



Paisagens Industriais em Transformação
Reconversão da Área Envolvente da Antiga Fábrica de Óleo
de Fígado de Bacalhau em Espaço Público
Cais Do Ginjal, Almada

Marisa Cláudia Sousa Silva

Dissertação para obtenção de Grau de Mestre em
Arquitetura Paisagista

Orientador: Prof. Doutor Luís Paulo de Almeida Faria Ribeiro

Júri:

Presidente: Doutora Maria João Prudêncio Rafael Canadas, Professora Auxiliar do Instituto Superior e Agronomia da Universidade de Lisboa.

Vogais: Doutor Luís Paulo Almeida Faria Ribeiro, Professor Auxiliar do Instituto Superior e Agronomia da Universidade de Lisboa.

Mestre Maria Leonor Moura de Oliveira Temudo Barata, da qualidade de especialista

“Landscape give us an informative impression about the economic and technical development of a particular society; they are, in fact, more informative as they give us a comprehensive, detailed and precise account of the state of the environment in a far better way than any museum could possibly do.”

Walter Benjamin, Passagenwerk

“As paisagens dá-nos uma impressão informativa sobre a economia e o desenvolvimento técnico de uma sociedade particular; são, de facto, mais informativas pois elas nos dão a compreensiva, detalhada e precisa consideração do estado do ambiente de uma forma melhor do que qualquer museu poderia fazer.”

Resumo

A presente dissertação tem como objetivo o estudo das paisagens industriais. Começando por estudar o fenómeno da revolução industrial e da desindustrialização e as consequências que isso trouxe às cidades que hoje conhecemos, assim como o seu legado físico e de memória, que estas alterações deixaram no mundo, desenvolvendo o tema e a reflexão sobre o património industrial e as paisagens industriais e o seu futuro. Para melhor entendimento do que se tem feito em Portugal e no mundo dentro do tema da reconversão das paisagens industriais são analisados vários casos de estudo, destacando o Duisburg-Nord Park e o Parque Tejo e Trancão. Por fim é aplicado o conhecimento com a proposta para um caso de estudo prático numa área no Cais do Ginjal, que engloba várias zonas de tipologias diferentes, sendo o ponto fundamental da proposta uma antiga fábrica de óleo de fígado de bacalhau e a partir daí desenvolve-se o resto do projeto dentro do tema.

Palavras-chave: Paisagem, Pós-industrial, Património Industrial, Reuso, Rio.

Abstract

This thesis has as objective study the industrial landscape. Beginning to study the phenomenon of the industrial revolution and deindustrialization, and the consequences it brought to the city we know today, as well as your physical and memory legacy, this change left in the world, developing the theme and reflection on the industrial heritage, industrial landscape and its future. For better understanding of what has been done in Portugal and in the world in the issue of conversion of industrial landscape, are analyzed several examples of case studies, emphasizing the Duisburg-Nord Park and the Tejo e Trancão Park. Finally knowledge is applied to the proposal for a case study in an area in Cais do Ginjal, which includes several areas of different types, it's the key point of the proposal an old cod-liver oil factory, and from there the rest of the project within the theme.

Keywords: Landscape, Post-industrial, Industrial Heritage, Reuse, River.

Índice

Introdução.....	5
Capítulo I - Contexto Histórico	7
1. Industrialização.....	7
2. A Revolução Industrial.....	8
2.1. Analogia entre Inglaterra e Portugal.....	8
3. Desindustrialização	10
4. A Cidade	11
4.1. A Cidades e a Água.....	12
4.2. Impacto da Desindustrialização nas Cidades Europeias	12
5. Paisagem Industrial	14
6. A Realidade das Cidade de Hoje	16
6.1. Relação e comunicação entre a Cidade de Lisboa e a Cidade de Almada	17
6.2. Paralelismo entre a Cidade de Lisboa e a Cidade de Almada.....	18
Capítulo II - Património industrial	19
1. Património Industrial.....	19
1.1. Reconversão, Requalificação e Reúso	24
1.2. Legislação, Cartas, Recomendações e Convenções Internacionais sobre a Proteção do Património.	25
1.3. Mais Importantes Documentos Internacionais de Conservação e Restauro	25
1.4. Importante Destacar a Nível Nacional.....	25
1.4.1. Património Industrial Classificados na Zona Metropolitana de Lisboa.....	26
1.5. Iniciativas Atuais	26
1.5.1. Jornadas Europeias do Património 2015 - Património Industrial e Técnico	26
1.5.2. Colóquio: Qual o Lugar do Património Industrial e Técnico em Portugal	29
Capítulo III - Casos de Estudo	32
1. Caso de Estudo	32
1.1. Caso de Estudo Internacional	32
1.1.1. Landscape Park Duisburg Nord	32
1.2. Caso de Estudo Nacional	35
1.2.1. Parque Tejo e Trancão – Expo'98.....	35
2. Estratégias de Projeto para Paisagens Industriais.....	38
Capitulo IV - Almada, Local da Proposta	42
1. Origens e Evolução Paisagística Almadense.....	42
1.1. Implantação das Primeiras Fábricas	44
1.2. Crescimento Demográfico e Expansão Urbanística.....	45
2. Evolução da Paisagística do Cais do Ginjal.....	47
2.1. O Rio como Meio de Comunicação.....	49
2.2. A Pesca e os Estaleiros Navais.....	49
2.3. Rio como Paisagem	50

2.4.	Espírito do lugar.....	50
2.4.1.	Restaurantes Populares do Ginjal.....	50
2.4.2.	Barreiras e Dificuldades da Vida no Ginjal.....	51
3.	Evolução e Abordagem Histórica da Quinta do Almaraz.....	52
4.	Instrumentos de Planeamento em Vigor.....	54
4.1.	Plano de Pormenor de Cacilhas.....	54
4.2.	Estudo de Enquadramento Estratégico Almaraz/Ginjal.....	55
4.3.	Plano de pormenor da Quinta do Almaraz.....	56
4.4.	Plano de Pormenor Cais do Ginjal.....	57
4.5.	Outros Planos da Câmara Municipal de Almada.....	58
4.6.	Projetos Previstos ou em Curso.....	59
Capítulo V - Análise e Diagnóstico Paisagístico da Área de Intervenção.....		60
1.	Unidades de paisagem – caracterização e diagnóstico.....	60
1.1.	Subunidade – “Cacilhas – Ponte 25 de Abril” (A1).....	61
2.	Transportes – Sistema Urbano.....	62
2.1.	Rede de acessibilidade regionais.....	62
2.2.	Principais problemas da rede viária.....	62
2.3.	Transportes coletivos.....	62
3.	Dinâmica Urbanística e Ocupação do Território.....	63
3.1.	Núcleo Histórico de Cacilhas.....	64
3.2.	Pontal de Cacilhas – Fonte da Pipa.....	64
4.	O lugar.....	64
5.	Morfologia do Terreno.....	66
5.1.	Evolução geomorfológica dos taludes entre Cacilhas e a Ponte.....	67
5.2.	Encostas do Ginjal.....	69
5.3.	Hidrologia.....	70
6.	Principais condicionantes da área de intervenção.....	70
6.1.	Estrutura Ecológica.....	71
7.	A Fábrica.....	71
7.1.	Pré-existência.....	71
Capítulo VI – Proposta.....		73
1.	Estratégia da proposta.....	73
1.1.	Aproximação à pré-existência.....	73
2.	Caso de Estudo.....	75
Conclusão.....		78
Bibliografia.....		79
Anexos.....		84

Índice de Figuras

Figura 1 Landscape Park Duisburg Nord	33
Figura 2 Landscape Duisburg-Nord park	34
Figura 3 Parque Tejo e Trancão. PROAP	36
Figura 4 Parque Tejo e Trancão. PROAP	37
Figura 5 de Al-Madan a Almada, cronologia geográfica	42
Figura 6 Plano hidrográfico, Porto de Lisboa 1878	43
Figura 7 Ocupação urbana na costeira no decorrer dos últimos anos.	46
Figura 8 Construção da ponte sobre o Tejo	49
Figura 9 Grémio	49
Figura 10 Praia das Lavadeiras.	50
Figura 11 Restaurantes do Ginjal	51
Figura 12 Delimitação da ZIP e SEP da Qta. Almaraz	53
Figura 13 – Fatores de Delimitação	60
Figura 14 - Unidades de paisagem do concelho de Almada	60
Figura 15 Área de estudo na unidade A1 – Arriba Cacilhas-Ponte	61
Figura 16 Mapa geral da rede de transporte coletivo de Almada e principais ligações Norte-Sul	62
Figura 17 Evolução da mancha urbana	63
Figura 18 Alguns aspetos morfológicos relevantes.	66
Figura 19 Constituição das encostas	66
Figura 20 Corte Geológico na Região da Ponte 25 de Abril.	67
Figura 21 Evolução de uma escarpa	68
Figura 22 Margem, Leito e zona adjacente - evoluções das escarpas	68
Figura 23 Perfis topográficos apresentados na figura 25	69
Figura 24 Talude adjacente do lado poente das instalações da antiga fábrica	69
Figura 25 Rede de drenagem da região	70
Figura 26 Depósitos de silos + núcleo principal	71
Figura 27 Núcleo principal	72
Figura 28 Serviços administrativos	72
Figura 29 Núcleo principal e serviços administrativos	72
Figura 30 Vista de um dos pontos da zona da proposta	73
Figura 31 Interior do núcleo principal	74

Índice de abreviaturas

- AAP – Associação Arqueólogos Portugueses
- AGENEAL - Agência Municipal de Energia de Almada
- APAI - Associação Portuguesa de Arqueologia Industrial
- APPI – Associação Portuguesa do Património Industrial
- CISAQA – Centro de interpretação do Sítio Arqueológico da Quinta do Almaraz
- CMA – Camara Municipal de Almada
- CNT - Carta de Nizhny Tagil
- DGEMN - Direção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais
- DGPC – Direção Geral do Património cultural
- DOCOMOMO – International Committee for Documentation and Conservation of Buildings, Sites and Neighbourhoods of the Modern Movement
- EEE – Estudo de Enquadramento Estratégico
- EEM – Estrutura Ecológica Municipal
- ICOMOS – Comissão do Conselho Internacional de Monumentos e Sítios
- IGESPAR – Instituto de Gestão e Património Arquitetónico e Arqueológico
- IIHR – The Inventory of Industrial Heritage Resources
- IRHU – Instituto de Reabilitação e da Habitação Urbana
- IPP – Imóvel De Interesse Público
- IPPAR – Instituto Português Arquitetónico e Arqueológico
- IPPC – Instituto Português De Património Cultural
- MAC – Museu Arqueológico do Carmo
- MIP – Monumento de Interesse Público
- MN – Monumento Nacional
- MTS – Metro Transportes do Sul
- PACicla – Plano de Almada Ciclável
- PDM – Plano Diretor Municipal
- PGRH – Plano de Gestão da Região Hidrográfica do Tejo
- PP – Plano de Pormenor
- PU – Plano de Urbanização
- REN - Rede Ecológica Nacional
- TST – Transportes Sul do Tejo
- TICCIH – The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage
- UNESCO – Organização das Nações Unidas para Educação, Ciência e Cultura

Introdução

A cidade em que vivemos hoje é constituída por lugares de várias épocas e com funções muito distintas, as cidades são o maior testemunho da mudança e da evolução por que passamos. São das obras mais complexas da sociedade e a maneira como a vivemos está diretamente relacionada com a maneira como os seus espaços foram aproveitados.

A cidade deve ter uma relação próxima com a sociedade, quer a nível físico como emocional. Quer se com isto dizer que a cidade ao mesmo tempo que deve ser funcional, também deve preservar os lugares que acarretam memória e valor cultural, que de certa forma marca uma época e uma sociedade.

Posto isto, entrase no tema que foi escolhido para o desenvolvimento da presente dissertação - Paisagens industriais em transformação.

Como é explicado ao longo do presente trabalho, foi com a industrialização, a revolução industrial e sucessivamente a desindustrialização que apareceram estes novos lugares, novas paisagens. Novas oportunidades dentro das cidades que hoje conhecemos.

No desenvolver desta dissertação começou-se por fazer um enquadramento histórico de como surgem estes espaços, de seguida o seu lugar nas cidades e explorou-se a importância que esses tem na sociedade e na importância de os preservar, desenvolvendo o tema do património industrial, ainda dentro deste assunto, referencia a cartas e legislação concebida com o propósito de manter este património vivo.

Mais a frente explorou-se dois casos de estudo, um a nível nacional e outro a nível internacional, para um melhor entendimento do que se tem feito nesta área.

Em seguida analisou-se o lugar do meu caso de estudo prático, um lugar constituído por várias zonas, em que cada um faz parte de uma determinada época, um lugar que tem tanto de complexo como cativante. Dentro deste tópico ainda foram analisados alguns dos planos em vigor que a câmara tem para esta zona, de forma a não ignorar por completo os planos reais que a Câmara Municipal de Almada tem para este espaço.

Finalmente pretendeu-se mostrar o percurso que a ideia percorreu ate se formalizar o projeto, desenvolvendo uma proposta de projeto de arquitetura paisagista para este lugar, proposta esta que inicialmente se trabalha a uma escala menor a nível de desenvolver uma estratégia e depois a uma escala maior, desenvolve-se potenciais áreas de intervenção que, como uma acupuntura, poderiam melhorar este espaço.

Capítulo I - Contexto Histórico

1. Industrialização

As economias antigas, no século XVIII eram caracterizadas pela dominância da agricultura, mesmo nos países onde se deu primeiro a revolução industrial - Inglaterra e França - a agricultura apresentava mais de metade do rendimento nacional. Nesta altura, por todo o mundo, as técnicas progrediam pouco e as produtividades eram muito baixas.

As características do mundo rural eram muito semelhantes às da produção industrial, mantendo-se sempre interligadas, sendo que os camponeses fabricavam os seus próprios objetos de primeira necessidade.

No entanto, no passar do século XVIII, as atividades começam a diferenciar-se cada vez mais, já se distinguia o negociante e o fabricante, a manufatura que até então era uma simples junção de várias oficinas familiares independentes, começa a transformar-se num edifício, que por sua vez se instalava junto ao lugar de exploração da matéria-prima ou nas proximidades da água e da lenha, que eram as fontes de energia. A situação que se vivia já implicava que o fabricante empregasse operários assalariados e já não funcionavam só com a mão-de-obra da família.

Como explica Rioux na sua obra, passa-se assim através de um grande número de transições, ao *factory sistem*, de onde sairia a indústria nova. No entanto predomina sempre o aspeto rural da atividade. Também acontece que os seus produtos são sempre destinados quase exclusivamente ao consumo.

De facto, o que explica esta estagnação da agricultura assim como a simplicidade e a dispersão da atividade industrial deveu-se em grande parte à fraca circulação. As economias não avançavam e os homens, as mercadorias e os capitais circulavam pouco e por isso nenhum mercado coerente se conseguia desenvolver a partir delas.

A via fluvial continuava a ser o meio mais seguro, no entanto, nos rios com uma navegação e um transporte que dependia da corrente, escoavam muito lentamente os produtos, o que tornou necessário que ao longo do século as técnicas se fossem aperfeiçoando, começando a aparecer os canais nos Países Baixos, em França, Espanha e sobretudo na Inglaterra.

No transporte terrestre o progresso foi mais complicado, os custos para melhorar as estradas da Europa eram muito elevados, fazendo com que o transporte de mercadorias continuasse a ser demasiado lento.

Como conclui Rioux, por esta altura a fraca velocidade de circulação, a fraca capacidade dos veículos e dos barcos, tornam muito caro qualquer transporte.

O que não permitiu que a economia se desenvolvesse como se desejava, no entanto apesar das condições de vida e de segurança precária, os navios melhor projetados e mais resistentes, ligavam eficazmente a Europa Ocidental aos mundos novos, acumulando uma riqueza considerável.

2. A Revolução Industrial

A revolução industrial manifestou-se inicialmente na transformação da produção manufaturada em produção maquinofatura. A Inglaterra foi o primeiro país europeu a iniciar esta mudança no fim do século XVIII.

O que levou este país a ser o berço da revolução foram as condições excepcionais que levaram esta economia a arrancar antes de todas as outras, segundo o escritor, foram as alterações demográficas e agrícolas, comércio colonial, formação de um mercado, carências, revolução das técnicas e dos transportes.

A partir da segunda metade do século o mercado europeu ficou inundado de têxteis e de produtos metalúrgicos ingleses, vendidos a preços baixos. Deste modo, as indústrias manufadoras europeias ressentiram-se e a dependência em relação à Inglaterra aumentou.

No início do século XIX, a Inglaterra torna-se o centro de abastecimento do mundo. E é nesta fase que se percebe que só as empresas e as zonas industriais próximas ao mesmo tempo de portos de exportação e das regiões de abastecimento em matérias-primas estão destinadas a crescer (RIOUX, 1973).

2.1. Analogia entre Inglaterra e Portugal

No caso de Inglaterra, a agricultura, o comércio, a manufatura, a finança, estavam já tecnicamente melhor equipados para uma produção crescente e uma grande capacidade de adaptação. Por volta de 1780, estando a Inglaterra mais urbanizada, mais industrializada e mais rica, em relação ao resto dos países, a economia de subsistência desapareceu.

Como refere RIOUX (1973) na sua obra, o enquadramento institucional mais livre de que usufruíam na Inglaterra permitiu desenvolver mais liberdade nas indústrias. A mobilidade social também era bastante grande, as barreiras entre os grandes proprietários rurais, o mundo dos negócios e dos artífices industriais da classe média eram bastante facilitadas.

Já no caso de Portugal, aconteceu o aposto, as estruturas sociais tal como as mentalidades travaram o arranque da indústria no nosso país.

O alargamento do mercado inglês foi o papel determinante na revolução, a Inglaterra disponha de um nível de vida superior pois os preços agrícolas baixaram enquanto os salários aumentaram, o que fez com que o mercado interno se alargasse graças à pressão do consumo consequente do alto poder de compra da população.

No entanto a mão-de-obra necessária era rara, a revolução agrícola criou empregos e muita da população ainda trabalhava na agricultura. Face à escassez e aos preços excessivos, foi essencial promover a inovação técnica, só a máquina conseguiu dividir o trabalho, reduzir os custos de produção e economizar mão-de-obra. De modo a satisfazer o apelo dos mercados sem aumentar demasiado os preços, a resolução deste problema só foi possível através de uma abertura tecnológica. As exigências do mercado, da produtividade e do lucro lançaram a indústria inglesa numa reação em cadeia, que leva à revolução industrial.

Citando RIOUX (1973): “ (...) é sempre o mercado e o lucro que exigem uma nova divisão do trabalho, uma nova distribuição das forças produtivas, uma nova rendibilidade. Novas técnicas e uma nova circulação dos produtos trazem então a solução e permitem lançar duravelmente o crescimento.”

A Inglaterra foi o primeiro país a reunir estas exigências juntas. Outros países se seguiram, com desfasamentos cronológicos e pressões menos fortes ou mais desiguais. Como é o caso de Portugal onde este processo foi muito menos intenso e mais tardio.

Com o desenvolvimento de um capitalismo adaptado aos mercados nacionais e mundiais, em que a concorrência se instala entre os países industriais e entre as firmas, novos fatores de crescimento intervêm. Evidentemente que a grande oscilação de preços teve efeitos imediatos no investimento e na modernização técnica, na exploração do trabalho operário e conseqüentemente no seu crescimento.

No entanto, por volta de 1840 tudo se modificou, os capitais acumulados nos anos anteriores tinham de ser investidos para evitar os riscos da crise. A revolução dos transportes abre um sector novo aos investimentos. Assim com a descida considerável dos custos, a economia inglesa consegue criar condições para exportações maciças e enormes importações.

O impulso das novas forças produtivas e as exigências do mercado e de lucro criam as condições do arranque, ao passo que as novas invenções alimentaram uma inovação técnica que conduz à mecanização e à especialização do trabalho operário. Impulsionado pelos ritmos acelerados de uma circulação moderna, o crescimento ergue-se em bases sólidas. E nos tempos que se seguem criaram-se novas condições necessárias ao seu desenvolvimento, ao mesmo tempo que agrava as desigualdades económicas no mundo (RIOUX, 1973).

Este desenvolvimento tao precoce e acentuado leva a que a Inglaterra seja um dos países mais marcados pela indústria ainda nos dias de hoje, com inúmeras paisagens caracterizadas por esta época.

A revolução industrial em Portugal ocorreu ao longo do séc. XIX, que em comparação com o resto da Europa foi bastante tarde. No entanto o valor das áreas industriais é considerável.

No nosso país existiram bloqueios no arranque da industrialização. A instabilidade política da primeira metade do século XIX, o atraso da agricultura, a perda dos mercados brasileiros, a deficiente rede de transportes, a concorrência dos países industrializados, a dependência económica estrangeira e a crise económica em geral contribuíram para a lenta industrialização em Portugal.

No entanto, em oitocentos ocorre uma progressiva transformação do tecido socioeconómico e tecnológico do setor industrial português, traduzida num aumento gradual de unidades fabris e nas primeiras tentativas de utilização de máquina a vapor.

A primeira fase do desenvolvimento industrial português pode ser situada após as invasões francesas, no período entre 1821 e 1826 (1821 foi introduzida a máquina a vapor em Portugal), este arranque industrial, que se situa num período de crise comercial e numa fase de baixa de preços, traduz-se pelo aparecimento de novas manufaturas e oficinas, e pelo reapetrechamento das já existentes. Durante este período o número de estabelecimentos industriais duplica.

A guerra civil, que só termina em 1834, bloqueia este ligeiro surto industrial e desorganiza totalmente a débil economia nacional. Terminada a guerra civil, a partir de 1836 deteta-se um novo

surto industrial, que irá prolongar-se até 1842 e que decorre num período de baixa de preços e de forte défice na balança comercial. Os estabelecimentos industriais aumentam, ao mesmo tempo que se vão instalando máquinas a vapor. A mecanização fez-se com base na máquina a vapor, mas a maior parte da atividade transformadora continuou a utilizar o processo de carácter manufatureiro.

O desenvolvimento industrial em Portugal e a configuração do mosaico industrial no território foi resultante de influências internacionais que foram afetando as tendências económicas do país. Tendo como a agricultura o principal pilar de desenvolvimento económico desde meados do século XIX até aos anos 50. O atraso da industrialização do país deveu-se também em parte à resistência dos agricultores e proprietários ao avanço da industrialização e consequentemente atração de mão-de-obra barata rumo aos núcleos industriais com salários mais apetecíveis. Os anos 50 viriam a ser determinantes para o processo de industrialização em Portugal.

Já a década de 30 do século XX foi marcada pela resistência ideológica contra o processo industrial do país, facto alimentado pela reação conservadora demonstrada por parte do Estado Novo. Deste modo, o crescimento industrial foi compreensivelmente dificultado perante a vigência de uma ideologia tendencialmente ruralista e tradicionalista, característica do corporativismo estatal.

A integração na “Associação Europeia de Comércio Livre” partir de 1960, contribuiu para alteração do panorama industrial do país, e o período de 1960 a 73 é considerado pelo autor como a fase de ouro do desenvolvimento industrial. Em 1963, o valor da produção industrial superou pela primeira vez o da produção agrícola (MEDEIROS, 2005).

Considerando a evolução política, social e económica, o período foi de relativo equilíbrio e compromisso entre a industrialização e a persistência da ruralidade no País.

Num contexto de pós – revolução do 25 de Abril de 1974 e de nacionalização de diversas empresas, o Estado passou a dispor de mecanismos de controlo sobre o processo industrial, nomeadamente através de sociedades de economia mista e participação pública maioritária. Com esforços para a redefinição do processo político, económico e social, verificou-se uma aposta forte sobretudo nos sectores produtivos considerados estratégicos, tais como a refinação de petróleo, a siderurgia, o armamento e a petroquímica, como refere MEDEIROS (2005).

3. Desindustrialização

Os anos 70 trazem uma crise económica internacional, onde o modelo de crescimento baseado nas indústrias intensivas em capital e orientadas pela lógica das economias de escala atingia os seus limites, para além da crise energética marcada pelo aumento do preço do petróleo que obrigou à reestruturação industrial de economias europeias extremamente dependentes desta fonte energética.

Em Portugal o fenómeno da desindustrialização dos centros urbanos, bem como de todo o país, observa-se sobretudo a partir da década de 70 do século XX. Este facto deve-se principalmente à crise económica que se faz sentir nesta altura em Portugal, uma crise potenciada pela revolução que causou a mudança do regime político e o período de conturbação social que se seguiu, que contribuiu para o agravamento de uma crise económica com raízes internacionais, afetando negativamente todo o tecido industrial português. Deste modo, a necessidade de reorganização da indústria, que procura

novos modelos de produção mais eficientes e com custos de produção menores, justifica a transferência da atividade industrial, ainda existente, para fora dos centros urbanos, onde não só os terrenos têm um custo menor, como tem espaço disponível para acolher os novos processos de produção industrial, ou mesmo para outros países menos desenvolvidos, onde os custos de produção são ainda mais reduzidos (LOURES, 2010).

Portugal ressentiu-se obviamente do panorama internacional atendendo também à falta de dinamismo da procura interna. A adesão à Comunidade Económica Europeia nos anos 80 deu-se num clima económico muito preocupante, e possibilitou uma reconfiguração do industrial que contribuiu para o aumento da especialização e também para a reconfiguração territorial deste sector. A indústria portuguesa entrou em processo de declínio até à atualidade, devido à incapacidade de revisão global e modernização de processos produtivos, e à progressiva e consequente perda de competitividade num período apelidado de pós-moderno. Desde então, diversos edifícios tornaram-se progressivamente devolutos.

Na década de 90 o emprego industrial diminuiu, em parte pela obsolescência tecnológica e pelo envelhecimento e desqualificação da mão-de-obra, acrescido do facto da concorrência de países em vias de desenvolvimento com estruturas de custos mais favoráveis ao investimento externo (MEDEIROS, 2005).

Em Portugal este fenómeno coincide com o início da deslocação das indústrias para outras zonas periféricas das cidades, associado a um processo de desindustrialização, que marca a dinâmica de transformação das áreas urbanas ao longo da segunda metade do século XX.

O encerramento das inúmeras instalações fabris, obsoletas ou desajustadas face à realidade, "(...) gerou uma nova visão coletiva, crítica e em muitos casos socialmente dramática, do tema industrial, cujos reflexos e consequências ainda estão em pleno processo de evolução; porém, a par deste processo ainda em curso, pôde o vasto património construído, legado pela indústria nacional, servir como base fundamental para uma inovadora atitude de consideração, com fins culturais e sociais, da utilidade da recuperação de antigas estruturas arquitetónicas, territoriais e industriais." (MEDEIROS, 2005).

Assim a regeneração e reutilização dos espaços industriais representam possíveis zonas de intervenção com relevância no domínio cultural e de defesa do legado construído do Movimento Moderno.

4. A Cidade

As cidades atuais são fruto de uma longa mudança iniciada no final do séc. XIX, como já foi referido, esta fase foi influenciada pelas significantes mudanças nos padrões de consumo e produção. Durante este período várias capitais europeias elevaram a importância da cultura moderna, destacando os seus complexos industriais, portos comerciais, estações de comboios... as cidades foram crescendo em função da escala das suas indústrias e acessos (LOURES, 2010).

A cidade entrou assim numa nova era e numa nova ordem. Esta nova paisagem é composta pela concentração de indústria e pelas necessidades da população em crescimento, pois um novo

trabalhador, numa nova sociedade necessita de novos serviços públicos e infraestruturas. Tudo isto contribuir para a imagem da zona residencial do séc. XX

Contudo, nas últimas décadas deparamo-nos com uma grande mudança, a globalização, desindustrialização, realocização industrial e a transformação da economia, levou a que as áreas industriais tradicionais em todo o mundo sofressem um efeito negativo, pois uma vasta gama de infraestruturas antigas ficaram abandonadas, o que gera diversos impactos na cidade.

O desenvolvimento da indústria, com o evoluir dos tempos, tornou estes espaços antiquados, o que forçou as cidades a ter de tomar decisões sobre o que fazer com o que restou da última geração industrial.

4.1. A Cidades e a Água

Desde cedo que os portos náuticos estabeleceram as fundações de muitas cidades, pela sua porta de água associada às trocas comerciais, ao transporte de passageiros e mercadorias, desempenhando ainda funções de distribuição armazenagem e produção/trans formação de produtos que chegam por esta via. Ainda hoje, cidades como Roterdão, Antuérpia, Hamburgo, Génova ou Londres, caracterizam-se pela sua dinâmica portuária, como dos mais produtivos portos europeus em atividade. Para se perceber de forma mais abrangente a evolução, segundo HOYLE e PINDER¹, citados por LOURES (2010) as cidades europeias portuárias, tiveram as seguintes etapas:

- Portos medievais: situação inicial em que a cidade reunia as funções portuárias num espaço muito concentrado. A dependência entre cidade e porto era muito estreita.

- Portos comerciais do séc. XIV a XVIII: expansão das trocas comerciais, com a marcação de novas rotas comerciais de interesse e dando-se afirmação do Porto de Lisboa como porto mercantil de referência também impulsionado com a expansão portuguesa dos descobrimentos.

- Portos da cidade pós-moderna, na segunda metade do séc. XX: dá-se a concentração periférica das industriais ou de atividades relacionadas com funções portuárias, difundindo-se pelas frentes aquáticas, esvaziando os antigos portos cuja localização, era mais central face às cidades.

- Antigos portos e frente de água do final do séc. XX e início de séc. XXI: surge uma determinação na reconversão das frentes de água obsoletas, originadas pela desconcentração das estruturas portuárias. Necessidade na requalificação destas naves industriais que pela sua localização desempenham uma das fachadas de entrada das cidades, promovendo a sua imagem.

4.2. Impacto da Desindustrialização nas Cidades Europeias

Como foi referido anteriormente, a partir das décadas de 1970 as cidades europeias ocidentais assistem a várias mudanças como a imigração das suas indústrias e com eles os postos de trabalho, a deslocação da classe média para os subúrbios, mudança dos padrões de trabalho, desenvolvimento de centros comerciais fora da cidade, e com isto o aumento da dependência do automóvel particular. O que levou a que as cidades tivessem de ser submetidas a um processo de reestruturação urbana.

¹ "Port City Metamorphosis: Transformations of the Relationship Between the Port and the City of Lisbon" 1981

Estas mudanças tornaram os centros urbanos menos atrativos para investir, podendo levar estas cidades a uma degradação e aumento de áreas abandonadas.

O processo de desindustrialização, como já foi mencionado anteriormente tem criado várias repercussões económicas, sociais e ecológicas, para além do rasto deixado, pela Era industrial, de paisagens degradadas e abandonadas. Áreas estas, que muitas vezes beneficiam de zonas privilegiadas das nossas cidades, como zonas urbanas centrais que, como refere LOURES (2010), se tornaram economicamente desfavoráveis, socialmente atormentadas e ambientalmente degradadas, devido a contaminação industrial e de um processo de declínio.

Muitas das consequências mencionadas em cima estão já identificadas e criticadas no início do período de industrialização. No entanto, intervenções do estado são limitadas e a economia teve prioridade sobre a ecologia (DOUET, 2012).

Contudo, onde existe um problema também poderá haver uma oportunidade. As zonas abandonadas industriais são recursos para uma regeneração urbana e o restauro ecológico.

Estes espaços estão muitas vezes em zonas com uma localização vantajosa, perto de centros de cidade, ao longo de linhas de água, e perto de comunidades residenciais. “Estas paisagens são ativos ambientalmente comprometidos que precisam de ter um retorno para uma utilização produtiva, a ser reentregada na comunidade envolvente.” (LOURES, 2010).

A sustentabilidade urbana tem sido equacionada no sentido de promover uma renovação urbana, começando nestas áreas problemáticas com grande potencial. A conceção de um projeto é uma das melhores ferramentas para alcançar o melhor uso de um espaço dentro das cidades, e as áreas abandonadas devem ser recuperadas para deixarem de ser áreas de exclusão social, normalmente associadas com pobreza e ambientes hostis. Estas zonas tem de ser integradas na regeneração da cidade.

Nas últimas década tem havido uma crescente preocupação com estas zonas e também com as terras, solos e águas contaminadas e ambientalmente comprometidas, e na necessidade de limpeza e prevenção que estes sítios se tornem ainda menos interessantes do que eram antes dos processos de recuperação, por isso é necessário não só ambientalmente mas também esteticamente ter boas estratégias, para que estes problemas passem a ser potencialidades das nossas cidades. Alguns exemplos de casos de sucesso são Graswarks Park, Duisburg Nord...

Isto sem nunca esquecer que alguns destes espaços tem grande valor, não só pela localização e características ímpar, mas também pelo valor patrimonial que muitas vezes existe em espaços que devem ser salvaguardados.

Não é muito surpreendente que as áreas industriais abandonadas não são, numa fase inicial, muito atrativas para investimento. O estado de negligência, os altos custos associados ao trabalho de limpeza do local e a imagem negativa muitas vezes associada a áreas com todos estes fatores que inicialmente desencorajam a administração, a comunidade local e operadores económicos de imaginar um possível reuso de uma antiga estrutura manufatora.

É necessário examinar como este património tem sido preservado, até que ponto as características originais foram respeitadas, e até onde se tem de mudar para adaptar as estruturas a novos usos: reaproveitando ou reuso adaptativo (DOUET, 2012).

5. Paisagem Industrial

Neste ponto é claro que a atividade industrial causou mudanças muito significativas no território. O processo industrial tem dado forma à paisagem por vários anos e tem imensas consequências para a ecologia de todo o meio ambiente. Recursos naturais tem sido usados, solo, água e ar foram poluídos. De facto, toda a indústria pode ser interpretada como um testemunho da realidade económica desse tempo. Cada quilómetro no passado foi afetado direta ou indiretamente e foi deixada uma pegada ecológica. Hoje percebemos que as consequências das atividades industriais não são limitadas só a uma certa região mas também levou a mudanças de dimensões globais (DOUET, 2012).

A industrialização promoveu assim significativamente mudanças na paisagem e hoje em dia existem paisagens que por há tantos anos estarem marcadas pela indústria que já não faz sentido que estes marcos desapareçam. A própria indústria já faz parte integral da paisagem, e da própria identidade do lugar. É no entanto necessário, por vezes que se crie uma melhor relação interligando os fatores industriais com os elementos ambientais e da paisagem. Criando assim locais com um potencial enorme, tanto em termos históricos como paisagísticos.

O conceito de paisagem industrial é neste sentido usado para descrever e classificar o existente, material de cultura industrial de forma a atribuir-lhes um novo significado, com o objetivo de criar uma base teórica e uma metodologia prática tanto para o estudo como para a intervenção nestas paisagens, para adapta-las a novos sistemas de produção e novos usos culturais.

O processo de industrialização observado na Europa e, mais tarde, em Portugal, como referido anteriormente, incentivou o crescimento das áreas urbanas, tonando-as mais densas. O que também causou a urbanização do ambiente natural e rústico, o que provocou mudanças significativas na paisagem.

A cidade adquiriu uma nova face (industrial) e uma nova ordem. Esta nova paisagem é deferida pela concentração de indústrias e pelas necessidades da população em crescimento.

A implantação da Indústria no território transformou um conjunto de paisagens, fazendo com que algumas paisagens englobem o fator industrial, assumindo-se por isso também como potencial e culturalmente construída. Para tal contribui a noção mais vasta do conceito de Património, abarcando a fábrica e os sítios industriais assim como os espaços de residência e apoio a eles associados.

Já no final do século passado observou-se, em todo o mundo, uma quebra no sector industrial e na forma como este está implantado fisicamente e geograficamente. A quebra deste padrão trouxe consigo uma decadência de várias paisagens onde estavam inseridas as zonas industriais. Em todo o mundo se tem observado consequências da reestruturação da economia global, autonomização dos processos de produção e a realocização da indústria em áreas com baixo custo de produção, de modo a aumentar o lucro das empresas (LOURES, 2010).

Nos últimos anos vários investigadores contribuíram para avaliar e documentar as ruínas da sociedade industrial. De forma a enfatizar a necessidade de ter as paisagens industriais em consideração no planeamento da cidade, considerando o património industrial como um recurso e como uma parte integral da identidade coletiva (LOURES, 2010).

Considera-se que o território industrial engloba diversas soluções de implantação espacial. Do legado fazem parte não só as questões físicas do edificado da produção em si, mas também os lugares de fabrico e transformação, o edificado associado e necessário à sustentação de vivências de cariz social, os locais de exploração de matérias-primas, os elementos dispersos que contribuem para os processos produtivos, distributivos e de circulação da produção, bem como as soluções edificadas (FOLGADO, 2005).

Num passado recente, tem havido uma crescente necessidade das paisagens industriais serem integradas no planeamento da cidade, como já foi mencionado, considerando o património industrial como um recurso e como uma parte integral da identidade da cidade e não como uma zona negativa.

Podemos dizer que “a classificação de paisagem como industrial implica e percepção qualitativa do território e a infraestruturas industriais que são analisadas sobre a funcionalidade, cultura e perspetiva história.”

Segundo BORSI², citado por LOURES (2010) a paisagem industrial é “a paisagem resultante de uma profunda e sistemática atividade do Homem na paisagem natural ou agrícola com o objetivo de desenvolvimento das atividades industriais”.

A definição é capaz de compreender a paisagem como um todo em oposição a um simples reconhecimento de um edifício ou um grupo de edifícios num sítio industrial.

Como já está definido na dissertação, as paisagens industriais tem valor histórico e sentimental na sociedade.

Pois a “herança industrial raramente é confinada a uma simples localização, mais frequentemente é uma serie de sítios interligados sobre uma vasta paisagem que contem evidências de como os fatores de produção são organizados, trazendo para sítios onde são transformados em bens e serviços e de lá para distribuir para os mercados, deixando o que restou e as alterações da paisagem” (DOUET, 2012).

É essencial para estudar as paisagens industriais perceber a história do lugar e uma completa apreciação dos seus valores de herança.

“A paisagem industrial é um tipo de paisagem cultural, que pode ser definida simplesmente como uma paisagem que foi modificada pelo efeito da atividade humana. No caso das paisagens industriais o processo cultural dominante é o que geralmente é designado por “indústria”.”

