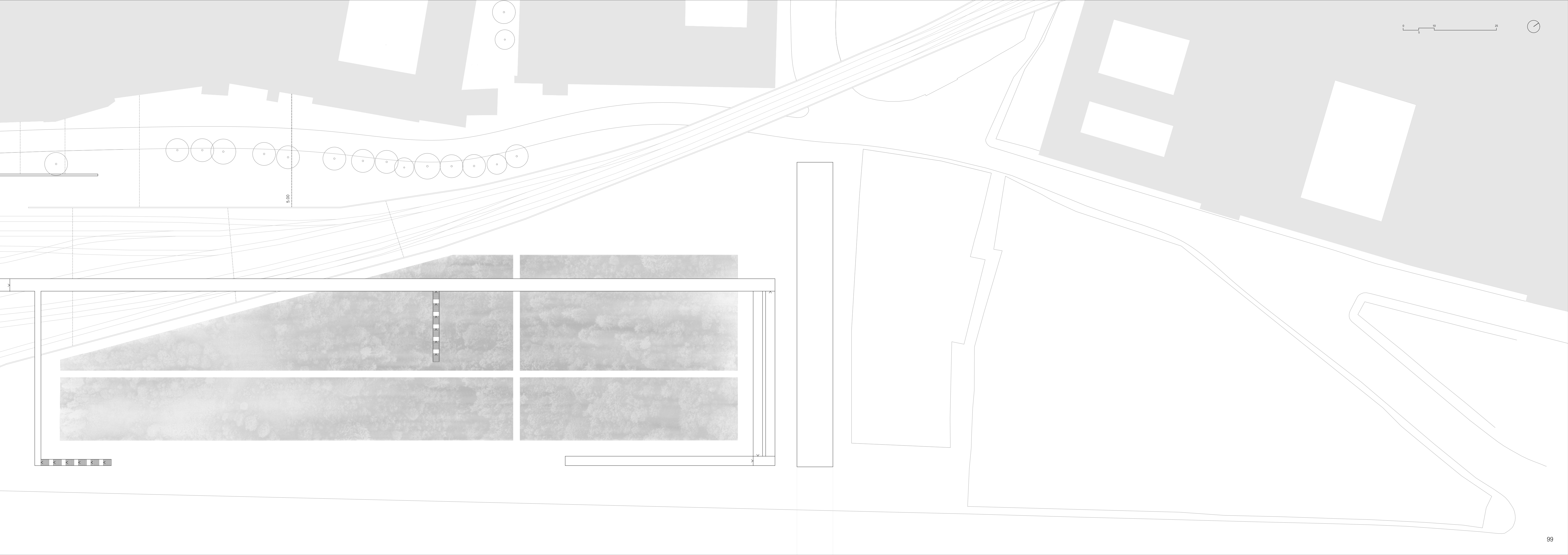




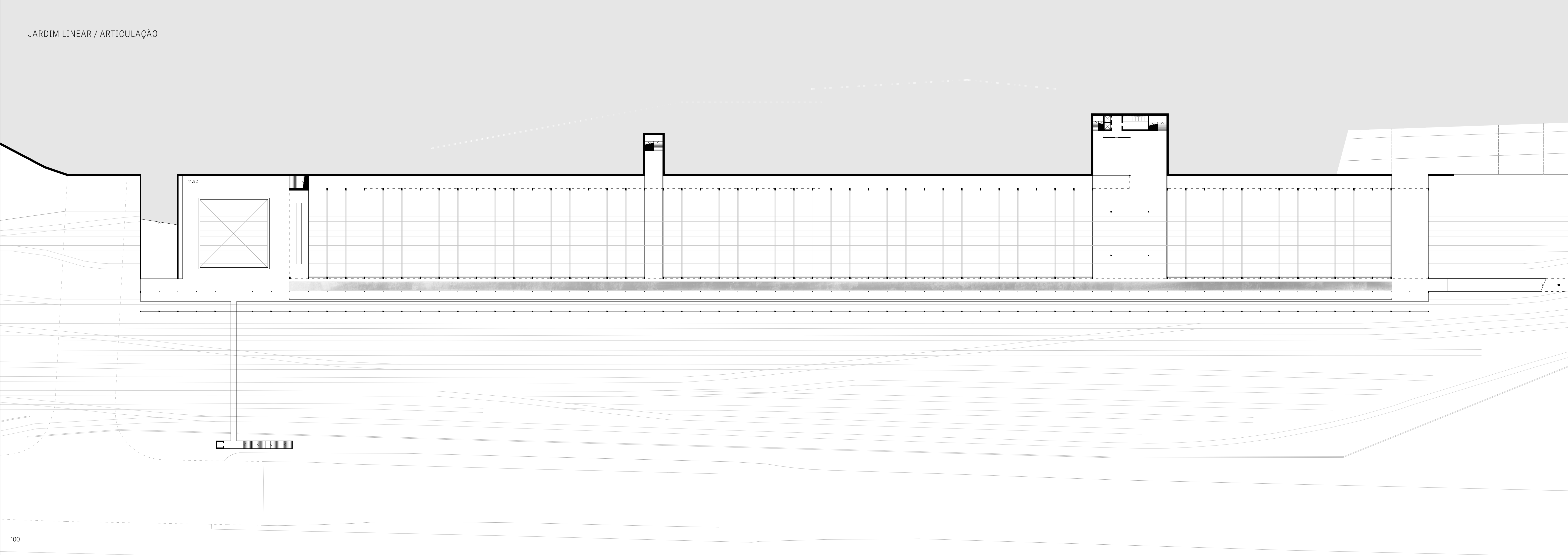
PRAÇA





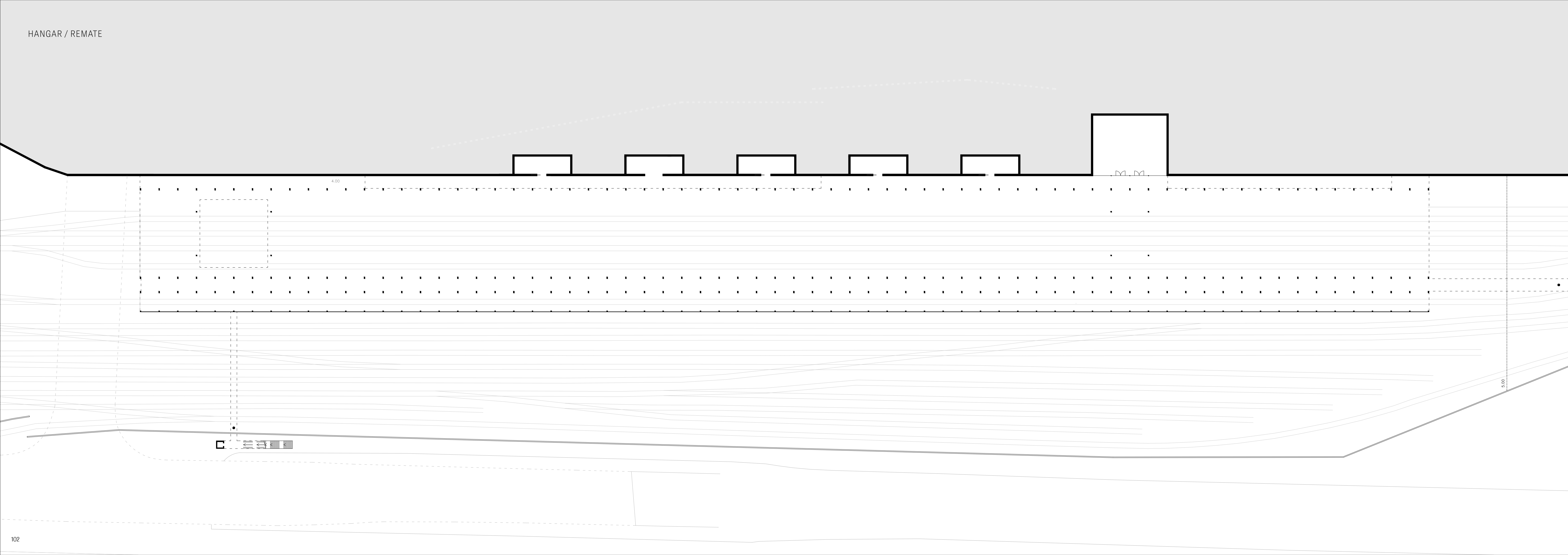




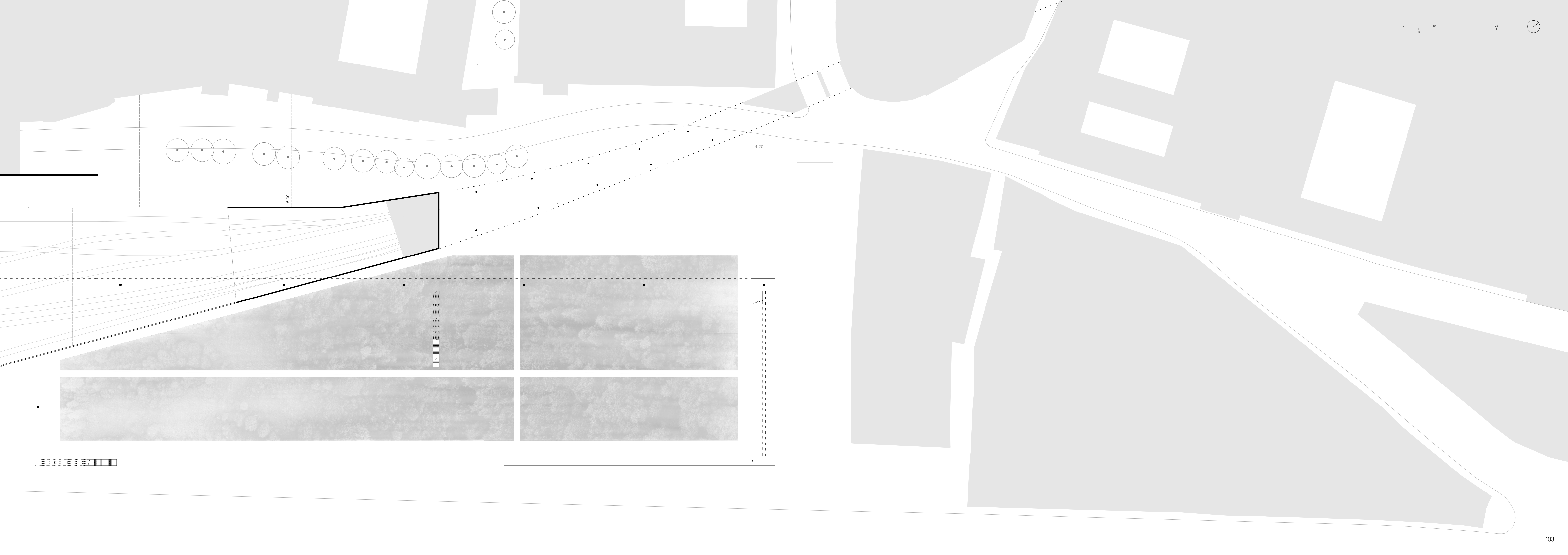


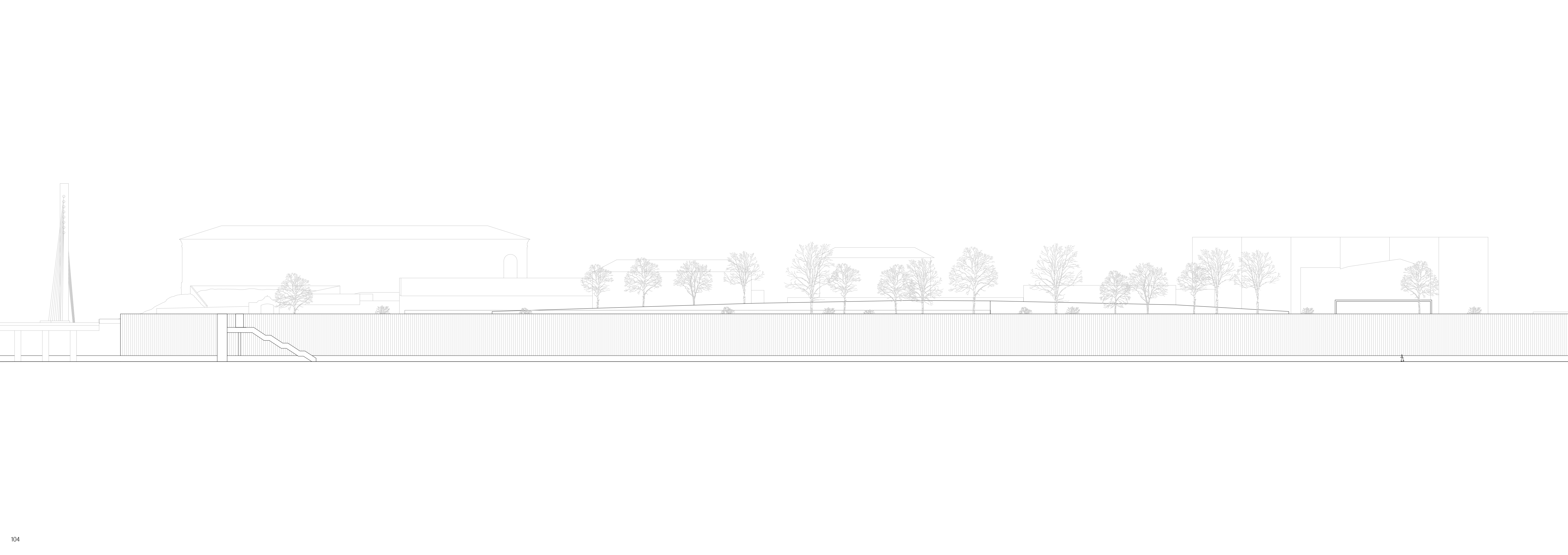




