

Habitar a margem

Consolidação da Margueira como infraestrutura social

Gabriela Gonçalves Torres Barbosa

Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura

Universidade Autónoma de Lisboa

Departamento de Arquitetura

Ano Letivo 2020 | 2021

Professora Marta Siqueira
Professor Francisco Aires Mateus

Março 2022, Lisboa

RESUMO

Pt

Num mundo dinâmico e em constante transformação, a reabilitação e a adaptação do edificado têm vindo a desempenhar um papel cada vez mais relevante na construção de uma sociedade que se pretende sustentável. Em particular, as antigas zonas industriais – que outrora tiveram um forte impacto no território –, representam hoje muitas vezes grandes áreas inativas, que podem ser entendidas como oportunidades para as cidades contemporâneas.

A singular posição da cidade de Almada em relação ao rio Tejo favoreceu a fundação de uma história profundamente relacionada com o crescimento da indústria naval. A cidade foi sendo palco de diversas transformações que culminaram na elevação de um vasto território artificial sobre a água. Neste contexto, foi construído o estaleiro da Lisnave. Esta infraestrutura teve grande relevância não apenas para a economia nacional e local, como também para o desenvolvimento de uma estrutura social de enorme importância.

Com base na consulta de fontes primárias – como documentos escritos e gráficos constantes nos arquivos do Porto Lisboa, Setúbal e Sesimbra e da Câmara Municipal de Almada, em grande parte inéditos até à data da elaboração desta investigação –, bem como na elaboração de entrevistas realizadas especificamente para este fim, é feita uma análise da realidade física do estaleiro ao longo dos tempos, mas também do impacto social e cultural que esta teve para além dos seus limites. A partir daqui, torna-se possível lançar uma hipótese de restabelecimento da relação do ambiente construído da Lisnave com espaços de nova relevância social e cultural para a comunidade e para as suas futuras narrativas.

Palavras chave: Infraestrutura social; Lisnave; Almada; Margueira

En

In a dynamic and constantly changing world, the rehabilitation and adaptation of the built environment have been playing an increasingly relevant role in the development of a society that aims at being sustainable. Old industrial areas, in particular – which once had a strong impact on the territory – nowadays often represent large inactive areas, which can be considered as opportunities for the creation of contemporary cities.

The unique position of the city of Almada in relation to the Tagus River has fostered the development of a culture deeply connected to the growth of the naval industry. The city was the stage of several transformations that culminated in the construction of a vast artificial territory over the river's water. In this context, the Lisnave shipyard was built. This infrastructure had great impact not only for the national and local economy, but also for the development of a social structure of enormous significance.

Based on the consultation of primary sources – such as written and graphic documents contained in the archives of the Port of Lisbon, Setúbal and Sesimbra and the City Council of Almada, which had remained mostly unpublished until the date of this research – as well as interviews carried out specifically for this research, an analysis is made of the physical reality of the shipyard over time, but also of the social and cultural impact it had beyond its perimeter is conducted. From here, it becomes possible to formulate a hypothesis of re-establishing the relationship of Lisnave's infrastructure with spaces of new social and cultural relevance for the community and its future narrative.

Keywords: Social infrastructure; Lisnave; Almada; Margueira.

ÍNDICE

[illegible]

Introdução

O estaleiro naval da Lisnave, na Margueira, reflete uma história repleta de valores ocultos a um primeiro olhar. O território artificial onde hoje se encontra a antiga base naval resultou de sucessivas intervenções no território natural de Almada, promovidas com o objectivo de dar resposta ao reforço do transporte fluvial, do comércio e, posteriormente, da indústria naval. No entanto, esta estrutura foi, ao longo do tempo, igualmente incorporando uma série de outras funcionalidades de outros âmbitos, para além do naval – ligadas à educação, à cultura e ao lazer. Para tal, além da superfície que avança sobre o Tejo, foram criadas novas estruturas ou reaproveitadas estruturas já existentes.

Até hoje foram elaboradas diversas investigações sobre a história da cidade de Almada e as modificações ocorridas no seu território. *Contributos para a História de Cacilhas – As Margueiras, da Associação de Cidadania de Cacilhas* – O Farol –, analisa a história do património físico e humano de Cacilhas.¹ A investigação *Infra-estruturas e urbanização da margem sul: Almada, séculos XIX e XX. vol. XXXV*, do historiador Jorge de Sousa Rodrigues, aborda a ocupação do espaço urbano a partir do ponto de vista das condições que o influenciaram.² O *Estudo de caracterização ambiental da frente ribeirinha nascente da cidade de Almada*, realizada pelo escritório Santa-Rita Arquitectos e Richard Rogers Partnership, analisou o impacto das modificações ocorridas no âmbito ambiental, geológico e geotécnico tendo em vista a viabilização de um novo projeto para a zona do estaleiro.³ Finalmente, o catálogo *Almada: Um território em seis ecologias*, coordenado por Luís Santiago Baptista e Paula Melâneo, curadores da exposição exibida no Museu de Almada, e editado pela Câmara Municipal de Almada, faz uma leitura abrangente sobre o desenvolvimento de Almada e as suas expectativas futuras.⁴

E são muitas as investigações que se centram na Lisnave como estrutura social. Uma delas, representada na exposição *Pórtico de Identidade. A Lisnave em Almada*, patente no Museu Naval, relata a história do que foi o mais importante estaleiro Português, como contributo para a preservação da sua memória.⁵ A investigação *Os operários da Lisnave: do conflito à negociação*, realizada pela historiadora Raquel Varela, trata essencialmente os conflitos sociais e políticos originários dessa estrutura social.⁶ O *Pacto Social nos Estaleiros Navais da Lisnave (1979-94): do direito ao trabalho à precarização*, de autoria de Ana Maria Rajado, por sua vez, trata o movimento operário da Lisnave e o seu reflexo nos conflitos sociais conseguintes.⁷

1 O Farol - Associação de cidadania de Cacilhas - *Contributos para a História de Cacilhas, As Margueiras* [em linha]. Junta de freguesia de Cacilhas e O Farol – associação de cidadania de Cacilhas. Almada, 2013. [16 Jul. 2021]. Disponível em, WWW:<URL:https://docs.google.com/file/d/0BxGPuUTs6QAlTmxjeXZQYUdkd0E/edit?resourcekey=0-BKtCtsDNG9tt5AoSIywBIQ>. INB: 364394 13.

2 RODRIGUES de SOUSA, Jorge - *Infra-estruturas e urbanização da margem sul: Almada, séculos XIX e XX. vol. XXXV*. In *Análise Social* (156), pp. 547-581. Lisboa, 2000. In XVIII Encontro da Associação Portuguesa de História Económica e Social — Urbanismo e Infra-Estruturas Urbanas, Lisboa, Museu da Água, 20-21 de Novembro de 1998.

3 ROGERS, Richard, SANTA RITA, João - *Frente Ribeirinha Nascente*. Almada: Câmara Municipal de Almada. Relatório ECAGG 5. (C.M.A).

4 SANTIAGO BAPTISTA, Luís; MEL NEO, Paula; CARDOSO, Andrea; LUZIA, Angela - *Almada um território em seis ecologias*. Almada: Câmara Municipal de Almada, 2020. ISBN 978-989-8668-26-4.

5 C MARA MUNICIPAL DE ALMADA - *Pórtico de Identidade*. Almada: Câmara Municipal de Almada, 2019. ISBN 978-989-8668-24-0.

6 VARELA, Raquel – *Os operários da Lisnave: do conflito à negociação*. In *Cadernos AEL*, 17(29) - pp. 337-363. AEL- Arquivo Edgard Euenroth. Lisboa, 2012.

7 RAJADO, Ana Maria dos Santos - *O Pacto Social nos Estaleiros Navais da Lisnave (1979-94): do direito ao trabalho à precarização*. Lisboa: FCSH:DH, 2016. Dissertação de mestrado.

Todas estas investigações avançaram sobre a evolução morfológica de Almada e sobre a sua evolução social. No entanto, a partir da consulta de diversas fontes primárias como entrevistas realizadas especificamente para este fim e documentos originais – como desenhos, cartografias, fotografias, revistas e jornais da época – consultados nos arquivos do Porto Lisboa, Setúbal e Sesimbra e da Câmara Municipal de Almada, propõe-se uma análise da relação estabelecida entre a realidade física e as diversas funções que esta foi abrangendo, ao longo do tempo.

Com o intuito de melhor compreender a atual paisagem, a investigação parte de duas perspectivas. O primeiro capítulo consiste essencialmente numa análise formal e construtiva do território natural e da sua progressiva transformação, até à fundação da Lisnave. Tem em consideração as hipóteses de intervenção traçadas e os seus reflexos no território artificial que hoje configura uma área expressiva da cidade de Almada. O segundo capítulo consiste numa análise da relação estabelecida entre a arquitetura e o programa social que a ocupa. Já o terceiro capítulo lança uma hipótese de intervenção, resultado da reflexão sobre o passado e as perspectivas futuras para o território da Margueira.

História da margem costeira da Margueira

8 INE. (2011). *Censos - Resultados definitivos - Região Lisboa*. Lisboa, Portugal: INE, Instituto Nacional de Estatística. Disponível em novembro, 2012 em <URL:https://censos.ine.pt/xportal/xmain?xpid=CENSOS&xpgid=ine_censos_publicacao_det&contexto=pu&PUBLICACOESpub_boui=73212469&PUBLICACOESmodo=2&selTab=tab1&pcensos=61969554>.

9 Ver, sobre este assunto, CASTANHEIRA, António José, OLIVEIRA RAMOS, Paulo - *100 Anos do Porto de Lisboa*. Lisboa: Administração do Porto Lisboa, 1987. Depósito legal número 12 475. p. 159.

10 *Ibidem*, pp. 138 - 140.

11 Em março de 1979 a Lisnave registrou uma escalada de recordes mundiais em toneladas de porte atracado nas docas e nos cais do estaleiro. O recorde anterior pertencia a Singapura. Ver, sobre este assunto, O maior navio do mundo na maior doca do mundo. *Jornal de Almada*. Almada. N.º 1451 (1979), s. p.

12 Data do documento da planta geral do estaleiro da margueira de ampliação prevista, desenho 9526 A, 18 de março de 1971. Arquivo dos Portos de Lisboa, Setúbal e Sesimbra.

13 *Cit.* in Exposição *Pórtico de Identidade A Lisnave em Almada*, Almada: 2018-2019.

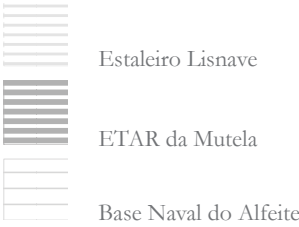
A cidade de Almada encontra-se localizada na Península de Setúbal. Erguida junto a um estuário, na transição entre o rio Tejo e o mar Atlântico, contém uma área de 1 421 km² que abrange nove concelhos e onde vivem actualmente 779 399 pessoas.⁸ A sua condição geográfica, de proximidade ao rio Tejo e à cidade de Lisboa, determinou a sua dinâmica económica.

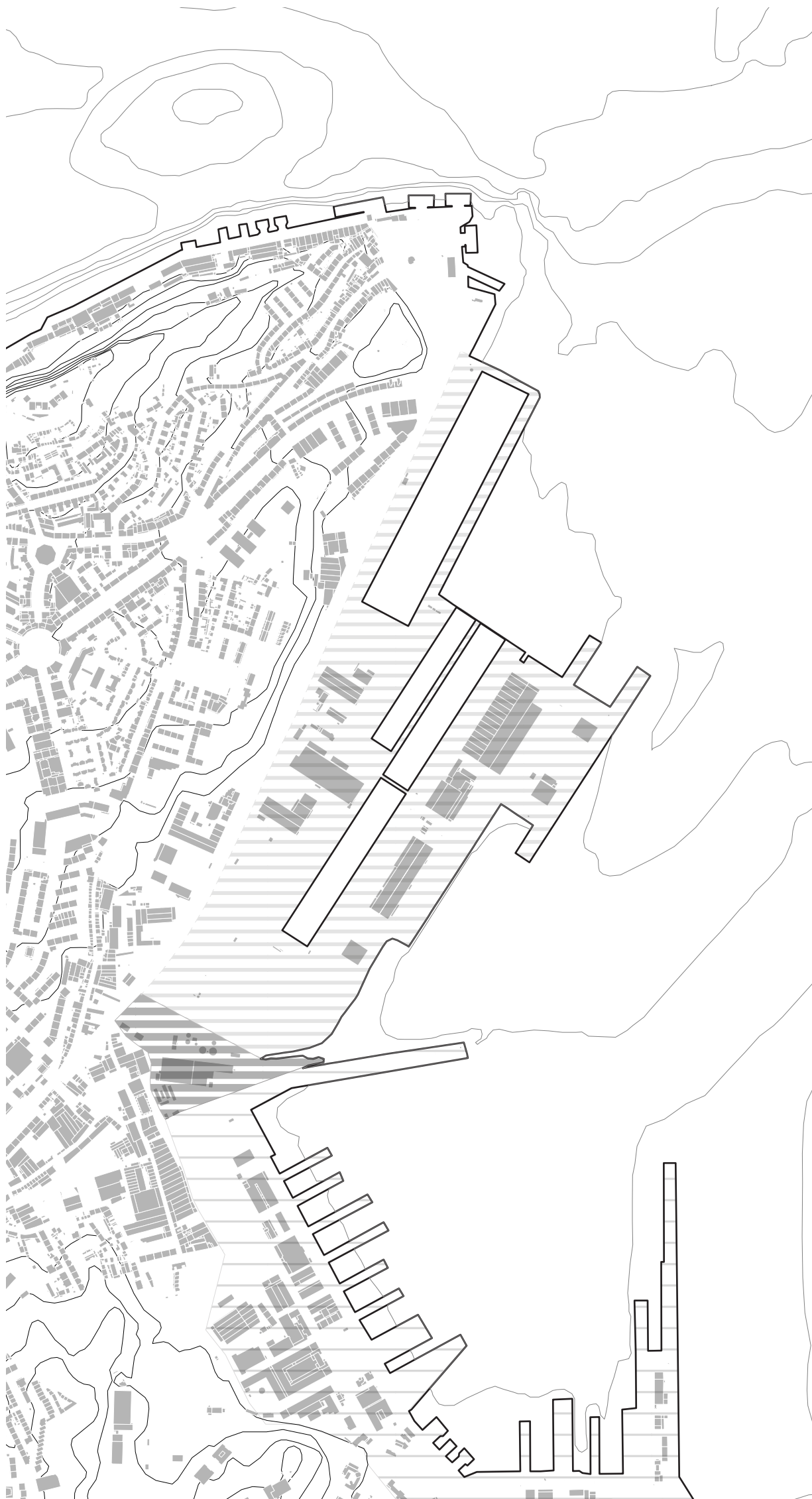
A cidade de Almada estabeleceu desde sempre uma forte ligação com a atividade piscatória.⁹ Com o passar dos séculos, foi-se também transformando em palco da indústria naval, que nela teve um relevante desenvolvimento até os anos 1970. Os reflexos desta presença são evidentes principalmente na zona da Margueira, na frente nascente de Almada, junto ao limite natural entre a terra e o estuário. Diferentemente da margem norte da cidade, possui um posicionamento mais protegido, graças à orientação deslocada do eixo de conexão entre o rio e o mar. Esta condição é favorável às águas mais calmas, por estar menos sujeita às fortes correntes formadas pela passagem de água doce afunilada em direção ao oceano. O centro urbano, por sua vez, apoia-se num promontório que, através de uma escarpa, se debruça sobre o rio Tejo. Com o intuito de apoiar a frota pesqueira e ao mesmo tempo gerar condições adequadas para o porto de Lisboa, a partir de 1946, instituídos pela Administração do Porto de Lisboa (APL), iniciaram-se planos e obras de melhoramento e valorização das regiões costeiras.¹⁰

Nos dias de hoje, a relação com a água é feita através do avanço da orla fluvial sobre o Tejo, através de um solo artificial. Os aterros formam um solo habitável, onde se encontram a Base Naval do Alfeite, a ETAR da Mutela e o desativado estaleiro da Lisnave [Figura 01]. O último, em particular, teve grande relevância nas transformações ocorridas no território.

A Lisnave foi um dos maiores estaleiros de reparação naval do mundo.¹¹ A sua construção foi iniciada em 1962¹² e seu funcionamento durou até ao princípio dos anos 2000.¹³ A sua edificação foi a última intervenção de uma série de empreendimentos que, ao acompanhar os avanços no sector náutico, moldaram a história e as margens da cidade de Almada.

Figura 01. Mapa de localização Almada atual; desenho da autora. Escala 1:10 000.





01

Em 1838 a ligação entre a actual Cacilhas e a actual Margueira detinha uma morfologia muito diferente da que hoje podemos observar. Era formada por um limite natural de uma escarpa que terminava na praia da Lapa.¹⁴ A sul, a margem era delimitada por um ângulo amparado por recifes rochosos – chamado de pontal – e, a norte, por uma pequena área urbana. Sobre uma composição artificial contida por muralhas, que avançava apenas cerca de 200 metros sobre a água, havia também um mirante, um farol e um cais – onde ainda hoje se encontra o Cais de Cacilhas.¹⁵ [Figuras 02 e 03]

A conformação das praias locais permitiam o desembarque e a permanência de barcos, o que motivava a fixação de trabalhadores que beneficiavam tanto da atividade piscatória, quanto da mobilidade entre as margens.¹⁶ A partir de meados do século XIX, o vantajoso posicionamento geográfico tornou-se fundamental para o desenvolvimento, expansão e abastecimento de Lisboa, centro do Império colonial.¹⁷

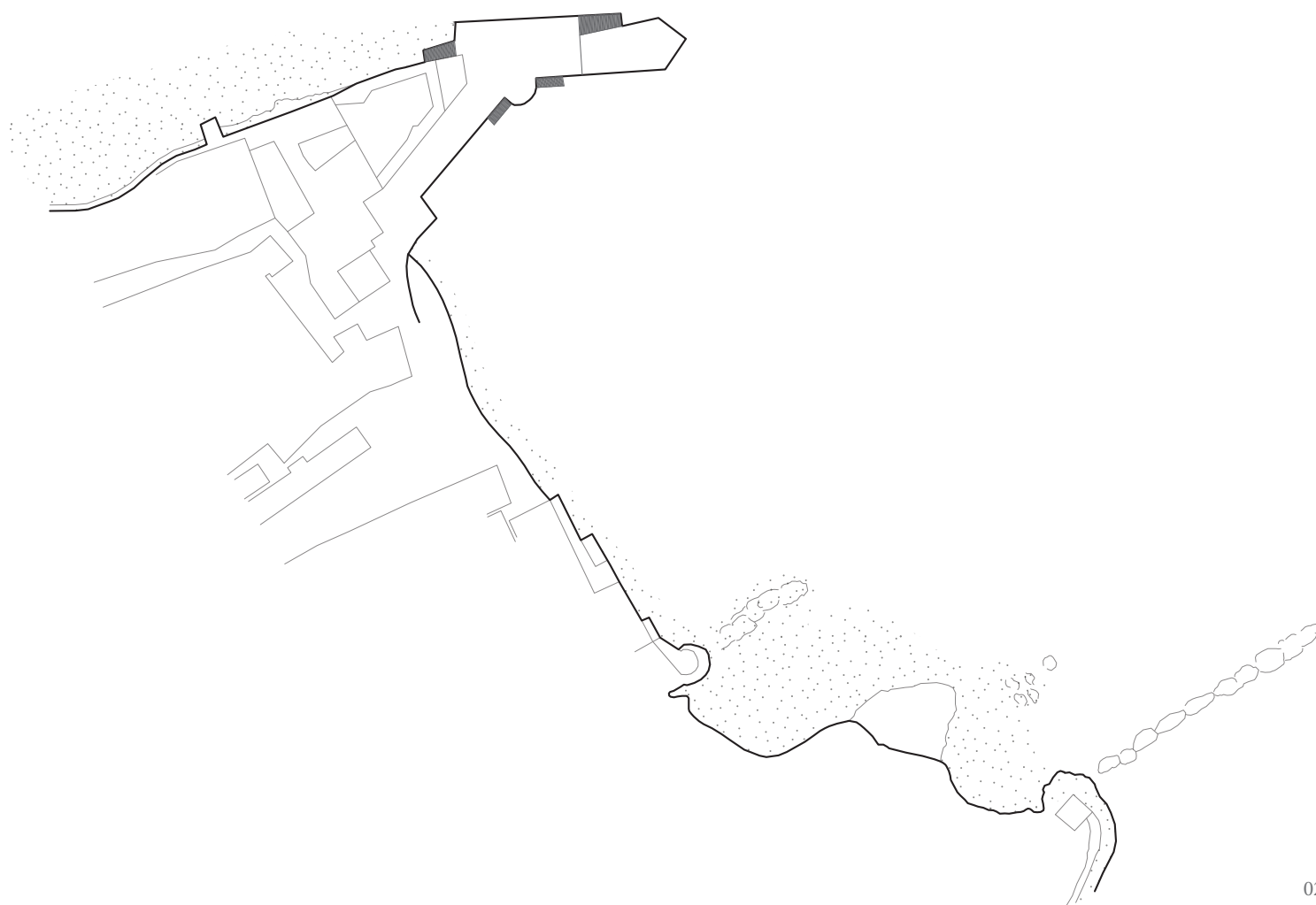
14 Carta *hydrographica do Littoral de Cacilhas*, 1838, Biblioteca Nacional de Portugal, C. C. 1397 A.

15 Ver, sobre este assunto, *O Panorama. Jornal Literário e instructivo da Sociedade Propagadora dos Conhecimentos Úteis*. Lisboa. Volume IX, N.º 18 (1847). Disponível em WWW:<URL:http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/OPanorama/OPanorama_1846.htm>.

16 Ver, sobre este assunto, *O Farol*, *op. cit.*

17 Ver, sobre este assunto, HALPERN PEREIRA, Miriam - *Livre Câmbio e Desenvolvimento Económico*. Lisboa: Livraria Sá da Costa Editora, 2009. ISBN 9789725621677.

Figura 02. Mapa litoral de Cacilhas em 1838; desenho da autora baseado em Carta Hydrographica do Littoral de Cacilhas; Biblioteca Nacional de Portugal. Escala 1:2 000.



02

18 Ver, sobre este assunto, CARDOSO, Andrea; LUZIA, Angela; SANTIAGO BAPTISTA, Luís - *Almada um território em seis ecologias*. Almada: Câmara Municipal de Almada, 2020. p. 221. ISBN 978-989-8668-26-4.

19 Ver, sobre este assunto, LOUREIRO, Carlos Gomes Amorim - *Estaleiros Navais Portugueses: Subsídios para a História da Construção Naval de Ferro e Aço em Portugal, vol. II, H. Parry & Son*. Lisboa: Oficina Gráfica de Ramos, Afonso & Moita, Lda, 1965.

20 Ver, sobre este assunto, O Farol, *op. cit.*

21 Em 1855 foi fundada a empresa H Parry & Son que, em 1860, abriu um estaleiro em Almada, mais especificamente no Ginjal. As primeiras encomendas usavam como meio de propulsão rodas laterais, mediam cerca de 30 metros de comprimento, casco em ferro e tinham uma locomoção de cerca de 200 passageiros. *cit.* in Exposição *Museu Naval de Almada*.

