



LISBOA RIBEIRINHA

Processos de revitalização da frente de água na cidade portuária

Maria Inês da Fonseca Valente Marques
(Licenciada)

Dissertação para a obtenção do grau de
Mestre em Arquitetura, com especialização em Urbanismo

Orientação Científica

Professor Doutor Francisco Manuel Camarinhas Serdoura
Professor Doutor José Luis Mourato Crespo

Júri

Presidente: Professor Doutor João Manuel Carvalho
Vogal: Professor Doutor Francisco Manuel Camarinhas Serdoura
Vogal: Professor Doutor João Pedro Teixeira de Abreu Costa

Documento Definitivo

Lisboa, FA ULisboa, Dezembro 2016

LISBOA RIBEIRINHA

Processos de revitalização da frente de água na cidade portuária

Maria Inês da Fonseca Valente Marques
(Licenciada)

Dissertação para a obtenção do grau de
Mestre em Arquitetura, com especialização em Urbanismo

Orientação Científica
Professor Doutor Francisco Manuel Camarinhas Serdoura
Professor Doutor José Luis Mourato Crespo

Júri
Presidente: Professor Doutor João Manuel Carvalho
Orientador: Professor Doutor Francisco Manuel Camarinhas Serdoura
Vogal: Professor Doutor João Pedro Teixeira de Abreu Costa

Documento Definitivo

Lisboa, FA ULisboa, Dezembro 2016

RESUMO

A investigação Lisboa ribeirinha - Processos de revitalização da frente de água na cidade portuária surge como uma dissertação de natureza científica, centrando-se na temática das frentes de água de cidades portuárias e na necessidade de revitalização destes territórios de distintas realidades. Constatase que a problemática da relação cidade-porto prevalece ainda muito atual e presente no contexto da cidade Lisboa, focando-se o presente trabalho sobre a reflexão entre a simbiose da cidade e o porto, como contribuição para um processo de revitalização destes espaços ribeirinhos, através do reconhecimento da sua natureza portuária e no restabelecimento da ligação com a água.

Ao tema, aplica-se uma metodologia de compreensão do caso de estudo definido pela frente ribeirinha entre Santos e Santa Apolónia, acompanhada de uma investigação abrangente em torno das diversas temáticas relacionadas com o território e o seu vínculo com o Tejo. Investiga-se assim um conjunto de conceitos associados aos processos de intervenção em frentes de água, nomeadamente o fator identitário do território, as dinâmicas urbanas e portuárias presentes e adotadas, bem como o papel dos diversos atores e intervenientes, ilustrados através de projetos de referência nacionais e internacionais.

Desta forma pretende-se identificar abordagens práticas eficazes a considerar no processo de revitalização da frente de rio de Lisboa, restabelecendo esta simbiose entre a cidade e o rio Tejo.

PALAVRAS - CHAVE:

Frente de água, cidade-porto, revitalização, planeamento, governança, Lisboa

ABSTRACT

The investigation *Lisbon Waterfront - Revitalization process of the waterfront areas in the portuary city* establishes itself as an investigation of scientific nature, focused on the themes surrounding waterfront cities and the need to bring new life to these territories with distinct realities. It appears that the problem of the link city-port prevails still very present to this day in the context of the city of Lisbon. This work focuses on understanding the symbiosis of the city and its port as a way to contribute to the ongoing process of revitalization of these waterfront spaces through the recognition of its portuary nature and the restoration of their connection with water.

To this theme, it's applied a methodology based on understanding the main study case defined from Santos to Santa Apolonia accompanied by a broader investigation on the diverse themes related to the territory and its connection with the Tagus River. At the same time, some concepts associated with waterfront interventions are investigated, such as the identity of the territory, its present urban and portuary dynamics, and also the role of the diverse agents, illustrated through national and international study cases.

The main purpose is to identify practical approaches that should be considered in the process of revitalization of the Lisbon waterfront areas, re-establishing the symbiosis between the city and the Tagus river.

KEY - WORDS:

Waterfront, city-port, urban revitalization, urban planning, governance, Lisbon

AGRADECIMENTOS

Aos meus orientadores, agradeço a disponibilidade, a dedicação e a partilha de conhecimentos. Ao professor Francisco Serdoura, pelo pragmatismo com que sempre me levou a encarar este trabalho e ao professor José Luís Crespo, pelo otimismo e energia que sempre lhe são características.

A todos os meus colegas e amigos, agradeço o facto de terem marcado este percurso com o melhor espírito e amizade. Em especial, à Catarina, ao Rodrigo, à Rita, ao João Potes e ao Jorge, pelo enorme apoio, dedicação e ajuda e por terem sido os meus grandes companheiros neste percurso de quase seis anos.

À minha família, agradeço a presença, a paciência, a força e o apoio incondicional, não só no meu percurso académico como em tudo na minha vida. Em especial ao meu irmão Diogo e aos meus pais, por tudo e por nada em particular, simplesmente por serem as pessoas mais importantes da minha vida.

A todos aqueles que fizeram parte destes últimos cinco anos.

Obrigada

ÍNDICE GERAL

RESUMO | III

ABSTRACT | V

AGRADECIMENTOS | VII

ÍNDICE GERAL | IX - XI

ÍNDICE DE FIGURAS | XIII - XXI

LISTA DE ACRÓNIMOS | XXIII

I. INTRODUÇÃO

I.1. Justificação temática | 1

I.2. Delimitação do objeto de estudo | 3

I.3. Objetivos da investigação | 4

I.4. Questões de trabalho e hipóteses | 4

I.5. Metodologia da investigação | 6

I.6. Estrutura e encadeamento do trabalho | 9

II. CIDADES E FRENTES DE ÁGUA - TEORIAS, CARACTERÍSTICAS E INTERVENÇÕES | 13

II.1. O conceito de cidade e frente de água | 14

II.2. A relação cidade - água | 19

II.3. Evolução das frentes de água | 23

II.4. Intervenções nas frentes de água | 30

II.5. Síntese | 44

III. CIDADES PORTUÁRIAS DE REFERÊNCIA - PROJETOS NACIONAIS E INTERNACIONAIS | 47

III.1. LONDRES | *Docklands* | 49

III.1.1. Enquadramento e desenvolvimento das *Docklands* | 49

III.1.2. Estratégias de intervenção nas *Docklands* | 53

III.2. BARCELONA | *Villa Olímpica* | **65**

III.2.1. Enquadramento e desenvolvimento da *Villa Olímpica* | **65**

III.2.2. Estratégias de intervenção na *Villa Olímpica* | **68**

III.3. LISBOA | Parque das Nações | **76**

III.3.1. Enquadramento e desenvolvimento do Parque das Nações | **76**

III.3.2. Estratégias de intervenção no Parque das Nações | **79**

III.4. Comparação e análise dos projetos | **92**

III.5. Síntese | **101**

IV. LISBOA RIBEIRINHA – DE SANTOS A SANTA APOLÓNIA, O EPICENTRO DA REVITALIZAÇÃO DA FRENTE DE ÁGUA | 103

IV.1. MACRO ESCALA | Do porto-cidade à cidade portuária | **104**

IV.1.1. O processo de ocupação territorial | **106**

IV.1.2. Cidade-porto | Uma simbiose na frente de água de Lisboa | **112**

IV.1.3. Evolução administrativa da cidade | **118**

IV.1.4. Intenções para a cidade - Os desafios de hoje | **123**

IV.2. ESCALA URBANA | A frente ribeirinha de Lisboa | **134**

IV.2.1. Análise cartográfica | **136**

IV.2.2. Planos e estratégias de intervenção na frente ribeirinha de Lisboa | **140**

IV.2.3. Gestão, administração e intervenção - O papel dos atores institucionais | **162**

IV.3. ESCALA HUMANA | Entre Santos e Santa Apolónia | **168**

IV.3.1. Conceito urbanístico das intervenções | **173**

IV.3.2. Um olhar sobre o espaço e a vida pública | **177**

IV.3.3. O processo de intervenção | **192**

IV.3.4. Proposta urbana para a frente de água de Santos | **198**

IV.4. Considerações sobre as escalas de intervenção | **201**

V. CONSIDERAÇÕES FINAIS | 211

BIBLIOGRAFIA | 219

ANEXOS | 231

ÍNDICE DE FIGURAS

CAPA. Lisboa vista de Almada, autor desconhecido, 1906.

Fonte: Arquivo Municipal de Lisboa.

CAPÍTULO II

FIG. 1. Evolução do crescimento das cidades em relação às suas margens. | **PAG. 25**

Fonte: CHALINE (1991: 29)

FIG. 2. Esquema Porto-Cidade. | **PAG. 27**

Fonte: Adaptado de HOYLE (1989: 431)

FIG. 3. Esquema Porto-Cidade Primitiva. | **PAG. 27**

Fonte: Adaptado de HOYLE (1989: 431)

FIG. 4. Esquema Porto-Cidade em Expansão. | **PAG. 28**

Fonte: Adaptado de HOYLE (1989: 431)

FIG. 5. Esquema Porto-Cidade Industrial. | **PAG. 28**

Fonte: Adaptado de HOYLE (1989: 431)

FIG. 6. Esquema Retirada da Frente Aquática. | **PAG. 28**

Fonte: Adaptado de HOYLE (1989: 431)

FIG. 7. Esquema Remodelação da Frente Aquática. | **PAG. 28**

Fonte: Adaptado de HOYLE (1989: 431)

CAPÍTULO III

FIG. 8. Docklands, Londres, 1800. | **PAG. 49**

Fonte: <http://www.stgite.org.uk/library/londondocks.jpg>

FIG. 9. Vista sobre o rio Tamisa e a City de 1872, pintura de John O'Connor. | **PAG. 49**

Fonte: <http://londontopia.net/columns/great-london-art/great-london-art-embankment-john-oconnor-1874/>

FIG. 10. Doca desativada, Londres, 1976. | **PAG. 50**

Fonte: <http://www.stgite.org.uk/library/stkatharinesdock1976.jpg>

FIG. 11. Vista de uma doca de Londres, 1970. | **PAG. 52**

Fonte: <http://www.20thcenturylondon.org.uk/docks-docklands>

FIG. 12. Vista sobre o rio Tamisa e a zona das Docklands, 1990. | **PAG. 53**

Fonte: <http://www.istockphoto.com/pt/foto/vista-de-%C3%A2ngulo-elevado-de-horizonte-de-londres-ao-p%C3%B4r-do-sol-gm491244520-75648703>

FIG. 13. Uso do solo nas Docklands em 1997. | **PAG. 59**

Fonte: <http://lddc-history.org.uk/planning/2plan2.jpg>

FIG. 14. Variação populacional das Docklands entre 1981 e 1911. | **PAG. 63**

Fonte: http://www.geocases1.co.uk/londondocks_figure5.htm

FIG. 15. Barcelona, entre as montanhas e o mar, 1698. | **PAG. 65**

Fonte: <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/14/BNE.Barcelona.planos.1698.jpg>

FIG. 16. Plano Eixample de Cerdá, Barcelona, 1859. | **PAG. 66**

Fonte: http://planocerda.blogspot.pt/2007/05/o-plano-cerd-nova-barcelona-proposta_29.html

FIG. 17. Plano Geral Metropolitano de Barcelona, 1976. | **PAG. 67**

Fonte: https://www.mlit.go.jp/kokudokeikaku/international/spw/general/spain/images/figure01_spain_b.gif

FIG. 18. Transformação da frente marítima na Villa Olímpica. | **PAG. 68**

Fonte: MACKAY (2000: 53)

FIG. 19. Plano para as Áreas de Nova Centralidade, 1987. | **PAG. 72**

Fonte: SILVA *et. al.* (2009: 62)

FIG. 20. Plano geral da Villa Olímpica, elaborada por Oriol Bohigas. | **PAG. 73**

Fonte: GARCIA (2010: 39)

FIG. 21. Vista aérea da zona do Poço do Bispo, autor desconhecido, s/d. | **PAG. 77**

Fonte: Arquivo Municipal de Lisboa

FIG. 22. Via-turas desembarcadas junto a Santa Apolónia, autor desconhecido, 1940. | **PAG. 77**

Fonte: Arquivo Municipal de Lisboa

FIG. 23. Vista de parte do projeto do Parque das Nações, autor desconhecido, s/d. | **PAG. 79**

Fonte: <http://www.imobiliarialisboa.com/blog-lisboa/parque-das-nacoes/>

FIG. 24. Pavilhão de Portugal, fotografia da autora, 2015. | **PAG. 79**

FIG. 25. Oceanário de Lisboa no Parque das Nações, fotografia da autora, 2015. | **PAG. 79**

FIG. 26. Zona degradada junto ao Poço do Bispo, autor desconhecido, s/d. | **PAG. 80**

Fonte: MACHADO (2005: 42)

FIG. 27. Zona degradada no local destinado à exposição, autor desconhecido, s/d. | **PAG. 80**

Fonte: MACHADO (2005: 33).

FIG. 28. Divisão dos Planos de Pormenor da área do Parque das Nações. | **PAG. 85**

Fonte: <http://www.cm-lisboa.pt/zonas/oriental/urbanismo/planos-eficazes>

FIG. 29. PP1- Zona da Plataforma Panorâmica. | **PAG. 86**

Fonte: <http://www.cm-lisboa.pt/zonas/oriental/urbanismo/planos-eficazes>

FIG. 30. PP2- Zona do Recinto da Expo 98 (Central Poente). | **PAG. 88**

Fonte: <http://www.cm-lisboa.pt/zonas/oriental/urbanismo/planos-eficazes>

FIG. 31. PP3 - Zona da Avenida Marechal Gomes da Costa (Sul) e PP4 - Zona de Beirolas (Norte). | **PAG. 88**

Fonte: <http://www.cm-lisboa.pt/zonas/oriental/urbanismo/planos-eficazes>

FIG. 32. PP5 - Zona de Sacavém e PP6 - Zona da Avenida Marechal Gomes da Costa (Sul). | **PAG. 89**

Fonte: <http://www.cm-lisboa.pt/zonas/oriental/urbanismo/planos-eficazes>

FIG. 33. Zona habitacional no Parque das Nações, autor desconhecido, s/d. | **PAG. 90**

Fonte: <http://www.parqueexpo.pt/>

FIG. 34. Espaços verdes junto ao rio, autor desconhecido, s/d. | **PAG. 90**

Fonte: <http://www.parqueexpo.pt/>

FIG. 35. Projetos das Docklands (Londres) Villa Olímpica (Barcelona) e Parque das Nações (Lisboa), respetivamente, segundo a mesma escala. | **PAG. 93**

Fonte: Elaborado pela autora.

CAPÍTULO IV

FIG. 36. Planta de localização da cidade de Lisboa no Estuário do Tejo. | **PAG. 104**

Fonte: Elaborado pela autora.

FIG. 37. Antigo braço do Tejo que abrangia toda a zona da Baixa. Autor desconhecido, s/d. | **PAG.106**

Fonte: DIAS (2000: 27)

FIG. 38. Panorâmica de Lisboa, Georgio Braunio, 1598. | **PAG. 106**

Fonte: <http://www.patrimoniocultural.cm-lisboa.pt>

FIG. 39. Planta de Lisboa proposta por Eugénio dos Santos, completada por Carlos Mardel, 1756. | **PAG. 107**

Fonte: <http://www.arquiteturaportuguesa.pt/avenida-dos-aliados-100-anos/>

FIG. 40. Crescimento Urbano da cidade de Lisboa entre 1147 e 1990. | **PAG. 108**

Fonte: <http://docplayer.com.br/docs-images/40/21455890/images/40-0.jpg>

FIG. 41. Vista aérea da zona do Poço do Bispo, autor desconhecido, 1940. | **PAG. 109**

Fonte: Arquivo Municipal de Lisboa

FIG. 42. Treinos de uma equipa de remo, autor desconhecido, 1900. | **PAG. 109**

Fonte: Arquivo Municipal de Lisboa

FIG. 43. Treinos de nadadores em Alcântara, Benoliel, 1907. | **PAG. 109**

Fonte: Arquivo Municipal de Lisboa

FIG. 44. Arsenal da Marinha, Benoliel, 1918-1936. | **PAG. 110**

Fonte: Arquivo Municipal de Lisboa

FIG. 45. Vista aérea da estação e Cais de Santa Apolónia, Nunes, 1940. | **PAG. 110**

Fonte: Arquivo Municipal de Lisboa

FIG. 46. Envio de tropas expedicionárias para Moçambique, Benoliel, 1914. | **PAG. 112**

Fonte: Arquivo Municipal de Lisboa

FIG. 47. Palácio Burnay, em Belém, autor desconhecido, 1957. | **PAG. 113**

Fonte: Arquivo Municipal de Lisboa

FIG. 48. Paredão junto ao rio, Portugal, 1939. | **PAG. 113**

Fonte: Arquivo Municipal de Lisboa

FIG. 49. Banhistas na praia de Algés, Benoliel, 1912. | **PAG. 113**

Fonte: Arquivo Municipal de Lisboa

FIG. 50. Exposição do Mundo Português, Portugal, 1940. | **PAG. 115**

Fonte: Arquivo Municipal de Lisboa

FIG. 51. Central Tejo, autor desconhecido, 1920. | **PAG. 115**

Fonte: Arquivo Municipal de Lisboa

FIG. 52. Esquema da evolução das freguesias de Lisboa. | **PAG. 118-119**

Fonte: Elaborado pela autora

FIG. 53. Projeto para o Porto de Lisboa. Hildenert Hersent, 1885. | **PAG. 120**

Fonte: APL (1987: 87)

FIG. 54. Dinâmicas territoriais da AML. | **PAG. 127**

Fonte: <http://www.ccdr-lvt.pt/pt/plano-regional-de-ordenamento-do-territorio-da-area-metropolitana-de-lisboa/54.htm>

FIG. 55. Plano Estratégico de Lisboa, 1992. | **PAG. 129**

Fonte: <http://www.cm-lisboa.pt>

FIG. 56. Planta da cidade de Lisboa com marcação da frente ribeirinha. | **PAG. 134**

Fonte: Elaborado pela autora

FIG. 57. Planta de Batimetria do estuário do Tejo. | **PAG. 136**

Fonte: Elaborado pela autora

FIG. 58. Planta de localização das atividades do porto de Lisboa. | **PAG. 137**

Fonte: Elaborado pela autora

FIG. 59. Planta de evolução da linha de costa de Lisboa. | **PAG. 138-139**

Fonte: Elaborado pela autora

FIG. 60. Propostas do POZOR. | **PAG. 147**

Fonte: APL (1994: 7)

FIG. 61. Planta de Levantamento das Áreas Definidas pela APL e dos Planos Municipais Vigentes na Frente Ribeirinha de Lisboa. | **PAG. 160**

Fonte: Elaborado pela autora.

FIG. 62. Planta de localização da área em estudo, entre Santos e Santa Apolónia. | **PAG. 168**

Fonte: Elaborado pela autora

FIG. 63. Conceito urbanístico das intervenções a decorrer na frente ribeirinha entre Santos e Santa Apolónia. | **PAG. 173**

Fonte: SALGADO, M. (2010: 8)

FIG. 64. Render da proposta Urbana para o Cais do Sodré. | **PAG. 174**

Fonte: <https://ptfdesenhourbano.wordpress.com/2013/07/09/revisao-do-projecto-base-para-o-cais-do-sodre-corpo-santo/>

FIG. 65. Render da proposta urbana parao Largo do Corpo Santo. | **PAG. 174**

Fonte: <http://lx-projectos.blogspot.pt/2013/05/requalificacao-do-cais-do-sodre.html>

FIG. 66. Ribeira das Naus. | **PAG. 174**

Fonte: <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/espaco-publico/projetos-frente-ribeirinha>

FIG. 67. Praça do Comércio. | **PAG. 174**

Fonte: <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/espaco-publico/projetos-frente-ribeirinha>

FIG. 68. Render da proposta urbana para o Campo das Cebolas. | **PAG. 175**

Fonte: <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/espaco-publico/projetos-frente-ribeirinha>

FIG. 69. Render da proposta urbana para a Doca da Marinha. | **PAG. 175**

Fonte: <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/espaco-publico/projetos-frente-ribeirinha>

FIG. 70. Render da proposta urbana para o novo Terminal de Cruzeiros. | **PAG. 176**

Fonte: <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/espaco-publico/projetos-frente-ribeirinha>

FIG. 71. Pessoas no Cais das Colunas, fotografia da autora, 2016. | **PAG. 178**

FIG. 72. Terreiro do Paço, fotografia da autora, 2016. | **PAG. 178**

FIG. 73. Estação Sul Sueste, fotografia da autora, 2016. | **PAG. 178**

FIG. 74. Campo das Cebolas em obras, fotografia da autora, 2016. | **PAG. 179**

FIG. 75. Doca da Marinha com acesso restrito, fotografia da autora, 2016. | **PAG. 179**

FIG. 76. Doca da Marinha vedada no prolongamento da Av. Infante D. Henrique, fotografia da autora, 2016. | **PAG. 180**

FIG. 77. Doca da Marinha vedada no prolongamento da Av. Infante D. Henrique, fotografia da autora, 2016. | **PAG. 180**

FIG. 78. Campo das Cebolas visto da Av. Infante D. Henrique, fotografia da autora, 2016. | **PAG. 181**

FIG. 79. A Doca da Marinha permanecerá vedada, em parte, fotografia da autora, 2016. | **PAG. 182**

FIG. 80. Evento Tall Ships Race junto a Santa Apolónia, fotografia da autora, 2016. | **PAG. 183**

FIG. 81. Doca seca do Arsenal na Ribeira da Naus, fotografia da autora,

2016. | **PAG. 184**

FIG. 82. Turista na praia urbana da Ribeira das Naus, fotografia da autora, 2016. | **PAG. 184**

FIG. 83. Pescador no pontão do Cais do Gás, fotografia da autora, 2016. | **PAG. 186**

FIG. 84. Pessoas a fazer exercício em Santos junto ao rio, fotografia da autora, 2016. | **PAG. 186**

FIG. 85. Avenida da Ribeira das Naus, fotografia da autora, 2016. | **PAG. 186**

FIG. 86. Passeio ribeirinho prolonga-se do Cais do Sodré até ao Terreiro do Paço, corredor ribeirinho, fotografia da autora, 2016. | **PAG. 187**

FIG. 87. Espaço degradado na frente de água em Santos, fotografia da autora, 2016. | **PAG. 188**

FIG. 88. Santos, relação visual com o rio e com a zona portuária de Alcântara, fotografia da autora, 2016. | **PAG. 188**

FIG. 89. Pessoas na praia urbana da Ribeira das Naus, fotografia da autora, 2016. | **PAG. 189**

FIG. 90. Cais do Sodré, área destinada à circulação pedonal e de transportes públicos, fotografia da autora, 2016. | **PAG. 189**

FIG. 91. Cais do Sodré, passagem pedonal e da ciclovia junto ao rio, apesar das obras, fotografia da autora, 2016. | **PAG. 189**

FIG. 92. Esplanada no pontão junto à Ribeira das Naus, fotografia da autora, 2016. | **PAG. 190**

FIG. 93. Ribeira das Naus, pessoas à sombra nos espaços verdes, fotografia da autora, 2016. | **PAG. 190**

FIG. 94. Recinto exterior de discoteca em Santos, junto ao rio, fotografia da autora, 2016. | **PAG. 190**

FIG. 95. Avenida da Ribeira das Naus, pavimento em bom estado, fotografia da autora, 2016. | **PAG. 191**

FIG. 96. Cais do Gás, pavimento em mau estado, fotografia da autora, 2016. | **PAG. 191**

FIG. 97. Praça do Comércio, pavimento permeável, fotografia da autora, 2016. | **PAG. 191**

FIG. 98. Proposta de modelo urbano para a frente de água de Santos. | **PAG. 199**

Fonte: Elaborado pela autora

ÍNCIDE DE QUADROS

CAPÍTULO I

QUADRO 1. Esquema síntese dos instrumentos de recolha de dados e procedimento na metodologia de trabalho. | **PAG. 7**

Fonte: Elaborado pela autora

CAPÍTULO III

QUADRO 2. Esquema síntese da relação entre os conceitos e os formatos de intervenção. | **PAG. 44**

Fonte: Elaborado pela autora

QUADRO 3. Investimentos totais e parciais despendidos na construção da cidade olímpica. | **PAG. 70**

Fonte: http://olympicstudies.uab.es/pdf/wp030_eng.pdf

QUADRO 4. Área bruta de Construção por tipologia de uso (1995 – 2003 – 2010) | **PAG. 83**

Fonte: SILVA *et. al.* (2009: 47)

QUADRO 5. Residentes e trabalhadores na zona do Parque das Nações (2003-2010) | **PAG. 91**

Fonte: COSTA (2002: 62)

QUADRO 6. Esquema síntese das abordagens implementadas nas intervenções das *Docklands* (Londres), *Villa Olímpica* (Barcelona) e Parque das Nações (Lisboa). | **PAG. 101**

Fonte: Elaborada pela autora

QUADRO 7. Principais eixos e domínios para o desenvolvimento regional. | **PAG. 127**

Fonte: <http://www.ccdr-lvt.pt/pt/documento-lisboa-2020/5093.htm>

QUADRO 8. Zonas definidas no Protocolo de Intenções para a frente ribeirinha de Lisboa e no Acordo de Cooperação Institucional entre a CML e a APL. | **PAG. 152**

Fonte: Elaborada pela autora

QUADRO 9. Potencialidades identificadas pelo Plano Geral de Intervenção da Frente Ribeirinha de Lisboa. | **PAG. 156**

Fonte: http://www.cm-lisboa.pt/fileadmin/VIVER/Urbanismo/urbanismo/planeamento/prospectivos/ribeirinha/documento_enquadramento_resumo.pdf

QUADRO 10. Objetivos Gerais do Documento Estratégico Frente Tejo para a frente ribeirinha da Baixa-Pombalina e para a zona da Ajuda-Belém | **PAG. 158**

Fonte: Elaborada pela autora segundo o RCM 78/2008

QUADRO 11. Organogramas parciais com a relação institucional entre a Administração do Porto de Lisboa S.A. e a Câmara Municipal de Lisboa. | **PAG. 166**

Fonte: Elaborado pela autora

CAPÍTULO IV

QUADRO 12. Critérios qualificadores do espaço público da frente ribeirinha de Lisboa. | **PAG. 177**

Fonte: FERNANDES (2012: 87)

QUADRO 13. Eixos estratégicos de intervenção comuns aos documentos e planos analisados. | **PAG. 201**

Fonte: Elaborado pela autora

QUADRO 14. Pontos fortes e pontos fracos dos planos e documentos estratégicos para a frente ribeirinha de Lisboa. | **PAG. 204**

Fonte: Elaborado pela autora

QUADRO 15. Gráfico de avaliação qualitativa do espaço público do troço ribeirinho entre Santos e Santa Apolónia segundo critérios definidos por FERNANDES (2012) | **PAG. 208**

Fonte: Elaborado pela autora

LISTA DE ACRÓNIMOS

- AAP** - Associação dos Arquitetos Portugueses
- AESM** - Agência Europeia de Segurança Marítima
- AGPL** - Administração Geral do Porto de Lisboa
- APL** - Administração do Porto de Lisboa
- CCB** - Centro Cultural de Belém
- CCDRLVT** - Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo
- CML** - Câmara Municipal de Lisboa
- CP** - Comboios de Portugal
- DCC** - *Docklands Community Council*
- EP** - *English Partnerships*
- EUA** - Estados Unidos da América
- EXPO** - Exposição Internacional de Lisboa
- EZ** - *Enterprise Zones*
- FIL** - Feira Internacional de Lisboa
- GATCPAC** - *Grup d'Arquitectes i tècnics catalans per al Progrés de l'Arquitectura Contemporània*
- LDA** - *London Development Agency*
- LDDC** - *London Docklands Development Corporation*
- NISA** - *Nova Icaria Sociedad Anónima*
- PDML** - Plano Diretor Municipal de Lisboa
- PEDPL** - Plano Estratégico do Porto de Lisboa
- PGIFR** - Plano Geral de Intervenção da Frente Ribeirinha
- PGM** - Plano Geral Metropolitano
- PIB** - Produto Interno Bruto
- POZOR** - Plano de Ordenamento da Zona Ribeirinha
- PP** - Plano de Pormenor
- PROT-AML** - Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa
- PU** - Plano de Urbanização
- PUZI** - Plano de Urbanização da Zona de Intervenção
- UOPG** - Unidade Operativa de Planeamento e Gestão
- VOSA** - *Villa Olímpica Sociedad Anónima*



Cais das Colunas, Aboim, 1939.

*Um grande barco parte abandonando
As colunas dum cais ausente e branco.
E o seu rosto busca-se emergindo
Do corpo sem cabeça da cidade.*

Sophia de Mello Breyner Andresen

I INTRODUÇÃO

I.1. Justificação Temática

As cidades de água, em geral, e as frentes de água, em particular, traduzem um longo e complexo processo de acumulação e sucessão de funções. Este processo, despoletado pela atratividade exercida por estes espaços para a fixação humana e para o desenvolvimento de uma multiplicidade de atividades, é fruto das condições naturais e recursos por estes providenciados, onde influiu, necessariamente, um conjunto de fatores germinados a diferentes escalas. Da conjugação destes elementos resultaram dinâmicas de ocupação e arranjos espaciais matizados por uma incidência diferenciada, no tempo e no espaço, de funções e atividades. Estas representam o substrato territorial herdado do processo que constitui o suporte às intervenções objetivadas na revitalização das áreas de interface cidade-água.

Sendo vasta a produção científica sobre o tema em apreço, a sua análise permite perceber que esta se tem centrado, sobretudo, em processos de transformação das frentes de água consignadas aos espaços portuários. São vários os trabalhos que, ao incidirem no estudo das transformações nas cidades portuárias e nas suas implicações na relação porto-cidade, resultaram na proposição de modelos espaciais interpretativos da evolução dos sistemas portuários, assim como na formulação de concetualizações e sistematizações teóricas sobre os efeitos destas transformações na relação cidade-porto e cidade-água.

No entanto, as dinâmicas de revitalização de frentes de água não se esgotam nos processos despoletados pelas transformações das infraestruturas portuárias, verificando-se igualmente noutros contextos territoriais. Destacam-se, desde logo, as especificidades inerentes às áreas de interface cidade-água integrantes de um espaço de fronteira com a água, cujas propriedades gerais exerceram uma forte

influência na atração de diversas atividades humanas no tempo e no espaço. Para além da compreensão dos principais fatores explicativos destas dinâmicas de ocupação, importa igualmente perceber o arranjo espacial daí resultante, na medida em que tal constitui o substrato sobre o qual têm lugar as intervenções de revitalização ocorridas no período pós-industrial.

Atualmente assiste-se a uma valorização crescente da imagem, da memória coletiva e da identidade do lugar nos processos de intervenção em frentes de água, uma abordagem assente nas suas características sociais e histórico-culturais. No caso da frente de água da cidade de Lisboa, é possível observar uma sucessão de intervenções com o intuito de aproximar as pessoas da água, sobretudo junto a locais simbólicos, constatando-se que estas são operadas, em grande medida, sobre áreas funcionalmente obsoletas próximas do centro histórico - tendo herdado estruturas e elementos de ciclos de ocupação anteriores. Assim, torna-se particularmente interessante a aferição da existência de lógicas comuns de intervenção sobre territórios com características similares.

Assumindo que as relações com a água permanecem gravadas no tecido urbano e incorporadas na cidade como memória, bem como a diversidade de usos e funções da frente de água de Lisboa, constata-se que as dinâmicas de revitalização aqui desencadeadas revelam uma relação, ainda discordante, entre realidades urbanas e portuárias. Deste modo, torna-se interessante abordar agora uma visão mais ampla para toda a frente ribeirinha da cidade, onde se pretende, de forma estratégica, criar uma relação de continuidade entre as várias intervenções realizadas, a partir de perspetivas espaciais e formais para futuras relações entre a cidade e o porto, contribuindo para a reintegração do rio com a cidade.

I.2. Delimitação do Objeto de Estudo

Num trabalho desta natureza é importante compreender que os processos de intervenção em frentes de água são estabelecidos segundo critérios que abrangem questões relativas ao papel da cidade num contexto universal, englobando dinâmicas urbanas e portuárias sobre as quais, apesar de relacionadas, se realizam estratégias de desenvolvimento separadamente. Assumindo as transformações a decorrer na frente de água de Lisboa, verifica-se que, apesar da atual readaptação de áreas portuárias a novas formas de ocupação, mais relacionados com atividades urbanas, a problemática cidade-porto se encontra ainda muito presente na cidade, pelo que se entendeu que a aplicação de todos os conceitos estudados sobre o processo de revitalização de frentes de água se materializa neste trabalho com o objeto de estudo “a frente ribeirinha de Lisboa”. O objeto de estudo representa o enfoque do presente trabalho, tratando-se da transformação de áreas portuárias centrais da frente ribeirinha e, nessa medida, a leitura *in loco* é realizada num troço específico da frente ribeirinha de Lisboa que envolve uma complexidade característica de frente de água do centro histórico da cidade, levantam questões específicas de centralidade, contexto social e institucional, fortes presenças históricas, estratégias geográficas e o conflito entre o urbano e o porto.