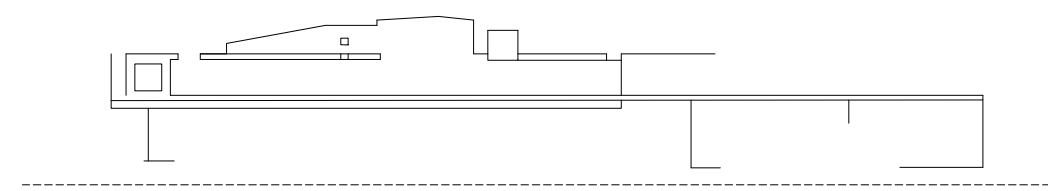
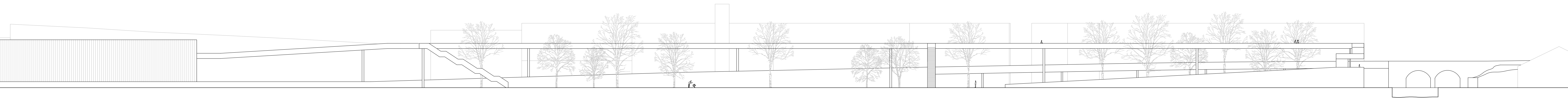


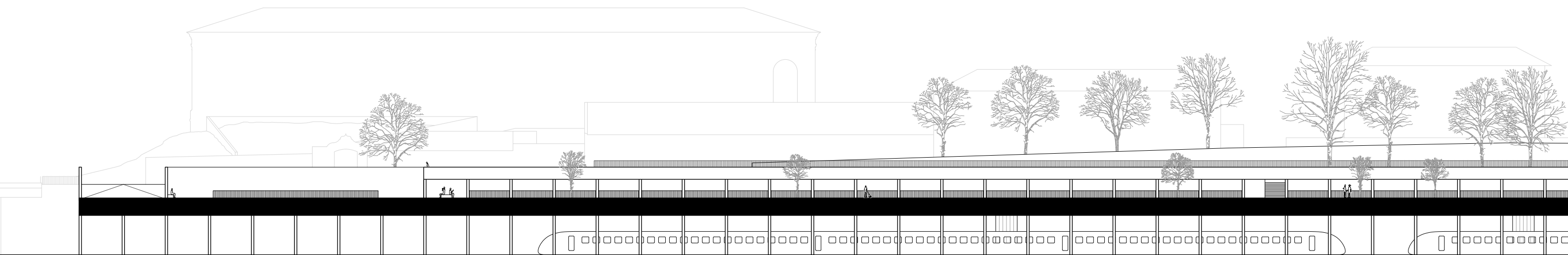




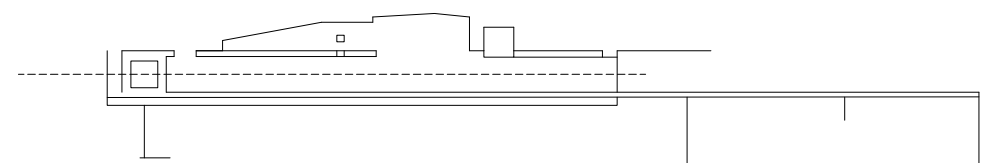
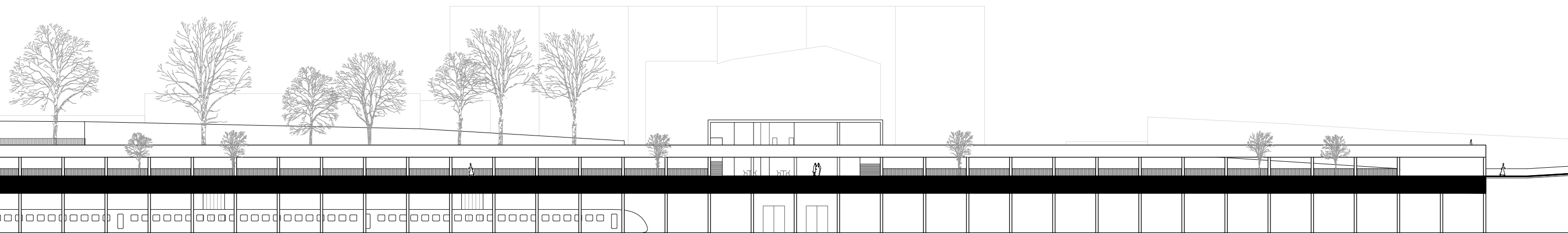