22 Ver, sobre este assunto, O Farol, *op. cit.*

23 Ver, sobre este assunto, CASTANHEIRA, António José, OLIVEIRA RAMOS, *op. cit.* p. 171.

24 Decreto-Lei n.º 28 408, de 31 de Dezembro de 1937.

25 Ver, sobre este assunto, ROGERS, Richard, SANTA RITA, João - *Frente Ribeirinha Nascente*. Almada: Câmara Municipal de Almada. Relatório ECAGG 5. (C.M.A).

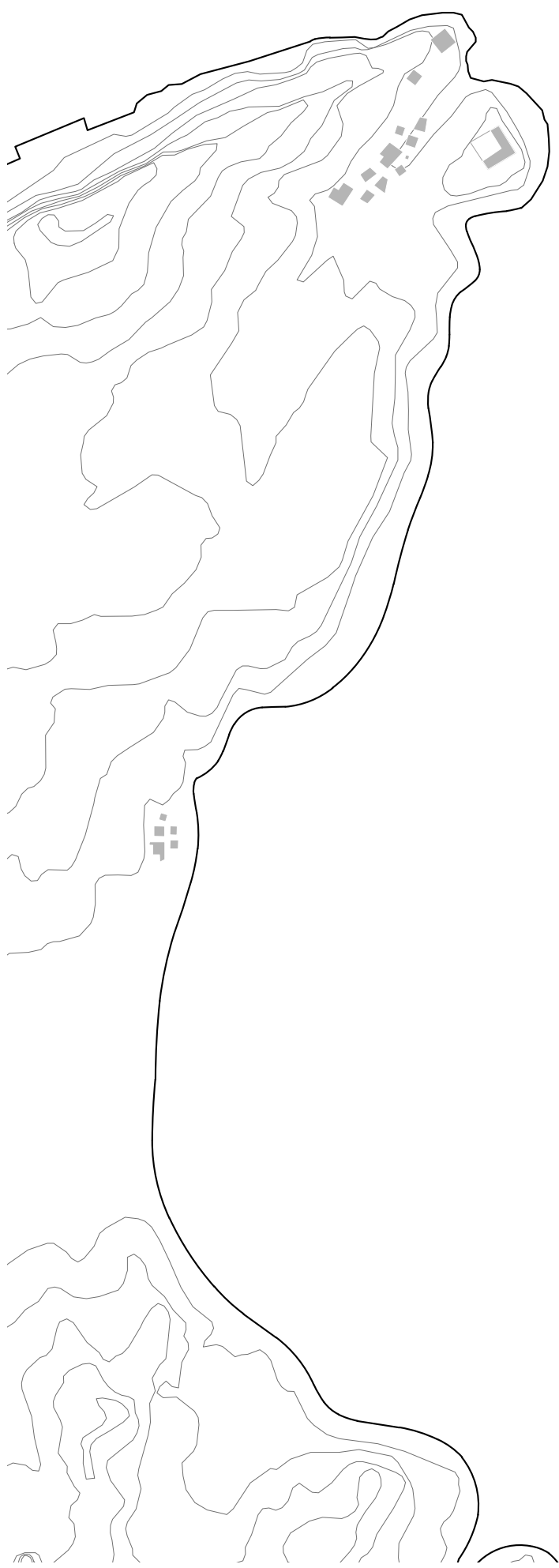
Figura 03. Mapa litoral de Cacilhas em 1710; desenho da autora baseado em *Embouchure de la Rivière Du Tage*; Nicholas de Fer. Escala 1:10 000.

Um dos primeiros sinais da transformação da orla fluvial surgiu com a modificação da tecnologia das embarcações, consequência da Revolução Industrial. A partir de 1829, surgiram no Tejo os primeiros navios a vapor¹⁸, o que provocou uma progressiva melhoria nas condições de circulação entre as duas margens. Uma vez que a única ligação entre as margens era feita a partir das embarcações, a zona ribeirinha de Almada era uma vez mais fortalecida¹⁹ tendo permitido o seu desenvolvimento industrial.

Com o aumento do movimento comercial, foram gradualmente aparecendo novas estruturas de armazéns na zona ribeirinha – que foram adaptadas, de modo a receber a nova frota.²⁰ A mudança do motor impulsor das embarcações resultou no redimensionamento destas máquinas. Os navios em madeira foram substituídos por navios em aço, que permitiam alcançar dimensões mais generosas – de cerca de 30 metros.²¹

Além do impacto de uma nova escala ao território, a intensificação do tráfego no estuário do rio Tejo aumentou a necessidade de mais espaços acessíveis para um maior número de embarcações. No século XIX as atividades de transporte, assim como de pesca e de comércio fluvial, eram grandes motores da economia local.²²

A partir de 1911, e até meados de 1946, foram desencadeadas diversas obras , junto às margens que conformavam o estuário, sobretudo na zona norte (tanto terrestres, quanto marítimas). Foram construídos novos cais, uma nova doca e edifícios ligados ao setor náutico, ampliando a infraestrutura do Porto de Lisboa.²³ No ano de 1929 concretizaram-se as primeiras transformações. Com o aumento da facilidade de locomoção, surgiu também o aumento do número de embarcações em direção à margem sul. Em 1937, foi instalado o Arsenal do Alfeite, estaleiro de reparação e manutenção de navios militares.²⁴ O feito gerou novas pressões demográficas e urbanísticas, dada a consequente migração de população rural e intensificação do tráfego na área da Cova da Piedade.²⁵ Em 1938, localizavam-se em Cacilhas um porto de embarque e um conjunto de armazéns apoiados por plataformas. Em direção a sul, a praia da Margueira Velha foi substituída por pontões de atracagem para embarcações pequenas, que avançavam 30 metros em direção à água.



A formação natural de praias foi preservada apenas na zona da Margueira Nova e na Mutela²⁶, com um total de 600 metros²⁷ de comprimento de orla fluvial. [Figura 04]

A circulação dentro do concelho de Almada, condicionada pelas construções antigas no interior das povoações, era difícil. Ainda assim, esse facto não inibiu o crescimento da indústria, uma vez que a cidade tinha uma posição privilegiada no território.²⁸ Na segunda metade do século XIX, o Estado investiu novamente no transporte de mercadorias e de passageiros, consolidando os terminais de Lisboa para Paço de Arcos, Belém e Cacilhas.²⁹

26 *Carta Topográfica da Zona de Almada*, 1938. (P.L.S.S. 000057).

27 Medida aproximada baseada no redesenho da *Carta Topográfica da Zona de Almada*, 1938. (P.L.S.S. 000057).

28 Ver, sobre este assunto, CASTANHEIRA, António José, OLIVEIRA RAMOS, *op. cit.*

29 Ver, sobre este assunto, FLORES, Alexandre. *Almada Antiga e Moderna: Roteiro Iconográfico, vol. II*. Almada: Câmara Municipal de Almada, 1985-1990.

Figura 04. Mapa litoral da Margueira em 1938; desenho da autora baseado em *Carta Topográfica de Almada*; Arquivo dos Portos de Lisboa, Setúbal e Sesimbra. Escala 1:10 000.



04

30 Ver, sobre este assunto, Administração do Porto de Lisboa - *Boletim do Porto de Lisboa*. Lisboa. Ano IV, N.º 41 (Jun. 1954). Arquivo dos Portos de Lisboa, Setúbal e Sesimbra.

31 Ver, sobre este assunto, *ibidem*.

32 Ver, sobre este assunto, CASTANHEIRA, António José, OLIVEIRA RAMOS, Paulo, *op. cit.*, p. 142.

33 O aterro, de grandes proporções, foi também realizado no sentido de conquistar ao rio o espaço necessário à criação de uma zona portuária, igualmente prevista no PUCA. Entre 1963 e 1967 seria feito um novo entulhamento a sudeste do primeiro, servindo ambos para a instalação do Estaleiro naval da Lisnave e suas dependências. Ver, sobre este assunto, FLORES, Alexandre, *op. cit.*, p. 61.

34 Ver, sobre este assunto, O Farol, *op. cit.* e Ministério de Comunicações - *Plano de Melhoramento do Porto de Lisboa*. Lisboa: Tipografia Portuguesa Lda, 1948. Arquivo dos Portos de Lisboa, Setúbal e Sesimbra.

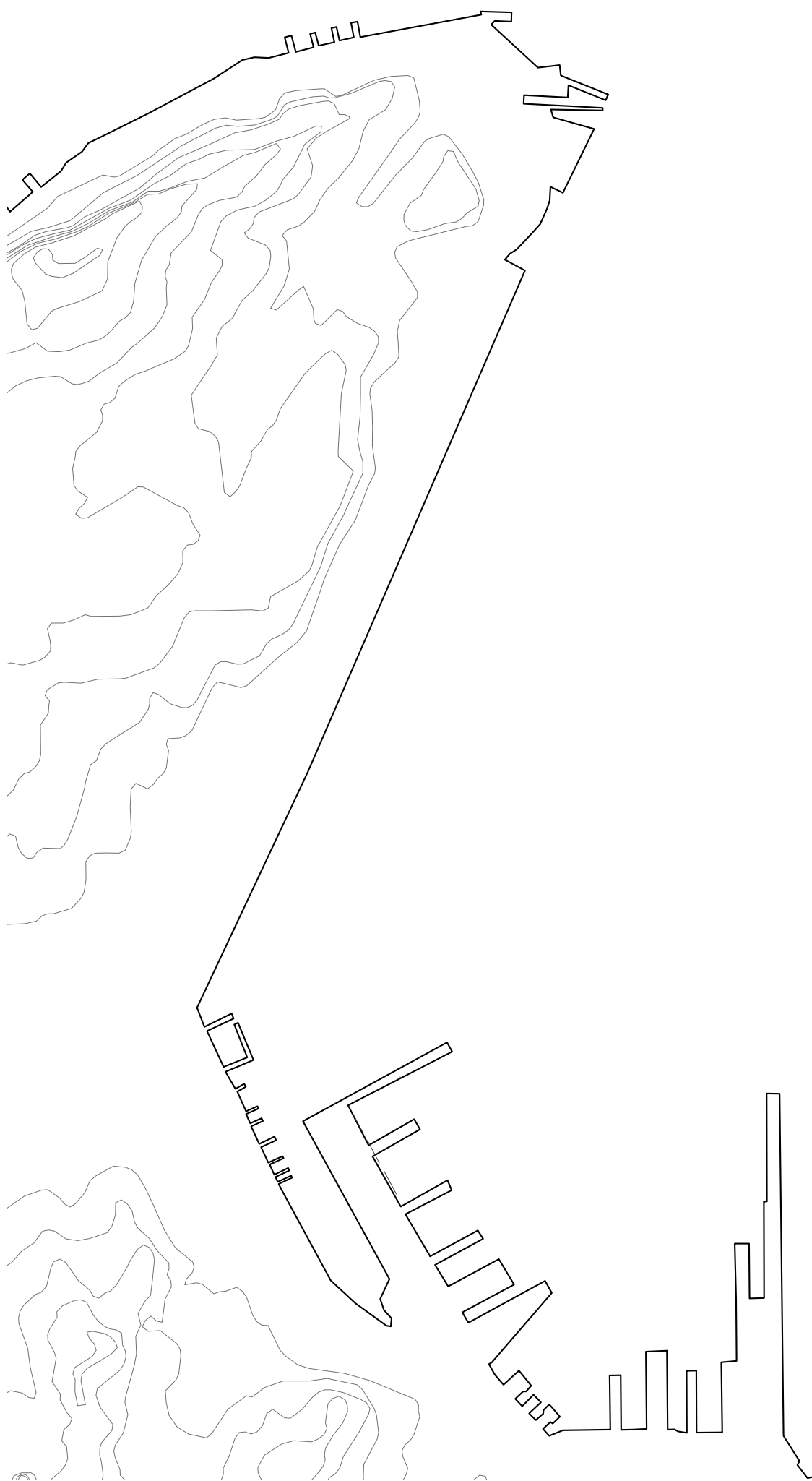
35 Ver, sobre este assunto, O Farol, *op. cit.*

Figura 05. Mapa litoral da Margueira em 1958; desenho da autora baseado em *Vista aérea do perré na variante à Estrada Nacional 10, zona da Mutela e da Margueira, 1958*; Arquivo dos Portos de Lisboa, Setúbal e Sesimbra. Escala 1:10 000.

A partir de 1953 iniciou-se a execução do Plano de Fomento, em prol do progresso económico nacional.³⁰ Este documento tinha como objectivo a exploração da vantagem do posicionamento da cidade em relação a Lisboa e do seu potencial de expansão no setor marítimo.³¹ As obras promovidas a partir deste plano tinham como objectivo o investimento no acesso terrestre – por via ordinária, mas também por caminho de ferro –, e, por outro lado, conquistar ao rio importantes áreas de terreno para novas áreas de acostagem.³²

A primeira execução deste plano ocorreu entre 1948 e 1951.³³ As baías da Margueira e da Mutela foram preenchidas, formando um solo de terraplenagem para receber uma avenida que ligava a Cova da Piedade a Cacilhas, criada essencialmente à custa do aterro de toda a frente ribeirinha e da remoção de parte da colina existente na zona do Pontal de Cacilhas.³⁴ A construção da estrada nacional N10 alterou então substancialmente a paisagem física daquela margem. A faixa de terreno entre a Cova da Piedade e Cacilhas foi criada essencialmente à custa do aterro de toda a frente ribeirinha e da remoção de parte da colina existente na zona do Pontal de Cacilhas.³⁵ [Figura 05]

Os estaleiros que ali existiram previamente foram substituídos por uma faixa de terraplanagem. A fronteira com a água passou a ser uma muralha inclinada, que impôs uma margem artificial sobre as últimas zonas de praia. Contudo, graças ao término inclinado da nova superfície, que imergia verso o estuário, ainda era possível o contato com a água e a percepção da mudança das marés sem a presença das famosas embarcações. [Figura 06, 07 e 08]



05



06

Figura 06. Regularização da margem esquerda do Tejo; fonte: Arquivo dos Portos de Lisboa, Setúbal e Sesimbra.

Figura 07. Aterro para construção da variante à Estrada Nacional 10 em 1940; fonte: Museu da Cidade de Almada.

Figura 08. A nova muralha da Margueira; fonte: Museu Almada Virtual, Mário de Cruz Fernandes.



07



08

36 Ver, sobre este assunto, *Plano de Fomento - Continente e ilhas* - Programas aprovados pelo Conselho Económico português. Sua execução em 31 de Dezembro de 1953 e previsões para 1954 - Imprensa Nacional de Lisboa, 1954.

37 Ver, sobre este assunto, CASTANHEIRA, António José, OLIVEIRA RAMOS, Paulo, *op. cit.*, p. 142.

38 Ministério de Comunicações - *Plano de Melhoramento do Porto de Lisboa*. Lisboa: Tipografia Portuguesa Lda, 1948. Arquivo dos Portos de Lisboa, Setúbal e Sesimbra.

39 Ver, sobre este assunto, Administração do Porto de Lisboa - *Boletim do Porto de Lisboa*. Lisboa. Ano IV, N.º 41 (Jun. 1954). Arquivo dos Portos de Lisboa, Setúbal e Sesimbra.

40 *Ibidem*.

41 *Carta Topográfica da Zona de Cacilhas - Almada*, 1938. Arquivo dos Portos de Lisboa, Setúbal e Sesimbra.

42 *Ibidem*.

Figura 09. Mapa de melhoramento em 1955; desenho da autora baseado em *Planta doca do Alfeite - Margem Sul do rio Tejo*; Arquivo dos Portos de Lisboa, Setúbal e Sesimbra. Escala 1:10 000.

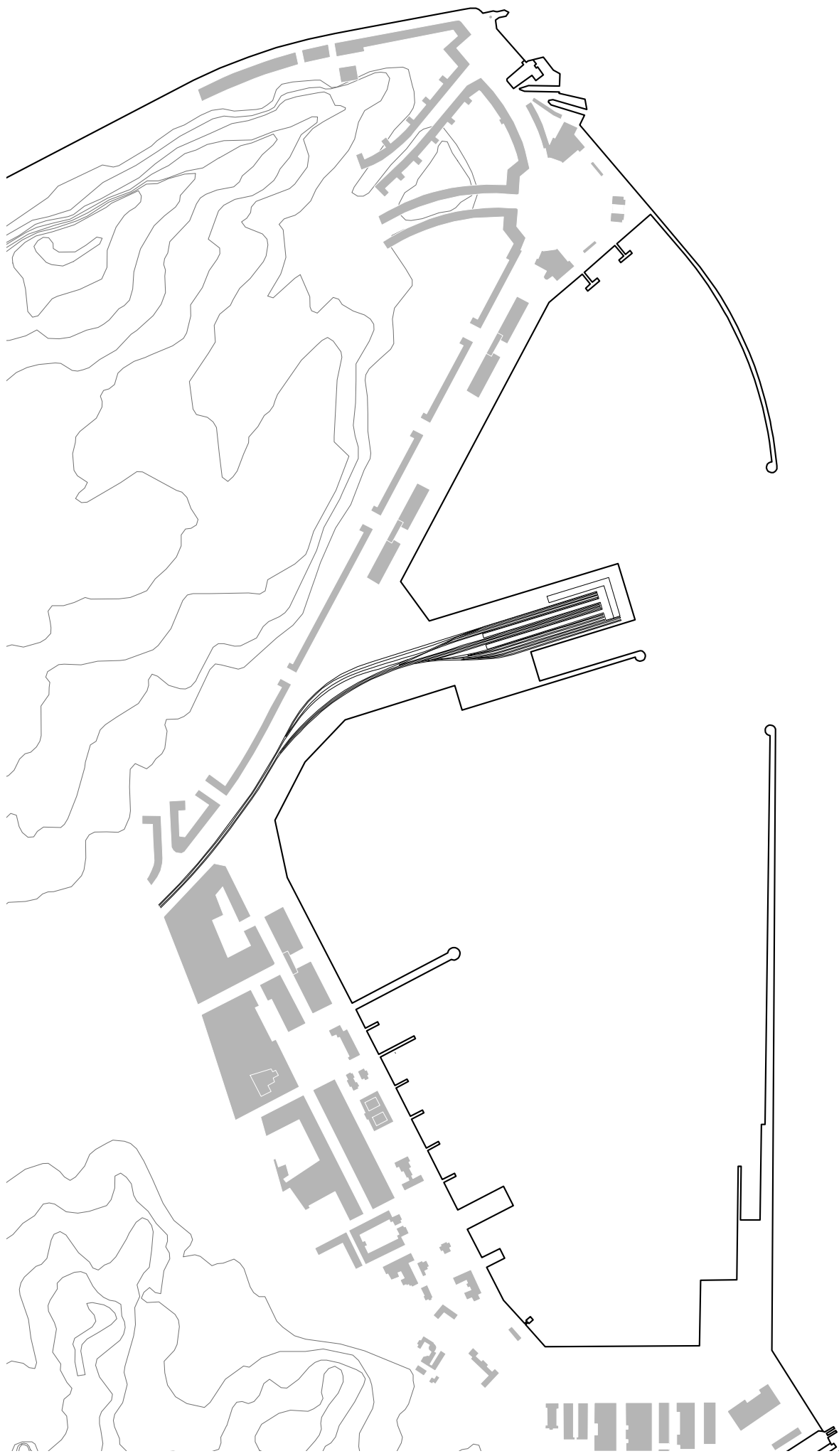
A transformação fazia parte da execução de uma estratégia maior, um Plano de Fomento³⁶ para o melhoramento dos serviços do Porto de Lisboa como um todo. O objetivo era desenvolver um porto preparado para o futuro, que conseguisse atender aos operadores portuários, propondo soluções para a indústria, a que se associavam espaços de desporto e lazer.³⁷

O porto de Lisboa era dividido em quatro secções: a primeira, constituída pela margem direita, entre Santa Apolónia e Santo Amaro; a segunda, pela margem a jusante, a partir de Santo Amaro; a terceira, pela margem direita, de Santa Apolónia a montante; e a quarta, finalmente, pela margem esquerda.³⁸

As intervenções envolviam dois graus de transformações, o avanço artificial sobre o território marítimo e a modificação do estuário através de escavações e aterros. A execução das propostas foi feita em ordem sucessiva e começou a partir das zonas de maior protagonismo.³⁹

Durante a segunda fase, Almada iria receber obras de abrigo e acostagem das embarcações de tráfego fluvial de passageiros e de mercadorias, além de obras de abrigo e regularização da margem do Alfeite⁴⁰. Para isto, foi desenhada uma proposta de Plano de Melhoramento do Porto entre Cacilhas e o Alfeite, passo que seria dado a seguir à abertura da nova avenida, mas que, no entanto, não foi concretizado.⁴¹

O plano consistia na criação de um abrigo na Margueira, de modo a proporcionar uma área de acostagem mais protegida das correntes e ondulações do Tejo.⁴² As linhas que delimitavam esse espaço partiam do prolongamento dos cais de Cacilhas e do Alfeite. Dentro daqueles limites, a norte seria definida a zona de doca comercial para embarcações de tráfego fluvial de passageiros e mercadorias, a sul estaria a doca militar e ao meio a nova estação de Cacilhas, munida de uma linha férrea que faria a conexão com o território junto à avenida. [Figura 09]



09

O projeto que veio a seguir, apesar de propor um uso diverso, privatizando a área destinada à zona comercial, inicialmente orientava-se ao Plano de Melhoramento.⁴³ O desenho proposto, além de manter o eixo em relação à margem, sugeria uma linha de proteção a norte, que seria substituída pelo projeto do novo estaleiro naval da Lisnave. [Figura 10]

A construção foi feita em duas etapas.⁴⁴ Em 1964⁴⁵, estava prevista a edificação de apenas uma parte do estaleiro. Foram dispostas duas docas e algumas estruturas para admitir o início da reparação de navios. A plataforma, que confere toda a área privada da empresa, é orientada paralelamente à margem existente, com uma área total de 218 800 m².⁴⁶ [Figura 11]

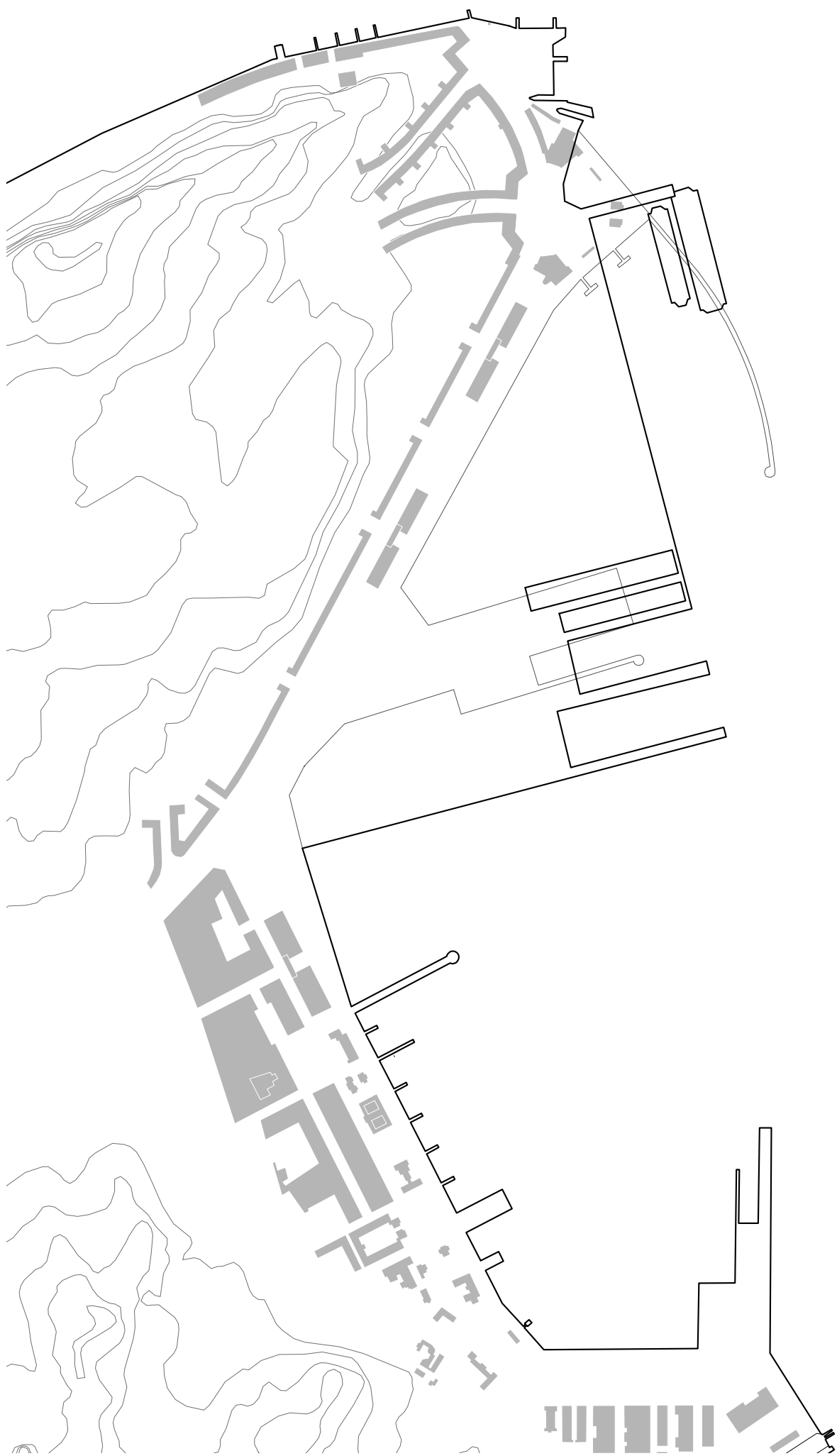
43 *Carta de Proposições*, 1958. Arquivo dos Portos de Lisboa, Setúbal e Sesimbra.

