

UNIVERSIDADE
AUTÓNOMA
DE LISBOA



DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA
MESTRADO EM ARQUITETURA
UNIVERSIDADE AUTÓNOMA DE LISBOA
“LUÍS DE CAMÕES”

PLATAFORMA SUL

Um novo chão comum para a Lisboa metropolitana

Dissertação para a obtenção do grau de Mestre em arquitetura

Autora: Gabriela Ribeiro Horta

Orientadoras: Professora Arquiteta Inês Varela Maia Lobo e Professora Arquiteta Marta Sequeira Carneiro

Número do candidato: 30004851

Setembro de 2024

Lisboa

RESUMO:

Esta tese parte assim de uma análise aprofundada da frente ribeirinha de Almada — a extensa e algo esquecida margem sul da Área Metropolitana de Lisboa —, com o intuito de compreender a sua evolução ao longo do tempo e o seu potencial inerente. A partir deste reconhecimento, esta tese coloca a hipótese de concretização de um conjunto de intervenções pontuais capazes de redefinir a relação desta margem com o tecido consolidado da cidade de Almada. Pretende-se identificar as oportunidades de intervenção pontual — da simples reativação, à reabilitação, passando pela reprogramação — mas, sobretudo, de restabelecimento da continuidade na plataforma e do garante da sua ligação ao centro histórico, transformando uma plataforma residual, vestígio de uma ocupação industrial, num novo elemento central e de ligação do território de Almada, mas também da Área Metropolitana de Lisboa.

PALAVRAS-CHAVE: Lisboa, Margem Sul, Plataforma, Frente ribeirinha.

ABSTRACT:

This thesis therefore starts from an in-depth analysis of the Almada riverfront — the extensive and somewhat forgotten southern bank of the Lisbon Metropolitan Area —, with the intention of understanding its evolution over time and its inherent potential. Based on this recognition, this thesis raises the hypothesis of carrying out a set of specific interventions capable of redefining the relationship between this bank and the consolidated fabric of the city of Almada. The aim is to identify opportunities for specific intervention — from simple reactivation, to rehabilitation, through reprogramming — but, above all, to reestablish continuity on the platform and guarantee its connection to the historic center, transforming a residual platform, a vestige of an occupation industrial, in a new central and connecting element of the Almada territory, but also of the Lisbon Metropolitan Area.

KEYWORDS: Lisbon, South Bank, Platform, Riverfront.

ÍNDICE:

Índice de imagens	5
Introdução	8
Parte 1. A hipótese	12
Evolução morfológica	13
Hipótese de requalificação	17
Parte 2. Utopias Práticas	18
Utopia Prática 1: Cais do Ginjal	19
Utopia Prática 2: Terminal de Líquidos Banática	21
Utopia Prática 3: 2.º Torrão	23
Parte 3. Chão Comum	26
Um espaço para a cidade metropolitana	27
Bibliografia	29

Índice de Imagens

Figura 01. Cacilhas, chegada dos concorrentes na prova dos 10 mil quilómetros, organizada pelo Automóvel Clube da Alemanha, 1931. Autor: Horácio Novais. Fonte: Arquivo Nacional Torre do Tombo. Código de referência: CFT164.1947.

Figura 02. Vista panorâmica de Cacilhas, com Lisboa ao fundo, século XIX. Autor: L'Évêque. Fonte: Arquivo dos Portos de Lisboa, Setúbal e Sesimbra. Código de referência PT/APLSS/PL/02-03/01/11-21-025.

Figura 03. Construção da doca 13 da Lisnave, 1970-1971. Autor: Lourdes Matos. Fonte: Almada Virtual. URL: <https://almada-virtual-museum.blogspot.com/>. (Consultado em 08 ago 2024).

Figura 04. Cais do Ginjal (detalhe), década de 1960. Autor: Júlio Diniz. Fonte: Almada Virtual. URL: <https://almada-virtual-museum.blogspot.com/>. (Consultado em 4 out 2024).

Figura 05. Vista geral do Cais do Ginjal tomado do Cacilheiro na travessia do Tejo. Autor: António Gedeão. Fonte: Almada Virtual. URL: <https://almada-virtual-museum.blogspot.com/>. (Consultado em 08 ago 2024).

Figura 06. Planta de estudo da envolvente do estaleiro da Lisnave, Margueira, Janeiro de 1975 (não realizado). Autor: Tomás Taveira, Madalena Peres e Sérgio Infante. Fonte: Câmara Municipal de Almada. Código de referência PT/AHALM/CMALM.

Figura 07. Planta de localização 1. Chão Comum. Autora: Gabriela Horta.

Figura 08. Planta de localização 2. Cidade Sistêmica. Autora: Gabriela Horta.

Figura 09. Planta de localização 3. Interrupções e três locais de intervenção. Autora: Gabriela Horta.

Figura 10. Maqueta do Plano de pormenor do Cais do Ginjal, 2013. Autor: Samuel Torres de Carvalho. Fonte: Almada Virtual. URL: <https://almada-virtual-museum.blogspot.com/>. (Consultado em 08 ago 2024).

Figura 11. Concurso plano de pormenor de reabilitação urbana e refuncionalização do largo de cacilhas. 2001-2003. Autor: Nuno Teotónio Pereira, Vasco Massapina e Manuel Salgado.

Fonte: Almada Virtual. URL: <https://almada-virtual-museum.blogspot.com/>. (Consultado em 08/08/2024).

Figura 12. Planta de localização do Cais do Ginjal. Autora: Gabriela Horta.

Figura 13. Cortes explicativos dos acessos ao Cais do Ginjal. Autora: Gabriela Horta.

Figura 14. Diagrama Cais do Ginjal. Autora: Gabriela Horta.

Figura 15. Diagrama Cais do Ginjal. Autora: Gabriela Horta.

Figura 16. Imagem atmosférica do Cais do Ginjal. Autora: Gabriela Horta.

Figura 17. Reportagem fotográfica do Cais do Ginjal. Autora: Gabriela Horta.

Figura 18. Planta de localização da Banática, Repsol. Autora: Gabriela Horta.

Figura 19. Corte do projeto de integração e valorização paisagística na SHELL Portuguesa. Autor: Gonçalo Ribeiro Telles. RIBEIRO TELLES, Gonçalo — A Utopia e os Pés na Terras. Lisboa: Instituto Português de Museus, cop. 2003. p 55.

Figura 20. Corte do projeto de integração e valorização paisagística na SHELL Portuguesa, Autor: Gonçalo Ribeiro Telles. RIBEIRO TELLES, Gonçalo — A Utopia e os Pés na Terra. Lisboa: Instituto Português de Museus, cop. 2003. p 55.

Figura 21. Planta do projeto de integração e valorização paisagística na SHELL Portuguesa, Autor: Gonçalo Ribeiro Telles. RIBEIRO TELLES, Gonçalo — A Utopia e os Pés na Terra. Lisboa: Instituto Português de Museus, cop. 2003. p 56.

Figura 22. Alçado do projeto de integração e valorização paisagística na SHELL Portuguesa, Autor: Gonçalo Ribeiro Telles. RIBEIRO TELLES, Gonçalo — A Utopia e os Pés na Terra. Lisboa: Instituto Português de Museus, cop. 2003. p 57.