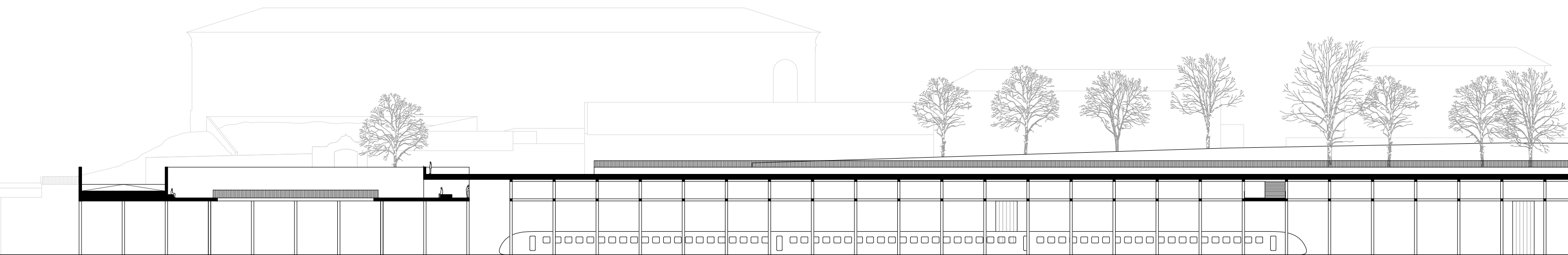




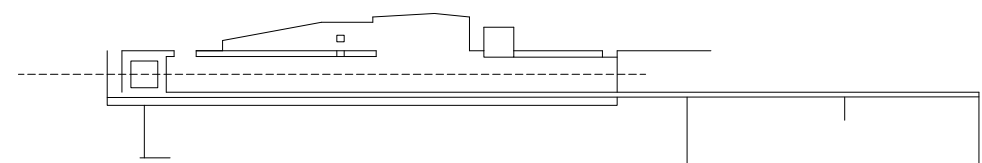
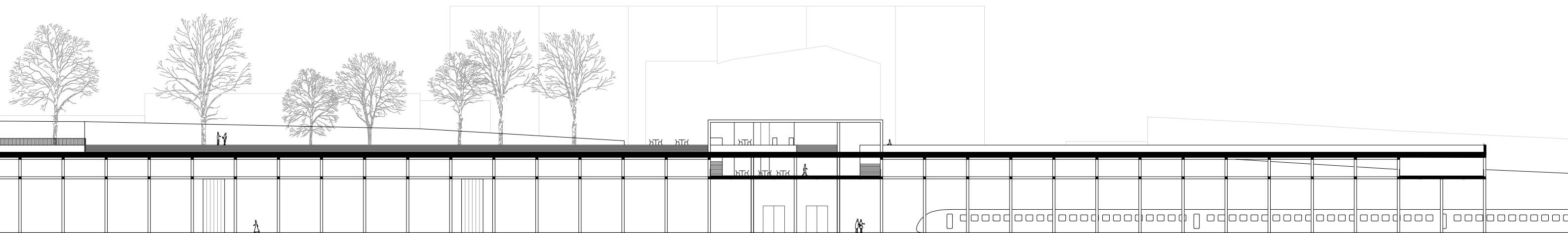


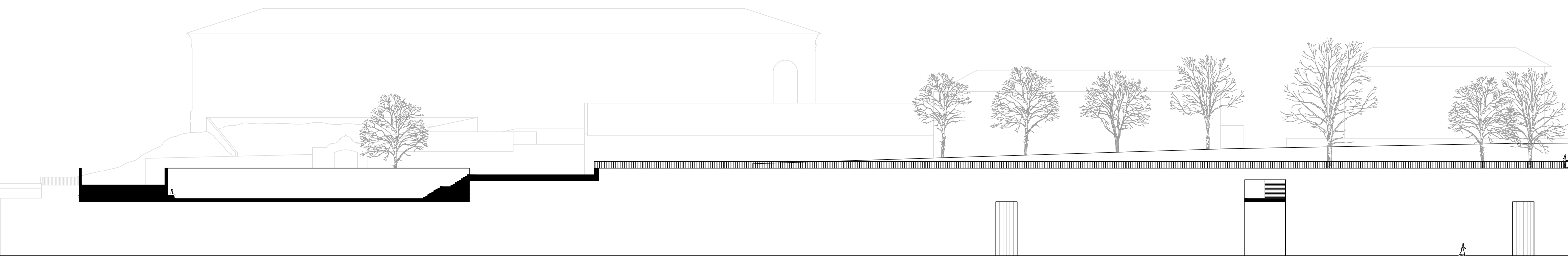




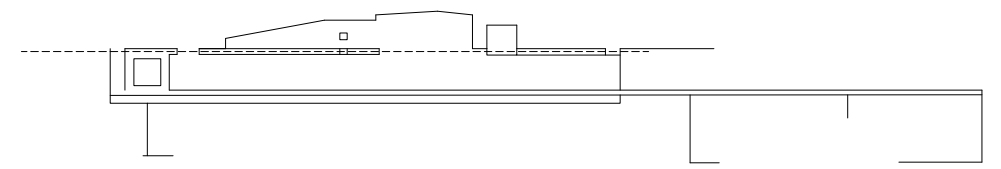
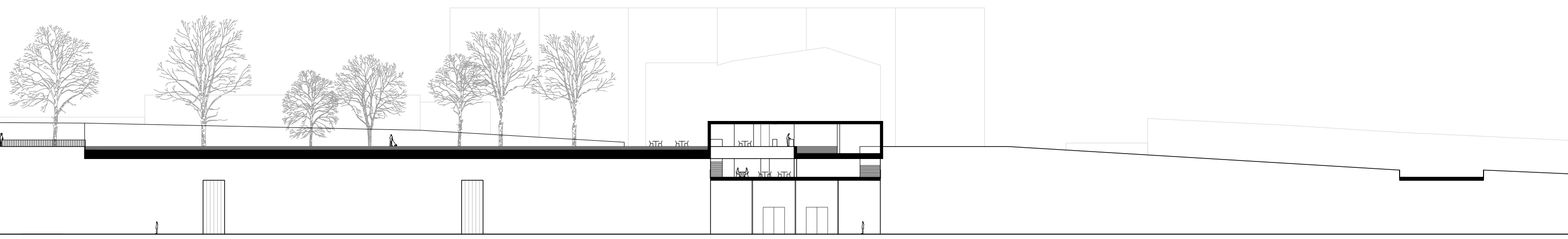


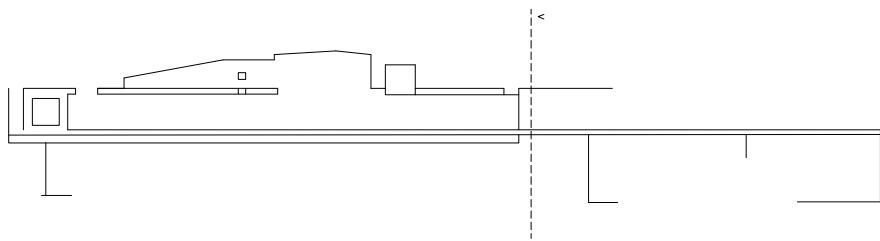
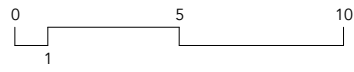




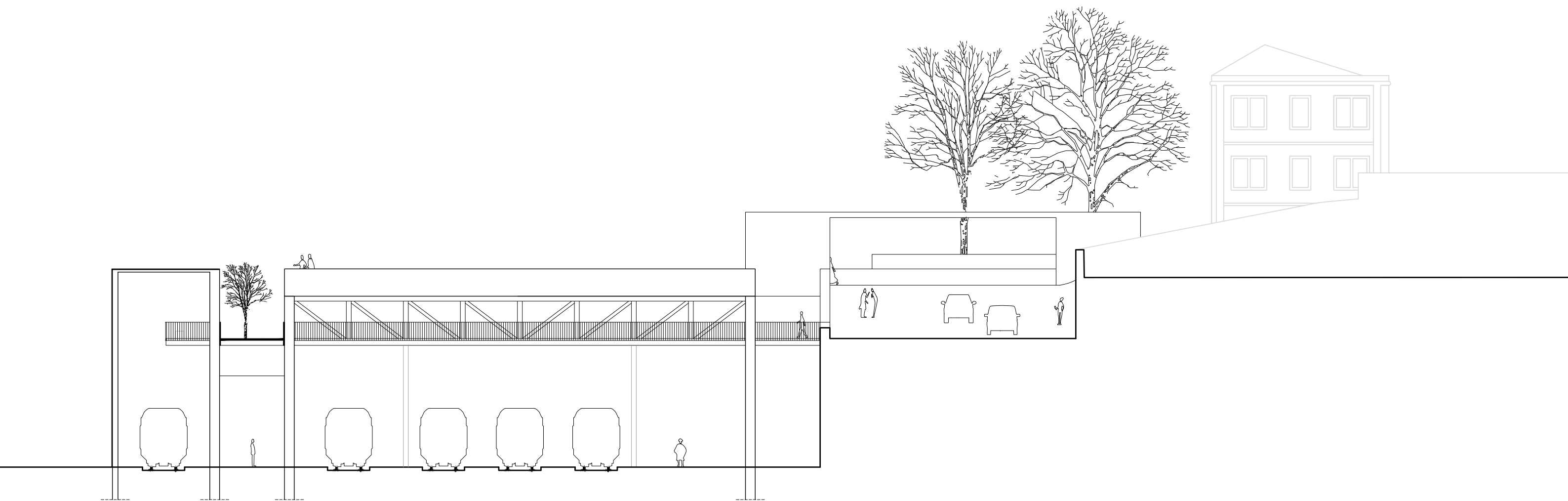


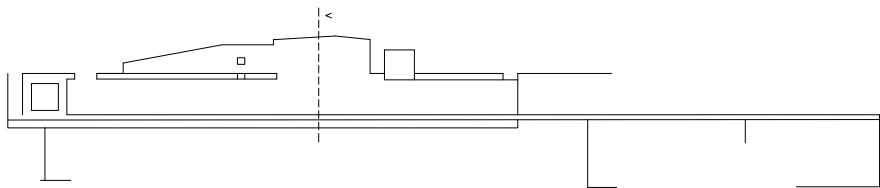
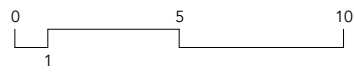