Tradicionalmente é entendido que a paisagem era “natural”, de certa forma intocada pela atividade humana e essa “cultura” era lhe imposta. No entanto a realidade é que toda a paisagem “natural” tem alguma influência humana. No contexto de paisagem industrial, atualmente os processos industriais frequentemente ocorrem numa paisagem já afetada pelo processo industrial.

² Borsi, F., 1975. Le paysage de l'industrie. Bruxelles: Archives d'Architecture Moderne

O Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention produzido pelo World Heritage Committee, divide paisagens culturais em três categorias principais: paisagens projetadas, involuídas e associativas (estas divisões foram discutidas segundo um pequeno exemplo de como se podem aplicar a paisagens industriais):

- *Designed landscape* – é definida como uma paisagem desenhada e criada intencionalmente pelos humanos e não é restrito a arquitetos profissionais.
- *Evolved landscape* (ou *vernacular landscape*) – paisagens evoluídas são o resultado de atividades sociais, económicas, administrativas ou religiosas.
- *Associative cultural landscape* – é onde a paisagem tem um significado bastante poderoso com a influência da religião, arte, história, ciência e cultura com os elementos naturais.

A indústria teve um impacto poderoso embora muitas vezes subtil no nosso ambiente ao longo do tempo. A identificação e análise das paisagens industriais é uma importante ferramenta para o entendimento de como a indústria trabalha e como criou e moldou o nosso ambiente e na identificação dos valores patrimoniais que saem dessa atividade.

A natureza industrial é um conceito que se refere para a regeneração da vegetação natural em sítios industrial. A invasão do abandonado ou sítios industriais em desuso através da colonização de espécies. Ou novas plantações em sítios abandonados, em desuso ou remediados. Edifícios industriais inúteis e fábricas muitas vezes se tornam integradas na imagem geral da paisagem e das marcas na paisagem, esculturas ou mesmo ruínas pitorescas.

No entanto, o modelo típico de restauro é geralmente a visão da paisagem em segunda mão que deve parecer o mais natural possível (DOUET, 2012).

6. A Realidade das Cidade de Hoje

A cidade que hoje se conhece, lugar de paisagens mais antiga e tradicional e também da mais recente e inovadora, tem a necessidade de encontrar pontos comuns onde estas duas se cruzam, pois a percepção que o indivíduo tem do ambiente que o circunda é resultante de uma fusão entre o momento presente, as memórias das suas experiências passadas e as suas aspirações em relação ao futuro.

O rápido crescimento urbano, as modificações na paisagem rústica e o ritmo acelerado do dia-a-dia faz com que seja necessária uma reação urgente à consciencialização da perda da identidade dos lugares da cidade e dos indivíduos e da deterioração progressiva dos nossos espaços patrimoniais, na procura de equilíbrio entre contruído e espaços envolvente. “Reabilitar, hoje mais do que nunca, significa fundamentalmente recuperar as qualidades perdidas e integrar ao mesmo tempo aquelas características necessárias para que o território em causa continue a viver com as condições de conforto e beleza.” (APPLETON, 2008).

As zonas industriais constituem grandes potencialidades, que o passado coloca à disposição para combater perda da identidade dos lugares da cidade e a desqualificação urbana, através da reutilização dos seus espaços. Dada a sua localização, em grande parte, em lugares de importante densidade populacional e áreas centrais, representam “...uma excelente ocasião para se traduzir em

oportunos reordenamentos urbanísticos. Tudo isto transmite a urgência em encontrar novos destinos para tão vastas áreas degradadas e avançar no seu saneamento e recuperação” (DOCOMOMO, 2005) de uma qualidade urbana perdida, retomando a sua continuidade no espaço e no tempo.

6.1. Relação e comunicação entre a Cidade de Lisboa e a Cidade de Almada

Na margem esquerda do Tejo, o desenvolvimento económico dos concelhos ribeirinhos continua dependente do crescimento económico e industrial de Lisboa. Apesar disso, não se trata de um processo de rutura em relação aos fenómenos da protoindustrialização e da ligação estreita com o desenvolvimento manufatureiro e industrial de Lisboa. Trata-se, sim, de um fenómeno de escala de crescimento, tendo como ponto de partida os processos económico-sociais e industriais latentes do século XVIII.

A partir da década de setenta do século XIX a produção industrial de Almada cresce a um bom ritmo, tornando-se o sector mais dinâmico na economia do Concelho. A indústria naval – Cacilhas e Ginjal – o fabrico de pólvora, a fábrica de fição, a indústria corticeira e a indústria de moagem, dependentes do rio e de Lisboa, começam a transformar o rosto do concelho de Almada e a caracterização socioprofissional. Intensifica-se a concentração fabril e a mecanização do trabalho, em especial na indústria corticeira-

Os núcleos urbanos ribeirinhos de Almada, como o Ginjal e Cacilhas crescem devido à implantação de novas indústrias, afastando para a vila de Almada um papel meramente administrativo. O sistema de fábricas torna-se agora fácil de adaptar a outros ramos industriais. Foi o que se passou na segunda metade do século XIX, à medida que a industrialização se alargava e crescia. Esta transformação era induzida pela capital, pois dela dependente em termos de matérias-primas, de combustível e até de localização preferencial de armazéns no próprio processo de circuitos do capital-mercadoria, numa industrialização regional, com ou sem carácter endógeno.

A transferência da mão-de-obra do setor primário para o secundário continuou a verificar-se até meados do século XX, devido à concentração fabril do sector corticeiro. A crise deste sector provocou uma estabilização do fenómeno de transferência durante as décadas de vinte e trinta, que só aumentou em plena década de quarenta.

Nos anos 60 o emprego operário obtinha elevadas percentagens nos centros urbanos periféricos de Lisboa em contraponto com os da cidade de Lisboa que indiciavam uma maior representatividade do sector terciário. O período de 1940 a 1970 representou um forte aumento demográfico da periferia de Lisboa formando-se uma “cintura industrial” num claro processo de suburbanização organizado pelas linhas de caminho-de-ferro.

Mas nos anos 70 o crescimento destas áreas conheceu outro padrão, e a expressividade demográfica originou uma maior especialização residencial que, ao integrar antigas zonas industriais, foi esbatendo o padrão inicial de “cintura industrial”. A partir da década de 80 um “complexo processo de desindustrialização afetará a estrutura económica, social e urbana da metrópole e dos seus territórios industriais” (NUNES, 2008). O sector dos serviços cresce e atingindo o centro da cidade num primeiro momento, passa numa segunda fase para a periferia outrora industrial. A metrópole

transformou-se hoje, no lugar de antigas indústrias e espaços portuários, o que nos deixa desafios e oportunidades de recriação do espaço urbano e criação de novas centralidades num contexto metropolitano.

Na margem esquerda do Tejo desenvolveu-se ao longo do século XX um tecido industrial forte e diversificado que substituiu gradualmente uma histórica ocupação manufatureira.

Os desafios às políticas urbanas e instrumentos de planeamento estão também na transformação desta margem sul, depois da crise da cintura industrial e das novas travessias rodoviária e ferroviária, induzida pela localização da Auto-Europa nesta margem e pelo reforço da ligação ao Porto de Setúbal. Nas antigas áreas industriais em crise, assistiu-se a uma retoma lenta do processo de re-industrialização, ainda que muito limitada pela conjuntura recessiva e pelos problemas ambientais criados.

6.2. Paralelismo entre a Cidade de Lisboa e a Cidade de Almada

Lisboa e Almada sempre estiveram diretamente relacionadas e nos dias de hoje isso ainda acontece de forma bastante acentuada.

Na margem direita do Tejo, foi em Alcântara o local escolhido para a instalação das primeiras indústrias, pois este local reunia condições como a proximidade ao grande centro urbano. As condições de acessibilidade, quer a nível fluvial quer a nível terrestre, a presença de água, essencial para a indústria, quer como fonte de energia, quer como outros fins como o transporte e também a disponibilidade de espaço livre essencial ao desenvolvimento destas atividades...

A par do que aconteceu em Lisboa, também este fenómeno se viu acontecer em Almada, mais propriamente no Cais do Ginjal, por fatores bastante comum a ambas as localizações como é a proximidade à capital e ao rio.

A evolução das atividades industriais tanto em Alcântara como no Ginjal, quer na sua dimensão quer no desenvolvimento dos processos tecnológicos empregues, contribuiu para que se assistisse ao início da construção de novos edifícios, bem como novos processos de produção.

Este facto contribuiu para a mudança da paisagem em ambas as margens, que a partir desta altura, vê as suas antigas quintas e propriedades rurais ou de recreio, sucessivamente transformadas pela ocupação de unidades industriais e de edifícios de habitação.

No entanto as semelhanças que outrora se viam entre a margem direita e margem esquerda - ambas com uma paisagem muito marcada pela indústria - hoje já não são tão perceptíveis.

Com a desindustrialização que se fez sentir em Portugal e um pouco por todo o mundo, muitas destas indústrias e destas zonas marcadas por elas, viram passar o fervilhar da indústria que se vivia para um abandono sem igual. Simplesmente as indústrias foram desaparecendo uma a uma, sem que se olhassem aos edifícios que ficavam, caindo assim em abandono, estas zonas da cidade, com um imenso potencial.

Durante vários anos, a cidade de Lisboa viveu de costas voltadas para o rio, assim como Almada ainda hoje vive. A grande diferença que se faz sentir nos dias de hoje entre as margens é que depois de vários anos de abandono, na margem de Lisboa, pouco a pouco foi-se preocupando com a

renovação destes espaços, destes edifícios com valor histórico, como é o caso do bem-sucedido LxFactory, entre outros projetos a que se vai assistindo em toda a margem.

No caso de Almada, apesar do imenso potencial, ainda não se registam obras de desenvolvimento das imensas zonas industriais abandonadas, apenas planos à espera de serem aprovados.

Capítulo II - Património industrial

1. Património Industrial

O património industrial é uma parte essencial do desenvolvimento humano e da história (DOUET 2012).

Segundo a Carta de Nizhny Tagil o património industrial "...compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetónico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as suas estruturas e infraestruturas, assim como os locais onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação."

In CNT, tradução da responsabilidade da APPI

O conceito de *património industrial* tem significados diferentes para as várias áreas envolvidas e para o público que tenha interesse em recuperar tradições e paisagens de modo a relembrar o passado e as memórias.

Considerando, desde já, que o património industrial é parte integrante da nossa cultura é importante preservá-lo, assim como o restante património. No entanto é um facto que as áreas históricas tanto as normalmente tidas como património, como é o caso de mosteiros, castelos... mas também o património mais recente, representativo da Era industrial, estão a ser ameaçadas pelo novo desenvolvimento e o impacto de novas construções que normalmente fazem com que se perca o verdadeiro sentido da cidade... não só a nível nacional, mas também em áreas mais locais onde pequenas mudanças podem ser muito significantes, diminuindo o carácter paisagístico e o que torna esse lugar distinto, aumentando a necessidade de melhorar o sentido do espaço. Note-se o exemplo de Inglaterra em que a paisagem está altamente influenciada pela industrialização e não faria sentido acabar com ela (LOURES, 2010).

Até meado do século XX, o que se relacionava com a atividade industrial, não se integrava no conceito de património cultural, essencialmente devido as conceções históricas e em critérios políticos e estéticos.

Apenas a partir dos anos 50 após várias ondas de industrialização, onde se destruía para construir de novo, o que levou ao desaparecimento e destruição do património dito industrial... é que se começou a ter em conta a importância e potencialidade desse novo legado cultural, o património industrial.

O movimento de defesa do legado industrial teve a sua génese em Inglaterra, na década de 50, devido à destruição de muitas fábricas, durante a segunda guerra mundial.

Outro dos fatores que levou a destruição foi que “a noção de património é normalmente associada no fator tempo. Quanto mais antigo o bem, mais raro é, conseqüentemente mais valioso se considera. Este fator, interpretado de forma deficiente, levou à destruição de muitas áreas industriais do século. XX. Apenas porque sendo recentes, não mereciam especial proteção. No entanto é o património do futuro que está em causa (LOPES et CORREIA, 2004).

Como foi referido, o conceito de património industrial foi só introduzido na Inglaterra no meio do século XX, durante um período em que vários edifícios industriais e paisagens eram destruídos, nesta altura o conceito de património cruzava as barreiras da Era industrial, movendo o passado para muito mais perto do presente. Desde então muitos esforços foram feitos para definir o que deve ou não deve ser considerado património industrial (LOURES, 2010).

Em Portugal, as preocupações relativas ao mundo industrial surgiram na década de '80, sobretudo devido à adesão portuguesa à União Europeia, a qual originou o declínio da indústria nacional. Com o surgimento dos conjuntos obsoletos, a expressão arqueologia industrial começou, então, a divulgar-se através de exposições ou dos primeiros estudos de carácter científico, estando os objetivos e os conceitos operativos relacionados diversas vezes com os do património industrial. O objeto de estudo das zonas deste cariz é múltiplo, considerando-se as várias áreas produtivas e as diversas soluções construtivas.

Dada a vastidão, complexidade e especificidade do tema industrial, o estudo do património que lhe diz respeito deve envolver a participação de diversos especialistas, formando equipas transdisciplinares capazes de lidar com os vestígios técnico-industriais.

“Admitindo que a arqueologia industrial associa a descoberta, o recenseamento e a discrição de um património que inscreve no terreno as marcas e a memória de uma sociedade (...) para suscitar as indispensáveis proteções (...) a arqueologia industrial pode adquirir a dimensão de uma prática cultural global” (ANDRIEUX, 1992).

As zonas industriais são aquelas que mais testemunham a vida das populações com o seu trabalho, o seu esforço e a sua identidade, mantê-los vivos, reaviva-los e reinseri-los no quotidiano da cidade permite manter essa memória.

Quando falamos, no presente contexto de património industrial, não significa que este tem um valor excecional. Uma antiga fábrica, uma velha estação, um antigo silo ou mercado podem não ter valor em termos estéticos e arquitetónicos, mas poderão ter valor como testemunho, como memória de um passado para a envolvência e a população onde esta inserido. Porque não dar-lhe um novo uso, reconverte-lo, adaptá-lo? A memória fica, mesmo que não se mantenham todos os elementos construtivos interiores e exteriores, reabilitando-se o objeto arquitetónico para novas funções.

O património industrial é sinónimo de valores de memória, originalidade, singularidade e ainda valores tecnológicos, científicos, sociais, económicos e estéticos, integrando todos os bens resultantes de uma atividade produtiva, desenvolvida ao longo de gerações. Particularidades que hoje despertam

uma certa afetividade na historiografia portuguesa e justificam a sua defesa patrimonial. Podemos-lhe atribuir o significado de legado, herança que nos é transmitida, como um bem. No entanto nem tudo o que herdamos passa para o futuro. Algumas destas manifestações perdem funcionalidade e significado ou contexto que lhes permitia continuar a ter uma existência originária e são destruídas, outras são preservadas.

Pois o significado de património muda consoante os tempos, e com eles mudam os critérios que nos permitem incluir os que tem valor nesse conjunto, ou excluí-los. Esses critérios sempre estiveram presentes na atividade humana de colecionar, ou de ocupar de novo um determinado espaço. Podemos considerar o espaço conservado como o repositório de atividades e saberes humanos, cuja valorização mereceu salvaguarda.

Podemos dizer que no património cabem todas as manifestações humanas e naturais a que a Humanidade, não só atribui valor mas pretende preservar e legar para as próximas gerações. O conceito clássico de "(...)património refere-se ao legado que herdamos do passado e que transmitimos a gerações futuras" (SILVA, 2000). Esse legado, no entanto, não é isento de critério como já foi referido, e revela-nos também pelo modo como foi conservado, restaurado, adaptado, apropriado pelas sucessivas sociedades, o que elas próprias pensavam e valorizavam ao tempo.

Como refere Marcelo Martín (MARTIN, 2001) "O património cultural é a síntese simbólica dos valores identitários de uma sociedade que os reconhece como próprios. O património constitui um documento excepcional da nossa memória histórica e portanto, chave na capacidade de construção da nossa cultura, na medida em que possibilita verificar conjuntamente as atitudes, comportamentos e valores implícitos ou adjudicados à produção cultural através do tempo."

Existe uma continuidade no conjunto dos objetos que persistem, e existe mais do que um critério, estes somam-se entre históricos, artísticos ou estéticos, sociais, científicos, económicos, ecológicos, políticos. Por vezes não são reconhecidos de forma imediata, e coexistindo e serão em cada período histórico, uns superados em relação aos outros, e eventualmente uns prejudiciais aos outros.

O património poderá definir-se também como consequência de atos de seleção, e ação sobre o passado, de valoração, moldado por indivíduos e sociedades, que exerceram um juízo de valor segundo as suas aspirações e ideias.

No caso das zonas industriais, "(...) permaneceram durante o seu tempo de vida útil até se transformarem em ruínas. Retomam-se agora como memórias do fim de um tempo que, em Portugal, não chegou a cumprir-se. Este é o panorama do património industrial português herdado e o seu significado define-se numa espécie de nostalgia, de desejo não realizado." (FIGUEIRA, 2005)

-As zonas industriais são vistas como testemunho da antiguidade, assim como o restante património considerado anteriormente, de importância histórica, de valor cultural e de qualidade.

As áreas industriais contêm um significado da manifestação do progresso do país, constituindo a marca de uma época, da proximidade à vida das populações e da sua relação de centralidade com a cidade. Toda uma carga histórica que acarreta simboliza também uma vivência específica da

população, apelando a memórias emocionais, tornando-se num “universo de elementos físicos de difícil esquecimento”, por serem “importantes testemunhos culturais” (FOLGADO, 2005). -

Sobre a relação do Património com a memória, podemos dizer, como refere (ALVES, 1999) “o valor memorial tem hoje um grande peso na definição de património”.

Manter a memória dos que viveram nessas épocas e nessas zonas, bem como mostrar a memória de um passado que não se conhecem as gerações mais novas (CHOAY, 2010).

É precisamente por causa desta relação com a memória, que já foi referida anteriormente, que é obrigatório que se tomem medidas para manter vivas as memórias que estes espaços trazem consigo, pessoais e coletivas, de modo a perpetuar a identidade de cada população, e também poder, através deles, perpetuar a imagem que se tem de determinada cidade, que já está habituado a associar determinadas zonas industriais, que muitas vezes levaram ao desenvolvimento e crescimento dessa cidade, e foram um marco para a população que trabalhou ou frequentou o espaço. As pessoas veem-se nos espaços e querem preserva-los, pois só assim é possível fazer com que este património perdure no tempo, a sua história - cronológica, espacial e humana - bem como a memória do passado, que as gerações mais novas não conhecem, pertencendo simultaneamente a dois mundos – o presente e o passado (BARCELOS, 2010).

O património industrial, assim como o património clássico, tem então o poder de invocar épocas passadas, através da memória.

O património industrial tem suscitado, nos últimos anos, uma nova reflexão sobre o que é património, enquanto legado histórico e civilizacional, a fim de se poder “conservar todas as dimensões de memória dos sítios” (COUCEIRO, 1998).

Já não são só os edifícios/monumentos propriamente ditos que fazem parte do património mas também toda a sua envolvência: a paisagem, as referências a que alude, a relação com o espaço e cada vez valorizada mais a memória que transporta consigo, como foi referido anteriormente. Este novo conceito de património permite uma salvaguarda muito mais abrangente. Importa por isso apreender as qualidades do espaço – estéticas, históricas e culturais de modo a se salvaguardar o que realmente for digno de se manter no presente.

-No entanto não interessa a recuperação de todos os elementos das zonas industriais, mas sim perceber quais são de algum modo, representativos de uma época e/ou de uma cidade, e aí, sim colocar todo o empenho na sua preservação, conceptual física e memorial.-

Contudo a “(...) ausência de medidas cautelares em relação a todo o património industrial da cidade envolvente, para além da negação da componente paisagística, a ocultação de valores arquitetónicos e técnicos, que esse mesmo património pressupõe e transmite em termos de criatividade do futuro gera efeitos perversos na transmissão da identidade, fazendo a separação entre um passado e um presente.” (FOLGADO, 1999).

A requalificação da cidade a partir de zonas que estão em decadência pretende tornar essas áreas em novos núcleos de atração, não de afastamento. Posto isto, torna-se oportuno e por vezes urgente pensar que futuro a dar a algumas destas áreas.

Património industrial é aquele que permite maiores variações de função, por ser o mais flexível e adaptável na sua forma. O património industrial é passível de ser reconvertido para inúmeras funções.

As potencialidades do património Industrial são variadas, como a recuperação de espaços marcantes de épocas passadas, criação de novos programas e requalificação urbana de áreas em crise, tudo isto aliado à preservação de memórias e de identidade. Apesar de este ser um património ainda um pouco marginalizado, tem vindo a conseguir ter um lugar na história contemporânea da reabilitação. Oportunidade em tempo de crise.

FOLGADO (2002) refere que o património industrial "...encerra uma das áreas patrimoniais mais difíceis, mais abrangentes, mais atípicas, mas desconsideradas ainda pela maioria dos intervenientes e dos estudiosos do património ou mesmo pelas políticas patrimoniais ou de resgate".

A conservação não se justifica por si só, paralelamente ou como complemento é necessário garantir o equilíbrio do ambiente/envolvente. Preservar a identidade local como garantia da qualidade de vida das populações. A paisagem cada vez mais se define como elemento central do ordenamento do território e consequentemente do desenvolvimento local e regional.

"...a continuidade que esta reutilização implica pode proporcionar um equilíbrio psicológico às comunidades que se viram confrontadas com a perda súbita de uma fonte de trabalho de muitos anos" (TICCIH, 2003). Carta de Nizhny Tagil

Em Portugal apesar da industrialização nacional ter passado ao longo de Novecentos por um período de desenvolvimento desfasado face ao panorama europeu, como foi referido os espaços industriais vem a revelar-se bastante relevantes, no contexto patrimonial.

"As áreas industriais contem um significado da manifestação do progresso do país na sua aparência moderna, de feições ousadas e quase de vanguarda, constituindo a marca de uma época, da proximidade à vida das populações e da sua relação de centralidade com a cidade. Toda uma carga histórica que acarreta simboliza também, uma vivência específica da população, apelando a memórias emocionais, tornando-se num "universo de elementos físicos de difícil esquecimento", por serem "importantes testemunhos culturais". (FOLGADO, 2005).

Podemos concluir dizendo que as zonas industriais encerram em si mesmo uma parte importante da história, como é a revolução industrial e todas as repercussões que trouxe consigo e simultaneamente tornam-se bens próximos das populações, através do seu carácter operativo, onde muitos trabalharam, valendo por isso a pena preservar e reconverter aqueles que demonstram terem qualidades para serem representativos de um passado que marcou tudo e todos e que demonstram a "grande potencialidade que o passado construído nos põe à disposição" o património industrial torna possível aproximar as duas cidades, pois é algo representativo da cidade histórica que se pode fazer igualmente presente na cidade contemporânea (CANNATÀ, 1999).

1.1. Reconversão, Requalificação e Reúso

- A recuperação do património industrial possibilita, então, trazer o passado até ao presente, de modo a demonstrar a continuidade existente na cidade “no fundo, adquirir uma estabilidade emocional e restabelecer a sustentabilidade e a qualidade urbana perdida é o que pretendemos hoje com a preservação do património”

Em torno do património industrial, importa criar “um percurso de intervenção urbanística na cidade existente, desde a renovação urbana até à reabilitação social e territorial” (COUCEIRO, 1998).

-
A especificidade do monumento prende-se, então, precisamente, com o seu modo de ação sobre a memória. Não só ele a trabalha, como também a mobiliza pela mediação da afetividade, de forma a recordar o passado, fazendo-o vibrar a maneira do presente. Mas esse passado qualquer: foi localizado e selecionado para fins vitais, na medida em que pode diretamente, contribuir para manter e preservar a identidade de uma comunidade, ética ou religiosa, nacional, tribal ou familiar. (...) É garantia das origens e acalma a inquietude que gera a incerteza dos princípios. (...) A sua relação com o tempo vivido e com a memória noutras palavras, a sua “função antropológica”, constitui a essência do monumento” (CHOAY, 2010).

- Esta é uma das coisas mais importantes nas zonas industriais, a possibilidade de criar sensações, permitindo ao utilizadores do espaço viver uma outra época, sentir como se passava, como se criava no passado. -

A recuperação de áreas degradadas constitui assim uma abordagem natural ao património industrial, visto que nele estão implícitos conceitos da cidade atual e por manterem no futuro as pré-existências históricas, que permitem manter viva a identidade do lugar pela permanência da memória, e através da sua preservação tirar partido dele para a necessária requalificação urbana.

A importância da requalificação da cidade é um tema atual, sendo preciso recorrer a estratégias que permitam ultrapassar esta situação de impasse, passando por perceber a capacidade das áreas abandonadas existentes. Com a recuperação do património industrial – preservação, consolidação, reutilização, reconversão – pretende-se criar um polo dinamizador da cidade, a partir de um novo ciclo de vida e com novas funções para áreas urbanas desprovidas dos seus programas originais, permitindo uma consolidação a uma (re)vivência da sua envolvente em áreas centrais.

A revitalização urbana, a dinamização da cultura e da arte, e a criação de uma cidade mais cívica, humana e ambientalmente sustentável, são aspetos que se conjugam e influenciam, podendo ser usados em ações de melhoria da qualidade de vida urbana, resolvendo alguns problemas das nossas cidades e paisagens. A cultura é um excelente meio prático de desenvolver a regeneração funcional e social de meios urbanos.

Em cada lugar há um novo potencial cultural que pode ser valorizado, um potencial económico local e um vitalizador de urbano, mesmo num ambiente caracterizado e ativo. A originalidade e a afinidade local pode ser aproveitada, da respetiva paisagem natural e urbana, aliada a ambiências e memórias de referências do sítio, bem como atividades propostas, podem tomar esse lugar mais atrativo e torna a cidade mais viva, variada e estimulante.

No entanto, pretende-se fazer muita coisa, inovar, melhorar e crescer, quando muitas vezes a resposta está no que a cidade já tem, mais importante que fazer mais cidades é fazer melhor cidade, aproveitar o que de melhor se tem, reavivando-a, olhar para o passado, pensar no presente e preparar o futuro (COUCEIRO, 1998).

1.2. Legislação, Cartas, Recomendações e Convenções Internacionais sobre a Proteção do Património.

Ao longo dos anos têm-se criado várias iniciativas para a preservação do património. Dentro do património industrial e das paisagens existem várias ações significativas que devem ser tida em atenção quando falamos do património.

1.3. Mais Importantes Documentos Internacionais de Conservação e Restauro

1931 – Carta de Atenas sobre restauro de monumentos – primeiro documento internacional sobre o património (monumentos e arte).

1964 – Carta de Veneza – veio alargar o conceito de património (até então, estava muito ligado ao monumento).

2003 – Carta de Nizhny Tagil – define o conceito mais recente de património industrial. É valorizado não só o edifício isolado, mas também os complexos industriais e a paisagem industrial.

O património cultural, no conceito mais atual assumido pela nossa Lei de base da política do regime de proteção e manutenção do património cultural, já integra o património industrial.

Ao longo do século passado, criaram-se alguns organismos internacionais, assistindo-se assim à organização de diversas convenções, leis e acordos nacionais e internacionais para a proteção do património.

1.4. Importante Destacar a Nível Nacional

- Publicações do Instituto de Gestão e Património Arquitetónico e Arqueológico (IGESPAR) que apresentam estudos e projetos relacionados com o património industrial.

- I Encontro Nacional sobre o património industrial

1980 – Instituto Português do Património Cultural (IPPC) – promover a salvaguarda e valorização de bens que integrassem o património cultural.

- 1985 definida a lei nº13/85, conhecida como Lei do Património Cultural Português.

1992 – Instituto Português do Património Arquitetónico e Arqueológico (IPPAR), substitui o IPPC.

2001 – Lei 107/2001 substitui a Lei 13/85 – Lei de bases da política de regime de proteção e valorização do património cultural. Define melhor o património cultural.

Nº1, artigo 2º: (...) integram o património cultural todos os bens que, sendo testemunhos com valor de civilização ou de cultura portadores de interesse cultural relevante, devam ser objeto de especial proteção e valorização (...).

2006 – Fusão do IPPAR e o Instituto Português de arqueologia, dando origem ao instituto de gestão do património arquitetónico e arqueológico (IGESPAR)

Decreto-Lei nº309/2009 – Lei em vigor que (...) define o procedimento de classificação de bens culturais imoveis, o regime das zonas de proteção e o estabelecimento das regras para a elaboração do plano de pormenor de salvaguarda (...). Protege em termos arquitetónicos, urbanísticos e paisagísticos.

Associação portuguesa para o património industrial.

1.4.1. Património Industrial Classificados na Zona Metropolitana de Lisboa (segundo DGPC):

Fábrica de Moagens do Caramujo, Almada. IIP imóvel de interesse publico, 2002

Diário de notícias, Lisboa. IIP, 1986

Real Fábrica de Sedas, Lisboa. IIP, 2002

Real Cordoaria da Junqueira, Lisboa. MN monumento nacional, 1996

Edifício de Pedro Álvares Cabral (antigos armazéns frigoríficos do bacalhau, reconvertido para o Museu do Oriente, Lisboa. MIP monumento de interesse publico, 2010

Aqueduto das águas-livres, Lisboa. MN, 202

Estação de caminhos-de-ferro do Rossio, Lisboa. IIP, 1996

Existem ainda outras cartas que foram tidas em conta na elaboração da dissertação, e artigos que considero serem importante no que refere ao tema do património industrial. ANEXO 1.

1.5. Iniciativas Atuais

Atualmente têm surgidos várias iniciativas para a discussão do património industriais, nomeadamente no ano 2015, que tem sido um ano importante para este tema. De destacar foram as Jornadas Europeias do Património 2015 que este se focaram no Património Industrial e Técnico e o Colóquio: “Portugal: Qual o lugar do património industrial e técnico?”.

1.5.1. Jornadas Europeias do Património 2015 - Património Industrial e Técnico

No âmbito das Jornadas Europeias do Património 2015 - este ano com o tema Património Industrial e Técnico - um dos temas abordados na mesa redonda, que decorreu no dia 24 no Museu da Eletricidade, foi como surgiu esta necessidade de falar e estudar o Património Industrial em Portugal e por que meios.

Arquitetos: José Aguiar, Zara Ferreira e Jorge Custódio.

Como referiu o Arquiteto Aguiar, muitas vezes tem surgidos iniciativas mas que por falta de apoios e vontade são abandonadas, como aconteceu nos anos '90, quando a IPAD (Instituto Português

de Apoio ao Desenvolvimento) quis criar um museu do património industrial de forma a dar à sociedade algum conhecimento sobre este, no entanto esta ideia nunca avançou.

À cerca de 30 anos por meio de sindicatos e associações, como a Associação Portuguesa de Arqueologia Industrial. E ainda hoje as iniciativas partem somente de ações de voluntariado ou associativismo, por isso é que iniciativas como as Jornadas são importantes para promover este tipo de património, que necessita que seja tratado e que tenha os mesmos tipos de cuidado que se tem com o resto do património.

No entanto ainda existe fundações como a DOCOMOMO Internacional que é “resultado da necessidade de estudar e documentar a arquitetura do movimento moderno com o propósito de obter o seu reconhecimento como parte do nosso património cultural do século XX, a sua salvaguarda e conservação.” (DOCOMOMO)

O DGPC (Direção Geral do Património Cultural) tem tido um papel importante, no entanto tem de ter uma normativa para este património.

Também ainda na mesa redonda foi frisado pelos arquitetos, uma ideia já defendida anteriormente na presente dissertação, que a reutilização adaptativa destes espaços pode e deve ser uma via sustentável de salvaguarda, nem todo o património pode ou deve ser convertido em obras museológicas (arquiteto José Aguiar). É importante referir que um objeto com uma função pode ser usado para outra, como referiu o arquiteto Jorge Custódio.

Outro dos assuntos discutidos que achei bastante pertinente foi o facto de se os espaços que estão a aparecer, nomeadamente em Lisboa como o *LxFactory*, se são fruto de uma moda ou da crise, o qual foi respondido que este espaço não foi fruto de uma moda. Estes espaços não são um problema mas sim uma potencialidade, neste caso inserido numa zona de terrenos bastante valiosos e com uma localização privilegiada. No entanto quer seja por um motivo ou por outro, com a criação deste espaço foi impedido que se construíssem duas Torres do Siza Vieira, completamente descaracterizado da zona de Alcântara, a muito marcada pela Indústria. Outro exemplo de grande sucesso referido foi a Fábrica ASA, em Guimarães, espaço que hoje acolhe grandes eventos e que é visto como um caso de sucesso e é do agrado quer pelos profissionais da área, quer pela população e antigos trabalhadores.

Ainda outra das questões postas foi se um dos problemas deste património em Portugal é este ser refém do património clássico, a qual foi respondido que sim, Portugal está um pouco preso a este, no entanto as marcas do património industrial são bem visíveis no nosso país, apesar de menos intensa que noutro países da Europa, Portugal teve uma revolução industrial e existem marcas que o provam.

E por causa disto Portugal sofreu um grande perda de património industrial, nomeadamente após a sua entrada na União Europeia, sobretudo os que eram um emblema do Estado Novo.

Portugal tinha e ainda tem um pouco um pensamento rural/tradicional e por vezes não se apercebe do valor destas áreas, o que leva a que muitas sejam destruídas. Outro dos problemas em Portugal é que não existem políticas erráticas para o património industrial, não existem leis boas e claras que permitam salvaguardar este tipo de património, como existem para o património clássico.

É ainda importante referir que a Arqueologia Industrial é diferente de Património Industrial. A Arqueologia refere-se ao estudo, a pesquisa. Já o património as paisagens, os sítios, os edifícios...

Por último foi ainda levantada a questão de como é possível consolidar o tempo necessário de investigação com as rápidas mudanças e alterações, a qual os arquitetos responderam que felizmente já existe algum trabalho feito, nomeadamente inventários da DOCOMOMO.

Agora os problemas são outros, como a divulgação e levar a conhecer estes espaços ao senso comum. Hoje em dia ainda são poucos os portugueses que sabem e reconhecem o valor e a beleza de determinadas zonas industriais. Outro problema é a questão de segurança que muitas vezes impede que se conheço o património industrial, isto ocorre principalmente nas zonas ainda ativas como o caso do porto de Alcântara, apesar de já terem existido iniciativas que permitiram a vista a estes, que penso ser importante referir como o Doc no Rio³ Lisboa realizado este ano que consistia na projeção de documentário no porto o que dava acesso a uma parte aos visitantes. No entanto também existe muito património industrial ativo que podemos visitar mas que muitas vezes nos passam despercebidos como estações de comboios, linhas de caminhos-de-ferro...

Um outro problema apontado em Portugal é que o conhecimento está um pouco disperso, não existe uma rede que ligue os conhecimentos das várias áreas sobre o património industrial e seria uma mais-valia se existissem um trabalho interligados entre os vários profissionais de forma a trabalhar em conjunto e haver uma partilha de conhecimento.

Uma chamada de atenção nesta mesa redonda, foi que o património industrial é só até ao século XX depois passa a ser património pós-industrial. E existe ainda o pré-industrial que é entre este e o outro, existem um período das manufaturas. É importante que se faça uma diferente nos vários tipos de patrimónios, e saber bem de que tipo estamos a falar.

De referir a importância do ICOMOS 2011 – princípios de Dublin, entre outros documentos que nos servem de balizas do património, de forma a podermos classificar quais das áreas industriais tem interesse em preservar como património. É importante saber quais tem valor para serem preservados e quais não.

O ICOMOS e o TICCIH ratificaram o texto dos Princípios para a Conservação de Sítios, Estruturas, Áreas e Paisagens do Património Industrial, conhecido como "Os Princípios Dublin". Concluindo, é importante frisar a necessidade de se estudar e promover o património industrial, pois como referiu o Arquiteto Custódio existiram duas grandes revoluções no mundo. A do neolítico e a revolução industrial, e tanto uma como outra alteraram o mundo em que vivemos de forma drástica. E o património industrial que restou dessa enorme mudança é de grande relevância, principalmente para a Europa.

³ DocLisboa'15 apresentou Doc no Rio – 3 dias de sessões de Cinema ao Ar Livre na Gare Marítima de Alcântara ("Em Junho o DocLisboa sai da sala e traz o cinema para a rua. Nos dias 26, 27 e 28 de Junho iremos exibir, ao ar livre, uma seleção de filmes (curtas e longas metragens) no espaço privilegiado do Porto de Lisboa, mais precisamente na Gare Marítima de Alcântara.") in doc'Lisboa.

1.5.2. Colóquio: Qual o Lugar do Património Industrial e Técnico em Portugal

Museu Arqueológico do Carmo (MAC)

Colóquio 9 e 10 de outubro 2015

Portugal: Qual o lugar do património industrial e técnico?

No âmbito das comemorações do Ano Europeu do Património Industrial e Técnico, a Associação Portuguesa de Arqueologia Industrial (APAI) e a Associação dos Arqueólogos Portugueses (AAP), realizou-se o Colóquio: “Portugal: Qual o Lugar do Património Industrial e Técnico?”

Durante o Colóquio foram abordadas várias áreas temáticas como a “Investigação e Intervenção em Arqueologia Industrial e Pré-Industrial: Metodologias: Casos de estudo provenientes de trabalhos de investigação e intervenção em patrimónios da indústria.”

Durante este tema foi referido mais uma vez o papel da APAI e do Jorge Custódio nos últimos anos, também do papel de eventos como as Jornadas para a promoção deste património. Neste contexto foi ainda feita uma crítica à DGPC, pela falta de ajuda e contributo ao património industrial.

No debate foi ainda falado mais um pouco da APAI, como surgiu à cerca de 30 anos, pelas mãos de uma nova geração de arqueólogos e entusiastas. E como esta se tem tentado dirigir as novas gerações, como com a implementação de uma disciplina de arqueologia industrial e existe proposta para uma disciplina dedicado ao património industrial. Referiu-se que existe esta necessidade de promover, principalmente nas universidades e escolas, pois mesmo pessoas da área de turismo, arquitetura, arqueologia que trabalham com o património não reconhecem o património industrial.