Figura 23. Diagrama de ocupação dos reservatórios da Banática. Autora: Gabriela Horta.

Figura 24. Corte explicativo do processo de dessalinização por osmose. Autora: Gabriela Horta.

Figura 25. Planta de localização do Bairro do 2.º Torrão. Autora: Gabriela Horta.

Figura 26. Corte de localização do Bairro do 2.º Torrão. Autora: Gabriela Horta.

Figura 27. Corte atmosférico do Bairro do 2.º Torrão. Autora: Gabriela Horta.

Figura 28. Imagem atmosférica do Bairro do 2.º Torrão. Autora: Gabriela Horta.

Figura 29. Corte atmosférico do Bairro do 2.º Torrão. Autora: Gabriela Horta.

Figura 30. Imagem atmosférica do Bairro do 2.º Torrão. Autora: Gabriela Horta.

Introdução

A plataforma ribeirinha que se estende de Cacilhas até a Cova do Vapor constitui um território de grande valor histórico e urbanístico, mas que permanece subaproveitado e fragmentado. Esta área, com uma extensão de aproximadamente oito quilómetros, situada na margem sul do rio Tejo, reflete uma complexa história que se desenrolou ao longo de vários séculos, evidenciando a sua relevância como eixo logístico e comercial.¹ A sua localização estratégica, frente à capital, permitiu que este território desempenhasse um papel fundamental no desenvolvimento económico e social da Área Metropolitana de Lisboa (AML), funcionando como elemento de ligação essencial entre as duas margens.

Desde o período medieval, Cacilhas destacou-se como um porto de apoio estratégico para a navegação e o comércio no estuário do Tejo, acolhendo embarcações de pequeno e médio porte e permitindo a circulação de mercadorias e pessoas entre as duas margens. A construção de estruturas portuárias e a presença de armazéns dedicados ao comércio, impulsionaram o seu desenvolvimento. A partir do século XIX, com a chegada da industrialização, este território experimentou uma transformação profunda. O desenvolvimento dos transportes marítimos, a chegada das linhas de caminho-de-ferro e a construção de estradas que ligavam Almada a outras localidades da margem sul criaram condições propícias para a instalação de estaleiros navais, fábricas de conservas, moagem, oleaginosas e têxteis, bem como de armazéns e depósitos de carvão.

O Cais do Ginjal, em particular, tornou-se um dos principais centros de atividade industrial e comercial da região. No início do século XX, o cais empregava mais de 1 500 trabalhadores e constituía um dos maiores complexos industriais do concelho de Almada e um dos mais importantes da AML. A expansão industrial deu origem a um crescimento significativo do tecido urbano, com a construção de bairros operários e equipamentos sociais que moldaram o território e definiram a relação entre a plataforma e o núcleo urbano de Almada.²

No entanto, a partir da segunda metade do século XX, a desindustrialização levou ao encerramento progressivo de fábricas e estaleiros, transformando a zona num território degradado e subutilizado. Estima-se que, entre 1960 e 1970, mais de 70% das unidades

¹ SOUSA, R.H. Almada: Toponímia e História das Freguesias Urbanas / R. H. Pereira de Sousa. 1ª ed., Almada: Câmara Municipal de Almada, 1985. pp. 90-140.

² HALPERN PEREIRA, Miriam — *Livre Câmbio e Desenvolvimento Económico*. Lisboa: Livraria Sá da Costa Editora, 2009. ISBN 9789725621677.

industriais na margem sul do Tejo encerraram atividade, deixando para trás vastas áreas de estruturas subutilizadas e até de ruínas.³ [Fig.01]

Fig. 01 — Cacilhas, chegada dos concorrentes na prova dos 10 mil quilómetros, organizada pelo Automóvel Clube da Alemanha, 1931. Autor: Horácio Novais.

Ao longo das últimas décadas, várias propostas de requalificação urbana procuraram reverter esta situação, embora com resultados limitados. Em 1999, o Plano Estratégico de Desenvolvimento da Frente Ribeirinha de Almada⁴ propôs a reabilitação do Cais do Ginjal e de outras áreas da frente ribeirinha, transformando-as em zonas de lazer, cultura e serviços, assegurando igualmente a revitalização da ligação entre a cidade de Almada e o rio Tejo.

O Programa Polis de Almada⁵, iniciado em 2001, e estabelecido entre o Município de Almada e o Governo português, foi um programa de requalificação urbana e valorização ambiental que abrangeu uma área total de 6 500 000 metros quadrados na Costa da Caparica. O principal objetivo do programa era a requalificação da frente ribeirinha e a melhoria da qualidade de vida da população, contemplando várias ações, como a construção do Jardim Urbano (inaugurado em 2008), a remodelação do paredão e criação de novas áreas de lazer, a construção de novos apoios de praia e instalações de apoio à pesca, o prolongamento da Avenida General Humberto Delgado, a criação de novos parques de campismo e um novo mercado municipal. Além disso, o programa incluía intervenções no sistema de transportes e acessibilidades — como a criação de ciclovias, percursos pedonais e o desenvolvimento do sistema de gestão de estacionamento. Em Cacilhas, intervenções como a reabilitação da zona adjacente ao terminal fluvial, a criação do Jardim da Boca do Vento⁶ e a construção do Elevador Panorâmico da Boca do Vento⁷ — que liga Almada Velha⁸ à plataforma ribeirinha

³ RIBEIRO, Miguel; GUERREIRO, Sandra — *Almada — Tempos de Progresso e Desenvolvimento*. Almada: Câmara Municipal de Almada, 2013. ISBN 978-989-8668-02-8.

⁴ Câmara Municipal de Almada — *Plano Estratégico de Desenvolvimento da Frente Ribeirinha de Almada*. Câmara Municipal Almada, 2009.[Consult. 4 out. 2024] Disponível em: [www.<URL:https://www.cm-almada.pt/planeamento-urbanistico/planos-em-vigor/plano-de-urbanizacao-almada-nascente-cidade-da-agua>](https://www.cm-almada.pt/planeamento-urbanistico/planos-em-vigor/plano-de-urbanizacao-almada-nascente-cidade-da-agua).

⁵ Câmara Municipal de Almada — *Plano Estratégico do Programa Polis da Costa da Caparica*. Almada: Câmara Municipal de Almada, 2001.[Consult. 4 out. 2024]. Disponível em: [www.<URL:https://www.cm-almada.pt/index.php/planeamento-urbanistico/estudos-estrategicos/plano-estrategico-do-programa-polis-da-costa-da-caparica>](https://www.cm-almada.pt/index.php/planeamento-urbanistico/estudos-estrategicos/plano-estrategico-do-programa-polis-da-costa-da-caparica).

⁶ O Jardim da Boca do Vento é um espaço verde localizado na zona histórica de Almada, perto do Cais do Ginjal e junto ao Elevador Panorâmico da Boca do Vento, na margem sul do rio Tejo. Este jardim oferece um ambiente tranquilo e vistas panorâmicas sobre o rio e a cidade de Lisboa, sendo um ponto de encontro e lazer.

⁷ Infraestrutura de transporte e lazer situada em Almada, na margem sul do rio Tejo. Foi inaugurado em 2000 com o objetivo de ligar a parte alta de Almada, onde se encontra o Jardim da Boca do Vento, à parte baixa, junto ao Cais do Ginjal, facilitando o acesso entre as duas áreas.