A seleção do caso de estudo realizou-se de forma a maximizar os elementos que poderiam permitir uma análise comparativa, expondo a diversidade presente num contexto urbano e social das várias zonas abrangentes neste troço e procurando responder a critérios como: **i)** proximidade ao centro histórico e urbano; **ii)** intenção de devolução do espaço à esfera pública e **iii)** interface de dinâmicas urbanas e portuárias. Desta forma, selecionou-se, como caso de estudo, o troço ribeirinho entre Santos e Santa Apolónia, prendendo-se esta seleção,

acima de tudo, com o contacto consistente e de proximidade ao local e com os atores intervenientes, partindo de uma hipótese de comparação de realidades e resultados entre as zonas abrangentes a este troço, com o objetivo de atingir resultados claros e completos.

1.3. Objetivos da Investigação

O presente trabalho de investigação tem como objeto de estudo o processo de revitalização de frente de água no caso da cidade de Lisboa, como cidade portuária, numa relação de contiguidade para com o rio Tejo. Este estudo tem como objetivo geral, apresentar processos de revitalização da frente de água de Lisboa que integrem a lógica portuária na lógica urbana e que visem a devolução da frente de água e do rio à esfera pública.

Desta forma, assumindo as realidades das relações cidade-água e cidade-porto, tem-se como objetivos específicos: **i)** compreender as sistematizações teóricas e as evidências empíricas sobre os processos de intervenção em frentes de água urbana; **ii)** analisar as estratégias de intervenção na frente de água que têm por base o “reencontro com o rio”, onde se procura a apropriação da relação de proximidade entre a cidade, o porto, o homem e o rio, suportada na afirmação do carácter vocacional de cada área; **iii)** identificar lógicas comuns no processo de intervenção na frente de água que apostem em dinâmicas de revitalização social e territorial deste espaço; **iv)** Compreender as relações entre os diferentes atores envolvidos nestes processos de intervenção.

1.4. Questões de Trabalho e Hipóteses

O presente trabalho parte da questão de investigação que procura apresentar a matriz global e as especificidades do processo de revitalização de frentes de água que tomem como ponto de partida

a ligação da cidade com o rio e a devolução destes espaços à esfera pública. Considerando a realidade bilateral da cidade portuária de Lisboa, a problemática decorrente da relação cidade-porto, como questão de trabalho, abrange questões relacionadas com o planeamento e com a gestão urbana, dimensões abordadas na presente investigação no sentido de desenvolver possíveis estratégias que incluam a interligação destas realidades. Paralelamente, procura-se entender qual será o valor do porto na lógica urbana e social e que influência a sua valorização e restituição de sentido de pertença perante a população poderão assumir num processo de revitalização da frente de água. Nesse sentido, surge um conjunto de outras questões que se centram na génese do envolvimento dos atores responsáveis pelos processos de tomada de decisão que estão na origem das opções projetuais para as frentes de água e do seu papel como intervenientes na elaboração e execução dos mesmos.

Destas questões estabelecem-se algumas hipóteses que partem do princípio que: **i)** com a implementação de um processo de revitalização na frente de água se poderá inverter a atual separação entre a cidade e o rio; **ii)** a transformação dos vazios urbanos na frente de água e a integração de espaços públicos é importante no processo de intervenção na frente de água; **iii)** a reintegração da dinâmica portuária na lógica urbana e social da cidade poderá contribuir para a revitalização das frentes de água; **iv)** a participação da cidade e do porto em futuras estratégias de intervenção possibilita o restabelecimento da ligação da cidade com a água; **v)** um processo participado entre os atores envolvidos poderá influenciar, de forma positiva, a comunidade no reconhecimento e aceitação da realidade bilateral da frente de água e o desenvolvimento social e económico.

I.5. Metodologia da Investigação

Para responder às questões colocadas e como forma de atingir o objetivo principal do presente trabalho, optou-se por estabelecer à partida uma metodologia que regulasse e orientasse a investigação durante todo o seu decorrer. Sendo o objeto de estudo a frente de água de Lisboa, as especificidades e propriedades destes espaços, adota-se uma metodologia de estudo de caso com uma abordagem de carácter qualitativo, descritivo, analítico e reflexivo. Neste contexto mobilizou-se uma diversidade de técnicas de recolha e análise de informação, que envolvem, essencialmente, o levantamento e análise bibliográfica, documental, cartográfica e estatística, a análise de projetos de referência, a observação direta e entrevistas, para que se reúnam as condições necessárias para dar resposta aos problemas e questões desenhadas no trabalho.

Numa primeira fase e com o auxílio de bibliografia específica sobre o tema das cidades, frentes de água e respetivas intervenções, com o intuito de definir um quadro concetual, relacionando conceitos e estabelecendo as bases da dissertação num enquadramento teórico para sustentar as questões essenciais para o trabalho desenvolvido.

Relativamente à segunda abordagem, na sequência do trabalho, ilustram-se os conceitos anteriormente definidos com projetos de referência nacionais e internacionais cujo estudo é realizado através de pesquisa bibliográfica e documental e considerado pertinente para o desenvolvimento da investigação, com o objetivo de estudar a utilização, num contexto mais prático, de diferentes técnicas de elaboração e execução de planos/projetos, com base nos temas-chave identificados anteriormente. Foram selecionados dois projetos internacionais, em Londres e em Barcelona e um nacional, em Lisboa, a fim de interpretar as intervenções nas respetivas frentes de águas e aferir a natureza e as especificidades dessas mesmas intervenções. Este procedimento

tem por base a constatação de que a compreensão dos processos em curso nas frentes de água será facilitada pelo aprofundamento do conhecimento sobre a diversidade e especificidades de frentes de água e intervenções de revitalização nelas operadas, com diferentes escalas e naturezas, noutros contextos territoriais. Neste âmbito, interpretar a tradução institucional, espacial e social das metamorfoses funcionais ocorridas nas respetivas frentes de água tem como principal finalidade a procura de possíveis respostas às questões levantadas para a cidade de Lisboa.

Numa fase seguinte aos processos de referência, avança-se para o caso de estudo central desta investigação, Lisboa e a sua frente de água, cuja metodologia se encontra esquematizada no quadro 1.

	1ª Parte MACRO ESCALA	2ª Parte ESCALA URBANA	3ª Parte ESCALA HUMANA
DINÂMICA INSTITUCIONAL	<p>Análise bibliográfica e documental</p> <p>Contextualização</p>	<p>Entrevistas semiestruturadas - entidades institucionais:</p> <p>CML, APL</p> <p><u>Tópicos de interesse:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Gestão e Administração - Parceria entre as entidades - Relação Cidade-Porto 	<p>CML, APL, Marinha Portuguesa</p> <p><u>Tópicos de interesse:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Parceria entre as entidades - Devolução à esfera pública
DINÂMICA URBANA	<p>Análise de Planos/ Projetos/ Documentos Estratégicos</p> <ul style="list-style-type: none"> - Carta Estratégica 2010-2024 - Lisboa 2020 - PROT-AML - PEL - PEDPL 	<ul style="list-style-type: none"> - PDML - POZOR - Acordo de Cooperação entre CML e APL - Protocolo de Intenções para a Frente Ribeirinha (CML e APL) - PGIFR 	<ul style="list-style-type: none"> - PP de Salvaguarda da Baixa Pombalina - Projetos da zona entre o Cais do Sodré e Santa Apolónia
		<p>Análise Cartográfica</p>	
		<p>Entrevistas semiestruturadas - entidades institucionais:</p> <p>CML, APL</p> <p><u>Tópico de interesse:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Intenções para as várias zonas 	<p>CML, APL, Marinha Portuguesa</p> <p><u>Tópicos de interesse:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Intenções para a zona entre Santos e Santa Apolónia
DINÂMICA SOCIAL			<p>Observação <i>in loco</i> - Avaliação do Espaço Público</p> <p><u>Critérios qualificadores (FERNANDES, 2012):</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Identidade - Continuidade/ Permeabilidade/ Legibilidade - Segurança/ Conforto/ Aproximabilidade - Mobilidade/ Acessibilidade - Diversidade/ Adaptabilidade - Robustez/ Durabilidade - Sustentabilidade

QUADRO 1. Esquema síntese dos instrumentos de recolha de dados e procedimento na metodologia do trabalho.

Inicialmente procedeu-se à contextualização da problemática da investigação e ao enquadramento do objeto empírico, através da realização de uma pesquisa bibliográfica específica e documental histórica que permitiu compreender a evolução económica, urbana e social da cidade como capital. A pesquisa bibliográfica foi realizada com base em material publicado sobre investigações e trabalhos realizados anteriormente que incluem livros, artigos científicos, dissertações, relatórios e documentos técnicos, entre outros. Por sua vez, a pesquisa documental incidiu em conteúdos sem tratamento analítico que incluiu diplomas legais, fotografias, material cartográfico, entre outros. Ainda no contexto de recolha de informação, tendo como objetivos principais interpretar as intervenções realizadas na frente de água e aferir a natureza e as especificidades dessas mesmas intervenções, realizou-se a inventariação e análise de cartografia com a finalidade de observar e perceber a evolução da malha urbana da cidade de Lisboa e da própria frente de água e como a sua relação com o rio Tejo se foi alterando ao longo do tempo, assim como perceber em que situação se situa atualmente. Posteriormente e tendo em conta a caracterização realizada anteriormente, procedeu-se à recolha e análise de planos, programas e ações e outros instrumentos de intervenção previstos para a frente de água da cidade, com o intuito de avaliar o impacto potencial dos que não foram implementados e o impacto real dos que foram executados.

Uma vez identificados os tópicos de interesse relativos ao objeto de estudo e correspondendo a cada um destes uma série de questões, realizou-se uma recolha informativa sob a forma de entrevistas semiestruturadas junto dos atores intervenientes e responsáveis pelo território e diretamente envolvidos na questão das relações entre a cidade e o rio, de forma a fundamentar a investigação e a compreender como é realizado o processo de intervenção em espaços ribeirinhos. Ao longo do trabalho relativo à frente de água de Lisboa foi feita referência

aos vários atores entrevistados e que se encontram de alguma forma envolvidos no processo de intervenção neste território, sendo que cada ator é identificado por uma letra e sendo possível consultar informação mais detalhada sobre os vários participantes envolvidos nos anexos.

Estas análises surgem para que, numa fase posterior, fosse possível identificar um troço da frente de água da cidade de modo a proceder à aplicação dos vários conceitos e técnicas anteriormente desenvolvidos e devidamente ilustrados num caso de estudo real, permitindo dar resposta ao conjunto de questões de trabalho que se levantaram com o processo de revitalização da frente de água de Lisboa. Nesta fase da investigação, foi realizado o trabalho de campo como central e fundamental para a concretização da investigação, desenvolvendo-se através da aplicação de um método de observação *in loco* no troço selecionado por meio de apontamentos e recorrendo a levantamento fotográfico, com a finalidade de identificar as características presentes no respetivo contexto. A observação desenvolveu-se numa escala de aproximação ao espaço público e às áreas portuárias avaliando-se a situação presente através da identificação das potencialidades e fragilidades e de um diagnóstico prospetivo, já direcionado para os objetivos gerais e específicos a atingir (integrar, revitalizar) e a partir dos quais foi elaborada uma estratégia, um programa de ação e um modelo urbano para uma zona resultante da elaboração do trabalho.

I.6. Estrutura e Encadeamento do Trabalho

Como forma de organizar todo o trabalho realizado, no decorrer da presente investigação, optou-se pela organização formal do documento em cinco capítulos, **i)** Introdução; **ii)** Cidades e frentes de água – teorias e práticas; características e intervenções; **iii)** Cidades portuárias de referência – projetos nacionais e internacionais; **iv)** Lisboa ribeirinha – de Santos a Santa Apolónia, epicentro da revitalização da frente de água de Lisboa; **v)** Conclusões e desenvolvimentos futuros.

Com esta estrutura, o trabalho inicia-se num primeiro momento pela introdução ao trabalho, justificando o tema, introduzindo os objetivos, as metodologias utilizadas e questões de trabalho, dando corpo a um primeiro capítulo.

No segundo capítulo, Cidades e frentes de água, realiza-se uma contextualização e análise dos conceitos teóricos sobre frentes de água e as dinâmicas relativas às intervenções nestes territórios, que suportam todo o desenvolvimento do trabalho e são implementados no caso de estudo selecionado.

Num terceiro momento, é possível ilustrar os conceitos previamente estudados através do desenvolvimento de uma análise de três projetos de referência: **i)** *Docklands*, Londres; **ii)** *Villa Olímpica*, Barcelona; **iii)** Parque das Nações, Lisboa. Os exemplos selecionados têm características distintas entre si, sendo que todos se enquadram nas lógicas de metrópoles e capitais europeias como forma de os adequar como referência à presente investigação numa procura por manter a maior proximidade possível com o caso de estudo, a frente de água de Lisboa.

No quarto capítulo, como momento central do presente trabalho, a investigação sobre o objeto de estudo é separada sob três escalas: **i)** *macro-escala*; **ii)** *escala urbana*; e **iii)** *escala humana*, correspondendo a uma análise do objeto de estudo que estrutura a discussão, respetivamente, a uma grande escala, a uma escala intermédia e a uma escala de detalhe e que inclui a interligação e influência destas entre si. Assim, na *macro-escala* é realizada a contextualização da cidade de Lisboa como cidade portuária e como capital, com a importância do porto na sua lógica de funcionamento e na lógica da cidade, com a forma como é realizada esta simbiose e com as estratégias gerais adotadas para as respetivas dinâmicas. Na *escala urbana* realiza-se uma aproximação ao objeto de estudo, a frente

ribeirinha de Lisboa, onde se destacam questões relativas à resolução urbana e institucional em prol da relação cidade-rio, abordando-se os processos de transformação e de planeamento e o papel e influência no processo por parte dos atores intervenientes, na tentativa de descortinar como resulta o sistema de governança neste território. Já na *escala humana*, considera-se o indivíduo e a sua relação com o rio e com as dinâmicas que lhe são intrínsecas, urbanas e portuárias, como referência determinante na seleção e análise da área de estudo delimitada, entre Santos e Santa Apolónia, sobre a qual se estabelece uma estratégia de intervenção de revitalização segundo critérios estabelecidos anteriormente.

Por fim, no último capítulo, são elaboradas as conclusões que pretendem fortalecer o argumento do trabalho de que é possível promover um processo de revitalização na frente de água de Lisboa, lançando ainda desafios e oportunidades de desenvolvimentos futuros. Considera-se que a presente investigação surge com o intuito de fomentar a revitalização de frentes de água e a reintegração do porto na lógica urbana, comprovando o potencial impacte no reconhecimento portuário por parte da população e no possível desenvolvimento social e económico, que possam decorrer deste tipo de intervenções.

Em anexo surge um conjunto de materiais que se consideram ilustrativos do trabalho de desenvolvimento, onde constam: i) elementos cartográficos; ii) planos e programas analisados; e iii) transcrição de entrevistas realizadas a atores pertencentes a entidades distintas e envolvidas no processo de intervenção na frente de água de Lisboa.

II. CIDADES E FRENTES DE ÁGUA – TEORIAS, CARACTERÍSTICAS E INTERVENÇÕES

Considerando que o presente trabalho de investigação se foca no estudo do processo de revitalização de frentes ribeirinhas, num contexto de contiguidade entre a cidade e o meio aquático adjacente, entendeu-se pertinente realizar uma abordagem teórica sobre os conceitos associados e várias estratégias adotadas, contribuindo para a contextualização e compreensão das particularidades dessas composições urbanas.

Inicialmente procede-se à clarificação do conceito de Cidades de Água, analisando-se ainda as especificidades das suas Frentes de Água, para em seguida explorar o conceito da relação Cidade - Água e fazer o retrato de algumas referências internacionais bem como analisar as novas configurações de intervenções nas respetivas frentes de água.

Verificando-se que a generalidade das referências bibliográficas aborda predominantemente a temática portuária, enquanto infraestruturas fundamentais nas frentes de água, procede-se em seguida à apresentação de uma breve resenha histórica sobre a importância destas zonas no desenvolvimento económico das respetivas cidades.

Este capítulo culmina com uma breve reflexão sobre a importância das intervenções em frentes de água na competitividade das regiões urbanas. Segue-se uma referência a novas configurações das intervenções em frentes de água, utilizadas para as várias intervenções.

II.1. O CONCEITO DE CIDADE E FRENTE DE ÁGUA

A discussão do conceito de cidades de água neste âmbito prende-se com a necessidade da sua clarificação dado que se deseja uma abordagem centrada na relação da cidade com a água que nela se insere. Assim, apesar de inúmeras definições analisadas, considera-se na leitura de BRUTTOMESSO (1993: 2) que:

[...] podemos individualizar como ciudades de agua, todos aquellos asentamientos urbanos, de estructura completa y de dimensión significativa, que mantienen con el agua, en sus diversas formas, una relación visible importante.

Assim definidas, essas cidades desempenham, com a presença da água próxima do tecido urbano, um papel relevante não só sobre o plano da estética da cidade, mas também numa dimensão estratégica de desenvolvimento urbano. A especificidade das cidades de água tendem, efetivamente, a contribuir para explicar uma confluência de atividades e a sua organização, com influência nas dinâmicas territoriais da sua envolvente. BRUTTOMESSO (1993) acrescenta às cidades de água cinco elementos essenciais, sendo esses:

- i)** a existência de uma relação cidade - porto, com a presença de uma estrutura estratégica e complexa para o desenvolvimento económico da cidade;
- ii)** o aproveitamento da água como lugar para a construção, quer para infraestruturas de uso coletivo como para estruturas destinadas à habitação, que, numa perspetiva de aproximação da água, ganham significados simbólicos que exaltam a obra, levando a atribuir um papel emblemático para toda a cidade;
- iii)** a exploração do transporte urbano sobre água, não como substituto do sistema tradicional de transporte público e privado, mas como eventual ajuda no combate ao congestionamento viário nas ruas da cidade;

iv) a presença da água como elemento de beleza na paisagem urbana, criando uma combinação entre natureza e artificial que transforma, modifica e exalta os lugares da cidade, estruturando os assentamentos urbanísticos;

v) a relação com a frente de água, a porção de tecido da cidade que se encontra sobre a margem, em contacto com a água, com a potencialidade de desenvolvimento em todo o assentamento urbano numa perspetiva de contiguidade com a água.

Nestas circunstâncias, o elemento água torna-se num componente essencial do território na medida em que impõe a sua presença como encadeador de vários níveis sociais: cultural, simbólico, económico e urbanístico.

Sabemos que a diversidade e qualidade deste contexto urbano singular advêm da relação que a cidade constrói mutuamente com a água, imprimindo um forte cunho cultural e patrimonial e construindo valores identitários e simbólicos que marcam esta intensa relação. Corroborando esta ideia, FERREIRA (1997), afirma que cidades de água são entendidas, efetivamente, como cidades históricas, ou seja, cidades de historicidade urbana e cultural, cujo papel representativo na articulação entre a terra e a água é desempenhado pelas suas frentes urbanas, marítimas ou fluviais. Assim, a autenticidade destas cidades está diretamente ligada à presença da água e a garantia da mesma é assegurada nas suas frentes de água.

Com efeito, as frentes de água urbanas, marítimas ou fluviais, de cidades históricas, condensam uma particularidade territorial, simbólica e cultural que configura, respetivamente, uma fronteira territorial, uma simbologia identitária e uma projeção histórico-cultural (FERREIRA, 1997). O autor defende que as frentes de água assumem o papel de uma fronteira territorial como uma demarcação de territórios que, nessa específica condição, (...) *galvanizam identidades múltiplas e*

participam e incorporam a identidade dos restantes territórios; uma simbologia identitária na medida em que a própria dupla condição (...) de identidade histórica e cultural estrutura e projeta os traços identitários e patrimoniais das mesmas cidades; e uma projeção histórico-cultural no sentido de uma (...) assunção de um património histórico-cultural em constante processo de reatualização (FERREIRA, 1997:70). Tecem-se, desta forma, os laços patrimoniais das frentes de água urbanas de cidades históricas e, assim, das próprias cidades de água.

Assumindo-se a prossecução de uma abordagem orientada do conceito, concordante com os objetivos da investigação, procede-se seguidamente a uma análise focada no conceito de cidades de rio, dado que o objeto de estudo se trata de uma cidade fluvial. Esta aproximação interpretativa ao conceito de cidades e frentes de rio acaba por se enquadrar nas definições correntes de cidades e frentes de água, com a particularidade de respeitar uma frente de rio ou estuário.

Tendo em conta critérios de posicionamento, proximidade em relação ao plano de água, funcionais, uso do solo e âmbito espacial, depreende-se que a expressão frente ribeirinha é utilizada para se referir ao interface terra – água que compreende a faixa ou extensão de terreno contígua a um curso de água, com uso urbano/industrial e com um âmbito espacial restrito, e o plano de água adjacente, confinando-se a uma faixa de largura variável integrada num conjunto urbano que contacta fisicamente com o rio (FERNANDES, 2014). Já na perspectiva de COSTA (2007: 14), as frentes de água em cidades fluviais correspondem:

(...) a un espacio de las ciudades fluviales que, representando una unidad conceptual dentro de su organización general (el corredor de contacto de estas ciudades con sus rios), no es todavía un territorio unitario, sino la yuxtaposición de múltiples riberas en el espacio y en el tiempo.

Como já referido, não são apenas as cidades que transformam os rios, também os rios transformam as cidades e a forma como a população as vivencia. Como afirma SARAIVA (2010: 136), *A cidade, como construção social e cultural que é, criou múltiplos espaços e construções que na envolvente dos rios adquirem um significado especial*, e que atualmente assumem grande atratividade. A autora define o património cultural como um dos aspetos para a caracterização e avaliação estética do tecido urbano adjacente ao rio, considerando-se que este é representativo de formas de integração das memórias coletivas associadas ao rio e de representação social (SARAIVA, 2010).

Além da visão patrimonial, cultural e simbólica que recai sobre o espaço da cidade adjacente à água e, partindo do pressuposto de que a experiência percebida na relação cidade - rio é predominantemente visual, a possibilidade de ver o rio diretamente a partir da cidade, influencia fortemente a relação entre ambos. A permeabilidade visual depende das relações espaciais e morfológicas entre os elementos urbanos (vias, edifícios, espaços abertos, vegetação, entre outros). Para além do referido, enquadrando-se conceptualmente na formulação proposta por LYNCH (2008), a identificação e o potencial acréscimo de pontos marcantes no corredor fluvial, contribui, igualmente, para a definição e valorização da frente de água. A questão dos pontos de referência enquadra-se numa perspetiva de perceção da imagem da cidade e, neste contexto, de melhor legibilidade e referência do rio na contextualização da própria estrutura urbana.

Ainda no sentido da imagem da cidade, a organização dos seus elementos urbanos deve refletir certas linhas de força que representam uma combinação de circunstâncias que estiveram na origem da mesma. O mesmo acontece em cidades de água, onde existe uma relação óbvia e imediata entre as linhas de força e as linhas de demarcação geográfica. Como defende CULLEN (2010), utilizando a expressão cidades costeiras no lugar de cidades de água, a verdadeira

razão de ser destas cidades é a linha ao longo da qual se encontram terra e água, e, acrescentando, *(...) isso explicará talvez que nas cidades costeiras a personalidade resista melhor do que em quaisquer outras* (CULLEN, 2010:113). Ou seja, existindo uma delimitação geográfica marcadamente marítima, existe, forçosamente, uma projeção na água da cidade.

É possível afirmar que, enquanto malha integrante da estrutura da cidade e espaço de interface terra - água, a frente de água tem sido, ao longo dos tempos, um lugar central nas cidades de água. Esta centralidade advém das propriedades ativas e dinâmicas que sempre existiram neste espaço de ação e de interação. Um bom exemplo destes espaços são as zonas portuárias, dado que, e apesar das diversas mutações resultantes nas mesmas, no essencial era mantido nas frentes de água a vertente mais económica, ligada aos aspetos transacionais da atividade portuária e à exploração dos recursos aquáticos (FERREIRA, 1997). Este facto sugere que um certo carácter ou potencial de um espaço de água se encontra vinculado ao mesmo e que, dessa forma, são geradas relações de força que permitem o predomínio de uma determinada atividade.

II.2. A RELAÇÃO CIDADE - ÁGUA

Para a compreensão da interface cidade - água, mais precisamente num enquadramento fluvial, é necessário analisar a evolução desta relação entre as cidades e os seus rios. Poder-se-á interpretar estas relações numa visão retrospectiva, como tendo passado por várias fases, refletindo a evolução cultural, filosófica e ética das relações da sociedade com a natureza, neste caso, com os rios. SARAIVA (2010: 20-23) explica e decompõe a evolução histórica desta interface em cinco fases, sendo estas:

1ª fase: Numa primeira fase de temor ou sacralização, os rios são respeitados e temidos, associados a divindades e possuidores de poder de vida e de morte.

2ª fase: Uma segunda fase é de harmonia e ajustamento, onde os dois elementos se adaptam à existência mútua. Neste contexto, as cidades procuram gerir os recursos oferecidos pelo rio, nomeadamente alimento, energia e transporte, sem constrangimentos na fisionomia do rio.

3ª fase: Em seguida surge uma fase de controlo e domínio, na qual a sociedade urbana apresenta um comportamento mais agressivo em relação ao rio, aproveitando-se dos seus recursos e alterando as suas margens e o seu curso.

4ª fase: Posteriormente existe uma fase de degradação e sujeição, na qual o mau estado de conservação do rio se agrava, apresentando sinais de poluição e de alterações que afetam o seu ecossistema. O rio deixa, neste caso, de constituir uma mais-valia para a cidade, provocando o afastamento destes dois elementos.

5ª fase: Finalmente dá-se a fase de recuperação e sustentabilidade, na qual se retoma a consciência social e ecológica e a revalorização do recurso aquático.

Fazendo uma leitura do progresso da relação da Humanidade com os cursos de água, constata-se que estes constituem, desde a antiguidade até aos dias de hoje, um elemento primário na vida humana. À medida que as populações se apercebem do valor intrínseco da água, principia-se a adaptação, o aproveitamento e, até, a alteração do seu próprio curso natural.

Contextualizando uma última fase supracitada com a atualidade, é possível verificar que, presentemente, se antevê a recuperação das relações entre as cidades e os seus respetivos rios, voltando o mesmo a ser um importante ativo para o desenvolvimento urbano. Nesse sentido, SARAIVA (2010: 70-71) enuncia quatro relações tipo - morfológicas explicativas de alguns tipos de interação entre as cidades e os seus respetivos rios, sendo estas:

i) A relação funcional/económica, que se estabelece por via das funções que o rio tem para a cidade e vice-versa, como por exemplo, a função portuária, usufruindo do rio como meio ou infraestrutura de transporte; atividades de lazer que tiram partido da presença da água; atividades industriais consumidoras de água ou a possibilidade do desenvolvimento de atividades piscatórias.

ii) A relação ecológica/ambiental estabelece-se pelo facto de o rio ser uma fonte de biodiversidade e um corredor ambiental que influencia o clima urbano e a depuração ambiental, constituindo assim, um indicador de qualidade da relação entre rio e cidade e permitindo que os seus utilizadores possam beneficiar com a proximidade dos ecossistemas ribeirinhos.

iii) A relação paisagística/sensorial é interdependente da relação morfológica entre cidade e rio, das dimensões do rio e da própria estrutura da cidade. A relação paisagística é eminentemente sensorial e subjetiva e isto pode depender de diversos fatores, tais como a abundância ou não de pontos de vista, o significado histórico e social do rio, entre outros.

iv) A relação histórica/emotiva diz respeito às inter-relações entre cidade e rio, tanto as que se relacionam com vivências positivas, como as que ficaram marcadas por desastres naturais como cheias, inundações ou artificiais negativos, que cunham inexoravelmente a essência do sistema cidade - rio. Consequentemente, os significados das relações históricas deste sistema influenciam a multiplicidade de emoções que os indivíduos experimentam ao longo do tempo relativamente à proximidade de um elemento com valor cultural como é o rio.

Uma vez presente numa cidade, a água quase perde a sua naturalidade para se tornar numa importante componente do território com valências diversificadas, consoante a utilização que lhe atribuem. Este elemento natural desempenhou, desde sempre, um papel fundamental no desenvolvimento das sociedades, primeiramente como meio de irrigação de plantações, para alimentação das populações e animais, e, posteriormente, como fonte de energia e meio de comunicação. A existência de vias de comunicação de tamanha importância como são os rios, mares e oceanos, tornou-se determinante no assentamento das principais aglomerações urbanas e, conseqüentemente, das suas frentes de água (GUIMARÃES, 2006; MEYER, 1999; FERREIRA, 1997; HOYLE e PINDER, 1992).

As frentes de água não só constituem espaços de trocas comerciais, industriais e sociais, como também dão corpo à expressão “onde a terra acaba e o mar começa”, que não designa apenas uma figura de retórica literária, mas, principalmente, a representação emblemática e simbólica da natureza transfronteiriça destes territórios de interface entre terra e água (FERREIRA, 1997). Neste específico contexto, estas áreas transfronteiriças galvanizam identidades históricas e culturais, que, como dupla condição, estruturam e projetam os traços identitários e patrimoniais das suas cidades.

O significado histórico e cultural de um rio, além de atribuído às suas margens, está igualmente vinculado à própria ligação morfológica entre cidade e rio, na medida em que se estabelece uma relação paisagística com a inserção e abundância de pontos de vista, sobre o rio, na malha urbana. Neste sentido, a análise de uma paisagem, como feito cultural (CANTAL-DUPART *et al.*, 1993), encontra-se dependente da percepção por parte de cada indivíduo, que detém as suas referências sociais e culturais. Os significados que a paisagem transmite, influenciam o que os indivíduos experimentam ao longo do tempo e o valor cultural e social atribuído à presença do elemento água próximo do seu meio urbano.

Estas cidades de água apelam a processos de recomposição identitária, territorializada, decorrentes desta condição urbana específica, a presença da água. Apesar de ser uma característica que se tem alterado ultimamente, o facto é que as cidades têm virado as costas à água, o que tem tomado conta da imagem da cidade. Há, por isso, uma necessidade cada vez mais evidente e premente de redefinir as suas frentes de água e restabelecer ligação com as respetivas cidades, de modo a devolver a identidade a estes e assim voltarmos a ter uma ligação cidade - água.

II.3. EVOLUÇÃO DAS FRENTES DE ÁGUA

Ao longo do tempo as frentes de água foram-se adaptando e materializando as necessidades definidas pela evolução da cidade e da sua população, tanto nos aspetos económicos, como industriais e sociais. Na sua origem, a cidade estabelece uma dinâmica de relação com a água através do desenvolvimento de atividades piscatórias e comerciais marítimas, atuando a água como fator determinante na fixação das populações.

Adotando uma perspetiva histórico-cultural, verifica-se que esta relação tem sofrido alterações próprias da dinâmica urbana, passando as frentes de água por várias fases em termos de usos e funções. Desta forma, recuando no tempo, destaca-se o facto de a proximidade às frentes de água constituir uma vantagem competitiva para várias atividades industriais e comerciais, beneficiando da acessibilidade conferida pelas instalações portuárias/transportes marítimos. Como advento do comércio, a infraestrutura responsável pelo desenvolvimento económico foi, em muitos casos, o porto (SAIRINEN *et al.*, 2006), que estabelece, desde sempre, um papel determinante no desenvolvimento e na caracterização de cada cidade.

CIDADE - PORTO

As frentes de água constituem-se, já por vários séculos, como elementos transicionais entre a cidade e a água. Quando estas assumem, a determinada altura, instalações portuárias, além de funcionarem como espaços de transição, transformam-se em áreas de desenvolvimento urbano estratégico e espaços de troca comercial, cultural e social.

Numa perspetiva evolutiva, constata-se que a relação entre a cidade e o porto sempre foi muito estreita. Na sequência da capacidade de atraírem diferenciadas atividades económicas, os portos desencadearam formas de povoamento específicas diferentes de todo o processo de urbanização do litoral. Neste contexto, os portos foram durante um longo período o centro geográfico e funcional da cidade, tendo-se estruturado o tecido urbano a partir do cais (ESTEVENS, 2005).