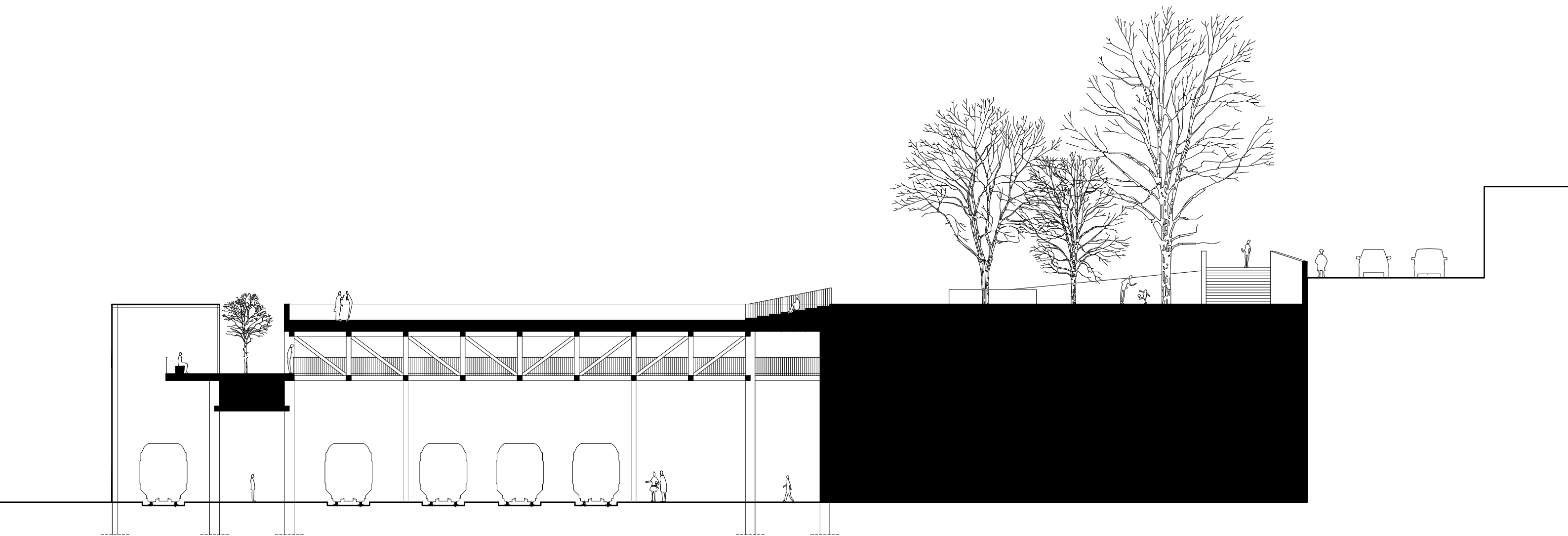


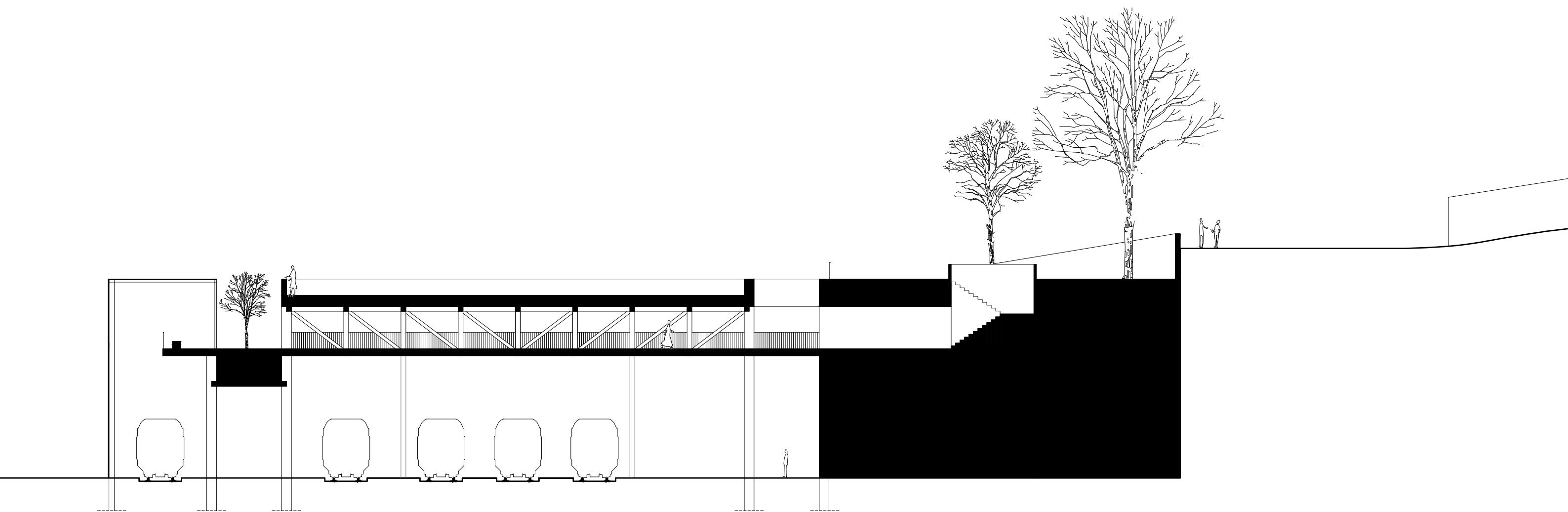




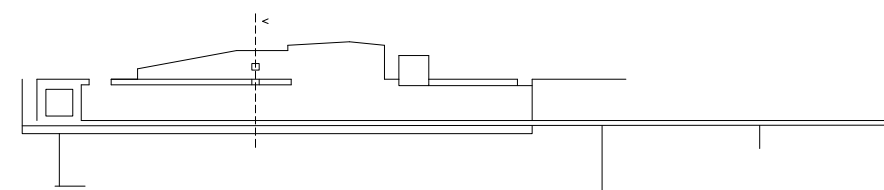
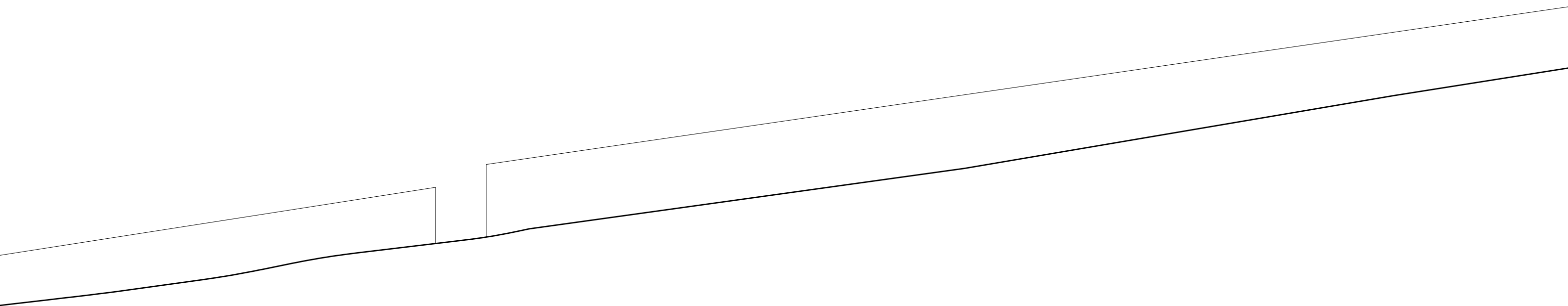


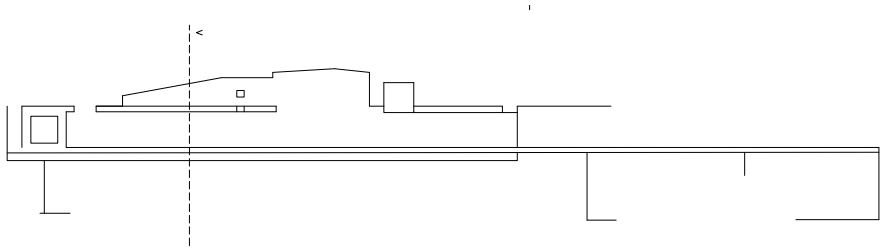
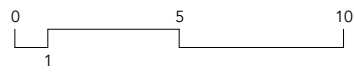