⁸ A designação «Almada Velha» distingue o núcleo histórico do restante tecido urbano mais recente. A área foi habitada desde tempos remotos, com indícios de ocupação durante o período islâmico e, posteriormente, no

— constituíram passos importantes para a revalorização deste território e para a melhoria da sua acessibilidade. Ainda assim, este plano teve um impacto limitado na requalificação da frente ribeirinha norte, resultando num conjunto de intervenções pontuais e não numa estratégia de conjunto.

Na verdade, um dos principais desafios da requalificação da frente ribeirinha de Almada é a sua fragmentação territorial, agravada pela falta de continuidade entre as intervenções realizadas e pela ausência de um plano de desenvolvimento abrangente que inclua as áreas periféricas, como o Cais do Ginjal e a Cova do Vapor. A complexidade das intervenções necessárias e a ausência de coordenação entre os diferentes agentes envolvidos têm contribuído para a manutenção do *status quo*, com a degradação das estruturas a agravar-se e a dificultar a recuperação do património industrial.

A partir desta compreensão, a tese avança a possibilidade de um conjunto de intervenções cirúrgicas que possam redefinir a ligação entre esta margem, o Tejo e a cidade de Lisboa. O objetivo é identificar pontos de ação — desde a reativação de estruturas abandonadas, à requalificação de espaços, passando pela introdução de novos usos — que permitam restabelecer a continuidade desta plataforma e assegurar a sua articulação com o núcleo histórico. Desta forma, a proposta visa converter um território residual, marcado pela desindustrialização, num novo ponto de confluência para Almada, reforçando o seu papel como elo de articulação urbana.

A tese desenvolve três propostas de intervenção, designadas como Utopias Práticas. A primeira, centrada no Cais do Ginjal, coloca a hipótese da reabilitação da vila operária e armazéns, criando um novo programa cultural e de lazer. A segunda hipótese colocada centra-se no Terminal de Líquidos Banática, propriedade da Repsol, propondo a sua conversão numa infraestrutura de dessalinização da água, que poderia constituir uma fonte de água potável sustentável para a bacia do Tejo. A terceira hipótese colocada centra-se no bairro do 2.º Torrão, na Trafaria, sugerindo a regularização e melhoria das suas condições habitacionais, respeitando as características e a identidade social da comunidade, através da criação de novas infraestruturas, serviços e habitação.

A diversidade programática procura invocar o amplo contexto da cidade, assumindo a plataforma como um novo centro para a comunidade de Almada.

período medieval, quando Almada se estabeleceu como um importante ponto defensivo e estratégico nas margens do Tejo, em frente a Lisboa.

A estrutura desta tese está dividida em três partes. A primeira, «Hipótese», contextualiza o desenvolvimento industrial da frente ribeirinha, abordando a sua formação e as transformações morfológicas ao longo dos séculos, terminando no desenvolvimento da hipótese colocada com esta tese, de transformação da plataforma num chão comum, que articule toda a cidade. A segunda parte, «Utopias Práticas», apresenta três propostas de intervenção no Cais do Ginjal, nos Reservatórios da Banática e no 2.º Torrão, explorando os desafios e potencial de cada uma. A terceira e última parte, «Chão Comum», propõe um cenário futuro de continuidade em toda a plataforma ribeirinha, bem como entre esta plataforma e a cidade consolidada de Almada, promovendo a coesão territorial e, consequentemente, social, em Almada. Deste modo, esta tese não só propõe um plano de intervenção urbana, mas também um modelo de desenvolvimento estratégico que poderá ser replicado noutras áreas ribeirinhas e em territórios industriais abandonados.

Parte 1. A hipótese

Evolução morfológica

A localização e a morfologia privilegiada de Almada desempenharam um papel determinante na fixação e desenvolvimento humano ao longo da margem ribeirinha, em frente a Lisboa. Desde a sua fundação, a posição estratégica junto ao estuário do Tejo proporcionou a Almada um papel central na navegação, no comércio e na defesa da capital. Durante séculos, o rio foi a principal via de comunicação entre as duas margens, consolidando Almada como um ponto essencial de apoio às atividades fluviais, numa plataforma que viria a ser profundamente marcada pelos ciclos de desenvolvimento, industrialização, declínio industrial e reconversão urbana.

Até ao século XIX, o desenvolvimento da margem ribeirinha de Almada era predominantemente rural e agrícola, caracterizado por pequenas comunidades de pescadores e pela prática de agricultura em terrenos férteis junto ao rio. A proximidade com Lisboa e o fácil acesso ao Tejo favoreciam o transporte de bens agrícolas e pesqueiros, tornando a região um ponto de apoio estratégico para o abastecimento da capital. O movimento constante de mercadorias entre as margens transformou o território numa área de grande valor comercial, sem, contudo, promover um crescimento urbano significativo.

Antes da industrialização, Cacilhas, em particular, destacava-se pela sua função de porto de atracação para os barcos que efetuavam a travessia entre Lisboa e a margem sul. Este fluxo constante de pessoas e bens conferiu a Cacilhas uma importância logística e estratégica como ponto de ligação, facilitando a comunicação e o abastecimento entre Lisboa e a margem oposta. Ainda assim, o território permanecia com uma ocupação pouco densa e com infra-estruturas rudimentares, sem a presença das grandes estruturas que mais tarde marcariam o seu período industrial.

Com a chegada da Revolução Industrial, a partir de meados do século XIX, a plataforma ribeirinha de Almada foi palco de uma transformação radical. A crescente procura por áreas de produção e transporte, associada à expansão das atividades industriais, fez com que a região se desenvolvesse rapidamente. Nessa altura, as principais indústrias que se estabeleceram ao longo da margem ribeirinha do Tejo estavam ligadas à construção naval e à produção de bens de consumo, beneficiando da proximidade do rio, que facilitava o transporte de matérias-primas e mercadorias. A fundação da Companhia União Fabril (CUF)⁹ em 1865,

⁹ A instalação da CUF na margem sul, principalmente no Barreiro, deu-se no início do século XX e foi um marco na transformação industrial da região. A escolha do Barreiro como um dos principais polos fabris foi

por Alfredo da Silva¹⁰, marcou um ponto de viragem no desenvolvimento industrial da margem sul do Tejo. A CUF viria a estabelecer um vasto complexo industrial em Almada, centrado na produção química e metalúrgica, expandindo-se mais tarde para setores como a indústria têxtil, petroquímica e alimentar. [Fig.02]

Fig. 02 — Vista panorâmica de Cacilhas, com Lisboa ao fundo, século XIX. Autor: L'Évêque.

No início do século XX, Almada conheceu uma diversificação da sua base industrial. Para além da construção naval e da indústria química, emergiram outras áreas de produção, como a indústria têxtil, a moagem e a produção de materiais de construção, como o betão. Durante o período do Estado Novo (1933-1974), o governo português adotou uma política de incentivo à industrialização, como parte do seu plano de modernização económica. Este movimento contribuiu, na margem sul do Tejo, para a expansão das indústrias locais e a instalação de novas fábricas, o que, por sua vez, atraiu uma crescente população operária para a região, contribuindo para o crescimento urbano e económico de Almada.