Desta forma, verifica-se que o porto se desenvolveu paralelamente ao desenvolvimento da sua própria cidade, refletindo as necessidades definidas pela evolução da cidade e da própria sociedade, tanto ao nível económico, como industrial e social e pela crescente atividade comercial. As funções portuárias e industriais encontravam-se dependentes da acessibilidade conferida pelo porto para o desenvolvimento destas atividades, o que permitiu o florescimento gradual de um conjunto de atividades direta e indiretamente ligadas ao porto (FERNANDES, 2014).

Estas áreas provaram ser, ao longo de vários séculos, de grande importância para as cidades, não só em termos de ligação e comércio com outras cidades, ou de descoberta e conquista de novos territórios, mas também como elemento identitário e cultural. A identidade e herança como cidade portuária, no geral, conferiu igualmente a contínua aposta no desenvolvimento das suas estruturas portuárias, de forma a permitir o crescimento do aglomerado urbano e do porto como dinamizador económico (HOYLE e PINDER, 1992).

Com o crescimento da atividade portuária ligada ao comércio marítimo, a relação destes espaços com a água foi-se consolidando, adquirindo assim um carácter industrial como sector importante da economia urbana. Com o despoletar da industrialização, o processo de transformação das frentes de água destas cidades em zonas

industriais implicou o final duma relação direta entre as cidades e a água. Esta relação, que tinha provocado uma determinada identidade urbana, viu-se repentinamente cortada, dando lugar à coexistência entre ambos os elementos. É exemplo da evolução desta relação entre cidade, frente de água e água, a ilustração que se segue na figura 1.

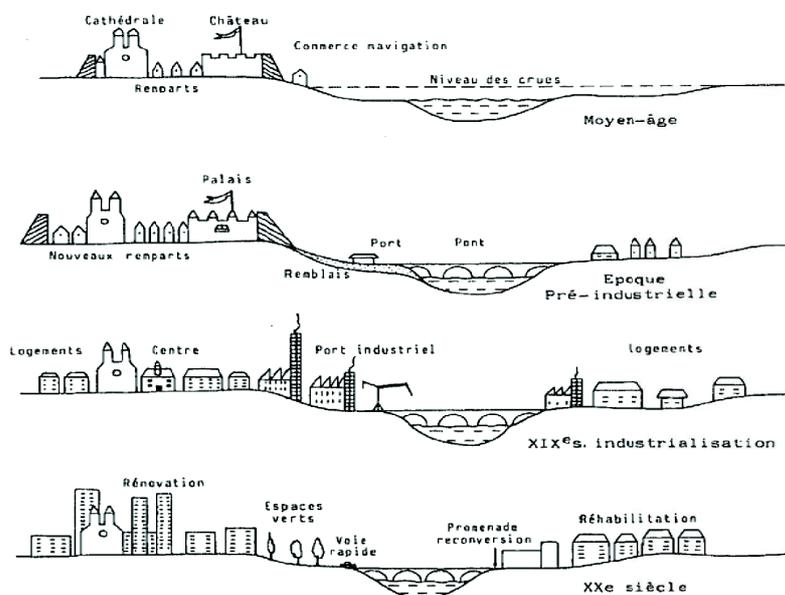


FIG.1. Evolução do crescimento das cidades em relação às suas margens.

É possível observar que as transformações na fronteira da linha de água influenciaram, ao longo do tempo, toda a lógica da malha urbana a que está agregada. Com a instalação de portos na época pré-industrial, surgem, nas frentes de água, zonas de desenvolvimento urbano estratégico e espaços de troca comercial, cultural e social. Estas áreas permitiam, numa primeira fase, pela sua dimensão e organização, uma transparência indispensável para uma boa relação entre as cidades e a água, sem constrangimentos impostos pelas particularidades do uso do território (FADIGAS, 2010).

Com a industrialização dá-se o crescimento dos espaços portuários e a expansão das respetivas cidades permitida pelo desenvolvimento gerado pelas trocas comerciais. Porém, com o passar dos anos, e

nomeadamente com o desenvolvimento de outros tipos de transporte, ocorre uma menor dependência do meio marítimo, não obstante este continuar a ser o principal modo de transporte para distâncias intercontinentais.

Com a tecnologia e a necessidade de inovação e expansão, a relação entre o transporte e a indústria é redefinida, com reflexos na ocupação das frentes de água. Uma das referências em matéria de transformação e renovação portuária, é o modelo Anyport, inicialmente desenvolvido por BIRD (1963), o qual estabelece um padrão de crescimento das infraestruturas portuárias ao longo dos tempos, com base na evolução dos portos britânicos. O referido autor constitui um modelo de etapas explicativas da evolução dos portos, representadas pelo desenvolvimento das suas infraestruturas e pelas alterações nos seus layouts, sendo estas:

i) Uma fase inicial de implantação foi fortemente dependente de aspetos geográficos. O padrão de evolução dos portos começou a partir de um porto original, muitas vezes associado a atividades de pesca, comércio e construção de barcos. Até à Revolução Industrial, os portos permaneceram relativamente simples no que se refere às instalações dos seus terminais, próximos dos centros das cidades, e às atividades relacionadas ao porto, estando estas focadas em áreas diretamente adjacentes aos respetivos terminais;

ii) A fase de expansão é marcada por diversas mudanças desencadeadas pela Revolução Industrial, que tiveram impacto nas atividades portuárias. A quantidade crescente de mercadorias, pessoas e navios maiores levou à expansão de ancoradouros e à construção de novos porões. Além disso, a integração de linhas férreas aos terminais portuários permitiu o acesso a uma vasta *hinterland*¹, com um crescimento proporcional do tráfego marítimo;

1. Área terrestre de influência do porto, de mercado, da qual ou para a qual o porto envia e recebe cargas. In <http://www.scielo.br/pdf/gp/v17n3/09.pdf>.

iii) A fase de especialização envolveu a construção de porões especializados para a dragagem de navios de maiores dimensões e para manobrar um maior número de cargas, o que fez aumentar, significativamente, as necessidades de armazenamento. Esta evolução implicou a migração e fixação de vários portos em áreas distantes das iniciais. Com isto, as instalações portuárias originais, comumente adjacentes às áreas centrais das cidades, tornaram-se obsoletas e foram abandonadas, constituindo novas oportunidades de reconversão para outros usos.

Estes acontecimentos resultam numa separação espacial entre porto e cidade, o primeiro a procurar novas áreas de expansão não condicionadas pela ocupação urbana, melhores acessibilidades marítimas e maior facilidade na articulação modal com as grandes infraestruturas de transporte terrestre. Por sua vez, o progressivo abandono das frentes de água urbanas, até então ocupadas com funções portuárias/industriais, refletiu-se num processo de decadência e desocupação das instalações portuárias, permitindo, assim, o desenvolvimento de operações urbanísticas de revitalização destas áreas e dos espaços envolventes.

Constata-se que a relação das cidades com os seus portos é caracterizada por diversas fases de aproximação, convivência, afastamento e isolamento. Também HOYLE (1989) defende que a caracterização da atividade portuária é função não só da localização e forma da infraestrutura mas também das funções desempenhadas e da natureza do comércio que aqui se realiza. O autor explica a evolução da relação Cidade - Porto através de cinco momentos fundamentais:

1º Momento: Até ao séc. XIX, existe uma forte associação espacial e funcional entre a cidade e o porto, com interdependência em áreas como mercado, transporte, comunicação e integração, tal como se ilustra na figura 3.

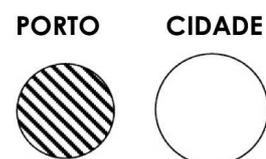


FIG. 2. Esquema Porto e Cidade.



FIG. 3. Esquema Porto-Cidade Primitiva.

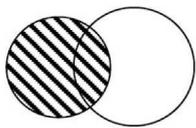


FIG. 4. Esquema Porto-Cidade em expansão.

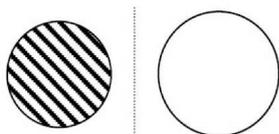


FIG. 5. Esquema Porto-Cidade Industrial.



FIG. 6. Esquema Retirada da Frente Aquática.

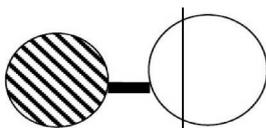


FIG. 7. Esquema Remodelação da Frente Aquática.

2º Momento: Até princípios do séc. XX, o rápido crescimento portuário comercial e industrial obriga os portos a desenvolverem-se para além dos perímetros urbanos, com cais lineares e indústrias de transformação de matérias-primas, como se representa na figura 4.

3º Momento: Como se observa na figura 5, no início do séc. XX, o crescimento industrial e a introdução de terminais de contentores e linhas férreas criam as primeiras barreiras físicas entre o porto e a cidade.

4º Momento: Entre 1960 e 1980, as alterações nas tecnologias marítimas induzem o crescimento de áreas de desenvolvimento industrial separadas fisicamente do porto, deixando este espaço ao abandono, tal como se ilustra na figura 6.

5º Momento: Entre 1970 e 1990, surgem planos de reconversão das frentes de água, num enquadramento e reapropriação dos espaços portuários, de modo a garantir a sua reintegração urbana na cidade, como se representa pela figura 7.

Relativamente a esta temática, MEYER (1999) acrescenta que o porto, a partir de meados do século XX, se torna díspar da sua urbe e contribui para o crescimento da cidade para o interior territorial, surgindo, assim, uma nova forma de organização urbana, uma vez que o porto passa a funcionar de forma independente da cidade em que se insere.

Também as áreas adjacentes aos portos são, a dada altura, ocupadas por edifícios de apoio, tanto de nível logístico como de armazenamento. Com o aumento da especialização, inovação de certos padrões e regulamentações e o desenvolvimento tecnológico, assim como o aumento significativo da qualidade de outros meios de transporte (rodoviário, ferroviário, aéreo), muitos portos apresentam dificuldade no acompanhamento das novas exigências, obrigando mesmo estas indústrias a instalarem-se na periferia. O porto evoluiu tecnologicamente, mas os bairros contíguos continuam a desenvolver-se apoiando-se numa tradição muito própria e mantendo, assim, um

certo ambiente. As características muito próprias do porto e dos seus bairros portuários foram-se transformando em espaços poluídos e inacessíveis no tecido urbano da cidade. Com o abandono e a degradação das frentes de água, surgem, assim, numerosos vazios urbanos de dimensão considerável nas zonas circundantes dos portos históricos (HOYLE & PINDER, 1992).

Nas últimas décadas, estes espaços têm sido alvo de intervenções por parte de planeadores, que objetivam novos usos e funções na continuidade da realidade física da cidade. Uma das principais questões prende-se com a manutenção ou eliminação das tradições e do legado físico da frente portuária (GUIMARÃES, 2006). A problemática dos espaços portuários é importante na medida em que desperta a preocupação para o planeamento e para o seu papel no reenquadramento das frentes de água com as suas cidades, tal como refere MEYER (1999: 24):

These phases (...) run parallel to changes taking place in the development of urban planning as a discipline. The birth of urban planning as a discipline and the evolution of plan development within urban planning, (...) took place in the second phase. The emergence and dominance of modern, functionalist urban planning is mainly a phenomenon of the third phase (...). The fourth phase (...) is characterized by a transitional situation: the slow decline of functionalist urban planning and the search for new methods of plan development.

O autor menciona a significância cultural do desenho e redesenho de obras de infraestruturas, com especial foco no facto de a própria evolução do porto estar paralelamente ligada ao desenvolvimento do próprio planeamento urbano. Estas áreas, outrora diretamente ligadas ao centro urbano, estabelecem-se agora como vestígios de um passado industrial e ganham força como áreas estratégicas de planeamento para a paisagem urbana e de desenvolvimento da cidade onde é possível recuperar o contacto com a água.

II.4. INTERVENÇÕES NAS FRENTES DE ÁGUA

Numa perspetiva interventiva em frentes de água, é necessário ter em conta o contexto histórico da sua evolução enquanto matriz da cidade, percebendo as razões para a sua decadência ou abandono, e explorando as oportunidades de desenvolvimento que se podem retirar com diversos tipos de intervenção. Neste sentido, adota-se o conceito de revitalização como meio de intervenção em frentes de água, uma vez que o próprio conceito é entendido como genérico e abrangente, utilizado para se referir, de forma indiferenciada, às várias dinâmicas de intervenção (de diferentes naturezas, âmbitos e objetivos) que ocorrem em frentes de água (FERNANDES, 2014).

Cada fenómeno particular de transformação urbana nas frentes de água surge como original, dado o contexto em que se insere, num encadeamento complexo de interações, onde se jogam relações de força e desafios plurais que atravessam as suas cidades. Este princípio é também mencionado por KRIEGER (2004), que afirma que as intervenções nas frentes de água são um processo integrado na lógica de cada cidade, devendo estar assegurada a sua atualização em termos de operações que melhor se adequem às sucessivas mudanças que vão ocorrendo nas mesmas. Como defende PORTAS (1998: 7):

A denominação plural do conceito (frentes de água) deixa antever uma diversidade de transformações ou de projectos anunciados que, diferentes ou semelhantes, contêm em si a materialização de uma nova condição urbana ou de um desejo de renovação.

Constata-se que o próprio conceito de frentes de água, enquanto espaços particulares de cada cidade, pressupõe uma diversidade de intervenções de renovação urbana, tendo em conta o enquadramento e as características de cada contexto urbano. As marcas deixadas por uma anterior ocupação, como por exemplo as atividades portuárias, obedecem muitas vezes a um padrão, variando contudo, consoante a

geografia física, a escala de desenvolvimento e de impacto que o porto exerceu sobre a urbe e a história única de cada cidade portuária.

A consciencialização da degradação das frentes de água e a necessidade de as revitalizar proporcionou inúmeros estudos sobre este tema, sendo que o processo não ocorre somente nas antigas cidades portuárias, mas em qualquer cidade com algum tipo de contacto com a água. Este fenómeno surge na Europa nas décadas de 60 e 70, com a aposta na recuperação de lugares e edifícios devolutos, em vez da construção em terrenos novos, tornando, assim, os espaços deixados vagos pela deslocalização dos portos ou indústrias, lugares ideais para estas operações. No geral, os vazios urbanos tornaram-se, ao longo do tempo, em fortes condicionantes da estrutura urbana, uma vez que se apresentam com um considerável valor económico, estratégico e territorial dada a escassez de terrenos na cidade. Tendo em conta a presença destes vazios urbanos e a necessidade de transferência de algumas atividades (portuárias, entre outras), por vezes localizadas na proximidade de zonas centrais ou históricas da cidade e de acesso físico e visual à água, é, de facto, de considerar o potencial destas zonas e a sua revitalização.

Num contexto geral urbano, as cidades portuárias exercem um papel particularmente dominante e original. Além de abrangerem uma grande maioria de grandes metrópoles mundiais², apresentam potencialidades ao nível do reforço da cidade no seu papel de lugar central e transaccional, o que torna estes lugares propícios à inovação vinda do exterior. Verifica-se pois, que as frentes de água, particularmente de cidades portuárias, são, desde sempre, lugares centrais das cidades. Como espaços centrais, apesar de uma realidade empírica, tratam-se de espaços físicos que concentram atividades, acessibilidades, entre outros, são o resultado de um processo social

2. Entre as trinta e cinco maiores áreas metropolitanas mundiais, as cidades portuárias representam cerca de um terço (GUIMARÃES, 2006).

de organização do espaço urbano, a expressão dos valores de uma sociedade, adquirindo, por isso, um valor simbólico (FERREIRA, 1997; CASTELLS, 1983). Neste sentido, numa perspetiva de desenvolvimento de espaços centrais, CASTELLS (1983) defende que as operações de renovação urbana são inspiradas pela ideia de reconstituir uma unidade social em torno da sede de comunicação criada por um local central. O autor acrescenta ainda que a ideologia presente nestas operações e nos planos de urbanismo tende a outorgar ao centro um papel essencial, numa perspetiva de elemento integrador.

No sentido de identificar as perspetivas de regresso da centralidade para as frentes de água, CHALINE (1991) considera necessário distinguir diversos tipos de centralidades, sendo estes: a centralidade objetiva de domínio económico; a centralidade objetiva de domínio comercial e lúdico; e a centralidade largamente subjetiva fundada em equipamentos culturais ou recreativos, cujo efeito é sobretudo em termos de imagem global da cidade, dados os importantes fluxos de visitantes. São exemplos destas centralidades, alguns casos de estudo que serão tratados no capítulo seguinte, relativo a intervenções nacionais e internacionais em frentes de água.

Por outro lado, existem poucos casos em que uma única atividade produtiva tivesse conseguido, a longo prazo, impor uma lógica no espaço e uma marca na sociedade local, daí a importância da implementação e conjugação de diversas funções numa determinada área central. Para tal, na perspetiva de NORCLIFFE *et al.* (1996), os cinco elementos vitais que reforçam o êxito das intervenções nas frentes de água são: o emprego, a habitação, o lazer, o turismo e a herança histórico-cultural. Embora estas cinco componentes se combinem em diversas frentes de água, a função recreativa ou de lazer é a mais frequentemente utilizada nas ações de reconversão, sendo

que, aliado ao lazer se encontra a componente da herança histórico-cultural que desempenha um papel fundamental.

Como referido anteriormente, a imagem e a identidade da cidade são duas componentes fortemente transmitidas pela frente de água, que podem ser comprometidas ou valorizadas consoante as orientações do seu planeamento. A par da identificação da frente de água com a cidade, a apropriação do espaço é explicitada pelos vários grupos de associações e pelos cidadãos em geral, com um sentimento de pertença forte e uma preocupação sobretudo com a imagem do local, com a integração de usos e a conexão com a cidade.

Para tal, existe um conjunto de procedimentos que pretendem dotar a frente de água de vários elementos atrativos, garantindo o êxito da intervenção, sendo estes os dez princípios base apresentados por ALMEIDA (2009: 29) de acordo com a *Waterfront Expo Guiding Principles*:

- i)** a qualidade da água, que deve ser averiguada com frequência por parte da administração pública e/ou local;
- ii)** a contextualização das frentes de água com a malha urbana, garantindo a compatibilização de diferentes tipos de usos;
- iii)** a inserção de elementos alusivos ao ambiente natural, à cultura e à história coletiva da cidade, atribuindo significado e identidade ao local;
- iv)** a introdução de um conjunto de serviços, relacionados entre si, que celebrem a existência do elemento água e que resultem num espaço de usos mistos (bons transportes, habitação, escritórios, restauração, cultura, lazer);
- v)** a boa acessibilidade pública, quer do ponto de vista físico como visual;
- vi)** a cooperação em redes internacionais, através da promoção de simpósios e debates a fim de se constituir uma base de dados de lições e experiências nos diferentes campos do saber;

vii) a participação pública no desenrolar dos projetos e durante a gestão, de modo a que as cidades possam beneficiar com as intervenções nas frentes de água;

viii) a realização de projetos a longo prazo, de modo a que a cidade acolha a reconversão na frente de água;

ix) o planeamento, por parte de parceiras público - privadas, de modo a garantir a qualidade paisagística, infraestrutural e social do local a intervir e, a longo prazo, o sucesso económico, social e ecológico;

x) o processo contínuo, através de um planeamento flexível e aberto, capaz de se adaptar às modificações que se vão dando no contexto social e económico.

Quaisquer intervenções em frentes de água traduzem-se em momentos cruciais para a reestruturação das cidades, pelo que, quanto maior a sua complexidade, maior o seu impacte e, tendo como base os princípios mencionados, encaminhar-se-ão para resultados finais de qualidade.

Poucas são as cidades onde as relações de acesso, atravessamento ou apropriação das frentes de água por parte das populações, ou onde a salvaguarda e beneficiação dos sistemas ambientais, dos quais o corredor fluvial forma uma componente fundamental, não possam ser alvo de intervenções que produzam melhorias significativas, quer a nível socioeconómico, quer a nível do ambiente físico.

Em qualquer caso, é relativamente consensual a preponderância das interações na interface entre cidade e rio, sendo que, nas frentes de água, se manifestem diversos problemas nas intervenções que SARAIVA (2010: 72-74) denomina de “dilemas”. Tendo em conta um contexto fluvial, a autora enuncia estes “dilemas”:

i) A relação natural - artificial, na qual as intervenções em frentes de água, como zonas de interface entre cidade e rio, conduzem, frequentemente, a posicionamentos díspares entre os defensores

da conservação da natureza e da preservação do carácter natural das frentes de água, de modo a evitar a interferência humana no funcionamento dos ecossistemas, e os que acreditam na capacidade humana de domar a natureza e que entendem que as frentes de água devem servir, essencialmente, os interesses da cidade, das suas atividades, em prol das pessoas e das suas vivências.

ii) O rio e a cidade como barreiras mútuas, isto é, o rio como barreira ao crescimento natural da cidade e a cidade como barreira à dinâmica natural do rio. Este primeiro cria, naturalmente, uma descontinuidade no território, sendo parcialmente superado por via do transporte fluvial e da construção de atravessamentos - pontes, túneis, entre outros. A autora defende que os atravessamentos que puderem ser criados permitem o restabelecimento de interações com a outra margem, podendo originar um novo crescimento urbano, embora num tempo diferido do crescimento da margem original. Também o facto de, nos casos em que a largura do rio é superior, é de crer que a descontinuidade é suficientemente forte para diferir a força usual da expansão urbana. No entanto a cidade também pode ser considerada como barreira ao rio na medida em que o urbanismo nem sempre soube lidar com essa dinâmica, quer no sentido de acautelar riscos e imprevisibilidades, quer no sentido de tirar partido desse posicionamento em proveito da riqueza de ambientes e formas de estar e de lidar com o rio.

iii) A relação entre controlo e adaptação, no sentido em que controlar o curso de rio quase sempre passou pela utilização de engenharia hidráulica, originando, muitas vezes margens artificiais para bem de uma aparente segurança das pessoas, minimizando os riscos de cheia e de queda à água, mas sem lhes salvaguardar o valor ecológico que o rio lhes atribui. A autora acredita que é possível intervir aceitando alguma maleabilidade e capacidade de adaptação do rio ao território marginal percorrido e, assim, salvaguardar o funcionamento ecológico e a qualidade biológica deste elemento natural.

iv) A relação entre a normalização e diversidade, na medida em que este primeiro ponto diz respeito à capacidade de domínio que se traduzia em paisagens estereotipadas, recorrendo muitas vezes a meios de linearização, através da construção de muros, que homogeneizavam as margens das cidades, comprometendo assim, a espectável diversidade de ambientes das frentes de água de cada cidade.

A autora defende que a solução encontrada para os aspetos acima descritos passa pela cooperação, como expressão de um equilíbrio necessário entre o funcionamento natural do rio e o desenvolvimento da cidade, entre os vários elementos intervenientes, sendo o Homem o principal ator e espectador desta dinâmica (SARAIVA, 2010). O fundamental é entender as dinâmicas de interação entre a frente de água e o restante tecido urbano, assim como as potencialidades e limitações da zona, de forma a aferir qual ou quais as funções mais adequadas de modo a haver um equilíbrio entre necessidades das populações e proteção ambiental. É necessário proteger estas áreas, devolver a sua dignidade e permitir que contribua novamente para o desenvolvimento da região.

NOVAS SINERGIAS NAS FRENTES DE ÁGUA

A renovação de frentes de água, nomeadamente de zonas portuárias, constitui uma parte importante no processo nacional, regional e local de uso multifuncional do espaço, refletindo os aspetos contemporâneos da economia e do planeamento. A nível global, no sentido em que o fenómeno de renovação de frentes de água ocorre por todo o mundo, tendo em comum, o contexto económico e problemas idênticos no planeamento, entre outros. Quanto ao nível regional, diz respeito não só à escala de influência de algumas infraestruturas, equipamentos e espaço público, como também os altos investimentos requeridos, entre outros. Já a nível local, atende às circunstâncias, ocorrendo em qualquer operação como a gestão do planeamento local, o envolvimento de atores, as características do local, a integração urbana, o clima local, entre outros (COSTA, 2002).

Durante as últimas décadas, vários conceitos de política têm sido aplicados na governação das transformações estruturais a nível de utilização do território urbano, no sentido de solucionar a presente carência de um acompanhamento mais próximo das reconfigurações, dinâmicas e dos atores intervenientes no processo de planeamento. Este contexto de atuação advém da necessidade de execução de planos e projetos que aglutinem os interesses associados aos intervenientes, bem como da pro-atividade na sua prossecução e nos ajustamentos a impor conforme novas circunstâncias, o que requer uma reformulação na gestão, ou seja, na execução dos planos, e na sua monitorização, com a avaliação das reconfigurações territoriais, dos processos que lhes dão origem e da capacidade de adaptação dos mesmos (PEREIRA, 2009).

O reconhecimento desta dinâmica no planeamento urbano e na organização e estruturação do espaço, aplica-se igualmente no caso das frentes de água, uma vez que os governos das respetivas cidades

são obrigados a criar mecanismos de intervenção e gestão que assistam as áreas marginais deixadas pela deslocalização do porto, em função da possibilidade de estes espaços vingarem. Neste quadro, o desafio que se coloca no planeamento destas áreas é precisamente pela sua dualidade patente e pela pluralidade de potencialidades destas particularidades urbanas inserida na cidade e delimitadas por uma barreira natural, funcionando como espaços de interesse coletivo e atrativos para os diversos agentes intervenientes. Nesse sentido, tendo em conta a multiplicação e o protagonismo crescente dos atores económicos, sociais e culturais intervenientes, com interesses e lógicas de atuação distintos, e a consequente instabilidade no processo de decisão, elaboração e execução dos planos (PEREIRA, 2009), surge a necessidade de repensar o planeamento sobre as frentes de água, como afirma FELDMAN (1999: 124):

New laws have been passed and planning tools developed in order to regulate what can be built near the water. It can be said that contemporary urban waterfront redevelopment and regeneration projects represent today an international undertaking in urban planning and politics.

A reformulação urbana de frentes de água demonstra, hoje em dia, não só a alteração histórica do uso do território e do próprio elemento “água” das frentes de diversas cidades, evidenciando-se a pluralidade das funções e das potencialidades destas áreas, como a incorporação de esquemas de renovação orientados para a transformação do território abrangendo políticas e práticas com maior ênfase nos novos desafios ao nível do planeamento. Por norma, cabe aos organismos estatais a iniciativa e o investimento nestas operações, tendo em conta que estes espaços levantam um conjunto de situações relacionadas com equidade social que implicam a participação de entidades públicas. Contudo, atualmente o Estado não se trata do principal gestor e interveniente na lógica de reestruturação de territórios, na qual se inserem igualmente as frentes de água, surgindo um sistema

de organização e gestão territorial que envolve administradores, atores económicos, socioculturais e cívicos. Neste quadro, emerge a noção de governança como resposta à dificuldade por parte dos sistemas de gestão pública tradicionais na resolução de problemas e adaptação às novas formas de organização das sociedades, sendo definido como um modelo alternativo de gestão dos assuntos coletivos, como uma auto-organização horizontal entre atores mutuamente interdependentes (JESSOP, 2002). Este conceito encontra-se associado a um processo de participação e cooperação entre atores públicos e privados em dispositivos e modos de ação na conceção de uma visão comum para o futuro do território e na sua execução de políticas e decisões públicas (CRESPO, 2013; PORTAS *et al.*, 2003; HEALEY *et al.*, 2002; ASCHER, 2001).

Todavia, assumindo a confluência de interesses, objetivos e dinâmicas distintas nesta atividade governativa, surgem (...) *atividades processuais e negociais – a maioria de base informal – incluindo demonstrações de poder e entendimentos tácitos entre forças desiguais* (SEIXAS, 2006: 105), o que, na perspetiva do autor, exige o estabelecimento de linhas orientadoras e estratégicas para a intervenção pública (SEIXAS, 2006: 106-107), sendo estas:

- i)** construção de estratégias coletivas, com responsabilização dos atores;
- ii)** descentralização e reformulação territorial e setorial de competências,
- iii)** cooperação vertical e horizontal (público-público);
- iv)** fomento de parcerias público-privadas;
- v)** envolvimento da sociedade civil;
- vi)** promoção de processos de avaliação;
- vii)** divulgação da informação.

A defesa de um modelo caracterizado pela participação vertical e horizontal com base em parcerias público-públicas e público-privadas constitui uma nova abordagem que antecipa a consideração da formação e participação da sociedade de forma a garantir a consolidação territorial e social.

O mecanismo associado a parcerias público-privadas implica a partilha de investimento entre entidades públicas e privadas, sendo que nestes acordos, por norma, o Estado assume, essencialmente, encargos e os privados, lucros, criando-se mercados de consumo orientado. Desta forma as novas configurações económicas são acompanhadas de formas de governança mais flexíveis e empreendedoras (SAIRINEN *et al.*, 2006), que têm conhecido um grande sucesso em vários setores, ganhando cada vez mais terreno no que se refere à modelação e gestão dos espaços e sendo exemplificada em projetos de regeneração de grande escala em frentes de água, como no caso das Docklands, em Londres³. A aplicação de parcerias na elaboração e concretização de planos e projetos de transformação dos territórios das frentes de água aparenta ser consensual, gerando novas dinâmicas com um envolvimento reforçado de diversos grupos e da própria população que usufrui deste espaço. A multiplicidade de características das frentes de água e a proximidade aos centros das cidades, têm intensificado o planeamento e processos de adensamento urbano, gerando argumentação ambiental e social, o que têm constituído questões contraditórias na elaboração de políticas. Assim, pode afirmar-se que existem ainda, nestes espaços, tensões e conflitos entre visões e interesses distintos, como defende SAIRINEN *et al.* (2006: 122):

Urban waterfront regeneration projects are not just examples of new governance styles and policy targets, but also objects of intensive local planning debates and even conflicts.

3. O caso das Docklands, em Londres, é desenvolvido no capítulo seguinte.

O acompanhamento no processo de planeamento destes espaços por parte dos investidores, atores e público destinatário, deve-se à sua natureza estratégica, uma vez que a imagem da cidade portuária está espelhada na sua frente de água e no seu porto. No entanto, surgem questões relacionadas com o custo-benefício, para os atores económicos, com a equidade social, dada a tendência para processos de gentrificação⁴ e mesmo com a sua representação como estrutura ambiental na malha urbana, com áreas verdes ligadas ao rio, o que incita os atuais conflitos de interesses. Acentuado pela crise económica mundial, é possível identificar, neste território, um convívio de situações contraditórias, nomeadamente ao nível da gestão territorial da administração, dada a menor capacidade em intervir e dificuldade de articulação de competências entre os diversos níveis em que se estrutura, e ao nível do próprio processo de governança, uma vez que os atores económicos têm conseguido destacar-se apenas em projetos territoriais de grande visibilidade e a sociedade civil não tem assumido um protagonismo continuado neste processo (PEREIRA, 2009).

A escolha dos atores e parceiros interventivos constitui uma questão importante, sendo necessário que sejam credíveis, sólidos e que possuam uma visão estratégica alinhada com a das entidades públicas, em particular, com as entidades administradoras, a quem cabe um papel cada vez mais interventivo na cooperação em setores decisivos⁵ nas dinâmicas territoriais. Não só a questão da relação da cidade com a água mas também a questão do porto como um elemento de identidade, é considerado crucial neste processo, sendo as entidades portuárias atores determinantes no sentido de permitir o alinhamento das estratégias urbanas com as estratégias para o porto.

4. Processo de valorização imobiliária de uma zona urbana, geralmente acompanhada da deslocação dos residentes com menor poder económico para outro local e da entrada de residentes com maior poder económico. Disponível em <http://dicionario.priberam.pt/gentrifica%C3%A7%C3%A3o> [consultado em 14-09-2016].

5. Como por exemplo a banca, ao nível do investimento, entre outros (PEREIRA, 2009).

Apesar da imagem pública do porto ser, na generalidade dos casos, negativa (HOOYDONK, 2009), o seu reconhecimento na imagem da cidade é fundamental neste processo. As autoridades portuárias, em termos gerais, não consideravam a importância da sua imagem como um problema, passando, contudo, a constituir um tópico a ter em consideração no sistema de governança, sendo que em alguns casos o objetivo é o fortalecimento do papel do porto, e noutros a criação de uma relação social com este (HOOYDONK, 2007). A fim de conceder a integração da dinâmica social, os portos necessitam de procurar valores que vão além dos argumentos portuários usuais sobre o seu impacto económico, emprego, carga, entre outros, surgindo os denominados *soft values* dos portos que apresentam, neste contexto um papel fundamental. Definidos como valores não-socioeconómicos que incluem, entre outros, subfunções históricas, sociológicos, culturais e artísticos que formam a função “suave” dos portos (HOOYDONK, 2007), estes são apresentados em várias formas, desde iniciativas na área da educação, do património, às iniciativas culturais e de comunicação. A questão do porto como elemento de identidade é considerada transversalmente às áreas acima mencionadas que, por conseguinte, terão de ser consideradas em conjunto para atingir o resultado desejado.