É factos que os países como Portugal que tiveram uma industrialização tardia por vezes tem dificuldade de reconhecer a cidade industrial, a cidade de objetos/consumo.

Concluindo a APAI está agora a renascer com uma nova geração interessada neste património e pretende promover mais iniciativas destas e já tem vários projeto de para o ano. Também de salientar mais uma vez a importância das associações na investigação, no diagnóstico, na inventariação. E ainda na necessidade de este trabalho ser feito por uma equipa interdisciplinar.

Perante os eventos e as discussões a que tenho assistido sobre o assunto, pergunto-me qual o papel dos arquitetos paisagistas? Uma vez que só vejo a participação de arquitetos, engenheiros, arqueólogos. No entanto as paisagens – o espaço transformado em relação ao homem/consumo também podem ser classificadas como património industrial...existe uma necessidade de na valorização haver uma relação entre o património móvel e imóvel e o construído e não construído.

Outra das áreas abordadas foi: “salvaguarda e Conservação do Património Industrial em Portugal: Associativismo, Voluntariado e Ação – Casos de estudo: Projetos de salvaguarda, divulgação e proteção do património da indústria, a nível local, por associações, museus ou outros grupos.” Onde se falou essencialmente sobre meios de salvaguardar o património industrial, como o caso do Roteiro das minas e pontos de interesse mineiro e geológico de Portugal, como forma de turismo mineiro. O turismo é visto como uma das potencialidades deste património e desta forma se ter capacidade para a sua conservação. No entanto foi feita uma chamada de atenção por parte de um dos participantes sobre o valor do trabalho que é feito nestas zonas, e que elas não devem ser só usadas e transformadas de modo a satisfazer os turistas, é importante valorizar o trabalho por parte dos profissionais desta área.

Mas é claro que uma forma de salvaguarda do património industrial, tanto ativo como descativo, passa pelo turismo.

Outro dos tópicos foi a necessidade de haver mais eventos como estes, de haver mais conversa sobre o assunto e que estas sejam menos académicas e mais acessíveis à comunidade, que não estejam assente em termos técnicos, para assim, ser do conhecimento de todos.

Há uma necessidade de mudar as mentalidades, ainda hoje a “indústria” tem um significado negativo nas pessoas, como sinónimo de ambiente sujo, de poluição concentrada, assustadora e de trabalho precário.

A mudança desta mentalidade, passa por reabilitar estas áreas industrializadas, possibilitando o contacto direto com a comunidade e atribuindo uma segunda oportunidade a estes espaços sem um uso aparente.

O último tema tratado foi “Património Industrial e Técnico: Direções de Futuro: Ideias e trabalhos em progresso, e projetos de continuidade e inovação para o futuro do património industrial e técnico em Portugal.”

Neste tema a Leonor Medeiros, falou sobre as novas tecnologias e metodologias colaborativas em arqueologia e património industrial. Onde referiu que as metodologias devem passar pela arqueologia, pelo património e pela paisagem. Voltou-se a referir a necessidade de inventariação e mais rápida para que não se percam espaços de valor e foram dados exemplos de casos de sucesso como o IIHR (the inventory of industrial heritage resources - EUA) e o Arches (heritage inventory and management system)⁴. Estas bases de dados englobam edifícios, paisagem, maquinaria... e é importante inventariar para que não se percam estes espaços de valor, para que possamos perceber o que existe e acima de tudo para que seja possível perceber quais necessitam de um cuidado mais urgentes para que não se degradem de forma irreversível.

Por último um dos assuntos tratados, mais uma vez, foi a necessidade de interligação, investigação participativa e de estimular a participação da comunidade, perceber o que a população quer e necessita. As comunidades locais são cada vez mais importante para a preservação física e da memória do local.

Voltou-se a referir que é necessário desmitificar o património industrial e isso pode ser possível através de uma ligação com a comunidade e aproveitando os saberes das gerações mais velhas.

Outro caso falado foi o turismo industrial em S. João da Madeira que possui um modelo de gestão único inspirado no modelo francês, este turismo é mais destinado a indústria viva. Este caso resultou devido à falta de turismo nesta zona, pois como não tinha potencialidade para ter um turismo de património clássico, viu capacidade na indústria.

É importante referir a ideia que nem todas as zonas podem querer ter um turismo de património clássico, muitas vezes as obras que possuem não são suficientemente interessantes para isso, não se pode forçar. É preferível optar por outro tipo de turismo que tenha mais potencialidade, como no caso deste município. O novo modelo baseia-se na cooperação e partilha e trabalha em rede, com as fábricas ativas – Helsar, Viarco, Evereste, Heliotextil... - as requalificadas, como o caso da fábrica “oliva” - projeto “Oliva Creative Factory” (incubadora/indústrias criativas) - com o município e ainda com

⁴ <https://iihr.wordpress.com/> e <http://archesproject.org/> (consult. 11.10.2015)

museus como o da chapelaria, a academia de *design*, o centro tecnológico, núcleo de arte e até um hotel da zona com quartos temáticos de cada empresa. Este é um caso de sucesso de desmitificação da indústria, ao mesmo tempo que convida os ex-operários a ir conhecer, também leva os jovens a conhecer o trabalho em fábrica nos dias de hoje. É um turismo de experiência, de saber fazer.

Ainda outro caso falado no colóquio, já referido na dissertação, é o *LxFactory*, um caso de sucesso, no entanto de iniciativa privada. Inicialmente inserido no Plano Alcântara 21, que tem como objetivo a construção de duas grandes torres. Apesar de ter sido entregue uma proposta para a classificação deste conjunto fabril, não foi aprovada por interesses imobiliários. Esta é uma grande ameaça ao património industrial, pois a maioria das vezes este encontrasse em zonas privilegiadas com terrenos de alto valor e interesse, e se estes espaços não tiverem classificados correm o risco de se perderem para a construção de algo novo completamente descaracterizado. No entanto a crise acabou por adiar o projeto e este espaço foi concessionado ao fundadores do *LxFactory* que perante a necessidade sentida na cidade de Lisboa, pretendia criar neste espaço um espaço de *cowork* e indústrias criativas, no entanto esta função não criava o movimento neste espaço pretendido, necessitava algo mais para manter este local ativo, com isto surgia a ideia de ceder espaços para a criação de lojas e restaurantes que trouxessem movimento, e assim conjugar as duas funções e nos últimos anos cada vez mais o interesse por este espaço tem sido maior e cada vez mais empresas apostam aqui, além disto possui ainda pavilhões para eventos e um mercado na rua principal todos os domingos – *LxMarket* -. Uma das características destes espaços é que “mantém” as cicatrizes da indústria. Uma das críticas feitas a este projeto, foi a falta de cuidado do espaço exterior, que está bastante degradado e necessita de um intervenção e por isso chamo mais uma vez a atenção à necessidade de os arquitetos paisagistas se envolverem neste tipo de património, que muitas vezes não é cuidado o espaço exterior.

Para finalizar sobre os usos do património industrial como forma de salvaguarda referiu-se que muitas vezes, como no caso das minas, envolve um trabalho à grande escala de gestão/planeamento do território.

O futuro deste património passa pela ligação com a universidade, com o ensinamento aos novos profissionais e com a promoção às comunidades. É necessário que se estude para quando se aplicam novos usos a estes espaços para os salvaguardar se saber o que se está a fazer...

Capítulo III - Casos de Estudo

1. Caso de Estudo

Os estudos de casos teóricos podem ser uma ferramenta hábil para analisar e apresentar projetos específicos.

Ambos os casos de estudo entram nas áreas de estudo, pós-industrial e frente rio e ambos com a possibilidade de se tornarem pontos focais de varias atividades nas suas regiões e central para a vida social e intelectual da cidade. Pontos semelhantes com a área do caso de estudo prático.

1.1. Caso de Estudo Internacional

Em toda a Europa nos últimos anos se tem notado uma crescente vontade e interesse na recuperação e preservação de zonas industriais.

Cada vez mais se tem observado uma alteração das mentalidades em que o “industrial” deixa de ter uma conotação tão negativa. Hoje já é possível perceber através de vários projetos que tem sido feitos que já se vai entendendo que o património industrial é o património das gerações do futuro e é um património com uma versatilidade como nenhum outro... tudo isto leva a que estas zonas sejam uma mais-valia para qualquer cidade, principalmente nas que tem uma ligação forte com a indústria.

Na recuperação de zonas industriais abandonadas é essencial definir os contributos dos componentes da paisagem, uma vez que diferentes abordagens para estes componentes da paisagem, podem dar diferentes formas de recuperação da paisagem, permitindo o uso de diferentes estratégias de projeto.

Para especificar diferentes estratégias de projeto, que podem ser usadas na recuperação de zonas industriais abandonadas, há vários casos de estudo, cada um com uma estratégia diferente. Estes projetos só aumentam a importância deste tipo de intervenções num mundo industrializado.

1.1.1. Landscape Park Duisburg Nord

Dentro dos projetos realizados é de destacar a nível de valores culturais e históricos – Duisburg-Nord – que representa apenas uma pequena parte do esforço que tem sido feito para recuperar as indústrias antigas na zona do rio Ruhr. Peter Latz's introduziu uma base teórica relevante. O park tem vários exemplos práticos de como um sítio abandonado pode ser recuperado, sem começar do zero, e sem eliminar a memória contida na paisagem. O espaço é complexo, e matriz de edifícios e paisagens, o objetivo dos projetistas era utilizar os fragmentos industriais existentes como camadas, que são recombinadas através do desenho do parque. (...)

A proposta de projeto realizado por Latz + Partner's já constituem um importante legado na reconversão de zonas industriais abandonadas em áreas urbanas, apesar de este só ter sido concluído recentemente. A proposta de toda a área do parque pode ser vista na figura 1.

Em vez de criar uma completa nova paisagem, a proposta estratégica do projeto, tenta aproveitar as áreas industriais do passado, integrando a vegetação e indústria, promovendo sustentabilidade, desenvolvimento e mantendo o espírito do lugar. Em vez de tirar os edifícios industriais, o projeto integra-os, valorizando o passado e criando uma perfeita simbiose entre o passado e o presente e a paisagem futura. É uma metamorfose da forte estrutura industrial num parque público (...)



Figura 1 Landscape Park Duisburg Nord. Fonte: Latz + Partner. Landscape Architects Urban Planners

Na paisagem industrial de Duisburg-Nord em que quase tudo foi reusado de certa forma, trabalhando de formas tao distintas com o natural e artificial, um pouco confundindo a nossa definição de parque. Este projeto aumenta os interesses no “genius loci” em vez do criador. Mesmo os baldios industriais podem ser preenchidos com um novo espírito e pode valer a pena manter visível o espírito do lugar existente. A paisagem e os espaços abertos contem uma rica informação de camada. Estas camadas de informação podem existir fisicamente, elas podem ser visíveis ou invisíveis, elas podem ser abstratas por vezes. O desafio é fazer a seleção certa, para libertar os sentidos e abrir novas impressões. A abordagem usada foi baseada na descontinuidade e fragmentação do espaço na procura de uma nova interpretação dos elementos e estruturas existentes.

O parque de Latz+partner’s é uma poderosa visão sobre reutilizar e comemorar a paisagem. Concebido em camadas tanto espacialmente como historicamente. O parque combina intervenções humanas e processos naturais para criar um ambiente que nenhum destes conseguia criar sozinho, sendo a criação deste parque contínua. Esta relação é facilmente pércida nas imagens da figura 2.

Latz define este espaço como resultado do projeto que foi muito ambíguo, por um lado poderia ser um museu de indústria de ferro e aço, mas por outro lado constituído um simples espaço que permite a realização de algumas atividades públicas. Como um novo projeto de recuperação, olha-se

para o parque Duisburg-nord como inspiração e é evidente que a maneira de olhar a história e para o mundo ao nosso redor está a mudar. Literalmente definido o parque como paisagem pós industrial, esperamos que Peter Latz vá afetar a maneira como as pessoas pensam, não só sobre as áreas industriais mas para qualquer espaço ou sitio que ajuda a definir a cultura (LOURES, 2010).

Este projeto teve um carácter essencialmente de herança e património.

O sítio é uma complexa matriz de edifícios e paisagens e o objetivo dos arquitetos é utilizar os fragmentos existentes da indústria como camadas que são combinadas através do design do parque. Latz explica: “essas camadas conectam apenas até certo ponto através do visual específico, funcional ou apenas imaginário, ligando elementos...” Latz, Peter – manufactured sites. Harvard University Graduate School of Design, Harvard, 1998.

Este espaço é constituído por vários parques e todos esses parques sozinhos são conectados por um sistema de elementos que se ligam quer simbolicamente - jardins – ou substancialmente (rampas, escadas...).



Figura 2 Landscape Duisburg-Nord park. Latz+partners

International Building Exhibition Emscher Park

Com cerca de 100 projetos a International Building Exhibition Emscher Park (IBA) no distrito de Ruhr, foi uma tentativa de definir edifícios de qualidade e padrões de planeamento para o ambiente, a economia e as transformações sociais de uma região de velhas indústrias

O “Landscape Park Duisburg Nord” é um desses projetos. A ideia era integrar, formar, desenvolvimento e interligar os padrões existentes que foram formados pelo antigo uso industrial. E encontrar uma nova interpretação com uma nova ordem. Os existentes fragmentos encontrados para serem interlaçados com a nova “paisagem”.

Não se pode negar o sucesso desta intervenção, e fruto disso são os vários prémios arrecadados até agora.

2000 – 1º Prémio Europeu de Arquitetura Paisagista Rosa Barba

2001 - Grande Medalha de Urbanismo

2004 Play & Leisure Award

2005 EDRA Places Award

2009 Green Good Design Award

Ficha técnica:

Local: Duisburg, Alemanha

Autores: Latz + partner

Tipologia/Uso: Landscape Park

Área: 230ha

Orçamento: 15.300.000€ (não inclui intervenções em edifícios, limpeza...)

1.2. Caso de Estudo Nacional

Em Portugal, embora já seja membro da comunidade europeia desde 1986 nessas duas décadas passadas foram poucos os projetos paisagísticos de recuperação que foram feitos, não só porque “não existe um programa do governo para o re-desenvolvimento de áreas industriais abandonadas em Portugal”, mas também porque Portugal não seguiu os passos dos países desenvolvidos e só no fim dos anos '90 uma parte da nação portuguesa alterou a visão e as atitudes em direção a estruturas e instalações industriais antigas, considerando inicialmente elementos arruinados numa área urbana, abandonado, indesejável ou redundante. E ainda hoje se observa uma destruição de património (LOURES, 2010).

Consequentemente, ainda há um longo caminho a percorrer até este tipo de intervenção alcançar um desenvolvimento sustentável, uma vez que o setor privado prefere a alternativa mais rentável para construir novas instalações do que renovar o existente, sítios abandonados e degradados. Por isso os projetos de recuperação realizados são várias vezes associados com outros eventos internacionais como um dos casos de estudo analisados. Na verdade a prática atual de reciclagem de paisagens pós-industriais é maioritariamente num sítio específico e movido pelas motivações do desenvolvimento económico, não oferecendo todo o potencial para um reuso sustentável e revitalização para lá das linhas da propriedade.

1.2.1. Parque Tejo e Trancão – Expo'98

O Parque Tejo e Trancão é um dos exemplos mais emblemáticos de projeto de recuperação realizados em Portugal. É localizado na parte oriental de Lisboa, na margem direita do rio Tejo, na área de transição entre os municípios de Lisboa e Loures.

Antes de ser um parque, esta área era composta por várias estruturas industriais como aterros, sucatas, uma estação de tratamento de águas residuais (ETAR) e muitos edifícios industriais abandonados.

Os altos índices de contaminação e degradação desta paisagem, a proximidade da reserva natural do estuário do Tejo e a intenção de desenvolver a Exposição mundial, Expo'98 constituíram argumentos decisivos para a intervenção nesta área específica.

A base deste projeto foi a longa necessidade existente de reconstruir a parte oriental de Lisboa. Uma área que mostrou a falta de ocupação e obsolescência por um longo tempo. Com aproximadamente 90ha o parque liga fisicamente e tematicamente com o Parque Expo'98. O principal objetivo de projeto era a criação de um novo espaço público, redimensionando a expansão da cidade e restabelecer a relação entre a cidade e o rio. As mudanças nos padrões de uso da terra e dos valores da terra, derivados pelo crescimento urbano, especialização territorial e novas infraestruturas tornou esta área um local cada vez mais atraente. A expo'98 trouxe vários benefícios, uma vez que implicou

a descontaminação do espaço e a criação de condições atrativas, através da construção de espaços multifuncionais de alta qualidade, onde os cidadãos podem usufruir da área junto ao rio, o que antes não era possível. Anos depois este espaço é um dos mais utilizados espaços públicos da área metropolitana de Lisboa. A solução conceptual proposta pela PROAP analisou os problemas do lugar, convertendo-o em oportunidades de expressão artística. Além do sentido ecológico e fundamental da estrutura da proposta, a solução serve de paralelo pois a intervenção estabelece a organização espacial que traduz a coerência e unidade formal de leitura do conjunto. Figura 3.

Os valores cénicos também foram essenciais no desenvolvimento de um conceito de parque, suportado pela criação de corredores visuais e pelo estabelecimento de elevadas plataformas de observação das excepcionais vistas do rio e da zona de pântano.

A implementação do projeto do parque foi proposta para ser realizado em 3 fases, a primeira fase do parque corresponde à construção do lado sul do parque, que foi realizado durante '97. Uma



Figura 3 Parque Tejo e Trancão. PROAP

vez completados estes trabalhos, a reorganização dos elementos do projeto começaram. É nesta fase que foram definidas as áreas pantanosas, a localização das instalações de lazer e das concepções das áreas adjacentes do parque e das plantações. O trabalho relacionado com as restantes áreas contemplam uma grande área natural, cuja utilização é assegurada pela introdução de várias instalações recreativas...

O projeto desenvolve um espaço com usos selecionados como desportos de lazer e áreas de recreação passivas, zonas para atividades culturais e de educação ambiental, as áreas de recreação incluem faixas para bicicletas, docas de pesca, rampas para pequenos barcos, parques temáticos e um centro equestre. A área de competição de desportos incorpora uma escola de golf, vários courts de ténis e relvados informais para desportos ativos como rugby e futebol. As áreas para atividades culturais são espaços informais para exposições musicais, teatro e vários outros eventos culturais. Neste sentido os elementos do programa promove flexibilidade para uma grande variedade de atividades através da criação de inúmeros espaços informais na organização do parque, isto fornece varias atividades sociais, culturais e físicas (LOURES, 2010).

Ficha técnica

PROAP

Data: 1994-2000-2004

Local: Lisboa, Portugal

Área: 90ha

Tipologia/Uso: parque urbano

Promotor: Parque EXPO'98 S.A.

Orçamento: 18.500.000€ (aprox.)

Autores: João Ferreira Nunes

Colaboradores: Carlos Ribas, Cristina Vasconcelos, Elsa Calhau, Margarida Quelhas, Nuno Mota, Sandra Ferreira, Vera Ramos, Ana Lúcia Mateus, Maria Zas, Nuno Jacinto, Iñaki Zoilo, Mafalda Silva Meirinho, António de Magalhães Carvalho.

Consultores: Hargreaves, Glenn Allen, Mary Margareth, José Charters Monteiros.

Arquitetura: Aires Mateus e Associados, Lda., Alberto Souza Oliveira – Arquitetura, Lda..



Figura 4 Parque Tejo e Trancão. PROAP

Segundo a PROAP:

“O Parque do Tejo e do Trancão cobre...frente ribeirinha da margem direita do Rio Tejo, desde a Torre Vasco da Gama, situada no limite a Sul do parque, até ao Rio Trancão, que limita a Norte, cercado a área de intervenção da EXPO’98. A pré-existência definia uma desqualificação territorial e ambiental excecional, convergindo no sítio um conjunto de atividades profundamente marcantes e tristemente características de uma situação geográfica de fronteira intermunicipal, caracterizada por unidades industriais descativadas.

A proposta procurou estabelecer uma organização do espaço de grande diversidade cénica, visual e sensitiva, suportada por uma estrutura que traduz coerência e unidade formal, onde as formas de modelação de terreno constituem o elemento estruturante fundamental, determinando consequências ecológicas, cénicas e vivenciais que estabelecem o fundamento da paisagem que se pretende criar; uma paisagem tridimensional, diversificada e ritmada. Estas formas de modelação de terreno definem, pela sua disposição relativa e orientação, não apenas uma marcação formal mas, sobretudo, um ritmo ecológico que se repete ao longo do território do parque, essencialmente pela oposição entre taludes suaves expostos a Sul e taludes mais abruptos voltados a Norte.

O zonamento de plantações e revestimento vegetal acentua o contraste entre taludes, fazendo coincidir tipologias e sistemas de vegetação específicos a situações ecológicas correspondentes, antecipando, em termos de imagem, o resultado que o tempo e a natureza se encarregariam de estabelecer. Dado que se pretende um parque intensamente vivido, os sistemas a introduzir são necessariamente artificiais de forma a poderem apresentar uma capacidade de carga ecológica adequada. O sistema de caminhos constitui uma rede hierarquizada que define, ele próprio, uma estrutura autónoma, funcional, subsidiária da estruturação tridimensional de base com a qual se articula de forma indissociável. Para além do sentido ecológico, funcional e imagético da estrutura proposta, a solução serve, paralelamente, uma intenção, essencial ao conceito desenvolvido para o parque, de potenciação do sistema cénico, suportada pelo projeto em duas ações fundamentais: a criação de corredores visuais, consumados como os negativos do conjunto estruturante; e a criação de formas de modelação e faixas arborizadas, que se vão abrindo no sentido da aproximação pedonal ao Rio.” (PROAP).

Conclusão casos de estudo

A escolha destes dois projetos como casos de estudos deveu-se no caso do parque Tejo e Trancão, a ligação cidade-rio e desenvolvimentos da cidade através deste projeto. Que é o mesmo que se quer propor para Almada e que também não existia nesta zona de Lisboa antes do projeto. Desenvolvimento urbano criado nesta zona da cidade devido ao projeto influencia a grande escala. Descontaminação e meios encontrados para combater esta fragilidade.

Depois de analisar os estudos de casos é possível concluir que os arquitetos responsáveis por estes projetos, estavam preocupado com preservar o património industrial do lugar e viram as ruínas industriais como uma fonte de inspiração para o projeto e em si mesmos.

Como Latz explicou é uma questão da força dos objetos já existentes e da densidade de informação processada, isto deve guiar o processo de projeto...

Outro caso: wastergasfabriek, Netherlands

2. Estratégias de Projeto para Paisagens Industriais

As paisagens pós-industriais quando reintegradas com o contexto urbano, representam um recurso valioso para a sociedade, contudo para alcançar este objetivo, são necessárias novas abordagens e metodologias.

Procurou-se então casos de estudo que permitissem compreender como se adaptam estas estruturas industriais aos programas culturais e como é que a sociedade está a responder a este tipo de projetos que pretendem impulsionar ou contribuir para o desenvolvimento dos núcleos históricos.-

Os projetos de recuperação de áreas industriais abandonadas devem respeitar princípios de projeto que promovam a sustentabilidade, reduzir os impactos ambientais negativos e fomentar a prosperidade da economia, inclusão social e uma melhor qualidade de vida. Por isso devesse ter em atenção a relação do desenho com a gestão, isto é uma importante característica que deve estar presente em qualquer processo de projeto.

O respeito pela biodiversidade, minimizar a deterioração de recursos, preservar o ciclo de água e nutrientes e manter a qualidade dos habitats não devem ser os únicos objetivos do projeto de recuperação. De modo a se puder alcançar um projeto de desenvolvimento sustentável deve-se reforçar a paisagem de carácter atraente de forma a considerar o espírito do lugar e integrar as áreas pré-industrial existente numa nova paisagem.

Analisando as estratégias de projeto que se usam na recuperação de zonas industriais abandonadas, pode-se concluir que o estudo de projeto de recuperação, e independentemente do seu carácter, tem um ótimo potencial para alcançar os objetivos de um desenvolvimento sustentável.

O uso de diferentes estratégias de projeto de recuperação é essencial, mas independentemente disso, o “espírito do lugar” deve ser visto como uma fase teórica essencial para recuperação de paisagens e permite fortalecer os aspetos mais importantes das paisagens e alcançar um desenvolvimento sustentável. Recuperar, restaurar e dar novos usos a paisagens industriais, é indispensável manter a sustentabilidade da paisagem (LOURES, 2010).

Perante uma paisagem industrial existem várias hipóteses para uma intervenção, entre elas diferentes tipos de estratégias que podem ser usadas na reconversão de zonas abandonadas industriais, concentrando-se em sítios que incorporam uma significativa zona de espaços públicos (LOURES 2010).

Vários exemplos de intervenções com sucesso foram:

Landschaftspark Duisburg-Nord, Duisburg, Germany

Fresh kills, stante Island, new York city, USA

Greenwich peninsula, London, England

É importante referir que as estratégias de projeto para a recuperação sustentável da paisagem, devem incorporar o projeto de arquitetura, de urbanismo e de paisagismo e devem ser desenhados em conjunto, para ser mais integrado, esteticamente melhor e mais eficiente no seu processo (LOURES, 2010).

Como refere Loures é importante por tudo isto que os projetos elaborados para redefinir as paisagens pós-industriais devem ser uma ação interdisciplinar que integram soluções a longo prazo, com base nos fatores económicos, sociais, ecológicos...

E não poderia concordar mais, com a necessidade de vários profissionais na recuperação destas áreas que tem tanto de potencial como de complexo

De forma a criar um projeto de sucesso e sustentável é importante reconhecer e interpretar a história e a cultura mais importante da paisagem e assim perceber como a paisagem, a ecologia e o desenho podem criar formas alternativas de relação das pessoas, dos espaços... assim o projeto de Arquitetura Paisagista torna-se mais sobre desenhar e programar e menos sobre o restauro.

Segundo Loures (2010) o projeto de recuperação da paisagem deve integrar 5 fundamentos principais:

1. Proteger e conservar as paisagens de qualidade e os seus recursos naturais, assim como a sua história.
2. Desenvolver uma visão e uma estratégia clara, de uma área, para criar uma visão/impacto maior.
3. Envolver desde o início do projeto, arquitetos paisagistas, arquitetos, urbanistas, engenheiros e especialistas de desenvolvimento. Aplicar princípios de projeto colaborativo.
4. Permitir recursos para um projeto de alta qualidade, implementação e manutenção a longo prazo da nova paisagem.

Bons projetos de paisagismo aumentam a biodiversidade, criam um espaço melhor para as pessoas e ajuda a desenvolver a economia, a estabilidade social...

O projeto para a recuperação de edifícios industriais devem entregar:

- Escolher bem a função para que cada um é redesenhado.
- Ser de longa duração e adaptável para novos usos.
- Responder bem à sua envolvente e melhor esse contexto.
- Deve haver uma coerência visual e criar um bom ambiente para os usuários e os visitantes.
- Ser sustentável e não poluente, eficiente em energia, fácil acessibilidade e ter o mínimo de impacto ambiental.

A proteção de sítios industriais é um objeto de cultura importante e é inerentemente sustentável e isso torna encorajador o reuso positivo nos edifícios envolventes que são parte da herança industrial. A reconversão pode ser muito importante para a regeneração de modo a alcançar a melhoria da qualidade do ambiente do local, preservando as características distintas do local, atraindo novos visitantes e novas oportunidades de negócios e é muito bom para as comunidades locais.

Mesmo as zonas industriais abandonadas e degradadas podem criar um novo espírito e pode valer a pena manter vivo o espírito do lugar, com a aplicação de estratégias de projeto que contribuem na prosperidade económica, coesão social e qualidade ambiental.

Os projetos de recuperação de zonas industriais abandonadas devem seguir, assim os princípios de projeto que promovam a sustentabilidade, reduzam os impactos ambientais negativos e fomentem a prosperidade económica, social, inclusão, multifuncionalidade e melhore a qualidade de vida.

Por estas razões estes projetos devem reforçar o carácter paisagista tomando em consideração o espírito do lugar – *genius loci* – e integrando a pré existência industrial na nova paisagem, de forma a alcançar o desenvolvimento sustentável.

Avaliando as estratégias de projeto que se usam na recuperação de áreas industriais abandonadas, conclui-se que o estudo de projetos de recuperação, independentemente do seu carácter, tem um ótimo potencial para converter áreas urbanas abandonadas pós-industriais em paisagens multifuncionais. Uma vez que mesmo que as paisagens pós-industriais em Portugal comumente percebidas negativamente como fragmentado e incoerente porque é difícil conceber um conjunto legível, os dois projetos que foram estudados, constituem exemplos representativos de recuperação de paisagens pós-industriais que permite uma sensação de alargamento espacial, com alto grau de complexidade, rica em valores ecológicos, económicos, sociais e benefícios culturais. (LOURES 2010).

De acordo com RAFFERTY e HOLST⁵, citado por LOURES (2010) à vários fatores que podem contribuir para o redesenvolvimento das frentes de água, como:

Terra disponível – preços deprimidos servem várias vezes como estímulo para investidores que procurem uma oportunidade de negócio.

Água e terras limpas – o movimento de preservação histórica iniciada durante os anos'60, promove o reconhecimento da qualidade estética e de património que antes ignorava os edifícios pós-industriais e comerciais.

Ativismo social e liderança – ativismo cidadão e participação são uma regra relevante no redesenvolvimento de paisagens pós-industriais.

Revitalização urbana – o renascimento das cidades que aconteceu durante os anos'80 e '90 funcionou como um catalisador para o redesenvolvimento das frentes de água.

⁵ *Rafferty, L. And Holst, L., 2004. An Introduction to Waterfront Development. In: Urban Land Institute, 2004. Remaking the Urban Waterfront. Washington: ULI.

O retorno de certos usos de água – as alterações do uso da terra contribuíram para introduzir novas funções e atividades em várias frentes de água não usadas.

Metodologia – a metodologia que é baseada no conceito holístico da paisagem como recurso, aplicado a uma abordagem multifuncional.

Objetivos de anteprojeto e metas:

- Aplicar um conjunto de valores para a revitalização destes espaços que poder ser um catalisador para a nova geração de mudança dentro da paisagem da região.
- Criar uma relação entre a paisagem e o que pode fornecer um enquadramento para a transformação da região.
- Propor um esquema de reurbanização que reconhece a importância da diversidade no local.
- Usar uma abordagem multifuncional criando uma diversidade de sistemas multifuncionais, padrões culturais, marcos históricos, conjuntos de habitação, lojas, opções de transporte e espaços e infraestruturas que permitam a evolução dos programas e uso ao longo do tempo.
- Usar a revitalização desses espaços para criar um impacto positivo na economia na área envolvente, atraindo, não só investimento local mas também de fora.
- Cuidadosamente construir visões de projeto para gerar a melhor oportunidade económica do local.
- Usar princípios testados de clássicos projeto durante o processo de planeamento geral, de forma a criar uma confortável e segura experiência pedonal.
- Usar as lições aprendidas com as paisagens pós-industriais para desenhar espaços onde o manejo da terra urbana é tanto praticado como ensinado.
- Usar abordagens sustentáveis para construção, sistemas de gestão de águas pluviais e desenho urbano.
- Preservar o património industrial e encorajar o reuso positivo dos edifícios nas envolventes que são parte do património industrial e comercial.

Capítulo IV - Almada, Local da Proposta

1. Origens e Evolução Paisagística Almadense

O rio Tejo constitui um dos mais importantes eixos de navegação fluvial da península ibérica, percorrendo uma grande unidade geográfica, em particular a região de Lisboa e Vale do Tejo. Nesta região, ele transformou-se numa via para a introdução dos povos e civilizações, como os Fenícios, os Romanos e os Muçulmanos.

A cidade de Almada, mais propriamente a zona adjacente ao rio Tejo, onde se encontra a zona de estudo, desenvolveu bastante cedo as suas potencialidades como zona industrial.

Os vestígios arqueológicos, de que são exemplos as ânforas de tipo fenício recolhidas quer no Almaraz, quer em outros lugares do município, supõem-se que tenham uma relação com a produção de vinho, azeite e com a salga e conserva de peixe. Para além destas atividades, estão também atestadas as de fundição de metais, pela presença de cadinhos e escórias de bronze e ferro, e de olaria, pela presença de centenas de milhares de fragmentos de cerâmica cuja exclusiva proveniência da importação era impensável, e de trempes. A atividade do povoado do Almaraz, muito voltada para o comércio com o Mediterrâneo Oriental e as costas andaluzas e africanas, estava dependente da existência de um porto abrigado deste lugar ribeirinho. Os Romanos estabeleceram, séculos mais tarde, uma fábrica de salga, apoiada num pequeno porto, situação comum aos estabelecimentos toscanos da costa andaluza. O fabrico e a distribuição dos preparados de peixe foram com certeza das atividades económicas mais características do baixo Tejo na Época Clássica. A testemunha-lo está a descoberta

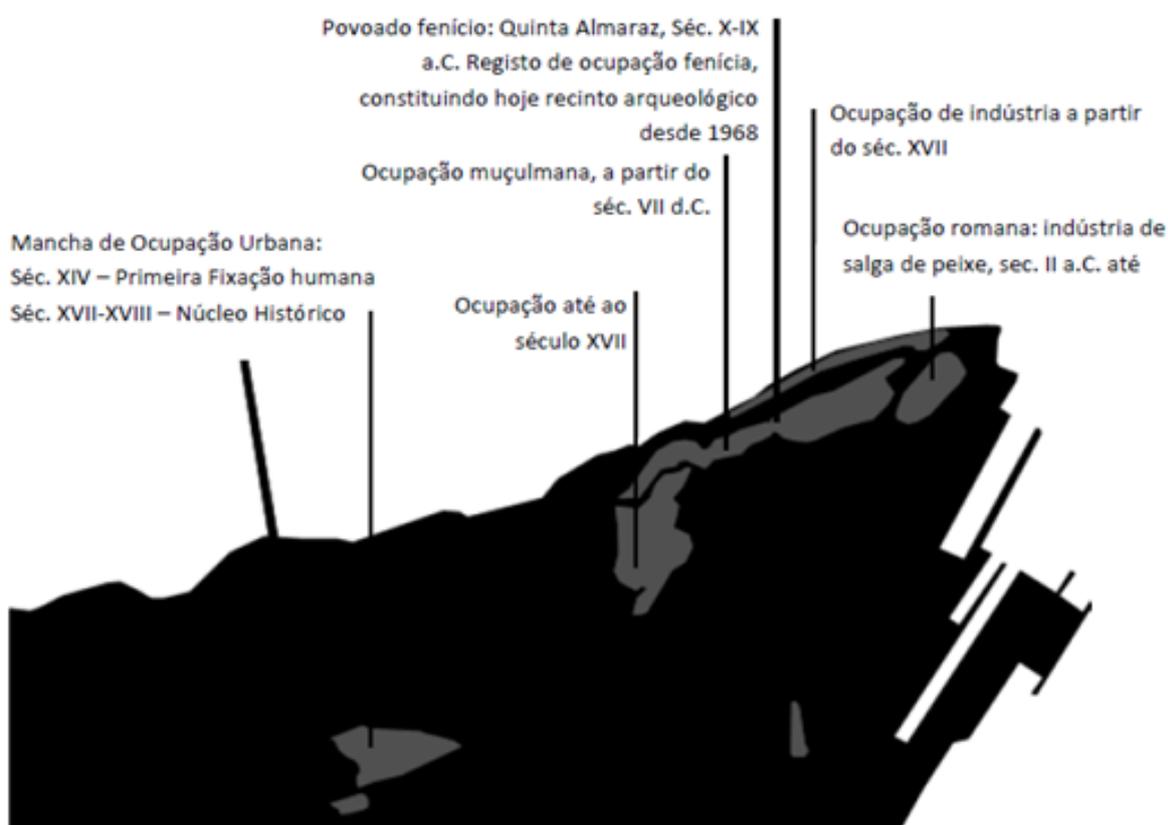


Figura 5 de Al-Madan a Almada, cronologia geográfica. Fonte: Almada nascente

não só de tanques para as indústrias conserveiras, mas também de estruturas de produção de recipientes anfóricos, normalmente associados ao transporte de preparados de peixe (FLORES, 2003).

“Remontando ao período romano, a indústria conserveira é a resposta natural à vocação histórica das zonas em contato com o rio, a que, no caso presente, acresce uma localização no estuário particularmente favorável. A sua instalação gera o desenvolvimento da indústria alimentar, e simultaneamente, de uma série de subsidiárias de transformação de derivados de peixe, com óleos e farinhas.” (FLORES, 2003).

Reconheça-se que, desde o período muçulmano e os primórdios da nacionalidade, Almada assumia-se como uma zona de vocação agrícola e piscatória, cuja produção se organiza, em grande parte, para responder à subsistência da comunidade local e às solicitações do mercado de Lisboa, o grande centro consumidor. O Tejo favorecia estreitas relações de dependência entre as duas margens no âmbito das atividades flúvio-marítimas extensivas à pesca, salinicultura, transporte e comércio. Estas atividades económicas definem-se a partir de explorações dos espaços agrícolas e florestais, com destaque para o vinho e o fornecimento de lenha e carvão vegetal, da pesca e também da exploração do ouro que vinha do Alentejo.

É sobre as atividades agrícolas do sector primário que irão centrar-se as primitivas manifestações manufatureiras e industriais. A vila de Almada, um dos principais aglomerados urbanos em toda a margem sul do estuário do Tejo, encabeçava um vasto termo com terras agrícolas e pinhais.