44 Ver, sobre este assunto, *Memória descritiva do Plano Geral de Estaleiro Naval da Margueira*. Lisboa. N.º 834 [1/1]. (Jul. 1964). Arquivo dos Portos de Lisboa, Setúbal e Sesimbra.

45 Data do documento do *arranjo geral do estaleiro da margueira, 1 fase e fase final*. Desenho 18B. (Jul. 1964). Arquivo dos Portos de Lisboa, Setúbal e Sesimbra.

46 *Arranjo geral do estaleiro da margueira, 1 fase e fase final*. Desenho 18B. (Jul. 1964). Arquivo dos Portos de Lisboa, Setúbal e Sesimbra.

Figura 10. Mapa de propostas de intervenção na margem da Margueira; desenho da autora baseado em *Planta de localização do estaleiro da Margueira, Cacilhas*; Arquivo Histórico Municipal de Almada. Escala 1:10 000.

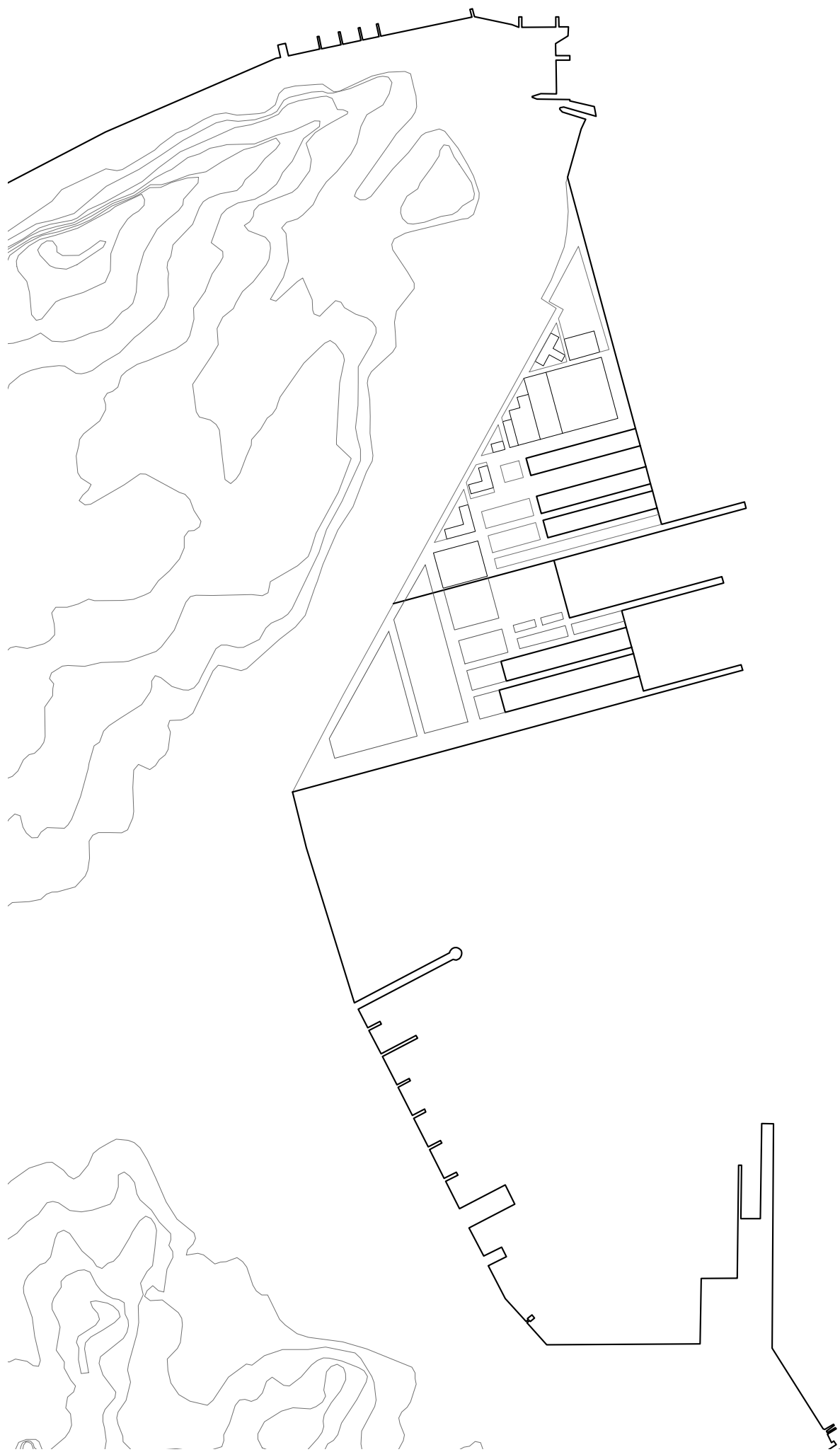


10

No entanto, o arranjo geral do novo estaleiro construído na Margueira difere do que foi aprovado pela Comissão de estudo para a construção do estaleiro naval por razões técnicas e econômicas. Após iniciadas as sondagens geológicas, foi constatada a existência de formações calcárias na região leste do estaleiro da primeira fase de construção.⁴⁷ A construção do primeiro projeto aprovado implicava, portanto, um investimento econômico muito acima do esperado. Assim sendo, foi reajustado o desenho da primeira proposta de implantação. O eixo que orientava o desenho das docas e respectivas construções foi direcionado paralelamente ao limite da cidade. [Figura 12]

⁴⁷ Ver, sobre este assunto, *Memória descritiva do Plano Geral de Estaleiro Naval da Margueira*, *op. cit.*

Figura 11. Primeira proposta da Lisnave, fase 1 e 2; desenho da autora baseado em *Planta geral do Estaleiro Naval da Margueira*; Arquivo dos Portos de Lisboa, Setúbal e Sesimbra. Escala 1:10 000.



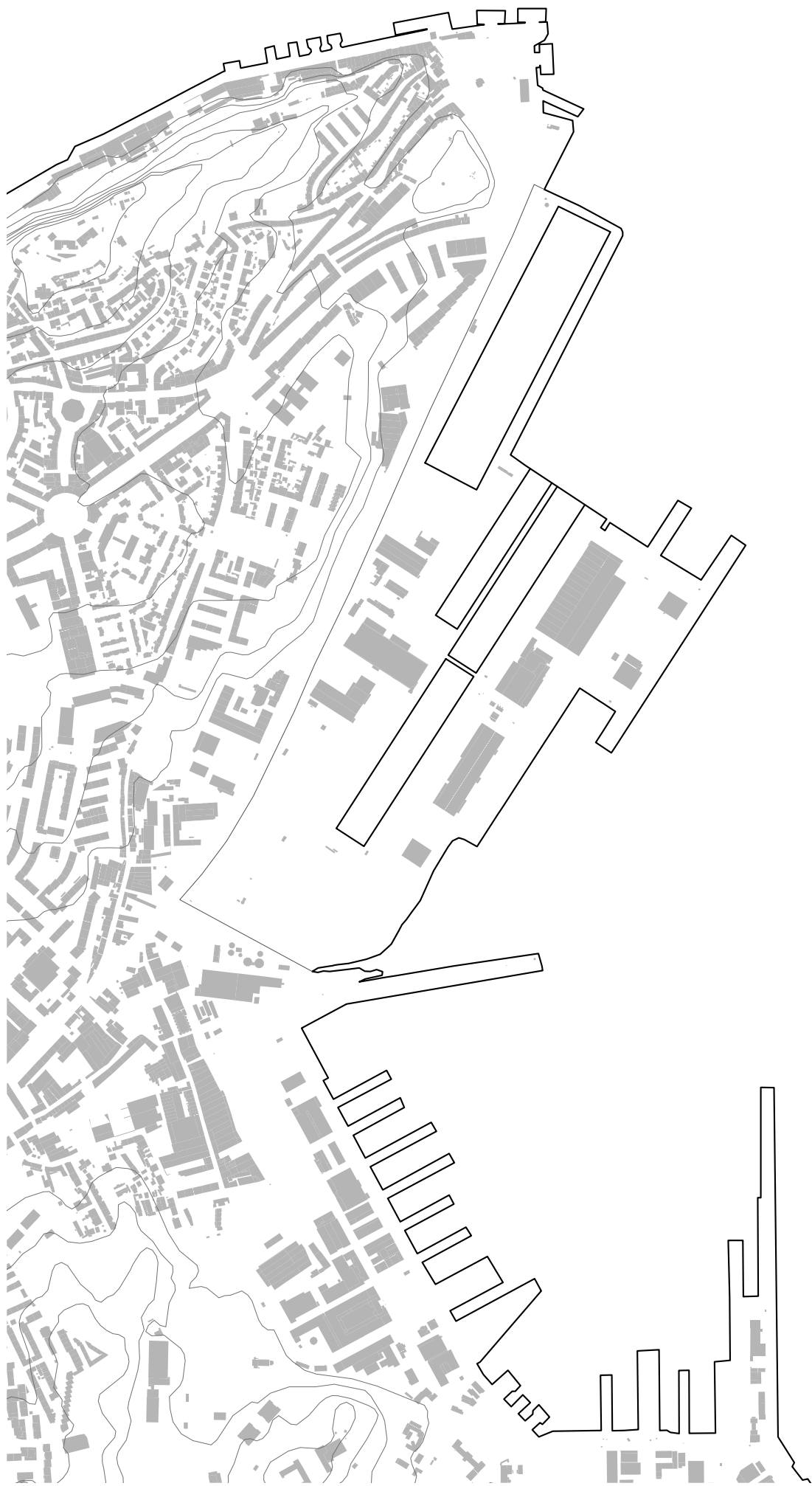
A Lisnave, tal como é hoje, foi executada em duas etapas. As obras tiveram início em 1962, dividindo desde logo a margem em cerca de 400 m de acesso público e 700 m de acesso controlado.⁴⁸ Com a edificação da segunda fase, em 1971⁴⁹, uma nova parcela de 239 300 m² foi incorporada, totalizando uma área de 456 100 m². A dimensão das plataformas e das docas tinha como objectivo permitir atender a escalas muito maiores do que aquelas acostagens estavam habituadas, uma vez que os navios tinham agora uma dimensão de 75 000 a 100 000 toneladas.⁵⁰ A beira-rio tornou-se oficialmente um espaço para atender à escala da indústria naval e o limite de transição entre a terra e a água, um ponto de permanência para embarcações, e de passagem para pessoas.

48 Ver, sobre este assunto, O Farol, *op. cit.*

49 Data do documento da *planta geral do estaleiro da margueira de ampliação prevista*. Desenho 9526 A. (Mar. 1971). Arquivo dos Portos de Lisboa, Setúbal e Sesimbra.

50 Ver, sobre este assunto, Doca Alfredo da Silva. *Lisnave*. Almada. N.º 13 (1967), s. p.

Figura 12. Projeto construído da Lisnave; desenho da autora baseado em Fotoplano do Estaleiro Naval da Lisnave em 1971; Arquivo dos Portos de Lisboa, Setúbal e Sesimbra. Escala 1:10 000.



Lisnave como Estrutura Social e Cultural

51 Ver, sobre este assunto, PIMENTA, Carlos - *A estratégia nacional de Portugal desde 1926 até 2000*. Lisboa: IDITC, 2001. p. 40. ISBN 972-8321-47-3.

52 Ver, sobre este assunto, A inauguração do novo estaleiro da Margueira. *Lisnave*. Almada. N.º 19 (1967), p. 4.

53 Ver, sobre este assunto, Lisnave fecha as portas. *A Capital*. Almada. N.º 13 (2000), s. p.

54 Ver, sobre este assunto, Assim cresce o Novo Estaleiro. *Lisnave*. Almada. N.º 02 (1966), p. 10.

55 Em 23 de Junho de 1971 foi inaugurada a doca Alfredo da Silva para atender a maior demanda de navios, incluindo navios de mil toneladas. Com dimensões de 90 x 520 metros, era a maior doca do mundo. Além das docas, os edifícios construídos também tiveram, com o passar do tempo, que ser redimensionados. Ver, sobre este assunto, Doca Alfredo da Silva. *Lisnave*. Almada. N.º 90 (1971), pp. 12-14.

56 RAJADO, Ana Maria dos Santos - *O Pacto Social nos Estaleiros Navais da Lisnave (1979-94): do direito ao trabalho à precarização*. Lisboa: FCSH, 2016. p. 67. Dissertação de Mestrado em História Contemporânea.

57 Em 1974 em Portugal, entre os principais grupos económicos destacava-se o intitulado sete magníficos, formado pelo Grupo Companhia União Fabril (CUF), Grupo Espírito Santo, Grupo Champalimaud, Grupo Português do Atlântico, Grupo Borges & Irmão, Grupo Banco Nacional Ultramarino e Grupo FONSECAS & Burnay. Estes representavam cerca de 75% do PIB. Ver, sobre este assunto, MENDES, José Amado - Dos grupos económicos às novas multinacionais em Portugal (1970-2010). *Annuario Centro De Estudios Económicos De La Empresa Y El Desarrollo*, 10. Argentina: CEEED, 2018. p. 192. ISSN 1852-5784.

As instalações da Lisnave, localizadas no antigo estaleiro da Margueira em Almada, tiveram como origem um propósito industrial. No entanto foram, ao longo do tempo, reflexo do cenário político, económico e social português, pelo que o seu programa e respectivas construções foram sendo sucessivamente ampliados, de modo a acomodar espaços de fruição social e encontro.

No ano de 1967, a situação política em Portugal divergia da económica. Devido ao regime repressivo e consequente guerra realizada contra os movimentos de libertação das antigas colónias, Portugal constituiu-se como um país politicamente isolado. No entanto, os investimentos no setor industrial foram mantidos como prioritários e houve mesmo uma forte preocupação com a competitividade internacional e consequente liberalização do comércio externo.⁵¹ É neste contexto que é inaugurado o estaleiro da Lisnave, mais precisamente no dia 23 de junho de 1967.⁵²

Durante o seu período de funcionamento, desde 1967 a 2000⁵³, a estrutura foi sofrendo alterações e redimensionamentos. A intenção era a de estabelecer a empresa num local suscetível de poder ganhar dimensão sempre que necessário, conquistando terreno à baía.⁵⁴ Dois anos após a inauguração do estaleiro, as primeiras docas já permitiam, do ponto de vista da tonelagem de carga, uma resposta inferior à prevista. Em 1969 a Administração da Lisnave decidiu rever o projeto inicial de modo a atender de um modo eficaz à procura.⁵⁵ Por outro lado, a empresa, que começou por ter uma equipa com 900 trabalhadores, chegou a ter, no ano 1976, cerca de 10 000 empregados em simultâneo.⁵⁶ O estaleiro transformou-se então numa das maiores empresas portuguesas.⁵⁷

Nessa altura, o projeto da Lisnave tinha como principal alicerce o espaço sobre a plataforma. Contudo, uma outra componente do seu complexo programa foi desenvolvido em espaços da cidade consolidada. Ambos foram de extrema relevância na história do estaleiro. Para compreendê-los, torna-se necessário analisar este equipamento a partir de duas perspectivas complementares; a primeira, sobre a água, trata dos espaços existentes nas áreas de novas construções, que avançavam sobre o estuário e dispunham de espaço e flexibilidade para ampliação da infraestrutura; a segunda, em terra, trata dos espaços gerados a partir da ocupação de construções pré-existentes, que foram sendo adquiridas

para suportarem novas necessidades, e que surgiram com o aumento do trabalho e do número de operários.

Ao longo da década de 1960, Portugal viveu um momento de significativo crescimento económico.⁵⁸ A abertura a investimentos estrangeiros e a entrada do país no mercado internacional teve um relevante impacto na economia. A Lisnave foi uma das empresas portuguesas a usufruir dessa circunstância e a empenhar-se nesse novo modelo de desenvolvimento, alcançando bons resultados.

A Lisnave, como sociedade, foi fundada em 1961, em sequência do desenvolvimento empresarial da Companhia União Fabril (CUF), do século XIX, fundada por Alfredo da Silva, que já possuía no Barreiro um estaleiro para construção de fragatas e lanchas a motor.⁵⁹ Mais tarde, esta empresa seria a mesma que viria a adquirir, como parte da estratégia de crescimento, o encargo do Estaleiro Naval da Administração do Porto de Lisboa.⁶⁰

O Banco de Fomento Nacional e a Caixa Geral de Depósitos, junto a outras companhias de navegação, três estaleiros holandeses e dois suecos, já haviam tentado explorar o estaleiro da Rocha de Conde de Óbidos.⁶¹ No entanto, as possibilidades do local não pareceram suficientes para o desenvolvimento dos novos projetos. Evidenciou-se a necessidade de melhores infraestruturas de construção, que pudessem adaptar-se aos desafios futuros.⁶²

O estaleiro no estuário do rio Tejo funcionava como um grande porto natural, protegido pela sua conformação territorial.⁶³ Além disso, o privilégio de Portugal no desenvolvimento marítimo e as suas condições excepcionais eram já historicamente comprovados. O país localizava-se no eixo de cruzamento de diversas rotas de tráfego marítimo e de circulação de petróleo entre a Europa, a América e África.⁶⁴ O clima permitia trabalhar durante todo o ano, sem grandes alterações no ritmo de produtividade nos meses mais frios. Além disso, existia uma grande oferta de mão-de-obra a baixo custo, o que permitia preços competitivos.⁶⁵ Neste cenário, começou a construir-se a Lisnave. Foram previstos 6 500 postos de trabalho até 1976, pautados mediante a expectativa de desenvolvimento da indústria naval mundial.⁶⁶

58 Ver, sobre este assunto, LOPES, José da Silva - *A economia portuguesa desde 1960*. Lisboa: Gradiva, 1996. ISBN 978-972-662-472-1.

59 Ver, sobre este assunto, Câmara Municipal de Almada - *Pórtico de Identidade*. Almada: Câmara Municipal de Almada, 2019. p. 13. ISBN 978-989-8668-24-0.

60 Decreto-lei no 44708, de 20 de Novembro de 1962. Autoriza o Governo, pelo Ministério da Economia, a conceder à sociedade Lisnave – Estaleiros Navais de Lisboa, S. A. R. L., licença para construir e explorar um estaleiro naval de construção e reparação de embarcações nacionais e estrangeiras na área do porto de Lisboa, e estabelece uma zona de construção e de expansão do referido estaleiro.

61 Na margem norte do rio Tejo, onde hoje localiza-se Alcântara, foi fundado em 1961 o primeiro estaleiro da Lisnave da Rocha Conde de Óbidos. Ver, sobre este assunto, VARELA, Raquel - *Os operários da Lisnave - do conflito à negociação* [em linha]. Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas (FCSH), 2010. [8 Jan. 2021]. p. 346. Disponível em WWW:<URL:http://hdl.handle.net/10362/63572>.

62 Com o início da guerra colonial, a necessidade de respostas mais rápidas e eficientes na construção naval foi remediada pela construção de um novo estaleiro capaz de atender às novas exigências, o estaleiro da Lisnave em Almada. Ver, sobre este assunto, *Ibidem*, p. 347.

63 Quadro de Linha de Acção de Geografia Física do Centro de Estudos Geográficos Subsidiado pelo Serviço Cultural da Embaixada de França e pelo Instituto Nacional de Investigação Científica; Instituto Geográfico Cadastral; 1980; Lisboa.

64 Ver, sobre este assunto, Petróleo, primeira fonte de energia mundial. *Lisnave*. Almada. N.º 94 (1973), p. 19.

65 Marinús Pires de Lima, Maria Leonor Pires e Paulo Silva (1996). «Sistemas e relações sociais de trabalho: Transformações Recentes em Três Sectores (Indústrias Automóvel, Siderúrgica e Naval)». Em: Actas do III Congresso Português de Sociologia - Práticas e processos da Mudança Social.

66 Ver, sobre este assunto, Visita dos Órgãos de informação. *Lisnave*. Almada. N.º 104 (1974), p. 20.

A partir de 1974, o Estaleiro da Margueira tornou-se uma empresa determinante, não só para a economia nacional, mas também para o desenvolvimento operário português e relativas estratégias sindicais.⁶⁷ Tendo em conta o momento político da década de 1970, a Lisnave desempenhava uma postura atenta a evitar repercussões internas de conflito. Equipamentos como o Clube Lisnave e o Posto Médico da Margueira foram exemplos de programas abarcados com a intenção de fortalecer uma ligação paternalista da empresa com os trabalhadores. Ao mesmo tempo, o desencadear da Guerra Colonial, que atingiu grande parte das famílias portuguesas, bem como o significativo aumento da taxa de emigração, gerou grandes movimentos grevistas. O corpo de trabalhadores, que chegou aos 10 000, foi o centro fomentador das grandes transformações ocorridas no estaleiro da Lisnave. Após o 25 de abril de 1974, os colaboradores organizaram-se para obter melhores condições de trabalho, segurança e salários mais justos. Organizados em estruturas sindicais, foram eles a motivar grande parte das mudanças na empresa.⁶⁸

⁶⁷ Ver, sobre este assunto, VARELA, Raquel, *op. cit.* pp. 340-361.