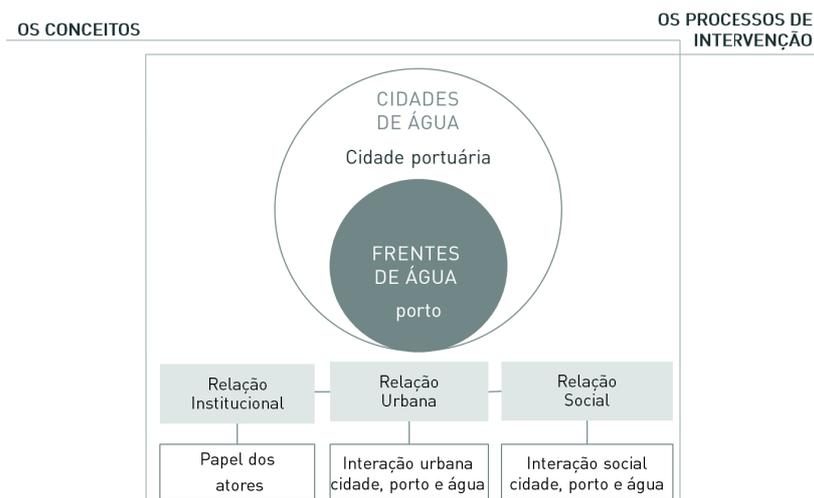
Assim, de forma a salvaguardar os interesses públicos, além dos atores intervenientes, também a sociedade deverá ser mais ativa nos modelos de governança, uma vez que a identidade do ator social é essencial pois transporta um cunho cultural e pessoal, hierarquizando valores sociais e espaciais e fazendo-os refletir na construção de um determinado lugar. Através deste processo será possível não apenas promover o reconhecimento total e a interação num espaço multifacetado, favorecendo a qualidade do espaço, como também satisfazer os desafios de reestruturação urbana e social, implementar

novas estratégias de ordenamento, melhorar a extensão do acesso público às áreas junto da água e encorajar a participação pública no processo de gestão destas zonas (ESTEVENS, 2005), suscitando um efeito multiplicador em outras áreas da cidade (KRIEGER, 2004).

II.5. SÍNTESE

No presente capítulo pretendeu-se clarificar um conjunto de conceitos e ideias que se revelam fundamentais para a continuação e desenvolvimento do trabalho.

Segundo os estudos desenvolvidos por diversos autores, existem vários temas-chave relacionados com as dinâmicas intrínsecas às cidades e frentes de água, destacando-se a relação cidade-porto, em que o porto, representando a atividade económica que cruzou séculos, constitui, hoje em dia, um elemento identitário a considerar no processo de reconstrução das cidades com frente de água. Nessa medida, apesar da atual falta de reconhecimento dos espaços portuários como áreas pertencentes à cidade, resultado do prolongado isolamento das suas atividades, verifica-se que a sua reintegração deve ser semeada junto da população, sob formas a descortinar nos capítulos seguintes.



QUADRO 2. Esquema síntese da relação entre os conceitos e os formatos de intervenção.

Do estudo e análise de várias teorias, práticas e formatos de intervenção, foi possível identificar temas-chave relacionados com as cidades portuárias, constituindo temas comuns nos processos

de intervenção em frentes de água, identificados no quadro 2, sendo estes: i) relação institucional e o papel dos atores; ii) relação urbana e interação entre cidade, porto e água; iii) relação social na dinâmica entre cidade, porto e água. Estes tópicos surgem como base de reflexão sobre todo o trabalho desenvolvido nos capítulos III e IV, nos quais se desenvolvem uma análise comparativa entre projetos de referência selecionados e uma análise sobre o caso de estudo da presente dissertação, respetivamente.

Através da análise das abordagens defendidas nos processos de intervenção em frentes de água, o presente capítulo permitiu-nos compreender quais as que melhor se adequam aos seus contextos sociais, económicos e urbanos, ficando claro que se dará prioridade aos formatos dos processos de intervenção que favorecem a devolução destes espaços à esfera pública. Nesse sentido, constata-se que a adoção do planeamento que celebra a proximidade com o elemento água e que resulta em espaços de usos mistos, se trata da abordagem que melhor permite a resolução do problema em estudo, resultando em diferentes soluções consoante os respetivos enquadramentos.

Com isto, a compreensão do papel dos diversos agentes intervenientes constitui uma questão igualmente importante, pelo que a perceção dos seus valores e atitudes se revela um dado essencial para o entendimento dos processos de intervenção e para a análise dos seus sucessos e insucessos. Desta forma, conclui-se que o assegurar do sucesso de uma frente de água deve ser uma preocupação inicial por parte de todos os intervenientes.

III. CIDADES PORTUÁRIAS DE REFERÊNCIA – PROJETOS NACIONAIS E INTERNACIONAIS

Na sequência do capítulo anterior, onde se estudaram as diversas dinâmicas dos processos de intervenção em frentes de água, o presente capítulo surge como uma oportunidade de analisar três projetos de referência distintos, com o objetivo de estudar a utilização, num contexto mais prático, de diferentes técnicas de elaboração e execução de planos/projetos, com base nos temas-chave identificados no capítulo II, sendo estes: i) dinâmica institucional; ii) dinâmica urbana; e iii) dinâmica social. Nessa medida, com a análise dos projetos de referência selecionados, procura-se compreender como resultam e qual o impacto de cada intervenção na lógica da respetiva cidade, e ainda entender quais dessas abordagens revelam maiores níveis de eficácia na prática de um processo de revitalização de frentes de água.

Pretende-se discutir todo o processo de revitalização de frentes de água, analisando-se as principais tendências de evolução do processo de reconversão em casos determinantes nos seus posicionamentos como capitais e metrópoles mundiais. Neste sentido, apresentam-se três casos de estudo: i) As *Docklands*, em Londres; ii) A *Villa Olímpica*, em Barcelona; e iii) O Parque das Nações, em Lisboa. Estes projetos foram selecionados com base nos aspetos teóricos estudados anteriormente, sendo que o projeto de Londres apresenta uma abordagem no processo de intervenção distinta dos projetos de Barcelona e de Lisboa, que exibem uma aplicação semelhante entre si no mesmo processo. Desta forma, tenciona-se analisar as resoluções institucionais, urbanas e sociais de cada um, assumindo as suas diversidades e semelhanças, enquadrando-se todos num contexto europeu, como forma de os adequar como referência à presente investigação numa procura por manter a maior proximidade possível entre os exemplos e o caso de estudo, a frente de água de Lisboa.

Estes momentos não seguiram a mesma linha temporal nem assumiram as mesmas escalas em todos os países europeus, devido sobretudo à cultura de planeamento e aos contextos políticos e económicos. Assim, previamente à análise sobre as estratégias de intervenção, realiza-se um enquadramento histórico das cidades e do desenvolvimento dos respetivos projetos, de forma a permitir uma compreensão elucidativa da lógica de cada situação analisada, sendo que, no caso de Lisboa, se exerce uma leitura referente apenas ao contexto em que se insere o projeto do Parque das Nações, sendo a contextualização da cidade e da sua frente de água alargada e aprofundada no capítulo seguinte.

III.1. LONDRES | *DOCKLANDS*

III.1.1. ENQUADRAMENTO E DESENVOLVIMENTO DAS *DOCKLANDS*

A criação da típica doca inglesa e das docas como um todo teve um papel importante na forma como a cidade de Londres se afirma como capital e como centro do mundo. Mais do que centro político, económico, comercial, cultural e social de Inglaterra, a cidade exibia nas suas docas a representação de evolução, não só como espaços de emprego, mas também, e especialmente, como polos espaciais de novas e modernas formas de atividade social e cultural. Embora, no século XIX, a cidade se encontrasse claramente dividida entre cidade e porto, esta divisão era mais do que o resultado do desenvolvimento tecnológico da atividade portuária, tendo nascido também do desejo de fazer da cidade uma metrópole moderna e distinta. A certa altura, o rio Tamisa é alterado, deixando apenas de ser uma artéria de tráfego e passando a ser um elemento que fornece à cidade espaço e grandiosidade, sendo o local que melhor representa a cidade como centro económico e de troca nacional e internacional (MEYER, 1999).

O porto de Londres, depois de 1961, sofre um declínio económico reforçado pela deslocação da sua atividade do rio Tamisa para *Tibury*, porto de mar readaptado às exigências da nova logística portuária, levando as companhias dirigentes a abandonar o porto ancestral. Já na década de 70, os choques petrolíferos e a crise económica desencadearam a falência do modelo Fordista⁶, a crise financeira do Estado Providência⁷ e a emergência da economia e do Estado Neoliberal.

6. Fordismo trata-se de um sistema de produção, criado pelo empresário norte-americano Henry Ford, cuja principal característica é o fabrico em massa com o objetivo de reduzir ao máximo os custos de produção, podendo vender para o maior número possível de consumidores. Disponível em <http://www.suapesquisa.com/economia/fordismo.htm>. [consultado em 01-2016].



FIG.8. Docklands, Londres, 1800.



FIG.9. Vista sobre o rio Tamisa e a City, pintura de John O'Connor, 1872.

Contrariamente ao que se observava no Estado Providência, com o neoliberalismo⁸ o Estado é despojado das suas funções sociais e económicas, intervindo apenas enquanto promotor de privatizações, na glorificação do mercado, no estímulo à abertura da economia para a entrada de multinacionais, no fomento das exportações e na atração de investimento estrangeiro, sempre regulado pelo mercado mundial.

Dá-se então um súbito esvaziamento de cerca de 22 km² de tecido urbano consolidado, acentuando cada vez mais a dissociação entre cidade e porto, potenciada por um conjunto de condições sociopolíticas. O encerramento das docas trouxe consigo uma quebra da atividade económica e a consequente degradação das condições sociais, com base num acréscimo do desemprego local e de uma deterioração das infraestruturas existentes, dos transportes (públicos) e da habitação. Nestes termos, as *Docklands* viram o seu isolamento reforçado, não só exclusivamente pelos altos muros que limitavam as diversas docas, mas também pelas más condições sociais e físicas decorrentes do encerramento das atividades portuárias e do desaparecimento das atividades económicas subsidiárias, fonte de riqueza e emprego⁹.



FIG.10. Doca desativada, Londres, 1976.

7. O Estado Providência (*Welfare State*) trata-se de um estado em que o poder organizado é deliberadamente usado - através da política e da administração - num esforço de modificar o funcionamento das forças de mercado em pelo menos três direções: primeiro, garantindo aos indivíduos e às famílias um rendimento mínimo independente do valor de mercado da sua propriedade; segundo, diminuindo a extensão da insegurança permitindo aos indivíduos e famílias fazerem face a contingências sociais que levam, de outro modo, a crises individuais e sociais; terceiro, assegurando que a todos os cidadãos, sem distinção de status ou classe, seja oferecido um certo tipo de serviços sociais (BRIGGS, 2006: 16).

8. "Doutrina desenvolvida no século XX que advoga a absoluta liberdade de mercado capitalista e a restrição ao mínimo da intervenção do Estado, em particular no domínio económico". Neoliberalismo in Dicionário da Língua Portuguesa com Acordo Ortográfico [em linha] Disponível em: <http://www.infopedia.pt/dicionarios/lingua-portuguesa/neoliberalismo> [consultado em 12-2015].

9. <http://www.lddc-history.org.uk/beforelddc/index.html#Planning>.

A área abrangida pelas *Docklands* albergava, em 1981, uma população de aproximadamente 38 000 habitantes, dos quais cerca de 80% habitavam fogos pertencentes ao Estado, sendo que destes, 30% se encontravam em adiantado estado de degradação, não reunindo condições mínimas de habitabilidade (MEYER, 1999). As infraestruturas não eram exceção neste panorama de degradação, com uma rede viária mal estruturada e com pouca capacidade de escoamento e distribuição, uma deficiente iluminação pública, assim como, de forma geral, as restantes redes e sistemas urbanos. Os equipamentos públicos, tais como hospitais, escolas e outros edifícios de utilidade pública, para além de antiquados em termos funcionais, encontravam-se, tal como o parque habitacional, muito degradados em termos de conservação. Como consequência, as pesadas infraestruturas industriais e as grandes infraestruturas logísticas, típicas da cidade fordista, entram em progressiva obsolescência económica e funcional, chegando a atingir o colapso. Resumidamente, em 1981, a zona de *Docklands* de Londres, havia perdido a sua razão funcional e era predominantemente constituída por espaços degradados e com usos obsoletos, a par de diversas áreas intercalares devolutas, desorganizadas e com um ambiente social que, tradicionalmente pobre, se encontrava em processo de decadência e miséria. O aumento da degradação social e física levou a que os agentes políticos se debruçassem sobre o problema, considerando-o como prioritário, dando assim início à primeira grande intervenção de revitalização de uma frente de água no contexto europeu. Tal como afirma MEYER (1999: 93):

This government believed that Docklands could be England's answer to the explosive battle raging among large metropolises fighting for a prominent position in the world, or at least in Europe.

Considerando igualmente a estreita relação e proximidade cultural que Londres tinha com os Estados Unidos da América (EUA), local onde este processo se iniciou nos anos 60, surge a oportunidade de transformar as margens do rio Tamisa e afirmar a cidade como metrópole distinta e moderna, constituindo este acontecimento uma vantagem também pelo facto de esta operação ter libertado a cidade de Londres da pressão existente na altura de criar, nas zonas centrais, mais áreas para o setor terciário, funcionando as novas centralidades das *Docklands* como novas alternativas.



FIG.11. Vista de uma doca de Londres, 1970.

III.1.2. ESTRATÉGIAS DE INTERVENÇÃO NAS *DOCKLANDS*

A reconversão destas áreas urbanas periféricas de instalações portuárias obsoletas, que se caracterizam por uma degradação no plano social resultante do processo de desindustrialização, insere-se numa estratégia mais profunda e global de revitalização socioeconómica. Atendendo à dimensão social e económica do problema instalado, são estabelecidos, no início da década de 80, dois instrumentos urbanísticos catalisadores de investimento público e privado, as *Development Corporations* (DC), destacando-se a *London Docklands Development Corporation* (LDDC), e as *Enterprise Zones* (EZ), dando início a uma vasta operação de revitalização urbana, económica, social e ambiental das margens do rio Tamisa. O Governo Central previa para a LDDC, como principal objetivo, assegurar investimentos privados criando “mercado”, solução que havia escapado ao sector público, encorajando, assim, novos desenvolvimentos, tendo-se estabelecida, com o passar do tempo, a credibilidade das *Docklands*.

A LDDC reconhecia igualmente que a revitalização de uma área extensa levaria o seu tempo e que, durante o processo, muitas alterações ocorreriam, quer a nível político, social ou económico, tendo sido adotada uma abordagem flexível e moderna na estratégia de planeamento para a área, baseada na datação das várias fases de desenvolvimentos ocorridos e, consoante a mudança de circunstâncias e as necessidades ditadas, na procura de novas soluções. O processo de desenvolvimento necessitava de acomodar não só a diversidade de usos do solo que se esperava encontrar consolidado em qualquer distrito da cidade, como também defini-la a longo-prazo, o que se encontrava em contraste com os processos de desenvolvimento tradicional que encaram a mudança como uma pressão indesejável e imprevisível que podia prejudicar o conceito original e, na verdade, invalidá-la. Neste caso, a abordagem de planeamento de



FIG.12. Vista sobre o rio Tamisa e as Docklands, 1990.

desenvolvimento adotada pelo LDDC traçou-se um período de tempo alargado, superior a vinte anos, combinando flexibilidade, diversidade e intensidade numa infraestrutura que permitia o acesso à zona das Docklands, e mesmo dentro desta, como um modelo de revitalização de longo prazo. Reconhecendo o carácter distinto de cada uma das zonas abrangidas pela área de desenvolvimento urbano das *Docklands*, a LDDC adota uma política de preparação de estratégias para cada uma das principais áreas de desenvolvimento: *Isle of Dogs*, *Limehouse*, *Wapping*, *Surrey Docks*, *Hay's Wharf*, *Leamouth* e *Royal Docks*.

Segundo o Relatório Anual de 1981/82 da LDDC, estas estratégias de desenvolvimento permitiam antever uma série de prioridades gerais que foram desenvolvidas ao longo dos anos, sendo estas:

- i)** contrariar a tendência de isolamento da zona das *Docklands* relativamente à cidade;
- ii)** promover uma rede de transportes públicos de massa com ligação direta ao centro da cidade;
- iii)** construir cerca de 2000 fogos/ano com base em investimento privado;
- iv)** preservar e recuperar os edifícios com interesse histórico/patrimonial;
- v)** descontaminar as margens e docas, proporcionando uma melhoria ambiental;
- vi)** criar novas infraestruturas;
- vii)** introduzir monumentos e obras de arte no espaço público, em prol da imagem urbana da zona;
- viii)** criar esquemas de ligação terra-água, não só em termos visuais, mas também de uso, sobretudo, desportivo;
- ix)** manter a imagem das *Docklands* num processo de exploração das suas especificidades em termos concorrenciais com outras zonas da cidade e como forma de identificação do local, de memória das suas origens e funcionamento histórico.

Dinâmica Institucional

A importância da reconversão física, social e económica da área das *Docklands*, como principal objetivo da LDDC, levou a que esta entidade passasse, para esse efeito, a ter o controlo sobre todas as intervenções a decorrer nestas áreas, tendo adquirido o máximo de território pertencente ao setor público. Reconhecendo a restituição económica das *Docklands* como objetivo fundamental na tarefa global de revitalização desta área, e, uma vez não apresentados planos de remodelação adequados para os respetivos proprietários, procedia-se à necessária recuperação, manutenção e preparação das devidas infraestruturas destes terrenos portuários, seguido de uma operação de marketing para o sector privado. Nestes termos, a LDDC, como entidade de capital público e privado, encontrava-se legitimada para a introdução nesse território de novos usos e ocupações de forma a criar um ambiente urbano atrativo e novas oportunidades de fixação da população no local. A oportunidade de construção de novas áreas destinadas ao mercado de habitação e de serviços, assim como as potencialidades paisagísticas desta zona, veio dar resposta a uma crescente procura que a *City*¹⁰ não poderia absorver, permitindo delinear uma estratégia de reconversão que tinha como pilar a criação de condições para o investimento privado. Foram criados projetos emblemáticos destinados a promover o empreendimento, através de uma forte imagem pública, dos quais o complexo de *Canary Wharf* constitui um caso paradigmático com a oferta de mais de um milhão de m² de construção que permitia o acolhimento de mais de 30 000 postos de trabalho¹¹. Nessa medida, como impulsionador do desenvolvimento de toda a operação e uma vez realizada uma arrojada e inovadora campanha de marketing urbano, a LDDC passa a ter, com o tempo, praticamente o total controlo sobre o planeamento da zona.

10. Trata-se do centro cívico da cidade de Londres.

11. In <http://www.lddc-history.org.uk/reports/index.html#Reports> [Consultado em 01-2016].

Contudo, este tipo de operações evidencia que (...) apesar do investimento poder ser maioritariamente privado, há que manter o controlo público sobre as reconversões, como forma de potenciar o estabelecimento de uma maior equidade sócio-espacial (TEIXEIRA, 1999: 112). Assim, ocorre, entre 1981 e 1995, um investimento do setor público de cerca de mil milhões de libras, 48% suportado por esta entidade, 27% pela EZ de *Isle of Dogs* e 25% pelo *London Transports*, tendo cerca de metade deste investimento sido predominantemente aplicado na criação e melhoria das acessibilidades e mobilidade¹² da zona das *Docklands* à *City*. Este investimento permitiu, num período equivalente, um investimento privado de cerca de oito mil milhões de libras, sendo um valor substancial, na perspetiva da LDDC declarando que este iria aumentar¹³. Apesar de reduzido, tendo em conta a dimensão da tarefa inicial, o investimento público por parte do Estado desempenhou o papel de estimulador do investimento em infraestruturas por parte do setor privado, crucial para a obtenção de bons resultados neste tipo de intervenções.

Ao nível do planeamento, contrariamente a outras intervenções no Reino Unido, uma vez criadas as condições estruturantes, nesta intervenção optou-se pela aplicação de uma gestão e avaliação em continuidade das propostas e ideias de ocupação do espaço, não se recorrendo, neste caso, à figura tradicional do masterplan, com o rígido controlo dos usos do solo e dos parâmetros espaciais estabelecidos. Tal esquema permitiu uma flexibilidade de negociação suficiente para tornar a zona atraente às faixas superiores do setor terciário para a instalação de sedes e estabelecimentos de prestígio para empresas, criando condições de aproveitamento de oportunidades e vantagens comparativas que conduziram ao atual sucesso da operação global.

12. Relativamente à acessibilidade e mobilidade, destacam-se o *Docklands Light Railway* e a extensão da linha metropolitana de Jubilee, a desenvolver no ponto "Dinâmica Urbana" do presente subcapítulo.

13. In <http://www.geocases1.co.uk/londondocks1.htm> (consultado em 12-2015).

Assumindo que os trabalhos da LDDC se previam para um período de 10-15 anos, uma vez finalizados, iniciou-se um processo gradual de retirada do poder da entidade sobre as *Docklands*, tendo despoletado em 1994 e formalmente dissolvida em março de 1998¹⁴, revertendo os anteriores poderes de planeamento da LDDC para os municípios abrangidos, juntamente com as agências locais, adquiriram o papel de prosseguir com o trabalho da LDDC, apesar de na maioria do território a dinâmica da regeneração criada ser tal que não existia necessidade de uma agência especializada para assumir o seu papel. No entanto, em alguns casos, o trabalho foi arcado por outra agência do Governo Central, nomeadamente a *English Partnerships* (EP), que assumiu a gestão territorial nas *Royal Docks* em colaboração com o município de *Newham*. Os interesses ativos e passivos da EP na região de Londres foram transferidos para a *London Development Agency* (LDA) em 2000, passando esta nova entidade a possuir a função de gerir este espaço, atualmente, assim como os municípios a que foram restaurados os poderes da LDDC.

Dinâmica Urbana

Como a maior operação urbanística ocorrida em Londres durante a década de 80 e, simultaneamente, uma das maiores operações de revitalização urbana a nível mundial, esta intervenção assentou na implementação de novas construções que rompiam com o passado, tendo-se tornado num marco de referência nas operações de frentes de água, pela sua dimensão, importância e polémica. Não estando em causa a conservação da zona mas sim a sua reformulação, entendeu-se pertinente desconsiderar os planos anteriores para a zona das *Docklands* que, não só desconsideravam o património arquitetónico da área como também encaravam as zonas fechadas das docas como um

14. http://www.geocases1.co.uk/londondocks_figure3.htm (consultado a 12-2015).

problema passivo. Assim, surge um novo plano, dinamizado pela LDDC, que teve como primeira iniciativa a aquisição de vastos territórios portuários desocupados e disponíveis para a criação e preparação das devidas infraestruturas de forma a permitir, posteriormente, o seu enchimento e desenvolvimento.

Nesse sentido, considerando que o objetivo principal da LDDC se tratava da criação de diversos distritos coerentes e identificáveis, são estabelecidas e publicadas premissas orientadoras do plano¹⁵, que apresentam uma abordagem unificada para uma série de questões-chave que são aplicáveis em todo o território da *Docklands Urban Development Area* (DUDA), tais como:

- i)** Continuidade, essencial na renovação desta complexa área na medida em que o seu desenvolvimento deve permitir uma evolução de forma a estimular a coesão e a ambição de uma melhoria de condições;
- ii)** Diversidade, essencial em áreas urbanas bem estabelecidas, quer a nível do tipo de construção como de desenvolvimento de diferentes usos do solo e das suas inter-relações;
- iii)** Acessibilidade, quer espacial, em termos de fornecimento de transporte público ou privado reconhecendo as diferentes necessidades da população, quer visual;
- iv)** Intensidade de desenvolvimento, de forma a otimizar o uso do solo, reduzindo a necessidade de deslocação automóvel e melhorar a viabilidade do transporte público, surge a oportunidade de melhorar as perspetivas para comércio e restauração local e instalações de lazer que permitem servir um maior número de pessoas;
- v)** Flexibilidade, ao nível do planeamento, no sentido em que a cidade deveria albergar novos usos e a sua morfologia adaptar-se a novas

15. As premissas surgem no contexto de um estudo realizado aos planos de desenvolvimento elaborados nos anos 80 para o caso das Royal Docks, a partir do desenvolvimento em Isle of Dogs, tendo este trabalho sido a base da infraestrutura construída pela LDDC para apoiar os desenvolvimentos seguintes. Disponível em <http://www.lddc-history.org.uk/planning/index.html#Devl Plan Strat> (consultado a 12-2015).

condições urbanas, suportada em políticas de controlo, contribuindo para uma evolução contínua da cidade.

As premissas citadas anteriormente surgem, assim, em publicações sequenciais a nível de prioridade de execução sendo que, uma vez definidos os usos do solo nestas áreas urbanas, numa primeira se apresentam as premissas referentes à mobilidade na zona e ao acesso aos edifícios, em publicações posteriores concedem-se orientações sobre a proteção do carácter dos bairros, completando-se mais tarde com diretrizes dedicadas ao desenho de paisagem e de frente de água. Enquanto o carácter da nova intervenção nas *Docklands* vem reforçar o contexto urbano, a diversificação do uso do solo é encorajado, proporcionando-se o estabelecimento e a proximidade de empreendimentos comerciais, industriais e residenciais. A estratégia para as *Docklands* está focada nas comunidades existentes e estabelece-se em esquemas de desenvolvimento preparados para cada uma das áreas urbanas das *Docklands*, conforme se observa na figura 13.

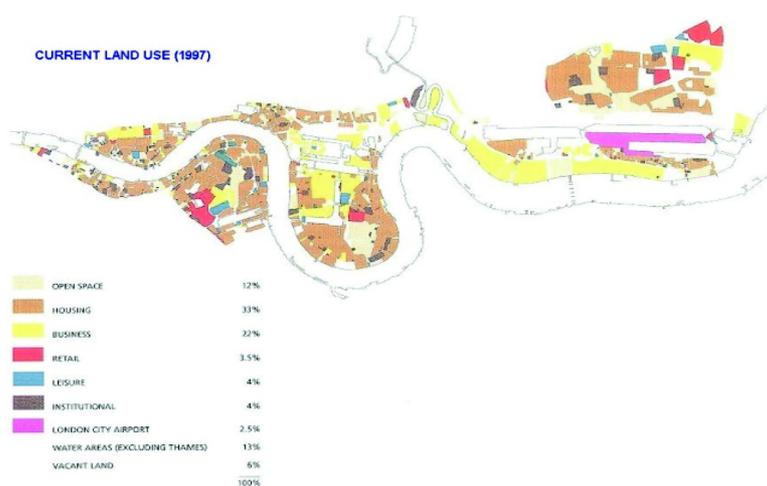


FIG. 13. Uso do solo nas Docklands em 1997.

Constata-se que a zona das *Docklands* era maioritariamente residencial, uma vez que o uso predominante do solo, em 1997, era a habitação, representando 33% sobre um total que engloba funções

económicas, institucionais, de lazer, espaço aberto, espaço vazio e água. Uma vez que se aguardava um aumento da procura de emprego e do número trabalhadores ao nível dos serviços bem como da afluência, a longo prazo, de um maior número de residentes, os dados relativos à função económica representam 22% do uso do solo, encontrando-se as respetivas áreas nas imediações das zonas de habitação.

No sentido de submeter esta área a uma intervenção de sucesso, a melhoria do acesso de veículos para e dentro das Docklands foi estabelecida como uma prioridade, tendo-se dado, em princípios dos anos 90, o melhoramento e a extensão da *Docklands Light Railway* e a criação de uma série de estradas melhorando o acesso à zona das *Docklands*, tendo este sistema ferroviário, numa primeira fase, apresentado alguma ineficácia, gerada pela opção do automóvel e não pelo sistema de transportes públicos. No entanto, mais tarde, a falta de coordenação com a estratégia de transportes da cidade e mesmo a inacessibilidade dos transportes públicos a determinadas zonas das *Docklands* encontrou soluções com a extensão da linha metropolitana de Jubilee, reforçando a acessibilidade às *Docklands* e fazendo ligação à *City* e *West End*, permitindo um aumento da taxa de utilização com a consequente redução do tráfego automóvel em cerca de 20%¹⁶.

Apesar de a intervenção se basear na transformação das *Docklands*, a LDDC reconheceu no rio Tamisa e nas docas, os símbolos mais poderosos do património da área e referências visuais e recreativas únicas que a distinguem de qualquer outra zona de Londres e onde esta entidade encontrou potenciais a ser salvos, aperfeiçoados e promovidos. Nesse sentido, esta entidade pretendeu assegurar a alta qualidade paisagista, tanto a nível de infraestruturas criadas, como na garantia da sua consideração detalhada e integração digna nos

16. In <http://www.lddc-history.org.uk/planning/index.html#Urban Design> (consultado a 12-2015).

planos urbanos, tendo-se identificado vistas-chave e explorado novas oportunidades para a criação de pontos de referência que permitissem ligações visuais e orientação auxiliar como um novo desenvolvimento. Com a proteção e criação de ligações visuais, a estratégia pretendia igualmente maximizar a importância do rio Tamisa para as *Docklands*, estabelecendo ligação visual de uma margem para a outra através de corredores de vista focados em edifícios-chave, a remodelar, funcionando como pontos referências visuais identitárias e de orientação às diversas comunidades.

Ainda no contexto da paisagem ribeirinha, ao nível das infraestruturas, a estratégia passava, primeiramente, pela melhoria da qualidade do ambiente das *Docklands* através da remodelação dos espaços envolventes e, posteriormente, criar novos parques, melhorar espaços abertos existentes, criar percursos pedonais e ciclovias de modo a fornecer acesso principal ao rio e às docas. Pretendia-se manter o carácter portuário no projeto de revitalização de forma a afirmar a identidade do local, até porque aproximadamente 13% da área das *Docklands* é água e cerca de 12%¹⁷ da área terrestre é espaço aberto junto de docas. Assim, procedeu-se à recuperação destes espaços nas imediações das áreas fortemente edificadas, através de pequenos nichos de uso lúdico e comercial, onde se concentraram as ações de recuperação patrimonial e de tratamento dos espaços públicos com espaços verdes adequados e mobiliário urbano, fazendo do espaço público ligado às docas e ao rio uma importante componente da estratégia de uso do solo.

17. In <http://www.lddc-history.org.uk/planning/index.html> (consultado a 12-2015).

Dinâmica Social

O conceito de intervenção das *Docklands* baseava-se na criação de um ambiente urbano atrativo, de novas oportunidades de habitação, emprego, comércio, indústria e na construção de infraestruturas rodoviárias e ferroviárias que permitissem a deslocação e fixação de população no local. No entanto, a preocupação de captação de investimentos privados, à partida com outros fins que não o da utilidade pública, manifestou-se numa relação com a população local pouco empenhada e transparente. A forma de intervenção delineada pelo Governo Central, com o afastamento das autoridades locais do processo, retirando-lhes as suas habituais competências de gestão territorial, levou grupos como o *Docklands Community Council* (DCC)¹⁸ a criticar o processo, especialmente a falta de comunicação e participação das comunidades locais. Nestes termos, a posterior cedência de competências às autoridades locais, deu origem a um processo mais participado, passando estes planos a reforçar a sua componente social e de utilidade pública, tendo como alvo a população local. Até à data, foi possível verificar a coexistência de duas realidades contíguas, resultantes do conflito entre a lógica comercial e a lógica social do projeto, tendo as autoridades locais argumentado que o desenvolvimento económico da reconversão não concedeu melhorias evidentes para os residentes locais, chegando-se mesmo a verificar um processo de gentrificação. Este fenómeno foi o resultado da substituição das camadas anteriores por meios financeiros de acesso aos novos empreendimentos, tendo ocorrido uma segregação do tecido social preexistente.

18. A *Docklands Community Council* (DCC) trata-se do Conselho da Comunidade das *Docklands*, criada no sentido de dar voz às comunidades locais relativamente aos processos a decorrer na zona das *Docklands*. Disponível em <http://www.lddc-history.org.uk/planning/index.html> [consultado em 12-2015].

No entanto, constata-se que a LDDC, durante a sua atuação, incitou a criação de mais de 80 000 postos de trabalho e de cerca de 24 000 unidades habitacionais até 1998, esperando-se que o número atual de unidades habitacionais, albergasse uns adicionais 45 000 habitantes¹⁹ nos anos seguintes. Gerando benefícios a nível económico e social, a expansão desta regeneração permitiu um aumento da população, como se pode observar pelo gráfico da figura 14.



FIG. 14. Variação populacional das Docklands entre 1981 e 2011.