-Cacilhas e outros portos proporcionavam o fácil escoamento dos produtos para Lisboa. Aqui se organiza o interposto dos produtos, que era constituído por excedentes das atividades agrícolas e piscatórias. Algumas atividades deram origem a indústrias rurais, estas por sua vez terão influenciado o desenvolvimento das oficinas e dos seus ofícios. Porém é com base nas atividades flúvio-marítimas que estão as origens manufatureiras de Almada.- Figura 6

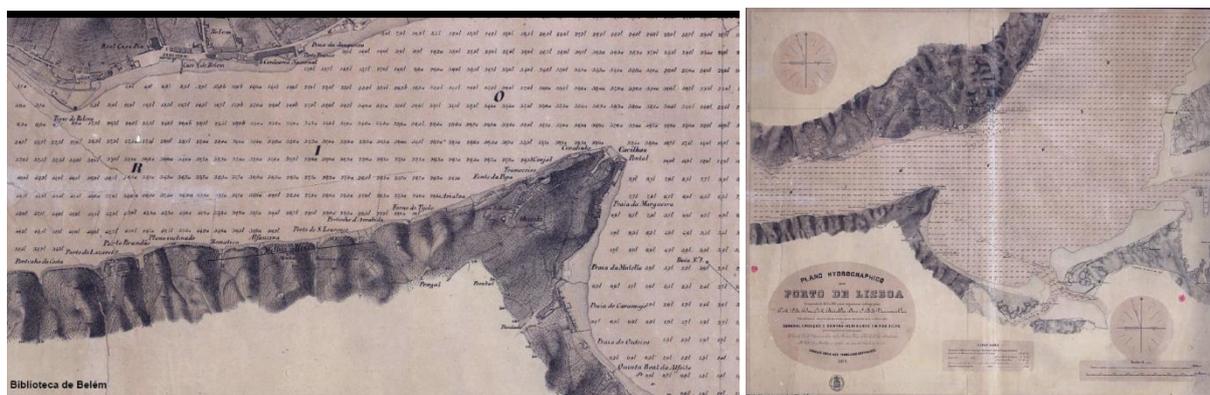


Figura 6 Plano hidrográfico, Porto de Lisboa 1878. Fonte: biblioteca de belém

No final da idade média prossegue o processo de criação e desenvolvimento de indústrias artesanais e manufatureiras antigas que concorrem, no âmbito da organização da manufatura orgânica, dispersa ou heterogénea, para o mercado lisboeta, criado pelas descobertas e expansão marítima portuguesa, sendo subsidiária de grandes negócios dessa empresa ou abastecendo a população aí residente. A “outra banda” mas também o Ribatejo e algumas povoações do Tejo médio contribuíram para essa paleo-industrialização.

Podemos sintetizar dizendo que houve vários acontecimentos que foram importante no desenvolvimento da vila de Almada como:

Cidade medieval - A produção associada à agricultura e pesca foi fator preponderante para a fixação de uma primeira população migrada das terras do Sul. Justificou também a rota de fluxos comerciais em direção à capital do Reino, atravessando o rio na sua zona mais estreita entre margens, a partir de Cacilhas. Séc. X/XI

Quintas - A produção agrícola teve um peso expressivo na economia local e foi marcada pelo intercâmbio comercial com outros destinos, nomeadamente Lisboa, que dependia das zonas produtoras envolventes. Consolidada até às primeiras. A quinta do Almaraz está atualmente na posse do município, e importante núcleo de escavação arqueológica (ATKINS, 2006).

Até aos finais do século XVIII, a população do concelho ainda cresceu subordinada à proximidade da zona ribeirinha para a circulação e venda de vinho e outros produtos de mercado, numa terra habitada de uma forma dispersa. A este propósito verifica-se o aumento progressivo do número de armazéns, sobretudo de vinho, aguardente, azeite e vinagre, junto a vários varadouros como o do Ginjal.

A atividade económica não se reduzia à exploração ou mineração de ouro do Alentejo, à moagem, ao fábrica do sabão, aos fornos e fabrico de cal e tijolo, à cordoaria e cestaria, entre outras indústrias de tipo familiar e manufactureiro, nem às atividades agrícolas do sector primário que deram origem às primeiras manufaturas. A economia da “outra banda” refletiu-se também com o aumento da pesca, do comércio fluvial, do transporte. A estreita ligação com o mar e rio, impôs a reparação e a construção de vários tipos de embarcações, em particular nos séculos XVIII – XX. Foi impressionante o trabalho produzido nos estaleiros navais como no Ginjal, em Cacilhas...

Assistiu-se a uma forte implantação de indústrias transformadoras numa linha contínua que atravessa o Ginjal, Cacilhas e todo a zona junto ao rio... depois de o terramoto de 1755 ter provocado vários estragos e de se ter perdido o traçado medieval, a reconstrução prolongou-se até finais do século XIX. Em 1852/53 é fundada a companhia “parceria dos vapores lisboenses” que estabelece carreiras regulares entre esta margem e Lisboa, impulsionando o aparecimento dos primeiros estaleiros navais que gradualmente substituem a construção tradicional de embarcações em madeira.

A implantação das unidades corticeira, algumas junto a Cacilhas começa a efetivar-se cerca de 1870 e a sua atividade prolonga-se até às décadas de 50/60 do século XX. A acessibilidade aos centros de produção da matéria-prima e a presença do Mar da Palha*, enquanto plataforma de escoamento, foram aspetos decisivos para a passagem da cortiça em bruto pela indústria transformadora sediada nesta zona e daqui para os respetivos destinos finais através do porto de Lisboa (FLORES, 2003).

*Mar da Palha = grande bacia no estuário do Rio Tejo próximo da foz.

1.1. Implantação das Primeiras Fábricas

Por volta de 1860-1900 várias empresas inglesas e também portuguesas de cortiça foram as primeiras empresas a iniciarem o ciclo de industrialização da cortiça no concelho de Almada – grande presença inglesa –. A implantação de unidades corticeiras na região ocorre a partir de meados da década de sessenta do século XIX, num período de profunda renovação da indústria em Portugal. O

processo fabril em crescimento (1900-1930). As primeiras fábricas e oficinas do Concelho de Almada localizam-se junto ao estuário do Tejo, como é o caso de Cacilhas. Todas elas beneficiam da orla marítima para desembarque da cortiça e do carvão e o embarque das pranchas e de produtos finais. Em toda a localização, quer da grande quer da média indústria, é bem manifestada a influência da capitalidade de Lisboa, justificada pela excelência do grande porto de embarque, pela influência da mão-de-obra e pela razoável posição entre os vastos montados das bacias hidrográficas do Tejo e do Sado.

Antes da Grande Guerra, em 1914, a indústria corticeira ocupava grande papel na indústria portuguesa, como foi referido, com inúmeras fábricas em laboração no país. Dois anos depois do fim da guerra, muitas dessas fábricas estavam paralisadas devido ao decréscimo da exportação. Em relação a Almada, até ao fim da grande guerra a indústria corticeira, passa a marcar uma forte presença nos núcleos urbanos ribeirinhos.

-O setor da cortiça era a atividade industrial mais representativa no concelho, seguindo-lhe as indústrias alimentares, a indústria cerâmica, a tonara e as construções navais.-

O desenvolvimento da industrialização da cortiça é contemporânea do caminho-de-ferro, e este veículo proporcionou uma grande expansão das áreas agrícolas fornecedoras daquela matéria-prima. Os caminhos-de-ferro do Sul e Sudoeste terão tido depois uma importância decisiva da indústria da outra banda. Com a introdução da máquina, a produção alarga-se progressivamente dando lugar a maior número de operários. A máquina contribui para o aumento fabril e a capacidade de produção, e estimula principalmente a média e a grande indústria, no entanto, por outro lado, deu origem ao desemprego e por outro lado, atraiu a si grande número de trabalhadores. Muitas famílias abandonam os campos, deixam de laborar as terras onde começaram a viver, para se lançarem nos braços da indústria.

Quanto aos estaleiros, a instalação da firma Hugo Parry, no Ginjal em 1863 foi o lançamento para que se cria-se no concelho de Almada, uma das maiores zonas industriais do país, nos finais do século XIX.

Os anos seguintes foram marcados por uma forte concentração industrial, como foi referido anteriormente, para a qual se veio a mostrar decisiva a construção de uma moderna fábrica de moagem, no Caramujo (1865), em torno da qual começaram a instalar-se diversas fábricas de cortiça, que em ligação com as fábricas de Lisboa viram a constituir um dos mais importante núcleo desta indústria, em todo o país. Rapidamente proliferaram por toda a zona ribeirinha, os armazéns de isco frigoríficos, para apoio aos navais de pesca de alto mar, as oficinas e armazéns de aprestos navais, as fábricas de conservas de peixe, de óleo de fígado de bacalhau, de cal, de cortiça, de moagem, os estaleiros navais, etc.. Criou-se assim, um novo rumo evolutivo do concelho, imprimindo uma nova dinâmica no processo de desenvolvimento de Almada.

1.2. Crescimento Demográfico e Expansão Urbanística

No último decénio do século XIX, a população operária não para de aumentar no concelho de Almada. A população operária continua, na primeira década do século XX, em constante crescimento.

Em relação ao operariado da grande e média indústria no estuário do Tejo, muitos operários trabalham em 1943 no concelho de Almada, dos quais a maioria na média indústria, e uma parte mais pequena na grande indústria.

No entanto, é nos finais do século XIX que se manifesta uma inequívoca vontade de unir fisicamente as duas margens potenciando o lançamento de diversas propostas que culminaram com a construção da Ponte Salazar, atual Ponte 25 de Abril. Que viria a facilitar a ligação da margem esquerda com a capital, facilitando o desenvolvimento da indústria.

Todo o processo de industrialização provocou um certo crescimento na vila, assinalado por alguma expansão urbanística, mas sobretudo veio permitir a despona de um núcleo populacional que havia de ser um dos eixos fundamentais de expansão futura de Almada. O novo subúrbio da vila serviu também de base de inúmeras fábricas e fabricos de cortiça, atraindo assim muitas pessoas, até aos anos 30 do século XX.

A pressão demográfica teve início nos anos 40, o crescimento deu-se maioritariamente, no setor terciário, representado pelos serviços, transportes... Nos anos 60, deu-se uma grande decadência na agricultura portuguesa, provocando os maiores surto e emigração da história de Portugal, e reforçando a impetuosa corrente migratória para o litoral, cuja aceleração se tinha iniciado ainda nos anos 40. Almada, cidade operária, foi construída na sua maioria no decurso do século XX, fruto de uma transformação acelerada indutora da criação de uma imagem operária que o peso da indústria naval iria talhar na identidade local e no imaginário da população nacional.

Do ponto de vista urbanístico, os quase 80 anos de industrialização gradual, deixaram algumas marcas na vila, projetaram-se de forma muito intensa no despontar da cova da piedade, e de igual forma, na urbanização hesitante de outros arredores, como é o caso de Cacilhas.

-Nos anos 50 do séc. XX começa um novo ritmo a que os fenómenos de crescimento demográfico e expansão urbanística se processão. Pode dizer-se que o fenómeno da metrópole, em torno de Lisboa, ficou a dever-se fundamentalmente ao processo de industrialização dos anos 50.

O arranjo da vila, nos anos 50, caracteriza-se pela contenção, entre eixos de circulação, de vários sectores residenciais, com pequenas pracetas... Nos anos 60, a lógica urbanística foi, no entanto, caótica e descaracterizada acabando por prevalecer nos espaços ligados entre os antigos núcleos. O surto industrial dos anos 60, que no concelho de Almada só teve efeitos com a instalação da Lisnave, em 1967.-

Os antecedentes desta situação começam no declínio generalizado da atividade agrícola, associado a um preço acessível dos terrenos pantanosos fronteiros à linha de água, fatores de

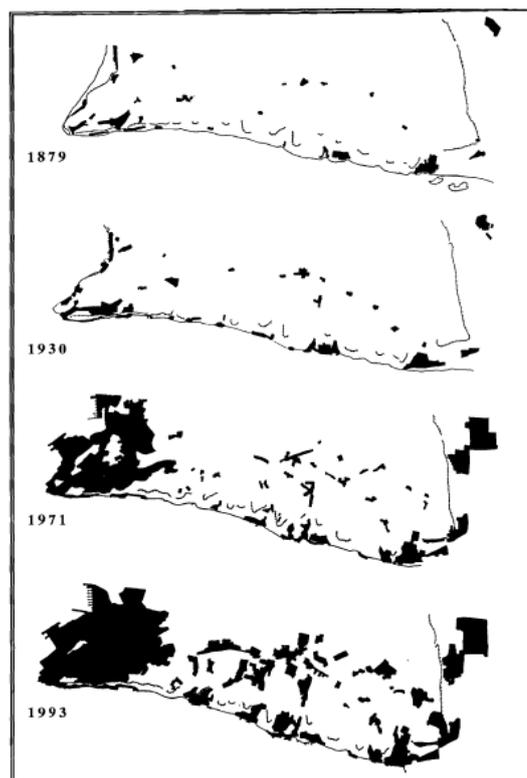


Figura 7 Ocupação urbana na costeira no decorrer dos últimos anos. Fonte: LAMAS 1998

consolidação da estrutura industrial emergente. Acompanhando o crescimento industrial, os fluxos imigratórios foram decisivos para o surto de construção e redefinição urbanas.

As contingências decorrentes da inauguração da travessia da Ponte sobre o Tejo, em 1966, e da instalação dos estaleiros navais da Lisnave na Margueira, em 1967 precipitam Almada numa dinâmica de desenvolvimento urbano de rutura com o passado, que nega o reconhecimento das estruturas fundacionais.

Ao longo da história de ocupação das zonas ribeirinhas do Tejo, diferentes momentos marcam a relação entre as duas margens. Como vimos, para além de acolher populações oriundas das terras de Sul em busca de sustento, Almada constituiu sempre uma primeira frente de complemento da capital, desempenhando funções com carácter e importância diversos.

Em Almada, pelo menos desde a 2ª metade do século XIX que se assiste ao fenómeno demográfico e de expansão urbanística, da zona metropolitana de Lisboa.

No passado mais recente, a acessibilidade a Lisboa, conquistada pela introdução de transportes fluviais frequentes e pela construção da Ponte sobre o Tejo, impôs em Almada, uma lógica de suporte residencial a populações que diariamente se deslocam à capital para trabalhar. No entanto, a gradual consolidação de funções de nível superior nos domínios da educação, saúde, conhecimento e inovação, a par da afirmação cultural da cidade, comprovam as dinâmicas de esbatimento de Lisboa e a emergência de novas centralidades no contexto da área metropolitana, revelam a potencialidade do papel de Almada enquanto polo de uma nova urbanidade.

Para isso, a cidade de Almada conta com um fator determinante: a existência de uma zona industrial abandonada de grande dimensão, situada entre dois dos principais núcleos tradicionais da cidade, Cova da Piedade e Cacilhas, passível de reconversão para novos usos. Esta área apresenta uma frente livre, de contacto com o rio, com cerca de 1.5km de extensão, constitui uma oportunidade ímpar para uma reconfiguração planeada da cidade, aproximando os almadenses do Tejo e contribuindo para a concretização de uma capital de duas margens, esta é uma das maiores potencialidades da cidade de Almada que está ainda pouco explorada.

2. Evolução da Paisagística do Cais do Ginjal

O Cais do Ginjal (área: 71.142,00m²) caracteriza-se pelo seu encaixe entre a arriba, com diferentes intensidades e naturezas de consolidação e agressividade, e o rio; pela linearidade imposta ao percurso possível e estrita invariabilidade altimétrica; pela deslumbrante relação visual com o plano de água e a percepção única de Lisboa; pela degradação do tecido construído, já interiorizada como característica própria do sítio; pelas circunstâncias de quase inesperado conforto bioclimático ao longo de todo o ano, pela conjugação de radiação refletida no plano de água e regime de ventos (LAMAS 1998).

Nesta unidade funcional, indissociável de Lisboa como se dela fizesse parte, as potencialidades de fruição são evidentes, ainda que só pontualmente exploradas; o risco geotécnico é presente, na mesma intensidade. Este cais constitui uma faixa de aterro e cone de dejeção da arriba. A tipologia arquitetónica, cuja origem remonta ao século XVII e XVIII, é bem definida, com edifícios de 1 ou 2 pisos,

e armazéns de construção rudimentar, formas homogêneas e pés direitos elevados. No tardoz de alguns edifícios existem vestígios de espaços ajardinados utilizados para a prática de horto-fruticultura. Espaço tradicional de armazenamento de pesca e de vinho transformou-se também em local social. A acessibilidade é franca, ocorre nos dois pontos, de Cacilhas a Boca do Vento, e reveste-se de uma carga emocional ímpar.

A arriba, classificada como Reserva Ecológica Nacional (REN), de exposição a norte, cujo declive dominante é superior a 60%, exhibe uma configuração geológica muito recente, acidentada e instável em que o risco de erosão é elevado em toda a sua frente. Encontram-se neste plano vertical zonas com declives inferiores a 60%, correspondendo a áreas que sofreram alterações morfológicas por ação humana, na armação de socacos para a prática agrícola (LAMAS, 1998).

A zona da proposta, é considerada o primeiro polo de desenvolvimento manufatureiro e industrial do concelho, começou por ser um núcleo de armazéns junto ao rio, que já existiam no século XVII e sofreram aplicações no século XVIII, encontra-se por diversas razões desde sempre intimamente associado ao núcleo de Almada Velha, para satisfação de necessidades quotidianas dos seus habitantes apesar da proximidade física com Cacilhas. A proximidade, aliás, nem sempre foi óbvia, pois em meados do século XIX, apesar do local já albergar habitações, os seus moradores tinham de atravessar a praia para ir a Cacilhas, encontrando-se portanto dependentes das vicissitudes das marés, pois o caminho ficava muitas vezes intransponível. Mais tarde, é construído o Cais (1860), que sendo da responsabilidade dos privados, permitiu uma ligação mais facilitada entre Cacilhas e o Ginjal (FERREIRA, 2010).

O Ginjal, como hoje o definimos, compreendendo o espaço beira-rio, na base da arriba fóssil de Almada, que se estende de Cacilhas até as escadinhas que sobem a arriba em direção ao miradouro da Boca do Vento. Este espaço congrega armazéns desde pelo menos século XVII e a sua localização excepcional junto à barra do Tejo, torna-o igualmente palco privilegiado para a atividade naval (FERREIRA, 2010).

O ambiente vivido nesta zona era intensamente marcado por quotidianos de abuta fabril. Empregando uma maioria de trabalhadores de Almada, a relação entre esta e o Ginjal sempre bastante próxima.

Local de grande movimentação e fluxos de pessoas e mercadorias, lugar de trabalho de centenas de operários e marinheiros, o Cais do Ginjal agrega, em grande parte devido aos espaços de convívio, tendo na primeira metade do século XX atingido o auge da sua vitalidade. Posteriormente, uma série de fatores contribuem para o progressivo esvaziamento, desde a perda de importância do tráfego fluvial à falência ou transferência das empresas e dos estaleiros, que conduzem ao abandono que hoje o caracteriza.

Existiam ainda vários inconvenientes nesta zona como o desprendimento de rochas da íngreme falésia sobre as construções do cais que era uma das constantes ameaças enfrentadas pelo Ginjal, alimentando um receio que ainda hoje é patente nos moradores e comerciantes da zona. A fúria das águas normalmente calmas também surpreendeu algumas vezes (FERREIRA 2010).

No Ginjal são de destacar várias atividades que criam a identidade do local, como:

2.1. O Rio como Meio de Comunicação

A localização privilegiada do Ginjal, entre o Mar de Palha, Lisboa e a barra do Tejo, torna-o palco privilegiado para a atividade naval. A acostagem de barcos que fazem a ligação entre as duas margens realiza-se desde tempos muito recuados.

Para além da construção e reparação naval, transportes fluviais e pesca, que marcam a vivência do Ginjal e a sua ligação ao Tejo, destaquemos ainda a fundação do Clube Náutico da Almada (GONÇALVES 2000).

No entanto esta situação mudou radicalmente com a construção da ponte 25 de Abril.

2.2. A Pesca e os Estaleiros Navais

As Fábricas da Pesca do Bacalhau e os Estaleiros Navais

O incremento da frota pesqueira é acompanhado, a partir de 1939, pela instalação no Ginjal da Cooperativa dos Amadores da Pesca do Bacalhau, que dá às empresas associadas facilidades no abastecimento dos navios e concede assistência aos pescadores.

A Pesca do Bacalhau era um pouco dependente do Grémio Nacional dos Armadores da Pesca do Bacalhau, funcionava como uma central de compras para todos os armadores. Isto levou a que abrissem outras empresas no Ginjal, como a oficina de redes, a empresa industrial do frio e à Fábrica de Óleo de Fígado de Bacalhau, que ficava na parte superior das instalações, no começo da Quinta do Almaraz, de grande importância para o sector. Figura 8.

Era também no Ginjal que os navios e as respetivas tripulações partiam, para as companhias da pesca ao bacalhau na Terra Nova. Companhias que duravam seis longos e tortuosos meses (MILHEIRO 2009).

A nova utilização do espaço vem transformar o aspeto do cais – como o bacalhau nessa altura era muito rentável, o setor foi ocupando tudo, de maneira que quando iam fechando indústrias estes iam apropriando-se de tudo – nos antigos espaços da indústria da cortiça e pelos estaleiros navais, como é o caso do espaço anteriormente ocupado pela fábrica de cortiça Symington e pelos Estaleiros Navais Hugo Parry, surgem enormes edifícios que aproveitam e ampliam as oficinas pré-existentes.



Figura 8 Construção da ponte sobre o Tejo



Figura 9 Grémio. Fonte: <http://almada-virtual-museum.blogspot.com/2014/06/o-gremio.html>

Para além disso é nesta altura que se vê uma acentuada mudança na paisagem, como com a perfurando a rocha para conseguir mais espaço.

Chegam a trabalhar centenas de pessoas distribuídas por várias atividades de apoio a pesca. Os edifícios albergaram ainda a Sociedade de Reparações de Navios e uma oficina de rede.

2.3. Rio como Paisagem

A localização do Ginjal torna-o um excelente ponto de observação da capital e do rio. O rio foi, de facto, o catalisador das alterações das paisagens nesta zona ao longo dos anos, até ao que podemos observar hoje.

Da fauna existente na zona, fazia parte o golfinho, muitas vezes visto no Ginjal. O seu desaparecimento, bem como do abundante peixe e marisco, deveu-se, segundo alguns, à construção da Ponte 25 de Abril. Como contam “e então os golfinhos viam-se aos montes deles por ali fora e comiam o choco todo. Ficava tudo cheio de tinta. Eles só comiam a cabeça porque o resto tinha a casca. E alguns às vezes, levavam porrada dos elmos dos navios. O seu desaparecimento, bem como do abundante peixe e marisco deveu-se segundo algumas fontes, à construção da Ponte 25 de Abril, inaugurada em 1966, E é lógico, o golfinho ao entrar na barra já está a ouvir a ressonância da ponte e então afasta-se” (GONÇALVES, 2000).



Figura 10 Praia das Lavadeiras. Fonte: arquivo histórico municipal de Almada

Antes da construção do Cais, já os banhos no Ginjal estavam oficializados. Em 1860 já existia um estabelecimento de banhos no Covalinho. Mais tarde em 1921 há um aumento de banhistas no Ginjal. No Ginjal a praia mais frequentada era a das “lavadeiras” junto as escadinhas. Figura 10.

- A potencialidade do ginjal ser o que já foi outrora:

2.4. Espírito do lugar

“Comia-se e bebia-se na rua, as pessoas iam de passagem, ou para trabalhar ou para apanhar o barco para a outra banda...” (GONÇALVES, 2000).

2.4.1. Restaurantes Populares do Ginjal

É a partir de meados da década de 30 do séc. XX, que começam a surgir os primeiros restaurantes em Cacilhas localizados no Cais do Ginjal, na sua maioria por reconversão de algumas casas de pasto ou por obras de adaptação de velhos armazéns que já por ali existiam, transformando-os em novos e amplos espaços de restauração atrativos e funcionais. Ao longo de mais de 3 décadas, os restaurantes do Ginjal vierem a ganhar fama e tornaram-se local de romaria gastronómica (MILHEIRO, 2009).

Praticando preços de refeição ao alcance das bolsas menos recheadas, estes restaurantes acabavam por atrair, aos fins-de-semana, um grande número de forasteiros provenientes principalmente de Lisboa.

O cais de acostagem dos barcos cacilheiros, situava-se mesmo em frente destes restaurantes. A partir de meados de 60, e com a abertura da ponte 25 de Abril em 1966, os restaurantes do Ginjal foram perdendo gradualmente clientela, e não havendo negócio, acabaram por encerrar definitivamente.

No entanto a restauração foi uma das atividades que mais fama deu ao Ginjal. Em 1931, procurava-se aí boa comida e boa bebida e os restaurantes iam civilizando. Criam-se assim condições para que cada vez mais pessoas se descolassem propositadamente ao cais para apreciar os petiscos preparados nos vários restaurantes da zona.



Figura 11 restaurantes do Ginjal. Fonte: Memórias do Ginjal

“De facto, para além dos comes e bebes, alguns restaurantes proporcionavam animação aos clientes... havia fado, cinema, conjuntos musicais e bailes ao fim de semana” (GONÇALVES, 2000).

Antes do 25 de abril de 1974, o tempo livre dos trabalhadores era pouco, pois os trabalhadores não tinham dias de descanso, nem férias... então nas tascas jogava-se às damas e as cartas, era o divertimento do operário. Contudo, ao domingo, único dia de folga, o ginjal transfigurava-se e era invadido por casais de namorados, principalmente ao pôr-do-sol, mas não só namorados, também famílias, pescadores e também turistas vindos de Lisboa que faziam a travessia de barco e iam ali comer aos restaurantes (GONÇALVES, 2000).

2.4.2. Barreiras e Dificuldades da Vida no Ginjal

O trabalho também marcava fortemente o ambiente quotidiano no Ginjal. Na década de 1920 eram muito poucas as famílias que viviam no cais do Ginjal, só 20 anos depois e que se começam a instalar algumas. No entanto, não era um bom sítio para viver, não possuía os serviços mininos. Quem necessitava de alguma coisa teria de subir a rocha ou ir de volta por Cacilhas. Embora mais acessível, Cacilhas não respondia as necessidades, tinham de ir à vila, estava tudo em Almada. Por isso a maioria dos trabalhadores do Ginjal morava em Almada, em Cacilhas quase não morava ninguém, pois para além da fragilidade de transportes públicos, razões económicas faziam com que a deslocação até ao trabalho fosse feita a pé. Descendo as escadinhas da Boca do Vento o pela atual Rua Carvalho Freirinha.

Para quem vinha de Lisboa, como era o caso de alguns trabalhadores da tanoaria, era mais complicado. Antigamente a ondulação do rio era grande e os navios, já bastante grande, não podiam atravessar (MILHEIRO, 2009).

Para concluir podemos dizer que no panorama de mudanças que ocorreram nos anos 60 e 70 do século XX – nas formas de produção, na distribuição e na estrutura de consumo – a nível mundial e nacional, alteraram-se as condições que tinham permitido a “grandeza” do Ginjal.

A sua localização, em dependência direta do rio mas sem facilidades de acesso rodoviário, condicionou a grande viragem operada a partir de 1966, com a construção da Ponte Oliveira Salazar. Os transportes rodoviários substituíram de forma radical o transporte fluvial das mercadorias entre as duas margens do Tejo, retirando assim qualquer funcionalidade a um conjunto de infraestruturas essencialmente vocacionadas para o armazenamento.

Diversas atividades económicas entraram em acelerado declínio e o gradual abandonado do cais deixou vazios muitos edifícios, hoje à beira da ruína. Só em 1994 as empresas proprietárias e a autarquia almadense iniciaram um processo tendente à reconversão em estruturas para utilização turística e de tempos livres. Este programa não chegou a ser concretizado e apenas alguns espaços foram entretanto reaproveitados, nomeadamente alguns armazéns, para a utilização de uma associação teatral. Além dos restaurantes na entrada de Cacilhas, mantêm-se ainda em funcionamento dois estabelecimentos na área da restauração junto às escadinhas de acesso a “Almada Velha”.

No entanto apesar do estado atual do Cais do Ginjal, também é possível perceber através dos relatos da vida no Ginjal que este lugar tem um enorme potencial e que talvez seja possível voltar a trazer a rotina vivida aqui anteriormente ao contrário da melancolia que se vê hoje em dia nesta zona, apesar da paisagem única e marcante de várias épocas que podemos apreciar nesta zona.

Talvez, a médio prazo, se voltem a alargar e diversificar as valências económicas de um local vocacionado essencialmente para o lazer, sem esquecer que a salvaguarda da memória do Ginjal passará também pelo respeito devido aos seus atuais moradores, alguns aí instalados há várias décadas.

Qualquer transformação terá também de ponderar o impacto num meio físico fortemente humanizado, tomando em consideração o que ainda subsiste e pode ser reconhecido através de ações como o Inventário do Património Construído e Natural, realizado pelo Centro de Arqueologia de Almada no âmbito do projeto Ginjal (MILHEIRO, 2009).

3. Evolução e Abordagem Histórica da Quinta do Almaraz

A quinta do Almaraz situa-se num esporão sobranceiro ao Tejo, ocupa uma área de cerca de 4ha, com cotas que vão dos 70m aos 26m. Hoje, a ligação ao porto de Cacilhas encontra interrompida por construções, mas essa ligação natural e indispensável existiu, criando uma dualidade entre a zona cais e armazéns e a zona da Acrópole. O auge da ocupação de Almaraz deu-se durante o século VIII a III a.C., decaindo à medida que aumentava o poderio de Roma. O Almaraz, antes uma cidade com o seu porto natural em Cacilhas, dá lugar a uma área industrial de Cacilhas, a fábrica de salga e conserva de peixe, e a núcleos habitacionais dispersos e de menor dimensão no Almaraz. Enquanto para os

períodos anteriores ao século III/II a.C. é possível encontrar grandes quantidades de material e recolhê-lo em estratigrafia, para os materiais mais recentes nota-se uma grande escassez, uma área preferencial de dispersão e a recolha foi feita, até agora, exclusivamente à superfície ou em sondagens, mas conjuntamente com materiais modernos.

A esta última fase corresponde uma contração da área habitada anunciando o fim do Almaraz enquanto núcleo urbano importante, deslocando-se os núcleos habitacionais para cima, na direção do castelo e para baixo, na direção de Cacilhas.

A estação arqueológica da Quinta do Almaraz situa-se junto ao castelo de Almada. A situação geográfica do local, possuidor de uma enorme visibilidade de quase 360° torna-o visível desde a foz à bacia vestibular do rio Tejo, sendo limitado a Norte pela Serra de Sintra e a Sul pela Serra da Arrábida.

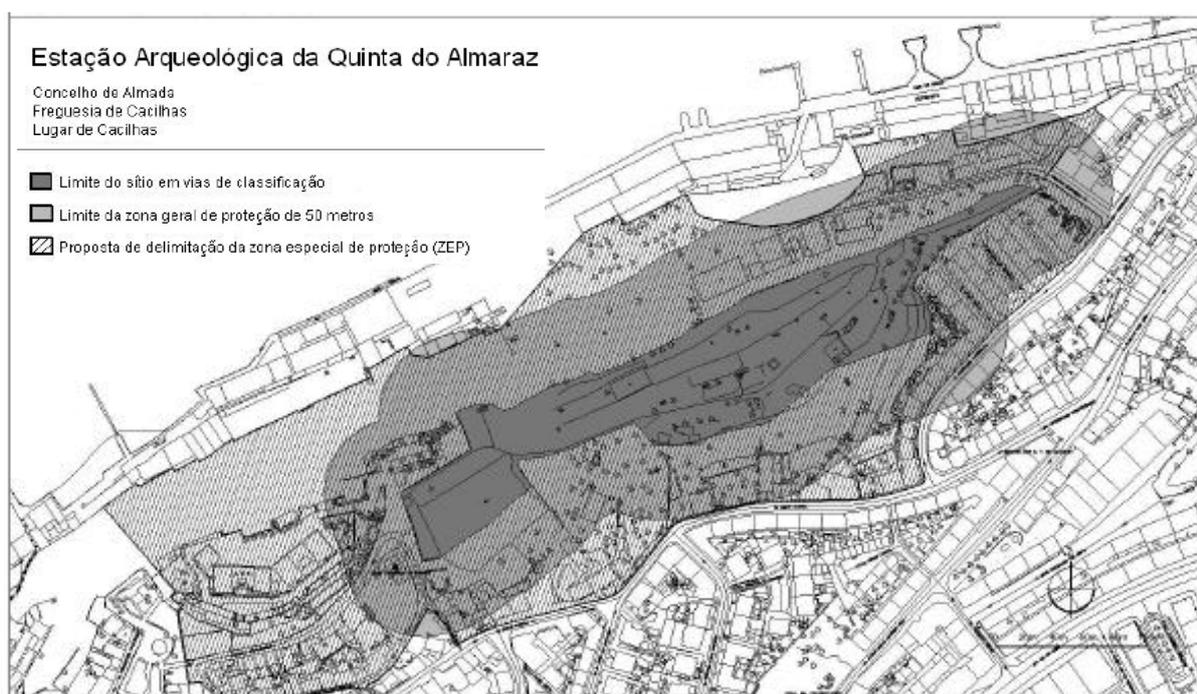


Figura 12 delimitação da ZIP e SEP da Qta. Almaraz. Fonte: PP Qta. Almaraz.

A Quinta do Almaraz insere-se num vasto território na proximidade do porto de Cacilhas e do núcleo histórico da cidade de Almada. Encontra-se no interior de um tecido urbano consolidado onde existe um vazio com a dimensão suficiente para se contrapor em termos de escala ao tecido envolvente. Para além de guardar no seu interior um património arqueológico de altíssimo valor, caracteriza-se também pela sua topografia em desnível ascendente de Sul para Norte, distribuído em socalcos e que termina no corte abrupto da arriba.

Constitui um dos mais importantes sítios arqueológicos portugueses no que se refere à ocupação fenícia, importância que deve ser projetada quer nacional, quer internacionalmente. Considera-se igualmente importante que o rico e diversificado património móvel e imóvel já recolhido e a recolher em futuros trabalhos arqueológicos, seja divulgado e interpretado sobre o sítio, numa perspetiva didática que abranja os não especialistas.

DGPC

A Quinta do Almaraz abarca uma zona de elevado valor patrimonial. Trata-se de uma das mais importantes escavações arqueológicas fenícias do País, como foi referido anteriormente, que será o

motor das soluções encontradas para esta área da cidade. As escavações arqueológicas, iniciadas pela autarquia em 1986, revelam que este antigo povoado teve uma utilização permanente por uma comunidade urbana, que remonta à Idade do Bronze.

Posteriormente foi detetado um entreposto comercial de origem fenícia, através do qual chegavam ao Tejo comerciantes e produtos da bacia do Mediterrâneo, sobretudo cerâmica, tecidos, armas e produtos exóticos. Esta troca comercial terá certamente acelerado a produção na região de diversos produtos, entre os quais, sal, peixe seco e salgado, azeite, vinho, cereais, para além de metais, como o ouro, o cobre, o estanho e o chumbo (PROAP).

Devido ao interesse inerente à Quinta do Almaraz foi elaborado pela PROAP um Estudo de Enquadramento Estratégico. A Câmara Municipal de Almada já teria inviabilizado um projeto feito anteriormente de urbanização para a Quinta do Almaraz, adquirindo posteriormente os terrenos, pelo elevado valor patrimonial ali conservado. Por isso a necessidade de um novo estudo.

A área de intervenção de 17,5 hectares engloba três zonas de referência do concelho – a envolvência do Castelo de Almada, o Cais do Ginjal e a própria Quinta do Almaraz.

Esta última foi uma das áreas propostas para a 6ª edição do European, um concurso europeu para jovens arquitetos.

A Quinta do Almaraz pelos motivos descritos acima está protegida por lei, e para isso são determinadas zonas de proteção com condicionantes que devem ser tidas em conta na elaboração de uma proposta. Da consulta que fiz é importante reter alguns pontos sobre as condicionantes que podem ser consultados no anexo 2.

4. Instrumentos de Planeamento em Vigor

Antes de iniciar o processo da proposta e após a análise desenvolvida, é essencial destacar os planos legislativos, concebidos pela Câmara Municipal de Almada, que estão em vigor referentes à área do caso de estudo:

4.1. Plano de Pormenor de Cacilhas

Foi iniciado um processo de PP que ficou suspenso ainda na fase de Estudo Prévio, devido principalmente as indecisões do projeto MST. Reiniciar o processo de PP com o objetivo de estabelecer uma visão integrada com o território envolvente, orientando as intervenções de reabilitação urbana com a garantia de implementação de um modelo de intervenção sustentável, tendo em consideração os aspetos resultantes das novas realidades, que a aprovação do Plano de Urbanização Almada Nascente trouxe.

O novo Plano de Pormenor de Reabilitação Urbana e Funcional de Cacilhas foi aprovado pela Assembleia Municipal de Almada em 2013. A elaboração deste instrumento de gestão do território decorre de um primeiro plano, iniciado em 1997. O desenvolvimento do Plano de Pormenor “Cais do Ginjal” decorre do Estudo de Enquadramento Estratégico (EEE) do Almaraz/Ginjal.

Os mais importantes objetivos para o desenvolvimento do caso de estudo da dissertação do Plano de Pormenor de Cacilhas são:

- Aproveitamento pedonal do espaço público marginal ao atual interface, estabelecendo percursos e estadias pedonais – de recreio e lazer – ao longo do rio, sublinhando a relação física/visual com o Tejo.
- Resolução do espaço do morro de Cacilhas, dando-lhe novos usos e formas de ocupação.
- Criação de uma frente urbana na face nascente do morro, promovendo a continuidade da utilização pedonal pública ao longo da base do morro desde o Ginjal.
- Promoção de uma acessibilidade pedonal entre a cota alta e a cota baixa do morro.
- Reconversão urbana e funcional do espaço ocupado pelas antigas instalações da Parry & Son. (CMA, 2013).

4.2. Estudo de Enquadramento Estratégico Almaraz/Ginjal

O Estudo de Enquadramento Estratégico (EEE) para a Quinta do Almaraz analisou de forma aprofundada uma área de 17,5 hectares. A equipa multidisciplinar que realizou o EEE foi constituída por vários profissionais, das áreas da arqueologia, arquitetura, arquitetura paisagista, planeamento urbanístico, sociologia, economia, tráfego geotecnia, direito e engenharia.

O EEE do Almaraz/Ginjal, estabeleceu uma visão integrada com o território envolvente, orientando as intervenções de reabilitação urbana procurando implementar um modelo de intervenção sustentável, e propõe a revitalização duma densa extensa área de antigos usos industriais-portuários atualmente e muito degradada, situada ao longo do rio. O fundamento para elaboração do Plano de Pormenor, decorre do EEE.