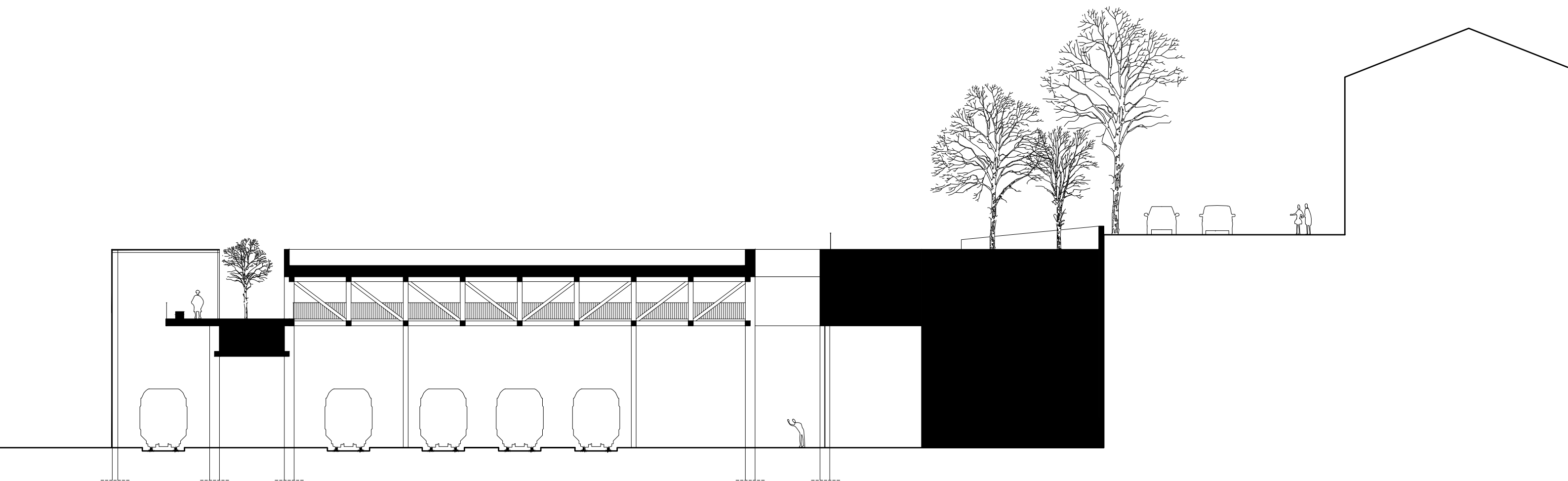


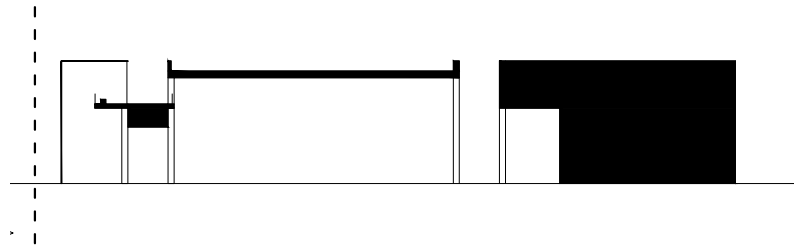








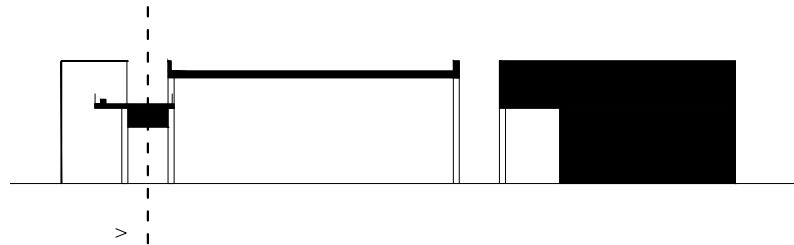
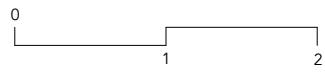








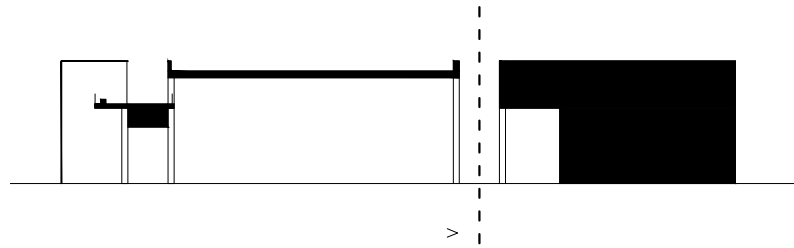
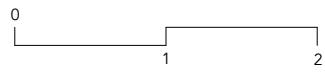