⁶⁸ Ver, sobre este assunto, Museu Naval de Almada 2019-2019; *Pórtico de Identidade, A Lisnave em Almada*, Lisboa: Câmara Municipal de Almada, 2019.

Sobre a água

No fim de 1966, 900 trabalhadores estavam envolvidos na construção do novo estaleiro, que foi inaugurado a 23 de junho de 1967.⁶⁹ Inicialmente, o estaleiro avançava sobre a água numa área modesta e com algumas construções incompletas.⁷⁰ Nos seus 45 hectares, foram dispostos um posto médico, um refeitório e algumas oficinas destinadas a realizar os trabalhos necessários. As docas 11 e 12 foram inauguradas no final de 1969. As obras das docas 10 e 13 aumentaram a capacidade de docagem em 1971.⁷¹

A entrada, feita pela portaria (atualmente localizada no mesmo sítio), era acompanhada de guarda fiscal, posto médico, tesouraria e caldeiraria. Na continuidade do estaleiro, foram dispostos os galpões destinados às atividades de construção: oficina de mecânica, oficina de eletricidade, limpeza, decapagem e pintura, bombeiros e outros. Os espaços em direto contato com os trabalhadores, como refeitório, lavandaria e zona de desocupação, assim como outras partes do estaleiro, foram tendo alterações ao longo do tempo, de acordo com o contínuo aumento de funcionários, especialmente a partir de 1970.

O caso da seção dos bombeiros foi um exemplo das mudanças precognizadas. No início, tratava-se apenas de um barracão pré-fabricado com uma cobertura em chapa perfilada, sem grandes condições, considerado quase provisório.⁷² Mais tarde, a mesma seção foi deslocada para um novo edifício que oferecia um espaço construído mais estruturado.

O efeito decorrente da intensificação da procura de trabalho era proporcional ao aumento do corpo de trabalhadores efetivos. Em 1976 foi atingido o topo, com 9 803 trabalhadores.⁷³ Segundo apontado por Clemente Mira, ex-operário da Lisnave, «os bombeiros, como, de resto, a própria empresa, desempenhavam cada vez mais trabalhos diversos e situações mais desafiadoras.»⁷⁴ Em consequência, a zona do posto médico também teve de ser redimensionada. Com o aumento do trabalho, dos riscos e a necessidade de uma estrutura preparada para eventuais incidentes, foi projetado um espaço maior que o preexistente [Figura XX]. Além da área de emergência, o novo anexo dispunha de médicos especializados de cardiologia, ortopedia e outros.⁷⁵ Segundo o mesmo ex-operário, «a Lisnave tinha um Posto de Primeiros Socorros [...] Ao lado tinha o Serviço de Medicina no Trabalho onde estavam os mé-

69 *Cit.* in Exposição *Pórtico de Identidade*, *op. cit.*

70 Ver, sobre este assunto, Novo estaleiro da Lisnave na Margueira. *Lisnave*. Almada. N.º 6 (1966), p. 11.

71 *Cit.* in Exposição *Pórtico de Identidade*, *op. cit.*

72 Entrevista realizada com o ex-operário da Lisnave Clemente Mitra, Museu Naval de Almada; janeiro de 2021.

73 Ver, sobre este assunto, RAJADO, Ana Maria dos Santos, *op. cit.*

74 Entrevista *op. cit.*

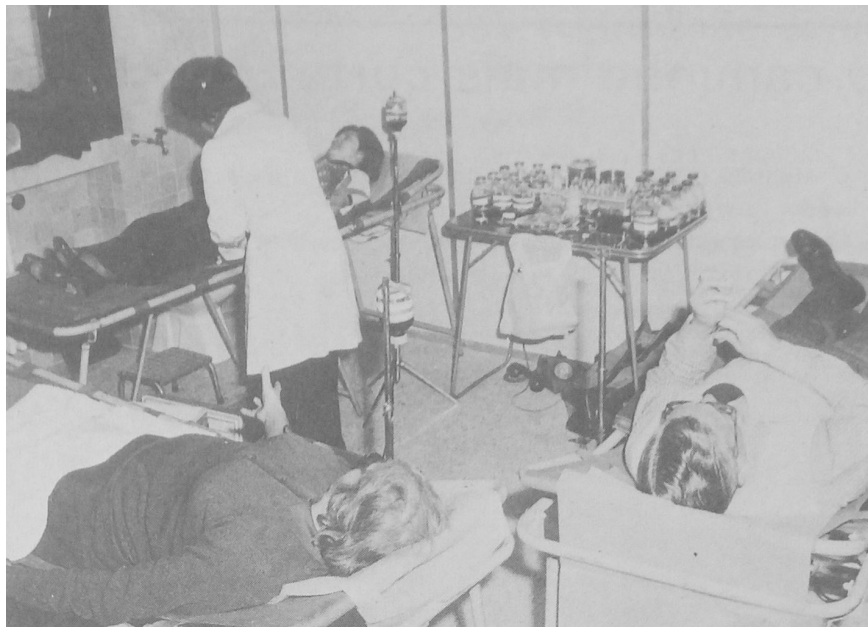
75 Em julho de 1972 foi fundado o posto médico da Margueira para os trabalhadores e seus familiares. Ver, sobre este assunto, Câmara Municipal de Almada - *Pórtico de Identidade*. Almada: Câmara Municipal de Almada, 2019. p. 160. ISBN 978-989-8668-24-0.

dicos especialistas [...] Toda a gente tinha direito. Tinha ambulância. Quando havia um incidente, uma coisa pequena, a pessoa resolvia lá, quando havia acidentes a bordo que a pessoa tinha que ser imobilizada, ia a ambulância da Lisnave com o enfermeiro, o socorrista, ao próprio navio».⁷⁶ [Figura 13]

Muitas das áreas comuns, como por exemplo os refeitórios, não suportavam as funções previstas. O refeitório central, com 200 a 300 mulheres – muitas esposas dos operários⁷⁷ – foi localizado num edifício de três pisos, organizado em planta livre, onde eram dispostas mesas e cadeiras. [Figura 14]

⁷⁶ Entrevista *op. cit.*

⁷⁷ CANDEIAS, Joaquim, *cit.* in Câmara Municipal de Almada - *Pórtico de Identidade*, *op. cit.*, p. 84.



13



14

Junto ao mesmo edifício, foi construído um anexo, de menor tamanho, que seria intitulado de *refeitório bebé*⁷⁸. Mantendo a linguagem da fachada existente, foi edificado em continuidade com o edifício existente [Figura 15].⁷⁹ O edifício ganhou dimensão, dispondo agora de duas entradas para os refeitórios. Além das refeições, estes espaços eram também utilizados durante as assembleias e reuniões de trabalhadores, podendo acomodar até 4 000 pessoas⁸⁰ e ocasionalmente acolhiam confraternizações festivas⁸¹, bem como sessões de comunicados e debates [Figuras 16 e 17].⁸² A espacialidade ampla e desobstruída possibilitava o desenvolvimento de distintos acontecimentos.

78 Entrevista *op. cit.*

79 *Ibidem.*

80 *Ibidem.*

81 Ver, sobre este assunto, Hora de Folgar. *Lisnave*. Almada. N.º 18 (1967), p. 17.

82 Ver, sobre este assunto, Sessão de Esclarecimento do M.F.A. na Margueira. *Lisnave*. N.º 109 (1975), p. 33.

Figura 13. Posto Médico; fonte: Revista Lisnave N.º 98 p. 11; Arquivo Histórico Municipal de Almada.

Figura 14. Refeitório; fonte: Revista Lisnave N.º 100 p. 16; Arquivo Histórico Municipal de Almada.



15

Figura 15. Edifício do Refeitório 2021; imagem da autora.

Figura 16. Cerimônia conclusão do campeonato de Passatempos Inter-Secções; fonte: Revista Lisnave N.º 18 p. 16; Arquivo Histórico Municipal de Almada

Figura 17. Reunião sobre as reivindicações no refeitório; fonte: Revista Lisnave N.º 100 p. 6; Arquivo Histórico Municipal de Almada.



16



17

Os trabalhadores possuíam horários fixos para ir ao estaleiro; porém, o trabalho nem sempre era constante. Havia dias em que não havia trabalho para executar. Os funcionários que não recebiam nenhuma tarefa, eram então re-encaminhados para a zona de desemprego. O edifício destinado a esta secção, assim como os refeitórios, foi construído com espaços internos generosos onde decorriam diversas atividades. O mesmo funcionava como uma espécie de clube interno.⁸³ Continha salas amplas, mesas com jogos de xadrez, dominó, pingue pongue, bilhar e ambientes para passar o tempo [Figura 18]. Os funcionários presentes no local continuavam disponíveis para qualquer necessidade. Segundo o ex-operário, «Era uma disponibilidade, não havendo trabalho, a pessoa estava disponível, mas estava num local controlado [...] Às vezes iam passear pelo estaleiro»⁸⁴.

A lógica espacial dos edifícios foi caracterizada por uma disposição livre, de grande dimensão. Esta estrutura espacial permitia flexibilidade de uso e a integração de obras de extensão e prolongamento do projeto inicial. Os espaços tinham um grande potencial e foram respondendo aos desafios que lhes foram sendo impostos, ao longo do tempo, de forma conveniente e versátil.

83 Entrevista *op. cit.*

84 *Ibidem.*

Figura 18. Jogo de Xadrez na zona de desemprego;
fonte: Lisnave, Estaleiros Navaís, S.A; Arquivo Histórico Municipal de Almada.



18

Em terra

85 Ver, sobre este assunto, Câmara Municipal de Almada - *Pórtico de Identidade*, *op. cit.*, pp. 81-82.

86 Ver, sobre este assunto, FONTES, Jorge - *Greves e Conflitos Sociais na Lisnave*. Lisboa: Instituto de História Contemporânea - FCSH-UNL, 2012. pp. 189-197. ISBN 978-972-96844-1-8.

87 Entrevista *op. cit.*

88 No ano de 1965 já eram ministradas aulas de alfabetização e formação profissional no estaleiro da Lisnave em Conde de Óbidos. No entanto, em 1970 foram aproveitadas antigas estruturas de galpões, para o novo Centro de Formação Manoel de Mello. Ver, sobre este assunto, Câmara Municipal de Almada - *Pórtico de Identidade*, *op. cit.*, p.158-159.

89 Escola profissional de Almada - *Breve Historial* [Em linha]. Almada: Escola profissional de Almada, 2017, actual 2021. [7 Jan. 2021]. Disponível em WWW<URL:http://www.epalmada.pt/>

90 *Ibidem*.

Figura 19. Edifício da Escola da Lisnave; fonte: Boletim Lisnave Estaleiros Navais de Lisboa, S.A. Histórico background, p. 14 (s.d.); Arquivo Histórico Municipal de Almada.

A ação social da empresa refletiu-se na criação de programas complementares ao trabalho. Essas atividades adicionais caracterizam-se pelo suporte à vida dos trabalhadores. Ao longo do tempo, foram criados diversos espaços de apoio, tais como uma creche, uma escola, moradias e o Clube Lisnave. A administração estimulava intencionalmente no grupo operário o sentimento de que todos eram parte integrante, com interesses recíprocos e solidários, de modo a moderar qualquer potencial discórdia.⁸⁵

Em 1968, logo após a entrada em funcionamento do estaleiro da Margueira, foi criada a Comissão Interna da Empresa (CIE), que reunia representantes de diversos setores.⁸⁶ A CIE colaborava com a Administração através de sugestões para o desenvolvimento da empresa, e informava sobre objetivos e novos ensaios internos. A intenção de criar um clima de mútua confiança e colaboração abria espaço para a constituição de planos complementares além do desempenho das funções de cada trabalhador. Segundo o ex-operário Clemente Mitra, «A Lisnave, como entidade empregadora, era uma entidade excelente [...] nós tínhamos um conjunto de benefícios na Lisnave que era impensável, nos dias de hoje não existem.»⁸⁷

Por ser uma empresa inovadora, que acompanhava a modernização do sector, tornava-se necessário que os trabalhadores respondessem a esse desenvolvimento. Em 1970 foi inaugurado na Margueira o Centro de Formação Manuel de Mello, com o propósito de instruir os trabalhadores e ensinar os conhecimentos técnicos adequados.⁸⁸ A princípio surgiu como uma alternativa à procura de mão-de-obra qualificada, perdurando como uma aposta na formação profissional dos trabalhadores da própria empresa. Nenhum operário entrava nos estaleiros da Margueira sem passar por esta Escola, à qual voltaria mais tarde, em sucessivas fases de aperfeiçoamento e desenvolvimento profissional.⁸⁹ Esta escola viria a formar 3 000 operários por ano nos domínios de metalomecânica, soldadura, montagem de estruturas metálicas, tubagens e serralharia mecânica [Figura 19].⁹⁰



19

91 Ver, sobre este assunto, A mulher no trabalho, *Lisnave*. Almada. N.º 21(1967), pp.14-15.

92 Em 1970 foi determinada pela Comissão Interna da Empresa a construção de um infantário. Ver, sobre este assunto, Câmara Municipal de Almada - *Pórtico de Identidade*. *op. cit.*, pp. 81-82.

93 Ver, sobre este assunto, *Ibidem*, p. 93.

94 «O Barquinho começou na Cova da Piedade com três andares, depois é que foi construído. [...] Era preciso ser trabalhadora lá dentro, ter os filhos e pronto, e pagava-se muito pouquinho, o segundo filho era ainda menos [...] depois construíram de raiz aquele edifício que ainda hoje é o Barquinho.» MATIAS, Maria Elisa. *cit.* in Exposição *Pórtico de Identidade*, *op. cit.*

95 Ver, sobre este assunto, Inauguração da sede Clube Lisnave. *Lisnave*. Almada. N.º 65 (1971), p. 10.

96 Alberto Lisboa, seu pai, foi eletricitista na Estaleiro de Margueira; foi técnico da seleção de Macau entre os períodos de 1996 a 1999 e 2001 a 2009. Entrevista *op. cit.*

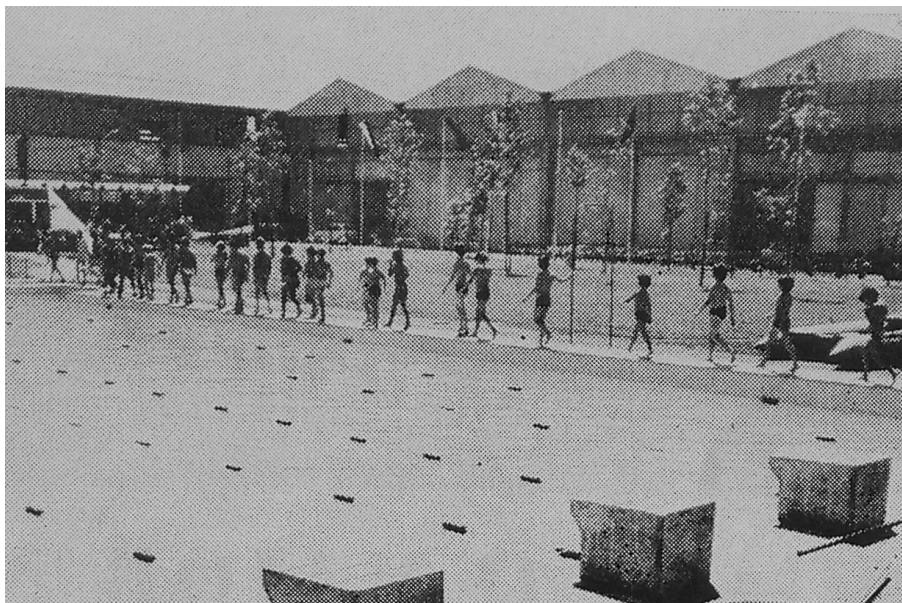
Figura 20. O Barquinho 1972; fonte: Nuno Barros Roque da Silveira; Arquivo Histórico Municipal de Almada.

A Lisnave cresce como uma empresa moderna, organizada em diferentes e vastos sectores coordenados entre si. Neste sectores participavam também diversas mulheres, que ocupavam postos nas áreas da administração, refeitório e limpeza, formando também uma associação, com vista a obter melhorias na sua situação laboral.⁹¹ Devido à carência de um local para os filhos, surgiu a iniciativa de uma comissão formada por mães, que propôs à Administração a criação do infantário *O Barquinho*⁹² [Figura 20] que, em 1970, funcionava provisoriamente num edifício na Cova da Piedade. Em 1979 foi construído um edifício de raiz nas proximidades do estaleiro, na Rua Dom Sancho I, em Cacilhas, para o albergar.⁹³ Com capacidade para 220 crianças, o novo edifício dispunha então de uma creche, um infantário e um jardim de infância, e, para além do pessoal docente, empregava empregadas de refeitório, enfermeiras, um médico e um psicólogo.⁹⁴

Já os filhos mais velhos podiam ser assistidos por outra estrutura, o Clube Lisnave. Inaugurado em 1971, na Avenida Frederico Ulrich⁹⁵, destinava-se aos trabalhadores e aos seus descendentes. Continha infraestruturas para andebol, canoagem, hóquei em patins e natação, de onde saíram grandes atletas [Figuras 21 e 22].⁹⁶



20



21

Figura 21. Piscina Clube Lisnave; fonte: Revista Lisnave
N.º 91 p. 21; Arquivo Histórico Municipal de Almada.



22

Figura 22. Jogos juvenis de Almada 1972; fonte: Foto-arte Paiva & Irmão; Arquivo Histórico Municipal de Almada; Arquivo Histórico Municipal de Almada.

As estruturas permitiam o sentido de pertença a uma comunidade. Muitos dos operários da Lisnave, oriundos de diversos pontos do país, necessitavam de uma residência.⁹⁷ Por esse motivo, foram fundados dois lares [Figura 23]. No final de 1970, num contexto pós-revolucionário, um grupo de trabalhadores formou a Cooperativa de Habitação União dos Trabalhadores (CHUT), que projetou sete bairros.⁹⁸ Segundo um ex-operário da Lisnave, «Constituía o que nós chamávamos de Lar. Era como uma república de jovens. Houve dois, um na Cova da Piedade e outro na António Nobre – que foi o que eu fundei. A assistente social da Lisnave reuniu connosco, formalizamos as ideias, vimos o que havia a fazer, procurámos uma casa em condições e a Lisnave mobilou um Lar na rua António Nobre, ao pé do Canecão, com o melhor que havia. E nós convivíamos ali na república»⁹⁹.

O edifício, situado na proximidade da doca 13, consistia numa casa de cinco divisões assoalhadas já construída, onde foi estabelecida uma *república* de jovens operários, sendo que nas proximidades existiam ainda alguns barracões reaproveitados para o mesmo efeito.¹⁰⁰

Junto à estrada N10, perto da atual sede dos bombeiros, existiam ainda algumas construções muito antigas, que eram utilizadas como armazém para acolher produtos da cooperativa de agricultores, criada dentro da própria empresa.¹⁰¹ A partir do ano 1975 os produtos trazidos das cooperativas de reforma agrária eram expostos e vendidos dentro nestes galpões [Figura 24].

97 Ver, sobre este assunto, Constituição de um Lar de Jovens. *Lisnave*. Almada. N.º 59 (1970), p. 12.

98 Ver, sobre este assunto, Câmara Municipal de Almada - *Pórtico de Identidade*. *op. cit.*, p. 94.

99 MITRA, Clemente, *cit.* in Exposição Pórtico de Identidade, *op. cit.*

100 Entrevista *op. cit.*

101 *Cit.* in Exposição Pórtico de Identidade, *op. cit.*

Figura 23. Lar de Jovens; fonte: Revista Lisnave N.º 59 p. 14; Arquivo Histórico Municipal de Almada.



23



24

No final do ano 2000, após quase três décadas de desenvolvimento industrial e social, a Lisnave encerrou o seu funcionamento, transferindo-se para a nova Setenave, em Setúbal.¹⁰² No entanto, a consolidação de uma grande massa laboral inserida na cidade teve, ao longo do tempo, reflexo na presença e atuação de associações e coletividades nas áreas da cultura, do desporto, do convívio e do lazer.¹⁰³ Sobretudo após o 25 de abril de 1974, a forte postura dos movimentos associativos e solidários marcou a população.¹⁰⁴ A alteração na gestão do território foi uma das mudanças trazidas pela revolução. A passagem de terrenos para o domínio público tinha em vista o interesse coletivo – como a criação de sedes sociais, creches, espaços polidesportivos, igrejas, entre outros.¹⁰⁵ Com o passar dos anos, esta política ganhou relevância e, nos tempos atuais, viabiliza um vasto e diverso conjunto de projetos com ênfase na vida da comunidade Almadense.¹⁰⁶

102 Ver, sobre este assunto, Lisnave fecha as portas. *Jornal A Capital*. Almada. (Dez. de 2000). Arquivo Museu Naval de Almada.

103 Ver, sobre este assunto, RIBEIRO, Miguel; GUERREIRO, Sandra - *Almada - Tempos de Progresso e Desenvolvimento*. Almada: Câmara Municipal de Almada, 2013. ISBN 978-989-8668-02-8.

104 Ver, sobre este assunto, Regulamento Municipal de Apoio ao Movimento Associativo. Edital N.º 38/x-2/2010-11, Município de Almada.

105 Ver, sobre este assunto, RIBEIRO, Miguel; GUERREIRO, Sandra, *op. cit.*

106 Ver, sobre este assunto, Edital Sobre o Regulamento Municipal de Apoio ao Movimento Associativo, *op. cit.*

Figura 24. Cooperativa criada pelos trabalhadores da Lisnave, em Almada 1976/77; fonte: Lisnave, Estaleiros Navais, S.A; Arquivo Histórico Municipal de Almada.

Hipótese de restabelecimento da estrutura social e cultural

107 Ver, sobre este assunto, Edital Sobre o Regulamento Municipal de Apoio ao Movimento Associativo, *op. cit.*

108 MALHEIRO, José - *Associativismo Popular Originalidade do Povo Português*. Almada: Câmara Municipal de Almada, 1996. ISBN 97291426X.

109 Ver, sobre este assunto, Edital Sobre o Regulamento Municipal de Apoio ao Movimento Associativo. *op. cit.*

110 RIBEIRO, Miguel; GUERREIRO, Sandra - Almada - *Tempos de Progresso e Desenvolvimento*. Almada: Câmara Municipal de Almada, 2013. ISBN 978-989-8668-02-8.

111 *Ibidem*.

109 Ver, sobre este assunto, Edital Sobre o Regulamento Municipal de Apoio ao Movimento Associativo. *op. cit.*

110 RIBEIRO, Miguel; GUERREIRO, Sandra - Almada - *Tempos de Progresso e Desenvolvimento*. Almada: Câmara Municipal de Almada, 2013. ISBN 978-989-8668-02-8.

Figura 25. Pórtico Lisnave; imagem da autora.

A identidade de Almada está fortemente alicerçada no associativismo popular, tendo este sido transformado num património, numa herança, numa vivência e num presente¹⁰⁷. Almada chegou mesmo a ser reconhecida como a capital do associativismo.¹⁰⁸ Ainda nos nossos dias, o associativismo representa um recurso fundamental de desenvolvimento local, onde a participação dos cidadãos assume um papel impulsor, de progresso e transformação social.¹⁰⁹

A partir do reconhecimento do papel que o estaleiro da Lisnave desempenhou ao longo do tempo, bem como das suas repercussões na formação da identidade de Almada, é então traçada uma possibilidade de intervenção.