No EEE apontam-se como uso motor as indústrias criativas que permitem a (re)vitalização e a (re)utilização do património industrial edificado adaptando-se às características/escala de lugar e como usos associados são apontados: Habitação, Hotelaria, Comércio/Serviços, Apartamentos turísticos/residenciais, Espaços públicos – mercados das artes; e os Equipamentos: Centro paroquial, Casa da Juventude, Centro de estudos da arriba...

A revitalização sócio urbanística e o fomento da competitividade urbana passa pela implementação dos projetos estratégicos com a produção de um ambiente urbano atrativo de grande qualidade, de projetos de arquitetura emblemáticos e inovadores e de equipamentos culturais e eventos.

No que refere ao desenho urbano, a proposta desenvolvida no EEE foi bastante pormenorizadamente, as intenções da intervenção, numa abordagem cuidada baseada no conceito de micro urbanismo, que constitui fator determinante na qualidade das propostas de reabilitação urbana.

Na análise realizada, a estratégia passará sempre por encontrar os usos que não sejam concorrentes com os da área Metropolitana de Lisboa e que sejam compatíveis e harmoniosos com as condições físico-ambiental do sítio e com a sua acessibilidade.

Os usos previstos no EEE são diversificados dando especial atenção às áreas culturais e às chamadas indústrias criativas, propondo ainda alguma habitação às cotas altas.

Alguns dos usos é o CISAQA – Centro de Interpretação do Sítio Arqueológico da Quinta de Almaraz – é sem dúvida a proposta fundamental e mais adequada a esta área e é importante que funcione nas várias vertentes apontadas no estudo, não se limitando aos aspetos mais tradicionais.

O Ginjal e Quinta do Almaraz revelam-se como uma oportunidade extraordinária de revitalização do núcleo histórico pela sua dimensão e pela sua posição estratégica de porta e fachada da cidade de Almada (CMA 2008). Este estudo deu origem ao PP Ginjal e ao PP Almaraz.

4.3. Plano de pormenor da Quinta do Almaraz

O desenvolvimento do Plano de Pormenor “Quinta do Almaraz”, decorre do Estudo de Enquadramento Estratégico (EEE) do Almaraz/Ginjal.

Tornou-se extremamente importante apresentar uma proposta que salvaguarda-se e incentive um conjunto de melhores práticas de estudo do imenso espólio arqueológico presente na Quinta do Almaraz, visto que a situação da Estação Arqueológica da Quinta do Almaraz torna-se preocupante pelos sinais de erosão que o sítio vem apresentando. E também, que permita valorizar e acrescentar valor cultural/científico para esta zona a longo prazo e tirando partido dos potenciais “laboratórios vivos” de arqueologia, quer para quem trabalha, quer para quem visita.

“Foi definido também um perímetro de estudo mais alargado, que permita relacionar e coser a intervenção à envolvente e, em simultâneo, aproveitar a oportunidade para reestrutura uma área vasta de grande importância para o futuro da cidade. Esta área envolvente, a ser alvo de um estudo mais genérico, ira permitir identificar as suas potencialidades, definir programas de intervenção, formas de acessibilidade e zonamento, de modo a marcar intenções estruturantes.” (CMA, 2008).

Assim, tendo como referência os usos e indicadores do PDMA em vigor e o EEE, é possível destacar os objectivos mais importantes para o Plano de Pormenor “Quinta do Almaraz”, salientando-se os que seriam mais importante para o desenvolvimento do caso de estudo da presente dissertação

- Requalificar e revitalizar a Quinta do Almaraz e toda a sua envolvente através da promoção cultural, patrimonial e turística;

- Criar um Centro de Interpretação, através da construção de uma estrutura que terá como objetivo promover o conhecimento, a investigação e a divulgação do património arqueológico da Quinta do Almaraz;

- Promover o turismo cultural de modo a permitir conciliar a preservação dos valores patrimoniais e arqueológicos com o desenvolvimento de uma atividade turística sustentável;

- Requalificar as estruturas arqueológicas já postas a descoberto na Quinta do Almaraz. É importante que, nos terrenos mais próximos do Centro de Interpretação, se possa reconstituir a paisagem natural e humana existente do 1º milénio a.C.;

- Projetar espaços exteriores que permitam a observação dos trabalhos de arqueologia em execução, aproveitando todo o potencial que este local oferece em termos arqueológicos e ao mesmo tempo salvaguardando o Almaraz;

- Resolver os problemas de acessibilidade e estacionamento da envolvente a esta zona.

- Corrigir o espaço tardo de alguns edifícios da Rua Carvalho Freirinha, resolvendo a questão do desnível acentuadíssimo e oferecendo um logradouro mais generoso;

- Criar ligações pedonais entre a Quinta do Almaraz e o Ginjal numa fase de desenvolvimento conjunto Almaraz-Ginjal;
- Promover habitações para jovens, integrada numa política social de habitação, de acordo com a proposta desenvolvida no Estudo de Enquadramento Urbanístico do Almaraz/Ginjal;
- Criar uma nova zona de acesso viário ao Castelo, salvaguardando as características da antiga Travessa do Castelo, a avaliar durante a execução do Plano de Pormenor, estimulando a requalificação urbana desta zona;
- Criar um caminho pedonal que permita a ligação entre Almada Velha e Cacilhas e possibilite uma observação privilegiada para Lisboa, para Almada e para a exploração arqueológica na Quinta do Almaraz;
- Criar equipamentos e serviços de apoio à população, jardim público e espaços para desenvolvimento de hortas urbanas;
 - Salvaguardar a utilização segura da área junto à crista da arriba, mantendo o espaço naturalizado, desde que se verifique as condições adequadas de estabilidade do terreno (CMA 2008);

4.4. Plano de Pormenor Cais do Ginjal

O desenvolvimento do Plano de Pormenor “Cais do Ginjal” decorre do Estudo de Enquadramento Estratégico (EEE) do Almaraz/Ginjal.

No cais do Ginjal a estratégia de intervenção assenta principalmente na manutenção da primeira linha de fachada de forma a preservar o carácter do Cais do Ginjal, com a capacidade construtiva de maior expressão a localizar na chamada segunda linha de fachada, que combinada com uma estrutura construída, orientada na perpendicular ao cais do Ginjal cria uma série de praças urbanas ao longo do cais que permitem um usufruto de maior resguardo e de um modo mais pragmático resolver o problema de circulação de veículos de maior porte e as inversões de marcha. A criação de novos acessos entre a cota baixa do rio e a cota alta da cidade deverá ser vista de forma absolutamente interligada com outras acessibilidades de forma a garantir um maior cerzir entre a cidade e a área de intervenção.

Assim, tendo por referencia os usos e indicadores do PDMA em vigor e o EEE, apontam-se os seguintes objetivos, mais importante para o caso de estudo, para o Plano de Pormenor “Cais do Ginjal”:

- Requalificar, recuperar e revitalizar o Cais do Ginjal, como espaço privilegiado, com a manutenção do carácter e das características espaciais existentes nomeadamente a primeira linha de fachada,
- Promoção cultural, patrimonial e turística, conciliando a preservação dos valores patrimoniais e naturais com o desenvolvimento de uma atividade turística e de recreio e lazer sustentável;
- Criação de espaços públicos de qualidade, nomeadamente a abertura de praças interiores, com ligações físicas e visuais pontuais com o cais;
- Conceber uma praça/zona de estadia e miradouro, no troço final da Rua Trindade Coelho, tirando partido da situação privilegiada como importante rótula de articulação entre o Cais do Ginjal, a Quinta do Almaraz e Cacilhas, permitindo fazer localmente a ligação entre a parte baixa do cais e a parte alta da arriba;

- Criar ligações pedonais e meios mecânicos de ligação entre o Cais do Ginjal e a plataforma superior da arriba;
- Garantir a estabilização sustentável da arriba, mantendo o espaço, o mais naturalizado possível, de modo a permitir uma contabilização dos valores naturais em presença com as potencialidades paisagísticas, promovendo uma utilização segura da área junto à base da arriba;
- Re-naturalizar parte da frente do Cais do Ginjal, com a criação da praia e jardim do Ginjal;
 - Desenvolver mecanismos para a instalação de uma Escola Internacional de Artes na antiga Fábrica de Óleo de Fígado de Bacalhau, a meia encosta, e um Centro de Indústrias Criativas do Ginjal (CMA 2009);

4.5. Outros Planos da Câmara Municipal de Almada

Existem ainda outros planos que apesar de não serem tão importantes, são de salientar o trabalho desenvolvido pela CMA, nomeadamente no Âmbito Regional temos:

- Programa Operacional Regional de Lisboa;

Frentes Ribeirinhas – Revitalização de Almada Velha/Ginjal: Cultura, Lazer, Turismo. Incide numa área de grande qualidade paisagística e elevado potencial, que inclui, à cota baixa junto ao rio, o Cais do Ginjal com os seus grandes armazéns, hoje desativados e em degradação e, à cota alta, parte do centro histórico de Almada voltada para o Tejo;

- Estratégia Regional Lisboa 2020;
- Plano de Gestão da Região Hidrográfica do Tejo (PGRH Tejo);
- Estratégia para Proteção e Valorização do Litoral (ARH do Tejo);

Já em Âmbito Municipal são de destacar:

- Estratégia Local para a Mobilidade Sustentável e Plano de Mobilidade – Acessibilidades 21;

A Estratégia Local para a Mobilidade Sustentável teve como orientação introduzir transformações funcionais e urbanas para promover a alteração nos padrões de mobilidade quotidiana, reduzir os impactos energéticos e ambientais do sector dos transportes e elevar a qualidade de vida do concelho. Teve por objetivo a propostas para uma circulação mais fácil e segura, privilegiando a utilização dos transportes coletivos e os modos suaves.

- Metro Sul do Tejo;
- Plano Almada Ciclável;
- Plano Estratégico de Valorização e Desenvolvimento do Turismo no Concelho de Almada;
- Carta de Ruído de Almada;
- Estrutura Ecológica Municipal, de destacar pela sua importância no planeamento e ordenamento do território;

Deslocação pedonal

Propõem desenvolver os centros funcionais ao péão, bem como estabelecer uma rede pedonal que liga com conforto os principais polos geradores de deslocções.

O alargamento de passeios, a eliminaçção de barreiras à circulaçção de pessoas com mobilidade reduzida, o aumento das condições de segurança junto a escolas e no atravessamento das vias de maior tráfégo, são exemplos de açções a empreender.

Deslocaçção Ciclável

O Plano de Almada Ciclável propõe dos modos de deslocaçção suaves, em articulaçção com os transportes públicos, prevendo a implantaçção progressiva e faseada de 223km de percurso cicláveis abrangendo a totalidade do concelho e assegurando a ligaçção entre a rede de transportes coletivos e respetivos interfaces e os principais equipamentos coletivos, nomeadamente escolas, equipamentos desportivos, de saúde, património cultural e natural e as praias. Os percursos estão estabelecidos de forma hierárquica, diferenciando o tipo de uso (quotidiano e lazer), tendo já sido concretizados alguns percursos.

Estacionamento – a grande maioria do estacionamento concentrado perto da área de intervençção

4.6. Projetos Previstos ou em Curso

Existem ainda outros projetos em curso ou previstos, com os planos a Câmara Municipal de Almada segundo o “Caderno 1| Enquadramento Territorial”, pretende assegurar uma melhor articulaçção entre planeamento do uso do solo e planeamento da rede rodoviária, controlando a ocupaçção marginal às vias rodoviárias existentes e executando a criaçção da hierarquia viária, de forma evidenciar a estrutura das áreas urbanas e clarificar o sistema de acessibilidades e repensar o protagonismo do automóvel face aos modos suaves no desenho das infraestruturas viárias.

Para isso os planos são principalmente ligado à Estratégia local para a mobilidade sustentável.

Planeamento e desenvolvimento de um sistema de transportes multimodal: PDM; Plano de mobilidade, acessibilidades 21; Plano de Almada Ciclável, PACICLA.

Criaçção de infraestruturas para o Transporte Público e para os Modos Suaves: Metro Sul do Tejo; Rede Ciclável do Concelho de Almada, constante do PACICLA; Pedonalizaçção de áreas urbanas centrais.

Capítulo V - Análise e Diagnóstico Paisagístico da Área de Intervenção

1. Unidades de paisagem – caracterização e diagnóstico

“As unidades de paisagem definem-se como áreas com características relativamente homogêneas quanto ao padrão específico que se repete no seu interior e as distingue da sua envolvente, pela variação de uma ou mais características.” (MAGALHÃES).

O conceito de paisagem expande-se formalmente para além da sua dimensão estritamente visual e estética, alargando-se ao território.

A complexidade do conceito de paisagem encontra reflexos na definição adotada pela Convenção Europeia da Paisagem “como uma parte do território, tal como é apreendida pela populações cujo carácter resulta da ação e da interação de fatores naturais e/ou humanos”. Esta definição remete, assim, para a observação de três dimensões: a biofísica, a socioeconómica e a perceptiva, as quais se organizam contribuindo para o modelo de construção da paisagem.

Esta dimensão perceptiva permite a exploração do conceito de paisagem com base na sua riqueza e abrangência. Para além de leituras exclusivamente estéticas, ao integrar os aspetos subjetivos parte-se do pressuposto que a paisagem, em grande parte, não é objeto em si mesmo, mas a resultante da observação e interpretação do território (SARAIVA, 1995).

A zona da proposta, caracteriza-se por ter situações mistas e onde a atividade agrícola ainda tem um forte peso, provavelmente por a ocupação

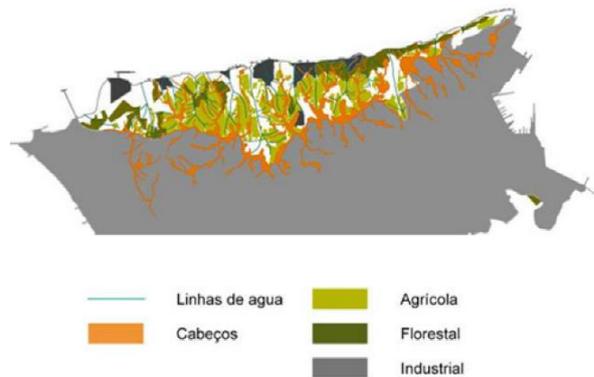


Figura 13 – fatores de delimitação. Fonte: Revisão Plano Diretor Municipal - Estudos de Caracterização do Território Municipal” Caderno 5 | Sistema Urbano

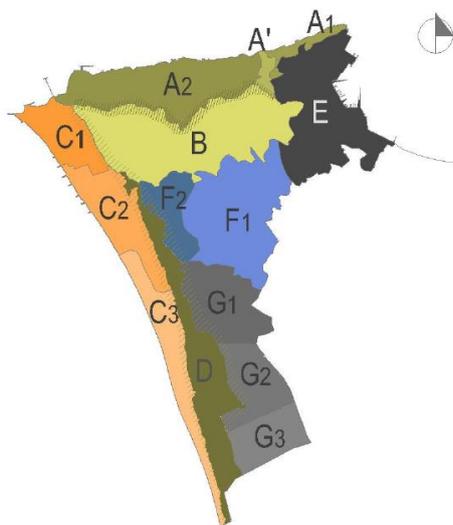


Figura 14 - unidades de paisagem do concelho de Almada. Fonte: Revisão Plano Diretor Municipal - Estudos de Caracterização do Território Municipal” Caderno 5 | Sistema Urbano

urbana ser mais recente. Outro fator, que marca profundamente a paisagem é a sua natureza geomorfológica, criando situações particulares como a arriba fóssil, as arribas do Tejo...

A unidade A encontra-se demarcada nas arribas expostas a Norte, com uma estreita relação com o Rio Tejo, caracterizadas por um uso agrícola e florestal. Estas encontram-se ocupadas por unidades industriais. No sopé das arribas assiste-se, ainda hoje, a um forte carácter fluvial com a existência de cais, pontões, barcos e pescadores, sobretudo associados aos aglomerados aí localizados...

Existe uma constante e forte ligação visual com o Rio Tejo e com Lisboa. As diversas linhas de água encaixadas percorrem as vertentes até desaguardem no rio. A ocupação

agrícola e florestal faz com que estas arribas se tornem “paredes vegetais”, pontuadas por incrustações industriais, que se situam nas linhas de água.

Estão presentes alguns dos mais antigos núcleos habitacionais que apresentam ainda um carácter rural, mas também urbanizações mais recentes e descaracterizadas, como parte do aglomerado urbano.

A privilegiada localização, permitiu ao longo dos tempos a instalação de diversas atividades industriais a cotas baixas próximas do nível do Rio, algumas ainda hoje em funcionamento.

A unidade de paisagem “Arribas do Tejo” (A) apresenta uma estreita ligação com o Rio Tejo e com Lisboa. Esta ligação não é meramente visual, existindo três cais que permitem a travessia fluvial, como é o caso em Cacilhas. Este facto contribui para fortalecer a identidade desta unidade com a presença dos típicos cacilheiros (CMA, 2011).

1.1. Subunidade – “Cacilhas – Ponte 25 de Abril” (A1)

É constituída por uma escarpa contínua e íngreme. Assiste-se apenas à existência de uma única mancha de ocupação florestal. A agricultura encontra expressão em pequenas hortas, essencialmente no topo das arribas. Os núcleos antigos de Cacilhas, Almada e Pragal, acompanham a linha de fecho desde o núcleo de Almada Velha até Cacilhas, estendendo-se à Quinta do Almaraz, um lugar privilegiado onde se encontram os vestígios dos primeiros habitantes de Almada. Além de guardar no seu interior um património arqueológico de grande valor, caracteriza-se também pela sua topografia, distribuída em socalcos, que o homem foi criando para a sua melhor exploração agrícola.

Por outro lado, no sopé da arriba encontramos um lugar com uma marcada identidade portuária, caracterizada pela existência de pontões e cais. Alguns ainda em utilização. Junto a Cacilhas inicia-se esta área, que se prolonga desde o Ginjal até ao pé da ponte, muito caracterizada por antigas industriais, nomeadamente armazéns, como já foi referido anteriormente.

Hoje em dia encontra-se muito degradado, devido ao encerramento dos armazéns, à diminuição da pesca e à redução do tráfego fluvial de mercadorias entre as duas margens do Tejo. Este lugar, que mantém uma identidade muito forte, vive hoje de memórias.

Foi possível a avaliação da evolução da paisagem através da comparação de uma sucessão cronológica de fotografias aéreas.

É ainda possível observar uma forte diferença de paisagens entre a zona e industrial e a da cidade, como já foi referido anteriormente. Esta informação é mais perceptível no anexo 3.



Figura 15 Área de estudo na unidade A1 – Arriba Cacilhas-Ponte. Fonte: Revisão Plano Diretor Municipal - Estudos de Caracterização do Território Municipal” Caderno 5 | Sistema Urbano

2. Transportes – Sistema Urbano

Seguindo o objetivo da proposta na qual se sugere um espaço de atração, um ponto central a desenvolvimento da cidade, é importante compreender como funciona a rede de transportes e o sistema urbano.

2.1. Rede de acessibilidade regionais

A rede viária existente em Almada é central no quadro de acessibilidade regional, tendo sido um fator de desenvolvimento urbano da margem sul do Tejo, a partir da segunda metade do séc. XX, e atualmente continua como principal canal de troca entre as margens. No enquadramento regional, a rede de acessibilidade rodoviária apoia-se em dois eixos fundamentais, nomeadamente: o IP7 e o IP1. Estes dois eixos fundamentais são apoiados por uma rede complementar, destacando-se a sul do Tejo: o IC32, o IC20 e o IC21.

2.2. Principais problemas da rede viária

Existência de tecidos urbanos incharacterísticos, sem elementos de referência e uma morfologia e espaço urbanos que não prepara o surgimento de centralidades qualificadas.

2.3. Transportes coletivos

Cacilhas é o grande terminal rodoviário do concelho, com mais de metade dos transportes coletivos rodoviários tem o seu início ou o seu término em Cacilhas, o que significa uma mais-valia para o desenvolvimento da proposta.



Figura 16 mapa geral da rede de transporte coletivo de Almada e principais ligações Norte-Sul (fonte: CMA e AGENEAL, 2008)

O concelho de Almada é servido por uma ampla e variada rede de transportes coletivos, que desempenham um papel fundamental no quadro de mobilidade metropolitana, nomeadamente através das ligações Norte-Sul. O serviço de transportes de passageiros é assegurado por oito operadores:

Transporte rodoviário: TST – Transportes Sul do Tejo, S.A.; Carris, Companhia dos Carris de Ferro de Lisboa S.A.; Sulfertagus, RNE – Rede Nacional de Expressos, Lda e Belos – Transportes.

Transportes ferroviários: Fertagus – Travessia do Tejo, Transportes, S.A.; CP – Comboios de Portugal, E.P.E.

Transporte fluvial: Transtejo Transportes Tejo, S.A. - O transporte fluvial que serve o concelho de Almada efetua duas ligações fluviais: Cacilhas – Cais do Sodré e Trafaria – Belém. A ligação Cacilhas – Cais do Sodré é o maior número de passageiros transportados (47% do total) info – IMTT, Transtejo 2009

Metro Ligeiro de Superfície: MTS – Metro Transportes do Sul, S.A.

Atualmente, as principais interfaces existente no concelho de Almada são as interfaces do Pragal, de Cacilhas e do Centro Sul.

O interface de Cacilhas combina o transporte fluvial, o metro ligeiro (MST), autocarros, táxis e transporte individual, constituindo o principal terminal rodoviário do concelho e estando prevista uma mais plena integração modal através da execução do Plano de Pormenor de Requalificação Urbana e Funcional de Cacilhas. (CMA, 2011)

Todos estes aspetos encontram-se sintetizados num plano de circulação no anexo 4.

3. Dinâmica Urbanística e Ocupação do Território

A dinâmica urbanística no concelho de Almada foi bastante marcada pelo intenso processo de ocupação urbana, de génese ilegal, registado a partir da década de '60, nomeadamente após a abertura da ponte sobre rio Tejo, em 1966, com a instalação dos estaleiros navais da Lisnave, em 1967.

Estes dois factos associados à intensificação dos fluxos migratórios que se registaram em toda a área metropolitana de Lisboa, repercutiram-se num rápido e intenso crescimento demográfico, gerando uma pressão demográfica e urbanística incontrolável para a estrutura urbana e rural pré existente no território. O seu impacto foi ampliado devido a um quadro legal e a um mercado imobiliário e habitacional deficitário destes fatores para ocupação clandestina de importantes áreas do concelho, sobretudo no seu interior.

No período pós 25 de Abril até finais da década de '80, ainda se assistiu ao crescimento demográfico e urbanístico de génese ilegal, mas que se foi esbatendo fruto de um quadro legal e políticas urbanísticas mais consistentes que se veio a aperfeiçoar gradualmente nas décadas de '90 até à atualidade, com crescente autonomia e competências municipais nestas matérias. (CMA, 2011)

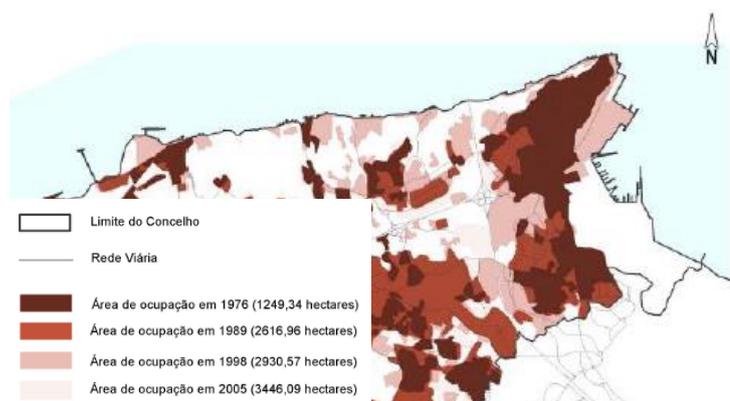


Figura 17 evolução da mancha urbana. Fonte: caderno urbano

Atualmente, podemos ver a área que esta construída e a não construída no anexo 5, num plano de cheios e vazios.

3.1. Núcleo Histórico de Cacilhas

Desde sempre Cacilhas teve um papel fundamental na economia do concelho. Sendo o ponto natural desta região, assume um invejável espólio arqueológico do qual se destacam a a Estação Arqueológica Fenícia do Almaraz.

Apresenta uma estrutura linear, com edifícios com algum porte considerando a tipologia comum na região, ligando a antiga praia e ancoradouro à vila de Almada.

No Núcleo Histórico de Cacilhas, podemos encontrar os seguintes imóveis e respetivos estatutos de classificação:

Estação Arqueológica da Quinta do Almaraz – Imóveis em Vias de Classificação

Fábrica Romana de Salga de Cacilhas no Largo Alfredo Dinis – Classificado como Imóveis de interesse Público

3.2. Pontal de Cacilhas – Fonte da Pipa

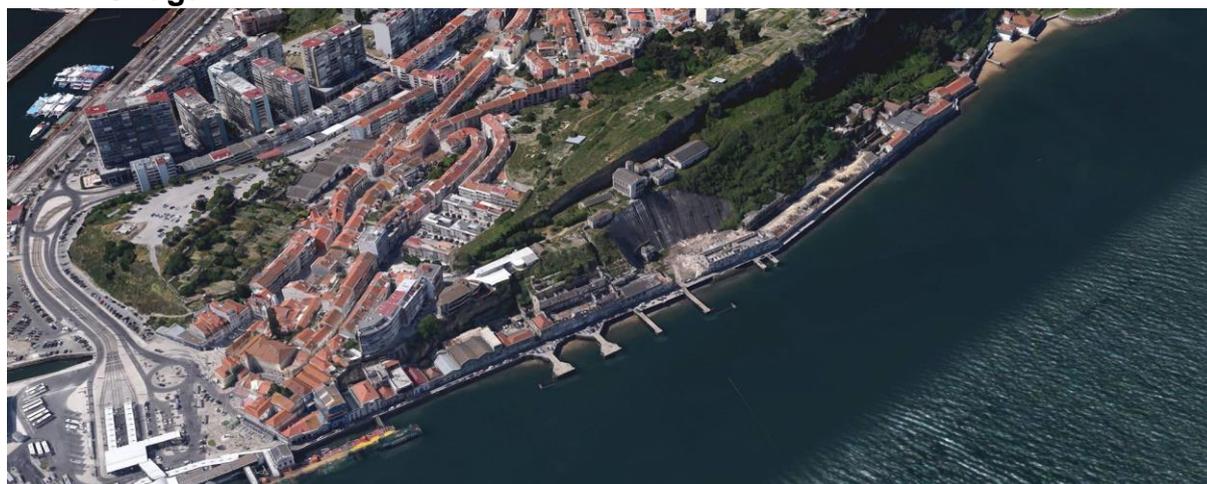
Caracteriza-se por uma extensa frente de Rio que engloba do Cais do Ginjal até à Fonte da Pipa.

O Cais do Ginjal, situado à beira do rio Tejo, perto do cais fluvial de Cacilhas, é uma das zonas mais características do passado de Almada.

A zona de Cacilhas é um espaço de referência na Área Metropolitana de Lisboa, não só como importante interface rodo-fluvial da Margem Sul do Tejo, mas também enquanto antigo espaço de lazer das populações de Lisboa e Almada, na continuidade da utilização lúdica do Cais do Ginjal.

Historicamente ligada às atividades comerciais e portuárias, apesar de se encontrar um pouco degradada, o sítio de Cacilhas, é plataforma geradora de relações múltiplas, apoiado nas potencialidades de relação e de atração que lhe são intrínsecas, não deixou contudo de ocupar uma posição central no quadro da área metropolitana. O seu renascimento tem estado sempre latente.

4. O lugar



O troço marginal do concelho de Almada, entre Cacilhas e a Cova da Piedade foi fortemente marcado em termos físicos e socioeconómicos pelo processo tardio de industrialização do nosso país.

Dos séculos XIX e XX a Almada herdou uma frente ribeirinha nascente paradoxalmente separada do rio, por vastas áreas de aterro, dedicados aos usos industriais-portuários, alguns dos quais causadores de fortes impactos ambientais, pedaços de morro “cortados à faca” e tecidos urbanos confinantes, justapostos em tempos sucessivos num território urbano heterogéneo, fortemente marcado por soluções de continuidade, inacabado.

O rio tem sido nas últimas décadas, via de circulação de pessoas e bens, levando para Lisboa centenas de milhares de trabalhadores que o fenómeno da metropolização fixou nesta banda do estuário, trazendo aos estaleiros de construção e reparação naval, civis e militares, a mercadoria que sustentou o tecido económico progressivamente monofuncional, sujeito a crises sucessivas que praticamente o liquidaram. Resta o complexo militar-industrial do Arsenal do Alfeite, já a sul da Cova da Piedade, confinando com o vizinho concelho do Seixal.

A cidade em pleno processo de requalificação urbana e de consolidação de um lugar de destaque na hierarquia da rede urbana da sub-região da Península de Setúbal e da área metropolitana de Lisboa no seu conjunto, assume o desafio de se dotar de uma nova frente urbana ribeirinha, recuperando a nascente o contacto com o estuário do Tejo, em moldes modernos, procurando garantir os mais elevados padrões de vida urbana, num ambiente qualificado sustentável.

A operação de requalificação urbana ambiental da frente ribeirinha nascente de Almada, necessária de Cacilhas à Cova da Piedade, assume o valor estratégico, que a nível local, quer a nível regional, e tratando-se aqui da região área metropolitana de Lisboa e do seu centro simbólico, o estuário do Tejo, uma tal operação terá seguramente projeção nacional.

A zona de Cacilhas é um espaço referência na área metropolitana de Lisboa, não só como importante interface rodo-fluvial da margem esquerda do Tejo, mas também enquanto antigo espaço de lazer das populações de Lisboa e Almada, na continuidade da utilização lúdicas do cais do ginjal. Historicamente ligada às atividades comerciais e portuárias, no entanto as sucessivas crises do sector industrial naval, a construção da ponte sobre o Tejo e as novas acessibilidades rodoviárias da Margem Sul conduziram à sua progressiva descaracterização, ao envelhecimento e degradação da estrutura urbana. O sítio de Cacilhas, plataforma geradora de relações múltiplas, apoiado nas potencialidades de relação e de atração que lhe são intrínsecas, não deixou contudo de ocupar uma posição central no quadro da área metropolitana. O renascimento tem estado sempre latente. A zona da proposta beneficia de uma localização que lhe permite ser ponto central e facilmente atrativo, pelos pontos de interesse que tem nas proximidades, o que pode ser visto no anexo 6.

O Cais do Ginjal insere-se numa franja marginal da cidade, enclausurado entre o núcleo histórico, Cacilhas, a Arriba e o Rio Tejo. Este território outrora era considerado um espaço histórico industrial de desenvolvimento, caracteriza-se hoje como um espaço vazio e abandonado, composto por uma secessão de armazéns industriais visivelmente com graves problemas de deterioração, mas possui um elevado potencial de desenvolvimento no contexto da Área Metropolitana de Lisboa.

A situação atual do edificado do Cais do Ginjal, está fortemente condicionado pela morfologia do terreno envolvente, e pela precariedade dos acessos, que conduziu à degradação do edificado. A imagem do lugar, a sua identidade é dada pela situação geográfica única aliada indissociável de Lisboa, como se dela fizesse parte. O estado do edificado da zona de intervenção está caracterizado anexo 7.

5. Morfologia do Terreno

As características topográficas de maior destaque no terreno são: a Arriba fóssil de Almada, a predominância da vegetação e o destaque da superfície côncava de betão (Cubal⁶) pertencente aos Estaleiros Hugo Parry & Son.

Uma parte da área de intervenção corresponde a uma zona integralmente plana e adjacente ao rio, com grande amplitude visual e fisiográfica, facto que, no contexto da topografia desta região, lhe confere uma importante peculiaridade. Com uma envolvente acidentada, orientada maioritariamente a norte, esta área plana é dominada por uma elevação acentuada, balcão excecional de vistas panorâmicas mas, simultaneamente, elemento-barreira na relação da frente ribeirinha com a cidade. Este atributo topográfico traduziu-se numa imensa zona plana confinada e emoldurada pela encosta ondulante, fazendo com que o Ginjal se debruce exclusivamente sobre o estuário, constituindo uma das riquezas particulares deste território.

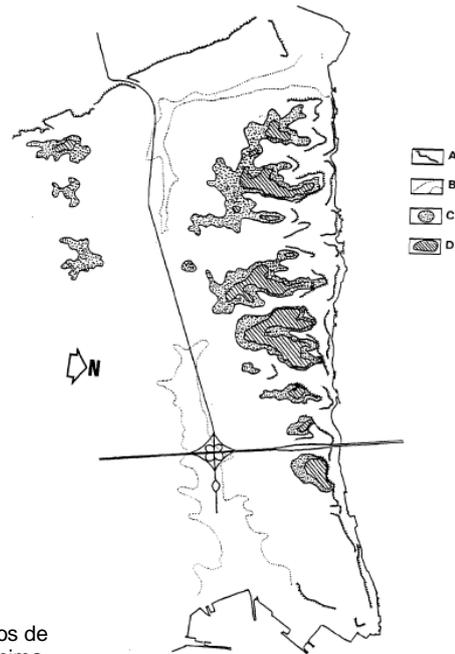


Figura 18 alguns aspetos morfológicos relevantes. A - alinhamentos de alinhamentos de cristas; B – depressões das valas; C - terrenos acima da cota (100.00); D - terrenos acima da cota (110.00).

Propriamente no caso da zona da proposta, que se apresentará mais à frente, é de destacar que a superfície da falésia foi talhada e revestida por uma superfície côncava de betão, semelhante à forma de uma concha, à qual se chamou Cubal, de que já se falou. Esta superfície betonada, veio permitir uma contenção à queda de sedimentos e detritos da arriba fóssil mas também, permitiu entrada do sol à área exterior dos estaleiros, eliminando a extensa zona de sombra e aumentando também o espaço útil dos estaleiros.

Quanto aos solos, pode-se dizer que o processo natural de erosão das escarpas é marcado pela degradação e transporte das camadas mais brandas e friáveis, que vão deixando expostas as bancadas calcareníticas mais resistentes. Estas camadas entram em rotura conduzindo ao desmoronamento de

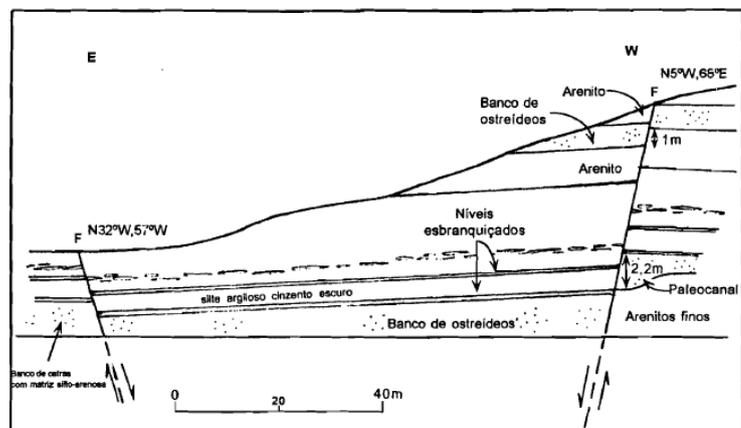


Figura 19 constituição das encostas

⁶ *Reentrância na rocha que foi cimentada (pertencente aos Estaleiros Navais Hugo Parry & Son)

partes de bancadas ou à queda de blocos. Daí a formação de depósitos de vertente na base que constituem pequenas praias isoladas. A grande expressão de solos calcários pardos possibilita a ocupação florestal e a ocupação agrícola.

Já na geologia, as arribas que se estendem desde Cacilhas até à Trafaria foram talhadas no Miocénico. São constituídas por uma sucessão de formações relativamente brandas, argilas, siltes-argilosos, siltes-arenosos, e aréolas com alguns níveis intercalados de calcários e calcarenitos, mais rijos e compactos. A alternância de camadas horizontais com diferentes resistências à erosão dos agentes exteriores faz com que existam declives bastante acentuados intercalados com algumas áreas mais planas. (LAMAS, 1998)

Para melhor entendimento da topografia da zona de intervenção encontra-se em anexo 8 o plano hipsométrico.

5.1. Evolução geomorfológica dos taludes entre Cacilhas e a Ponte

As atuais configurações morfológicas dos taludes da margem sul do corredor do Tejo resultaram dos efeitos acumulados das ações erosivas que se processaram na fase de escavação do vale e depois no decurso da transgressão flandriana com a subida do nível do mar.

Na zona do “corredor” do Tejo o perfil do vale é assimétrico. A margem norte é baixa, em contraste com a margem sul que é alta e escarpada. Figura 20.