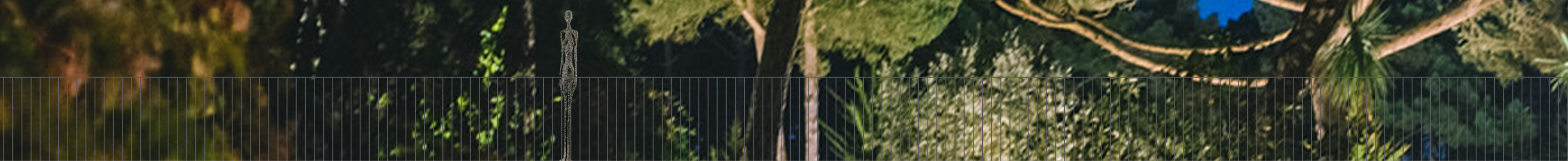




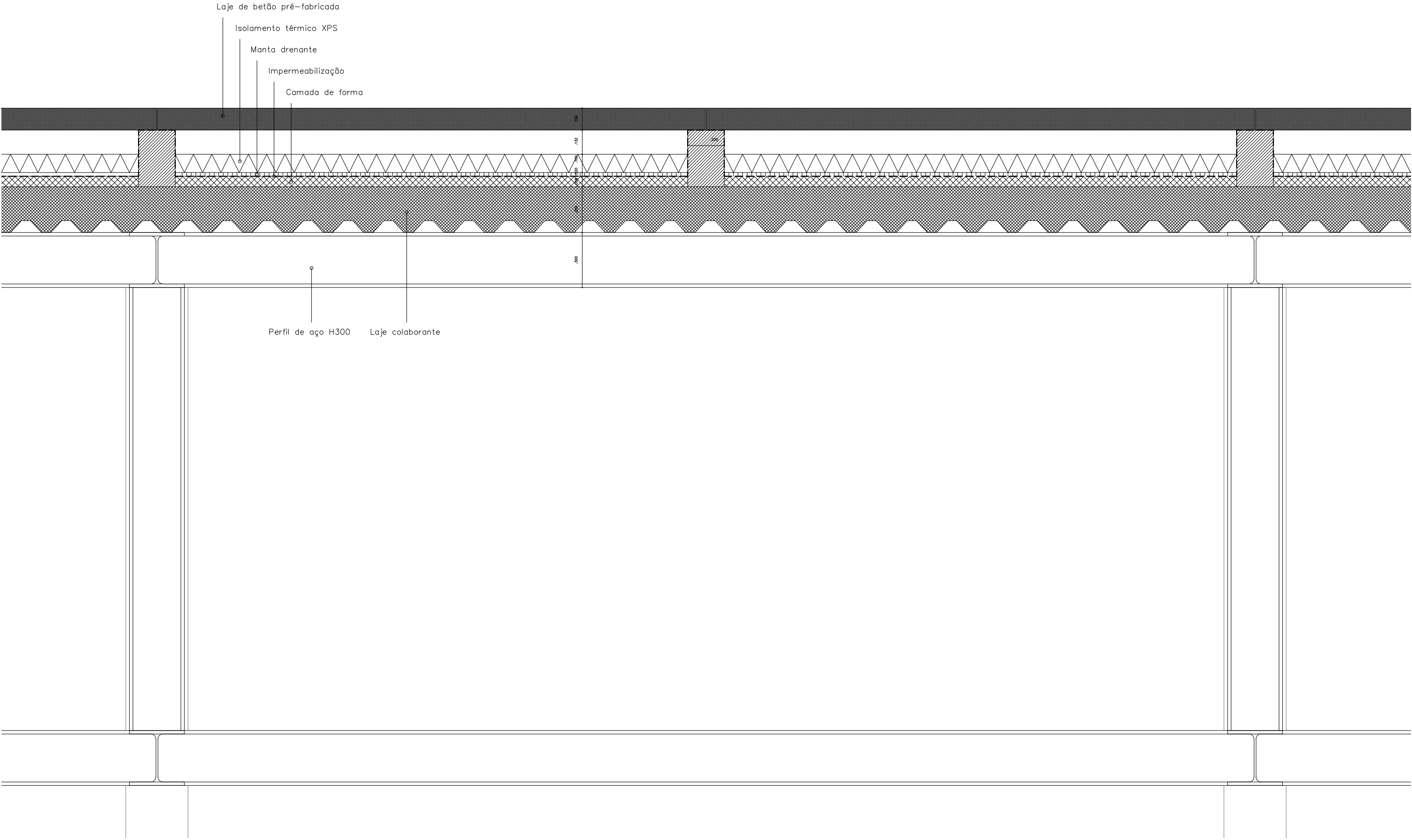








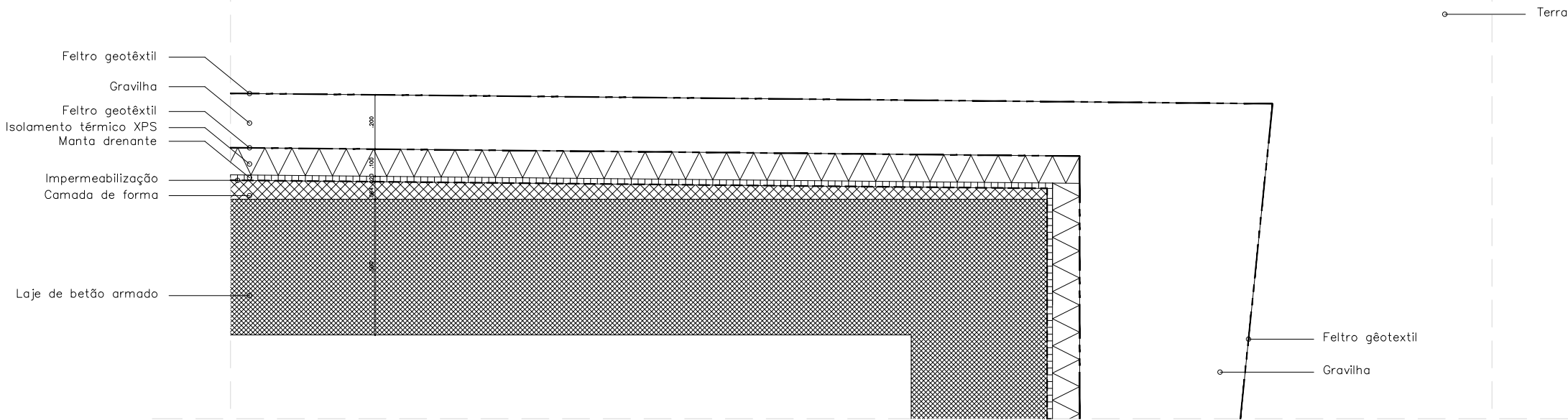




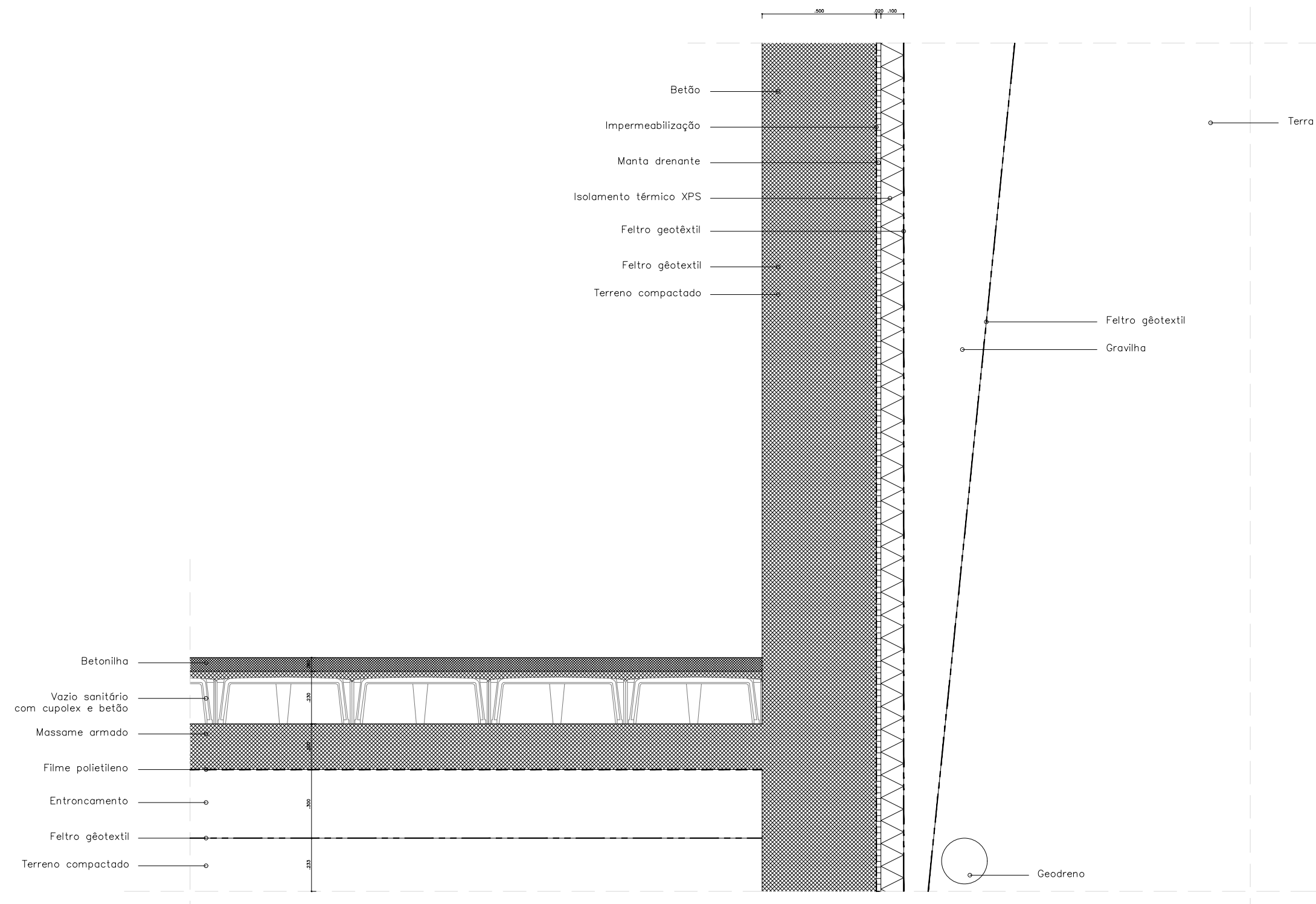


COBERTURA DO HANGAR



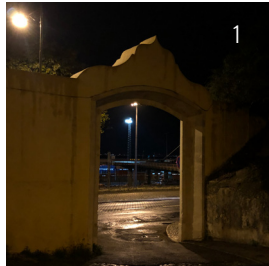






REDE

No Alto do Varejão, núcleo urbano situado atrás da Calçada da Cruz da Pedra, encontra-se um conjunto de espaços públicos — pequenas praças, vazios urbanos, espaços verdes e miradouros. Com qualidades urbanas inerentes — envolvente histórica, vistas sobre o rio e o porto, presença de vegetação e vestígios de um ambiente rural —, parecem, contudo, ter sido esquecidos. As restantes operações do sistema urbano desenvolvida articulam-se intuitivamente a esta rede já existente. Não foi desenvolvida nenhuma intervenção para estes lugares, pretende-se apenas mencionar a sua existência e a possibilidade da sua reactivação a partir da operação urbana desenvolvida. Esta rede encontra-se implantada na encosta do Vale Escuro, estabelecendo assim a ligação entre a cota da plataforma e o topo da colina.















## BEAUTY IS IN THE EYE OF THE BEHOLDER

Massimo Cacciari definiu a cidade como lugar de contradição, afirmando que a desejamos como «seio» e como «máquina», como «mãe» e como «instrumento», como «morada» e como «meio complexo de funções», como lugar de «segurança e paz» e como lugar de «grande eficiência, eficácia e mobilidade».<sup>139</sup> A estas duas polaridades chamou de «cidade-lugar»<sup>140</sup> — à qual pertence o espaço público — e «cidade-máquina»<sup>141</sup> — da qual faz parte o espaço infraestrutural. O acto de projectar permite dar forma a esta contradição. A hipótese apresentada propõe isso mesmo. Desde a industrialização, entre Santa Apolónia e o Vale de Chelas, a «cidade-máquina» prevaleceu. A implantação e reactivação de um conjunto de lugares de encontro nesta área reforça a sua qualidade de «cidade-lugar». Além do mais, o desenho de espaço público que se molda a partir da infraestrutura, preserva e requalifica o funcionamento da «cidade-máquina». A partir da reinterpretação do aglomerado infraestrutural entre Santa Apolónia e o Vale de Chelas — ferrovia, rodovia e porto — é proposta uma estratégia de revitalização para esta secção portuária. No contexto da análise descrita no primeiro capítulo, o termo «cidade» diz respeito à «cidade-lugar» uma vez que trata do espaço público. Já o porto, enquanto infraestrutura, diz respeito à «cidade-máquina». A hipótese de projecto aqui levantada passa por incorporar espaço público no espaço infraestrutural, conciliando «cidade-lugar» e «cidade-máquina» — cidade e porto.

A reinterpretação de infraestruturas não é novidade. Afinal, a actual frente ribeirinha foi constituída a partir da revitalização de espaços obsoletos. Encontramos antigas estruturas portuárias cuja função foi readaptada: docas, edifícios ou simplesmente superfícies. A própria prótese que constitui o território ribeirinho foi sendo reinterpretada e reapropriada — de plataforma portuária a plataforma de espaço público. As infraestruturas que permanecem activas, das quais depende o funcionamento da cidade, podem também ser reinterpretadas como oportunidade para a criação de novos lugares de encontro, requalificando, inclusive, as suas funções. O desenho do hangar que substitui as actuais instalações ferroviárias é prova disso mesmo. É precisamente a sua estrutura que serve de suporte para a edificação de uma plataforma miradouro, dando origem a um espaço público qualificado numa zona ribeirinha ocupada pelo porto — espaço público e portuário coexistem.

«The human gaze is not the closed, fixed view of a camera, but is creative and constructive. Both the gaze that sees and the object that is seen construct themselves simultaneously in the one act of vision. More often than not the style of gaze determines what we see. Each of us is responsible for how we see, and how we see determines what we see.»<sup>142</sup>







Ainda que a infraestrutura portuária não integre o sistema urbano proposto — dada a natureza privada dos terminais —, não deixa de ser reinterpretada: o porto moderno é tido como objecto de contemplação. A proposta de um miradouro sobre o Terminal Multipurpose de Lisboa transforma a infraestrutura portuária em paisagem, promovendo a sua integração urbana a partir da relação visual que se estabelece. O espaço portuário é habitado através do olhar. O passadiço que segue ao longo do rio e do porto, e a rede de espaços que conecta o topo do Vale Escuro ao lugar de contemplação do porto, reforçam a sua integração urbana. Além de reaproximar a cidade do porto, o sistema urbano proposto devolveria a cidade ao rio, que permanece como pano de fundo.

Durante mais de quarenta anos, Bernd e Hilla Becher dedicaram as suas vidas a fotografar apenas estruturas industriais. Quando questionada sobre o porquê, Hilla Becher respondeu: «Porque são honestas. São funcionais. Reflectem o que fazem — era disso que gostávamos. Uma pessoa sempre é o que quer ser, nunca o que de facto é. Até um animal normalmente desempenha um papel à frente da câmara».<sup>143</sup> Tal como no trabalho dos Becher, coloca-se a possibilidade de olhar as estruturas portuárias como grandes esculturas urbanas.

A reinterpretação do aglomerado infraestrutural entre Santa Apolónia e o Vale de Chelas dá-se tanto a nível das suas funções como do seu valor estético. O porto constitui assim, juntamente com as linhas de caminho de ferro e a faixa rodoviária, o cenário deste novo lugar de encontro. A «cidade-máquina» torna-se suporte e paisagem da «cidade-lugar». O espaço infraestrutural torna-se espaço de encontro. O ambiente ferroviário e portuário acrescentam à atmosfera do espaço público, que por sua vez atribui valor urbano às infraestruturas, numa relação de simbiose. A integração urbana do porto, e restantes infraestruturas, atribui, inclusivamente, uma maior complexidade ao espaço público ao longo da zona ribeirinha, contribuindo para a cidade diversa que é Lisboa.

139. CACCIARI, Massimo — *A Cidade*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2010.

140. Termo utilizado por Massimo Cacciari para se referir à cidade enquanto espaço de acolhimento e encontro de uma comunidade. CACCIARI, Massimo — *A Cidade*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2010.