A estrutura industrial hoje abandonada desperta diversas oportunidades de ação, no entanto, a hipótese aqui apresentada procura na história e nos usos da Lisnave a continuidade de uma realidade física e social que no passado foi disseminada. A perspectiva que ali nasceu, nos últimos anos, gerou um conjunto de mais de 100 associações, clubes e coletividades¹¹⁰, sendo que em 2019 a Câmara Municipal de Almada iniciou um investimento financeiro em programas de apoio ao associativismo – sobretudo em projetos e eventos, em linhas de apoio à produção teatral e na conservação e construção de infraestruturas para este efeito.¹¹¹

A vasta área de aterro, atualmente, reforça a desconexão entre os espaços de uso cotidiano e a margem. A intervenção neste território passa, numa primeira instância, pela assunção de uma vivência a partir da escala humana e, numa segunda, pelo redesenho do limite entre a plataforma e o estuário, proporcionando uma retorno a uma maior proximidade em relação à cidade.

A linha traçada paralelamente à doca 13 interrompe a plataforma e define dois tipos de relação com a margem: a sul, o espaço o público estende-se num jardim de marés – O prolongamento avança até ser interrompido por aberturas escavadas com diferentes profundidades – e, a norte, pelas extremidades da doca. Os vazios concebidos são por vezes ocupados pelo ir e vir das marés, enquanto outros servem de abrigo para acomodar diferentes funções – indefinidas, em aberto.





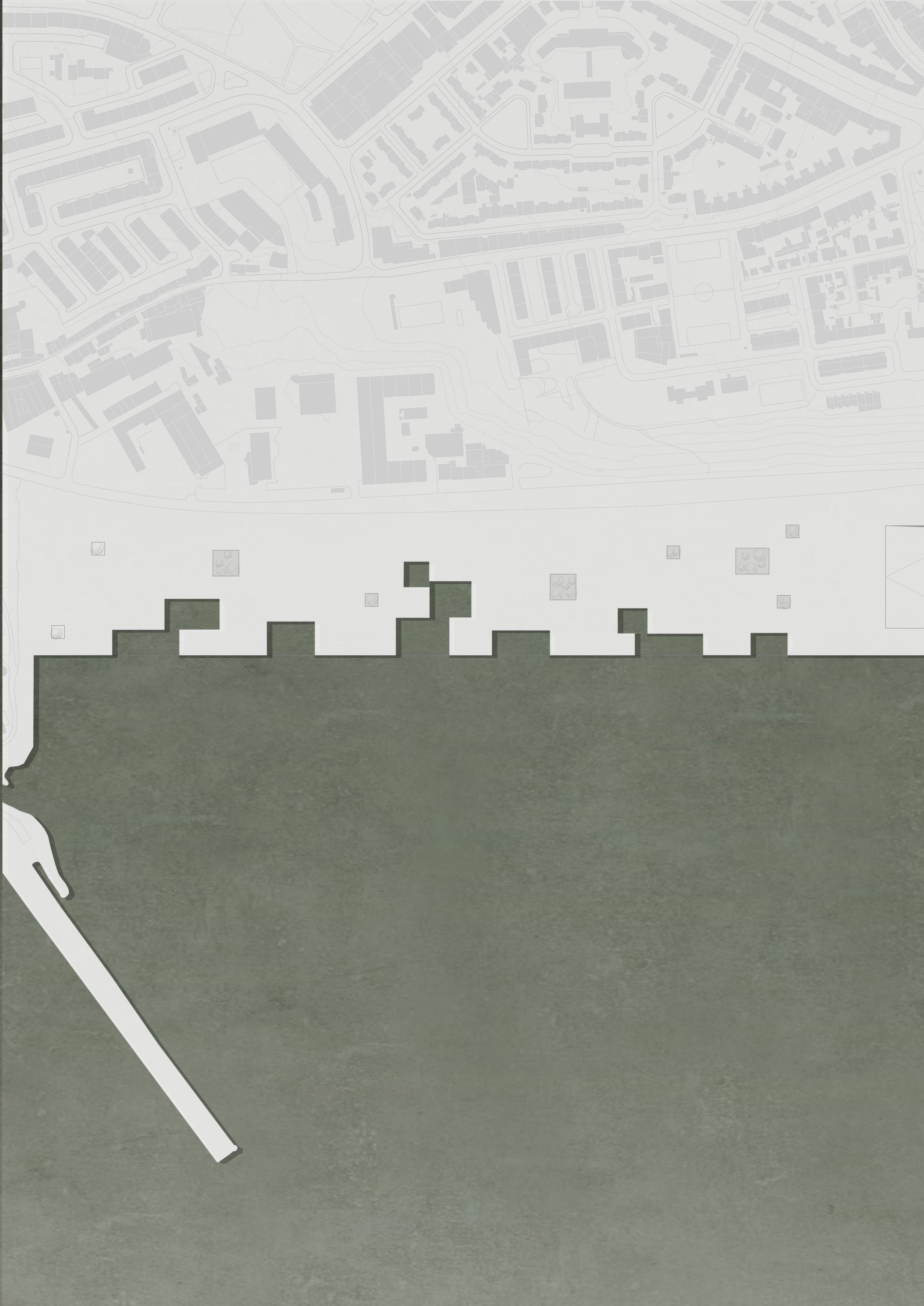
26

Figura 26. Interior da doca; imagem da autora.



27

Figura 27. Margens da Lisnave; imagem da autora.





A Doca Alfredo da Silva era uma doca seca que servia para reparação de grandes navios. O seu desenho é delimitado por três extremidades fixas e uma móvel, responsável por vedar o interior para que a água seja bombeada para fora. Conhecida por ser a maior doca do mundo, foi rematada por um pórtico que adoptou o nome Lisnave. Localizada no limite da doca, a intervenção coloca em relação espaços, que, em conjunto, permitem diferentes modos de apropriação. O perímetro da doca, por sua vez, é decomposto em espaços correlacionados. A divisão do comprimento longitudinal em módulos considera o uso dos espaços de forma independente ou relacionada com os demais.

A interseção de espaços escavados tem como ponto de partida alguns dos trabalhos do escultor espanhol Eduardo Chillida (1924-2002). Como artista, desenvolveu trabalhos que se afirmavam a partir da ação de subtração e do negativo da matéria.

109 Ver, sobre este assunto, Edital Sobre o Regulamento Municipal de Apoio ao Movimento Associativo. *op. cit.*

110 RIBEIRO, Miguel; GUERREIRO, Sandra - Almada - *Tempos de Progresso e Desenvolvimento*. Almada: Câmara Municipal de Almada, 2013. ISBN 978-989-8668-02-8.

Figura 29. Trabalhadores na construção da Doca 13.

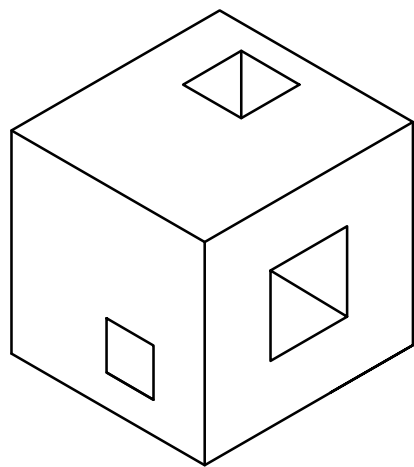
Figura 30. Interior da Doca 13.



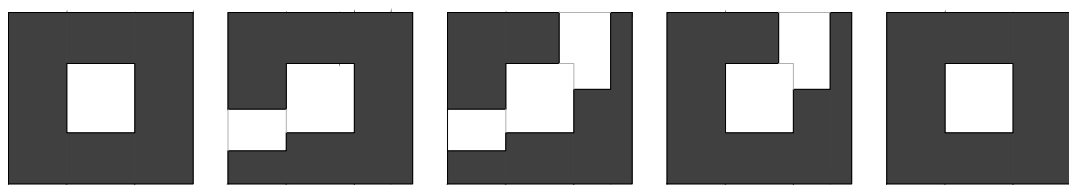
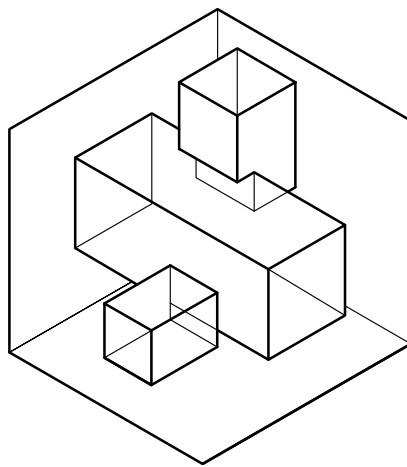
29



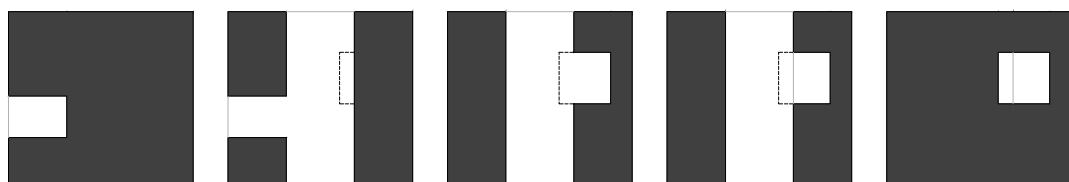
30



31



32

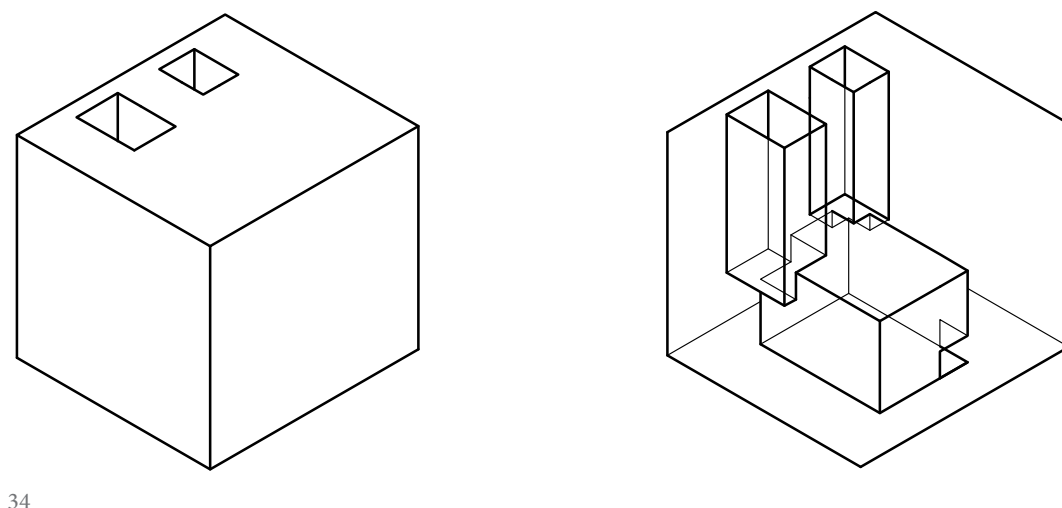


33

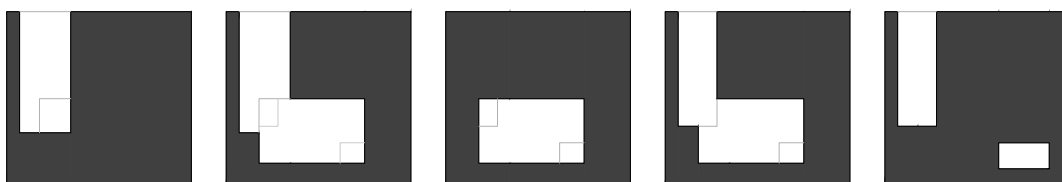
Figura 31. Axonometrica. Elogio da Luz XX, Eduardo Chillida.

Figura 32. Diagrama de cortes. Elogio da Luz XX, Eduardo Chillida.

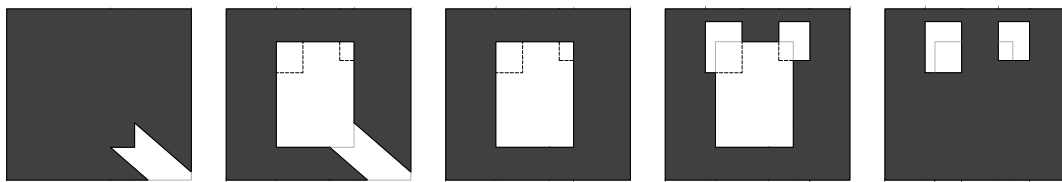
Figura 33. Diagrama de plantas. Elogio da Luz XX, Eduardo Chillida.



34



35



36

Figura 34. Axonometrica. Montanha Tindaya, Eduardo Chillida.

Figura 35. Diagrama de cortes. Montanha Tindaya Eduardo Chillida.

Figura 36. Diagrama de plantas. Montanha Tindaya Eduardo Chillida.



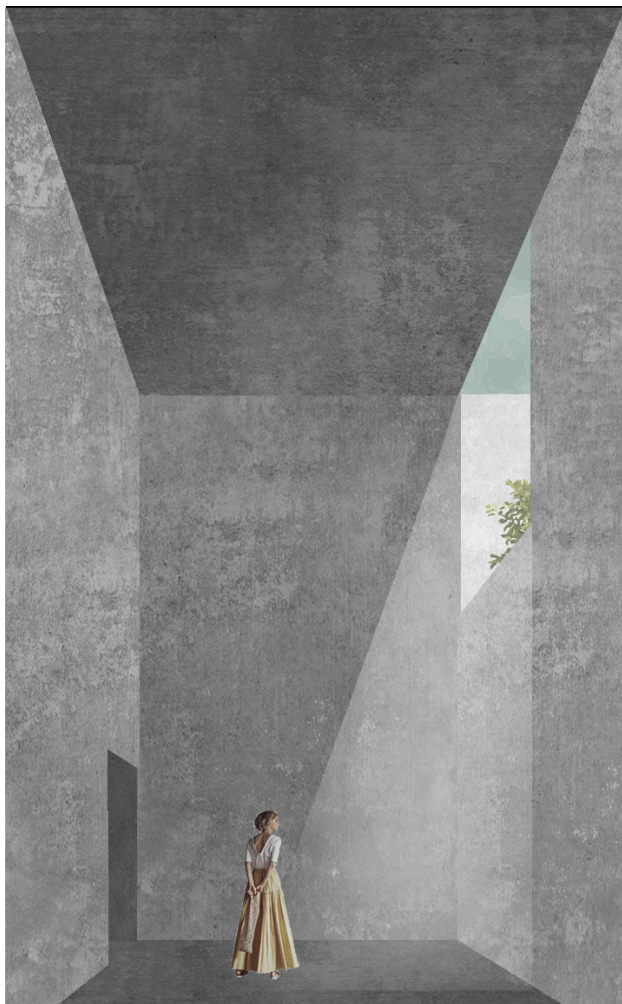
Figura 37. Maquete de estudo. Elogio da Luz XX, Eduardo Chillida.



Figura 38. Maquete de estudo, perspectiva interna. Elogio da Luz XX, Eduardo Chillida.

A partir desta referência, o projeto articula três tipos de ambientes: interiores, intermédios e exteriores. O primeiro é inteiramente protegido de componentes externos, o segundo, pelo contrário, é composto por espaços cobertos que são articulados direta e precisamente com espaços exteriores, formados por pátios e aberturas para o interior da doca. Todos são dispostos mediante uma modulação que se estende até o final da doca. Através desta estrutura, os diferentes volumes são conectados numa cota principal, acessível através de uma rampa ou de circulações verticais.

Tratando-se de uma construção subterrânea, as principais matérias utilizadas são o vento, a luz, a água e a terra. A condição de estar debaixo de terra oferece, por sinal, uma grande estabilidade térmica. A temperatura interna mantém-se mais constante que a exterior, o que é sobretudo relevante nos meses de temperaturas mais altas e mais baixas. Outro elemento que sofre pouca variação térmica ao longo do ano é a água. As aberturas, orientadas para o estuário e para o interior da doca, permitem a entrada da brisa predominante vinda do estuário em direção à cidade. Nos dias mais quentes, a combinação de aberturas em fachadas opostas, permite mesmo a ventilação cruzada, sendo que o ar é arrefecido pela passagem pela água. As aberturas dos pátios, por sua vez, possuem ainda uma camada de vegetação, qualificando o ar e a luz. As plantas, a partir da irrigação e da fotossíntese, transferem vapor de água para o ambiente, atuando como regulador de amplitudes térmicas, além de promover conforto visual.



39

Figura 39. Colagem, perspectiva interna.



Figura 49. Colagem, vista interior da doca.

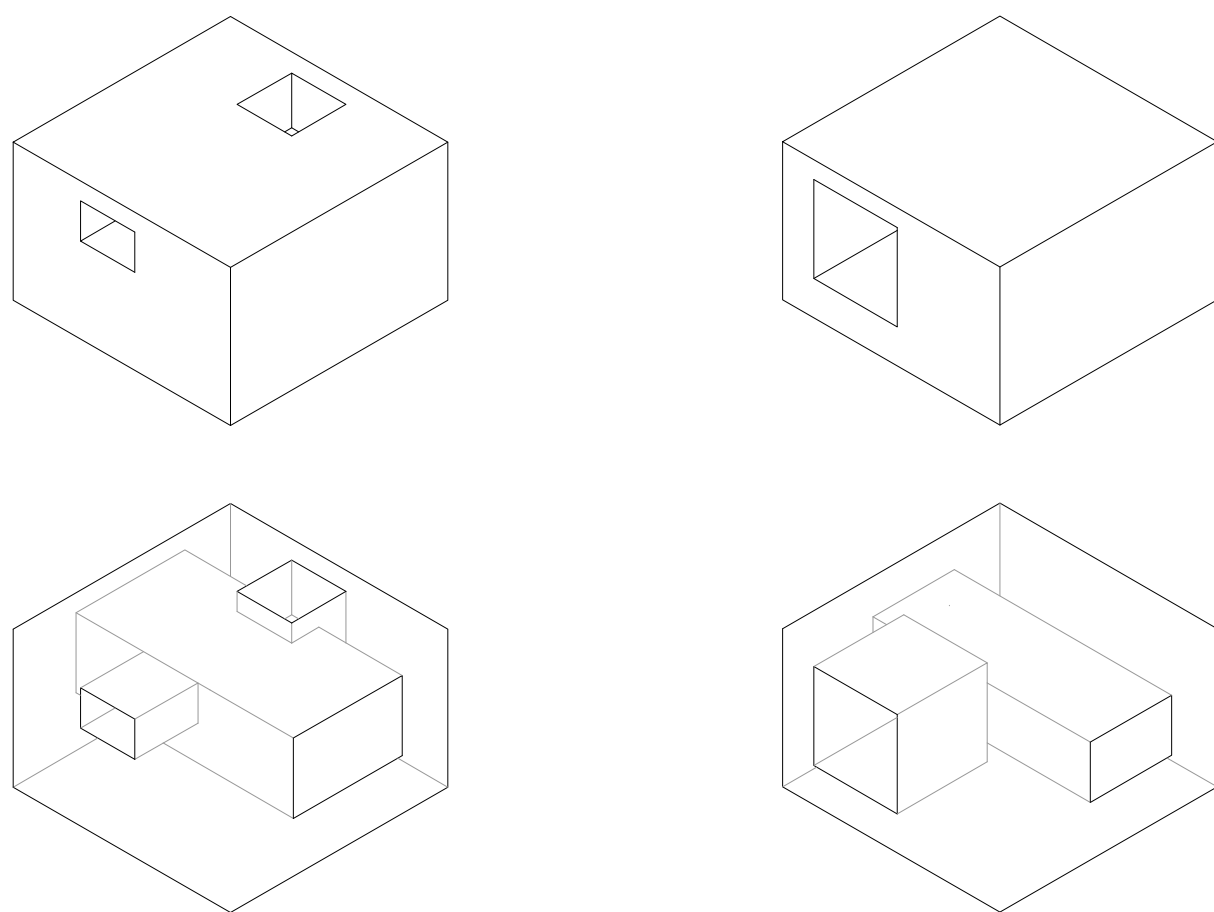
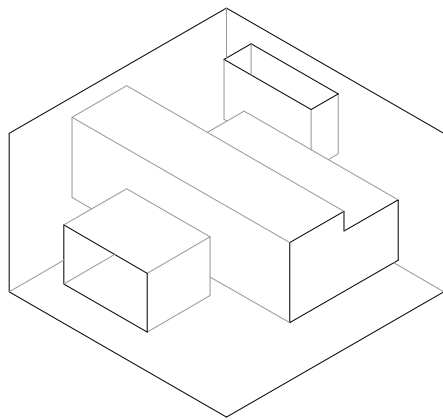
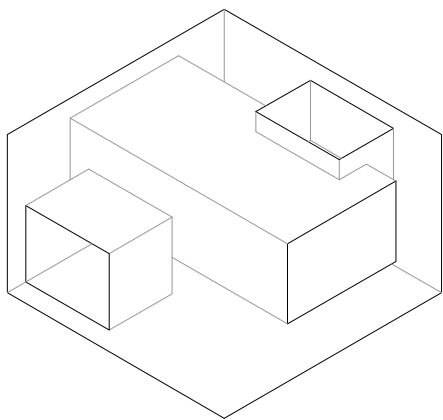
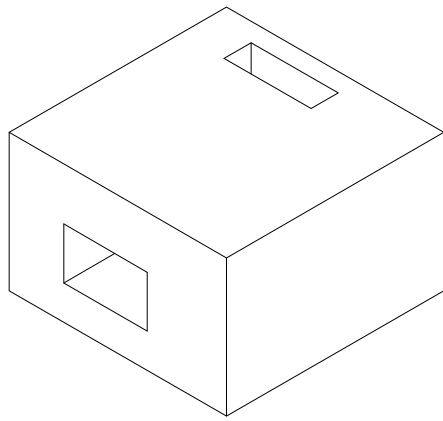
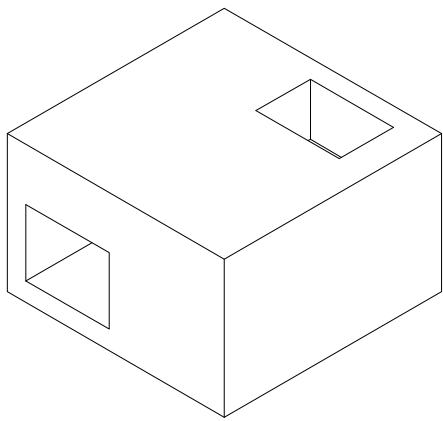


Figura 40. Diagrama, associação de espaços.



A qualidade dos ambientes procura invocar o amplo contexto da cidade, assumindo um caráter de infraestrutura da comunidade de Almada, a partir de um espaço sem uma função restrita evidente. Neste caso, a concepção do vazio responde à ideia de apropriação, num futuro ainda indefinido.

A arquitetura que permite diferentes possibilidades de apropriação pode ser entendida então como um elemento singular de ação, uma vez que é capaz de se contrapor a uma determinada realidade social específica de um tempo e servir de suporte às manifestações culturais produzidas a partir dela. A ambiguidade dos espaços indefinidos não é uma característica negativa, pelo contrário, pode conter em si a ideia de expectativa.