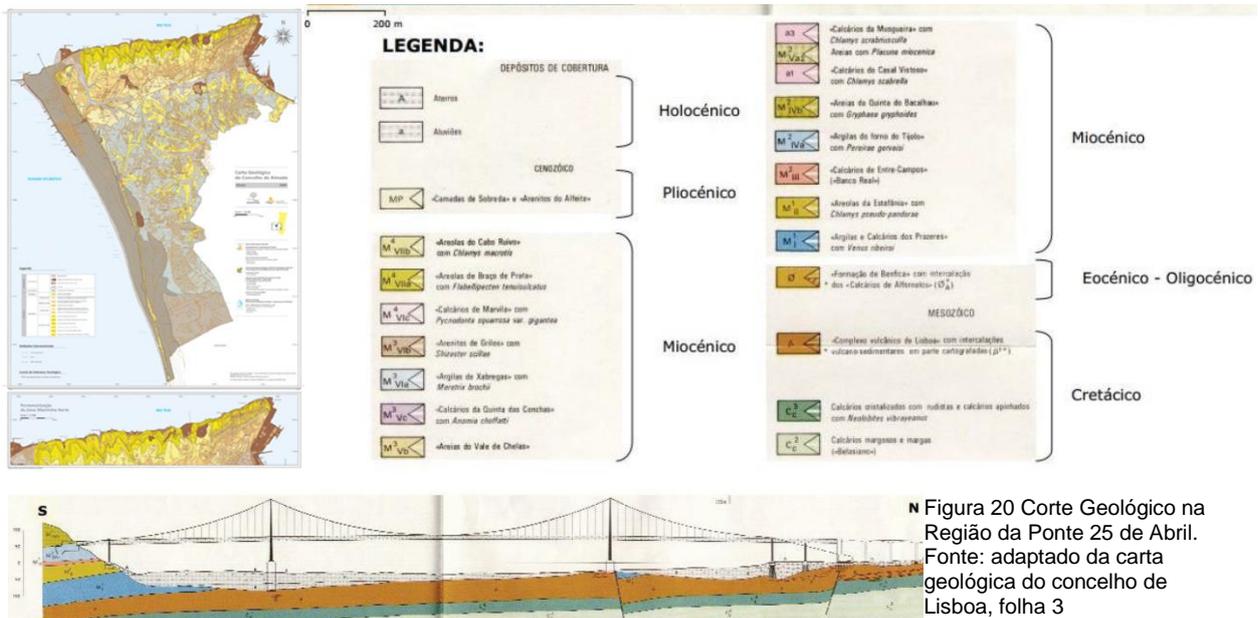


Figura 20 Corte Geológico na Região da Ponte 25 de Abril. Fonte: adaptado da carta geológica do concelho de Lisboa, folha 3

Na evolução dos taludes da margem sul, o rio desempenhou uma função fundamental, quer pela sua ação erosiva, quer pela sua ação de transporte, removendo os materiais resultantes da erosão dos taludes emersos e que se iam acumulando na sua base.

As escarpas que se observam entre Cacilhas e a Ponte formaram-se por sub-escavação dos taludes emersos por ação da erosão lateral e vertical do rio. Esta sub-escavação ocorreu sempre que a ação erosiva do rio atuou sobre a formação argilosa inferior, menos resistente, a qual recuou mais rapidamente, removendo o suporte basal da camada superior e provocando a formação da escarpa.

Na zona do Ginjal, junto a Cacilhas, onde a formação argilosa está totalmente submersa, formou-se uma escarpa com reduzida plataforma no pé.

Este processo de erosão do pé dos taludes, de escorregamentos da formação argilosa da base e consequente recuo das escarpas, prosseguiu enquanto se verificam condições que permitiam a remoção pelo rio dos materiais acumulados na base das escarpas. Desde que a ocupação humana, com a construção de edificações na zona ribeirinha, de obras de proteção e dos cais acostáveis, reduziu e anulou a ação erosiva lateral do rio, este deixou de ter qualquer influência na evolução das escarpas. Por sua vez, o talude submerso formado pelas formações argilosas inferiores estabilizou. Deste modo as escarpas encontram-se protegidas no seu pé pelos próprios depósitos de vertente e evoluem atualmente apenas por recuo quase paralelo, devido a desmoronamentos que afetam volumes relativamente superficiais da sua face livre e do topo.

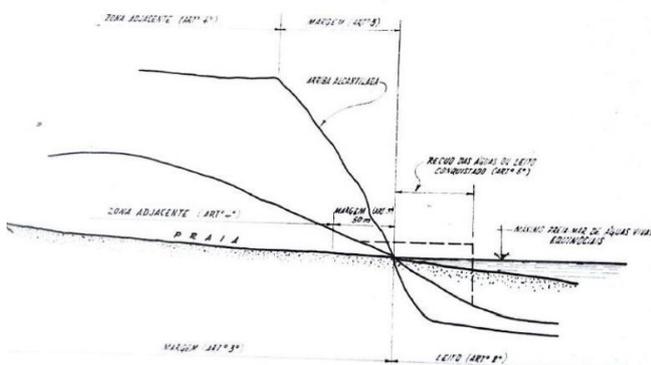


Figura 21 Margem, Leito e zona adjacente - evoluções das escarpas. Fonte: LNEC, Estudos relativos as escarpas marginais, entre Cacilhas e Trafaria

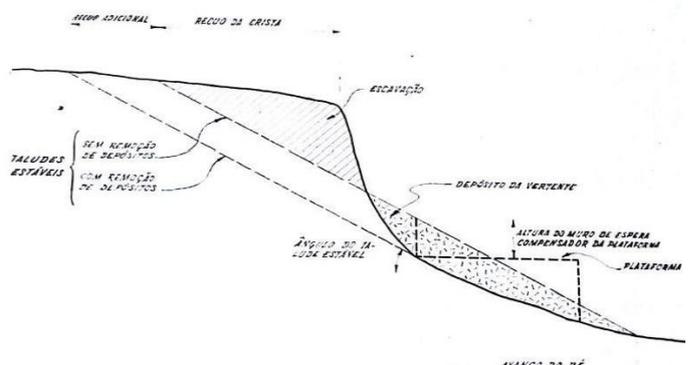


Figura 22 Evolução de uma escarpa. Fonte: LNEC, Estudos relativos as escarpas marginais, entre Cacilhas e Trafaria

A comparação de elementos cartográficos e das fotografias aéreas mais recentes com mapas e coberturas aerofotográficas antigas mostrou que não se registaram recuos nos últimos 30 anos. Tomando, em particular, como referências as zonas construídas do topo, as eventuais modificações que possam ter ocorrido são demasiado pequenas para que possam detetar-se em fotografias.

A sequência sedimentar que constitui a costeira de Almada, fundamentalmente formada por arenitos finos muito fossilíferos, está bem patente ao longo da arriba do Ginjal.

Nesta zona, junto ao rio, na base da vertente Norte costeira, torna-se evidente porque aproveitou Almada o contexto geomorfológico favorável para se instalar no lado Sul, soalheiro e ameno, onde a povoação teve condições para crescer estratégica e climaticamente protegida, tanto dos inimigos como da nortada, pela encosta alta e fragosa (LAMAS, 1998).

5.2. Encostas do Ginjal

Os taludes são uma grande marca na paisagem da margem esquerda do Tejo, quer pela sua imponência e grandiosidade, quer pelo iminente perigo, como foi referido anteriormente. Na figura 24 podemos observar os perfis topográficos da zona.

Nomeadamente na zona de intervenção, no cais no Ginjal... no entanto esta paisagem por vezes representou perigo, como “no inverno de '62-'63 ocorreu um escorregamento de terras no talude da COPNAV, com 33m de altura e inclinação da ordem de 50°, constituído por depósitos de vertente sobrejacentes a formações do Miocénico, em que predominam areolas e argilas. O pé do talude era constituído por camadas calcárias e gessosas cortadas quase verticalmente até cerca de 8m de altura. Tratou-se de um escorregamento relativamente superficial devido à excessiva inclinação e ao corte do pé do talude. O escorregamento causou grandes danos nas instalações da COPNAV.”

Estes acontecimentos levaram a que fosse necessária uma intervenção, como refere (Lamas, 1998):

“As obras de consolidação consistiram na regulação topográfica segundo dois taludes em inclinações diferentes, separados por uma banqueteta de 1m de largura. O talude superior com cerca de 35° foi apenas tratado com revestimento vegetal e o inferior com 55° foi revestido com uma laje côncava de betão de 0.1m de espessura assente sobre uma camada de regularização e de drenagem. Construíram-se também galerias de drenagem profunda do maciço.”

Cubal - O cubal era o porto de mar mais espaçoso de Almada. No século XVIII tinha capacidade para 50 embarcações que se dedicavam principalmente à pesca e ao transporte de pessoas e mercadorias. Era também o melhor abrigo contra o mau tempo.

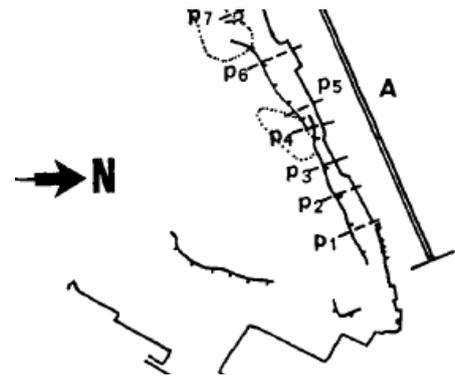


Figura 23 perfis topográficos apresentados na figura 25. (a pontuação as bacias hidrográficas que drenam para o Tejo) Fonte: LAMAS 1998

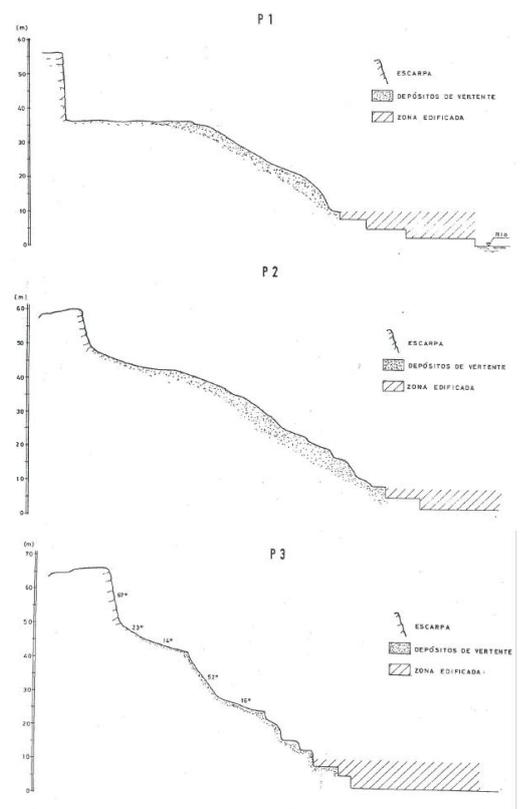


Figura 24 Talude adjacente do lado poente das instalações da antiga fábrica. Fonte: Estudos das Escarpas CMA

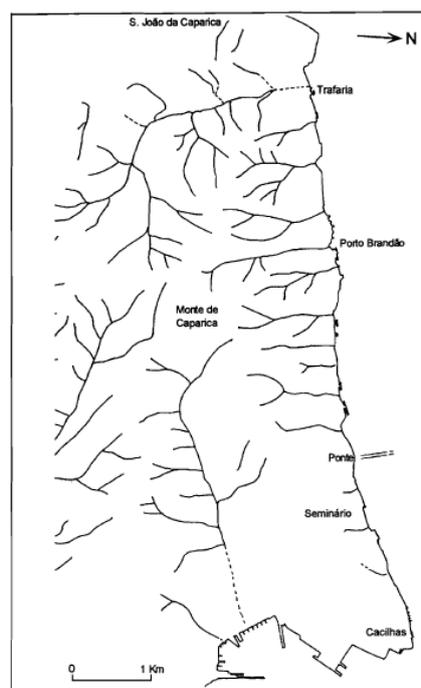
5.3. Hidrologia

O rio Tejo nasce em Espanha até desaguar no Oceano Atlântico, do ponto de vista sedimentar e morfodinâmico, é dominado por marés. Também se observa a existência de Mouchões, quanto à Bacia, esta é muito assoreada e pouco profunda. O Tejo também tem vários sapais, restingas e praias.

Cacilhas localiza-se no aquífero da Bacia do Tejo e Sado e as suas linhas de água drenam sobretudo para o rio Tejo e para o Concelho de Seixal. Figura 25.

Os principais recursos hídricos de são subterrâneos com aptidão para a formação de aquíferos. Cacilhas tem fortes recursos hídricos superficiais e subterrâneos.

Figura 25 rede de drenagem da região das "colinas de Almada, segundo a carta topográfica militar e observação de fotografia aérea. Fonte: LAMAS 1998



No concelho, o maior escoamento superficial verifica-se na zona norte do município. E o terreno mais acidentado não potenciam a infiltração. Cacilhas situa-se em formações sedimentares e apresentam níveis de calcários e alguns de nível arenoso. Elevada permeabilidade.

6. Principais condicionantes da área de intervenção

Áreas com risco de erosão hídrico (>25%) e sistema húmido.

Presença de solos de elevado valor ecológico e de áreas de máxima infiltração.

Ausência de vegetação natural e seminatural (de grande importância para a estabilização de áreas com risco de erosão hídrica e para as áreas de máxima infiltração).

Presença de falhas que induzem a uma instabilidade acrescida na escarpa, mas que poderão ajudar na percolação de águas subterrâneas.

Edificado sobreposto ao sistema húmido ficando atreito risco de cheias.

Edificado sobreposto ao sistema húmido ficando atreito ao risco de cheias.

Edificado sobreposto ou justaposto a áreas com risco de erosão hídrica, o que aumenta a instabilidade das vertentes, tornando-se num problema de segurança pública de perda de bens (degradação de material rochoso).

REN (Reserva Ecológica Nacional) coincide com as áreas com risco de erosão hídrica do solo (> 25%) e de instabilidade de vertente, sendo estas objeto de proteção especial. Pode-se verificar que, mesmo com as restrições impostas pela REN, parte do edificado invade estas áreas.

6.1. Estrutura Ecológica

“...a Estrutura Ecológica da Paisagem constitui um instrumento de sustentabilidade ecológica e, portanto, de qualidade da vida das populações, inultrapassável no planeamento e na gestão da Paisagem” (MAGALHÃES, 2007).

Ao considerar as áreas e sistemas que, pelas suas características intrínsecas, ou pelo facto de constituírem o suporte físico de processos ecológicos são fundamentais à sustentabilidade do território e das populações que dele dependem. Como ferramenta de planeamento, a EEM permite delimitar um esquema territorial que assegure a proteção dos valores naturais e funções ambientais fundamentais à sustentabilidade do território.

Na unidade onde se integra a área de estudo, encontram-se no topo da arriba solos considerados de elevado valor ecológico, que definem maior mancha contínua desta classe de solos. Estes solos correspondem a uma elevada capacidade de uso do solo com aptidão agrícola. A vegetação destas arribas é caracterizada por um mosaico de terrenos agrícolas, pastagens e vegetação densa que acompanha as vertentes mais inclinadas ou constitui as sebes que fazem a separação dos diversos terrenos. Outras características importantes desta unidade de paisagem são, em termos de valor biológico, esta unidade de paisagem compreende espécies e habitats únicos no estuário do Tejo. A conjugação entre o tipo de solos e a influência ribeirinha permitiu que estas arribas fossem colonizadas por um conjunto de espécies e se instalassem comunidades características de centro oeste de Portugal, constituindo assim o seu limite meridional de distribuição no país. O desenvolvimento da metrópole na margem direita eliminou ou reduziu drasticamente esses biótopos, sendo por essa razão encontrados apenas nestas arribas.

Esta unidade de paisagem constitui importantes recursos de habitat para a fauna e flora. Anfíbios, reptéis, aves, mamíferos e insetos encontram nestes locais condições excecionais para a sua sobrevivência. Incluindo espécies ameaçadas como o falcão-peregrino ou águia-sapeira. (CMA)

7. A Fábrica

7.1. Pré-existência

A pré-existência industrial, ponto central da proposta é descrita como uma “instalação para tratamento de óleo de fígado de bacalhau e serviços anexos” construído na década de 1950, atualmente ao abandono e em avançado estado de degradação, está situada no topo de uma arriba artificial, sedimentado por uma membrana de betão, 36m de altura e com vista privilegiada sobre o rio Tejo e a cidade de Lisboa, é possivelmente um dos melhores pontos de miradouro. Em anexo é possível consultar a



Figura 26 depósitos de silos + núcleo principal

memória descritiva do projeto da fábrica para melhor entendimento da preexistência. Anexo 9.

Devido à antiga fábrica ter sido deixada ao abandono, a apropriação indevida do espaço por grupos de jovens acabou com alguns dos elementos decorativos e também com muitas das estruturas necessárias – maquinaria e depósito - ao fabrico do suplemento alimentar muito popular a partir dos anos 60-70. Como já foi mencionado este é um dos motivos porque é importante proteger estes sítios, para que não fiquem ao abandono e se percam componentes importantes.

O acesso viário, tanto automóvel como pedonal, só é possível pelo topo da Rua Trindade Coelho (5m de largura), inserida numa malha urbana irregular e dimensões diminutas, características resultantes de uma topografia com relevo acentuado, o que impossibilita o acesso a veículos maiores, definida principalmente por construções para habitação e pequeno comércio. A perceção desse estreitamento é reforçada pela existência, a norte, de construções de um piso e de uma arriba a sul, com 13 metros de altura (encosta artificial e o seu corte foi feito a quando da construção da fábrica), com origem na Rua Trindade Coelho, prolongando-se por todo o terreno de implantação, delimitando-o. Desenha um plano vertical, acompanhando toda a extensão do terreno criando uma linha de sombra acentuada no inverno.

Apesar da existência de uma escadaria de comunicação entre o terreno de implantação e um dos edifícios industriais na rua do Ginjal, encontra-se em avançado estado de deterioração, ruína e decadência, como aliás, a grande parte do conjunto urbano edificado, sendo que não existem, atualmente, as condições necessárias para a sua utilização...

O seu cume, em declive, é caracterizado essencialmente por hortas de uso particular. Esta zona não tem impedimentos visuais em relação a capital e o rio Tejo. Apesar da sua relação visual com Lisboa, a ligação com a envolvente próximo é nula.

O conjunto edificado é definido por quatro volumes com diferentes níveis de autonomia, perfazendo um total de c. 2050m².

- Serviços administrativos (1 volume, c.150m², 2pisos)
- Outro volume (c.155m²) – semienterrado, com cobertura em duas águas, ocupado por 5 silos no interior cuja função se mantém desconhecida.
- Núcleo principal para produção e engarrafamento de óleo de fígado de bacalhau (c.1242m²) – (1volume, 2 pisos)
- Depósito de 24 silos para óleo (1 volume, c.502m²), com cobertura em duas águas... sem particular interesse do ponto de vista arquitetónico, a não ser pela natureza do seu conteúdo e organização do mesmo.



Figura 29 núcleo principal e serviços administrativos



Figura 28 serviços administrativos



Figura 27 núcleo principal

Depois da análise e do contacto com pré-existência industrial, a primeira linha de pensamento foi a de preservar, dentro do possível, a maior parte do conjunto edificado e dar-lhe um novo uso que permita o desenvolvimento da zona e que sustente o conceito deste projeto.

Capítulo VI – Proposta

1. Estratégia da proposta

“...as fábricas representam, ainda a memória de interferências profundas e recentes na paisagem (...) muitas resistem abandonadas, ou são residualmente usadas, mas permanecem expectantes. No imaginário contemporâneo, a escala e o carácter eloquente das ruínas industriais modernas supera a urgência da sua preservação. A exigência contemporânea para que, apesar das adversidades, o gesto de preservação se cumpra, prende-se com a recuperação do valor da história e da memória na construção de um quadro patrimonial que mantenha vivas as referências fundamentais de noventa e cinco.” (DOCOMOMO, 2005).

A fábrica em questão localiza-se entre a Quinta do Almaraz e o Cais Ginjal. Para este local é proposto uma reflexão sobre todo o contexto territorial, quer natural, quer construído, estabelecendo relações físicas e visuais sobre a outra margem.

Apesar da sua relação visual com Lisboa, a ligação com o envolvente próximo é nula, existindo várias barreiras físicas e visuais que não o permitem... o que foi considerado como um dos primeiros problemas a resolver na proposta. Em anexo 10 plano de vistas e barreiras para melhor entendimento desta situação.

Num projeto com estas características é impossível não pensar só no que pode acontecer hoje e torna-se necessário projetar para um futuro. Assim é essencial propor uma intervenção que satisfaça as necessidades dos utentes no presente, mas que também acompanhe a dinâmica temporal da cidade, projetando para um futuro e não só para o presente e imediato.

Com base nestes pressupostos que se pretende afirmar um crescimento e revitalização da área envolvente e são potenciadas as ligações entre a plataforma superior e o Cais do Ginjal.



Figura 30 vista de um dos pontos da zona da proposta: Fonte: Autor

1.1. Aproximação à pré-existência

Num projeto com estas particularidades e com todos os seus componentes, torna-se essencial valorizar o que de melhor este conjunto pode oferecer e sem medo remover as partes que não façam parte integral do todo. Aproveitando o material das peças a demolir, para a construção de outras zonas

da proposta, como percursos. Reutilizando o que encontramos no espaço, como já tem acontecido noutros projetos.

É assim, proposta a recuperação de alguns elementos soltos que ainda permanecem no espaço e representam a memória da produção do óleo: tubagens, depósitos, silos, caldeiras e a recuperação e limpeza das inúmeras garrafas que ainda permanecem intactas.

A ideia é a de um espaço que se consiga adaptar a qualquer existência, e por isso é importante a escolha de um bom novo uso.



Figura 31 interior do núcleo principal

Outro dos fatores chave no desenvolvimento desta proposta, é a utilização da pré-existência praticamente como se encontra, para promover um diálogo único entre ambos os tempos, passado e presente de forma a preservar a memória do local.

O conceito de que esta zona se pode renovar e propondo novos usos dos espaços, promover um sentimento de renovação, que insere uma nova vivência de Almada-Velha é essencial.

Quanto aos edifícios existentes pretende-se que sejam mantido e reutilizados. É importante que se mantem simples e adaptáveis a vários usos.

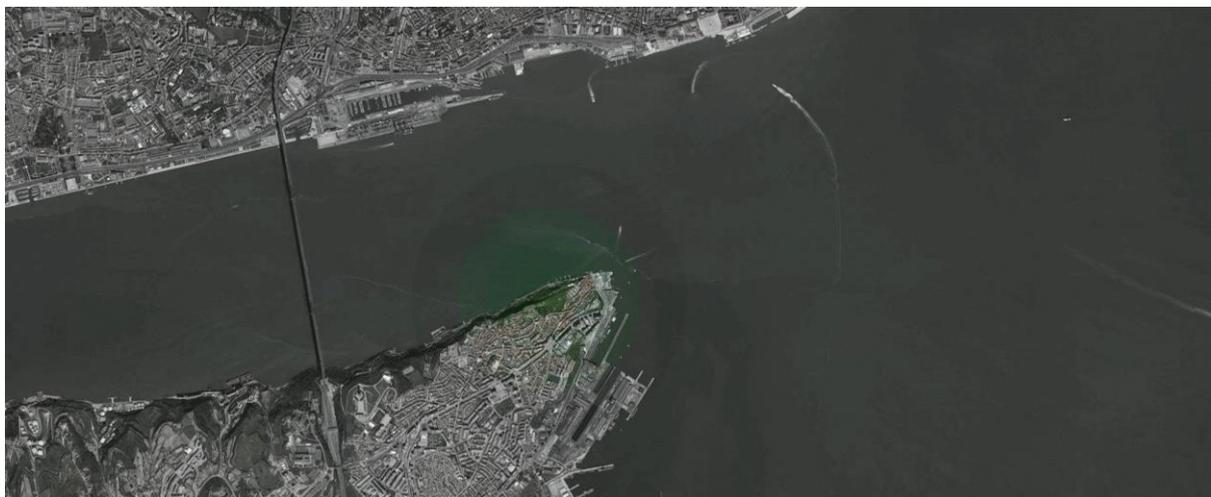
Como foi referido anteriormente na dissertação, o património industrial permite dar-lhes um uso que outros patrimónios não é possível.

Segundo o que foi defendido, não faria sentido converter este espaço, num espaço museológico, ate porque não permitiria atingir o objetivo de criar um ponto central e dinâmico para Almada, não seria o museu que daria a vida pretendida.

De acordo com o que foi estudado nesta dissertação, penso que faria mais sentido voltar a transformar esta zona, numa zona de lazer, de passeio. Mas não só, esta zona também foi uma zona de trabalho, e por isso penso que para além de restauração e logística esta zona necessitaria de algo que trouxesse vida a este espaço em vários momentos, e por isso aplicando o que já vai acontecendo em Lisboa, em zonas como estas, como no caso do *lxfactory*, resultaria nesta zona, uma zona de *cowork* nas antigas instalações da fábrica e de incubadora de *starups* e pequenas empresas, que dinamizem o espaço e a cidade.

2. Caso de Estudo

Como já foi referido anteriormente, o local proposto como caso de estudo situa-se na margem esquerda do Tejo, entre a Quinta do Almaraz e o Cais do Ginjal, em Cacilhas, no concelho de Almada.



Para a área envolvente à antiga fábrica de óleo de fígado de bacalhau é proposto tornar este espaço numa zona pública, e que esta intervenção permita a aproximação da Cidade ao Rio. A proposta para a área de estudo é perceptível no plano geral em anexo 11.

Para isso é sugerida a intervenção em vários espaços independentes que no fundo seriam um só. Podemos observar as diferentes tipologias e os diferentes tipos de ligação que temos do lugar no anexo 12 e seguintes.

Um dos principais problemas desta zona, como já foi referido são os declives e os difíceis acessos, uma vez que a cidade está de costas para o rio e esta zona se considera degradada.

Propõem-se que a intervenção contrarie esta tendência, para isso pretende-se criar uma ligação visual e física desde a cidade até ao rio, passando por zonas tão distintas como a Quinta do Almaraz, esta com uma génese agrícola e com valor arqueológico. Nesta área propõem-se a criação de percursos que unem a cidade ao rio, passando pelas zonas com escavações, trabalhando com a vegetação para se criar percursos interessantes, com aberturas para zonas com vistas de grande valor sobre Lisboa. Anexo 18. Todos estes percursos foram desenhados com base, essencialmente, na

topografia de forma a minimizar os declives desta zona e também por esta ser protegida e devem-se evitar tais alterações.

Esta área ligaria à zona de carácter industrial, Anexo 17 e ponto fulcral desta dissertação - a fábrica - aqui é sugerida a criação de uma área mais densa de vegetação, quase como se entrasse no edificado, de modo a criar uma interação do natural com o carácter industrial. É também nesta zona onde existem edifícios em ruína, que se propõem manter as fachadas e que os percursos passassem por entre estas criando um relação mais íntima com o utilizador e o espaço existente. Por outro lado um relvado em clareira já mais perto do edificado existente, uma zona de miradouro que permitisse usufruir das vistas e ao mesmo tempo zonas lazer... o objetivo seria permitir a utilização por parte dos ocupantes dos edifícios, mas também por parte da população da cidade, que com a proposta e a criação de acessos a esta zona permitiria a ligação ao rio, visual e física. Anexo 18

Por fim, depois de passar todas as dificuldades, existe a zona do Cais do Ginjal e claro, o Rio.

No entanto, apesar de se propor uma ligação entre a antiga fábrica e o cais no local das antigas escadas que faziam ligação da fábrica com os edifícios situados à beira rio, estas em estado degradado. Propõem-se que este acesso não seja um acesso fácil e direto mas sim, que com a passagem da zona da fábrica a zona do rio se viva uma nova experiência, que nos remete para as vivências e dificuldades do Ginjal outrora. Estas escadas, seriam uma peça que daria a sensação de que entramos na rocha, quase como uma sensação de estreitar, que permitiria a observação ao fundo do rio, num patamar mais elevado, mas que no entanto sem a ligação física. Anexo 19. A escadaria iria dar às traseiras de um edifício e depois passava por um edifício existente, em estado de ruína que se propõe que se mantenha somente a estrutura. Anexo 17 Como se pode ver no Anexo 13, corte B. E daí através de um percurso, com linhas retas, acompanhado com vegetação chegaríamos ao espaço mais plano da proposta, em frente ao rio, que funciona como anfiteatro, anexo 14, com uma paisagem muito marcada pela indústria e com a zona da encosta escavada que já é um marco deste local, aqui também se propõe um canteiro com vegetação trepadeira que de alguma forma se vá apoderando da encosta em betão. Este local seria quase como uma praça que se abre numa marginal tão estreita entre edifícios e o rio. A ligação pode ser entendido melhor nos anexos 15 e 16.

Nesta zona é proposta uma área com bancada que estrategicamente colocadas permitiriam a observação do por-do-sol, de que esta zona privilegia. A inserção da bancada na encosta é perceptível no anexo 13. Ainda nesta zona da proposta existiria um outro percurso, de formas orgânicas, que atravessaria a zona plana desde a escadaria até ao rio. Como forma de cortar a praça e dando a entender esta nova ligação ao rio.

A ideia de manter esta zona plana e desocupada é a de ser um espaço versátil que possa acolher os mais diversos usos que permitiriam a cidade de Almada ter um espaço de valor.

No entanto, apesar da distintividade de cada lugar dentro da área de intervenção, eles interagem como um todo. Esses espaços são a Quinta do Almaraz, a zona da Fábrica e o Cais do Ginjal. Isto é possível através do desenho e de elementos comuns, como uma caleira de água em linha reta que existe nos três espaços, que nos lembram e remete, que apesar da beleza que o rio tem hoje, já foi um aspecto muito marcante por motivos positivos e negativos em toda a área, e todas as zonas do local de proposta de desenvolvendo associadas à presença do rio.

Apesar de ser uma fase de projeto muito precoce, definiu-se alguma vegetação e pavimentos que seriam fundamental para suportar o conceito do projeto.

Para isso elaborou-se um plano de estrutura verde e um plano de pavimentos. Anexo 17.

Quanto à vegetação apenas se definiu tipologias de vegetação. No entanto são sugeridas essencialmente plantas autóctones, com alguma atenção ao facto de a encostar estar virada a norte e por isso propõem-se também algumas espécies que suportam sombra, como *Ophiopagom japonicum*, *Cornus florida*. E também vegetação de folha caduca como a *Betula celtiberica*, o *Faxinus angustifolia*, *Magnolia sp.*, *Platanus sp.*, *Populus sp.*, *Prunus sp.*, *Quercus sp.*, *Salix sp.*, *Tamarix sp.*, *Tilia sp.*, *Ulmus sp.* e vegetação ribeirinha *Crataegus monogyna*.

Juntamente com alguma vegetação que suporte o sal, devido a proximidade com o mar: *Corema album*, *Euonymos japonicus*, *Pittosporum tobira*, *Retama monosperma* e ainda *Aratolis robusta*, *Armeria maritima* e *Gazania rigens*.

São sugeridas espécies que seriam fundamentais para o desenvolvimento das propostas, como *Parthenocissus quinquefolia*, e a *Hedera helix*, como trepadeiras, de forma a se envolver a vegetação com a indústria. E também vegetação que nos remete para o passado, numa zona muito marcada pela agricultura, como a *Olea europea* associada as antigas armazéns de azeite.

Para os arruamentos o *Gingko biloba* e o *Jacaranda mimosifolia*, em zonas distintas.

Já nos pavimentos são sugeridos pavimentos que nos remetem para o carácter industrial e que se aproximem dos originais, de forma a manter a identidade lo lugar. Como o betão, o aço corten, madeiras e pedra. Anexo 20.



Conclusão

Com a presente dissertação foi possível perceber com maior detalhe a complexidade do que existe por detrás das paisagens industriais e ao mesmo tempo a potencialidade que estas zonas podem ser para as cidades.

São áreas que necessitam de muito trabalho mas que são uma mais-valia, para além que devem ser preservados pelo seu valor patrimonial.

Apesar de muitas vezes não serem atrativas e ainda, nos dias de hoje, terem uma conotação negativa. As paisagens industriais tem um valor muito significativo. Quando se intervém numa área com estas características temos ao nosso dispor os mais diversos componente naturais e industriais que enriquecem o espaço e nos fazem viajar no tempo, permitindo a população reviver tempos passados.

Volto a citar Walter Benjamin, como no início da dissertação, em que nos diz que as paisagens nos dão uma quantidade de informação muito maior do que qualquer museu nos poderia dar. E não podia concordar mais, pois a revolução industrial foi uma das maiores mudanças a que assistimos no planeta, e é importante preservar marcos desta época, para nos e para as gerações futuras. Pois com o avanço tecnológico que se sente é extraordinário poder perceber como se vivia de uma forma tão distinta, apenas algumas décadas.

No entanto, é de salientar novamente, a importância dos Arquitetos Paisagistas se interligarem e interessarem por este tema, onde tem uma posição ainda um pouco mal marcada. Pois a revolução industrial e tudo que ela acarreta foram um dos fatores que levou a que a nossa profissão fosse mais e mais necessária, com a falta de espaço verdes nas cidades industrializadas. Hoje temos ainda esse problema mas também outros distintos, que já foram falados nesta dissertação. Problemas que aos nossos olhos de paisagistas, com a capacidade de olhar o espaço como um todo, se podem tornar grandes potencialidades para as nossas cidades, sem nunca esquecer a memória que essas zonas acarretam, e que cada espaço tem o seu valor e as suas pessoas.

Bibliografia

Livros e Artigos:

- ALVES, “O Património Industrial – Um Território Promissor” Encontro de Divulgação e Debate em Estudos Sociais. 1999
- ANDRIEUX, Jean-Yves. “**Le Patrimoine Industriel**”, Presses Universitaires de France, Paris, 1992
- APPLETON, João “**Reabilitação Urbana e Tecnologias de Intervenção**”, em arquitetura ibérica nº19 edição caleidoscópico, 2008.
- ASHTON, T. S. “**A Revolução Industrial**” Publicações Europa-América, 1971
- ATKINS, ROGERS, Richard, Santa-Ritta Arquitetos, “**Almada Nascente - Estudo de Caracterização Ambiental, Geológica e Geotécnica e Plano de Urbanização da Frente Ribeirinha Nascente da Cidade de Almada**”, Câmara Municipal Almada Edições, 2006
- CANNATÀ, Michele; FERNANDES, Fátima – “**Construir no Tempo**”. Lisboa. Estar Editora, 1999.
- CASTRO, Armando. “**A Revolução Industrial em Portugal no Século XIX**”. Publicações Dom Quixote, 1976.
- CHOAY, Françoise, “**Alegoria do Património**”, Edições 70, Lisboa 2010
- COLQUHOUN, Ian – “**Urban regeneration**”. London: Batsford Ltd, 1995.
- COUCEIRO, João, (coord.) “**Urbanidade e Património**”. IGAPHE : URBE, Lisboa 1998.
- DOUET, James “**Industrial Heritage Re-Tooled – The TICCIIH Guide To Industrial Heritage Conservation**” TICCIIH, Lancaster, 2012
- DOUGLAS, Farr “**Sustainable Urbanism: Urban Design With Nature**” Published 2007
- FERNANDES, José Manuel. “**Arquitetura e Indústria em Portugal no século XX**”. SECIL, Lisboa, 2003.
- FERREIRA, Sónia. “**A Fábrica e a Rua – Resistência Operária em Almada**” 100 Luz, Outubro 2010 Castro Verde, Alentejo
- FOLGADO, Deolinda; CUSTÓDIO, Jorge – “**Caminho do Oriente: Guia do Património Industrial**”. Lisboa: Caminho do Oriente: Livros Horizonte, 1999.
- FOLGADO, Deolinda, “**Paisagem Industrial. Utopia na Salvaguarda Patrimonial?**”, Margens e Confluências, nº3 Dezembro, Escola Superior Artística do Porto, Guimarães. 2001.
- FOLGADO, Deolinda e LACERDA, Manuel, “**Projeto de levantamento da Arquitetura Industrial Contemporânea em Portugal (1920-1965)**”, Estudos, Património, nº 1, IPPAR, Lisboa. 2001
- FOLGADO, Deolinda e LACERDA, Manuel, 2002. “**DOCOMOMO Ibérico e o Levantamento da arquitetura industrial contemporânea portuguesa (1929-1965)**”, Estudos, Património, nº 2, IPPAR, Lisboa.
- GONÇALVES, Elisabete

2000 **“Memórias do Ginjal”**; Centro de Arqueologia de Almada, Almada.
1999 **“Almada e o Tejo – Itinerário”** – Centro de Arqueologia de Almada.

GRACIA, Francisco de – **“Construir en lo Construido: la Arquitectura como Modificación”**. 2ª ed. Madrid : Nerea, 1996.

HAAS, Tigran. **“Sustainable Urbanism and Beyond: Rethinking Cities for The Future”**. Rizzoli internacional publications. New York, 2012

HOUGH, Michael. **“Naturaleza y ciudad”**. GG, Barcelona, 2004

KIRKWOOD, Niall, **“Manufactured Sites: Re-thinking the Post-industrial Landscape”** Published Spon Press 2001

LAGRO Jr, James A. **“Site Analysis”** New York: John Wiley & Sons, 2001.

LAMAS, Pedro. **“Os Taludes da Margem Sul do Tejo Evolução Geomorfológica e Mecanismos de Rotura”**. Universidade nova de lisboa, faculdade de ciências e tecnologia. Lisboa 1998

LE CORBUSIER. **“Maneira De Pensar O Urbanismo”** 3ª edição, publicações Europa-América 1995

LOPES, Flávio; CORREIA, Miguel Brito – **“Património Arquitectónico e Arqueológico: Cartas, Recomendações e Convenções Internacionais.”** Lisboa. Livros Horizonte, 2004.

LYNCH, Kevin, **“What Time is This Place?”** MIT Press, Cambridge. 1972

MAGALHÃES, Manuela Raposo. **“A Arquitetura Paisagista: Morfologia e Complexidade”** editorial estampa, lisboa, 2001

MARTIN, Marcelo. **“Sobre el Necesario Vínculo entre el Patrimonio y la Sociedad: Reflexiones Críticas Sobre la Interpretación del Patrimonio”** Estudos património, nº1. Lisboa: IPPAR. 2001

MCHARG, Ian L. **“Design With Nature”**, New York. 1992

MEDEIROS, Carlos Alberto. **“Geografia De Portugal – Atividades Económicas E Espaço Geográfico”**, Lisboa 2005

NUNES, P. **A Cintura Industrial De Lisboa. Breve Aproximação A Um Território Em Mudança**, Artigo inserido no Jornal dos Arquitetos n.º 231 de Abril – Junho de 2008

PLAMER, Marilyn; NEAVERTON, Peter. **“Industrial Archaeology: Principles and Practice”** London, Routledge, 1998.

RIoux, Jean-Pierre. **“A Revolução Industrial”** Lisboa, D. Quixote, 1973.

SANTOS, António Maria dos Anjos **“Para o Estudo da Arquitetura Industrial na Região de Lisboa (1846-1918)”**. Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas. 1996

SOLÀ-MORALES, Ignasi de – **“Territorios”**. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, SA, 2002.

TOSTÕES, Ana, GARCIA BRAÑA, Celestino e LANDROVE, Susana. **“A Arquitetura da Indústria, 1925-1965”** Registo DOCOMOMO Ibérico, Fundação DOCOMOMO Ibérico, Barcelona 2005.