141. Termo utilizado por Massimo Cacciari para se referir à cidade enquanto espaço de intercâmbio e de negócio. CACCIARI, Massimo — *A Cidade*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2010.

142. O'DONOHUE, John — *Beauty: The Invisible Embrace*. Nova Iorque, Londres: HarperCollins Publishers, 2005, p. 23.

143. Sean O'Hagan — «How Hilla Becher found beauty and dignity in industrial decline». In *The Guardian*, 2015. Disponível em <https://www.theguardian.com/artanddesign/2015/oct/15/hilla-becher-photography-beauty-dignity-industrial-decline-appreciation>.



## BIBLIOGRAFIA

AUGÉ, Marc — *Non-Places: Introduction to an Anthropology of Supermodernity*. Londres, Nova Iorque: Verso, 1995.

ALMEIDA, Fialho — «Lisboa monumental . *In Ilustração portuguesa*. Lisboa: Empreza do Jornal O Século, 2a série, n.º 36, 29/10/1906, pp. 397-405.

BARATA, Ana Martins — «A ordenação do espaço litoral de Lisboa, 1860-1940 . *In Scripta Nova*. Barcelona: 2009, vol. XIII, n.º 296 (4).

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

BRANDÃO, Pedro; JORGE, Filipe — *Lisboa, a cidade e o rio: concurso de ideias para a renovação da zona ribeirinha de Lisboa*. Lisboa: Associação dos Arquitectos Portugueses, 1988.

BLOT, Maria Luísa Pinheiro — «Complexo portuário do Rio Tejo . *In Os portos na origem dos centros urbanos*. Lisboa: Instituto Português de Arqueologia, 2003.

CACCIARI, Massimo — *A Cidade*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2010.

CAETANO, Carlos — *A ribeira de Lisboa na época da expansão portuguesa (séculos XV a XVIII)*. Lisboa: Pandora, 2004.

Câmara Municipal de Lisboa — *Aterro da Boavista Poente*, Lisboa. Plano de Pormenor. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, 2007.

Câmara Municipal de Lisboa — *Enquadramento do Plano Geral de Intervenções da Frente Ribeirinha*. Lisboa, 2008.

CARDOSO, Andrea — *A Cidade Global: Lisboa no Renascimento*. Lisboa: INCM e Museu Nacional de Arte Antiga, 2017.

CASTILHO, Julio de — *A Ribeira de Lisboa: Descrição Histórica da Margem do Tejo desde a Madre-Deus até Santos-o-Velho*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1893.

CASTILHO, Júlio de — *Lisboa Antiga: Bairros Orientais*. 2.a edição. Lisboa: S. Industriais da C.M.L., 1935.

CORDEIRO, Jorge — «Pozor: para uns a tragédia para outros a oportunidade . *In Jornal de Notícias*, 11/10/1994.

COSTA, João Pedro — *A ribeira entre projectos: formação e transformação do território portuário a partir do caso de Lisboa*. Barcelona, 2006. Dissertação de Doutoramento em Urbanismo e Ordenação do Território, apresentada à Universidade Politécnica da Catalunha.

CRUZ, João — *A cidade e o rio: origem e evolução da frente ribeirinha de Lisboa*. Évora, 2016. Dissertação de Mestrado em Arquitectura, apresentada à Universidade de Évora.

CUSTÓDIO, Jorge — «Reflexos da Industrialização na Fisionomia e vida da cidade . *in* MOITA, Irisalva — *O Livro de Lisboa*. Lisboa: Livros Horizonte, 1994, pp. 435-492.

CUSTÓDIO, Jorge; FOLGADO, Deolinda — *Caminho do Oriente: Guia do Património Industrial*. Lisboa: Livros Horizonte, 1999.

DAAMEN, Tom; VRIES, Isabelle — «Governing the European port-city interface: institutional impacts on spatial

projects between city and port . *In Journal of Transport Geography*, n.º 27, 2013.

FERNANDES, André; SOUSA, João Figueira de — «Metamorfoses da cidade portuária: transformações da relação entre o porto e a cidade de Lisboa . *In Confins*, n.º 15, 2012.

FOLQUE, Filipe (1856-58) — *Atlas da Carta Topográfica de Lisboa*, n.º 30. [Material Cartográfico]. Escala [1:1000]. Acessível no Arquivo Municipal de Lisboa.

FRANÇA, José-Augusto — *Lisboa: Urbanismo e Arquitectura*. Lisboa: Instituto de Cultura e Língua Portuguesa e Ministério da Educação e Ciência, 1980.

GAMOND, Thomé de — *Mémoire sur le projet d’agrandissement de la Ville de Lisbonne*. Paris: Dunod, 1870.

GARCIA, Pedro Ressano — *Vida e Morte do Porto de Lisboa*. Porto, 2007. Dissertação de Doutoramento em História, apresentada à Universidade Portucalense Infante D. Henrique.

GARCIA, Pedro Ressano — «Os espaços públicos na reconversão da zona da Expo’98 . *In* AE... Revista Lusófona de Arquitectura e Educação, n.º 4, 2010, pp. 107-138.

*Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 1475, 1949.

GÓIS, Damião de — *Descrição da cidade de Lisboa*. Lisboa: Livros Horizonte, 1988.

HOYLE, Brian — «Development Dynamics at the Port-City Interface . *In* *Revitalising the Waterfront: International Dimensions Dockland* editado por B. S. Hoyle, D. A. Pinder e M. S. Hussain. Londres: Belhaven Press, 1988

HOYLE, Brian — «Global and Local Change on the Port-City Waterfront . *In* *Geographical Review*, vol. 90, n.º 3, 2000, pp. 395-417.

KOKOT, Waltraud — «Port Cities as Areas of Transition — Comparative Ethnographic Research . *In* *Port Cities as Areas of Transition*. Bielefeld: Transcript Verlag, 2008, pp. 7-23.

LEVINSON, Marc — *The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*. Princeton, N.J.: Princeton University Press, 2016.

LOUREIRO, Adolfo — *Os portos marítimos de Portugal e ilhas adjacentes*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1906.

MARTINS, Maria — «Lisboa: discórdias à beira-rio . *In* *Semanário*, n.º 557, 23/07/1994. MATOS, José Sarmento de — *Guias do Caminho do Oriente*. Lisboa: Livros Horizonte,

1999.

MATOS, José Sarmento de — *Lisboa à Beira Tejo*. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, 2010.

Ministério das Comunicações e Administração Geral do Porto de Lisboa — *Relatório, Volume I, Contas do ano de 1946*. Lisboa, 1946.

NABAIS, António; RAMOS, Paulo Oliveira — *100 anos do porto de Lisboa*. Lisboa: Administração do Porto de Lisboa, 1987.

NORBERG-SCHULZ, Christian — *Genius Loci: Towards a Phenomenology of Architecture*. Nova Iorque: Rizzoli, 1979.

OCHOA, Rita — «Cidade e frente de água: ligações físicas, visuais e simbólicas . *In* *UBImuseum*, n.º 3.



O'DONOHUE, John — Beauty: The Invisible Embrace. Nova Iorque, Londres: HarperCollins Publishers, 2005.

OLIVEIRA, Frei Nicolau de — Livro das Grandezas de Lisboa. Lisboa: Impressão Régia, 1804.

RIBEIRO, Fernanda — «Pozor está morto mas teve o seu mérito . In Público, 24/03/1997. ROCHA, Artur — A Muralha de D. Dinis e a Cidade de Lisboa. Fragmentos Arqueológicos e a Evolução Histórica. Lisboa: Banco de Portugal, 2015.

SÁNCHEZ, José Manuel Pagés — Developing Sustainable Port-City Relationships in Europe: An Institutional Analysis of Waterfront Projects Governance in Lisbon. Hamburgo, 2019. Dissertação de Doutoramento em City/Urban Community and Regional Planning, apresentada à HafenCity Universidade de Hamburgo.

SILVA, Carlos Nunes — Política Urbana em Lisboa: 1926-1974. Lisboa: Livros Horizonte, 1994.

SILVA, Raquel Henriques — Lisboa Romântica: Urbanismo e Arquitectura, 1777-1874. Lisboa, 1997. Dissertação de Doutoramento em História da Arte, apresentada à Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa.

SILVA, Raquel Henriques da — «Os últimos anos da Monarquia — Desenvolvimento urbanístico. Os novos bairros . In MOITA, Irisalva — O Livro de Lisboa. Lisboa: Livros Horizonte, 1994, pp. 405-420.

PÉZERAT, Pierre Joseph — Memoria descriptiva sobre o projecto de docka com porto- canaes e d'um novo bairro marítimo nas praias da Boa Vista, de Santos, e da Rocha do Conde de Obidos. Lisboa: Typografia Manoel Jesus Coelho, 1854.

PÉZERAT, Pierre Joseph — Mémoire sur les études d'améliorations et embellissements de Lisbonne. Lisboa: Imprimerie Franco-Portugaise, 1865.

PICON, Antoine — «Constructing landscape by engineering water . In Landscape Architecture in Mutation: Essays on Urban Landscapes. Zurique: gta Verlag, 2005, pp. 257- 266.

PROENÇA, Raul — Guia de Portugal Vol. 1. Lisboa: Biblioteca Nacional de Lisboa, 1924.

## SITOGRAFIA

Academia Life Club — «O segredo mais bem guardado do Tejo . Disponível em <https://academialifeclub.pt/clube-santos/>.

Autoridade Portuária de Lisboa — «Mapa do Porto . Disponível em <https://www.portodelisboa.pt/pt/mapa-do-porto>.