O gráfico mostra a variação da população nas diversas zonas das *Docklands* durante 30 anos, tendo-se registado um aumento acentuado no intervalo de tempo de atuação da LDDC, o que permite comprovar que o acentuado investimento na criação de emprego e habitação nas *Docklands*, influenciou a população a apropriar-se destas áreas. Uma vez terminados os trabalhos por parte da LDDC e desde a sua dissolução, verifica-se um contínuo aumento da população, embora a um ritmo inferior, sendo possível comprovar a tendência deste número a manter-se constante, nos últimos 15 anos, dada a estagnação da

19. In <http://www.geocases1.co.uk/londondocks1.htm> [consultado a 12-2015].

criação de mais postos de trabalho e de habitação. Tratando-se de um processo de grandes dimensões e que envolve um vasto período de tempo a atingir os seus objetivos, constata-se que as sinergias pretendidas e a relação custo-benefício terão atingido o seu estado final nos últimos 10 anos, o que reforça a amplitude desta intervenção.

III.2. BARCELONA | VILLA OLÍMPICA

III.2.1. ENQUADRAMENTO E DESENVOLVIMENTO DA VILLA OLÍMPICA

A cidade de Barcelona é caracterizada como uma cidade mediterrânica cujas localização e forma são determinadas, primeira e essencialmente, por condições geográficas específicas, constituindo um cenário caracterizado pela forte ligação entre a cidade e o mar, em que a frente de água funciona como um elemento dinamizador para as duas zonas. Aqui se experienciaram dois longos períodos de tempo nos quais a procura de autonomia foi suprimida por políticas de colonização e opressão que o governo pretendia, tanto entre os séculos XVI e XVIII aquando da transformação das frentes de água de outras cidades mediterrânicas em expositores arquitetónicos, assim como durante o regime ditatorial de Francisco Franco²⁰. Ao longo do tempo, cada forma de poder tem deixado a sua marca específica na estrutura espacial e na forma da cidade e é esta interação entre autonomia e colonização que constitui de Barcelona um paradigma de cidade portuária mediterrânica. Tal como defende MEYER (1999: 121):

The attachment of the Mediterranean city to an autonomous position and the pursuit of a good spatial relationship with the sea – an exponent of this autonomy – is demonstrated beautifully in Barcelona.

Como aconteceu em tantas outras cidades europeias, o porto começou por ser um dos motores de progresso de Barcelona, tendo-se estabelecido novas rotas marítimas colocando a cidade no negócio mercantil à escala mundial. Com o surgimento da industrialização em meados do século XIX, esta tornou-se numa cidade de importância estratégica excecional graças à ligação ao continente europeu e à sua

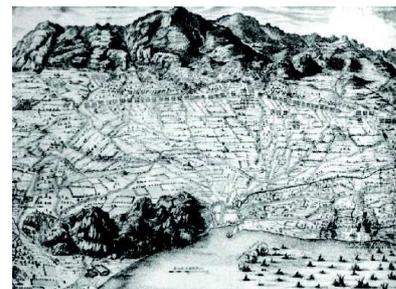


FIG.15. Barcelona, entre as montanhas e o mar, 1698.

20. General Francisco Franco, líder do regime ditatorial de carácter fascista instaurado após a sua vitória na Guerra Civil Espanhola, em 1939 tendo-se prolongado até 1976. Disponível em <http://www.biography.com/people/francisco-franco-9300766>. [consultado em 01-2016].

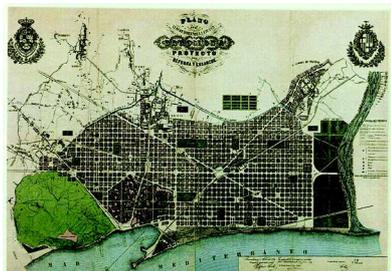


FIG.16. Plano Eixample de Cerdá, Barcelona, 1859.

benéfica localização marítima, o que favoreceu um desenvolvimento económico de destaque. O crescimento da cidade levou a um aumento da população, graças à imigração, o que possibilitou, posteriormente, que a cidade se expandisse para o interior do território, surgindo, assim, entre 1850 e 1930, marcas na sua malha urbana com os projetos executados do plano *Eixample*²¹ de Cerdá, criando ligações amplas e diretas entre o porto e a cidade, conforme se ilustra na figura 16.

Desde a expansão da cidade baseada no plano de Cerdá que a cidade de Barcelona pretendia uma maior e melhor relação com o mar, surgindo, nesse sentido, o GATCPAC²², grupo que projetou e elaborou planos onde se incorporava um esquema de grelha, com edifícios autónomos na zona portuária, a fim de criar uma relação intrínseca entre a cidade e o porto. O objetivo desses edifícios de uso coletivo era potenciar a expansão das áreas circundantes e das infraestruturas de modo a melhorar a cidade e a sua conexão com a frente de água. Contudo, estes planos não se realizaram devido à crise económica de 1929, à Guerra Civil Espanhola de 1936 e à ascensão de Francisco Franco ao poder em 1939, ficando a cidade dependente de Madrid e sem recursos económicos que permitissem a concretização de muitos desses projetos. O isolamento do porto foi-se acentuando pelo facto de se situar fora dos muros da cidade, suportando uma falta de infraestruturas básicas e uma grande dificuldade de acesso ao centro da cidade devido às barreiras quase intransponíveis deixadas pelas linhas férreas e pelos grandes espaços industriais abandonados.

21. Trata-se do plano de extensão e reforma da cidade de Barcelona de 1859, o Plano de *Ensanche*, projeto pioneiro da evolução do urbanismo moderno. Disponível em <http://www.anycerda.org/web/es/any-cerda/fa-150-anys/el-pla-cerda> [consultado em 01-2016].

22 GATCPAC, *Grup d'Arquitectes i tècnics catalans per al Progrés de l'Arquitectura Contemporània*, grupo de arquitetos de atividade ligada às instituições catalãs como ala técnica dos projetos globais de reforma social (GUIMARÃES, 2006).

Apenas no final dos anos 60 do século XX inicia-se a elaboração de novos planos de reestruturação e requalificação dessa zona, sendo que em 1967 é projetado um plano para *La Barceloneta*, impulsionado por proprietários industriais da zona, onde se propõe a valorização imobiliária do território e o fim dos seus usos portuários, conservando a linha férrea que separa a cidade nova da antiga. Com o fim do regime ditatorial de Franco e o regresso da democracia em 1979, como parte integrante de projetos de reabilitação do centro da cidade e da sua periferia, chega a aprovação do *Plan General Metropolitan* (PGM), elaborado com base na proposta de Solá Morales. Com a nomeação do arquiteto Oriol Bohigas como líder do departamento de planeamento urbano, decide-se manter a estrutura urbana de base proposta no PGM modificando as linhas de tráfego e criando uma nova relação entre esta estrutura e a forma da cidade (GUIMARÃES, 2006). Com isto surge uma nova mentalidade vinculada na defesa de uma cidade reconstruída a partir do seu interior, de modo a garantir que o tecido urbano não se fragmentasse e se restaurasse a relação da sua frente de água com o mar.

Na segunda metade da década de 80, Joan Busquets toma o lugar de Bohigas e empenha-se no desenvolvimento de projetos individuais para alguns distritos, já definidos pelo PGM. Assim, a transformação da frente de água de Barcelona é associada a um contexto de adaptação da cidade e das suas infraestruturas a uma economia pós-industrial e entendida como um processo integrado em que os diferentes territórios têm sido desenvolvidos e reconvertidos em função de um sentido de especialização (GARCIA, 2010). Contudo, o projeto da frente marítima não corresponde a uma ação única no espaço e no tempo, tendo vindo a ser realizado através de diferentes planos/programas de iniciativa pública associados a lógicas de desenvolvimento e de reconversão próprias.

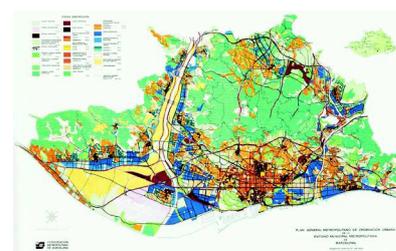


FIG. 17. Plano Geral Metropolitano de Barcelona, 1976.

III.2.2. ESTRATÉGIAS DE INTERVENÇÃO NA VILLA OLÍMPICA

Em 1986, com a atribuição da organização dos Jogos Olímpicos de 1992, à cidade de Barcelona, deu-se o pretexto para revitalizar esta zona, com o fim de receber o evento. Assumindo a lógica do programa de Áreas de Nova Centralidade, o programa olímpico de Barcelona não correspondia somente a um conjunto de intervenções associadas ao evento, incidindo em quatro áreas associadas à qualificação das infraestruturas de acessibilidade. Desta forma, pretendia-se ligar a realização do evento internacional à requalificação focalizada de outras zonas da cidade, aproveitando a dinâmica de exceção associada à promoção dos jogos olímpicos. Nesse sentido, focando as intervenções ocorridas na frente de água, surgem dois projetos centrais: a *Villa Olímpica* e *Port Vell*, assumindo ambas um enquadramento e características distintas e sendo complementados com ações que consistiam na requalificação de certos espaços públicos ribeirinhos e agregação à cidade e entre ambos. Os projetos encontram-se associados ao plano das Áreas de Nova Centralidade e, embora a intervenção da *Villa Olímpica* se encontre associada aos Jogos, ao contrário da intervenção de *Port Vell*, a realização é paralela no tempo e coordenada nos objetivos relativos à abertura da frente de água à cidade.



FIG.18. Transformação da frente marítima na Villa Olímpica.

Ao ser designada para receber os Jogos Olímpicos de 1992, Barcelona assegurava os meios legais e financeiros para avançar rapidamente com a renovação da frente de água da cidade. Com a intervenção da *Villa Olímpica*, aliado a um objetivo nacional de concretização de um evento olímpico motivado pela eficiência e rentabilização do investimento, a revitalização urbana deste espaço constituía um objetivo paralelo.

Dinâmica Institucional

No caso de Barcelona, os terrenos para a intervenção em questão foram comprados pela empresa empreendedora pública *Villa Olímpica Sociedad Anónima* (VOSA), empresa privada de capital exclusivamente pública responsável pela promoção dos estudos e obras, incluindo a coordenação entre as diferentes entidades da administração pública envolvidas no projeto da *Villa Olímpica*. Numa primeira fase do processo de intervenção, esta entidade tinha como principais funções (NEL-LO, 1997: 83):

- i)** a expropriação dos terrenos destinados à operação urbanística;
- ii)** a demolição de edifícios existentes, ainda ocupados;
- iii)** a execução do novo sistema de drenagem de águas pluviais de toda a zona;
- iv)** a execução dos trabalhos de proteção costeira.

A sua atividade centrou-se num investimento de 40% na execução de todo o programa habitacional, que correspondendo a 80% do total de construção, tendo 40% sido por investidores imobiliários e os restantes 20%, não residenciais, sido promovidas por empresas privadas (COSTA, 2007).

De modo a atrair capital privado para o projeto, a VOSA promove, em 1989, a criação de uma segunda empresa privada, a Nova Icaria, Sociedade Anónima (NISA), tendo este sido o veículo da participação privada na construção da *Villa Olímpica*. Segundo BRUNET (1995), o investimento realizado no projeto olímpico de Barcelona ascendeu a um montante total de 5739 milhões de euros, dos quais aproximadamente 22%, cerca de 1276 milhões de euros²³, correspondem ao investimento aplicado no projeto da *Villa Olímpica*, como é possível observar pelo quadro 3.

23. Correspondentes a 212 682 milhões de pesetas.

	Investimento projetado e iniciado entre 1986 e 1993	
	Valor (milhões de euros)	Percentagem
Projetos de Construção na Villa Olímpica de Poble Nou	1276	22.2%
Investimento Público	606	7.8%
Investimento Privado	451	10.6%
Investimento noutros Projetos	219	3.8%
Projetos em outras Áreas Olímpicas	707	12.3%
Projetos circundantes às Áreas Olímpicas	419	7.3%
Outros Projetos de Infraestruturas Desportivas	179	3.1%
Outros Projetos em Barcelona	1094	19.1%
Projetos de Redes Viárias	2062	35.9%
Total	5735	100%

QUADRO 3. Investimentos totais e parciais despendidos na construção da cidade olímpica.

Conforme se constata pelo quadro 3, da percentagem afeta ao projeto da *Villa Olímpica*, cerca de 10,6% correspondem a um investimento de 451 milhões de euros por parte da participação privada na empresa promotora e empresas participadas; 7,8% correspondem a 606 milhões de euros afetos ao investimento público e 3,8% coincidentes a 219 milhões de euros de investimento noutros projetos em Poble Nou. Já na perspetiva de MACKAY (2000) existe uma interpretação diferente dos montantes de investimento, apontando para um montante total na operação da *Villa Olímpica* de 1200 milhões de euros, dos quais 672 milhões são provenientes de fundos privados, tendo superado o investimento público que foi de cerca de 502 milhões de euros. Relativamente ao financiamento público, este correspondeu à ação desenvolvida pela VOSA, tendo sido aplicado essencialmente em expropriações, infraestruturas de base, edifícios e espaços públicos, tendo todo o programa permitido ainda gerar receitas e recuperar algum do investimento público inicial.

Numa perspetiva de intervenção de revitalização urbana, considerando o carácter coletivo do evento em questão, como afirma NEL-LO (1997: 84):

The public-private partnership was absolutely instrumental for the success of the whole operation. Nevertheless, it is to be pointed out that whereas most of the investment was private the design and the management of the operation was mostly public, following a pattern that was general in Barcelona 1992 Olympic Games.

Com isto, e apesar de a criação de uma nova cidade e equipamentos se tratar de uma prioridade, tendo-se adotado um modelo de gestão empresarial de modo a desenvolver parcerias público-privadas, o investimento público na operação em questão foi substancial. Constatase que o setor público se encarregou do cobrimento dos custos atribuídos às expropriações, infraestruturização, construção de equipamentos e espaço público. Já o setor privado assumiu a garantia da aquisição e urbanização dos terrenos adquiridos, assim como a segurança de todo o processo de edificação, nomeadamente os encargos e os riscos inerentes, tendo assegurado a compatibilização a ocupação temporária do evento com a função permanente do programa habitacional que se seguia.

Dinâmica Urbana

A conceção de um programa olímpico como motor de uma reforma na estrutura urbana permitiu desenvolver um conceito de intervenção localizada em pontos e eixos estratégicos da cidade, simultaneamente em várias escalas e setores de atuação que se sobrepõem e sucedem. Assim, na sequência da decisão do Comité Olímpico Internacional (COI) em 1986, de atribuir os Jogos Olímpicos a Barcelona, ratifica-se a necessidade de reforma da cidade até ao ano do evento. No sentido de aproveitar a oportunidade de se realizar um investimento numa intervenção revitalizadora ao nível da cidade, foi importante integrar as quatro zonas olímpicas na malha urbana, particularmente a Villa Olímpica na frente de água, de modo a conceber novas centralidades.

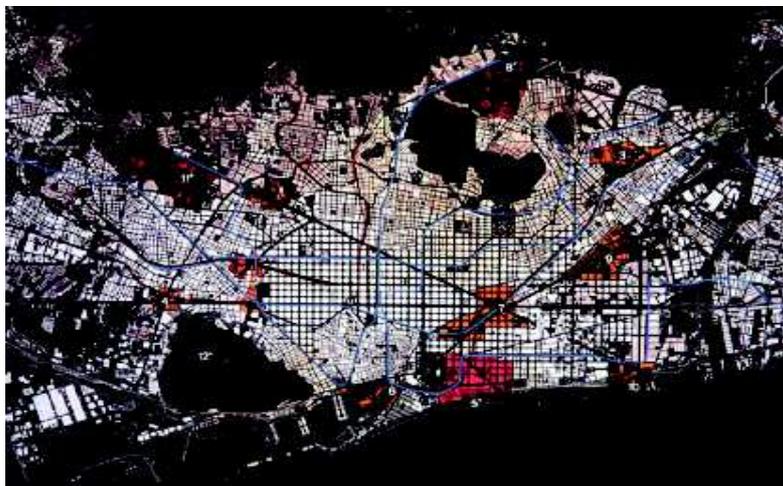


FIG.19. Plano para as Áreas de Nova Centralidade, 1987.

Conforme se observa na figura 19, são identificadas doze áreas de nova centralidade de características e gestão diferenciadas, designadamente as quatro áreas olímpicas, assinaladas a rosa, desenvolvidas no âmbito do programa dos jogos; e a amarelo as restantes áreas, incluindo zonas de infraestrutura em obsolescência. As quatro áreas abrangidas no projeto olímpico, nomeadamente, *Anel Olímpico*, *Villa Olímpica*, *Valle Hebrón* e a *Diagonal Norte*, apresentam comumente a intenção de, uma vez concluído o evento desportivo, gerar novas centralidades de qualidade urbanística.

A primeira fase de trabalhos relativos ao processo de planeamento urbano da operação na frente de água da *Villa Olímpica* teve lugar em 1984, culminando na sua aprovação em 1986, pelas autoridades municipal e regional. Como um dos projetos urbanísticos dos Jogos Olímpicos, a intervenção na *Villa Olímpica* foi alvo de uma forte renovação urbana, destacando-se os seguintes objetivos essenciais (MACKAY, 2000: 12-13):

- i)** recuperar a costa mediterrânica, vinculando a cidade ao mar, ao nível da paisagem, para usufruto da população;
- ii)** rematar a malha da cidade de Cerdá, mantendo a mesma cércea e motivando outra escala no interior dos quarteirões, criando assim uma

frente urbana clara com uma arquitetura diversificada e respeitante às tipologias e usos previstos;

iii) reconstruir um sistema de infraestruturas viárias complexa e eficaz, definindo um conjunto de espaços, passeios públicos e zonas de praia de significativa extensão urbana;

iv) Integrar no plano condições de habitabilidade: iluminação natural, ventilação e sistema ecológico.

A demarcação de alguns pontos estratégicos, para além da frente urbana de remate da cidade consolidada, através de edificações e outras estruturas físicas pontuais de modo a criar dinâmicas especiais, hierarquias e visibilidade na nova frente de água, conforme se observa na figura 20.



FIG.20. Plano geral da Villa Olímpica, elaborada por Oriol Bohigas.

O primeiro passo foi reduzir a barreira física constituída pelas infraestruturas na faixa litoral, soterrando uma ramificação ferroviária e sobrelevando os outros acessos viários. Deste modo, e principalmente na zona de *Moll de La Fusta*, surgiram soluções que usufruíam da diferença de cotas de modo a criar espaços públicos na cobertura dos túneis e criar passagens que restabeleciam o acesso da *Rambla* ao litoral. Surgiram novos usos portuários como terminais para passageiros, um aquário, uma Universidade, clubes fluviais, parques de estacionamento, centros de negócios, e centros culturais.

Relativamente à promoção dos documentos de planeamento do projeto olímpico, a entidade responsável foi a empresa VOSA, tendo introduzido uma metodologia de projeto urbano com objetivos políticos e de planeamento com base no aspeto formal da cidade (MACKAY, 2000). Assim, de modo a garantir a qualidade da intervenção, além de projetos de infraestruturação, de espaços públicos e de um projeto arquitetónico global com o qual se pretendia salvaguardar a pluralidade da imagem urbana determinada, os promotores privados apenas surgiam em fase subsequente com a obrigação de manter as equipas de projeto nomeadas pela VOSA. Quanto ao projeto de espaço público, pretendia-se promover o sentido agregador e coerente na imagem do conjunto através da definição de alinhamentos urbanos, volumetrias ou materialidades. Constata-se, nesta operação, que a responsabilidade do sector público deveria assegurar a qualidade da arquitetura e do sector privado a viabilidade comercial (MACKAY, 2000).

Este caso revela uma aposta na importância cultural dos espaços públicos ribeirinhos, valorizando o património da Catalunha e proteção ambiental que constituem uma referência e um contributo ao processo de regeneração da frente portuária entre a cidade e o porto industrial.

Dinâmica Social

O sentido da revitalização da frente de água de Barcelona, além de representar uma estratégia na economia de toda a região, sustentada por atividades como o porto comercial e de recreio, turismo urbano e cultural e cruzeiros, possui um significado cultural de maior relevância para a cidade ao restabelecer a ligação com o mar Mediterrâneo. Nessa perspetiva, a consolidação da relação da cidade com o mar é estabelecida como uma prioridade, cujo papel principal pertence ao porto e aos benefícios culturais não quantificados que lhe são intrínsecos, tanto na relação económica e cultural com o exterior, através do Mediterrâneo, como para a própria identidade da cidade e

da sua população.

No caso da intervenção na *Villa Olímpica*, a abertura à população de novas praias e parques ao longo da frente de água foi socialmente relevante para fins de lazer, particularmente para os cidadãos que não dispõem de segunda residência nas estâncias balneares próximas da cidade (COSTA, 2002).

Relativamente à vertente habitacional, a intenção do município de Barcelonaera assegurar a colocação de alguns fogos a preços inferiores relativamente aos praticados no mercado. Contudo, neste caso, o modelo de parcerias público-privadas gerou constrangimentos e limitações relativamente à procura de habitação com o seu direcionamento para um público-alvo de estratos de rendimento médio e alto, contrariando a intenção inicial do município. A imposição comercial de tipologias clássicas nos modelos de habitação, assim como o aumento de preço de venda dos fogos influenciou e limitou, posteriormente, a procura de habitação por parte da população (COSTA, 2002), o que terá inviabilizado a possibilidade de integrar habitação para grupos sociais com menores recursos financeiros.

Apesar da carência de procura de habitação, a carga emocional associada ao evento da exposição mundial supera os eventuais impactes negativos relativos à habitação, na medida em que tanto os equipamentos como o espaço público preveem um maior usufruto, a longo prazo, quer por parte da população residente como por parte de visitantes. A cidade de Barcelona e o seu porto conseguiram eliminar as barreiras físicas que existem entre os dois através da transformação da morfologia pela alteração da topografia do porto e da criação de espaços públicos ribeirinhos que alteraram a perceção que as pessoas tinham do lugar, tornando o local acessível e apetecível ao encontro, à contemplação e ao passeio continuado das *Ramblas*.

III.3. LISBOA | PARQUE DAS NAÇÕES

III.3.1. ENQUADRAMENTO E DESENVOLVIMENTO DO PARQUE DAS NAÇÕES

O desenvolvimento da cidade de Lisboa, ao longo da sua história, foi marcado por momentos de viragem correspondentes ao lançamento de grandes intervenções urbanísticas planeadas, correspondentes sempre à necessidade de dar resposta a desafios, sejam catástrofes naturais²⁴, seja para o crescimento económico, com modernização da sociedade por pressão de uma classe em ascensão, ou mesmo de afirmação do poder político. Nessa perspetiva, com a queda do regime salazarista em 1974 e a independência das colónias, Portugal e, particularmente, Lisboa, recentraram-se na Europa, questionando-se o seu papel como capital de um país contextualmente periférico. A democracia em 1975 e a adesão à Comunidade Europeia em 1986 estabeleceram novas conjunturas políticas e económicas que provocaram transformações nos sistemas produtivos. A integração no panorama Europeu fez com que Lisboa fosse assumida, tal como afirma FERREIRA *et. al.* (1999: 56):

(...) como uma das importantes portas da Europa e sem dúvida a principal na fachada atlântica do Sudoeste Europeu.

A necessidade de modernização correspondeu ao final da Guerra Colonial, à estabilização pós-revolução de 25 de Abril de 1974 e à adesão à Comunidade Europeia, motivações adicionais para novos desafios e oportunidades, criando, assim, condições para delinear uma estratégia de desenvolvimento que partisse das especificidades de uma cidade antiga colonial, virada ao Atlântico na procura de um lugar no contexto das cidades europeias.

24. Como por exemplo o terramoto de 1755 - acontecimento abordado no capítulo seguinte - que destruiu grande parte de Lisboa de Lisboa, acontecimento a partir do qual é iniciado o processo de reconstrução da Baixa da cidade.

Em 1975, a maioria das zonas ribeirinhas constituíam áreas de armazenagem de carga, granéis alimentares e combustível, com um funcionamento portuário ativo de mercadorias e passageiros. Contudo, com a rutura repentina das relações com as colónias, grande parte do porto perdeu a sua utilidade, uma vez que as indústrias começam a abandonar a cidade na procura de áreas maiores na periferia, deixando os espaços portuários ao abandono e gerando vazios urbanos²⁵. Assim, do ponto de vista económico, em meados da década de 80, a cidade apresentava graves carências e uma evidente obsolescência da estrutura industrial, com a decadência e o abandono das áreas industriais no arco ribeirinho e um processo de realocização de duplo sentido, quer da periferia para os concelhos limítrofes, no caso da indústria pesada, quer do centro histórico para a periferia da cidade, com pequenas indústrias e oficinas (FERREIRA, 1997). Como caso deste último, temos a zona oriental da cidade, zona de concentração, nas décadas de 60 e 70, de indústrias pesadas e de grandes equipamentos de promoção estatal, como refinarias petrolíferas, depósitos militares, entre outros, que se tornou numa das áreas mais negligenciadas de Lisboa. Neste caso, existiam obstáculos físicos que constituíam fronteiras entre a zona oriente e a zona ocidente da cidade, reforçadas não só pela ausência de eixos viários e meios de transporte que facilitassem a sua ligação, mas também por uma política de localização de bairros sociais e industriais, gerando o isolamento e a segregação social da zona oriental.

Do ponto de vista urbanístico, no decurso da mesma década, Lisboa caracterizava-se, entre outros aspetos, pelo atraso da realização de grandes eixos viários e a insuficiência dos meios de transporte pesados projetados há algumas décadas, acabando por bloquear o

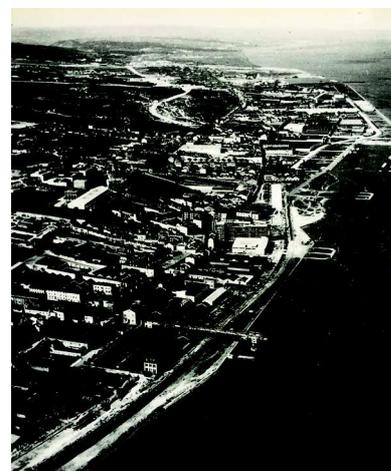


FIG. 21. Vista aérea da zona do Poço do Bispo, autor desconhecido, s/d.



FIG. 22. Viauturas desembarcadas junto a Santa Apolónia, autor desconhecido, 1940.

25. É neste enquadramento que se começa a sentir a presença dos vazios urbanos na cidade de Lisboa, ou seja, (...) áreas que perderam a sua configuração inicial e que se encontram desprovidas de funções, impedindo, assim, uma efetiva articulação dos vários espaços que compõem a cidade (FERREIRA, 1997: 82).

desenvolvimento do sistema de transportes e circulação. Também a ausência de uma rede equilibrada de áreas centrais, tanto a nível da cidade como da área metropolitana, devidamente articulada por bons meios de comunicação, constitui uma característica da cidade na época, sendo de realçar a separação de ambas as margens do rio Tejo.

Já numa perspetiva cultural e patrimonial, não só o desequilíbrio da distribuição de equipamentos culturais e de lazer, que se concentravam exclusivamente na zona ocidental, mas também a destruição da memória da cidade histórica e consolidada através da demolição indiscriminada de alguns edifícios emblemáticos da cidade, resultado da ausência de uma política de defesa do património concretizada em ações concretas de planeamento e gestão da cidade, constituem aspetos característicos da cidade na época. Encontra-se igualmente inserido neste contexto, o bloqueio da relação da cidade com o rio, vendo-se o porto esvaziado de funções e ultrapassado pela rápida transformação dos meios de transporte marítimos e contentorização das cargas transportadas, apenas interrompido em pequenas áreas localizadas onde a função portuária prevalecia.

Outra característica da cidade na mesma década tratava-se da desvalorização do espaço público e dos seus aspetos culturais arquitetónicos e ambientais, sacrificado à circulação e estacionamento automóvel, assim como o desequilíbrio territorial da estrutura verde, constituída por áreas verdes isoladas, pouco utilizadas por falta de acessos e equipamentos e não articulados entre si (FERREIRA, 1997).

III.3.2. ESTRATÉGIAS DE INTERVENÇÃO NO PARQUE DAS NAÇÕES

Surge, neste contexto, a Exposição Internacional de Lisboa (EXPO) de 1998, um projeto a prazo fixo capaz de mobilizar os meios necessários para acelerar a modernização da cidade. Assim, em Fevereiro de 1990, o Governo decide dar início ao processo de candidatura de Portugal à realização da EXPO, com o objetivo de assinalar a efeméride mais relevante dos descobrimentos portugueses: a chegada de Vasco da Gama à Índia, considerando que (...) *a exposição contribuiria decisivamente para transformar Lisboa numa cidade do século XXI, constituindo o ponto de partida para uma mudança global* (ROSA, 1999: 4). Assim, a Exposição Mundial de Lisboa visou dar ao território português, e concretamente à cidade de Lisboa, um reposicionamento num contexto cada vez mais global, com os seguintes objetivos (ROSA, 1999):

- i)** reafirmar o aproveitamento da tradição marítima portuguesa para melhorar a imagem do país na aliança das nações europeias;
- ii)** dinamizar a renovação de uma área degradada quer urbana, quer ambientalmente;
- iii)** promover a procura da atração e eventual fidelização de novos fluxos turísticos;
- iv)** estimular o desenvolvimento económico.

Quanto aos objetivos específicos do projeto, em termos urbanísticos, previa-se que este contribuísse para a modernização e reabilitação de uma parte significativa da cidade, recompondo-a especialmente numa perspetiva de reforço da mobilidade e da requalificação das áreas periféricas, acelerando a execução dos grandes sistemas viários e de comunicação, relançar em torno de um projeto concreto, a discussão sobre a ligação da cidade ao rio e ordenamento da frente de água, assim como proporcionar a construção de um importante conjunto



FIG. 23. Vista de parte do projeto do Parque das Nações, autor desconhecido, s/d.



FIG. 24. Pavilhão de Portugal, fotografia da autora, 2015.



FIG. 25. Oceanário de Lisboa no Parque das Nações, fotografia da autora, 2015.



FIG. 26. Zona degradada junto ao Poço do Bispo, autor desconhecido, s/d.



FIG. 27. Zona degradada no local destinado à exposição, autor desconhecido, s/d.

de equipamentos de nível metropolitano que faziam falta a Lisboa, reequilibrando-a urbanisticamente, tornando-a mais competitiva em termos nacionais e internacionais.

De forma a retirar o maior efeito da iniciativa, das localizações consideradas selecionou-se a zona oriental, entre o rio Tejo e a linha ferroviária do Norte, como faixa eleita para fixar a oportunidade estratégica de promoção de Lisboa, uma vez que apresentava maior disponibilidade de área para a implantação e implicava um menor investimento na sua realização. Esta zona, com cerca de 340 ha ocupados por indústrias obsoletas e áreas degradadas, foi considerada como um dos principais problemas da cidade, uma vez que criava um forte desequilíbrio na estrutura urbana de Lisboa relativamente às zonas ocidental e central, requerendo uma intervenção urgente. Assim, segundo o Plano de Urbanização da Zona de Intervenção (PUZI), é definida a área da Exposição Internacional de Lisboa de 1998, pertence ao arco ribeirinho, uma das quatro áreas que o Plano Diretor Municipal (PDM) prevê para a criação de novas centralidades, reaproximando a cidade do rio. Aposta-se na consolidação de um tecido urbano que permanecesse após a Expo 98, utilizando fortes investimentos públicos em infraestruturas e equipamentos como catalisadores do investimento privado, por venda ou concessão dos terrenos já transformados (PORTAS, 1998).

Dinâmica Institucional

Tratando-se de um evento internacional com uma dimensão e complexidade da conceção e execução do projeto de reconversão da zona consideráveis, e sendo necessária a preparação e recuperação dos terrenos da zona de intervenção da EXPO 98, a construção do recinto, espaço público e equipamentos de apoio e ao mesmo tempo a construção de infraestruturas de acesso à área, estabelecem-se parcerias público-públicas e público-privadas. Nesse sentido, é criada

uma sociedade de estrutura empresarial, neste caso, a sociedade anónima de capitais públicos Parque EXPO'98 S.A.²⁶, entidade gestora dos meios de financiamento das atividades necessárias à realização da Exposição. Assim, é definido o Plano Urbano da Zona de Intervenção do Parque das Nações (PUZI) que orientou a ação no sentido de recuperar e revitalizar a zona de intervenção, passando pela disponibilidade económica e técnica desta nova entidade. Nesse sentido, os objetivos económicos da operação na frente de água da cidade passaram pelo desenvolvimento de parcerias, destacando a que foi desenvolvida entre a PARQUE Expo'98 S.A. e os municípios de Lisboa e Loures²⁷, definindo diretrizes orientadoras da ocupação do solo que viabilizavam a revalorização da paisagem ribeirinha e de uma constante dinamização da área.