Um dos marcos significativos desta fase foi a criação do Estaleiro Naval da Lisnave,¹¹ em 1961, localizado no antigo estaleiro da Margueira, especializado na reparação de grandes navios. Em 1967 a situação política e económica em Portugal divergiam. Devido às consequências da guerra contra os movimentos de libertação das antigas colónias, Portugal estava isolado do resto da Europa. A grande preocupação do governo era o investimento no setor industrial e a libertação do comércio externo.¹² É nesse contexto que acontece a inauguração da Lisnave, no dia 23 de junho de 1967.¹³ [Figg. 03 e 04] O estaleiro¹⁴ tornou-se rapidamente um dos maiores e mais prestigiados estaleiros da Europa, atraindo milhares de trabalhadores e gerando um impacto profundo na economia local.¹⁵ Estima-se que, no seu auge, a Lisnave empregasse mais de 10 000 trabalhadores em simultâneo, muitos deles

estratégica devido à sua localização próxima ao rio Tejo e à acessibilidade através das linhas ferroviárias e fluviais, facilitando o escoamento de produtos e a chegada de matérias-primas.

¹⁰ Alfredo da Silva (1871-1942) foi um empresário e industrial português, uma das figuras mais importantes do desenvolvimento industrial em Portugal no século XX.

¹¹ A Lisnave foi uma das maiores empresas de construção e reparação naval de Portugal, situada na margem sul do rio Tejo, no concelho de Almada. Fundada em 1961, a Lisnave rapidamente se tornou uma referência mundial no setor da reparação naval, especialmente durante as décadas de 1960 e 1970, quando foi responsável pela manutenção e reparação de navios de grande porte, incluindo superpetroleiros e outras embarcações de elevada tonelagem.

¹² PIMENTA, Carlos — *A estratégia nacional de Portugal desde 1926 até 2000*. Lisboa: IDITC, 2001. p. 40. ISBN 972-8321-47-3.

¹³ A inauguração do novo estaleiro da Margueira. *Lisnave*. Almada. N.º 19 (1967), p. 4.

¹⁴ A inauguração do novo estaleiro da Margueira. *Lisnave*. Almada. N.º 19 (1967), p. 4.

¹⁵ Museu Naval de Almada 2019-2019; *Pórtico de Identidade, A Lisnave em Almada*, Lisboa: Câmara Municipal de Almada, 2019.

oriundos de diferentes pontos do país, o que contribuiu para a densificação e desenvolvimento de novos bairros operários em Almada.

Fig. 03 — Construção da doca 13 da Lisnave, 1970-1971. Autor: Lourdes Matos.

Fig. 04 — Cais do Ginjal (detalhe), década de 1960. Autor: Júlio Diniz.

A ação social da empresa refletiu-se na criação de programas complementares ao trabalho. Essas atividades caracterizam-se pelo suporte à vida dos trabalhadores.¹⁶ A antiga frente de rio foi tomada por novos espaços de apoio como as vilas operárias, responsáveis por grande parte da densificação urbana de Almada, uma creche, uma escola e o Clube Lisnave.

O crescimento industrial e demográfico de Almada durante a primeira metade do século XX foi acompanhado por um desenvolvimento urbano acelerado. As infraestruturas industriais e os bairros operários ocuparam grande parte da margem do Tejo, transformando radicalmente a paisagem ribeirinha e condicionando a relação entre a população e o rio. Com o aumento das áreas industriais, a frente ribeirinha tornou-se uma zona de difícil acesso, reservada quase exclusivamente ao uso industrial e portuário, isolando a população do contacto directo com o rio Tejo.

No entanto, a desindustrialização, que afetou a maioria dos países ocidentais nos anos 1970 e 1980, fez-se também sentir em Almada. Muitas das unidades industriais encerraram ou foram deslocalizadas, resultando no desemprego e na estagnação económica da região. O encerramento progressivo dos estaleiros da Lisnave, a partir dos anos 1980, deixou grandes áreas industriais desativadas, criando um vazio económico e urbano na Margueira.¹⁷

Com o declínio das indústrias pesadas, Almada, à semelhança de outras cidades industriais, começou a focar-se na requalificação e revitalização das suas antigas zonas industriais. As décadas de 1990 e 2000 marcaram o início de projectos de requalificação da margem sul do Tejo, com o objectivo de regenerar a área e integrá-la na malha urbana. Estes projectos centraram-se na criação de novos espaços de lazer, habitação e serviços. O estaleiro da Lisnave, por exemplo, encerrou a maior parte de suas operações, e foi requalificado para outros usos, incluindo o desenvolvimento do Parque Empresarial da Margueira. Além disso, Almada passou a centrar-se em setores como o turismo, os serviços e a inovação tecnológica. [Figg. 05, 06, 07 e 08]

¹⁶Em 1965 já aconteciam aulas de alfabetização e formação profissional no estaleiro da Lisnave em Conde de Óbidos. Em 1970 foram aproveitadas antigas estruturas de galpões, para o novo Centro de Formação Manoel de Mello. Câmara Municipal de Almada - *Pórtico de Identidade*, p.158-159.

¹⁷ Lisnave fecha as portas. *A Capital*. Almada. N.º 13 (2000), s. p.

Fig. 05 — Vista geral do Cais do Ginjal, tomado do Cacilheiro na travessia do Tejo. Autor: António Gedeão.

Fig. 06 — Planta de estudo da envolvente do Estaleiro da Lisnave, Margueira, Janeiro de 1975 (não realizado). Autores: Tomás Taveira, Madalena Peres e Sérgio Infante.

Fig. 07 — Planta de localização 1. Chão Comum. Autora: Gabriela Horta.

Fig. 08 — Planta de localização 2. Cidade Sistémica. Autora: Gabriela Horta.

O *Plano de Urbanização de Almada Nascente*¹⁸, de 2009, surgiu como resposta ao encerramento dos estaleiros da Lisnave e ao abandono da Margueira. O objectivo era transformar a frente ribeirinha numa área multifuncional, com habitação, comércio e espaços públicos. No entanto, as dificuldades financeiras e a falta de coordenação entre os diferentes agentes envolvidos atrasaram a concretização do plano, deixando a plataforma ribeirinha em grande parte por requalificar. Outro exemplo de tentativa de reconversão foi o *Plano Cidade da Água*¹⁹, de 2009, um dos projectos mais ambiciosos de revitalização urbana de Almada. Este plano visava transformar a antiga zona industrial num bairro multifuncional, com marinas, parques, centros de negócios e espaços culturais. Embora este projeto tenha sofrido adiamentos e reformulações ao longo dos anos, continua a ser um símbolo da vontade dos almadenses de redefinir a sua frente ribeirinha como um espaço significativo. O desenvolvimento de Cacilhas seguiu uma trajectória diferente, com maior sucesso na requalificação urbana. Este território beneficiou de projectos como a criação do Jardim da Boca do Vento, a construção do Elevador Panorâmico e a recuperação do Cais do Ginjal, que restabeleceram, ainda que em parte, a ligação entre a cota alta e a cota baixa de Almada, facilitando o acesso da população residente ao rio. No entanto, o efeito destas intervenções foi limitado, dado que grande parte da frente ribeirinha permanece subaproveitada e desarticulada.