Documentos Institucionais:

BARROS, Luís. **“Quinta do Almaraz: Princípio de Almada Cidade”** CMA, Almada 2001

COELHO, António Gomes; RODRIGUES, Luís Fialho. **“Estudo Geológico e Geotécnico da Escarpa Norte do Concelho de Almada”** Câmara Municipal de Almada, Dezembro 1987.

FLORES, Alexandre M. **“Almada na História Da Indústria Corticeira e do Movimento Operário (1860-1930)”** Câmara Municipal de Almada, 2003

LOPES, Flávio. **“Cartas e Convenções Internacionais. Património Arquitetónico e Arqueológico – Informar para proteger”**. Lisboa: Ministério da Cultura. IPPAR, 1996.

MILHEIRO, Luís Alves. **“Cacilhas – O Comércio, a Indústria, o Turismo e o Desenvolvimento Sociocultural e Político da Localidade Ribeirinha”** Junta de Freguesia de Cacilhas, 2009

SILVA, Ana Paula Fernandes. **“Cartografia do Concelho de Almada e o Sistema de Informação Geo-Almada”** Câmara Municipal de Almada

VEIGA, Luís Bayó. **“Cacilhas – Imagens De Antigamente”** Junta de Freguesia de Cacilhas

Câmara Municipal de Almada:

“Plano Diretor Municipal, Câmara Municipal de Almada”

“Revisão Plano Diretor Municipal - Estudos de Caracterização do Território Municipal” Caderno 1 | Enquadramento Territorial

“Revisão Plano Diretor Municipal - Estudos de Caracterização do Território Municipal” Caderno 5 | Sistema Urbano

Plano de Pormenor do Cais do Ginjal, Câmara Municipal de Almada

Plano de Pormenor da Quinta do Almaraz, Câmara Municipal de Almada

Plano de Pormenor de Cacilhas, Câmara Municipal de Almada

Estudo Estratégico de Enquadramento Almaraz/Ginjal, Câmara Municipal de Almada

Teses:

BARCELOS, Inês Figueiredo **“Projetar Com O Lugar: Novos Destinos Para Edifícios Industriais”** Projeto final de mestrado. Lisboa, FAUTL, Dezembro 2010

GIL, Ana Filipa da Costa. **“Projetar com o lugar – indústrias criativas: Escola de Artes Cénicas do Ginjal”**. Trabalho final de Mestrado, Faculdade de Arquitetura de Lisboa. 2010

LOURES, Luís Carlos. **“Planning And Design In Postindustrial Land Transformation: East Bank Arade River, Lagoa – Case Study”** tese para obtenção de grau de doutor no ramo de ciências e tecnologias do ambiente, especialidade de planeamento urbano, Faro. 2010

SANTOS, Maria Eugénia de Jesus. **“Arquitetura e assentamentos fabris na margem sul do estuário do Tejo (1951-1966)”** Trabalho final de Mestrado, Faculdade de Arquitetura de Lisboa.

SANTOS, António Maria dos Anjos (1996) **Para o Estudo da Arquitetura Industrial na Região de Lisboa (1846-1918)**. Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas. Dissertação de Mestrado em História de Arte Contemporânea. Novembro 1996

SARAIVA, Maria da Graça Amaral Neto. **“O rio como paisagem”** Fundação Calouste Gulbenkian | Fundação para a Ciência e Tecnologia, 1999

SILVA, Nádia Campos. **“Propor sobre o existente: Projeto de Ampliação de Estrutura Industrial para Museu do Séc. XXI”**, Trabalho final de Mestrado, Faculdade de Arquitetura da Universidade Técnica de Lisboa. 2010

Eletrónico:

ALVES, Jorge Fernandes – **“Património Industrial, Educação e Investigação: a Propósito da Rota do Património Industrial do Vale do Ave.”** (Consult. 06-04-2015). Disponível em <http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/1192.pdf>.

CORDEIRO, José Manuel, **“Algumas Questões sobre o Estudo e Salvaguarda de Paisagens Industriais”**, Revista Labor & Engenho, Nº1. 2011. (Consult. 20.08.15) Disponível em http://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/labore/article/view/102/pdf_51

DUARTE, Rui Barreiros – **“O Residual Imaginário Industrial nas Transfigurações Urbanas”** Artitextos Dezembro 2006. (Consult. 06-04-2015). Disponível em <http://www.rbdapp.com/artitextos03.pdf>.

MENDES, José Amado – **“Industrialização E Património Industrial: Desenvolvimento E Cultura”** (Consult. 18-05-2015). Disponível em http://www.icea.pt/Actas/21_10h30m_Jos%C3%A9%20A%20Mendes.pdf
“Uma Nova Perspetiva Sobre o Património Cultural: Preservação e Requalificação de Instalações Industriais”, (consult. 18.05.2015). Disponível em http://www4.crb.ucp.pt/Biblioteca/GestaoDesenv/GD9/gestaodesenvolvimento9_197.pdf

PIRES, Amílcar de Gil, **“Carácter da Arquitetura e do Lugar”**, (consult. 26.06.2015) disponível em http://ciaud.fa.uta.pt/res/paper/ART_Amilcar-Pires.pdf

SILVA, Elsa Peralta. **“Património e identidade. Os desafios do turismo cultural”** Universidade Técnica de Lisboa. Antropológicas, nº4. 2000 (Consult.02.06.2015), disponível em <http://bdigital.ufp.pt/bitstream/10284/1713/1/217-224.pdf>

UNESCO, **“Convenção para a Proteção do Património Mundial, Cultural e Natural”**, Paris. 1972 (consult. 17.03.2015) Disponível em <http://whc.unesco.org/archive/convention-pt.pdf>

Sites:

APAI, Associação Portuguesa de Arqueologia Industrial
http://apai.cp.pt/p_index.html

APPI, Associação Portuguesa para o Património Industrial
<http://www.museudaindustriatextil.org/appi/apresentacao.php>

DGEMN, Direção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais
Http://www.monumentos.pt/Monumentos/forms/000_A.aspx

DGPC

<http://www.patrimoniocultural.pt/pt/patrimonio/patrimonio-imovel/pesquisa-do-patrimonio/classificado-ou-em-vias-de-classificacao/geral/view/71707>

DOCOMOMO Internacional
<http://www.docomomo.com/>

DOCOMOMO (consult. 04.10.2015) disponível em http://www.docomomoiberico.com/index.php?option=com_content&view=article&id=47&Itemid=34&lang=pt

DOCLISBOA (consult. 04.10.2015) disponível em
<http://doclisboa.org/2015/noticias/doclisboa15-apresenta-doc-no-rio-3-dias-de-sessoes-de-cinema-ao-ar-livre-na-gare-maritima-de-alcantara/> 04.out

ICOMOS Carta de Burra. Austrália, 1999.
<http://www.international.icomos.org/home.htm>

IGESPAR, Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico
<http://www.igespar.pt/pt/>
Concelho da Europa, 1975. Carta Europeia do Património Arquitectónico, Estrasburgo
Carta de Veneza sobre a Conservação e Restauro dos Monumentos e Sítios, Veneza.

IRHU, Instituto da Reabilitação e da Habitação Urbana
<http://www.portaldahabitacao.pt/pt/portal/index.jsp>

TICCIH, The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage
<http://www.mnactec.cat/ticcih/>

TAGIL, Nizhny (2003) Carta sobre o património industrial: The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH), disponível em
http://www.mnactec.cat/ticcih/industrial_heritage.htm
(Consultado em: <http://www.mnactec.cat/ticcih/pdf/NTagilPortuguese.pdf>)

TICCIH, 2003. Carta de Nizhny Tagil sobre o Património Industrial, Nizhny Tagil.
(Consult. 05.03.2015) Disponível em <http://www.mnactec.cat/ticcih/pdf/NTagilPortuguese.pdf>

UNESCO, Portugal, Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultural
<http://www.unesco.pt/cgi-bin/home.ph>

Anexos

Índice de anexos:

Anexo1 Cartas pra o Património

Anexo2 Lei de Proteção Quinta do Almaraz

Anexo3 Desmontar Industria – Cidade

Anexo4 Plano de Circulação

Anexo5 Plano Cheios e Vazios

Anexo6 Esquema Radiocentrico – Pontos de Interesse

Anexo7 Estado Estado de Conservação - Edifica Existente

Anexo8 Plano Hipsométrico

Anexo9 Memória Descritiva da Antiga Fábrica

Anexo10 Plano de Barreiras e Vistas

Anexo11 Plano Geral

Anexo12 Axonometria Transversal

Anexo13 Cortes A e B

Anexo14 Corte C

Anexo15 Corte D

Anexo16 Corte E

Anexo17 Perspetivas 1, 2 e 3

Anexo18 Perspetivas 4, 5 e 6

Anexo19 Perspetivas 7, 8 e 9

Anexo20 Plano de Pavimentos e Estrutura Verde

Anexo21 Imagens de Referência

Anexos 1

Sobre a carta de Veneza é importante referir:

Carta de Veneza – Carta Internacional sobre a conservação e restauro dos monumentos e dos sítios '64

Definição

Artº 1º - A noção de monumento histórico engloba a criação arquitetónica isolada, bem como o sítio urbano ou rural que são o testemunho de uma civilização particular, de uma evolução significativa ou de um acontecimento histórico. Esta noção estende-se não somente às grandes criações mas também às obras modestas que adquiriram com o tempo um significado cultural.

Artº 2º - A conservação e o restauro dos monumentos constituem uma disciplina que apela à colaboração de todas as ciências e de todas as técnicas que podem contribuir para o estudo e salvaguarda do património monumental.

Artº 3º - A conservação e o restauro dos monumentos visam salvaguardar tanto a obra de arte como o testemunho histórico.

Conservação

Artº 5º - A conservação dos monumentos é sempre favorecida pela sua afetação a uma função útil à sociedade: tal afetação é pois desejável mas não deve alterar a disposição ou a decoração de edifícios. É dentro destes limites que se devem conceber e que se pode autorizar as adaptações exigidas pela evolução dos usos e dos costumes.

Artº 6º - A conservação de um monumento implica a conservação de um enquadramento à sua escala. Quando subsiste o enquadramento tradicional, este deverá ser conservado, e qualquer construção nova, qualquer distribuição e qualquer arranjo suscetível de alterar as relações de volume e cor, devem ser prescritos.

Artº 7º - O monumento é inseparável da História da qual é testemunho e também do meio em que está situado. Por conseguinte, a deslocação de todo ou de parte de um monumento não pode ser tolerada, a não ser no caso em que a salvaguarda do monumento o exija, ou quando razões de um grande interesse nacional ou internacional o justifiquem.

Restauro

Artº 9º - O restauro é uma operação que deve ter um carácter excepcional.

Destina-se a conservar e a revelar os valores estéticos do monumento e baseia-se no respeito pelos materiais originais e em documentos autênticos. O restauro para onde começa a hipótese: ao nível das reconstituições conjecturais, todo o trabalho de complemento que se reconheça indispensável por razões estéticas ou técnicas depende da composição arquitetónica e possuirá a marca do nosso tempo. O restauro será sempre precedido e acompanhado de um estudo arqueológico e histórico do monumento.

Artº12º- Os elementos destinados a substituir as partes em falta devem integrar-se harmoniosamente no conjunto, distinguindo-se sempre as partes originais, a fim de que o restauro não falseie o documento de arte e de história.

ICOMOS

Carta de Burra '99

Sobre a carta de burra é importante reter:

A Carta reconhece a necessidade de se envolverem as pessoas nos processos de formação das decisões, particularmente aquelas que tiverem fortes associações com um sítio. Pode-se tratar do dono da loja da esquina, dos trabalhadores de uma fábrica ou dos guardiões comunitários de sítios com valor especial, quer sejam de origem indígena ou Europeia.

Carta de Burra indica linhas de orientação para a conservação e para a gestão dos sítios com significado cultural (sítios património cultural), e está baseada nos conhecimentos e na experiência dos membros do ICOMOS da Austrália.

A conservação é uma parte integral da gestão dos sítios com significado cultural e é uma responsabilidade permanente.

A Carta pode ser aplicada a todos os sítios com significado cultural, incluindo os sítios naturais, indígenas e históricos com valor cultural.

Os sítios com significado cultural enriquecem a vida das pessoas, proporcionando, muitas vezes, um profundo e inspirador sentido de ligação à comunidade e à paisagem, ao passado e às experiências vividas.

Os sítios com significado cultural refletem a diversidade das nossas comunidades, dizendo-nos quem somos e qual foi o passado que nos formou... Eles são insubstituíveis e preciosos.

Estes sítios com significado cultural devem ser conservados para as gerações atuais e futuras.

A Carta de Burra advoga uma abordagem cautelosa às alterações: fazer tão pouco quanto seja necessário para cuidar do sítio e torná-lo utilizável mas, por outro lado, alterar tão pouco quanto seja possível para que o seu significado cultural fique retido.

Artigo 1

- Conservação significa todos os processos de prestação de cuidados a um sítio para que ele retenha o seu significado cultural.

- Manutenção significa os cuidados contínuos para a proteção da fábrica e da envolvente de um sítio, e deve ser distinguida da reparação. A reparação envolve restauro ou reconstrução.

- Preservação significa manter-se a fábrica de um sítio no seu estado existente e retardar-se a sua deterioração.
- Restauro significa a reversão da fábrica existente de um sítio a um estado anterior conhecido, pela remoção de acrescentos ou pela remontagem de componentes existentes sem a introdução de material novo.
- Reconstrução significa a reversão de um sítio a um estado anterior conhecido e distingue-se do restauro pela introdução de material novo na fábrica.
- Adaptação significa a modificação de um sítio para cumprir com o uso existente ou com um uso proposto.
- Uso significa as funções de um sítio, assim como as atividades e práticas que podem acontecer nesse sítio.
- Envolvente significa a área em redor de um sítio, a qual pode incluir a proteção visual.

Artigo 8 – Envolvente

A conservação requer a retenção de uma envolvente visual apropriada e de outros relacionamentos que contribuam para o significado cultural do sítio. Não são apropriados a construção nova, a demolição, as intrusões e outras alterações que possam afetar negativamente a envolvente ou os relacionamentos.

Artigo 11 – Sítios e objetos relacionados

Deve ser retida a contribuição que os sítios relacionados e os objetos relacionados dão ao significado cultural do sítio.

Artigo 13 – Coexistência de valores culturais

Deve ser reconhecida, respeitada e encorajada a coexistência de valores culturais, especialmente em casos onde eles estejam em conflito.

Artigo 14 – Processo de conservação

A conservação pode, conforme as circunstâncias, incluir os processos: retenção ou reintrodução de um uso; retenção de associações e de significados; manutenção, preservação, restauro, reconstrução, adaptação e interpretação; e costuma incluir, habitualmente, uma combinação de mais do que um deles.

Artigo 15 – Alterações

- Podem ser necessárias alterações para se reter o significado cultural, mas elas são indesejáveis onde reduzam esse significado cultural. A quantidade de alterações num sítio deve ser guiada pelo significado cultural desse sítio e pela sua apropriada interpretação.
- As alterações que reduzem o significado cultural devem ser reversíveis, e devem ser revertidas logo que as circunstâncias o permitam.

O processo da carta de burra:

No ano 2003 na XII conferência internacional no TICCHI em Nizhny Tagil, na Rússia, os delegados do comité aprovaram a carta para o património industrial, como foi referido anteriormente. Esta carta segue princípios importantes de cartas anteriores. Como a carta de Veneza (1964) e a carta de Burra (1994), assim como a recomendação R20 (1990) do conselho da Europa?

Como anteriormente, a carta de Nizhny coloca a importância da requalificação das zonas industriais: adaptar e continuar a utilizar edifícios industriais evita o desperdício de energia e contribui para o desenvolvimento económico sustentado.

1. Definição de património industrial

O património industrial compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetónico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as suas estruturas e infraestruturas, assim como os locais onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação.

2. Valores do património industrial

Para facilitar a compreensão, a palavra “sítios” será utilizada para referir as paisagens, instalações, edifícios, estruturas e maquinaria, exceto quando estes termos forem utilizados num sentido mais específico.

i. O património industrial representa o testemunho de atividades que tiveram e que ainda têm profundas consequências históricas. As razões que justificam a proteção do património industrial decorrem essencialmente do valor universal daquela característica, e não da singularidade de quaisquer sítios excecionais.

ii. O património industrial reveste um valor social como parte do registo de vida dos homens e mulheres comuns e, como tal, confere-lhes um importante sentimento identitário. Na história da indústria, da engenharia, da construção, o património industrial apresenta um valor científico e tecnológico, para além de poder também apresentar um valor estético, pela qualidade da sua arquitetura, do seu design ou da sua conceção.

iii. Estes valores são intrínsecos aos próprios sítios industriais, às suas estruturas, aos seus elementos constitutivos, à sua maquinaria, à sua paisagem industrial, à sua documentação e também aos registos intangíveis contidos na memória dos homens e das suas tradições.

iv. A raridade, em termos de sobrevivência de processos específicos de produção, de tipologias de sítios ou de paisagens, acrescenta-lhes um valor particular e devem ser cuidadosamente avaliada. Os exemplos mais antigos, ou pioneiros, apresentam um valor especial.

Anexo 2

Quinta do Almaraz

SIP e ZEP.

Zona de proteção geral = ZEP + 50m

Legislação: Lei nº107/2001, artigo 43º, Zona de proteção: Decreto-Lei nº 309/2009, Preâmbulo e artigo 8º, abertura do processo.

“... não podem ser concedidas...licenças para obras de construção e para quaisquer trabalho que altere a topografia...sem prévio parecer favorável da administração do património cultural competente...”

“As obras de construção, reconstrução, ampliação, alteração exterior ou demolição de imóveis situados em zonas de proteção...dependem de prévia licença administrativa. Ficam isentas deste procedimentos as obras de conservação...designadamente as obras de restauro, reparação ou limpeza.”

Necessária prévia autorização da DGPC

Legislação fundamental: Lei n101/2001, artigo 42º, efeito da abertura do procedimento; Decreto-Lei nº309/2009, artigo 16º.

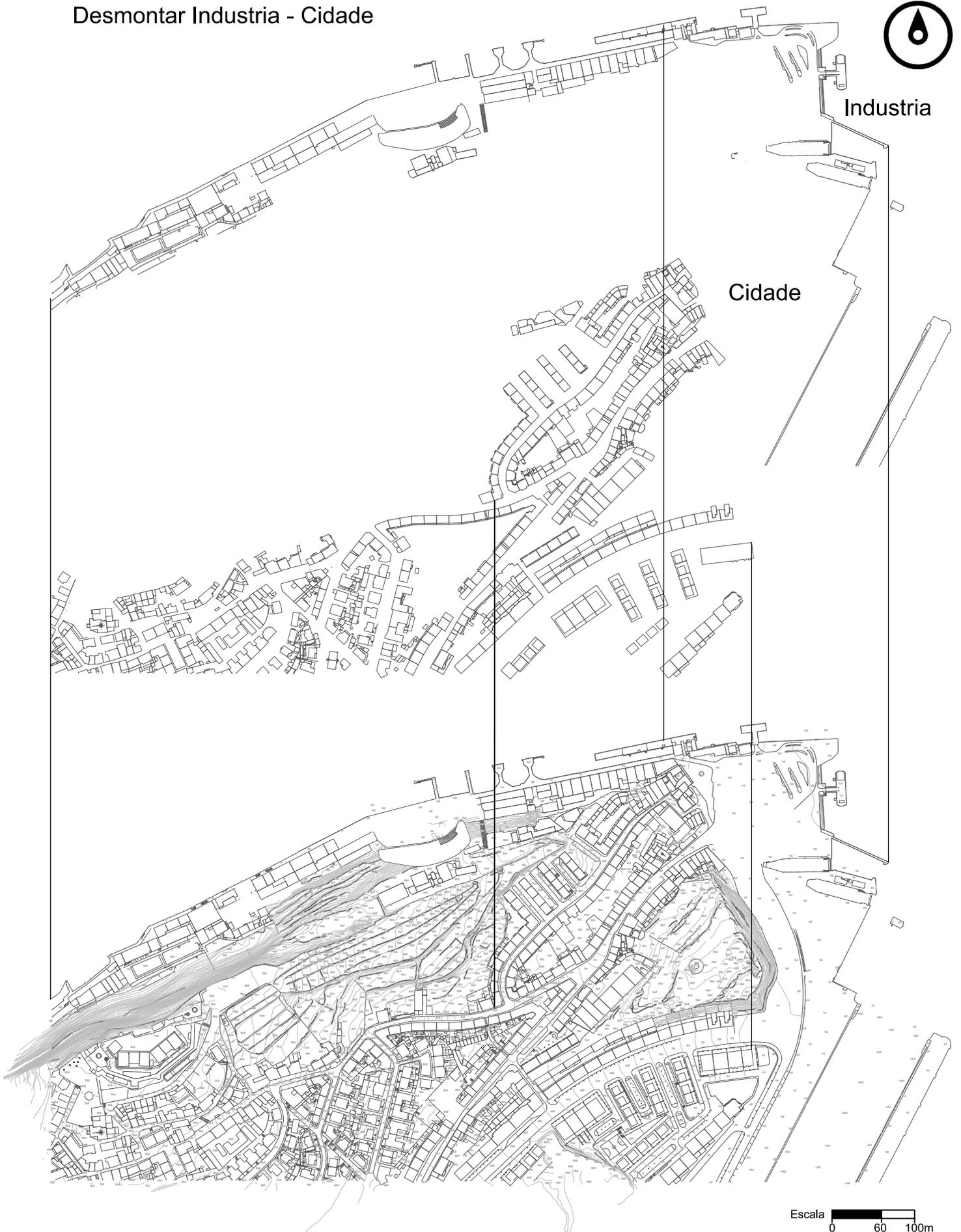
Suspensão nas zonas de proteção: Decreto-Lei nº26/2010, alínea f) do artigo 2º; Definição e alínea d) do artigo 4º, Licença, comunicação prévia e autorização de utilização.

Estação Arqueológica da Quinta do Almaraz, freguesia de Cacilhas, concelho de Almada, distrito de Setúbal.

Foi publicado no Diário da Republica, 2ªserie, nº199 de 15 de Outubro de 2012, o anuncio nº13560/2012 de 4 de Outubro que respeita à consulta pública relativa à fixação da zona (ZEP) da estação arqueológica.

Anexo 3

Desmontar Industria - Cidade

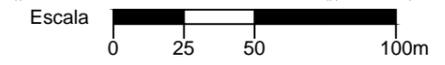
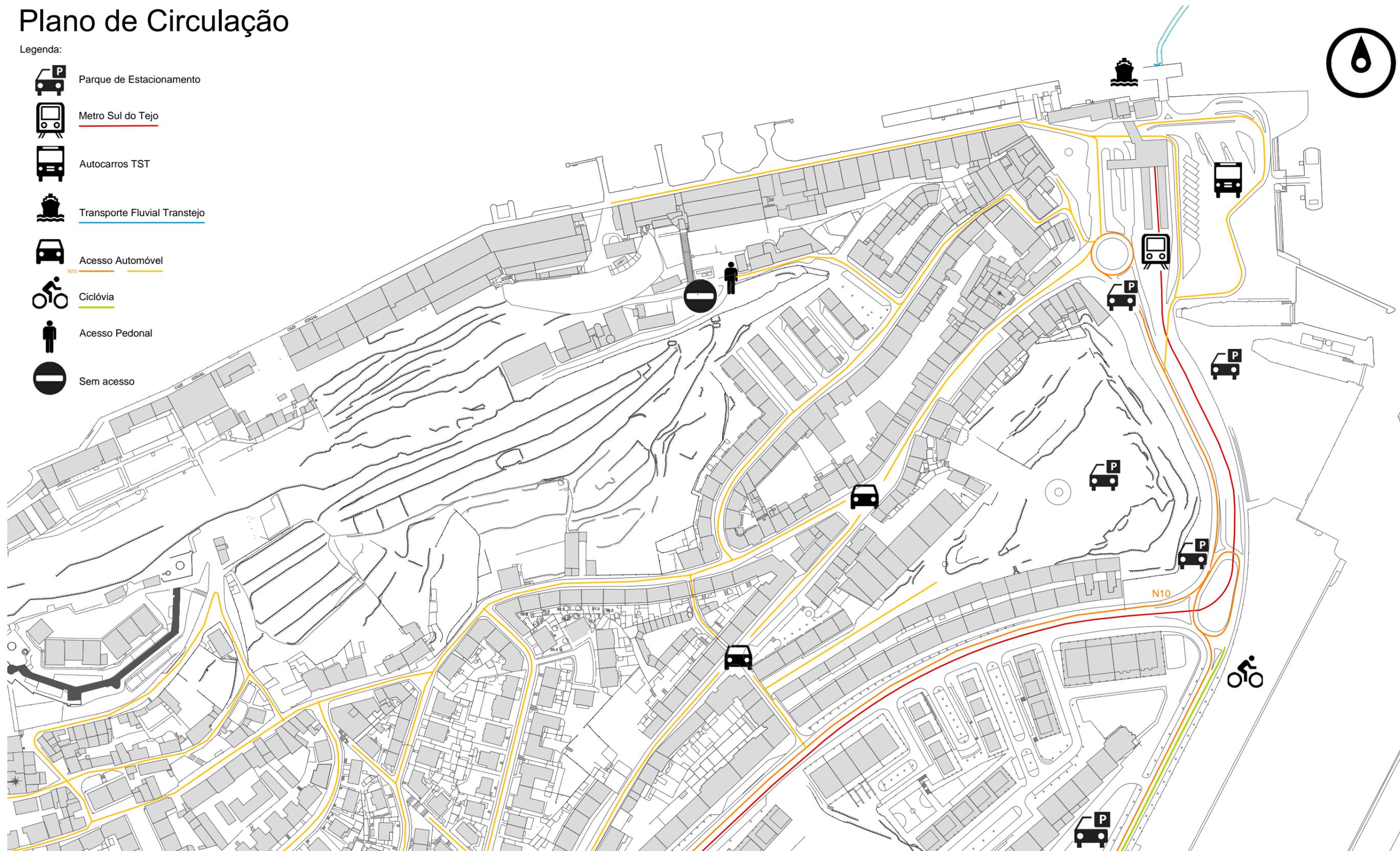


Anexo 4

Plano de Circulação

Legenda:

-  Parque de Estacionamento
-  Metro Sul do Tejo
-  Autocarros TST
-  Transporte Fluvial Transtejo
-  Acesso Automóvel
-  Ciclovía
-  Acesso Pedonal
-  Sem acesso



Anexo 5
Plano Cheios e Vazios



Escala 0 25 50 100m

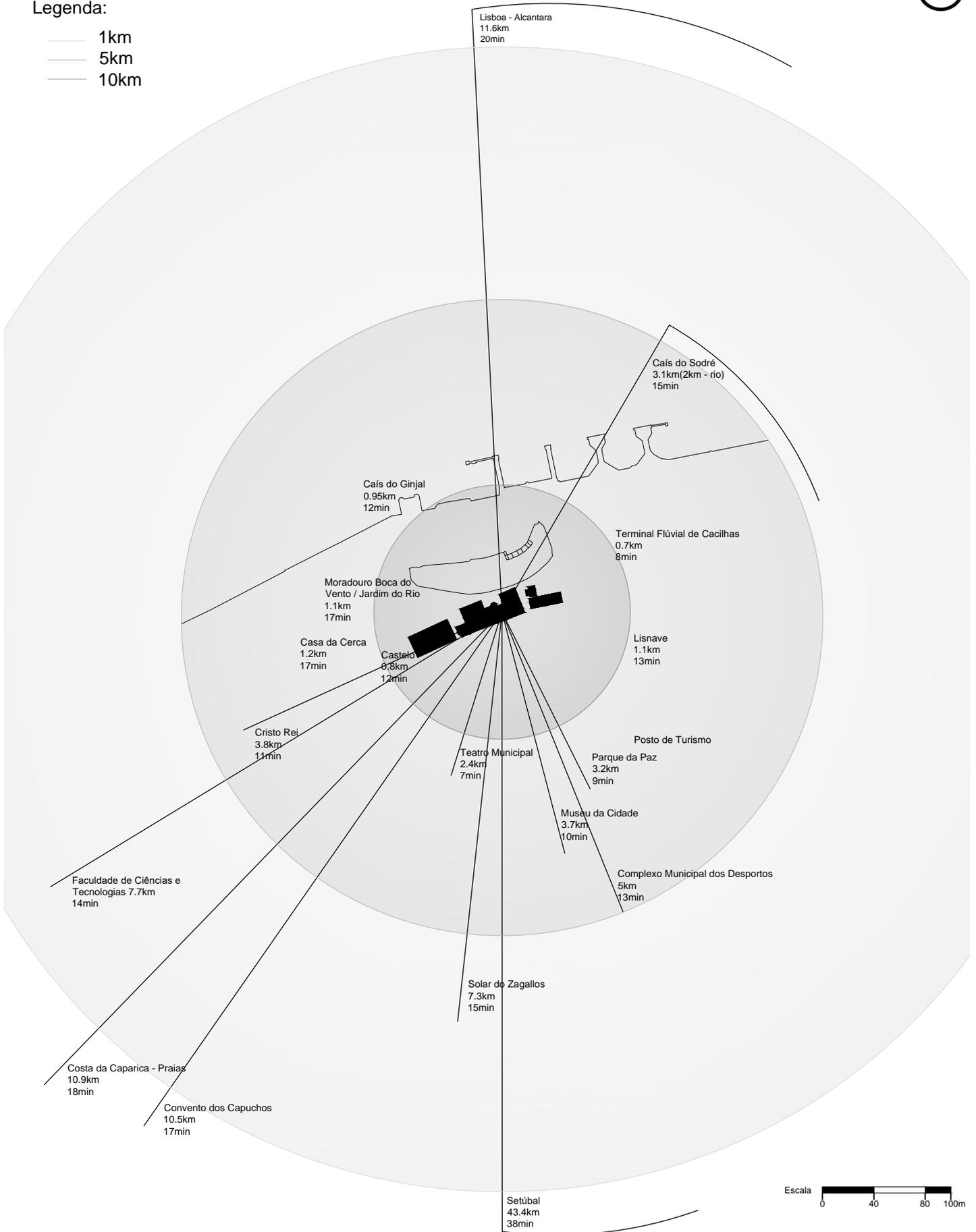
Anexo 6

Esquema Radiocentrico - Pontos de Interesse

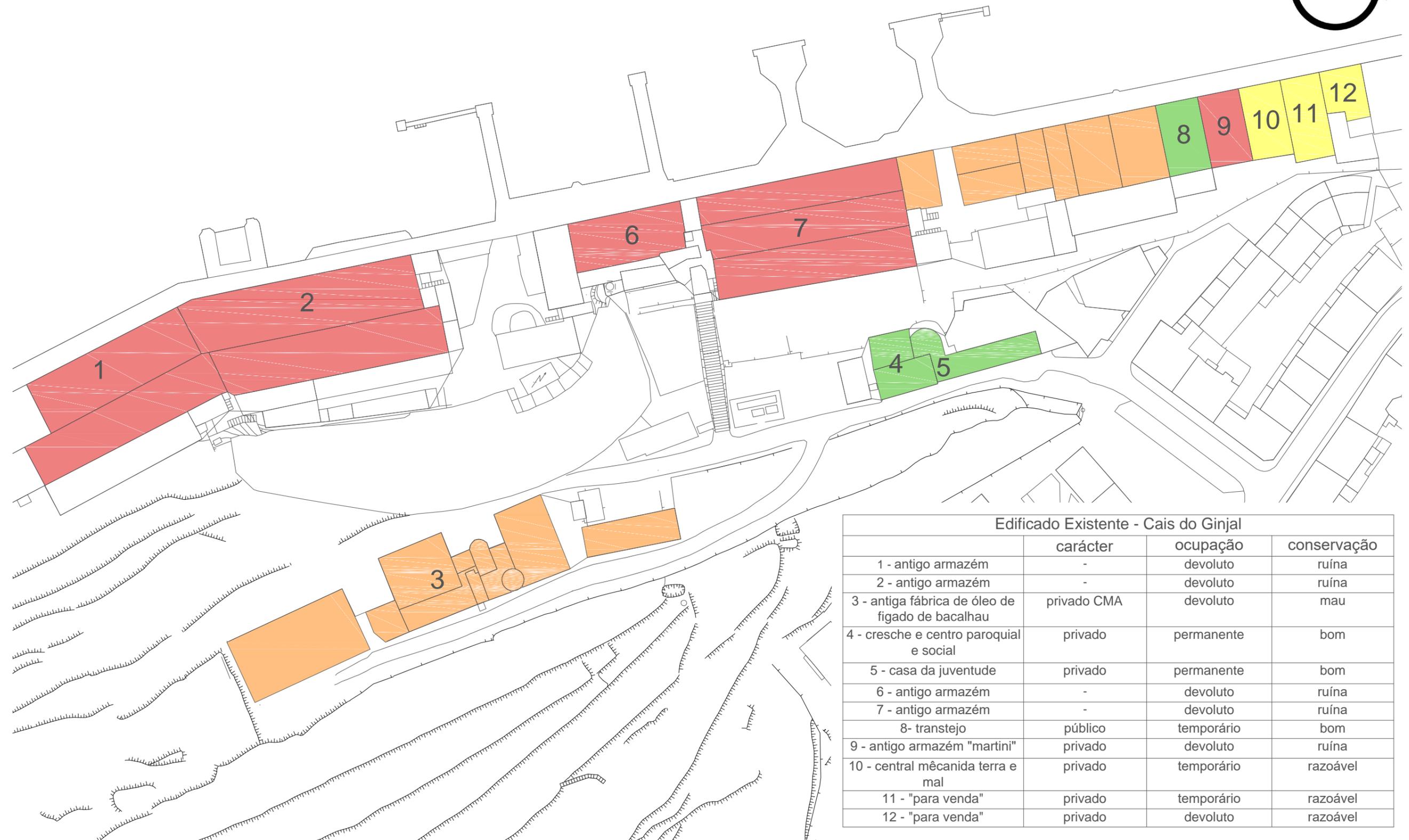
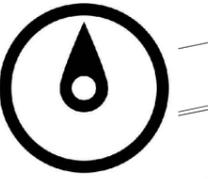


Legenda:

- 1km
- 5km
- 10km



Anexo 7 Plano Estado de Conservação - Edificado Existente



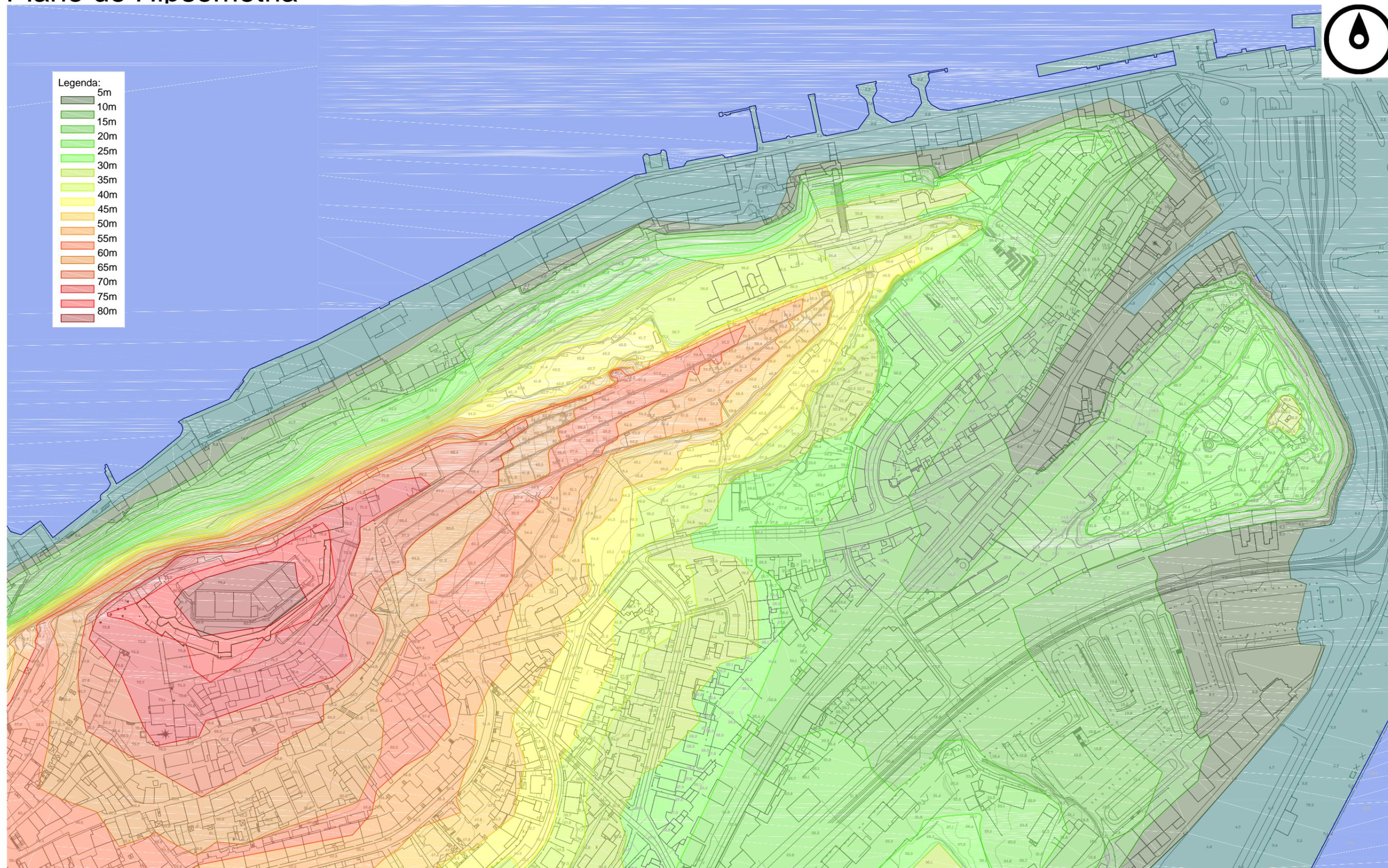
Edificado Existente - Cais do Ginjal			
	carácter	ocupação	conservação
1 - antigo armazém	-	devoluto	ruína
2 - antigo armazém	-	devoluto	ruína
3 - antiga fábrica de óleo de figado de bacalhau	privado CMA	devoluto	mau
4 - cresche e centro paroquial e social	privado	permanente	bom
5 - casa da juventude	privado	permanente	bom
6 - antigo armazém	-	devoluto	ruína
7 - antigo armazém	-	devoluto	ruína
8 - transejo	público	temporário	bom
9 - antigo armazém "martini"	privado	devoluto	ruína
10 - central mecânica terra e mal	privado	temporário	razoável
11 - "para venda"	privado	temporário	razoável
12 - "para venda"	privado	devoluto	razoável

Escala 1/1000

Anexo 8 Plano de Hipsometria



- Legenda:
- 5m
 - 10m
 - 15m
 - 20m
 - 25m
 - 30m
 - 35m
 - 40m
 - 45m
 - 50m
 - 55m
 - 60m
 - 65m
 - 70m
 - 75m
 - 80m



Escala 0 25 50 100m

Anexo 9

Projeto De Construção De “Instalação Para Tratamento De Óleo De Fígado De Bacalhau” E Serviços Anexos.