Assim, segundo o Relatório da EXPO'98 (CABRAL, *et. al.*, 2003), o modelo económico do projeto global da EXPO'98 assentava nas seguintes particularidades essenciais:

- i)** Integração da realização da Exposição no seio do projeto de recuperação da zona de intervenção;
- ii)** Responsabilização do Parque EXPO 98, S.A. pela realização do projeto global;
- iii)** Integração do capital realizado e dos terrenos da zona de intervenção no património da sociedade, por parte do Estado;
- iv)** Assunção da totalidade dos custos do projeto global, por parte da Parque EXPO 98, S.A., incluindo os relativos à recuperação dos terrenos da zona de intervenção, à infraestruturização dos mesmos e à sua urbanização, à realização da Exposição e ao próprio funcionamento da empresa;

26. Conforme Decreto-Lei nº 88/93 de 23 de Março.

27. Segundo o Relatório de Sustentabilidade da Parque EXPO (2006), o capital social da Parque EXPO'98 era inteiramente público, tendo como maiores acionistas o Estado e os municípios de Lisboa e Loures.

- v)** O financiamento das atividades da Parque EXPO 98 S.A., por parte do mercado de capitais, assumindo a empresa os custos correspondentes;
- vi)** A garantia dos contratos de financiamento por parte do Estado;
- vii)** A cobertura dos custos foi feita pelos proveitos, dos quais se salientam os que resultam da venda dos terrenos urbanizados e da realização da Exposição;
- viii)** A ponderação económica do projeto global da EXPO'98 assentou numa análise a longo prazo, prevendo o final dos custos para o ano 2010;
- ix)** A existência de duas fases no projeto e um desfasamento entre custos e receitas, aproveitando cerca de metade das últimas na fase posterior à realização da Exposição.

Constata-se assim que a Parque EXPO 98, S.A. conduziu o plano integrando um modelo de gestão de duas fases sequenciais, embora metodologicamente distintas, sendo uma primeira fase respeitante à recuperação dos terrenos afetos à zona de intervenção, à sua conceção urbana e do recinto da Exposição, à construção de infraestruturas, à organização e gestão desta área, enquanto que numa segunda fase se previa a gestão do projeto após a realização da exposição. Nessa medida, a Parque EXPO'98, como principal acionista, foi constituída para o lançamento do projeto imobiliário da exposição, da própria zona urbana da EXPO e de alguns equipamentos que iriam permanecer posteriormente ao evento, tanto na promoção como no desenvolvimento e comercialização da totalidade do complexo urbano.

Com a estruturação do espaço urbano público envolvente ao evento internacional e, nomeadamente, com a sua infraestruturção e a construção de equipamentos de apoio, surgiu a possibilidade de criar um modelo ao nível da vida coletiva. O reconhecimento desta nova centralidade advém da intenção de criar uma relação harmoniosa entre emprego, habitação, equipamentos, serviços, infraestruturas e espaço público, promovendo, desta forma, uma ocupação urbana equilibrada

não só no plano económico, como também social e cultural. Assim verifica-se que, aliado a uma dinâmica característica de cidade anfitriã de um evento internacional, se confirmava o aparecimento de uma nova área residencial de prestígio, bem como da oferta de um espaço de serviços, representando uma aposta na especialização de uma nova centralidade em Lisboa.

USO \ ANO	ÁREA BRUTA DE CONSTRUÇÃO (m ²)		
	1995	1999	2003
a. Comércio/Serviços	1 006751	835 149	865 848
b. Habitação	924 257	1 273648	1 294506
Total (a+b)	1 931008	2 108797	2 160354
c. Equipamentos	229 533	175 738	161 271
Total (a+b+c)	2 160541	2 284535	2 321625

QUADRO 4. Área bruta de construção por tipologia de uso (1995, 2003, 2010)

No entanto, conforme se observa pelo quadro 4, esta situação tem-se alterado ao longo dos anos, tendo-se registado um aumento da área construída de habitação em detrimento de serviços e comércio, e uma diminuição da área de equipamentos. Associado à diminuição da área construída de equipamentos, além do carácter temporário e a perda do propósito inicial vinculado à exposição, poderá estar igualmente a privatização de alguns. São referenciados igualmente, em diversos documentos, os efeitos do projeto EXPO'98 num contexto macroeconómico abrangendo (COSTA, 2002):

- i) a criação de riqueza através da expansão dos sectores de serviços, dos transportes e da indústria;
- ii) a criação de emprego; o aumento do turismo em 10%;
- iii) potenciação de uma área de alto valor paisagístico;
- iv) ampla melhoria de qualidade ambiental;

- v) requalificação urbana da zona de intervenção;
- vi) novas e melhoradas acessibilidades.

Após a Exposição, no início do ano seguinte, foi iniciado um processo de venda de terrenos para habitação e escritórios, tendo parte dos pavilhões sido vendidos à CML, adquirido novas funcionalidades, assim como os espaços públicos envolventes, surgindo posteriormente dinâmicas mais associadas às necessidades locais, com a construção do Centro Comercial Vasco da Gama, defronte à Gare do Oriente, a Feira Internacional de Lisboa, na área que acolheu os participantes internacionais, entre outros. Desta forma constata-se que, tal como no caso de Barcelona, uma vez atingidos os objetivos estabelecidos no âmbito do evento internacional, surge a necessidade de repensar as lógicas urbanas, sociais e económicas do local e de integrar esta zona na lógica da cidade, passando a Parque EXPO 98 parte do processo de ação da zona para a CML. Como entidade interventiva no sentido de lógicas urbanas, esta assumiu o compromisso de integrar este espaço nos planos de ação que lhe compete, tendo iniciado este processo através do planeamento e, assim, da resolução de Planos de Urbanização e Planos de Pormenor para esta zona.

Dinâmica Urbana

Numa perspetiva de revitalização urbana, o Plano de Urbanização da Zona de Intervenção do Parque das Nações (PUZI) apresentava como principal objetivo a criação de uma *estrutura urbana singular, central e multifuncional* que correspondesse às *medidas efetivas de requalificação ambiental e urbana* (ROSA, 1996: 48). Pretendia-se, primeiramente, revalorizar a relação da cidade com o rio, recuperar o ambiente e a paisagem através do tratamento do espaço público e assegurar a integração desta área, com a sua identidade própria, no tecido urbano e funcional da cidade. Nesse sentido, acima de documentos de gestão urbano, os planos foram conduzidos numa



FIG. 28. Divisão dos Planos de Pormenor da área do Parque das Nações

perspetiva essencialmente projetual, numa relação entre espaço público e espaço edificado, tendo o espaço público sido considerado como elemento estruturante da reconversão urbanística, conforme se verifica na figura 28.

Os conceitos urbanísticos patentes no PUZI partem dos objetivos definidos anteriormente, onde a requalificação urbana e ambiental da zona é a principal causa, tendo em conta a sua localização na frente de água. A integração no tecido urbano envolvente, juntamente com a articulação de uma rede de acessibilidades com a rede metropolitana, devia conviver com a constituição de uma estrutura verde contínua, sempre valorizando a singularidade geográfica da zona e o sistema de vistas ribeirinho, tendo o PUZI estabelecido assim, nos relevos do terreno, miradouros virados para o estuário do Tejo. Uma vez pretendendo que as ligações não fossem apenas físicas, mas também visuais, ergueu-se uma estrutura urbana de malha regular ortogonal atravessada por grandes eixos paralelos ao rio, pontuando o cruzamento das vias transversais com elementos simbólicos. De forma a responder aos conceitos estabelecidos, os Planos de Pormenor (PPs) relativos ao Parque das Nações apresentam as regras definidas para o parcelamento em lotes urbanos e delimitam os programas preliminares nos quais se baseiam os concursos para a elaboração dos respetivos planos, sendo que neste caso, a Parque Expo'98 S.A., como entidade gestora e responsável pela zona de intervenção em

causa, detém a competência para elaborar e aprovar os mesmos. Após a resolução de Estudos Urbanísticos de Pormenor, segundo ROSA (1996), os PPs foram divididos da seguinte forma:

PP1 – Zona da Plataforma Panorâmica (Central Nascente)

Localizado entre a plataforma ferroviária e o recinto da exposição, este plano cria uma malha ortogonal com base na unidade de quarteirões como praças edificadas, incentivando o condomínio comunitário. Desta forma o edifício da Estação ferroviária da Gare do Oriente é valorizado no seu enquadramento urbano e o comércio é considerado o ponto de sustento do sistema urbano.



FIG. 29. PP1- Zona da Plataforma Panorâmica

PP2 – Zona do Recinto da Expo'98 (Central Poente)

Trata-se do projeto urbano do recinto da Exposição de 1998 que engloba a Doca dos Olivais onde é conjugado o efémero e o definitivo, no sentido em que associa estes dois espaços temporais: o efémero da exposição, com edifícios necessários para funcionamento provisório; e o futuro bairro de Lisboa, pós-expo, com novos equipamentos assegurando, a longo prazo, a Expo'98 como estrutura e memória urbana.

O estudo para a zona do recinto foi entregue pela Parque Expo'98 ao Arquiteto Manuel Salgado que veio a definir os seguintes conceitos urbanísticos:

- i)** a doca e a Muralha como memórias do lugar;
- ii)** Dois eixos ortogonais ordenadores;
- iii)** Dois caminhos que expressam o discurso temático da Exposição;
- iv)** O desenho do espaço público e as suas regras de composição.

Nesta perspetiva, a doca dos Olivais, juntamente com a Muralha do Dique e a Torre de *Cracking* - elemento recuperado da antiga refinaria -, foram considerados elementos a conservar e valorizar como memória do lugar com ocupação industrial. Relativamente aos eixos ortogonais ordenadores, temos a avenida principal da Exposição, a Alameda dos Oceanos, paralela ao rio, junto da qual se encontra praticamente a totalidade dos pavilhões, apresentando largos passeios arborizados para os peões, fornecendo menor prioridade à circulação automóvel. Esta é cruzada por um eixo transversal, o Rossio dos Olivais, que conecta a zona da Gare do Oriente e o Pavilhão da Utopia²⁸, permitindo o acesso ao rio. Também neste eixo é possível encontrar um espelho de água, acentuando a alusão ao tema da Exposição, a referência aos oceanos²⁹, tendo sido fundamental definir uma imagem para a Expo'98 que incluisse a forte presença de água, não só com a proximidade ao rio Tejo, mas com percursos, jardins e parques com elementos aquáticos distribuídos por todo o recinto. Ainda relativamente ao espaço público, foram definidas regras para a implantação de infraestruturas, iluminação pública, plantação de árvores, localização dos quiosques, restaurantes e outras estruturas. Todos os elementos do espaço público e edifícios para a Exposição encontravam-se integrados numa malha ortogonal mantendo um carácter horizontal, visto que também se definiu um limite máximo de altura, apenas ultrapassado por dois elementos pontuais: a Torre Vasco da Gama, a Norte; e a Torre de *Cracking*, a Sul. A doca dos Olivais foi considerada como espaço central da Expo'98 funcionando como praça, em torno da qual se encontram os principais pavilhões da Exposição.

28. O pavilhão da Utopia é transformado em Pavilhão Atlântico após o evento Expo'98. Disponível em: <http://memoriaexpo98.com/pavilhao-da-utopia/> [consultado em 02-2016].

29. "Os Oceanos, um Património para o futuro" – Este tema proporcionava duas leituras: revelar os bens físicos e culturais dos oceanos e a sua responsabilização por parte das gerações futuras. Disponível em <http://www.portaldasnacoes.pt/item/o-tema/> [consultado em 02-2016].

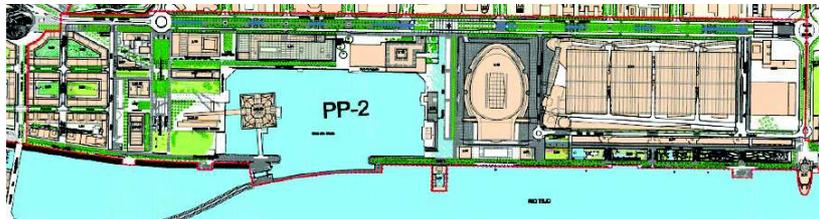


FIG. 30. PP2- Zona do Recinto da Expo 98 (Central Poente)

PP3 – Zona da Avenida Marechal Gomes da Costa (Sul)

Revaloriza as singularidades morfológicas, define como elementos estruturantes do espaço público o passeio ribeirinho, Avenidas Central e Diagonal, e o Passeio da Ponte do Cais. Desenvolve um grande edifício linear, entre as Avenidas Central e Diagonal, como charneira da malha urbana ribeirinha para a malha urbana alta.

PP4 – Zona de Beirolas (Norte)

Revaloriza o espaço público tornando-o diverso e informal, sem destruir a disciplina global. Fragmenta progressivamente o tecido urbano em direção ao rio e ao Parque Urbano. Valoriza imagens de arquiteturas que validam os jogos de implantação, de volumes, ou as configurações dos espaços exteriores.



FIG. 31. PP3 - Zona da Avenida Marechal Gomes da Costa (Sul) e PP4 - Zona de Beirolas (Norte)

PP5 – Zona de Sacavém

Delimitada entre a EN10 e o aterro sanitário, trata-se de uma faixa alongada com um quilómetro de extensão e apenas cem metros de largura. Adapta uma morfologia urbana simples que valoriza a relação visual com a paisagem reconstruída do Parque do Tejo e do Trancão.

PP6 – Parque Urbano (Parque do Tejo e do Trancão)

Criar uma zona verde bem caracterizada, especialmente organizada para acolher uma grande variedade de atividades. Reintegra e recupera para a estrutura do Parque Urbano, e de forma pedagógica, as pré-existências insalubres.



FIG. 32. PP5 - Zona de Sacavém e PP6 - Zona da Avenida Marechal Gomes da Costa (Sul)

De um modo geral, segundo os vários planos optou-se por uma malha de quarteirões regulares definidos por largas avenidas paralelas ao rio, cruzadas por eixos perpendiculares ao mesmo que atravessam a linha ferroviária, articulando a zona de intervenção e as áreas envolventes. A lógica urbana presente no Parque das Nações permite a fruição, a longo prazo, por parte da população, sendo escolhido como destino não só para a instalação de empresas mas também para fins de lazer, usufruindo da proximidade ao aeroporto e ao rio, respetivamente.

Dinâmica Social

O PUZI foi elaborado (...) com a consciência da necessidade de uma maior humanização (...) (ROSA, 1999: 173), considerando as alterações sociais que se faziam sentir com as novas tipologias familiares, os novos sistemas de transportes, o aumento do tráfego, entre outros.

A Organização da Exposição Mundial de 1988 pretendia alargar o encontro de culturas trazendo o maior número possível de países e organizações participantes, tendo cedido espaços expositivos gratuitamente, criado alojamentos menos dispendiosos e



FIG. 33. Zona habitacional no Parque das Nações, autor desconhecido, s/d.



FIG. 34. Espaços verdes junto ao rio, autor desconhecido, s/d.

disponibilizado projetos-tipo de forma a facilitar a organização interior dos pavilhões. Com isto chegaram aos 160 países participantes, número superior ao inicialmente previsto (100), tendo atraído cerca de 12 milhões de visitantes, com aproximadamente 5 mil eventos realizados, e cerca de 100 mil visitantes nos dias seguintes à Exposição³⁰.

Relativamente à vertente habitacional, constata-se que o aumento do preço dos terrenos no processo de urbanização e no projeto de revitalização da zona influenciou e limitou, posteriormente, a procura de habitação por parte da população (CABRAL *et al.*, 2003). Este direcionamento para um público-alvo de estratos de rendimento médio e alto poderá ter inviabilizado a possibilidade de integrar habitação para grupos sociais com menores recursos financeiros.

Segundo um estudo quantitativo realizado por SILVA *et al.* (2009) no âmbito da perceção da imagem da operação urbanística por parte da população usufruidora deste espaço, existem dinâmicas próprias geradoras de afluência local, nomeadamente ao nível do desenho urbano, com a conjugação de comércio no piso térreo e espaços ajardinados. Existe na zona sul, no entanto, uma maior instabilidade a nível de afluência de clientes, apesar da existência de comércio, sendo a zona central a mais dinâmica devido à existência do centro comercial que favorece, não só o comércio, como uma vasta área de serviços, constituindo, desta forma, uma âncora local.

Conforme dados de execução dos Planos de Pormenor, no final da vigência dos mesmos estimava-se que a população no Parque das Nações rondaria os 23 300 residentes e os 20 000 trabalhadores até ao ano de 2010, tal como se observa no quadro 5:

30. In www.parqueexpo.pt/ [consultado em 12-2015].

USO	ANO	NÚMERO DE PESSOAS			
		2003	Até 2005	Até 2010	Total PU
Habituação		10888	9620	2806	23314
Serviços/Escritórios		4875	1374	8092	14340
Comércio/Restauração		2819	643	472	3935
Equipamentos Coletivos		1200	5	431	1637
Equipamentos Turísticos		314	0	53	367
Usos Especiais		9416	0	0	9416
Equipamentos Infraestruturais		410	0	9	419
Indústria/Armazéns		168	0	0	168

QUADRO 5. Residentes e trabalhadores na zona do Parque das Nações (2003-2010)

A dinâmica populacional residente e trabalhadora encontra-se relacionada com a consistência do processo de planeamento, que tem demonstrado estabilidade quanto à conjugação de diversas funções em toda a área. Assim, prevalece a ideia de que a zona do Parque das Nações é maioritariamente habitacional, tendo para além desta função, atividades económicas tais como: serviços, comércio, restauração, equipamentos coletivos, hotelaria, usos especiais e indústria. Consta-se que, contrariamente à diminuição da procura de habitação prevista a partir do ano 2003, se aguardava um aumento da procura de emprego e do número de trabalhadores ao nível dos serviços bem como da afluência, a longo prazo, de um maior número de pessoas a nível dos equipamentos coletivos. Desta forma conclui-se que os eventuais impactos negativos do projeto urbano a nível social são reduzidos, em parte, perante a carga emocional associada ao evento da exposição mundial, também pelo facto de, tanto os equipamentos de apoio como os de uso especial e de interface, exigirem igualmente facilidade de acesso automóvel e circulação de pessoas.

III.4. COMPARAÇÃO E ANÁLISE DOS PROJETOS

Procura-se sintetizar e comparar as conclusões retiradas da análise efetuada aos três casos de estudo, as *Docklands*, em Londres; a *Villa Olímpica*, em Barcelona; e o Parque das Nações, em Lisboa, tendo em conta a relevância das práticas abordadas de forma a reter aspetos que poderão ser considerados nas operações de intervenção no objeto em estudo, a frente de água da cidade de Lisboa. Tendo presente essa situação comparativa, surgem considerações que importa reter, quer económicas, quer sociais e urbanísticas, sendo necessário comparar as justificações utilizadas em relação ao envolvimento e objetivos dos respetivos processos, com o que de fato foi realizado.

Finalizado o presente capítulo, é possível concluir que nem todos os projetos de referência analisados se configuram a partir de um mesmo processo, de uma mesma escala, ou até da mesma natureza de impacte na cidade, conforme se ilustra na figura 35.

Constata-se que, apesar de todos estes projetos terem em consideração dinâmicas institucionais comuns no processo planeamento e gestão, no sentido de uma elaboração e execução bem sucedidas, e terem em consideração a necessidade de conectar estes espaços ao interior da cidade consolidada, as abordagens são distintas na medida em que se adaptam a circunstâncias políticas e realidades urbanas específicas de cada um. Desta forma, o caso das *Docklands* enquadra-se numa escala superior, sendo caracterizado por envolver extensas áreas junto ao rio Tamisa e por resultar na criação de áreas distintas e independentes entre si. A uma escala intermédia apresenta-se o caso do Parque das Nações, também caracterizado pela introdução de um grande volume de edificado de diversos usos e de novas redes viárias, mas com maior preocupação no tratamento de espaço público, longitudinalmente à frente de água, abordagem igualmente adotada e mais marcada no caso da *Villa Olímpica*.



FIG. 35. Projetos das *Docklands* (Londres) *Villa Olímpica* (Barcelona) e Parque das Nações (Lisboa), respetivamente, segundo a mesma escala.

Relativamente ao caso das *Docklands*, em Londres, os aspetos positivos do carácter desta área devem ser reconhecidos e reforçados, dado que com a revitalização de grandes áreas desocupadas é necessário haver ordem, o que pode ser assistido garantindo, por meio do planeamento e do projeto, que os espaços e os edifícios criados reconheçam o seu contexto. A teoria e a própria legislação de planeamento urbano da cidade têm procurado reduzir as densidades nas quais o desenvolvimento residencial e comercial são permitidos. No entanto, enquanto isto permitiu que as piores consequências de excesso de densidade populacional fossem evitadas, estas políticas resultaram na criação de espaços residuais na cidade e a diluição do carácter urbano.

Já no caso de Barcelona, durante um período de dois séculos, a cidade assistiu à recuperação da sua frente de água, à extensão da avenida Diagonal até ao mar e à criação de uma nova identidade para a zona Este, o que retrata um caso a ter como referência de boas práticas da regeneração de frentes de água. Uma vez que o processo de abertura da sua frente marítima e portuária teve lugar num contexto de realização de um evento desportivo, os Jogos Olímpicos de 1992, permitiu o movimento e a aplicação de fundos europeus na concretização do projeto, o que criou uma situação particular e única. Com a elevada divulgação internacional, este tornou-se, em diversos aspetos, numa referência para outras operações do mesmo carácter, como no caso do Parque das Nações em Lisboa, com o estabelecimento do espaço público como elemento agregador de áreas urbanas.

Quanto ao processo de revitalização urbana associado ao projeto da EXPO'98 em Lisboa, baseou-se no desenvolvimento de uma nova estrutura urbana multifuncional, o que, por se tratar de uma intervenção complexa concretizada de raiz, antecipava desvios das intenções e projeções iniciais. Apesar de se tratar de um caso de estudo interessante e um modelo que vem sendo adotado em outras

exposições mundiais, é necessário avaliar a dimensão dessas mesmas diferenças e os motivos que as explicam de forma a evitar o mesmo acontecimento em operações de cariz idêntico.

Em termos legais de propriedade e poder de decisão, é possível concluir que os agentes intervenientes desempenham um papel crucial na definição de objetivos e prioridades no processo deste tipo de operação urbana. Quanto às questões administrativas da *Villa Olímpica*, apesar de se assistir a uma maior privatização, são os regulamentos urbanísticos vigentes as figuras centrais nas alterações das frentes ribeirinhas, percebendo-se assim o dever de respeito pela gestão e planeamento urbanos por parte das entidades públicas. A relação de diálogo e compreensão mútua entre o porto, a cidade e a própria região de Barcelona, exerce-se através da legitimidade de voto de três administrações distintas, tornando essa articulação determinante no desenvolvimento do plano. Constatam-se, assim, que os objetivos económicos da intervenção na frente de água da cidade passaram pelo desenvolvimento de parcerias público-privadas no progresso da operação, de forma a prevenir um volume de investimento público mais acentuado.

Quanto ao caso do Parque das Nações, a concentração inicial da propriedade por parte do poder público e a necessidade de deslocalização das atividades anteriores, quer industriais quer portuárias, bem como o montante de fundos europeus disponíveis para a realização do evento internacional, potenciou significativamente a operação inicial. As medidas estabelecidas pelo pragmatismo associado à exposição, quer no cumprimento de prazos, quer na definição de um programa desportivo, assim como a necessidade de elevar o espírito patriótico, contribuíram sobremaneira para a mobilização de fundos e vontades na concretização da operação e na redução dos problemas a esta associados.

Em termos sociais, a avaliação deve ser dirigida no sentido de identificar o quê e quem se encontra no local e não com o vazio, pelo que as soluções de desenho urbano se devem dirigir às questões sociais e comunitárias, o que, apesar de constituir uma premissa de planeamento, no caso das *Docklands*, na prática não aconteceu. Constata-se que as intenções na criação de um ambiente social equilibrado para a população residente não se concretizou, tendo esta sido forçada a abandonar o local pela elevação de custo de vida no mesmo. Já no caso de Barcelona, o estabelecimento de parcerias público-privadas gerou constrangimentos como a limitação ao nível dos modelos de habitação, uma vez que o critério comercial impunha tipologias mais clássicas; e o aumento do preço de venda dos fogos, em relação ao valor do mercado da cidade, contrariando a intenção inicial do município da cidade.

Quanto ao caso do Parque das Nações, tendo em conta os objetivos traçados na justificação e promoção da operação, é possível constatar que os referentes aos aspetos sociais, nomeadamente a proposta de criação de um ambiente social equilibrado com condições para a população futura da zona urbana em questão e da zona envolvente, estavam longe de ser alcançados. A tentativa de maximizar os lucros da venda de lotes direcionou o espaço habitacional sobretudo à população pertencente a uma classe média/alta, dado que a necessidade de reduzir o défice contínuo de iniciativa pública que gerisse e promovesse a área, deu lugar a uma grande alteração nos usos do solo e densificação³². Ou seja, com exemplos de alteração como a substituição de lotes previamente destinados a equipamentos sociais ou de serviços para áreas de habitação, com a alteração de detalhes do plano para libertar mais área a ser comercializada e com a privatização de equipamentos de saúde, não se proporcionavam condições de apoio a classes sociais mais baixas, reforçando, desta

32. In www.parqueexpo.pt/ [consultado em 12-2015].

forma, a segregação social nesta zona da cidade. Constata-se, pelo estudo quantitativo realizado por SILVA *et. al.* (2009), direcionado para a população residente e usufruidora deste espaço, que o défice de equipamentos sociais e serviços mais próximos, assim como os problemas com o tráfego, já existentes, constituem consequências das alterações executadas ao nível dos planos de zonamento iniciais.

Contudo, é possível verificar que nos três casos estão subjacentes atividades económicas privadas com o objetivo de recuperar o investimento realizado no período de concessão, pelo que se pode definir como uma cultura associada ao consumo, isto é, na presença de alguma forma de exclusão social.

Relativamente às transformações do território, no caso das *Docklands*, considerando que o objetivo principal da LDDC seria a criação de diversos distritos coerentes e identificáveis, procedeu-se à elaboração de estruturas de desenvolvimento, de desenho urbano e de uma abordagem positiva para o controlo do desenvolvimento. O desenho de um domínio público definido com clareza é importante para a compreensão da cidade, na medida em que gera um sentido de um lugar e auxilia na orientação e no usufruto da cidade, de forma a criar um foco ou permitir a mudança da lógica de um determinado local. Nesse sentido, a LDDC procurou criar um ambiente onde a complexidade característica de qualquer área estabelecida numa cidade se pudesse gerar com o tempo. A orientação é fornecida, assim, pela introdução ou produção de elementos, sejam edifícios ou outro mobiliário urbano, e pela criação de uma hierarquia de rotas e espaços numa estratégia global de paisagem. O ordenamento do território e a sua definição de paisagem, edifícios e de outros dispositivos torna-se, assim, um objetivo fundamental do plano das *Docklands*, constituindo um exemplo a reter.

Relativamente aos objetivos urbanos e de transformação do território do plano do Parque das Nações, verifica-se que a integração urbana do projeto com as áreas envolventes não concretiza o objetivo inicial de reabilitar toda a parte oriental da cidade de Lisboa e criar uma nova centralidade, dada a incapacidade por parte do município de Lisboa de cooperar com a empresa Parque Expo, responsável pelo projeto, e de se adaptar às alterações introduzidas no local. Sendo assim, a esperada intervenção global restringiu-se ao Parque das Nações que, por consequência da falta de articulação territorial com as zonas adjacentes e da necessidade de maximizar os lucros da operação, gerou um território maioritariamente residencial, quer a norte como a sul, o que limitou a zona comercial e de serviços à zona central, dificultando, assim, a expansão desta centralidade. Já no caso da *Villa Olímpica*, é de salientar que, relativamente à promoção deste tipo de intervenção urbanística, o município de Barcelona tem recorrido à organização de eventos suficientemente relevantes para justificar o ordenamento urbano e a revitalização de novos espaços de água. Nesse sentido, até à data, Barcelona tem continuado a progredir e a reagir no sentido de melhorar a qualidade urbanística da sua frente de água.

Por outro lado, o próprio espaço público, enquanto elemento caracterizador das novas frentes de água, embora haja uma tendência de especialização social e funcional destas intervenções com uma complexidade característica, estas devem sempre estar em conexão com a cidade onde se inserem, espelhando uma ideia de continuidade, como acontece na *Villa Olímpica* de Barcelona. Já no caso do Parque das Nações, dada a importância do espaço público, do seu potencial e do investimento realizado em sua função, encontra-se igualmente reduzido ao nível de vivência coletiva, o que acentua o cariz meramente residencial da área. Apesar da incorporação de boas acessibilidades

à zona a partir da cidade, o sistema de transportes públicos e a vasta área direcionada para o peão não garantem um serviço adequado a toda a população residente e trabalhadora. Tendo em consideração a extensão da área e as características socioeconómicas da população, neste espaço carece a acessibilidade mais local, levando a população a recorrer ao automóvel como meio de transporte, gerando problemas ao nível do trânsito e do estacionamento.

De qualquer forma, o balanço global da intervenção urbana no Parque das Nações, tendo igualmente em consideração a realização do evento desportivo, é positivo, na medida em que a criação de uma nova centralidade, a usufruto da frente de água e mesmo a qualidade do espaço público urbano, com as suas preocupações ambientais, constituem soluções que devem ser valorizadas e referenciadas para o desenvolvimento urbano. As transformações deste tipo de áreas são complexas e morosas, mas a experiência colhida em projetos anteriores como o da *Villa Olímpica*, contribui para tornar estas intervenções bem-sucedidas. A abertura de concursos dinamiza a discussão sobre os projetos, desvendando o potencial da zona e estimulando a procura de investidores que se comprometam a longo prazo a assegurar a manutenção dos projetos. O investimento em atividades culturais é também relevante, na medida em que garante o interesse na zona e a divulga a longo prazo, atraindo quer a população residente, quer turistas, o que poderá levar a uma maior aceitação de espaços portuários.

De um modo geral, assumindo a dinâmica social pretendida por parte das diversas intervenções, o carácter portuário das respetivas áreas e ações tomadas neste domínio (educação, comunicação, património e eventos sociais), constata-se que as infraestruturas portuárias não são encaradas com o mesmo peso ao nível da identidade da cidade.

Enquanto os projetos da *Villa Olímpica* e do Parque das Nações, uma vez realizados segundo uma lógica de reconfiguração de espaços que perderam a sua valência portuária, assumem um novo rosto marcado por amplos espaços voltados para as pessoas e para a realização de eventos sociais, o projeto das *Docklands* assume a natureza portuária vinculada nas suas docas através da recuperação deste património da cidade. Este tipo de eventos pode ser caracterizado por um certo desapego do que realmente representa o porto, no entanto, permite a atração da população com a realização de concertos, maratonas ou exposições que usam as infraestruturas portuárias como fundo e que são muitas vezes complementadas com atividades educacionais, como acontece no Parque das Nações e, especialmente, na *Villa Olímpica*. Estes eventos são, frequentemente, instalados em edifícios patrimoniais, o que nos leva ao uso do património como conexão com a história do porto, sendo uma das estratégias mais eficazes e aceites. A integração destes edifícios ou estruturas nos novos planos urbanos é realizada através dos seus aproveitamentos para uso lúdico, sofrendo ações de recuperação patrimonial e de tratamento de espaço público, mantendo o carácter portuário e afirmando a identidade deste local. Neste aspeto, o caso das *Docklands* constitui um projeto a considerar uma vez que a integração destas infraestruturas num contexto certo, impede que estes elementos percam a sua força num espaço fortemente marcado pela densidade do edificado envolvente.

III.5. SÍNTESE

A análise dos três projetos de referência apresentados surge como consolidação do capítulo anterior, permitindo-nos compreender de forma mais objetiva e prática e como estas abordagens de intervenção resultaram no contexto das respetivas cidades segundo as dinâmicas estruturantes identificadas nestes processos de transformação: institucional, urbana e social. Com esta análise, é possível formular hipóteses sobre quais os formatos de intervenção que mais se adequam ao processo a desenvolver no capítulo do caso de estudo, como se ilustra no quadro 6.

	LONDRES <i>Docklands</i>	BARCELONA <i>Villa Olímpica</i>	LISBOA Parque das Nações
DINÂMICA INSTITUCIONAL	Parceria entre atores públicos e privados		
DINÂMICA URBANA	Criação de novas centralidades		
	Assumir a realidade portuária na lógica urbana		
DINÂMICA SOCIAL	Criação de espaço público		
	Investimento em atividades ligadas à água		

QUADRO 6. Esquema síntese das abordagens implementadas nas intervenções das *Docklands* (Londres), *Villa Olímpica* (Barcelona) e Parque das Nações (Lisboa).