Atualmente, a frente ribeirinha de Almada reflete uma combinação entre a memória do passado industrial e os novos usos urbanos. A maior parte das antigas infraestruturas industriais foram demolidas ou reconvertidas. No entanto, persiste a necessidade de um plano coeso e articulado, que assegure a continuidade e a integração das diferentes zonas e que permita um verdadeiro renascimento urbano.

¹⁸ Câmara Municipal de Almada – *Plano de Urbanização Almada Nascente. Cidade da Água*. Câmara Municipal de Almada, Diário da República, 2ª série, nº 218, 10 de novembro de 2009.

¹⁹ O Plano Cidade da Água é um projeto de requalificação urbana e revitalização da frente ribeirinha de Almada, com foco na área da antiga Lisnave, na Margueira.

Hipótese de Requalificação

Com o declínio da função puramente industrial da plataforma ribeirinha de Almada, esta tese propõe a hipótese de transformar o território num «chão comum», que sirva como um novo centro urbano, que permita articular toda a cidade. A plataforma ribeirinha poderá ser requalificada de forma a estabelecer a ligação entre diferentes zonas urbanas e a criação de uma nova relação entre a cidade, os seus habitantes e o rio Tejo.

Historicamente, a frente ribeirinha de Almada foi dominada por infraestruturas industriais que, por um lado, limitaram a relação entre a plataforma e outras áreas urbanas e, por outro, limitaram a continuidade de toda a plataforma. [Fig.09]

Fig. 09 — Planta de localização 3. Interrupções e três locais de intervenção. Autora: Gabriela Horta.

No entanto, a reabilitação da plataforma ribeirinha tendo em conta estes problemas, poderá torná-la um novo eixo estruturante de Almada, integrando áreas da cidade que, historicamente, estiveram desligadas. Um processo de requalificação pode transformar a plataforma ribeirinha num novo espaço de convergência, ligando de modo directo territórios como Cacilhas, Margueira, Cova da Piedade e Trafaria.

Parte 2. Utopias Práticas

Com base num conjunto de três intervenções — no Cais do Ginjal, nos Reservatórios da Banática e no bairro do 2.º Torrão (Trafaria) —, esta tese lança a base para a transformação da plataforma ribeirinha de Almada, num território verdadeiramente urbano que, ainda que excêntrico geometricamente, possa oferecer uma nova centralidade e se possa estabelecer como um elemento fundamental e articulador da cidade e da margem sul do Tejo.

Utopia Prática # 1: Cais do Ginjal (Lazer)

O primeiro ponto de intervenção é o Cais do Ginjal, situado em Cacilhas. Com uma área de aproximadamente 50 000 m² e uma localização privilegiada em frente a Lisboa, o Cais do Ginjal teve uma importância económica significativa entre os séculos XIX e XX. Serviu como ponto de desembarque de mercadorias e passageiros, sendo um elo essencial entre as áreas rurais e industriais da margem sul e da capital. A proximidade ao rio Tejo e a existência de infraestruturas portuárias propiciaram a instalação de indústrias pesadas, como armazéns, fábricas e vilas operárias, das quais a Companhia Portuguesa de Pesca, que abrigava cerca de 100 trabalhadores, é um exemplo paradigmático.

Com o declínio da atividade industrial na segunda metade do século XX, o Cais do Ginjal entrou num processo de abandono e degradação. Em 1999, foi construído o Elevador Panorâmico de Almada, estabelecendo uma ligação entre a cota baixa do Cais e a cota alta de Almada Velha, mas a reabilitação efectiva do Cais permaneceu incompleta.²⁰ Em 2016, Samuel Torres de Carvalho apresentou um Plano de Pormenor para a reabilitação do Cais do Ginjal, que incluía a recuperação de alguns edifícios industriais existentes e a construção de novos edifícios ao longo da área ribeirinha, numa tentativa de estabilizar a escarpa e revitalizar o espaço. No entanto, o projeto ainda não avançou para a fase de execução.²¹ [Figg. 10 e 11]

Fig. 10 — Maqueta do Plano de Pormenor do Cais do Ginjal, 2013. Autor: Samuel Torres de Carvalho.

²⁰ SOUSA, R. H. Pereira de — Fortalezas de Almada e seu termo. Almada: Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Almada, 1981. pp. 170-181.

²¹ BAPTISTA, Luís Santiago; MEL NEO, Paula — Almada, um território em seis ecologias. 1ª ed., Almada: Câmara Municipal de Almada, 2020. pp. 125-130.

Fig. 11 — Concurso para a reabilitação urbana e refuncionalização do Largo de Cacilhas. 2001-2003. Autores: Nuno Teotónio Pereira, Vasco Massapina e Manuel Salgado.

Atualmente, o Cais do Ginjal é um espaço residual, onde os vestígios do passado coexistem com a falta de intervenção contemporânea. A proposta apresentada nesta tese visa requalificar o Cais do Ginjal através da criação de três piscinas de maré, que são integradas no antigo cais. Esta intervenção pretende estabelecer uma nova ligação entre a comunidade e o rio, proporcionando um espaço de lazer e de convívio para a população. As três piscinas, com dimensões de 38 x 38 m, 75 x 107 m e 17 x 309 m, são concebidas com formas geométricas simples, que contrastam com a irregularidade natural da escarpa.

Para a proposta tomou-se como referência projectos como as Piscinas de Marés, de Álvaro Siza, e as Termas de Vals, de Peter Zumthor, privilegiando a integração na paisagem e o uso de materiais locais. [Fig.12]

Fig. 12 — Planta de localização do Cais do Ginjal. Autora: Gabriela Horta.

A intervenção propõe ainda a reabilitação das antigas vilas operárias, sendo demolidos apenas os edifícios que interrompem a travessia pedonal da plataforma. As vilas operárias eram compostas por casas simples, geralmente pequenas e de construção modesta, mas adequadas a habitação acessível. Eram organizadas em torno de um núcleo comum, promovendo um sentido de comunidade entre os trabalhadores. A transformação dos armazéns industriais existentes para acolher programas como escritórios, ateliers, lojas e restaurantes, permitirá dinamizar o Cais e atrair novas atividades económicas. O projeto preserva os alçados originais e promove a circulação entre volumes através de aberturas que garantem ventilação natural e iluminação, criando uma nova atmosfera.

Os outros edifícios utilizados como armazéns e fábricas recebem uma nova estrutura, no interior, podendo abrigar diferentes programas como escritórios, ateliers, lojas e restaurantes. [Figg. 13, 14, 15, 16 e 17]

Fig. 13 — Cortes explicativos dos acessos ao Cais do Ginjal. Autora: Gabriela Horta.

Fig. 14 — Diagrama do Cais do Ginjal. Autora: Gabriela Horta.

Fig. 15 — Diagrama do Cais do Ginjal. Autora: Gabriela Horta.

Fig. 16 — Imagem atmosférica do Cais do Ginjal. Autora: Gabriela Horta.

Fig. 17 — Reportagem fotográfica do Cais do Ginjal. Autora: Gabriela Horta.