A ação humana acontece num âmbito que envolve normas, objetivos, intenções e recursos. Estes elementos, numa realidade social, podem induzir o comportamento dos indivíduos, mas também, motivá-los a procurar novas estratégias para lidar com as limitações impostas. O processo de ação e movimento cria, aliás, algo novo. E a novidade existe em continuidade com o passado; e o passado fornece os meios para que a ação se renove. A convocação da vida na Lisnave tem afinal como origem a memória da cultura do associativismo que passou a fazer parte da própria cidade e que teve, ali, a sua origem.

Figura 41. Colagem, rampa de entrada principal



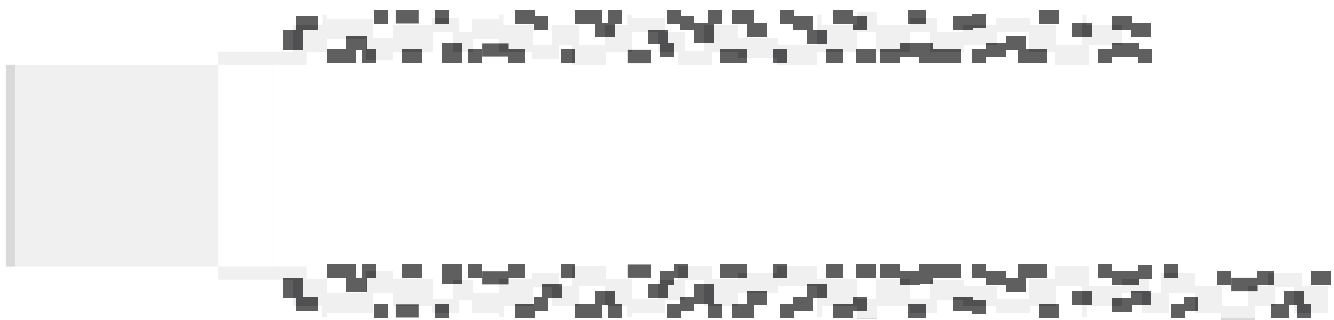
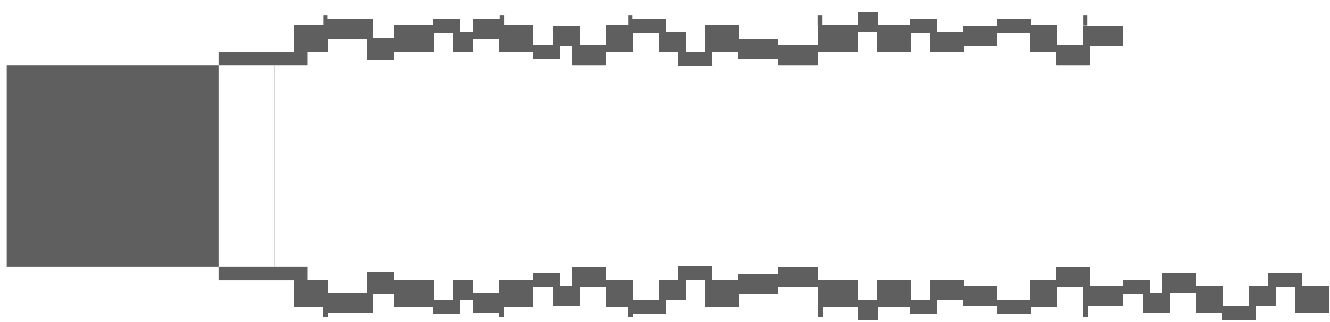
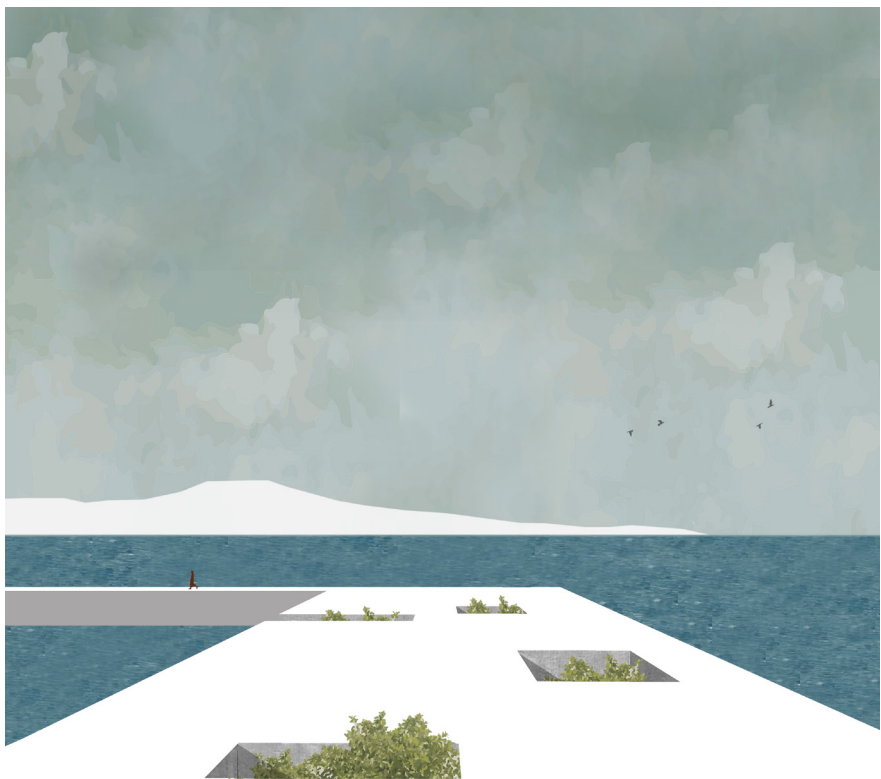
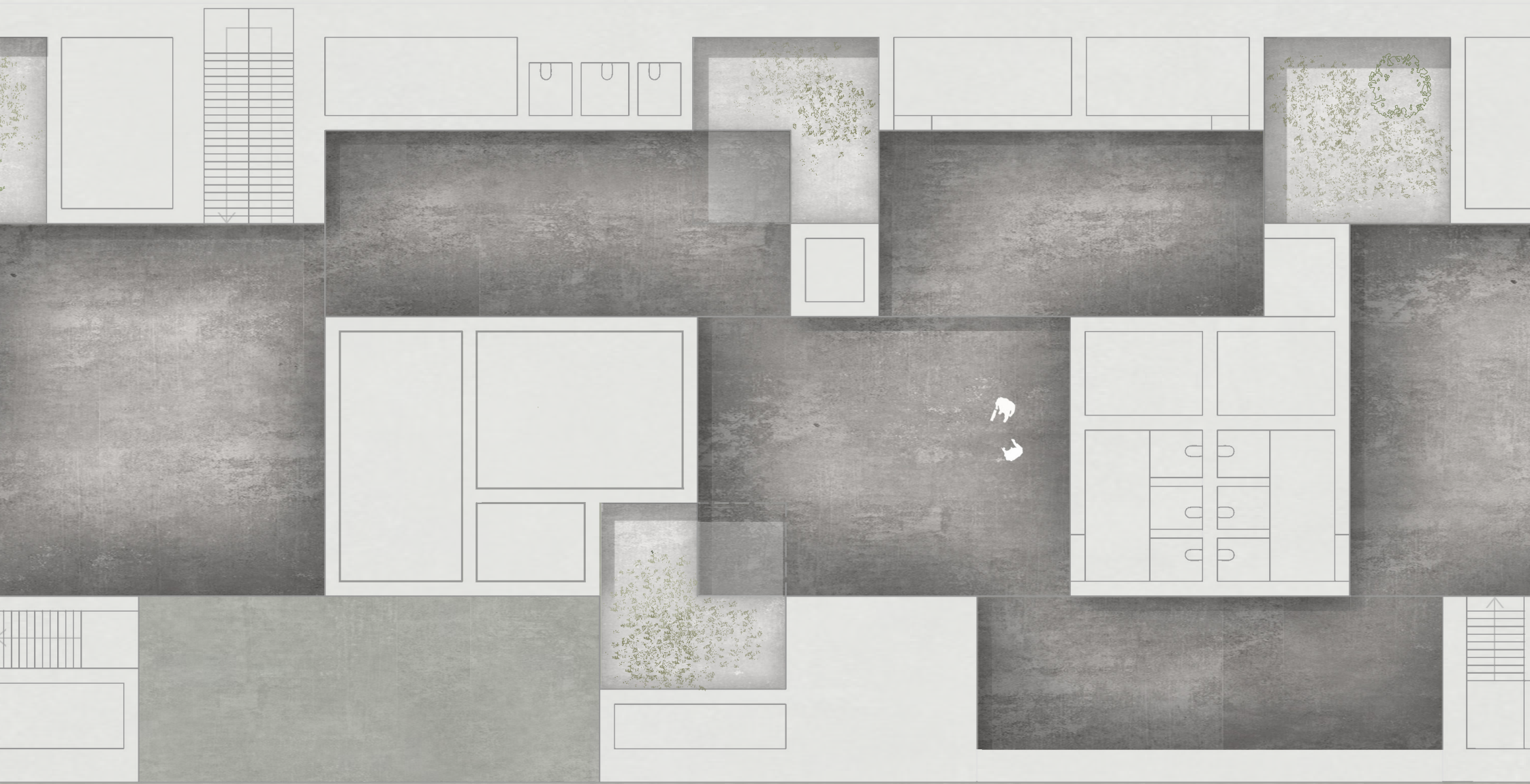


Diagrama plantas.



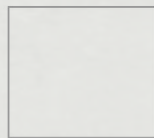
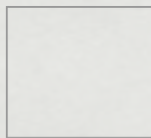
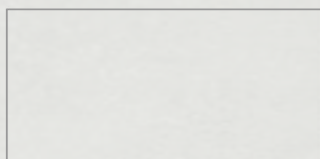
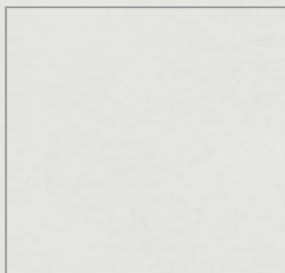
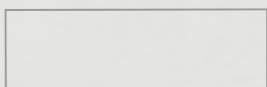
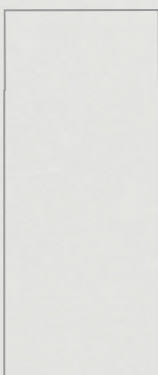
Colagem, perspectiva sobre o pier.