Memória Descritiva

(retirada do processo nº 247/54)

Refere-se o presente projecto à construção de instalações para “tratamento de óleo de fígado de bacalhau”, incluindo os respectivos “serviços administrativos”, os quais pela sua natureza ficarão situados em edifício próprio separado do bloco industrial.

Este compreende um corpo principal de grande porte, com três andares, destinado ao tratamento a quente do óleo em bruto.

Ligado intimamente a este corpo, localizou-se uma bateria de dois reservatórios para água salgada e potável com as capacidades respectivamente de 50m³ e 20m³, depósitos que ficarão elevados (um aparente, outro camuflado) de forma a garantirem a pressão suficiente para o fim a que se destinam: alimentação de máquinas, serviços higiénicos e de incêndio.

A respectiva torre, cuja natureza foi escolhida por razões de ordem económica, tem neste sentido a particularidade de poder ser aproveitada para arrecadações, para o que se prevê o estabelecimento de pavimentos ao nível dos pisos do corpo principal das instalações industriais.

Em ligação com a torre dos depósitos em cujo coroamento será colocado um pára-raios e um sinalizador eléctrico de cor vermelha, localizou-se a casa das caldeiras, seguindo-se a parte restante das instalações distribuídas em dois pavimentos.

No piso térreo, situam-se: a câmara frigorífica, depósitos de óleo, armazém e casa das máquinas frigoríficas; no primeiro andar em comunicação com o rés-do-chão por meio de um monta-cargas, as secções de lavagem e secagem de garrafas e de enchimento.

Sensivelmente a meio das instalações industriais e em comunicação com elas, serão estabelecidos os serviços sanitários e higiénicos destinados ao respectivo pessoal, distribuídos igualmente em dois pisos.

O partido funcional assim concebido levou a concluir pela necessidade facilmente justificada de ser implantada nesta zona a escada de acesso a esta parte da construção, à qual se deu a amplitude indispensável a um tão rápido escoamento de pessoal.

Em edifício separado como dissemos, serão instalados os “serviços administrativos” que compreendem no primeiro pavimento, um escritório e um laboratório separados por vestíbulo, um pequeno arquivo e as indispensáveis instalações sanitárias. No segundo pavimento, prevê-se a existência de um gabinete para a direcção podendo funcionar como “sala de projecções”, de um pequeno vestíbulo, de um quarto para o guarda e de instalações sanitárias.

O conjunto de todas as instalações será provido das redes de distribuição de águas e de esgotos, tendo-se previsto a existência de bocas de rega e de incêndio, não dispensando porém estas últimas, a aquisição dos extintores que o destino das dependências aconselha como indispensáveis.

O acesso geral às instalações terá lugar por meio de arruamentos de macadame betuminoso, independentemente do acesso em escadaria que há muito estabelece a comunicação entre as atuais instalações e o terrapleno onde ficará situada a construção que se projecta.

Relativamente aos processos de construção a adoptar, é fácil deduzir em face da natureza das instalações projectadas, disposições criadas e indicações fornecidas nas peças desenhadas, que toda a construção assentará de um modo geral em sapatas de betão armado, sobre as quais se apoiarão por intermédio de pilares da mesma natureza, as estruturas dos pavimentos também em betão armado.

As paredes em elevação, quer exteriores quer interiores, serão de alvenaria de tijolo maciço furado ou simplesmente furado, conforme o seu destino que fixará por outro lado as espessuras a adoptar.

As argamassas serão sempre de cimento e areias quando destinadas à construção de alvenarias, porém de traços variáveis conforme as necessidades. Em rebocos empregar-se-á a cal adicionada à argamassa de cimento e areia, em dosagem conveniente, de forma a evitar a existência de fendas.

Os pavimentos interiores, serão de: mosaico cerâmico, hidráulico, de tacos de pinho com cola asfáltica e até de simples betonilha de granelo, consoante o destino das dependências.

Os vãos de janelas das instalações industriais propriamente ditas, serão guarnecidos com caixilharia, tipo “gracifer”.

Nas restantes instalações, empregar-se-á a madeira de casquinha em todos os limpos exteriores, incluindo os vãos de portas das instalações industriais. Interiormente será empregada a madeira de pinho.

Prevê-se desde já no presente projecto, a instalação de iluminação eléctrica, e de campainhas, destinada aos “serviços do projecto de iluminação eléctrica e de força motriz com destino às instalações industriais e serviços anexos.

Julgando-se o projecto suficientemente claro pelo que respeite aos partidos funcional e arquitectónico, dispensamo-nos de fazer referências quanto a estes dois aspectos, considerando suficiente a presente memória descritiva.

Lisboa, 16 de Setembro de 1953

O engenheiro

(I.S.T.)

(J. Coutinho)

Anexo 10

Plano de Barreiras e Vistas



Vista 4 - 180°



Vista 1 - 360°



Vista 2



Vista 3



Vista 5



Anexo 11

Plano Geral

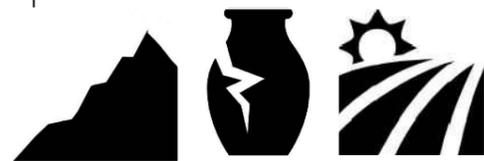
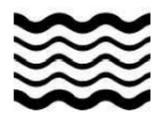
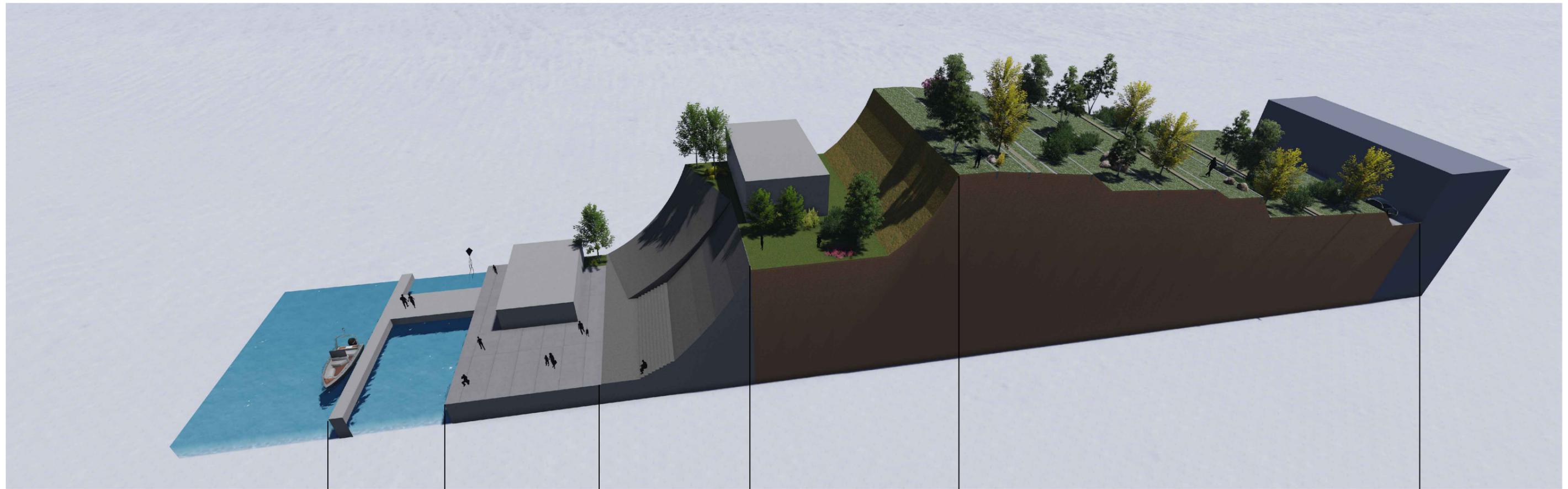
Legenda:

- | | | | |
|---|---------------------------|---|----------------------------------|
|  | Estrato Arboreo Proposto |  | Betão Branco |
|  | Estrato Arbustivo |  | Betão de Revestimento da Encosta |
|  | Herbáceas - Prado |  | Betão Escuro |
|  | Herbáceas de Revestimento |  | Saibro |
|  | Relvado |  | Edificado |
|  | Mulch |  | Muros e taludes |
|  | Agricultura | | |
|  | Limite | | |

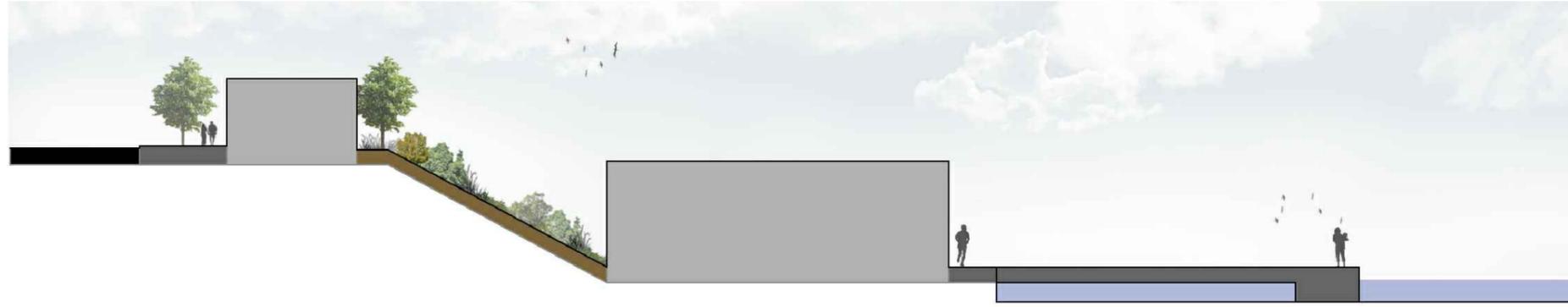


Escala 0 25 50 100m

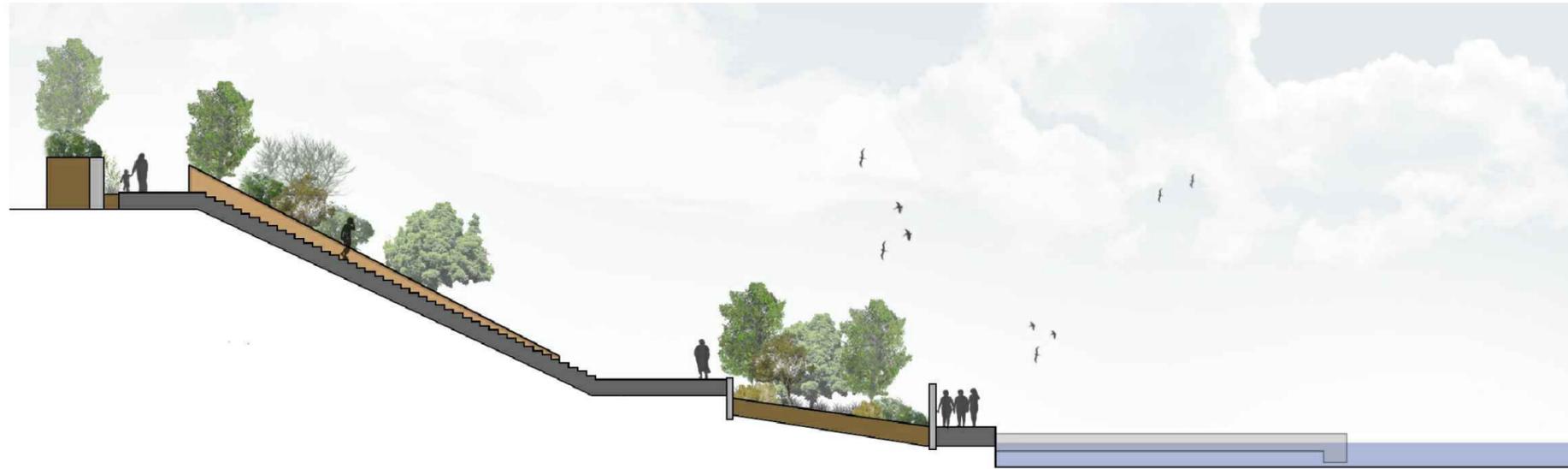
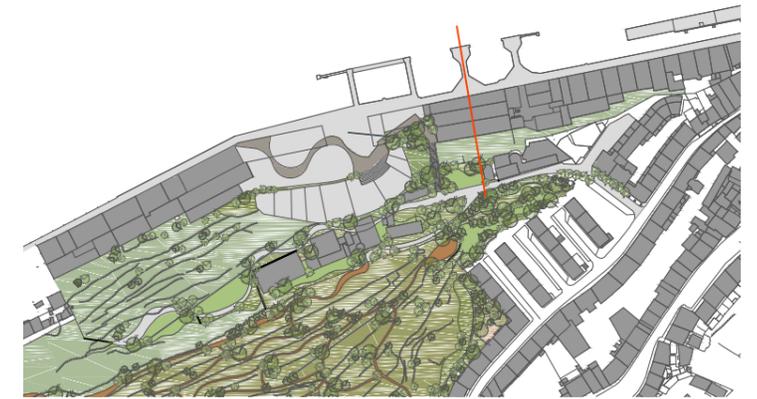
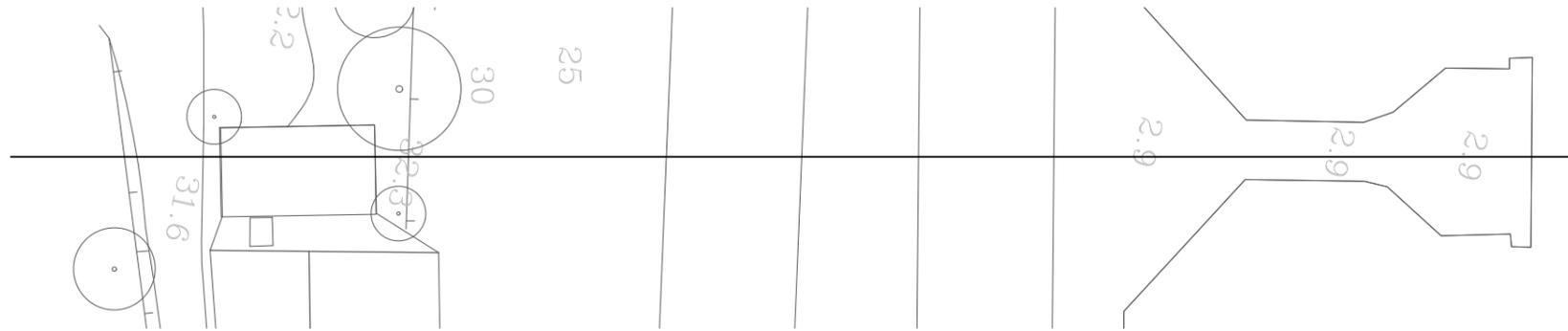
Anexo 12
Axonometria Transversal



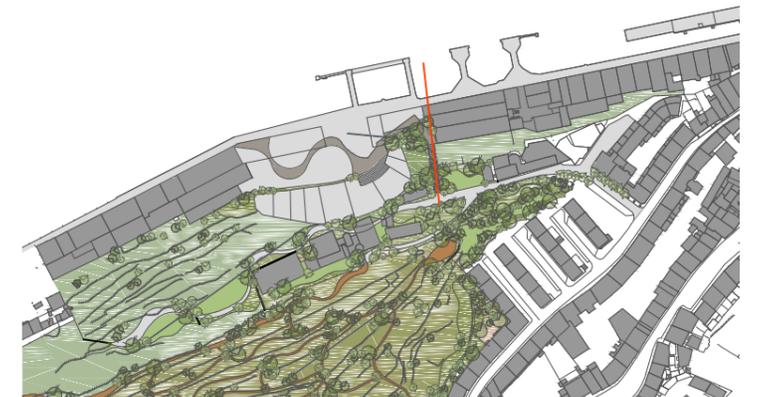
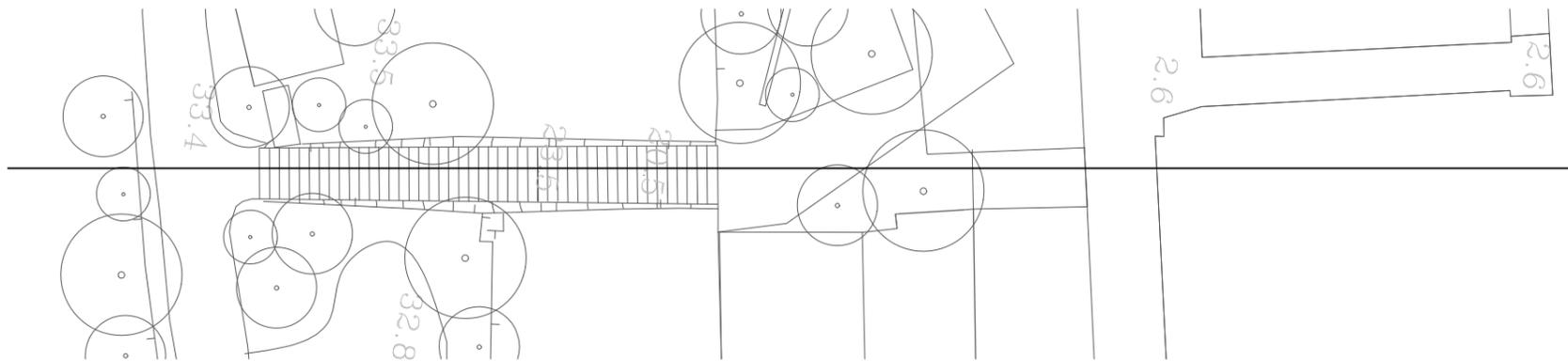
Anexo 13



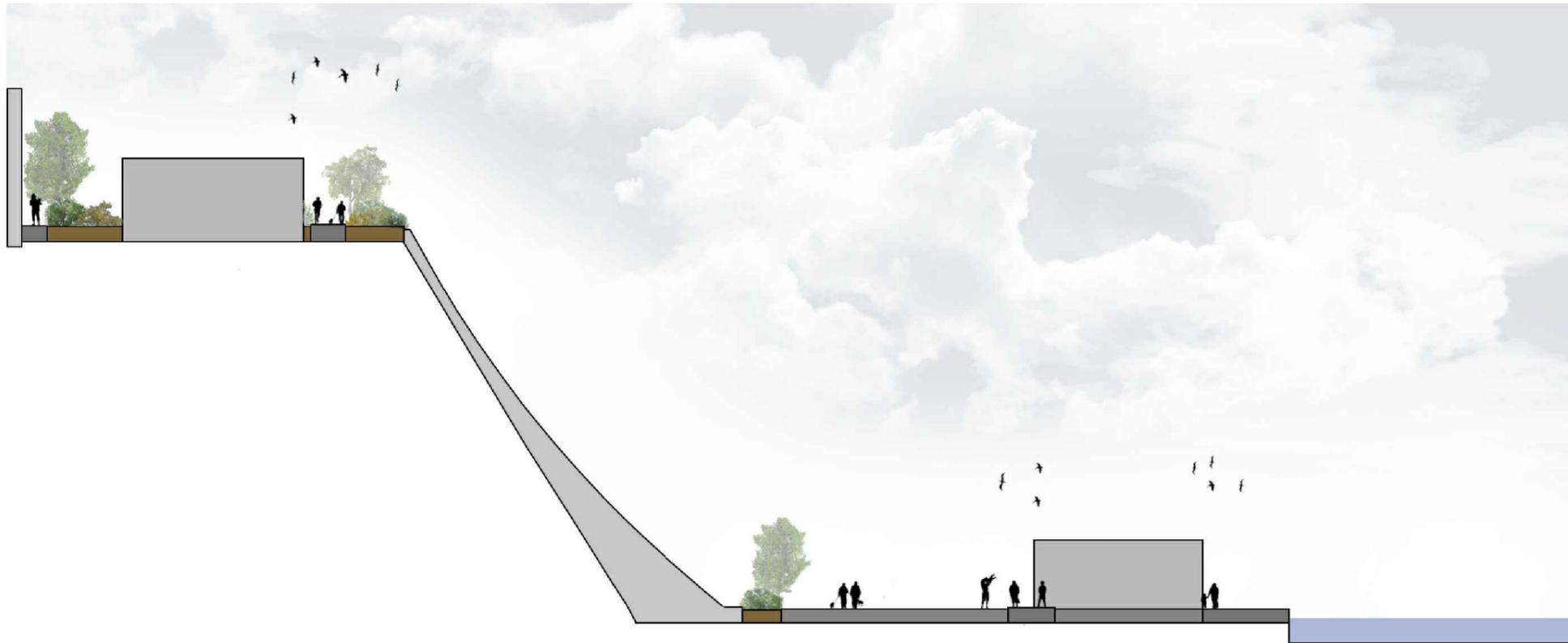
Corte A
Escala 1/500



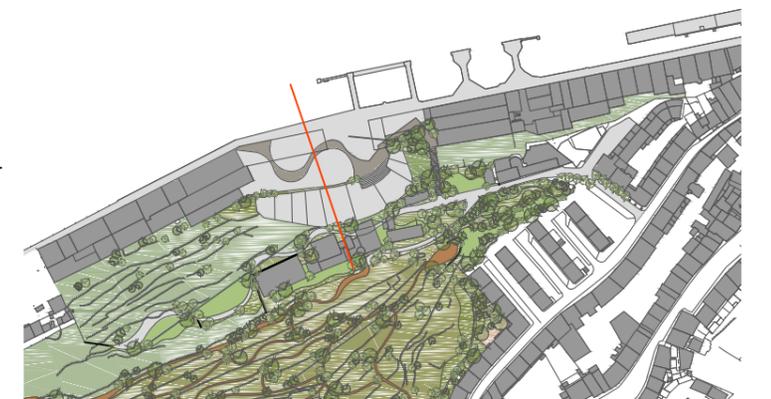
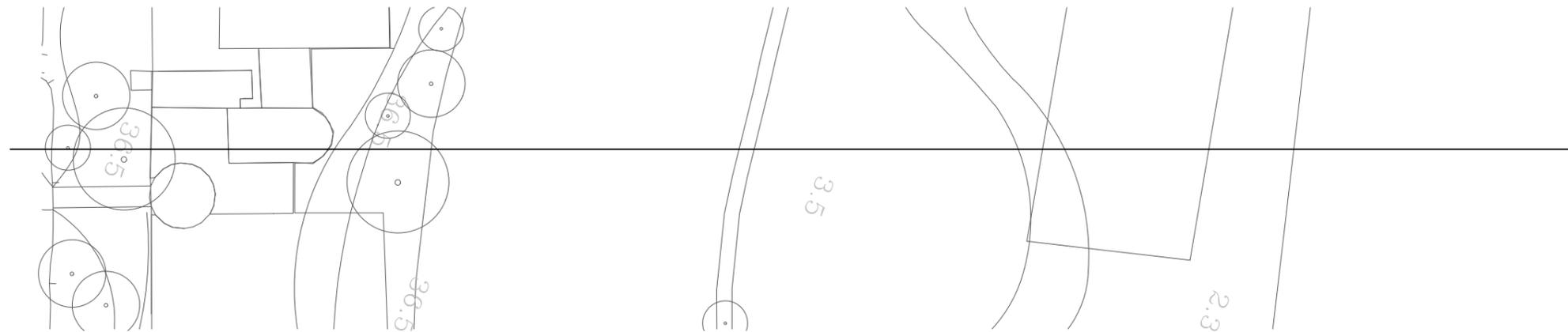
Corte B
Escala 1/500



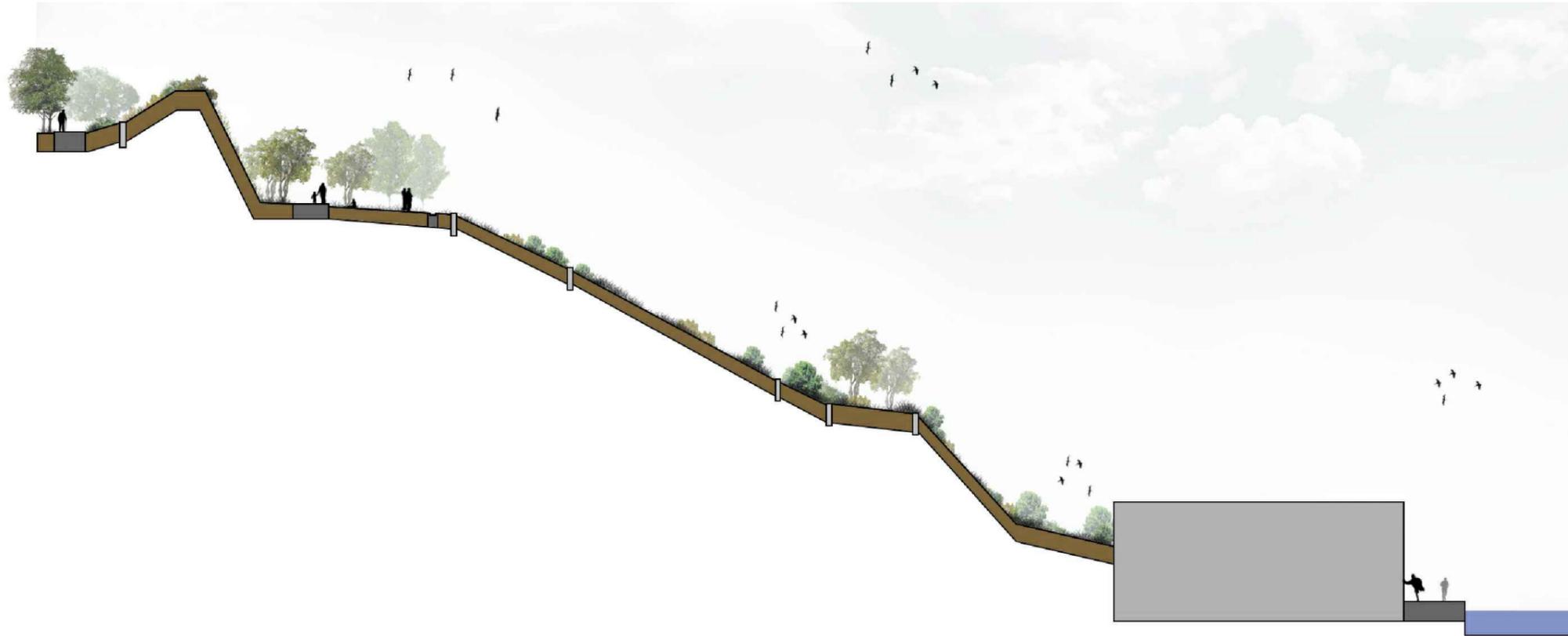
Anexo 14



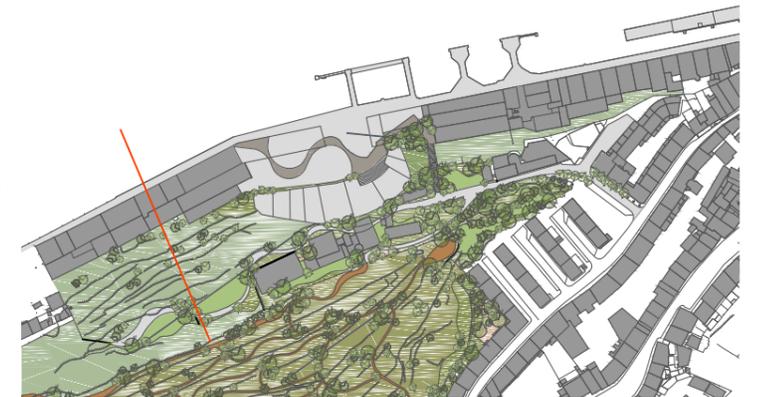
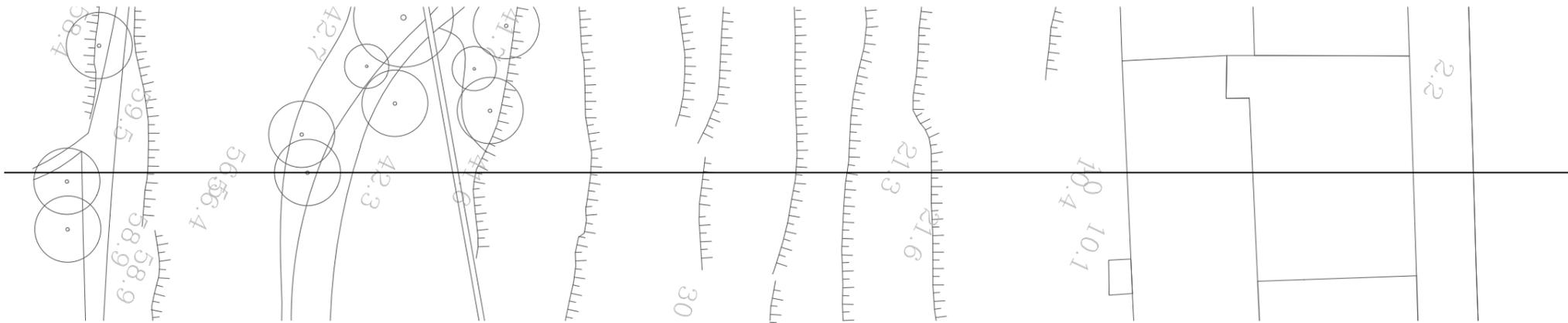
Corte C
Escala 1/500



Anexo 15



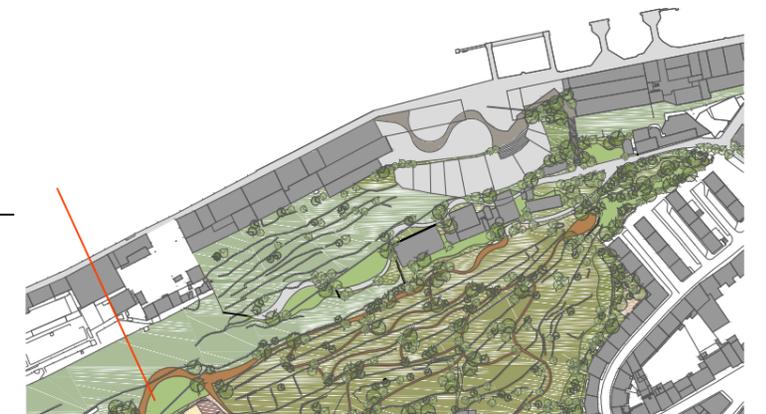
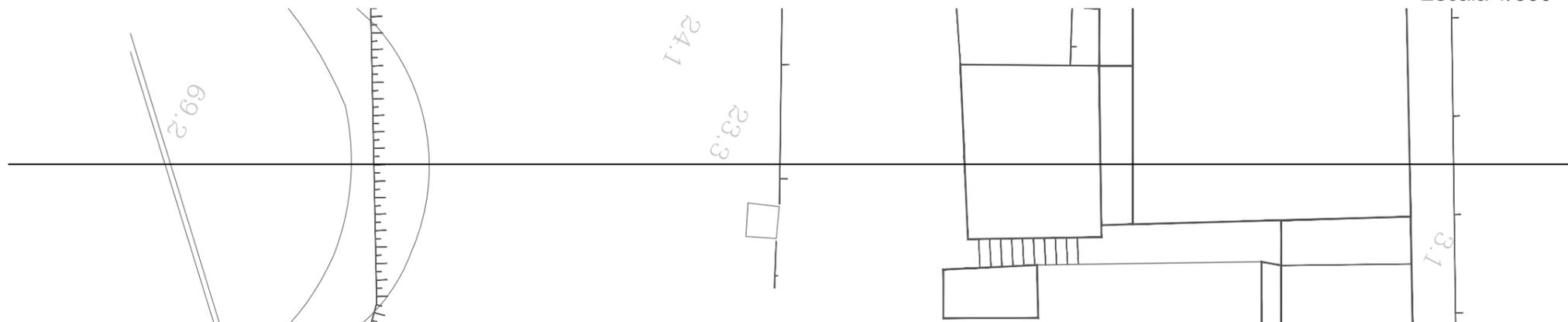
Corte D
Escala 1/500



Anexo 16



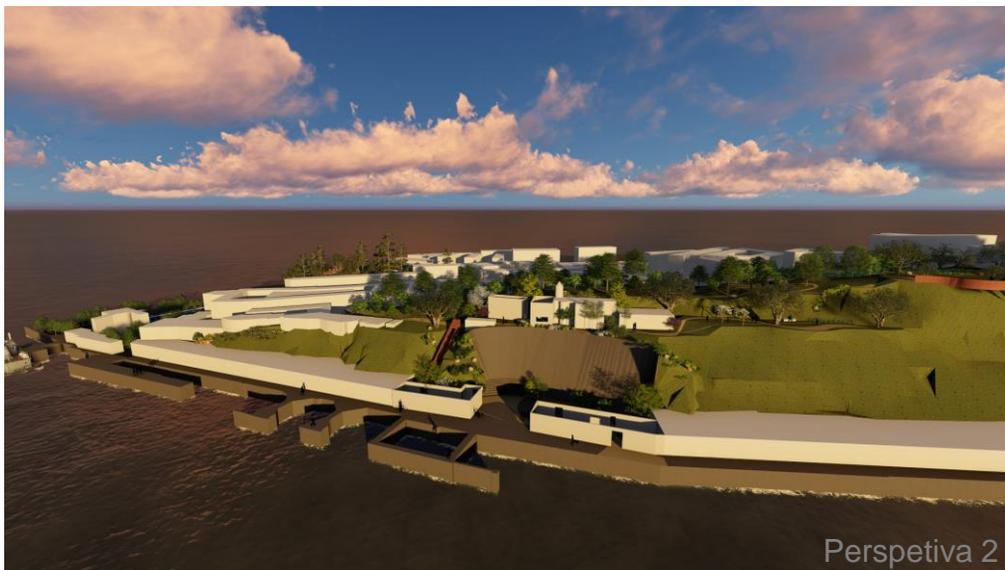
Corte E
Escala 1/500



Anexo 17



Perspetiva 1



Perspetiva 2



Perspetiva 3

Anexo 18



Anexo 19



Anexo 20

Plano Pavimentos

Legenda:

- Betão Branco
- Betão de Revestimento da Encosta
- Betão Escuro
- Saibro
- Edificado
- Muros



Plano Estrutura Verde

Legenda:

- Estrato Arboreo Proposto
- Estrato Arboreo Existente
- Estrato Arbustivo
- Herbáceas - Prado
- Herbáceas de revestimento de encosta
- Relvado
- Mulch
- Agricultura



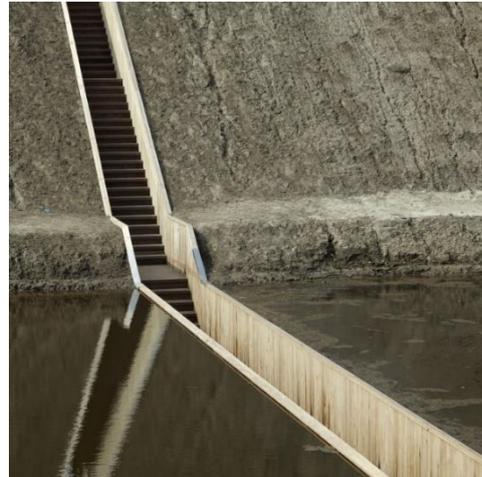
Escala 0 20 40 60 100

Anexo 21

Imagens de referência – Escada de ligação fábrica - Ginjal



Memorial a Peter Walter - Dani Karavan

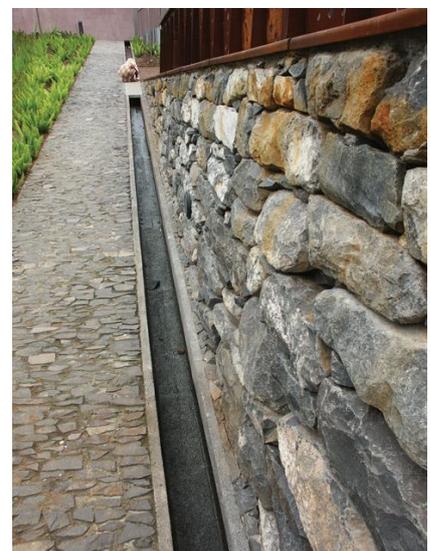


Moses Bridge - Ro&Ad Architecten

Imagens de referência – Elemento de água



Charance Terrace Garden - Atelier des paysages Bruel-Delmar

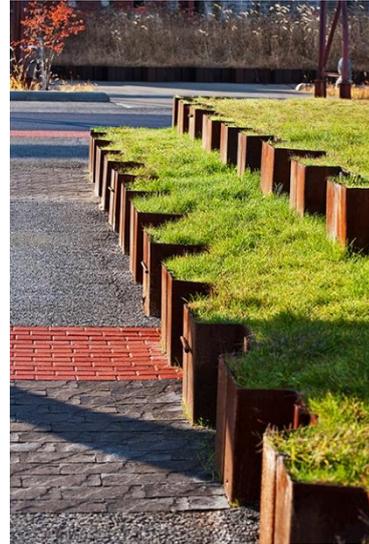


Salinas Swimming Pools - Global Arquitetura Paisagista

Imagens de referência – Materiais de construção



Sands Bethworks - Swa Group



The Steel Yard - Klopfer Martin Design Group



Zollhallen Plaza
Atelier Dreiseitl Landscape Architecture



The Edge Park - W-Architecture