Utopia Prática # 2: Terminal de Líquidos Banática, Almada (Indústria)

O segundo ponto de intervenção incide sobre o Terminal de Líquidos Banática, propriedade da Repsol. Esta instalação industrial especializada na recepção e armazenamento de produtos químicos — combustíveis líquidos, betume asfáltico, lubrificantes e gases liquefeitos de petróleo — é um importante centro logístico para a distribuição de combustíveis em Portugal. Neste local movimentam-se 400 mil toneladas de produtos químicos por ano. Atracam na Banática entre 30 a 40 embarcações por ano, passam pela fiscalização aduaneira (o terminal tem um posto da GNR por ser uma porta de entrada de produtos de outros países) e saem em camiões para todos os pontos do país.

A proposta visa converter esta instalação num centro de dessalinização que iria abastecer toda a bacia do Tejo. Para concretizar esta proposta, ajudar a estabelecer objetivos claros e a definir estratégias para a intervenção analisei, como caso de estudo, a Central Dessalinizadora em Porto Santo²², gerida pela Águas e Resíduos da Madeira (ARM). Esta encontra-se situada junto ao cais da Vila Baleira e é a única fonte de água potável utilizada para o abastecimento público desta ilha. A água potável é obtida a partir da água do mar, através de unidades de dessalinização por osmose inversa. A proposta baseia-se na criação de um novo tanque na frente ribeirinha para armazenar água salgada, destinada ao processo de dessalinização. O método mais eficiente e de última geração para este processo é a osmose inversa (RO), um procedimento de separação por membrana, no qual a água salgada é forçada a passar através de uma membrana sob alta pressão. Esta membrana tem poros microscópicos que permitem a passagem das moléculas de água, enquanto bloqueiam partículas maiores, como iões de sal, minerais e outros contaminantes. No final do processo, obtém-se água dessalinizada de um lado da membrana e, do outro, uma solução concentrada de salmoura. [Fig.18]

Fig. 18 — Planta de localização dos Reservatórios da Banática. Autora: Gabriela Horta.

²² A Central Dessalinizadora de Porto Santo foi construída no final da década de 1970 pelo Governo Regional da Madeira, como resposta à escassez de água na ilha e em preparação para o aumento do fluxo turístico. Esta central utiliza tecnologia de osmose inversa para dessalinização de água do mar, sendo uma das primeiras na Europa a adotar esse método. Desde a sua inauguração em 1980, passou por diversas ampliações para aumentar a capacidade de produção e melhorar a eficiência energética.

O desenvolvimento deste projeto inspira-se no projeto paisagístico de Gonçalo Ribeiro Telles, concebido a convite do Eng.º Guimarães Lobato em 1958, para o Jardim das Instalações Provisórias da Fundação Shell Banática, concluído em 1963. Este projeto é um exemplo paradigmático de integração de infraestruturas no ambiente natural. [Figg. 19 , 29, 21 e 22]

Fig. 19 — Corte do projeto de integração e valorização paisagística na SHELL Portuguesa. Autor: Gonçalo Ribeiro Telles.

Fig. 20 — Corte do projeto de integração e valorização paisagística na SHELL Portuguesa, Autor: Gonçalo Ribeiro Telles.

Fig. 21 — Planta do projeto de integração e valorização paisagística na SHELL Portuguesa, Autor: Gonçalo Ribeiro Telles.

Fig. 22 — Alçado do projeto de integração e valorização paisagística na SHELL Portuguesa, Autor: Gonçalo Ribeiro Telles.

Ribeiro Telles, conhecido pela sua abordagem sensível ao território, procurou minimizar o impacto visual e ambiental da instalação industrial, utilizando vegetação local e técnicas de paisagismo sustentável para criar um espaço que se fundisse com a paisagem circundante. O projeto incorporou princípios de sustentabilidade como a gestão eficiente dos recursos naturais e a minimização da pegada ecológica da infraestrutura. Incluiu sistemas de captação e reutilização de água da chuva e a utilização de materiais de construção sustentáveis. A estrutura da estação foi projetada para ser funcional, facilitando o fluxo de veículos e a acessibilidade aos serviços, A criação de espaços verdes e zonas de sombra permitiu proporcionar conforto térmico e reduzir o impacto do calor.

Nesta nova proposta para a Banática, pretende-se transformar o espaço industrial, anteriormente percecionado como uma barreira entre o domínio privado e o percurso pedonal, numa indústria que coexiste e se articula com o espaço público. [Fig.23]

Fig. 23 — Diagrama de ocupação dos reservatórios da Banática. Autora Gabriela Horta.

É proposta a construção de um novo edifício localizado no final da escarpa, junto à plataforma ribeirinha, que funciona como um muro de contenção e um ponto de distribuição da água potável resultante do processo de dessalinização. Este edifício será acompanhado pela criação de um tanque de armazenamento de água salgada com 437 x 23 metros e uma pérgula com painéis fotovoltaicos de 472 x 61 metros, com uma altura de 30 metros, para garantir a autonomia energética da nova infraestrutura.

O desenho preserva os antigos reservatórios, que serão utilizados para armazenar a água dessalinizada, enquanto o percurso pedonal proposto atravessa todo o conjunto sem obstruções, promovendo a continuidade do espaço público.

O grande protagonista desta proposta é o novo tanque, que não será usado apenas para armazenamento da água captada do rio, mas também como um novo spa público à beira rio. A ideia baseia-se na utilização do resíduo resultante do processo de osmose inversa — a salmoura — que, em vez de ser descartada de modo convencional, é redistribuída ao longo do tanque, criando um gradiente de salinidade semelhante ao do Mar Morto. Esta solução não só evita o impacto ambiental associado à eliminação da salmoura, mas também transforma a infraestrutura numa atração recreativa e terapêutica, acessível ao público. [Fig. 24]

Fig. 24 — Corte explicativo do processo de dessalinização por osmose. Autora: Gabriela Horta.

A proposta visa, assim, transformar um território outrora industrial e segregado num espaço que agrega valor ao tecido urbano, sem barreiras físicas que limitem o seu uso. O tanque de armazenamento de água, além da sua função técnica, passa a ser um ponto de encontro e de lazer, simbolizando a possibilidade de coexistência harmoniosa entre a indústria e o espaço público e sem o estigma social geralmente associado a intervenções desta natureza mais industrial.

Utopia Prática # 3: Bairro do 2.º Torrão, Trafaria (Habitação)

O terceiro ponto de intervenção desta tese incide sobre o bairro do 2.º Torrão, localizado na Trafaria, um assentamento informal surgido nos anos 1970. Situado numa plataforma no extremo sudoeste da bacia do Tejo, o 2.º Torrão é habitado por cerca de 2000 pessoas e tem sido alvo de várias tentativas de realojamento e regularização, sem soluções sustentáveis para a comunidade residente, que mantém uma forte ligação ao local e resiste à mudança.

Apesar da génese ilegal deste bairro, a sua consolidação ao longo de quase 50 anos justifica um novo olhar sobre a sua permanência, valorização e reabilitação. A localização privilegiada, próxima da frente ribeirinha e com boas ligações ao restante território de Almada, oferece oportunidades para a melhoria das condições habitacionais e infraestruturais sem descaracterizar a comunidade existente. Esta tese defende a permanência da população no

território e propõe uma intervenção que respeite a identidade cultural e social do bairro, ao mesmo tempo que proporciona melhores condições de habitabilidade e integração urbana.