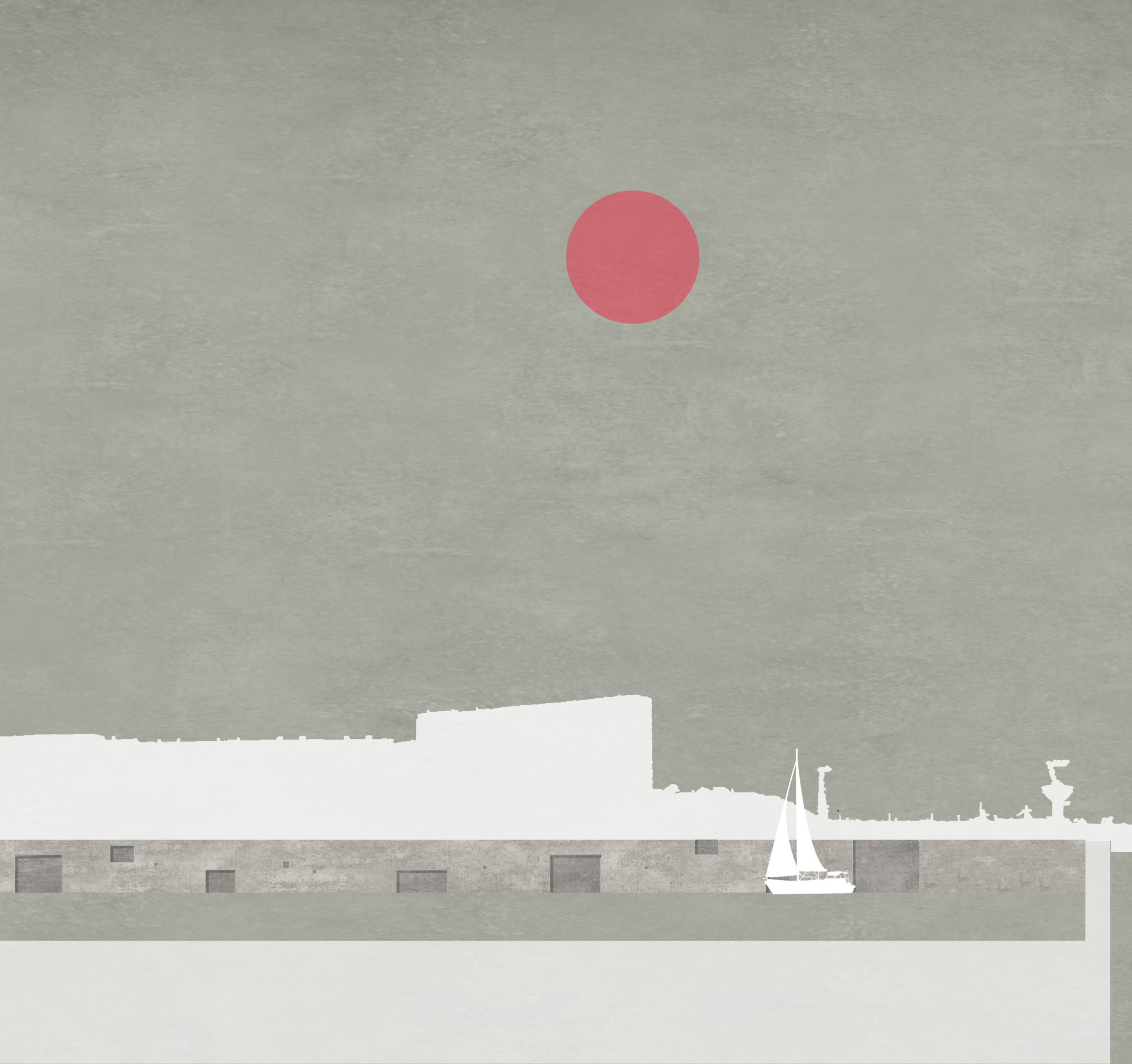


Corte Longitudinal. Escala 1:200



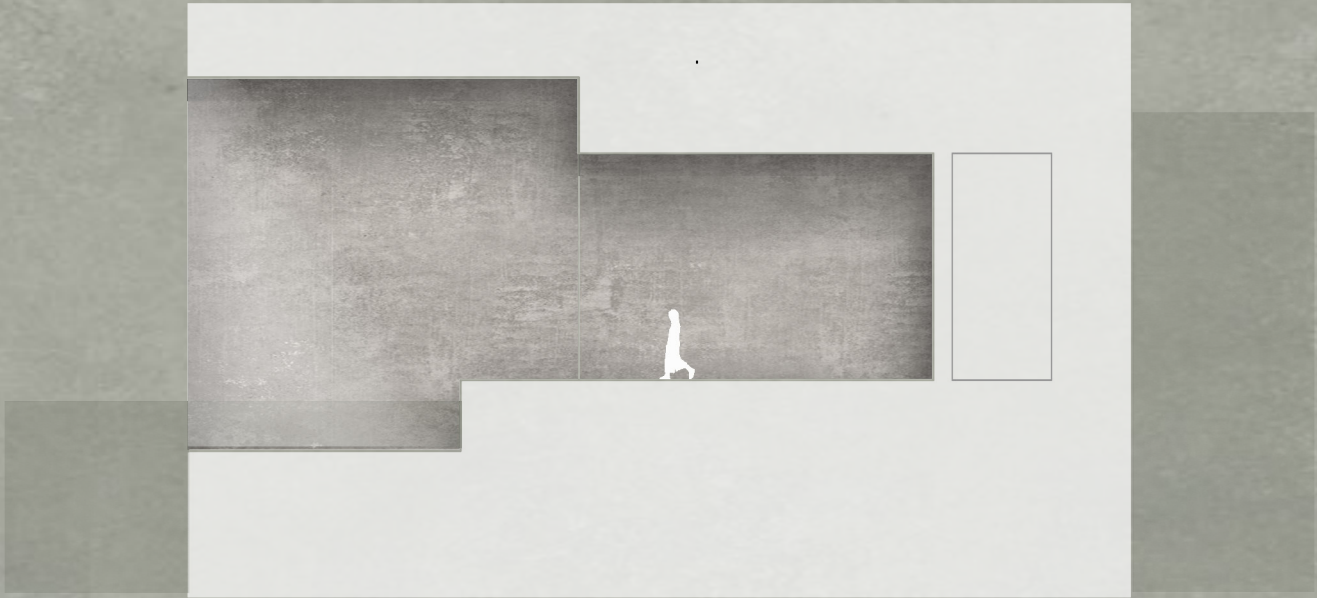


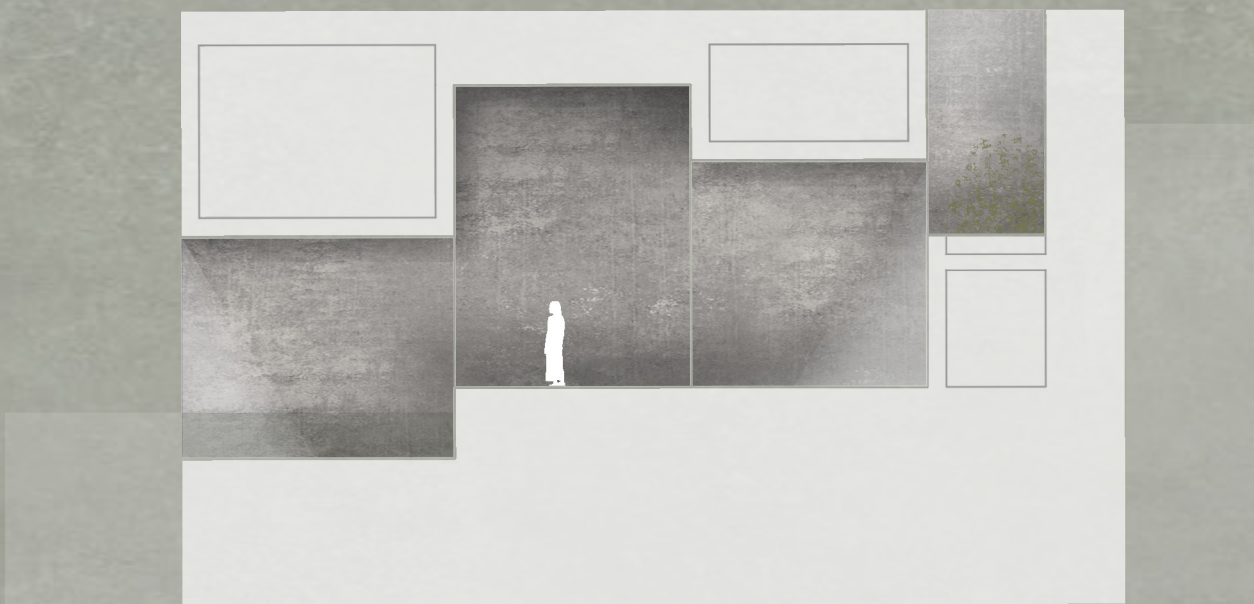
Fachada. Escala 1:1 000



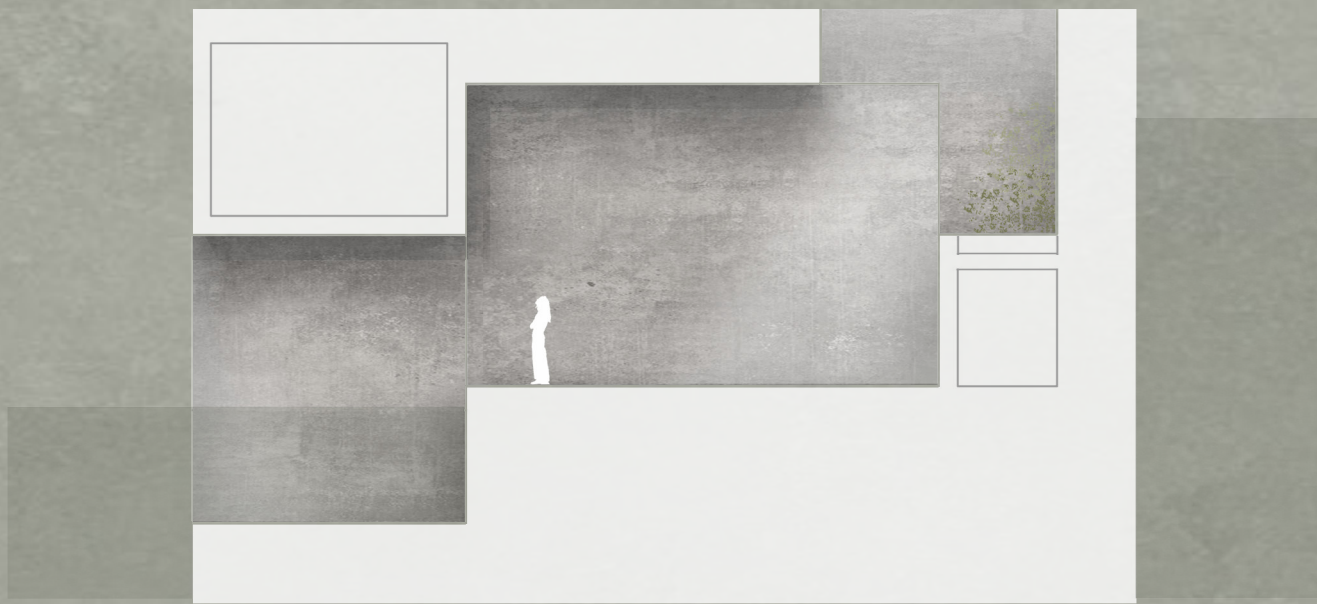


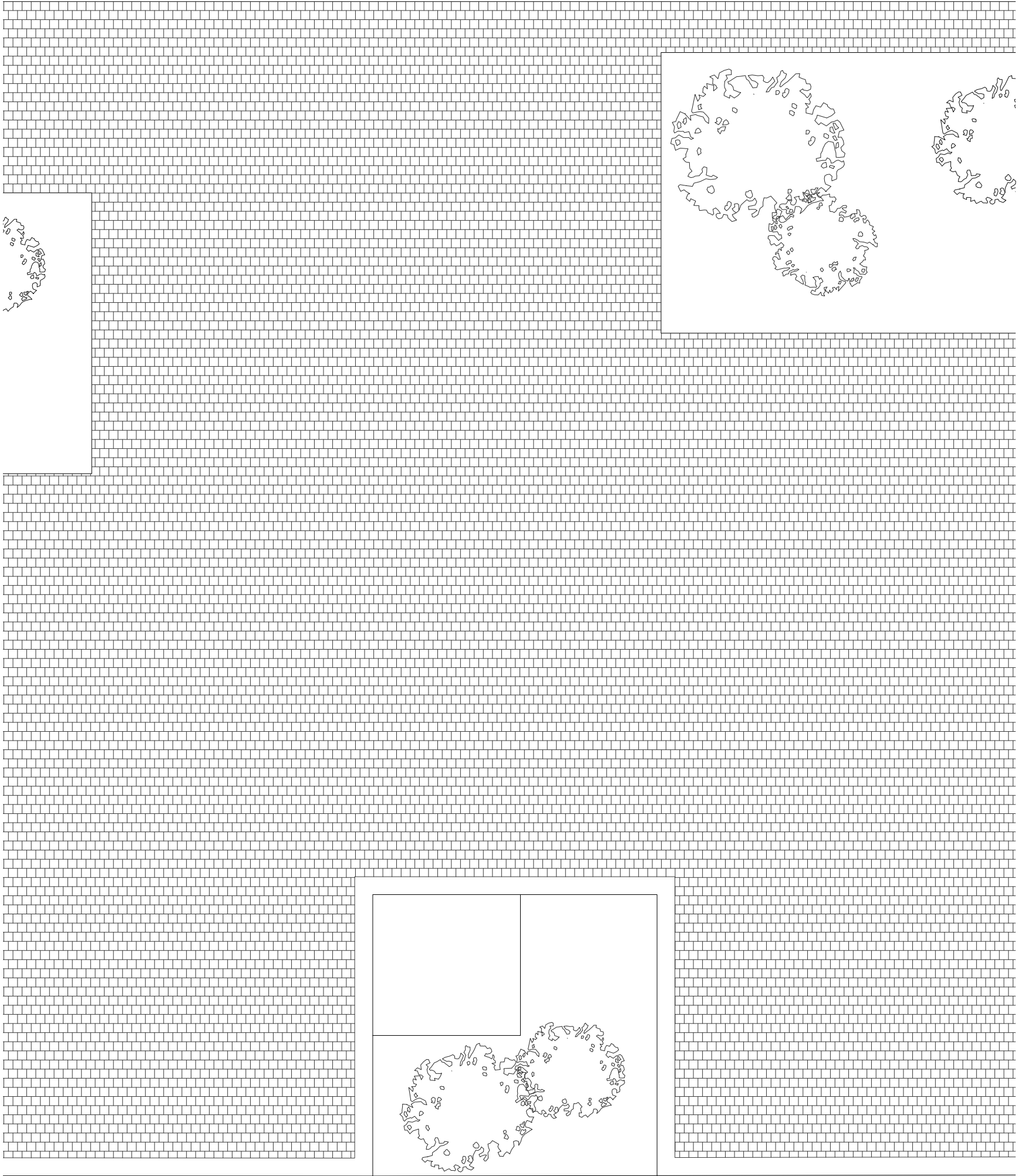
Cortes Transversais. Escala 1:200



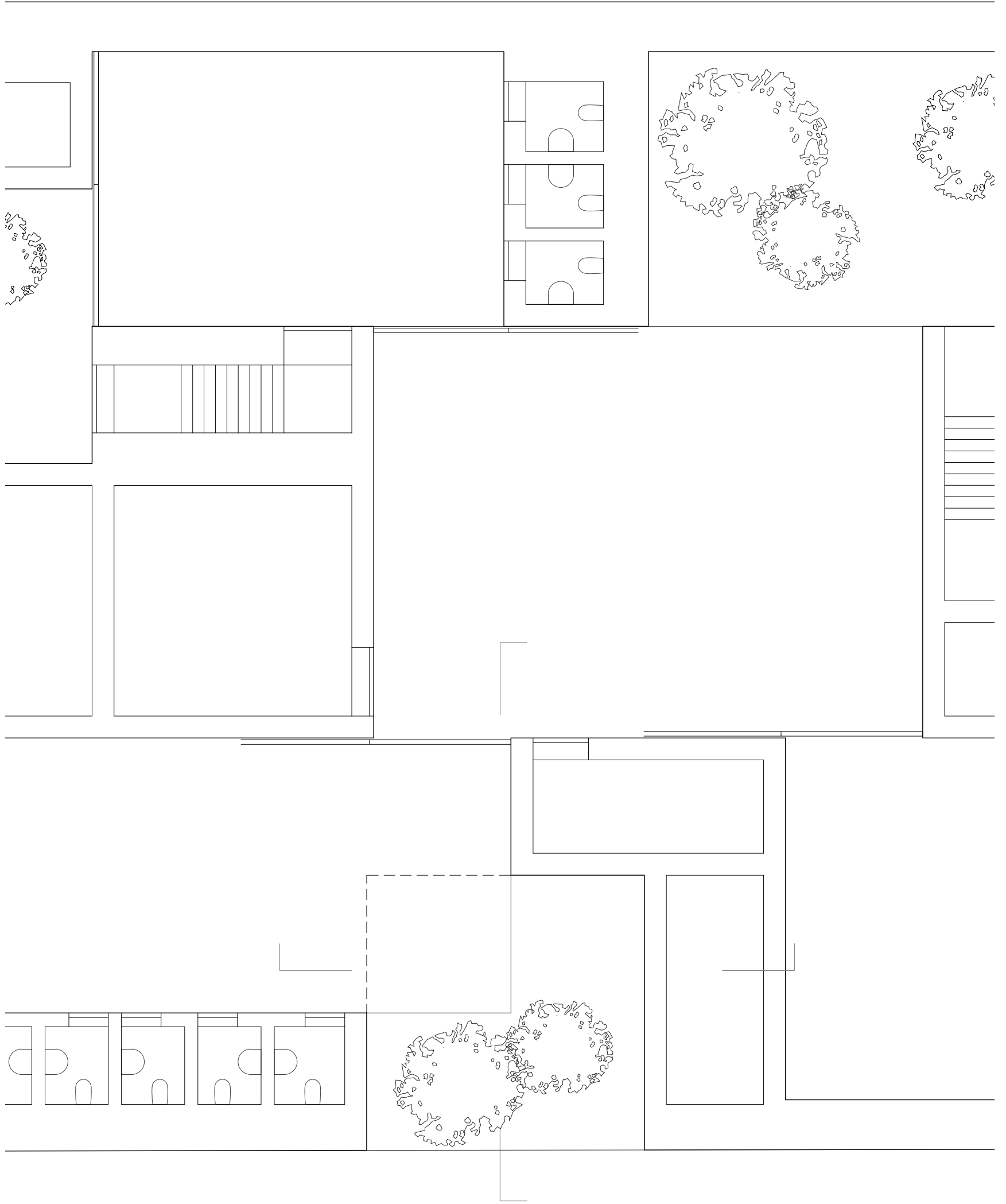


Cortes Transversais. Escala 1:200

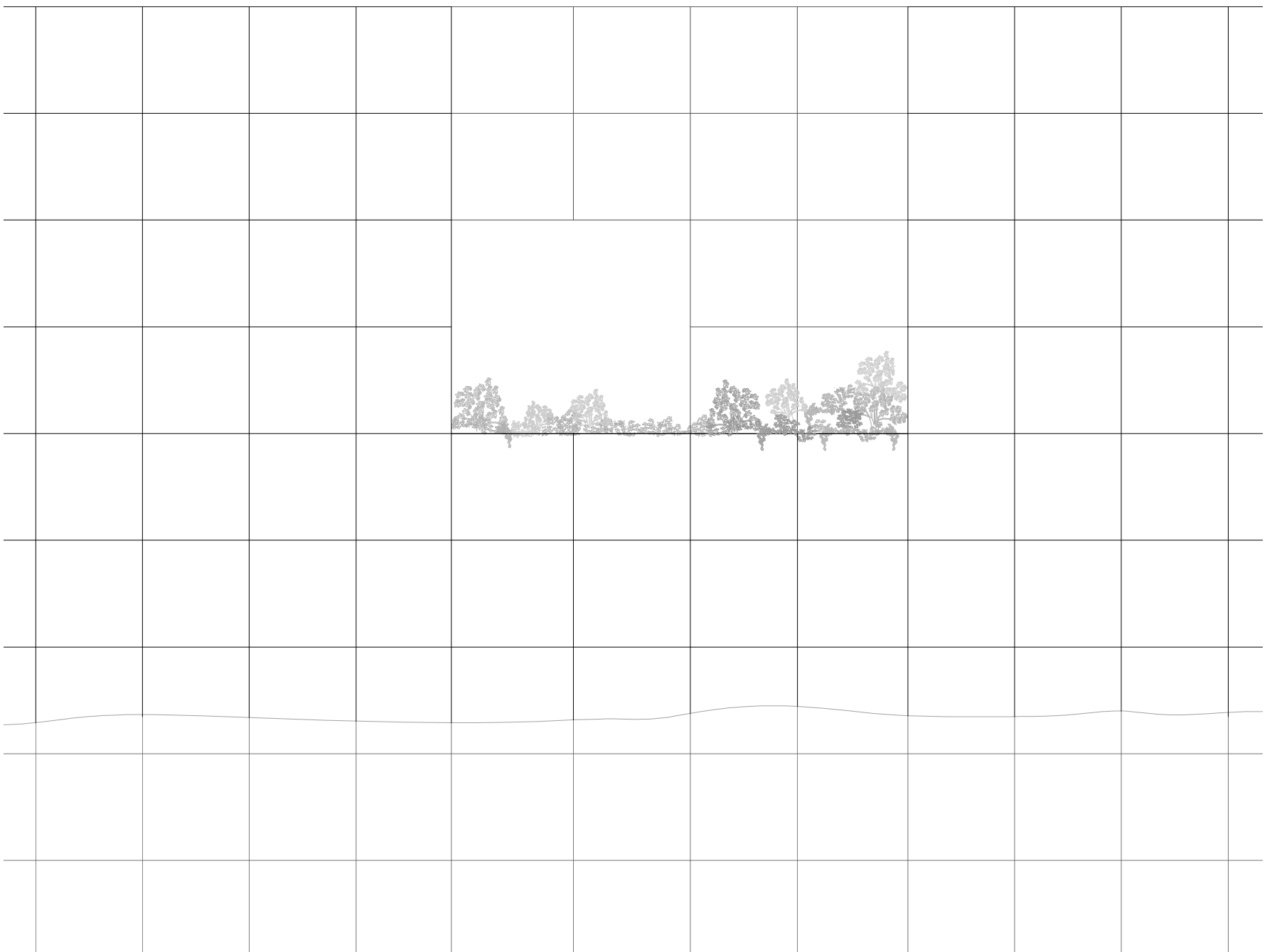




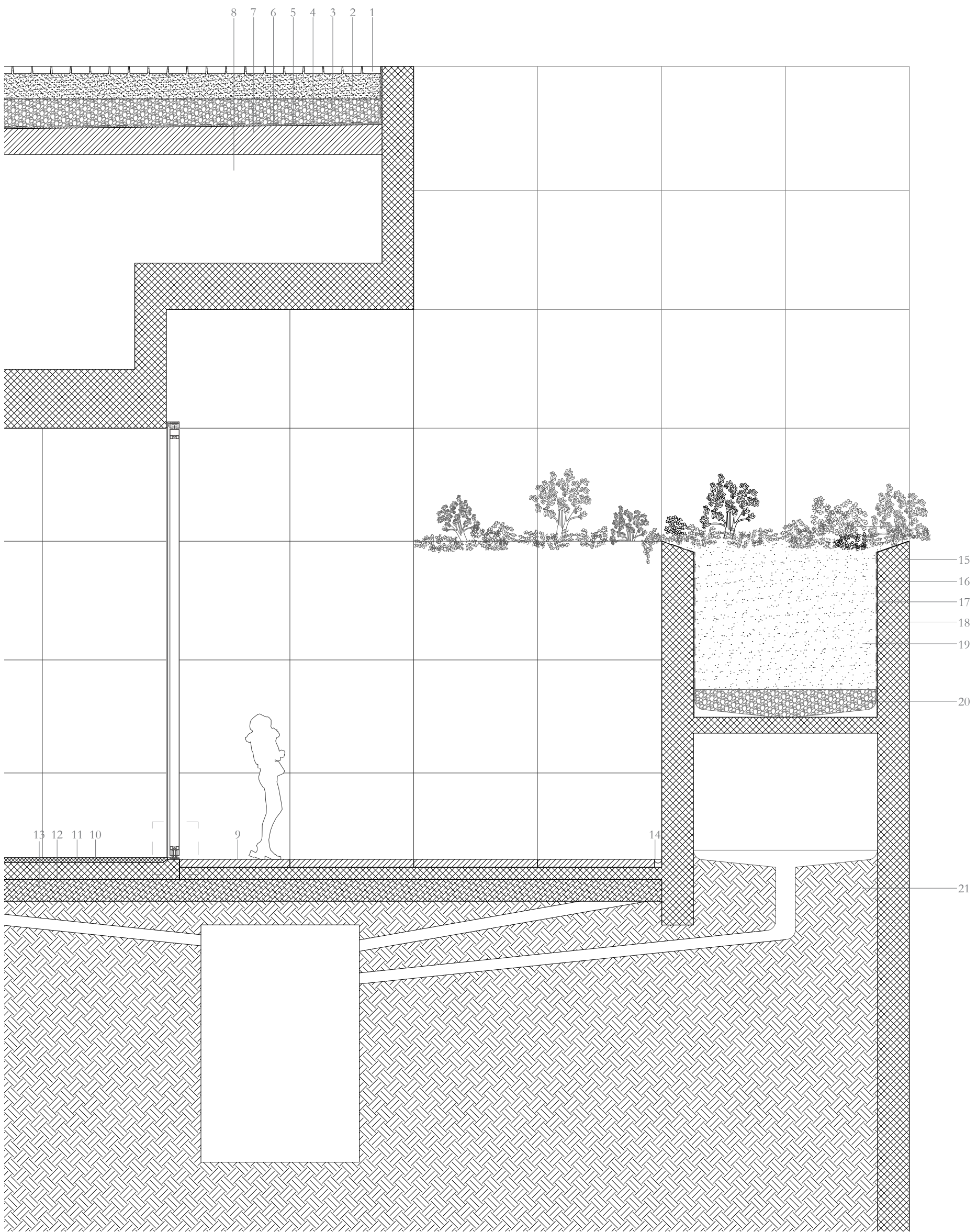
Cobertura. Escala 1:100



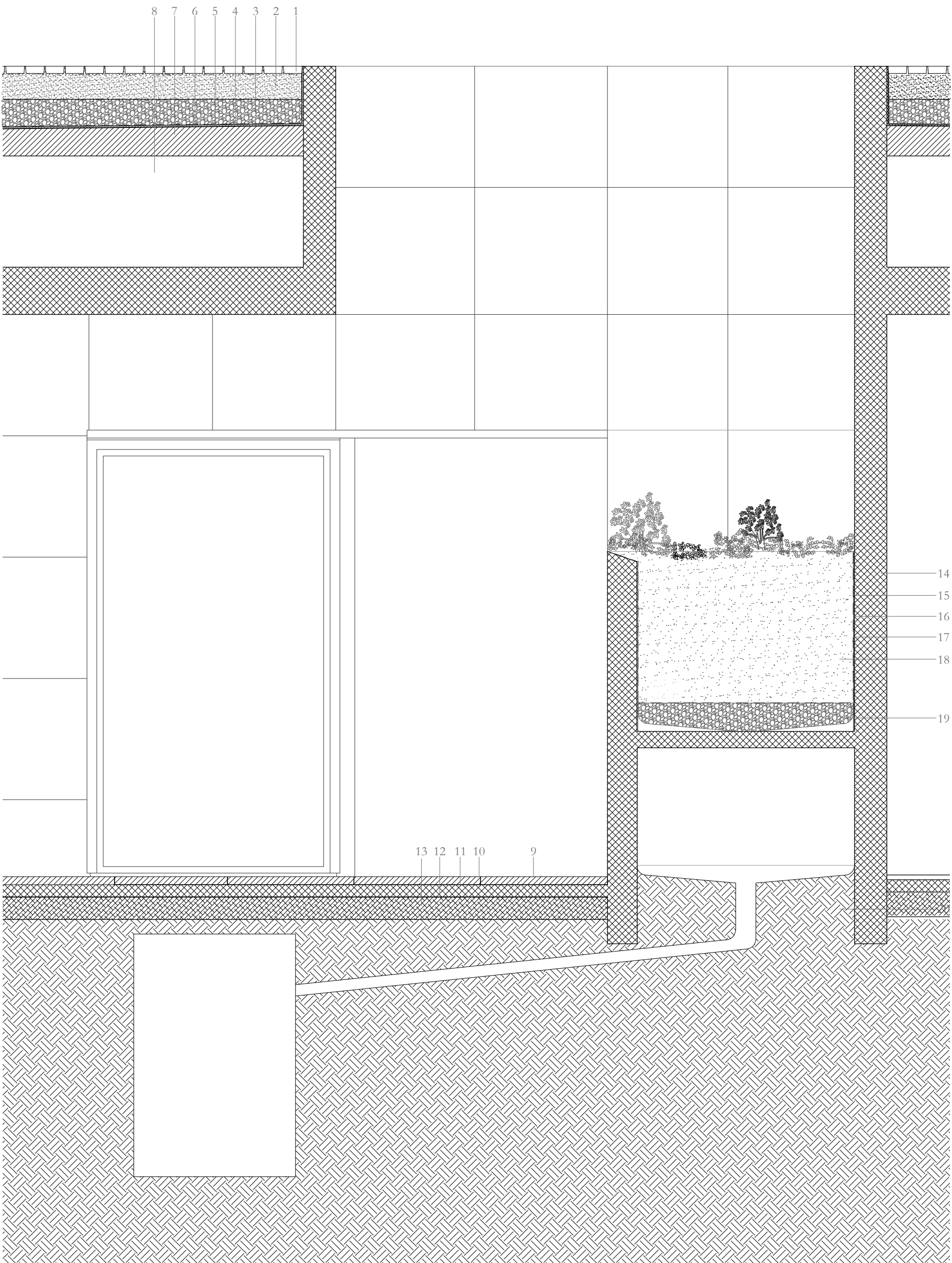
Planta. Escala 1:100



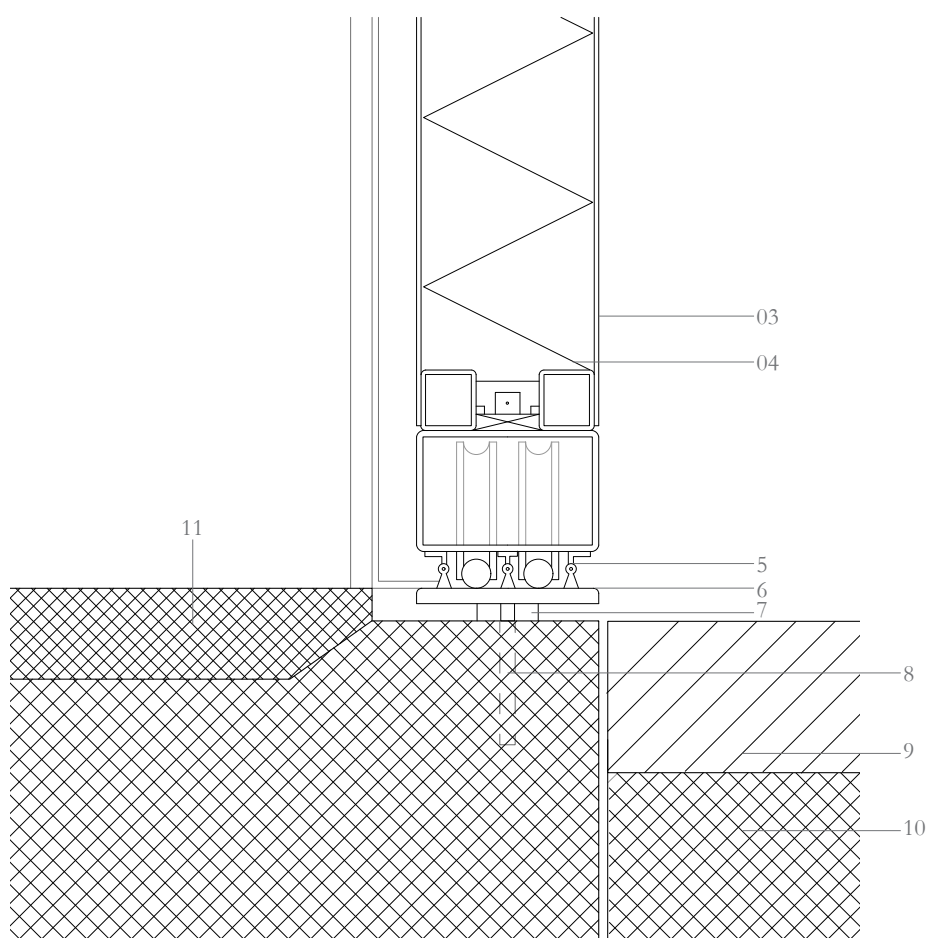
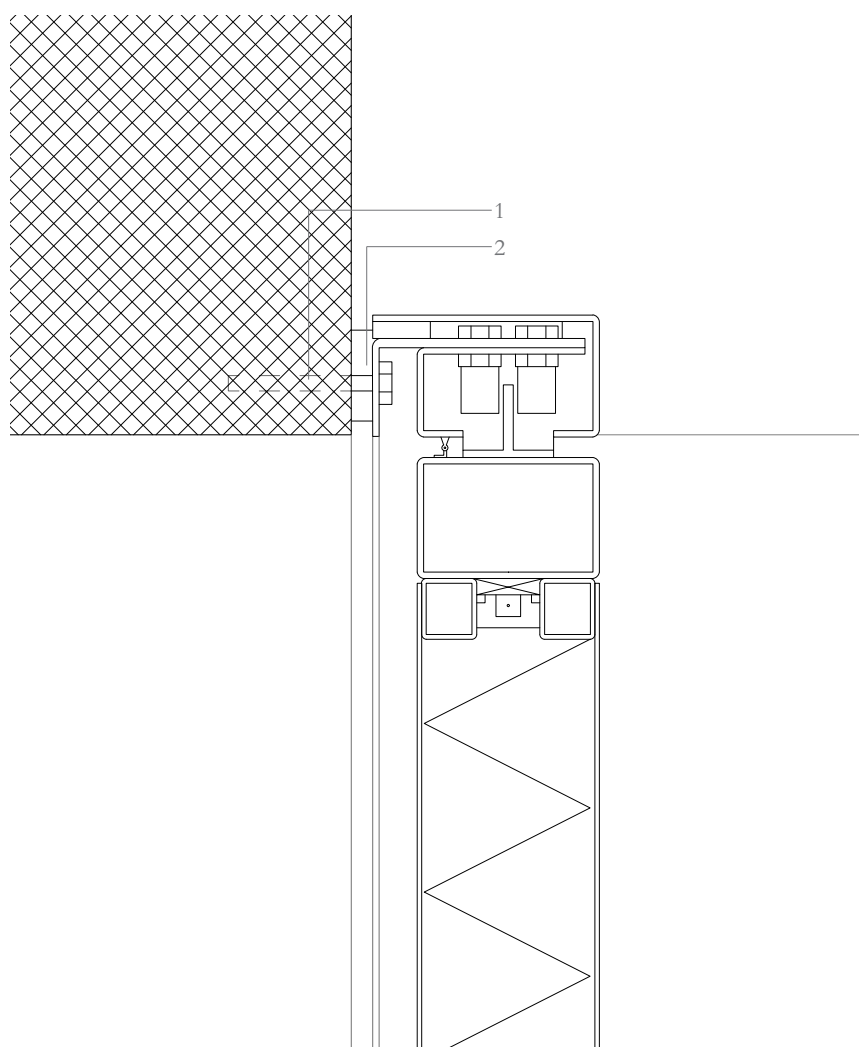
Fachada. Escala 1:100



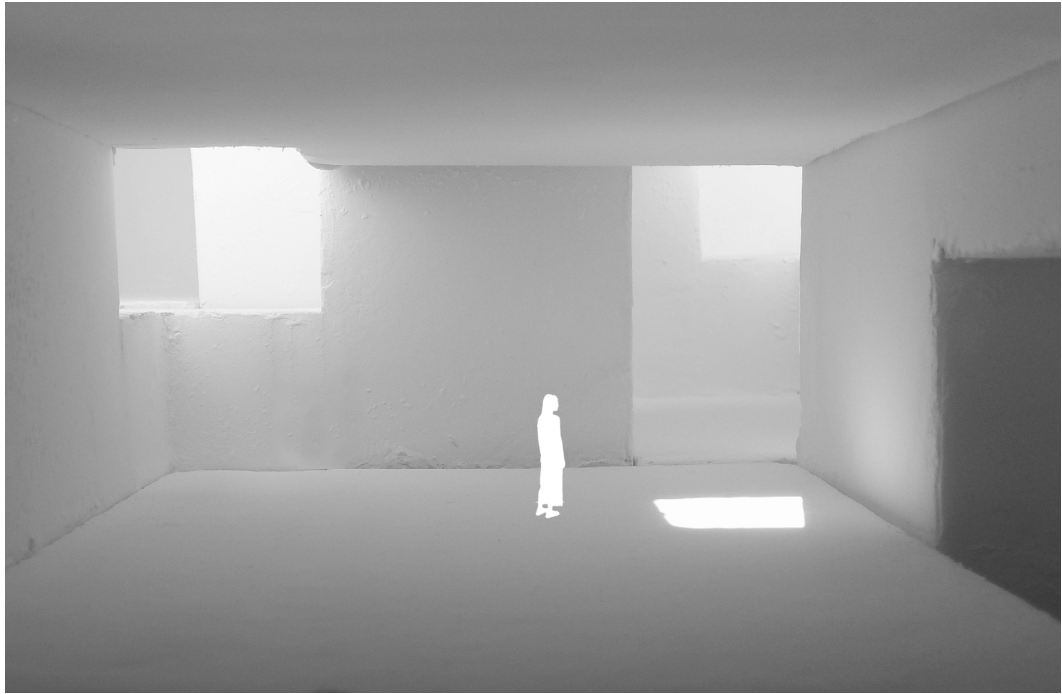
1. Cubo de granito serrano.
2. Areia.
3. Geotextil.
4. Gravelha.
5. Manta drenante.
6. Impermeabilizante.
7. Camada forma betão leve $1\% \geq 40$
8. Enchimento.
9. Blocos de betão.
10. Betonilha armada com endurecimento de superfície.
11. Betão.
12. Lâmina separadora de polietileno.
13. Entrocamento.
14. Caleira em aço brickslot.
15. Betão.
16. Tela impermeabilizante com proteção anti raiz.
17. Manta drenante.
18. Terra.
19. Gravelha.
20. Terra compactada.