Todos os projetos de referência apresentam formas válidas de intervenção, sendo que para a continuação do trabalho importa reter, entre outros aspetos, a criação de novas centralidades nas frentes de água e as dinâmicas que lhes são subjacentes, intenção presente nos três casos, destacando-se o Parque das Nações como projeto integrado no contexto urbano, social e institucional do presente caso de estudo.

Sendo fundamental assumir a realidade portuária na lógica da cidade de Lisboa, objeto da investigação, para o estabelecimento de estratégias de intervenção de revitalização na frente de água bem-

sucedidas, considera-se, como referência, o caso das Docklands, em Londres, na medida em que, apesar da total reestruturação realizada neste espaço em prol da criação de investimento e da prioridade dada aos aspetos económicos da intervenção, a abordagem adotada na relação da cidade com o rio baseou-se na criação de espaços públicos e de lazer junto às diversas docas aí presentes, o que constitui um formato de intervenção que favorece a devolução destas frentes de água à esfera pública. Seguindo esta lógica, apresenta-se o caso da Aldeia Olímpica de Barcelona que, embora se trate de uma intervenção essencialmente de transformação global, constitui uma referência na interface de uma nova realidade e as necessidades técnicas portuárias como forma de melhorar as sinergias da cidade.

Consideram-se os três projetos de referência como boas ilustrações dos conceitos estudados no capítulo II, igualmente pelos modelos de governança adotados, na medida em que se destaca a importância do envolvimento e da parceria realizada entre os diversos atores intervenientes, particularmente entre entidades estatais, portuárias e municipais, na valorização destes espaços. Desta forma, pela proximidade da realidade dos exemplos estudados ao caso específico de estudo, torna-se pertinente realizar uma análise aprofundada à aplicação desta dinâmica institucional no caso da frente de água de Lisboa, tratado no capítulo IV.

IV. LISBOA RIBEIRINHA – DE SANTOS A SANTA APOLÓNIA, O EPICENTRO DA REVITALIZAÇÃO DA FRENTE DE ÁGUA

Uma vez realizada a análise e a clarificação dos processos de revitalização de frentes de água, com a ilustração de casos específicos que colocam em prática vários formatos de intervenção anteriormente abordados, surge o presente capítulo como momento central de todo o trabalho, onde se irão aplicar as abordagens e conceitos analisados através da definição de um processo de intervenção de revitalização no caso de estudo, a frente ribeirinha de Santos a Santa Apolónia. Assim, tomando em consideração as tendências adotadas nos projetos de referência e as abordagens defendidas no capítulo II e após a definição e apresentação dos argumentos centrais e das hipóteses de intervenção, este capítulo vem definir um quadro de análise de acordo com três escalas distintas, sendo denominadas: *macro escala*, *escala urbana* e *escala humana*.

Esta estrutura inclui uma discussão orientada segundo as questões específicas de cada escala, embora estas se afetem e influenciem mutuamente, na medida em que as dinâmicas de uma capital e metrópole portuária se relacionam, simultaneamente, numa escala nacional e estuarina, numa escala urbana de cidade histórica ribeirinha e numa escala de aproximação da pessoa ao rio. Neste sentido, o objetivo central do presente capítulo trata-se de constatação da possibilidade de apresentar um processo de revitalização do troço ribeirinho selecionado, através da criação de uma nova centralidade onde se pretende o reconhecimento e a integração do porto na lógica da cidade, através da relação entre dinâmicas urbanas e portuárias na devolução do rio à esfera pública.

IV.1. MACRO ESCALA |
DO PORTO-CIDADE À CIDADE PORTUÁRIA



FIG. 36. Planta de localização da cidade de Lisboa no estuário do Tejo.

A uma *macro escala*, surgem questões relacionadas com a transformação de Lisboa como cidade portuária e como capital, com a importância do porto na sua lógica de funcionamento e na lógica da cidade, com a forma como é realizada esta simbiose e com as estratégias gerais adotadas para as respetivas dinâmicas. Isto resulta, num primeiro momento, na contextualização do processo de ocupação territorial da cidade, uma vez que neste foram implementados modelos de organização espacial que se adaptaram a cada época e às necessidades das respetivas sociedades, resumindo a história da relação entre a cidade e o rio ao longo dos séculos. Seguidamente realiza-se uma análise à evolução das dinâmicas presentes na frente ribeirinha, nomeadamente as dinâmicas portuária e urbana, que materializam a lógica cidade-porto que se foi transformando ao longo do tempo. Posteriormente apresenta-se uma contextualização da evolução da divisão administrativa da cidade, permitindo perceber o processo de consolidação urbana de Lisboa, assim como o papel que a Administração do Porto e o Município de Lisboa foram desempenhando neste território até aos dias de hoje. Por último, procede-se à apresentação dos desafios de hoje, analisando-se a génese dos diversos planos e estratégias para a cidade e para o porto com relevância dada à relação com o rio e com as atividades que este permite, respetivamente.

IV.1.1. O Processo de Ocupação Territorial



FIG. 37. Antigo braço do Tejo que abrangia toda a zona da Baixa.



FIG. 38. Panorâmica de Lisboa, Georgio Braunio, 1598.

Desde sempre que Lisboa estabelece uma relação com o rio que a envolve e que a sua história se confunde com a história do Tejo, não sendo possível conceber Lisboa sem este. O princípio de ocupação de Lisboa, no período pré-romano e romano, limitava-se à envolvente do castelo, que se rodeava pelo Tejo, e à confluência das suas linhas de água dos vales primordiais - atualmente a Av. da Liberdade e a Av. Almirante Reis - descendo ao Rossio e à sua envolvente onde se assinalou o “primeiro lugar”, o sítio certo para o seu núcleo mais central e ribeirinho, a praia do Rossio³³. Com a fase medieval e moderna, a cidade alargou-se, numa estrutura de colina a colina que, entre ruas diretas, estaleiros e praias, conseguiu acompanhar a linha costeira como uma nova paisagem urbana. A instalação de tercenas e de mercados de peixe numa faixa ribeirinha a jusante do núcleo urbano, ainda no reinado de D. Dinis, marca um momento de viragem e expansão na vida da cidade, criando nesta zona um enorme polo de desenvolvimento comercial e industrial associado à atividade portuária e de construção naval e à qual serviam de suporte.

Apesar de por vezes, por motivos de ordem defensiva, terem sido impostos limites à sua expansão, com as muralhas dionisinas da Ribeira e mais tarde com a Muralha Fernandina, o processo evolutivo desta parte da urbe acabou por mostrar a sua força e irreversibilidade. Tanto a Coroa como o Município de Lisboa instalaram neste espaço as Carniçarias, a Casa da Moeda, as Casas de Ceuta, da Mina, da Guiné, da Índia, entre outros, assim como o próprio rei e a Câmara abandonaram a Alcáçova e a Casa de Santo António para se instalarem no Paço da Ribeira (atual Ribeira das Naus) e nos Paços do Concelho,

33. Este espaço foi definido primeiramente como a área desportiva antiga, com a implantação de um hipódromo que desempenhou um papel importante na época (GARCIA, 2010).

respetivamente. A importância portuária da cidade incentivou o repovoamento da população para fora dos limites da muralha, deixando visível na linha costeira não só um avanço geográfico das suas atividades, de construção e reparação naval, mas também inúmeras quintas que se estendiam, a partir do século XVI, quer para ocidente, até Belém, quer para oriente, até Xabregas/Olivais.

Até meados de setecentos, Lisboa era uma cidade linear, predominantemente ribeirinha, desenvolvida no sentido este-oeste, acompanhando o rio desde Alfama e o Paço da Ribeira até Alcântara, Junqueira e Belém. Após o terramoto decorrido em 1755 que devastou grande parte da cidade, surge a necessidade de a reconstruir reorganizando a sua relação com o rio e abrindo, de um modo monumental, a sua área central ao Tejo a partir da praça mais emblemática da cidade, a Praça do Comércio. Também segundo o Plano Pombalino, a cidade reorientou a sua direção de crescimento dominante, pela primeira vez, e decididamente, na direção norte, para as futuras Avenidas dos Planaltos do Interior. Esta reestruturação representa dois eixos direcionais de crescimento e de desenvolvimento para Lisboa, sendo, por um lado, o crescimento para norte, e por outro, ao longo da margem direita do Tejo, sobretudo no sentido ocidental.

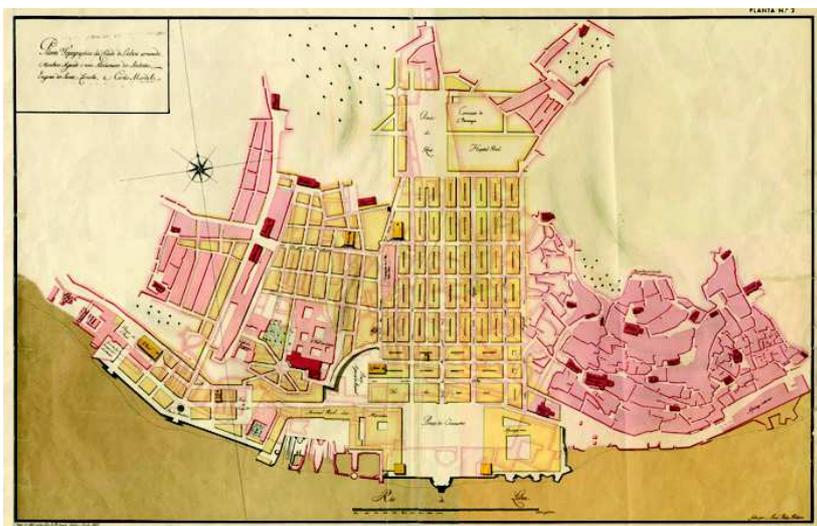


FIG. 39. Planta de Lisboa proposta por Eugénio dos Santos, completada por Carlos Mardel, 1756.

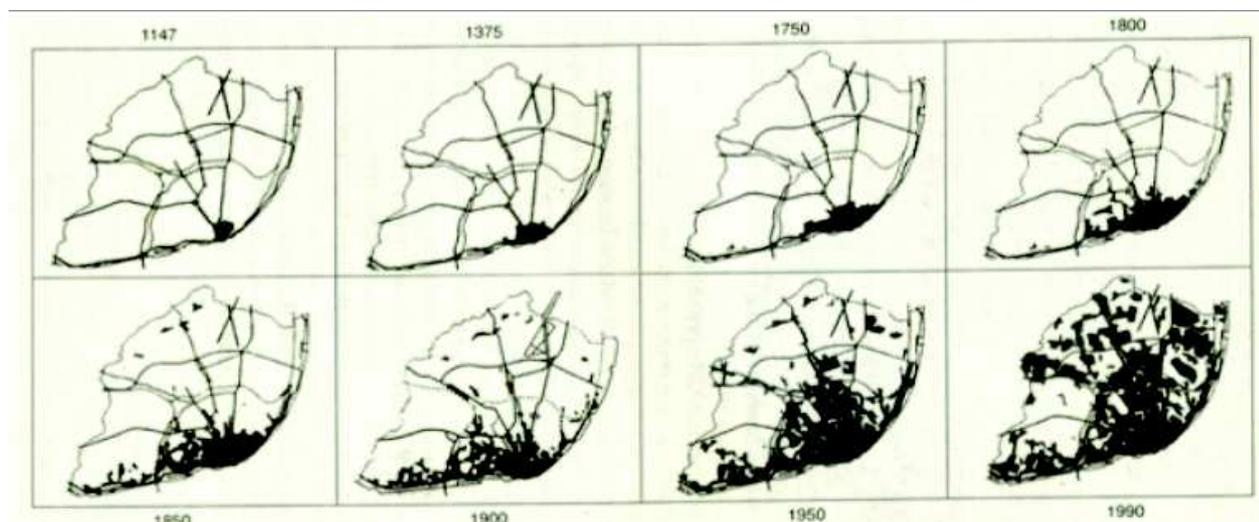


FIG. 40. Crescimento urbano da cidade de Lisboa entre 1147 e 1990.

Tal como é possível observar pela figura 40, o crescimento urbano da cidade e os sucessivos alargamentos dos seus limites territoriais, realizaram-se segundo estas duas hipóteses de desenvolvimento, correspondendo cada uma a desejos e intenções materializados numa série de projetos e propostas. A decisão tomada pela Câmara Municipal de Lisboa (CML) de expandir a cidade na direção que o plano pombalino definia com a construção da avenida da Liberdade, cuja abertura se realizou a 1879, teve em consideração não apenas o aumento demográfico significativo registado a partir desta época, mas também a pressão de alguns setores de iniciativa privada. O que se verificou previamente em diversas cidades europeias, nomeadamente a procura de melhores condições de vida e de trabalho, o crescimento da taxa de natalidade e a diminuição da taxa de mortalidade, aconteceu mais tarde em Lisboa e de forma explosiva. O fenómeno de urbanização que marcou o século XX tornou a cidade de Lisboa num polo de atração para a população, originando, na época, a necessidade de dotar o território de infraestruturas capazes de acolher a população que crescia a um ritmo acelerado, conforme se constata pela figura 40 pelo avanço da cidade para norte.

Relativamente ao eixo ribeirinho, na segunda metade do século XIX, as longas margens da cidade foram submetidas a processos de modernização através de projetos que não se limitavam à construção de uma nova estrutura portuária com a implantação de aterros, a instalação de polos industriais e de produção de energia. Além do desejo de concretizar a vocação de Lisboa como cidade portuária por excelência e, simultaneamente, de forma a tirar proveito das condições geográficas que a privilegiavam em relação a outras capitais europeias, surgem propostas urbanísticas como novos arruamentos, bairros, equipamentos urbanos e espaços verdes. Um exemplo que traduz este desejo foi a ideia de criar uma avenida marginal, que muitos projetos incluíram, como forma de contribuir para o embelezamento da cidade e para a recuperação da sua génese no contexto das cidades europeias.

Contudo, na procura de garantir o serviço de acostagem de paquetes, o movimento dos respetivos passageiros e o movimento comercial, num esforço constante de modernização de conveniente adaptação às novas tecnologias portuárias, iniciam-se as obras de melhoramento do porto de Lisboa prolongando-se até meados do século XX, criando-se ainda condições para o desenvolvimento do turismo e do desporto náutico (APL, 1987). A própria construção da linha férrea e os sistemas rodoviários ampliaram a vocação infraestrutural da cidade, intensificada pelo carácter das zonas ribeirinhas onde o funcionamento portuário de mercadorias e passageiros permanecia ativo. Assim, enquanto os maiores desejos de engrandecimento de Lisboa se situavam quer na construção do porto quer no eixo sul-norte, BARATA (2002: 69) lamentava que a cidade tivesse voltado as costas ao rio Tejo:

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

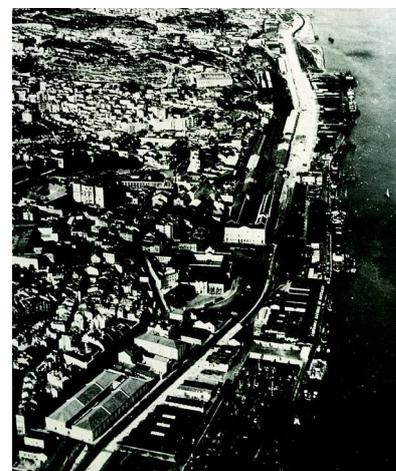


FIG. 41. Vista aérea da zona do Poço do Bispo, autor desconhecido, 1940.



FIG. 42. Treinos de uma equipa de remo, autor desconhecido, 1900.



FIG. 43. Treinos de nadadores em Alcântara, Benoliel, 1907.

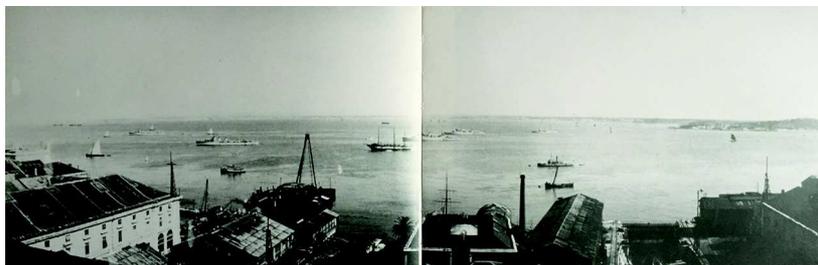


FIG. 44. Arsenal da Marinha, Benoliel, 1918-1936

Definida por uma topografia singular de proximidade com o rio Tejo e pontuada por inúmeros pontos de vista sobre o mesmo, o autor defende que a expansão para norte e a construção do porto acentuaram a supressão da posição natural da cidade. A cidade real cresceu cada vez mais afastada do rio, enquanto a Lisboa do desejo e do imaginário dos lisboetas se manteve sempre virada para o mesmo. Com as transformações ao nível das atividades portuárias e a rutura repentina das relações com as colónias, inicia-se, na segunda metade do século XX, um processo de decadência e de subutilização que antecipava o abandono das zonas portuárias e a perda da utilidade de grande parte do porto, intensificando essa rutura. Nascia uma enorme cintura portuária independente contribuindo para o isolamento da cidade e a renegação do seu rio, transformando a relação cidade-porto em porto-cidade, lógica que atravessou todo o século XX.



FIG. 45. Vista aérea da estação e Cais de Santa Apolónia, Nunes, 1940.

A existência de vazios urbanos expectantes na primeira linha da cidade passou a constituir uma prioridade ainda no Estado Novo, permitindo que os responsáveis pela gestão da cidade aproveitassem a oportunidade de repensar não só o ordenamento de toda a zona ribeirinha mas também o planeamento do crescimento de Lisboa de forma equilibrada, privilegiando os dois eixos possíveis de crescimento.

Na década de 80 do séc. XX, Lisboa era uma cidade degradada com redes de infraestruturas e comunicação ineficazes dado o processo de desindustrialização e implantação anárquica do setor terciário que atravessava. A necessidade de modernização correspondeu ao fim da

guerra colonial, à estabilização pós revolução de Abril de 1974 e à adesão à Comunidade Europeia, criando assim condições para delinear uma estratégia de desenvolvimento que partisse das especificidades de uma cidade antiga colonial virada para ao Atlântico. A exigência e expectativa da melhoria de qualidade de vida das populações e de desenvolvimento da base económica tornaram imprescindível recuperar o atraso verificado na construção dos grandes sistemas viários de transportes e comunicações, na modernização do sistema de telecomunicações, no saneamento de situações poluentes, na localização de novos equipamentos estruturantes e na previsão de áreas para atividades com novas exigências de espaço e ambiente. Paralelamente uma nova consciência exige a recuperação do património histórico, arquitetónico e paisagístico da cidade.

Em suma, no final dos anos 80, desponta uma necessidade urgente de intervenção, traçando-se, nesse sentido, diversos objetivos específicos, tais como (GUIMARÃES: 2006):

- i)** obter um maior equilíbrio interno da cidade e da área metropolitana, na distribuição das principais funções;
- ii)** estancar o decréscimo e o envelhecimento populacional, fixando jovens, atraindo novos residentes e valorizando a função habitacional;
- iii)** potencializar a requalificação das atividades económicas, culturais e científicas, através da sua melhor inserção urbana;
- iv)** melhorar as infraestruturas de suporte suprimindo as carências de transportes e comunicações;
- v)** recuperar a frente de água, abrindo a cidade ao rio, requalificando os espaços públicos e reequilibrando as áreas em toda a cidade, com vista a uma maior qualidade urbanística e ambiental.

É neste contexto que surge a ideia de lançar um grande projeto catalisador da renovação da cidade, capaz de mobilizar os meios e gerar sinergias para a efetiva modernização de Lisboa.

IV.1.2. Cidade-Porto | Uma Simbiose na Frente de Água de Lisboa

O porto de Lisboa é um porto naturalmente bom e majestoso. N'elle a natureza operou com toda a liberdade, dando-lhe o aspecto panoramico que encanta os sentidos ao primeiro relance de quem demanda a sua barra, e dotando-o com as melhores condições e qualidades náuticas de acesso, navegabilidade e segurança, a par das facilidades commerciaes por via marítima, atenta ao sua posição geográfica, o que tudo concorre naturalmente para o desenvolvimento progressivo da riqueza da vasta região que d'elle se utiliza no movimento e relações internacionaes (APL, 1987: 8).

A excelente posição geográfica em relação a todos os continentes e as condições naturais do estuário permitiram que o porto de Lisboa se tornasse um polo de atração de povos de todas as civilizações e culturas e, ao mesmo tempo, que os portugueses, a partir do século XV, fossem pioneiros no processo da Expansão através das conquistas e descobertas (APL, 1987: 8). Planeado desde a primeira metade do século XVIII, o porto de Lisboa começou a ser edificado apenas em finais do século XIX, procurando incluir a capital na rota do intenso tráfego marítimo intercontinental que então se verificava, e ao mesmo tempo acompanhar as necessidades, de há muito sentidas, de um grande porto marítimo e fluvial para o país. O eixo ribeirinho, sobretudo a faixa compreendida entre o Cais do Sodré e o sítio da Rocha do Conde de Óbidos, assumiu-se desde o início das obras do Aterro da Boavista como o local das maiores expectativas que sobre o engrandecimento e embelezamento de Lisboa foram sendo construídas³⁴.



FIG. 46. Envio de tropas expedicionárias para Moçambique, Benoiel, 1914.

34. Deste modo se podem explicar os projetos sucessivamente apresentados por Alfredo de Andrade, Pierre Joseph Pézerat, Thomé de Gamond, pelas comissões governamentais de 1874 e 1881, Miguel Pais, Fialho de Almeida, José Melo de Matos, Sociedade de Propaganda de Portugal, Miguel Ventura Terra e Jean Claude Forestier (BARATA, 2002).

Contudo, há que salientar outros elementos de desenvolvimento não menos importantes, tais como o aparecimento de instituições monásticas em espaços ribeirinhos, fora mas, ao mesmo tempo, suficientemente próximo do núcleo urbano, fenómeno que se afigura como uma forma moderna de prática do isolamento característico da maioria das ordens religiosas. Este distanciamento parcial iria também nortear o aparecimento de inúmeras quintas, principalmente a partir do século XVI na zona entre Belém e Lisboa e entre esta e Xabregas/Olivais, tendo a própria família Real aderido à tendência e edificado a sua quinta em Alcântara. Assim, estes dois elementos devem ser igualmente vistos como importantes pólos de desenvolvimento que se acentuou a partir do século XIX com a criação da cintura industrial a leste da capital. Porém, e embora seja possível detetar na fundação destas quintas um certo ideal de lazer, ele revestir-se-á apenas de um carácter campestre e agrícola, e não deverá ser visto como um aproveitamento da localização ribeirinha dessas mesmas propriedades.

Todavia, é possível encontrar, do século XVI ao século XIX, um conflito latente entre a tentativa de manter na zona ribeirinha todas as estruturas portuárias e estaleiros, com todos os barracões, restos de barcos e inúmeras madeiras soltas, e os que procuravam urbanizar e ajardinar esses terrenos, rentabilizando-os em seu proveito. No momento em que surge o conceito de lazer na sociedade burguesa de Lisboa do séc. XIX e o aproveitamento das margens do rio Tejo como zona de passeio, já as obras dos recém-criados aterros para a construção do futuro porto da cidade se encontravam em andamento, o que veio dificultar o acesso dos lisboetas ao rio. Surgiram assim as migrações regionais para Pedrouços, Algés, Caxias e Cruz Quebrada que, com as suas praias, podiam oferecer aquilo que Lisboa se encontrava impossibilitada de fazer. Estes fluxos e refluxos chegaram, pouco tempo depois e de forma gradual, ao Estoril e a Cascais.



FIG. 47. Palácio Burnay, em Belém, autor desconhecido, 1957.



FIG. 48. Paredão junto ao rio, Portugal, 1939.



FIG. 49. Banhistas na praia de Algés, Beniel, 1912.

Entretanto na primeira metade do século passado, surgem, na zona ribeirinha ocidental, novas docas, cais de acostagem e concluem-se diversas obras de importantes edifícios portuários tais como a Estação Fluvial de Belém, as gares marítimas de Alcântara e Rocha de Conde d'Óbidos e o edifício frigorífico do bacalhau, lugar do atual Museu do Oriente. Mais tarde o território portuário é dividido em três secções:

- i)** zona central, de Alcântara a Santa Apolónia;
- ii)** zona ocidental, de Alcântara a Algés;
- iii)** zona oriental, de Santa Apolónia aos Olivais.

Esta divisão surge com um novo projeto de obras, o Plano de Melhoramentos do Porto, com o qual se pretendia não só desenvolver mas também valorizar o porto, tendo contribuído para a construção, no extremo oriente da cidade, os cais de Xabregas e Poço do Bispo e a doca dos Olivais, destinada a aeroporto marítimo.

Na segunda metade do século XX, o abandono de muitas atividades industriais tradicionalmente ligadas ao rio e ao porto, levaram, a partir do final da década de 70, à progressiva obsolescência ou substituição de áreas ocupadas pelo porto, pela armazenagem e pela indústria. Este fenómeno levou a APL, na década de 1990, a iniciar um processo de reorganização do espaço portuário na cidade de Lisboa procedendo-se à chamada "limpeza do convés", que de acordo com as novas políticas que foram delineadas pela APL, docas e cais seriam utilizados para a exploração de restauração e atividades de lazer (APL, 1987).

Com a nova realidade do porto da cidade, nomeadamente, com as consequências do uso de contentores e as alterações do sistema de transportes marítimos, a Associação dos Arquitetos Portugueses (AAP) inicia, em 1988, um concurso de ideias dando início a um processo de transformação e renovação da frente de água da cidade. Este concurso atraiu inúmeras propostas, livres de legislação e regulamentações, promovendo uma diversidade e criatividade de abordagens e levando

Lisboa a contribuir de forma significativa para o debate internacional sobre a renovação de frentes de água de cidades portuárias. As premissas presentes em diversas soluções apresentadas partiam não só de uma ótica histórica dos locais, mas também no sentido de permitir o acesso da cidade ao rio, destacando-se a criação de infraestruturas locais e de espaços públicos, revalorizando a relação do tecido urbano com a água. Enquanto na generalidade cidade e porto evoluem no sentido de uma melhor acessibilidade, o caso da zona portuária de Lisboa apresenta uma série de condicionantes que dificultam essa mesma evolução, constituindo o aumento da intensidade do trânsito rodoviário um exemplo.

Com o lançamento do concurso de ideias, por parte da AAP, a situação da frente de água de Lisboa, sendo problemática, tem constituído uma preocupação constante até aos dias de hoje gerando grande entusiasmo na procura de soluções que retificassem a incoerência deste espaço no seu todo. Surge uma primeira resposta, ainda no Estado Novo, com a intervenção de revitalização da zona monumental de Belém, a propósito da Exposição do Mundo Português de 1940 e a comemoração da fundação de Portugal, em 1140, e a data da Restauração da Independência, em 1640, transformando este setor ribeirinho numa longa área de lazer, de turismo cultural e equipamentos públicos. Já nos anos 90, a edificação do Centro Cultural de Belém a propósito do acolhimento da presidência portuguesa da União Europeia e para permanecer como centro de atividades culturais e de lazer veio a reforçar a importância do rio Tejo para a cidade e ampliar esta vocação de área ocidental. A sua construção no lugar do antigo Pavilhão dos Portugueses no Mundo, uma das diversas infraestruturas construídas aquando da exposição que não se mantiveram, dada a efemeridade do evento e a falta de articulação com um cenário pós-exposição. Ainda na zona ocidental da cidade, dá-se a transformação de alguns edifícios industriais e portuários como a central de eletricidade em Museu da



FIG. 50. Exposição do Mundo Português, Portugal, 1940.



FIG. 51. Central Tejo, autor desconhecido, 1920.

Eletricidade, o Museu da Presidência, o Museu da Marinha, o Museu de Arqueologia, o Museu dos Coches e, mais recentemente, o Museu de Arte, Arquitetura e Tecnologia. A valorização das potencialidades da arquitetura e dos mecanismos industriais veio consolidar a zona ocidental e enaltecer o seu caráter identitário em relação à cidade, expressando-se enquanto projetos urbanos. Paralelamente, do lado oposto da cidade, no envelhecido tecido pós-industrial da zona oriental de Xabregas e Poço do Bispo a Cabo Ruivo e Sacavém, a propósito da Expo 98, surge a programação de uma outra ampla área, também de fundo equipamental, de lazer e de turismo cultural, embora com um processo urbanístico mais completo, abrangendo áreas habitacionais e de serviços que contribuem para o equilíbrio funcional de todo o conjunto urbano. Este novo projeto incluiu a profunda reestruturação e requalificação urbana da zona, podendo ser encarada como uma variação das velhas ambições e desejos de ver Lisboa concretizar a sua vocação para cidade portuária por excelência.

Poder-se-á questionar porque não terão os lisboetas tentado preservar a sua zona ribeirinha enquanto tiveram essa possibilidade. A resposta parece simples. Não sendo necessária como espaço de lazer, era, pelo contrário, fundamental para a sua sobrevivência económica e laboral.

IV.1.3. Evolução Administrativa da Cidade

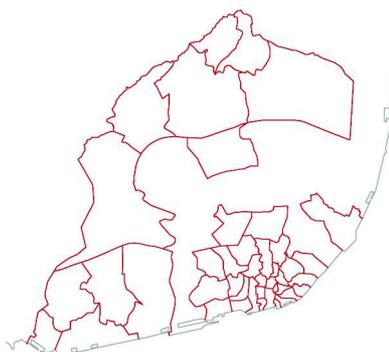
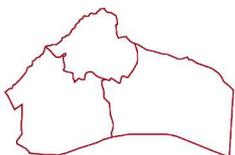
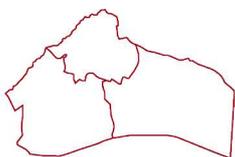
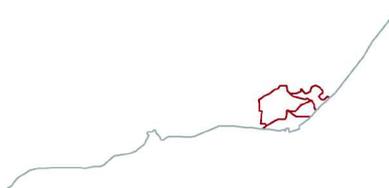
Até ao século XVI, os limites da cidade correspondiam praticamente ao perímetro das muralhas Moura e Fernandina, tendo o atual centro histórico de Lisboa (Alfama, Mouraria, Castelo, Carmo e Baixa) integrado vestígios das remotas estruturas urbanas romanas, determinantes para uma vocação comercial e administrativa à escala regional.

No início do século XVI, com as conquistas e o desenvolvimento da navegação e do comércio ultramarino oriental, dá-se o aumento da população, influenciado pela melhoria das condições de vida e pela riqueza gerada, o que veio solicitar a expansão para além das muralhas. Surgem assim novas freguesias a norte marcadas pela ruralidade, na zona central e os primórdios das freguesias da Ajuda, Belém.

Já no século XVIII, o país expande-se e Lisboa ganha expressão com novas freguesias a norte do castelo e ao longo da margem ribeirinha até Belém, lugar de partida além-mar. O terramoto de 1755 abalou o Reino embora tenha impulsionado o aumento da área administrativa de Lisboa, em particular na nova freguesia da Ajuda, que se constituiu como colina real.

O século XIX vê a cidade crescer fora do seu núcleo central, com o surgimento da indústria, com a criação do aterro para a linha do caminho-de-ferro e o porto da cidade, surgindo novas freguesias a norte e a ponte destinadas ao lazer, como Alcântara e Belém.

No século XX, o êxodo rural e o conseqüente crescimento urbano, implicam a resolução de uma nova organização administrativa em 1959. Junto ao rio surgem as freguesias de Marvila, São João, Penha de França, Prazeres e, com o desenvolvimento dos transportes públicos e a utilização do automóvel, a cidade projeta-se para sul com a construção da ponte sobre o Tejo.



A partir dos anos 80 do século XX é feita uma reestruturação da cidade que vê os seus espaços não consolidados passarem gradualmente a consolidados, quer por via da intervenção municipal quer por programação de âmbito nacional.

Atualmente, com o processo de reflexão no âmbito do PDM, aprovado em Setembro de 2012, operacionalizado em cinco Unidades de Intervenção Territorial (Norte, Ocidental, Centro, Centro Histórico, Oriental), surge uma reorganização administrativa definida por novos limites de freguesias. Segundo o DL 56/2012 de 8 de Novembro, as freguesias passam de 53 para 24 e expandem-se os limites da cidade para oriente com a criação da freguesia do Parque das Nações, e para o rio, alargando os limites das freguesias ribeirinhas cujo território terminava oficialmente à beira-rio, passando a incluir o território até ao talvegue do rio Tejo.