O plano proposto foi desenvolvido a partir de várias referências urbanísticas, que serviram de base para a definição de objetivos e estratégias para o projeto. O plano de Mileto²³, concebido por Hipódamo de Mileto no século V a.C., orientou a organização do bairro como um todo coeso, contendo espaços vazios para circulação e edificações excepcionais dispostas de forma equilibrada. A Medina de Marraquexe inspirou a estruturação em torno de pequenos pátios e a utilização de espaços comuns. Já o bairro da Malagueira²⁴, desenhado por Álvaro Siza em 1977, contribuiu para a definição de transições suaves entre os espaços interiores e exteriores, utilizando tipologias habitacionais que garantem a continuidade e coerência ao conjunto arquitetónico. [Figg. 25 e 26]

Fig. 25 — Planta de localização do Bairro do 2.º Torrão. Autora: Gabriela Horta.

Fig. 26 — Corte de localização do Bairro do 2.º Torrão. Autora: Gabriela Horta.

A proposta contempla três tipologias habitacionais — 6x6 m, 6x8 m 6x10 m — que incluem logradouros e varandas para flexibilizar a utilização dos espaços. A tipologia 6x6 distingue-se pela inclusão de uma varanda, integrando parte do espaço exterior como área de uso interno, e pela circulação vertical realizada internamente. As outras tipologias, por outro lado, utilizam a circulação externa para manter a simplicidade do desenho e o contacto com os espaços ao ar livre. [Figg. 27 e 28]

Fig. 27 — Corte atmosférico do Bairro do 2.º Torrão. Autora: Gabriela Horta

Fig. 28 — Imagem atmosférica do Bairro do 2.º Torrão. Autora: Gabriela Horta.

O bairro é estruturado em torno da água, aproveitando a sua proximidade ao Tejo, mas também o canal que atravessa o seu território. Este elemento serve como eixo de expansão e articulação do bairro para leste e oeste, respeitando os limites naturais e artificiais da envolvente. Além das habitações, a proposta inclui a criação de edifícios de utilidade pública, como um mercado de peixe e legumes, um pavilhão polivalente e armazéns para atividades ligadas à pesca. Alguns espaços serão destinados ao comércio local, com restaurantes, cafés e serviços de proximidade.

²³ Cidade antiga situada na costa oeste da Anatólia, no que é hoje a Turquia

²⁴ O projeto de urbanização é considerado um marco na arquitetura social e no urbanismo português, e teve um impacto significativo no desenvolvimento de habitação acessível pós-Revolução dos Cravos.

A circulação no bairro será predominantemente pedonal, com áreas específicas para a circulação de veículos, como junto ao mercado e aos armazéns. Para organizar melhor o fluxo automóvel e evitar o trânsito dentro do bairro, será criado um parque de estacionamento na entrada sul, permitindo o acesso controlado e promovendo um ambiente mais seguro para a população.

A flexibilidade na personalização das habitações e a possibilidade de adaptação dos espaços refletem o princípio de «inacabado» proposto no projecto Villa Verde, de Alejandro Aravena, construído em Constitución, Chile, em 2010. Este modelo permite aos moradores expandir as suas casas de acordo com as suas necessidades, promovendo a autonomia na construção e a adaptação às especificidades familiares. A abordagem de Lacaton & Vassal, utilizada no projeto Cidade Manifesto, construído em Mulhouse, França, em 2005, também serviu de referência ao adotar métodos construtivos simples e de baixo custo, sem comprometer a qualidade habitacional. [Fig. 29]

Fig. 29 — Corte atmosférico do Bairro do 2.º Torrão. Autora: Gabriela Horta.

O ponto central desta proposta é garantir a qualidade habitacional e evitar a estigmatização associada a bairros de génese ilegal. As habitações serão construídas com elementos modulares, que não requerem maquinaria pesada nem mão-de-obra especializada, facilitando a autoconstrução por parte dos moradores. A estrutura incluirá técnicas como paredes duplas nas fachadas, lajes simples, e fundações que solucionem o problema da instabilidade do solo, um desafio na zona devido à proximidade do canal e da bacia do Tejo.

O objetivo final é a criação de um espaço onde o conforto e a qualidade de vida são prioridades, promovendo a integração da comunidade no tecido urbano e evitando a segregação social geralmente associada a intervenções desta natureza. Ao estruturar pequenos espaços de forma organizada e eficiente, procura-se garantir a qualidade do quotidiano dos residentes, através de um ambiente pensado para as suas necessidades. [Fig.30]

Fig. 30 — Imagem atmosférica do Bairro do 2.º Torrão. Autora: Gabriela Horta.

Parte 3. Chão Comum

Um espaço para a cidade metropolitana

Hoje, a plataforma ribeirinha de Almada apresenta-se como um território fragmentado e desarticulado, onde o percurso é frequentemente interrompido, dificultando a sua fruição enquanto espaço urbano contínuo. Esta tese propõe a criação de um percurso pedonal ininterrupto ao longo de toda a margem, estabelecendo um sistema de mobilidade suave que liga o Cais do Ginjal, o Terminal de Líquidos Banática e o bairro do 2.º Torrão. Ao proporcionar um trajeto acessível e articulado, a proposta estimula o usufruto do espaço público por parte de habitantes e visitantes, dinamizando uma margem historicamente esquecida e oferecendo novas oportunidades de apropriação urbana.

Para superar as discontinuidades e rupturas no território, sugere-se a extensão da materialidade já existente, utilizando betão para criar um percurso contínuo que respeite a expressão e identidade do local. Esta continuidade do pavimento será adaptada a diferentes contextos e necessidades, variando em termos de dimensões e características específicas. A primeira intervenção proposta localiza-se junto à Ponte 25 de Abril, onde a discontinuidade é causada pela morfologia natural da escarpa. Aqui, sugere-se um percurso pedonal de 3 metros de largura por 300 metros de comprimento, garantindo a passagem segura e acessível dos peões. A segunda intervenção surge no Cabo do Tejo, apresentando características semelhantes à primeira, também com um percurso de 3x300 metros. O terceiro ponto de intervenção, entre a ETAR do Portinho da Costa e o Terminal Oz Energia, requer um percurso mais amplo, com 30 metros de largura e 270 metros de comprimento, dada a sua maior afluência e importância estratégica no contexto ribeirinho.

A separação física e funcional entre a zona alta de Almada e a sua plataforma ribeirinha continua a ser um dos principais obstáculos à plena integração deste território no tecido urbano consolidado. A criação de novas ligações verticais, como elevadores e passagens pedonais, é essencial para atenuar este isolamento, facilitando a ligação entre diferentes cotas e promovendo uma maior acessibilidade. Estas ligações irão reforçar a articulação entre a cidade alta e a frente ribeirinha, permitindo que esta última deixe de ser vista como um território marginal e passe a ser integrada como uma extensão natural do espaço urbano de Almada. Para alcançar uma maior integração urbana e social no território de Almada, é essencial pôr fim à privatização dos espaços ribeirinhos atualmente ocupados por indústrias. Essas áreas industriais, ao limitarem o acesso e a fruição do espaço pela população, criaram barreiras físicas e visuais que afastam a cidade do rio e comprometem a utilização desses territórios como espaços públicos. A proposta visa requalificar estas áreas industriais,

substituindo gradualmente o seu uso exclusivo e restritivo por um modelo mais multifuncional.