Câmara Municipal de Lisboa — «Edifício Pedro Álvares Cabral, antigos Armazéns Frigoríficos do Bacalhau . Disponível em <https://informacoeseservicos.lisboa.pt/contactos/diretorio-da-cidade/edificio-do-museu-do-orient>.

Câmara Municipal de Lisboa — «Evolução do Planeamento Urbano de Lisboa . Disponível em <https://www.lisboa.pt/cidade/urbanismo/planeamento-urbano/evolucao>.

Câmara Municipal de Lisboa — «Fernando Medina: estratégia para o Porto de Lisboa é realista e partilhada ,

2017. Disponível em <https://www.lisboa.pt/atualidade/noticias/detalhe/fernando-medina-estrategia-para-porto-de-lisboa-e-realista-e-partilhada>.

Câmara Municipal de Lisboa — «Lisboa interactiva . Disponível em <http://lxi.cm-lisboa.pt/lxi/>.

Câmara Municipal de Lisboa — «Parque ribeirinho oriente nomeado para prémio internacional da paisagem . Disponível em <https://www.lisboa.pt/capital-verde-2020/noticias/detalhe/parque-ribeirinho-oriente-nomeado-para-premio-internacional-da-paisagem/>.

Câmara Municipal de Lisboa — «Reabilitação da frente ribeirinha: a estação sul e sueste reabriu hoje . Disponível em <https://www.lisboa.pt/capital-verde-2020/noticias/detalhe/reabilitacao-da-frente-ribeirinha-a-estacao-sul-e-sueste-reabriu-hoje/>.

Global Arquitectura Paisagista — «Reabilitação da Frente Ribeirinha de Lisboa: Ribeira das Naus, Lisboa, Portugal, 2009-2014 . Disponível em <https://gap.pt/?project=ribeira-das-naus>.

Jazzy — «Jazzy Santos . Disponível em <https://jazzy.pt/jazzy-santos/>.

Lusa — «Câmara de Lisboa inaugura Cais do Sodré renovado com concertos no sábado . In Público, 2017. Disponível em <https://www.publico.pt/2017/03/15/local/noticia/camara-de-lisboa-inaugura-renovado-cais-do-sodre-com-concertos-no-sabado-1765284>.

Museu de Arte Antiga — «A Cidade Global . Disponível em <http://www.museudearteantiga.pt/exposicoes/a-cidade-global>

Ordem dos Arquitectos Secção Regional Sul — Conjunto de recortes de imprensa disponível em [https://oasrs.org/media/uploads/LIS\\_ZON\\_RIB\\_POZOR\\_NMqUtd2.pdf](https://oasrs.org/media/uploads/LIS_ZON_RIB_POZOR_NMqUtd2.pdf).

Sean O'Hagan — «How Hilla Becher found beauty and dignity in industrial decline . In The Guardian, 2015. Disponível em <https://www.theguardian.com/artanddesign/2015/oct/15/hilla-becher-photography-beauty-dignity-industrial-decline-appreciation>.

## VIDEOGRAFIA

Tudo é Projecto [registo vídeo]. Realização de Joana Mendes da Rocha e Patricia Rubano. São Paulo: Olé Produções, 2017. Disponível em: <https://vimeo.com/ondemand/tudoeprojet>.

«Zona Ribeirinha de Lisboa . In A Cidade e o Rio. Realização José Sá Caetano. Lisboa: RTP, 1988. Disponível em <https://arquivos.rtp.pt/conteudos/zona-ribeirinha-de-lisboa-3/>.



# ÍNDICE DE IMAGENS

Figura 1 — Plano em que se mostram os monumentos romanos de Olisipo, o perímetro de Lissibona e a directriz do antigo braço do Tejo, 1934. Fonte: CASTILHO, Júlio de — Lisboa Antiga: Bairros Orientais. 2.a edição. Lisboa: S. Industriais da C.M.L., 1935, p. 99.

Figura 2 — Transformação da morfologia da frente ribeirinha a partir de meados do século XIX. Desenho produzido com base nas cartografias históricas de Filipe Folque (1856-1858), Francisco e César Goullard (1878), Silva Pinto (1911), Câmara Municipal de Lisboa (1950 e 1970) e em fotografia aérea (2021), disponíveis em <https://lxi.cm-lisboa.pt/>. Desenho, Vera Ramires, 2021.

Figura 3 — Rocha Conde d'Óbidos em 1789 e em 1956. Fonte: NOEL, Alexandre — Arquivo Fotográfico da CML. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/MNV/000386; SERÔDIO, Armando Maia — Arquivo Fotográfico da CML. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/SER/007578.

Figura 4 — Modelo de Hoyle. Fonte: HOYLE, Brian — «Global and Local Change on the Port-City Waterfront . In Geographical Review, vol. 90, n.o 3, 2000, p. 405.

Figura 5 — Fase I da interface porto-cidade. Desenho com base no modelo apresentado por Hoyle, Vera Ramires, 2022.

Figura 6 — Pintura onde está representada a Rua Nova dos Mercadores no século XVI. Fonte: Sociedade de Antiguidades de Londres, autor desconhecido. Fonte adicional disponibilizada pelo Museu Nacional de Arte Antiga em <http://www.museudearteantiga.pt/exposicoes/a-cidade-global>.

Figura 7 — Fase II da interface porto-cidade. Desenho com base no modelo apresentado por Hoyle, Vera Ramires, 2022.

Figura 8 — Locomotiva a vapor na estação de Santa Apolónia com o Convento de Santos- o-Novo atrás, século XX. Fonte: Arquivo Fotográfico da CML. Código de referência: PT/AMLSB/POR/060348.

Figura 9 — Lafundê 3, embarcação a vapor, século XX. Fonte: Arquivo Fotográfico da CML. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/SEX/000218.

Figura 10 — Projecto de Carlos Mardel para o melhoramento do Porto de Lisboa. Fonte:— LOUREIRO, Adolfo — Os portos marítimos de Portugal e ilhas adjacentes. Lisboa: Imprensa Nacional, 1906, vol. III, estampa I.

Figura 11 — Obras de construção dos aterros para albergar o novo porto, final do século XIX. Fonte: Arquivo Fotográfico da CML. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/ACU/000560.

Figura 12 — Fase III da interface porto-cidade. Desenho com base no modelo apresentado por Hoyle, Vera Ramires, 2022.

Figura 13— Fotografia aérea da zona de Santa Apolónia, durante as obras de abertura da avenida Infante Dom Henrique, em 1950. Fonte: Arquivo Fotográfico da CML. Código de referência: PT/AMLSB/SPT/000194.

Figura 14 — Fotografia aérea da zona de Santa Apolónia, durante as obras de abertura da avenida Infante Dom Henrique, em 1950. Fonte: Arquivo Fotográfico da CML. Código de referência: PT/AMLSB/SPT/000195.

Figura 15 — Fase IV da interface porto-cidade. Desenho com base no modelo apresentado por Hoyle, Vera Ramires, 2022.

Figura 16 — No Terminal de Santa Apolónia, contentor que viajou desde a China até ao porto de Lisboa. Fotografia, Vera Ramires, 2022.

Figura 17 — Terminal Multipurpose de Lisboa. Fotografia, Vera Ramires, 2022.

Figura 18 — Fase V da interface porto-cidade. Desenho com base no modelo apresentado por Hoyle, Vera Ramires, 2022.

Figura 19 — Proposta para a frente ribeirinha desenvolvida pelo arquitecto Fernando Silva. Fonte: BRANDÃO, Pedro; JORGE, Filipe — Lisboa, a cidade e o rio: concurso de ideias para a renovação da zona ribeirinha de Lisboa. Lisboa: Associação dos Arquitectos Portugueses, 1988, p. 23.

Figura 20 — Cabeçalho de notícia. Fonte: Nova Gente, nº 933, 3/08/1994.

Figura 21 — Notícia sobre o Pozor. Fonte: Semanário, nº 557, 23/07/1994, p. 39.

Figura 22 — Excertos de notícia onde são feitas críticas ao Pozor. Fonte: Público, nº 1612, 5/08/1994, p. 51.

Figura 23 — Excerto de notícia que reconhece qualidades do Pozor. Fonte: Público, nº 1612, 5/08/1994, p. 51.

Figura 24 — Excerto de notícia publicada sobre o planeamento da cidade a cargo da Autoridade Portuária de Lisboa. Fonte: Jornal de Notícias, 11/10/1994, p. 9.

Figura 25 — Fase VI da interface porto-cidade. Desenho com base no modelo apresentado por Hoyle, Vera Ramires, 2022.

Figura 26 — Sørenga Sjøbad, banhos públicos em Oslo pelo atelier LPO onde o espaço público e portuário coexistem. Fotografia, Hana Shibu, 2021.

Figura 27 — Perspectiva dos jardins e da Avenida sobre o Tejo. Fonte: FORESTIER, Jean Claude — Acervo do Museu de Lisboa. Código de referência: MC.PIN.0490.

Figura 28 — Aterro de Santa Apolónia, terrenos conquistados ao rio em frente ao Vale Escuro, com o Convento de Santos-o-Novo ao fundo, em 1940. Fonte: PORTUGAL, Eduardo — Arquivo Fotográfico da CML. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/EDP/001497.

Figura 29 — Vista do Convento da Madre de Deus, gravura do século XVII. Fonte: Arquivo Fotográfico da CML. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/MNV/001066.

Nota sobre todas as outras imagens:

os desenhos e fotografias não legendados foram produzidos por mim.







Um obrigada especial à minha equipa pessoal de assistentes na tese (mas sobretudo na vida)

À Mada, por ter partilhado comigo este capítulo que finalmente chega ao fim.

À Sara, por tornar os meus dias de home office mais felizes.

Ao meu Pai e à RA por virem acudir nos momentos finais.

À minha Mãe, por acudir sempre.