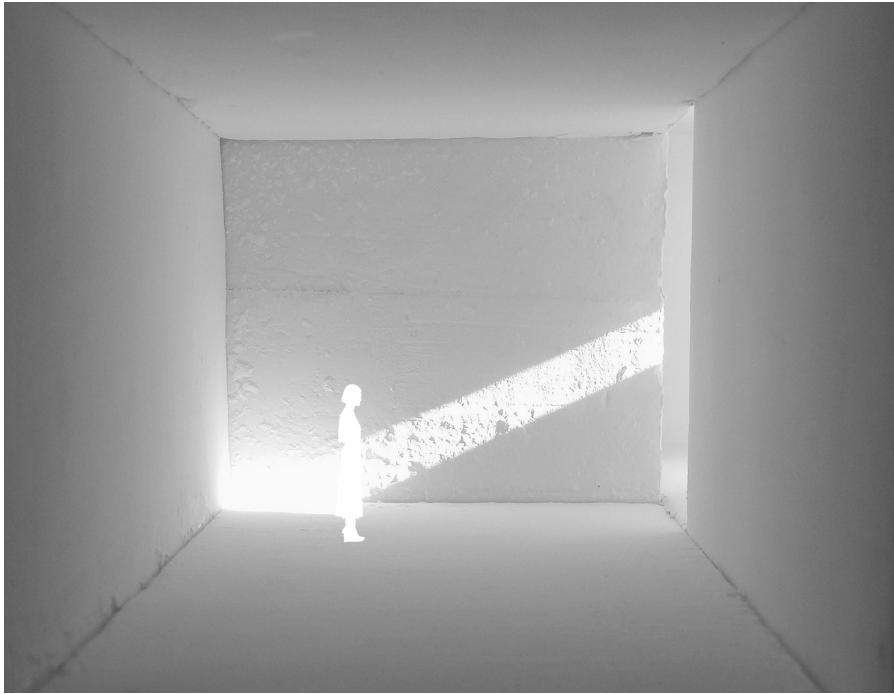
1. Cubo de granito serrano.
2. Areia.
3. Geotextil.
4. Gravelha.
5. Manta drenante.
6. Impermeabilizante.
7. Camada forma betão leve $1\% \geq 40$
8. Enchimento.
9. Blocos de betão.
10. Betonilha armada com endurecimento de superfície.
11. Betão.
12. Lâmina separadora de polietileno.
13. Entrocamento.
14. Betão.
15. Tela impermeabilizante com proteção anti raiz.
16. Manta drenante.
17. Terra.
18. Gravelha.
19. Terra compactada.



1. Solda química ao betão.
2. Compriband cor preta.
3. Chapa de Aço 3mm.
4. Isolamento térmico.
5. Pelúcia de pelo.
6. Aço inox.
7. Compriband cor preta.
8. Solda química ao betão.
9. Pavimento exterior de blocos de betão.
10. Betão.
11. Betonilha armada com endurecimento de superfície.



Maquete. Escala 1:100



BIBLIOGRAFIA

ANTÓNIA, Maria; DE LIMA, Pedroso – *Grandes famílias, grandes empresas: Ensaio Antropológico sobre uma Elite de Lisboa*. Lisboa: Etnográfica Press, 2019. ISBN 9791036516306.

ADMINISTRAÇÃO GERAL DO PORTO DE LISBOA - *Plano de Melhoramento do Porto de Lisboa*. Lisboa: Tipografia Portuguesa Lda.,1948. Arquivo dos Portos de Lisboa, Setúbal e Sesimbra.

Administração do Porto de Lisboa - *Boletim do Porto de Lisboa. Lisboa*. Ano IV, N.º 41 (Jun. 1954). Arquivo dos Portos de Lisboa, Setúbal e Sesimbra.

A inauguração do novo estaleiro da Margueira. *Lisnave*. Almada. N.º 19 (1967), p. 4.

A mulher no trabalho. *Lisnave*. Almada. N.º 21(1967), pp.14-15.

Assim cresce o Novo Estaleiro. *Lisnave*. Almada. N.º 02 (1966), p. 10.

Boletim do Porto de Lisboa ano IV N.º 41, junho de 1954. Arquivo dos Portos de Lisboa, Setúbal e Sesimbra.

CÂMARA MUNICIPAL DE ALMADA - *Pórtico de Identidade*. Almada: Câmara Municipal de Almada, 2019. ISBN 978-989-8668-24-0.

CARDOSO LEITAO, Simão; PEREIRA, Gustavo; RAMOS, Joaquim; SILVA, Alexandre - *Uma caracterização do associativismo confederado em Portugal - Colectividades de Cultura, Recreio e Desporto*. Lisboa: Cidater, Cooperativa de Ensino e Cultura, CRL Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias, 2009. ISBN 978-989-20-1604-7.

CASTANHEIRA, António José, OLIVEIRA RAMOS, Paulo - *100 Anos do Porto de Lisboa*. Lisboa: Administração do Porto Lisboa, 1987. Depósito legal número 12 475.

Constituição de um Lar de Jovens. *Lisnave*. Almada. N.º 59 (1970), p. 12.

CURTINHAL, Elisabete – *Barcos, memórias do Tejo*. Seixal: Câmara Municipal do Seixal, Ecomuseu Municipal, 2007. ISBN 978-972-8740-36-8.

Doca Alfredo da Silva. *Lisnave*. Almada. N.º 90 (1971), pp. 12-14.

Doca Alfredo da Silva. *Lisnave*. Almada. N.º 13 (1967), s. p.

DE SOLÀ-MORALES, Ignasi – *Territórios*. In Terrain vague, pp. 181-193. Barcelona: Gustavo Gili, 1995. ISBN 9788425218644.

FIGUEIRA DE FARIA, Miguel [et al.] - *Lisnave: Contributos para a História da Indústria Naval em Portugal*. Lisboa: Inapa, 2001. ISBN 972-797-006-0.

FLORES, Alexandre - *Almada Antiga e Moderna: Roteiro Iconográfico, vol. II*. Almada: Câmara Municipal de Almada, Freguesia de Cacilhas, 1987.

FLORES, Alexandre; ROUPA, Carlos; REIS, Paulo - *Implantação da República em Almada, Comemorações do centenário da República, 20º Exposição documental*. Almada: Câmara Municipal de Almada, 2011.

FONTES, Jorge - *Greves e Conflitos Sociais na Lisnave*. Lisboa: Instituto de História Contemporânea - FCSH-UNL, 2012. ISBN 978-972-96844-1-8.

FRANCISCO, Sílvia; RAMALHETE, Filipa – *Associativismo, Identidade e Território no Concelho de Almada*. In Marques, Carlos Almeida (coord.) *Planeamento Cultural Urbano em Áreas Metropolitanas*. Lisboa: Caleidoscópio, 2016. ISBN 9789896583279.

GIDDENS, Anthony - *Dualidade da Estrutura: Agência e Estrutura*. Oeiras: Celta, 2004. ISBN 972-774-063-4.

HALPERN PEREIRA, Miriam - *Livre Câmbio e Desenvolvimento Económico*. Lisboa: Livraria Sá da Costa Editora, 2009. ISBN 9789725621677.

Hora de Folgar. *Lisnave*. Almada. N.º 18 (1967), p. 17.

Inauguração da sede Clube Lisnave. *Lisnave*. Almada. N.º 65 (1971), p. 10.

Isto é a Lisnave. *Jornal de Almada*. Almada. Volume 9 (Nov. 1978).

Jornal de Almada. Almada. N.º 1451 (1979).

Lisnave fecha as portas. *A Capital*. Almada. N.º 13 (2000), s. p.

LOPES, José da Silva - *A economia portuguesa desde 1960*. Lisboa: Gradiva, 1996. ISBN 978-972-662-472-1.

LOUREIRO, Carlos Gomes Amorim - *Estaleiros Navais Portugueses: Subsídios para a História da Construção Naval de Ferro e Aço em Portugal, vol.II, H. Parry & Son*. Lisboa: Oficina Gráfica de Ramos, Afonso & Moita, Lda, 1965.

MENDES, José Amado - *Dos grupos económicos às novas multinacionais em Portugal (1970-2010)*. Anuario Centro De Estudios Económicos De La Empresa Y El Desarrollo, 10. Argentina: CEEED, 2018. ISSN 1852-5784.

O FAROL, Associação de Cidadania de Cacilhas - *As Margueiras, Contributos para a História de Cacilhas*. Almada: Junta de Freguesia de Cacilhas e O Farol, 2013. INB 364394 13.

O Panorama. *Jornal Litterário e instructivo da Sociedade Propagadora dos Conhecimentos Úteis*. Lisboa. Volume IX, N.º 18 (1847). Disponível em WWW:<URL:http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/OPanorama/OPanorama_1846.htm>

PERES CABREIRA, Pamela; VARELA, Raquel - *História do Movimento Operário e Conflitos Sociais em Portugal*. Lisboa: Instituto de História Contemporânea, 2020. ISBN 978-989-8956-20-0.

PÉREZ SUÁREZ, Miguel Ángel - *Contra a exploração Capitalista: Comissões de Trabalhadores e Luta Operária na Revolução Portuguesa (1974-1975)*. FCSH – Universidade NOVA. Lisboa, 2008. Dissertação de mestrado.

PIMENTA Carlos, FIGUEREDO Octávio, BRANDÃO António - *A estratégia nacional de Portugal desde 1926 até 2000*. IDITC, Instituto de Desenvolvimento e Inspeção das Condições de Trabalho. Lisboa, 2002. ISBN 972-8321-47- 3.

Petróleo, primeira fonte de energia mundial. *Lisnave*. Almada. N.º 94 (1973), p. 19.

RAJADO, Ana Maria dos Santos - *O Pacto Social nos Estaleiros Navais da Lisnave (1979-94): do direito ao trabalho à precarização*. Lisboa: FCSH:DH, 2016. Dissertação de mestrado.

REIS, Paulo; ROUPA, Carlos; CRUZ; Maria Fernanda - *Almada na História - Boletim de Fontes Documentais | Volumes 25-26*. Almada: Câmara Municipal de Almada, 2013. ISSN 1645-33026. Disponível em WWW<URL:https://issuu.com/cmalmada/docs/almada_na_historia_boletim_de_fonte_8c9034985161f7>. (Consultado em 21 Abr. 2021).

RIBEIRO, José Félix - *Grande indústria, banca e grupos financeiros - 1953-73*. In *Análise Social*, vol. XXIII (99), pp. 945-1018. Lisboa: Instituto de Ciências Sociais, 1987. ISSN 0003-2573.

RIBEIRO, Miguel; GUERREIRO, Sandra – *Almada – Tempos de Progresso e Desenvolvimento*. Almada: Câmara Municipal de Almada, 2013. ISBN 97898986680208.

RODRIGUES de SOUSA, Jorge - *Infra-estruturas e urbanização da margem sul: Almada, séculos XIX e XX. vol. XXXV*. In *Análise Social* (156), pp. 547-581. Lisboa, 2000. In XVIII Encontro da Associação Portuguesa de História Económica e Social — Urbanismo e Infra-Estruturas Urbanas, Lisboa, Museu da Água, 20-21 de Novembro de 1998.

SANTIAGO BAPTISTA, Luís; MELÂNEO, Paula; CARDOSO, Andrea; LUZIA, Angela - *Almada um território em seis ecologias*. Almada: Câmara Municipal de Almada, 2020. ISBN 978-989-8668-26-4.

Sessão de Esclarecimento do M.F.A. na Margueira. *Lisnave*. N.º 109 (1975), p. 33.

VARELA, Raquel – *Os operários da Lisnave: do conflito à negociação*. In Cadernos AEL, 17(29) - pp. 337-363. AEL- Arquivo Edgard Euenroth. Lisboa, 2012.

Visita dos Órgãos de informação. Lisnave. Almada. N.º 104 (1974), p. 20.

SITOGRAFIA

INE. (2011). *Censos - Resultados definitivos - Região Lisboa*. Lisboa, Portugal: INE, Instituto Nacional de Estatística. Disponível em novembro, 2012 em WWW<URL:https://censos.ine.pt/xportal/xmain?xpid=-CENSOS&xpgid=ine_censos_publicacao_det&contexto=pu&PUBLICACOESpub_boui=73212469&PUBLICACOESmodo=2&selTab=tab1&pcensos=61969554>.

Escola profissional de Almada - *Breve Historial* [Em linha]. Almada: Escola profissional de Almada, 2017, actual 2021. [7 Jan. 2021]. Disponível em WWW<URL:<http://www.epalmada.pt/>>

Porto de Lisboa - *Memória Institucional* [Em linha]. Lisboa: Porto de Lisboa, s.d. actual 2021. [10 Abr. 2021]. Disponível em WWW<URL:<https://www.portodelisboa.pt/memoria-institucional>>.

VIDEOGRAFIA

Cibersul - *Almada, anos 50 do séc. XX* [arquivo de vídeo]. Disponível em WWW<<https://www.youtube.com/watch?v=z64rhh8mFLY>>. (consultado em 11 Jun. 2021).

RTP - *História da Companhia Portuguesa de Pesca (1920-1984)* [arquivo de vídeo]. Disponível em WWW<<https://www.youtube.com/watch?v=-gWAxVYt0opA>>. (consultado em 23 Abr. 2021).

ÍNDICE DE IMAGENS

Figura 01. Mapa de localização Almada atual. Fonte: desenho da autora.

Figura 02. Mapa Litoral de Cacilhas em 1839. Fonte: desenho da autora. Informação cartográfica de: Carta Hydrographica do Littoral de Cacilhas. [Material Cartográfico]. - 1 planta escala 1:510, 300, palmos 12,90 cm. - Lisboa : Off. Lith., 1838. Lith. ; 45,50x65,30 cm, em folha de 49,50x72,00 cm.

Figura 03. Mapa Litoral de Cacilhas, 1710. Fonte: desenho da autora. Informação cartográfica de: Embouchure de la Rivière Du Tage, Nicholas De Fer, 1715 – disponível online. WWW:<URL:https://almada-virtual-museum.blogspot.com/2014/10/o-torreao-e-lapa.html> (consultado em 16 Jun. 2021).

Figura 04. Mapa litoral da Margueira em 1938. Fonte: desenho da autora. Informação cartográfica de: Carta Topográfica de Almada. Almada (Palença de Baixo; Arrábida; Arealva; Olho de Boi; Fonte da Pipa; Ginjal; Cacilhas; Margueira; Mutela; Caramujo; Arsenal da Marinha). [Material Cartográfico]. [S.I.: 04E, 1938.] – 1 planta escala 1:5000. Arquivo dos Portos de Lisboa, Setúbal e Sesimbra. Código de referência: PT/APLSS/PL/11-03/02/0001/000057.

Figura 05. Mapa litoral da Margueira em 1958; desenho da autora baseado em Vista aérea do perré na variante à Estrada Nacional 10, zona da Mutela e da Margueira, 1958; Arquivo dos Portos de Lisboa, Setúbal e Sesimbra. Escala 1:10 000.

Figura 06. Regularização da margem esquerda do Tejo entre Cacilhas e Alfeite; fonte: Estaleiro naval do Alfeite (Ministério da Marinha) e estaleiro naval Parry & Son, Arquivo dos Portos de Lisboa, Setúbal e Sesimbra. Código de referência: PT/APLSS/PL/02-03/03/A4.9.675.

Figura 07. Aterro para construção da variante à Estrada Nacional 10 em 1940 - Cova da Piedade, Mutela, aterro para construção da variante à Estrada Nacional 10; fonte: Museu da Cidade de Almada, Câmara Municipal de Almada.

Figura 08. A nova muralha da Margueira em 1940 - Cova da Piedade,

Mutela, construção da variante à Estrada Nacional 10; fonte: Mário de Cruz Fernandes, Museu Almada Virtual.

Figura 09. Mapa de melhoramento em 1955. Fonte: desenho da autora. Informação cartográfica de: Planta doca do Alfeite - Margem Sul do rio Tejo. [Material Cartográfico]. APL, S.A., Administração do Porto de Lisboa. Código de referência: PTAPLSS/PL/02-03/01/11-19-043.

Figura 10. Mapa de proposta de intervenção na margem da Margueira. Fonte: desenho da autora. Informação cartográfica de: Planta de localização do estaleiro da Margueira, Cacilhas, 1962. [Material Cartográfico] - 1 cópia heliográfica à escala 1:5000; contém legenda: plano geral das obras marítimas, entre Cacilhas e Alfeite, esquema do estaleiro naval proposto pela “Lisnave” (alternativa F) e solução “C” de localização de uma doca seca de 300 m (Comissão de 1952). Gonçalo Abreu; Arquivo Histórico Municipal de Almada; Câmara Municipal de Almada. Código de referência: PT/AHALM/CMALM-ARQUIVOS ESPECIAIS/CARTOGRAFIA/EXPOSIÇÃO ALMADA: UM TERRITÓRIO EM SEIS ECOLOGIAS-E4 - COSTA MILITAR E INDUSTRIAL/E4_28.2..

Figura 11. Primeira proposta Lisnave, fase 1 e 2. Fonte: desenho da autora. Informação cartográfica de: Planta geral do estaleiro da Margueira – 1 fase, Cacilhas; planta geral do estaleiro da Margueira – fase final, Cacilhas, 1962. [Material Cartográfico]. - 1 cópia heliográfica à escala 1:25250; contém legenda: oficinas, armazéns, centrais elétricas, posto de distribuição de água doce, parques, docas, carreira de construção, cantina e vestiários, edifício da direção geral e serviços de produção. CUF Lisnave, Arquivo Histórico Municipal de Almada. Código de referência: PT/AHALM/CMALM-ARQUIVOS ESPECIAIS/CARTOGRAFIA/EXPOSIÇÃO ALMADA: UM TERRITÓRIO EM SEIS ECOLOGIAS-E4 - COSTA MILITAR E INDUSTRIAL/E4_28.4.

Figura 12. Lisnave. Fonte: desenho da autora. Informação cartográfica de: Fotoplano do Estaleiro Naval da Lisnave. [Material Fotográfico] - 32 doc. fotográficos (positivo, p/b); papel. Conjunto de fotografias dos Estaleiros Navais de Lisboa (Lisnave) empresa de construção e reparação naval portuguesa, sediada no Estaleiro da Margueira em Cacilhas

até ao ano de 2000, altura em que se mudou totalmente para o Estaleiro da Mitrena em Setúbal. Integra ainda imagens do Estaleiro da Mitrena em Setúbal (Setenave) e do Estaleiro da Rocha do Conde de Óbidos em Lisboa. Arquivo Histórico Municipal de Almada, Câmara Municipal de Almada. Código de referência: PT/AHALM/CMALM/U/001/00065. Figura XX Posto Médico; foto Revista Lisnave N.º 98 p. 11. Museu Naval, Câmara Municipal de Almada.

Figura 13. Posto Médico; fonte: Revista Lisnave N.º 98 p. 11; Arquivo Histórico Municipal de Almada.

Figura 14. Refeitório; foto Revista Lisnave N.º 100 p. 16. Museu Naval, Câmara Municipal de Almada.

Figura 15. Edifício do Refeitório 2021; foto Gabriela Torres.

Figura 16. Cerimônia conclusão do campeonato de Passatempos Inter-Secções, foto Revista Lisnave N.º 18 p. 16. Museu Naval, Câmara Municipal de Almada.

Figura 17. Reunião sobre as reivindicações no refeitório, foto Revista Lisnave N.º 100 p. 6. Museu Naval, Câmara Municipal de Almada.

Figura 18. Jogo de Xadrez na zona de desemprego; foto Lisnave, Estaleiros Navais, S.A. Museu Naval, Câmara Municipal de Almada.

Figura 19. Edifício da Escola da Lisnave; Boletim Lisnave Estaleiros Navais de Lisboa, S.A. Histórico background, p. 14 (s.d.). Museu Naval, Câmara Municipal de Almada.

Figura 20. O Barquinho 1972; foto Nuno Barros Roque da Silveira. Museu Naval, Câmara Municipal de Almada. Museu Naval, Câmara Municipal de Almada.

Figura 21. Piscina Clube Lisnave; foto Revista Lisnave N.º 91 p. 21. Museu Naval, Câmara Municipal de Almada.

Figura 22. Jogos juvenis de Almada 1972, foto Fotoarte Paiva & Irmão;

Arquivo Histórico Municipal de Almada. Museu Naval, Câmara Municipal de Almada.

Figura 23. Lar de Jovens, foto Revista Lisnave N.º 59 p. 14. Museu Naval, Câmara Municipal de Almada.

Figura 24. Cooperativa criada pelos trabalhadores da Lisnave, em Almada 1976/77; foto Lisnave, Estaleiros Navais, S.A. Museu Naval, Câmara Municipal de Almada.

Figura 25. Pórtico Lisnave; imagem da autora.

Figura 26. Interior da doca; imagem da autora.

Figura 27. Margens da Lisnave; imagem da autora.