A hipótese colocada com esta tese tem como objetivo superar a habitual tendência de «lazerificação» e «turistificação» dos territórios ribeirinhos, propondo um desenvolvimento centrado nas necessidades da população local, apostando na criação de espaços para habitação, espaços de trabalho e novos usos que vão além do simples consumo turístico.

Ao propor uma plataforma una, que articula a frente ribeirinha com a malha urbana de Almada, não só se reestrutura o território, como também se reforça a sua identidade, transformando-o num espaço mais coeso. No seu conjunto, as intervenções apresentadas nesta tese redefinem a relação entre a cidade, a margem ribeirinha e o rio, sugerindo um novo paradigma de desenvolvimento urbano para Almada. Este modelo de desenvolvimento pode servir de referência para futuras intervenções em outras cidades ribeirinhas, respondendo de forma holística aos desafios contemporâneos.

Bibliografia

Agência Portuguesa do Ambiente — Relatório de Impacto Ambiental para o Desenvolvimento da Margem Sul do Tejo. Lisboa, 2019.

AGPL — 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.

Aires Mateus, Associados, Lda., Bugio II, Arquitectura Lda., Pedro Domingos, Arquitectos Lda. — Estudo de Intenções para o Porto de Lisboa, na Área entre Belém e Matinha, 1.^a Fase. Lisboa: Ed. APL, 2005.

Arquivo Municipal de Almada — Coleções de fotografias e mapas históricos da área ribeirinha

Biblioteca Nacional de Portugal — Base de dados da Biblioteca Nacional de Portugal [Em linha]. Lisboa: Biblioteca Nacional de Portugal. [Consult. 08 Ago. 2024]. Disponível em WWW:<URL:<http://www.bnportugal.gov.pt>>.

Câmara Municipal de Almada — Câmara Municipal de Almada [Em linha]. Almada: Câmara Municipal de Almada, 2012 [Consult. 04 Jul. 2024]. Disponível em WWW:<URL:<https://www.cm-almada.pt/>>.

Câmara Municipal de Almada, Direcção Municipal e Ordenamento do Território — Relatório de avaliação da execução do plano director municipal de identificação dos principais fatores de evolução do município. [Em linha] . Almada: Câmara municipal de Almada, 2008 [Consult. 04 out. 2024]. Disponível em WWW:<URL:<https://observatorio.cm-almada.pt/reot/>>.

Câmara Municipal de Almada — Plano de Pormenor da Zona Ribeirinha de Cacilhas. [Em linha]. Almada: Câmara Municipal de Almada, 2020 [Consult. 04 Jul. 2024]. Disponível em WWW:<URL:<https://www.cm-almada.pt/planeamento-urbanistico/planos-em-vigor/plano-de-pormenor-de-reabilitacao-urbana-e-funcional-de-cacilhas>>.

CARVALHO, A. — Almada, Cidade e Concelho. Almada: Câmara Municipal de Almada, 2005

- CORREIA, Romeu — Cais do Ginjal. Lisboa: Editorial Notícias, 1989.
- COSTA, P. M. — Revitalização Urbana das Áreas Ribeirinhas: O Caso de Almada. *Revista de Estudos Urbanos e Regionais*, n.º 24(2), 2018.
- COSTA, Maria José — A Reabilitação das Frentes Ribeirinhas de Lisboa e Almada: Um Estudo Comparativo. *Revista Portuguesa de Urbanismo*, n.º 22(3), 2018.
- Diário da República — Lei de Bases do Ordenamento do Território e Urbanismo, Lisboa: Imprensa Nacional Casa da Moeda, 2016
- Direção-Geral do Território — Regulamento do Plano Diretor Municipal de Almada. Lisboa: Diário da República, 2018
- Europeana — Biblioteca Digital Europeia [Em linha]. [Consult. 16 Jul. 2024]. Disponível em WWW:<URL:<https://www.europeana.eu/pt>>.
- FLORES, Alexandre. M. — Almada Antiga e Moderna: Roteiro Iconográfico I Freguesia. Almada: Câmara Municipal de Almada. 1985.
- GÓIS, Damião — Elogio da cidade de Lisboa. Lisboa: Guimarães Editores. 2002.
- GRAÇA, João Luís Carrilho da — Metamorfose. *Jornal Arquitectos*. n.º 206, 2002.
- Imprensa Nacional Casa da Moeda — Diário da República Eletrónico [Em linha]. Lisboa: Imprensa Nacional Casa da Moeda. [Consult. 07 Ago. 2024]. Disponível em WWW:<URL:<https://diariodarepublica.pt>>.
- Instituto Nacional de Estatística — Movimentos pendulares e organização do território metropolitano: Área Metropolitana de Lisboa e Área Metropolitana do Porto, 1991-2001, Lisboa: INE, 2003.
- LYNCH, Kevin — The Image of the City. Cambridge: MIT Press, 1960.
- MOREIRA, A. — Arquitetura e Urbanismo em Zonas Ribeirinhas. Porto: Edições Afrontamento. 2015
- OLIVEIRA, M. — História de Almada e Cacilhas. Edições Colibri, 2010
- PORTAS, N., DOMINGUES, Á., CABRAL, J. — Políticas Urbanas II: Transformações, Regulações e Projetos. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian. 2011

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

Revista Urbana — Projetos de Requalificação em Cacilhas: Entre a Tradição e a Modernidade. Revista Urbana, abril de 2021.

RIBEIRO, José Félix — Grande indústria, banca e grupos financeiros — 1953-73. *Análise Social*, vol. XXIII (99). Lisboa: Instituto de Ciências Sociais, 1987.

RIBEIRO, Miguel; GUERREIRO, Sandra — Almada — Tempos de Progresso e Desenvolvimento. 1ª ed. Almada: Câmara Municipal de Almada, 2013.

RODRIGUES, Jorge de Sousa — Infra-estruturas e urbanização da margem sul: Almada, séculos XIX e XX. vol. XXXV. *Análise Social* (156) Lisboa: Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa. 2000.

ROGERS, Richard, SANTA RITA, João — Frente Ribeirinha Nascente. Almada: Câmara Municipal de Almada. Relatório ECAGG 5.

SEQUEIRA, Marta — O território como invariável. *In* Carrilho da Graça: Lisboa. 1ª ed., Porto: Dafne Editora, 2015.

SOUSA, R.H. Pereira de — Almada: Toponímia e História das Freguesias Urbanas. Almada: Câmara Municipal de Almada, 1985.

SOUSA, R. H. Pereira de — Fortalezas de Almada e seu termo. Almada: Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Almada, 1981.

SUÁREZ, Miguel Ángel Pérez — Contra a exploração Capitalista: Comissões de Trabalhadores e Luta Operária na Revolução Portuguesa (1974-1975). Lisboa: FCSH – Universidade NOVA, 2008. Dissertação de mestrado em História dos Séculos XIX e XX (Secção do Século XX), apresentada à Faculdade de Ciências Sociais e Humanas Universidade Nova de Lisboa.

TELES, Paula; PEREIRA, Carlos; SILVA, Pedro — Acessibilidade e Mobilidade para Todos. Porto: Inova, 2006.

Transformação Urbana em Almada: Uma Nova Perspectiva para as Margens do Tejo. *Jornal Arquitectura e Vida*, setembro de 2020.