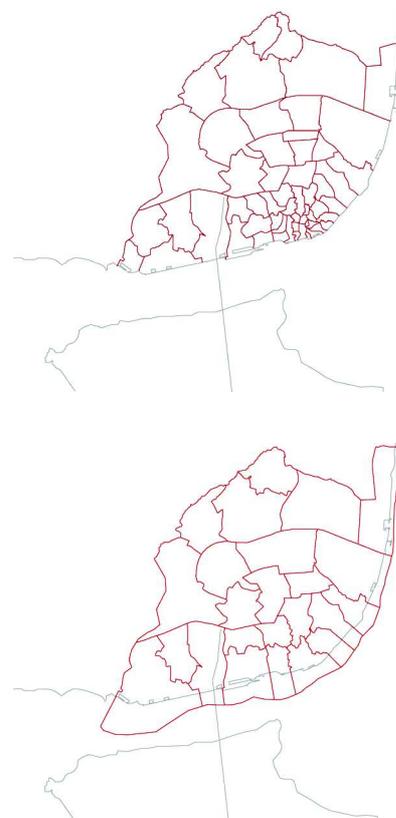


FIG. 52. Esquema da evolução das freguesias de Lisboa.

35. Pierre Hildenert Hersent foi o engenheiro responsável pela proposta aceite em 1887 e o principal empreiteiro da construção do porto de Lisboa (APL,1991).

36. A primeira secção do Porto de Lisboa, compreendida entre a ponte ocidental da estação, em Santa Apolónia e o caniço de Alcântara (APL,1991).

Gestão e Administração da Frente Ribeirinha de Lisboa

A organização administrativa da frente ribeirinha de Lisboa data a partir do ano 1894, incidindo sobre a exploração comercial do porto da cidade que, até à data, se encontrava encarregue de várias entidades oficiais e particulares. O mesmo acontecia na generalidade dos portos, mas, com o seu desenvolvimento, passou a exigir-se uma gestão centralizada, tendo-se, nessa medida, assinado um acordo entre o Governo Português e Pierre Hildenert Hersent³⁵ para a execução das obras de melhoramento do porto da cidade. Este acordo visava não só a execução das obras de melhoramento do porto mas também a concessão à empresa de Hersent da exploração comercial da primeira secção³⁶ do porto de Lisboa, tendo este construído, no seu período de atuação, diversos polos industriais, de produção de energia e uma linha ferroviária, surgindo uma franja visivelmente destacada do resto da cidade, dedicada exclusivamente ao trabalho e à indústria, conforme é possível verificar na figura 53 (APL,1991).

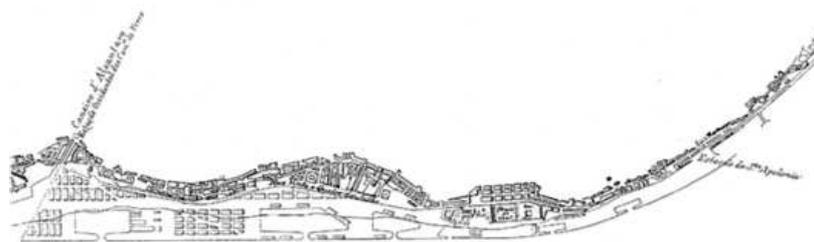


FIG. 53. Projeto para o Porto de Lisboa. Hildenert Hersent, 1885

Contudo, em inícios do século passado, com a necessidade de evolução, o modo de exploração e administração dos portos marítimos começa a ser questionada, ponderando-se a possibilidade de estes ficarem a cargo do Estado ou entregar-se a uma administração autónoma

35. Pierre Hildenert Hersent foi o engenheiro responsável pela proposta aceite em 1887 e o principal empreiteiro da construção do porto de Lisboa (APL,1991).

36. A primeira secção do Porto de Lisboa, compreendida entre a ponte ocidental da estação, em Santa Apolónia e o caniço de Alcântara (APL,1991).

sob ação do mesmo. Assim, por portaria de 26 de Julho de 1892, o governo toma posse administrativa das obras, incluindo materiais, ferramentas, utensílios e máquinas das obras do porto e tornando-se público aquando do término do contrato com a empresa de Hersent, através da Carta de Lei de 11 de Março de 1907 que veio traduzir um tipo de gestão autónoma inovador de grande alcance para a época (APL, 1987). A gerência dos respetivos serviços é, assim, entregue a um conselho de administração sob a autoridade imediata do Ministério das Obras Públicas (MOP), Comércio e Indústria que imprimiu grande dinamismo no porto relativo ao movimento de mercadorias e à finalização das obras encetadas por Hersent. Este conselho viria a manter-se até 1921, data em que, por decreto do Ministério do Comércio e Comunicações é dissolvido dada a prolongada inatividade do porto dada a instabilidade política que o país atravessou com a implementação da República.

Surge assim uma nova reorganização da administração portuária, nos termos do decreto 7036 de Outubro de 1920, criando a Administração Geral do Porto de Lisboa (AGPL) que passa a compreender a direção de todos os serviços de exploração do porto assim como (...) *a gestão dos seus fundos e receitas próprias e dos fundos e receitas que especialmente lhe sejam consignadas, gozando de inteira autonomia administrativa, tendo orçamento privativo e contabilidade própria.*³⁷

A independência e o desenvolvimento dos serviços do porto advieram da sua influência crescente em toda a atividade económica do país, estabelecida segundo a Lei dos Portos de 1926, assim como da colaboração e ligação direta da administração com o Governo, não possuindo, portanto, total autonomia administrativa e financeira, na medida em que os atos de gerência se encontravam sujeitos a deliberação superior. Com a colonização portuguesa, o porto

37. Diário do Governo de 17 de Outubro de 1920, Decreto-Lei n.º 7036.

afirmava-se como terminal europeu e transatlântico, tendo a AGPL, neste período, ficado com jurisdição sobre todo o estuário, adquirindo entretanto a margem esquerda do Tejo, iniciando-se um processo de construção sobre esta extensão que viria a resultar num Plano de Melhoramentos do Porto mais tarde. Assim, segundo o Decreto-Lei (DL) n.º35/716 de 24 de Junho de 1946, a execução deste plano contribui significativamente para o progresso do porto da cidade, uma vez que foram executadas obras de construção marítimas como docas, cais e terrestres como arruamentos e vias-férreas, armazéns e edifícios diversos, assim como se alargou a área da jurisdição da AGPL até ao porto de Vila Franca de Xira.

A partir da década de 80 do século passado, com o desenvolvimento da contentorização, o porto de Lisboa passa a desempenhar um papel importante na ligação entre transportes marítimos, fluviais e terrestres, tendo apostado na instalação de terminais especializados de mercadorias e no tráfego de cruzeiros, aumentando assim a oferta portuária e os serviços de apoio. Após a integração na Comunidade Europeia de 1986, de modo a responder às exigências de competitividade que esta integração e a globalização impunham à economia portuguesa, desponta a necessidade de reestruturar o sistema portuário levantando-se questões globais de intervenção urbana. Surge assim o DL n.º309/87, estatuto orgânico da Administração do Porto de Lisboa (APL)³⁸, que lhe confere poderes para intervir em funções urbanas através da construção, aquisição, conservação e fiscalização de obras marítimas e terrestres, do equipamento flutuante e terrestre do porto e dos seus fundos e acessos, assim como assegurar a coordenação, fiscalizar e regulamentar as atividades exercidas dentro da sua área de jurisdição, sem prejuízo das atribuições conferidas por lei e outras entidades (DL n.º309/87: 3063).

38. A designação de Administração Geral do Porto de Lisboa (AGPL) viria a manter-se até 1987, passando a Administração do Porto de Lisboa (APL) a partir desta data (APL, 1991: 192).

IV.1.4. Intenções para a Cidade - Os Desafios de Hoje

A pesquisa histórica demonstra que a extensa área sob domínio do porto de Lisboa constitui um importante território que estabelece a relação entre as estruturas urbanas metropolitanas, o rio Tejo, o Estuário e as atividades a estes ligados. O verdadeiro testemunho da evolução da cidade encontra-se representado nesta franja de cerca de 14 km de frente de água (APL, 2009) com um corpo construído de cais, docas, terminais, estaleiros, armazéns, entre outros, representando um património industrial e cultural de várias épocas. O rio fornecia à cidade, direta e indiretamente, os postos de trabalho e os bens necessários para o dia-a-dia, justificando-se a existência de variadas dinâmicas socioeconómicas que caracterizavam a frente de água e a cidade, sustentando, desde cedo, uma relação essencialmente económica e laboral.

Contudo, com a construção dos aterros, autónoma à cidade, e associado à posterior cessação da atividade portuária e ao abandono de algumas zonas, Lisboa fica marcada por uma nova relação cidade-rio, onde a malha consolidada e a população se afastam do Tejo e do próprio porto, filosofia que se encontra desajustada nos dias de hoje e que perdeu o sentido com o fim de Lisboa como cidade industrial. Tendo em conta a importância do porto de Lisboa assim como a existência de vazios urbanos expectantes na primeira linha da cidade, a reintegração urbana e social da frente de água passa a constituir uma prioridade, tendo-se recomeçado assim um processo de redefinição e desenho da zona ribeirinha, adaptando-se às necessidades de uma cidade moderna que reconhece no rio a sua identidade. Assim, os desafios de hoje prendem-se com a articulação e integração dos espaços da cidade-rio a uma escala metropolitana, obrigando a repensar não só as margens da cidade propriamente ditas, mas as de muitos dos centros urbanos que envolvem Lisboa ao longo do seu estuário, assim

como a sua gestão, procurando uma organização única e coerente.

Com o intuito de responder a questões que têm vindo a ser debatidas na cidade de Lisboa e que representam verdadeiros desafios estratégicos no planeamento urbano, foi apresentada a Carta Estratégica de Lisboa que surge da necessidade de perspetivar um futuro sustentável da cidade, assentando em questões como (CML,2009):

- i)** Como recuperar, rejuvenescer e equilibrar socialmente a população?
- ii)** Como tornar Lisboa uma cidade amigável, segura e inclusiva para todos?
- iii)** Como tornar Lisboa uma cidade ambientalmente sustentável e energeticamente eficiente?
- iv)** Como transformar Lisboa numa cidade inovadora, criativa e capaz de competir num contexto global, gerando riqueza e emprego?
- v)** Como criar um modelo de governo eficiente, participado e financeiramente sustentado?

A Carta Estratégica de Lisboa foi elaborada com o objetivo de criar um instrumento de planeamento estratégico da cidade, tendo o PDM atualmente em vigor, sido elaborado tendo em conta estas questões, constituindo uma verdadeira estratégia para reforçar a afirmação regional, nacional e internacional de Lisboa. Neste documento as abordagens passam por diversos assuntos entre os quais constam a recuperação do centro histórico, o aumento da diversidade e redução de desigualdades, a promoção da reabilitação da estrutura ecológica da cidade e da oferta cultural, de lazer e de entretenimento e criar um equilíbrio entre a cidade antiga e a cidade moderna.

Nos instrumentos de planeamento, as intervenções não são isentas de contexto, encontrando-se subjacentes a objetivos centrais, ditados por planos de hierarquia superior, como por exemplo o Plano Nacional da Política de Ordenamento do Território, o Plano de Ordenamento da Orla Costeira, os Planos Regionais de Ordenamento do Território, os Planos

Diretores Municipais, entre outros, sendo previamente estabelecidos os usos e as atividades, de acordo com o que se pretende que aquele local venha a ser após uma intervenção.

Neste quadro inserem-se documentos estratégicos como a Estratégia Regional Lisboa 2020 que estipula quatro eixos estratégicos defendendo que *o futuro da região ganha-se ou perde-se na capacidade de construir novos factores de competitividade, baseados na qualidade das pessoas, das organizações e do território, no quadro de uma presença activa a nível supra-nacional* (CCDRLVT, 2007: 85), esquematizados no quadro 4:



QUADRO 7. Principais eixos e domínios para o desenvolvimento regional.

A frente ribeirinha de Lisboa insere-se nesta lógica na medida em que se trata de um espaço de potencialidades urbanísticas, económicas e sociais onde coexistem e se partilham responsabilidades, intervindo diversas entidades públicas e privadas, de um modo nem sempre concertado. Nesse sentido, o objetivo a alcançar, através de uma conjugação de esforços com o poder central e as autoridades da administração do porto, passa pela articulação, de forma harmoniosa, das atividades portuárias com a vida da cidade, voltando a integrar o Tejo no quotidiano dos lisboetas. A convivência entre um porto eficiente e competitivo e um território qualificado sob o ponto de vista urbano, social e ambiental na sua ligação à água, justifica a coexistência de intenções e instrumentos de planeamento e de gestão diversos, representando identidades distintas, embora com um interesse comum: criar um novo paradigma da relação cidade-porto.

Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROT-AML)

Através da Resolução do Conselho de Ministros nº 21/89 de 15 de Maio, foi determinado pelo governo a elaboração do Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROT-AML), que surge como modelo territorial, identificando os principais sistemas, redes e articulações de nível regional e sistematizando as normas que orientam as decisões para a elaboração dos Instrumentos de Gestão Territorial com incidência nesta região. Este sistema de planeamento estratégico não se esgotava no Plano Estratégico de Lisboa (PEL), recorrendo a diversos mecanismos legais e introduzindo uma atitude estratégica de elaboração simultânea de Planos de Urbanização (PU), Planos de Pormenor (PP) e Projetos Prioritários de Intervenção que interagem com o PDM. O PROT-AML destacava a retoma do tema da cidade ribeirinha como um dos seus objetivos principais para Lisboa, estabelecendo a necessidade da devolução do rio à cidade como forma de melhorar a qualidade de vida dos cidadãos, e promover internacionalmente esta capital (CRAVEIRO, 1997).

Está também retratado neste plano a importância do estuário do Tejo e da frente ribeirinha para o desenvolvimento da Cidade de Lisboa (CCDRLVT, 2002: 351):

O Estuário do Tejo constitui o espaço central da AML, sendo em torno das suas margens que se iniciou o desenvolvimento do sistema urbano, em ligação com os modos de vida ribeirinhos que a sua presença proporciona (...). Em termos naturais, o Estuário é uma área de importância estratégica ao nível metropolitano e nacional. (...) O estuário tem condições para o desenvolvimento de atividades económicas e de recreio e lazer importantes par a evolução da AML e para funcionar como elemento aglutinador e estruturador do desenvolvimento de uma cidade (...) traduzindo uma das ideias-chave do Modelo Territorial proposto: Recentrar a Área Metropolitana no Estuário do Tejo.

Sendo o ambiente um fator relevante na Área Metropolitana de Lisboa (AML), a proteção e valorização dos recursos naturais constitui um dos principais objetivos do plano, refletindo-se ao nível da frente ribeirinha da cidade tendo como principais ações não só a valorização do Estuário do Tejo e das suas Frentes de Água, como também o saneamento ambiental e a gestão da água.

As dinâmicas de transformação do território segundo o PROT-AML entendem-se como a capacidade de mudança que se verifica nas diversas áreas da estrutura metropolitana, em relação às situações pré-existentes, principalmente a forte dependência funcional da cidade, a desqualificação urbana, ambiental e social das áreas habitacionais, a perda de vitalidade de áreas urbanas centrais e a degradação física de áreas com usos tradicionais em abandono. Nesse sentido, o plano define objetivos globais que visam afirmar Lisboa como região de excelência para residir, trabalhar e visitar, apostando na qualificação social, territorial, urbana e ambiental da área metropolitana. Constituem as intervenções na área da frente ribeirinha, que se apresentam através deste documento, medidas para uma qualificação urbana e ambiental da frente de rio.

Observando o mapa da figura 54 relativamente às dinâmicas territoriais da Área Metropolitana de Lisboa, a frente ribeirinha da cidade abrange zonas classificadas como áreas críticas Urbanas (núcleo central da Baixa), espaços emergentes (toda a frente ribeirinha compreendida entre Santos e a zona da Expo), espaços motores (área entre Santos e Algés) e áreas com potencialidades de reconversão/renovação (área oriental até à zona da Expo). A concretização destas linhas estratégicas assenta ao nível do ordenamento do território fundamentalmente nas seguintes medidas:

i) Qualificação do território, elegendo o ambiente e o património como

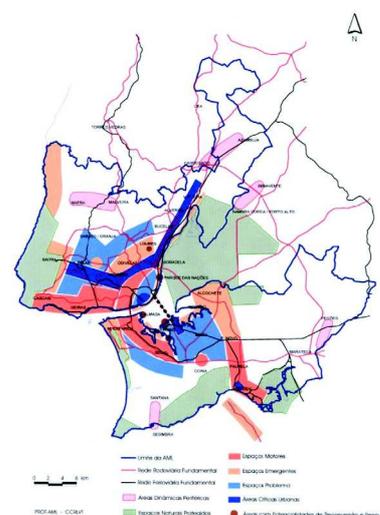


FIG. 54. Dinâmicas territoriais da AML.

fatores de competitividade;

- ii)** Requalificação socio-urbanística de áreas degradadas;
- iii)** Reforço das acessibilidades internas e externas (portos, aeroportos, redes transeuropeias);
- iv)** Promoção habitacional enquadrada em planos de ordenamento e padrões construtivos qualificados, estimulando o repovoamento das áreas urbanas centrais;
- v)** Incremento do lazer e do turismo;
- vi)** Realização e promoção de eventos multiculturais e desportivos;
- vii)** Reforço do sistema de produção e difusão científica e tecnológica;
- viii)** Desenvolvimento de serviços avançados de nível internacional; desenvolvimento das indústrias e de conteúdos;
- ix)** Melhoria da mobilidade territorial, através do reforço das acessibilidades e da organização e gestão de sistemas de transporte sustentáveis, fiáveis e competitivos.

No sentido de constituir um quadro de referência, as ações urbanísticas que o modelo territorial do plano prevê ao nível da frente ribeirinha passam pela articulação e/ou qualificação de áreas urbanas, que abrange da zona de Santa Apolónia ao limite norte do concelho e de Santos a Algés, e a revitalização da área urbana central, que corresponde à área entre Santos e Santa Apolónia (CCDRLVT, 2002). Estas ações são sustentadas em princípios como a sustentabilidade ambiental, adotando-se uma visão de preservação e de valorização com a proposta de uma estrutura metropolitana de áreas, corredores e ligações ecológicas; a qualificação metropolitana, com a recentragem e ordenamento da AML, o desenvolvimento de novas centralidades metropolitanas, o ordenamento da logística e o complemento e a consolidação de uma estrutura de acessibilidades em rede; a coesão socio-urbanística, com a melhoria da qualidade urbana para a melhoria de condições de vida da população; e uma reorganização do sistema metropolitano de transportes.

da urbe com o rio, pretendia-se criar novas centralidades, termo que, segundo o PEL, antevia novas áreas de atividades terciárias, polos de emprego qualificado, o apetrechamento urbano de bairros, zonas periféricas e em expansão e, mais especificamente, a requalificação da Zona Oriental de Lisboa com a localização da EXPO'98³⁹ nesta área (CML, 1992). De uma forma geral, pretendia-se reduzir a sobrecarga do centro tradicional e um reequilíbrio sócio urbanístico da cidade através da criação de novas centralidades e desconcentrando as atividades fortemente geradoras de fluxos de tráfego.

Plano Estratégico de Desenvolvimento do Porto de Lisboa (PEDPL)

As funções portuárias integram a razão de ser de Lisboa como cidade marítima e comercial e também como capital de um país cuja individualidade no contexto ibérico se deve à abertura da sua fronteira marítima, em que Lisboa ocupava a posição central. Apesar das alterações sofridas no porto ao longo do tempo, a APL elaborou um documento estratégico, o Plano Estratégico do Porto de Lisboa (PEDPL) com o objetivo principal de tornar Lisboa o centro logístico mais importante da Península Ibérica através de um novo modelo de gestão e da adoção de processos de operação portuária baseados em tecnologias de ponta e da coordenação com os projetos previstos para o Novo Aeroporto de Lisboa e o comboio de Alta Velocidade. No sentido de dar resposta às necessidades de desenvolvimento desta região metropolitana emergente, o plano integra-se num processo de mudança sem que esta extensão perca a sua identidade. Nessa medida, procurou-se não só a evolução da logística e dos processos e tecnologias das operações portuárias, mas também alterar as relações comerciais efetuadas entre Portugal e outros países e modernizar as

39. Foi neste momento de planeamento intenso para melhoramentos em toda a cidade que se desenvolveu também a fase de candidatura à Expo'98, decidida em Junho de 1992.

necessidades para efetuar operações portuárias e a necessidade de se restabelecer a ligação entre a área urbana e o rio Tejo (APL, 2005).

O Porto de Lisboa apresenta atualmente um papel no desenvolvimento local, regional e nacional e, como tal, condiciona as estratégias de ordenamento do território, de dotação de acessibilidades terrestres e de localização de áreas e atividades de apoio ao porto. A importância regional desempenhada pelo Porto de Lisboa reflete-se na dimensão, diversidade e dinamismo da rede de atividades económicas e entidades que existem à sua volta, representando um contributo acima dos 5% do Produto Interno Bruto (PIB) nacional (MATEUS *et. al.*, 2005). Segundo o PEPL, o perfil funcional do Porto de Lisboa deve garantir a sua sustentabilidade económica e financeira a longo prazo, apostando em atividades com melhor posicionamento competitivo, sem prejuízo do seu papel integrador das atividades fluviais e marítimas no plano de água e de outras atividades que se desenvolvem no território envolvente. A proposta deste plano previa para a frente ribeirinha de Lisboa uma especialização em três domínios com relevância em termos estratégicos de desenvolvimento futuro do porto e a que corresponde também uma concentração espacial num certo número de troços dessa frente, sendo estes (APL, 2005):

- i)** Carga contentorizada, tratando-se da atividade com maior valor estratégico para o porto de Lisboa, tendo o PEPL previsto um aumento do movimento da carga contentorizada e a redução em termos de ocupação de infraestruturas portuárias, passando cerca de $\frac{3}{4}$ para o terminal de Alcântara;
- ii)** Cruzeiros, uma vez que a cidade ascendeu ao topo das cidades de cruzeiros da fachada atlântica da Europa, a PEPL propôs a construção de um novo terminal de cruzeiros para a frente ribeirinha entre o Jardim do Tabaco e Santa Apolónia que, de acordo com o plano, constituiria um fator positivo para o desenvolvimento desta atividade no porto de Lisboa, além de melhorar o ordenamento da frente portuária e permitir o aproveitamento de sinergias por parte da economia urbana e regional;
- iii)** Náutica de Recreio, componente estratégica da atividade portuária, de inserção imediata em vários segmentos da economia, viabilizada no PEDPL

pela libertação de espaços anteriormente ocupados por outras funções portuárias e com impactes positivos nos âmbitos social e cultural, bem como nas sinergias com as frentes ribeirinhas dos concelhos envolventes.

Com a reavaliação do plano estratégico portuário tendo em conta a valorização das funções portuárias relacionadas com o perfil definido para o porto no horizonte de 2025 e a delimitação de áreas operacionais portuárias e de áreas para a instalação de usos urbanos, a propósito da implementação do Plano de Ordenamento da Zona Ribeirinha (POZOR)⁴⁰, o PEDPL propôs a criação de novos espaços que permitissem a reaproximação das pessoas à frente ribeirinha e ao rio, quer a partir de espaços urbanos ribeirinhos quer de espaços naturais. Este novo paradigma em que está em causa a afirmação do rio como fator de desenvolvimento da cidade, surge da convivência entre um porto eficiente e competitivo, com um território qualificado sob o ponto de vista urbano e ambiental, pretendendo-se assim contribuir para um desenvolvimento urbano baseado no crescimento sustentável (APL, 2005).

40. Foi neste momento de planeamento intenso para melhoramentos em toda a cidade que se desenvolveu também a fase de candidatura à Expo'98, decidida em Junho de 1992.

IV.2. ESCALA URBANA |
A FRENTE RIBEIRINHA DE LISBOA

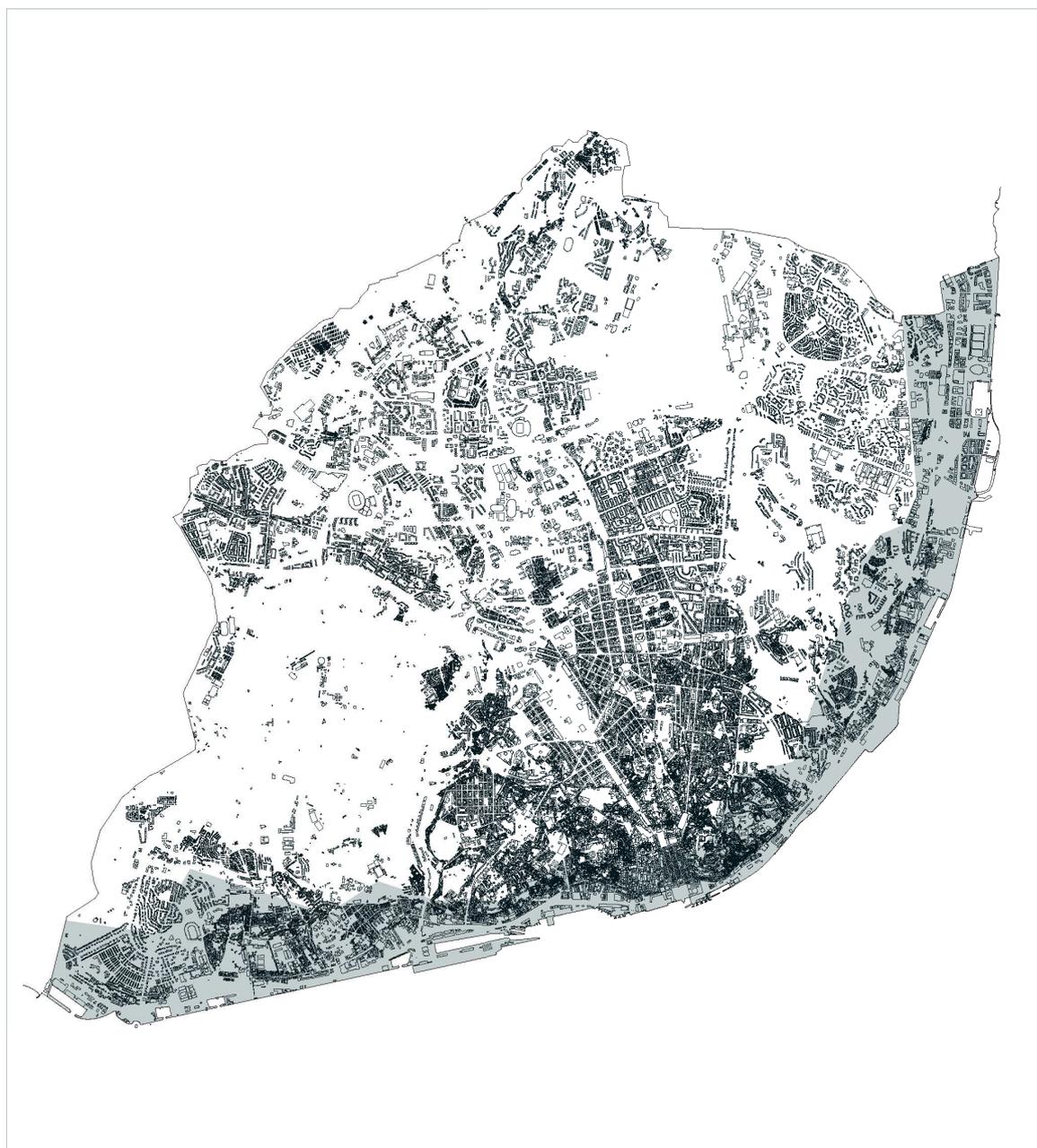


FIG. 56. Planta de cheios e vazios da cidade de Lisboa com marcação da zona ribeirinha

Na *escala urbana* realiza-se uma aproximação ao objeto de estudo, a frente ribeirinha de Lisboa, onde se destacam questões relativas à resolução urbana e institucional em prol da relação cidade-rio, abordando-se os processos de transformação e de planeamento e ao papel e influência no processo por parte dos atores intervenientes, na tentativa de descortinar como resulta o sistema de governança neste território. Nessa medida, de forma a complementar a parte teórica relativa à frente de água e ao porto de Lisboa, é realizado um levantamento cartográfico que resulta no registo da informação através de um conjunto de mapas, destacando diferentes características de evolução da cidade, do estuário do Tejo e das dinâmicas anteriormente mencionadas. De seguida, procede-se à apresentação e análise da génese dos diversos instrumentos de intervenção e planos para a frente de água de Lisboa, definidos quer pelo município quer pela própria administração do porto da cidade. O objetivo desta análise passa pela identificação de dinâmicas comuns no processo de revitalização deste mesmo espaço, bem como perceber se as soluções definidas dão resposta às necessidades, possibilidades e, sobretudo, às apetências de cada área, submetidos a uma visão de conjunto tão lata quanto possível na relação entre a cidade e o rio. Conclui-se com a recolha de informação junto das entidades diretamente envolvidas, através de entrevistas, com o objetivo central de compreender como é realizado o processo de intervenção nestes espaços ribeirinhos e a cooperação entre as entidades envolvidas, de forma a fundamentar a presente investigação.

IV.2.1. Análise Cartográfica da Frente Ribeirinha de Lisboa

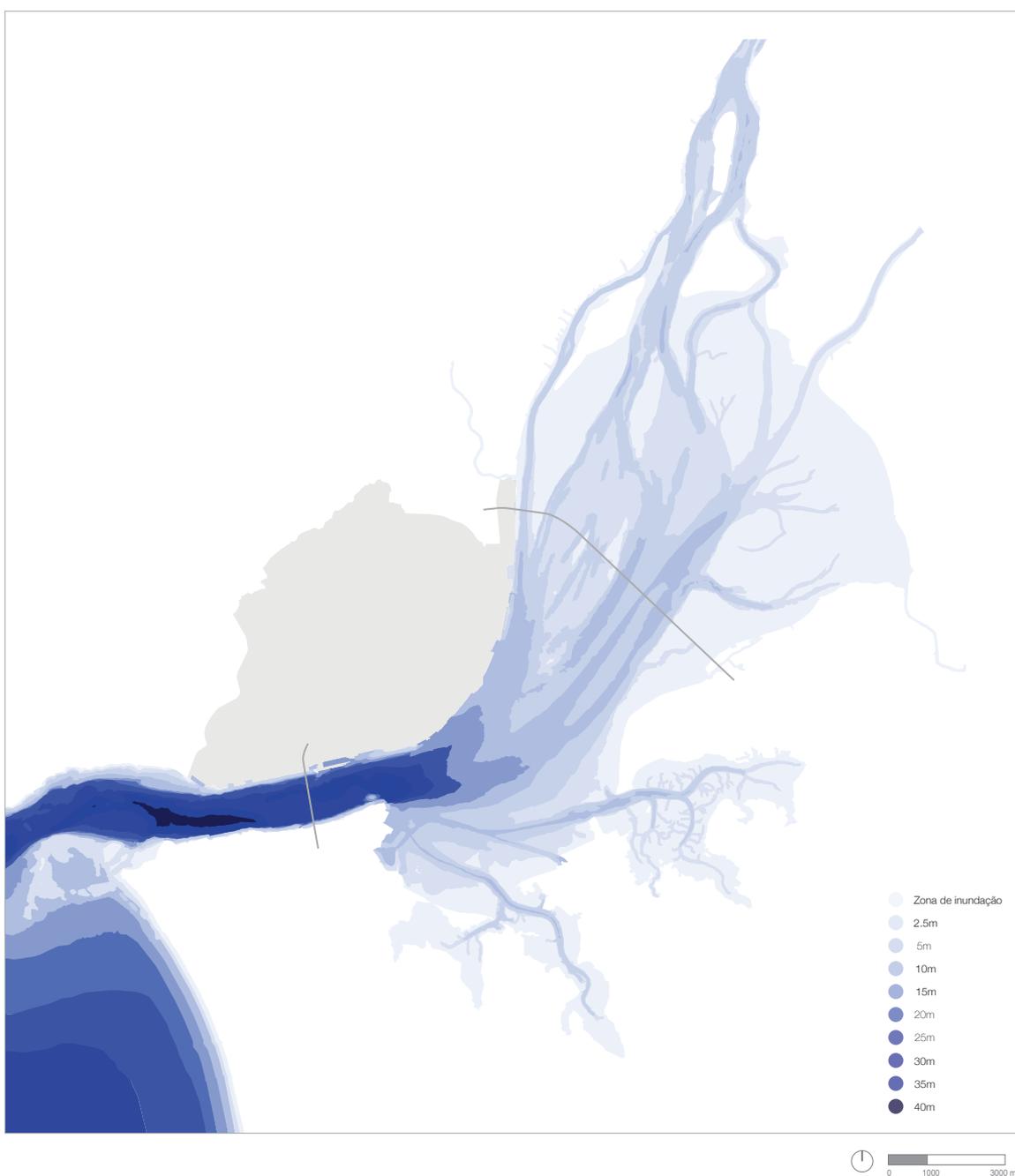


FIG. 57. Planta de Batimetria do estuário do Tejo.

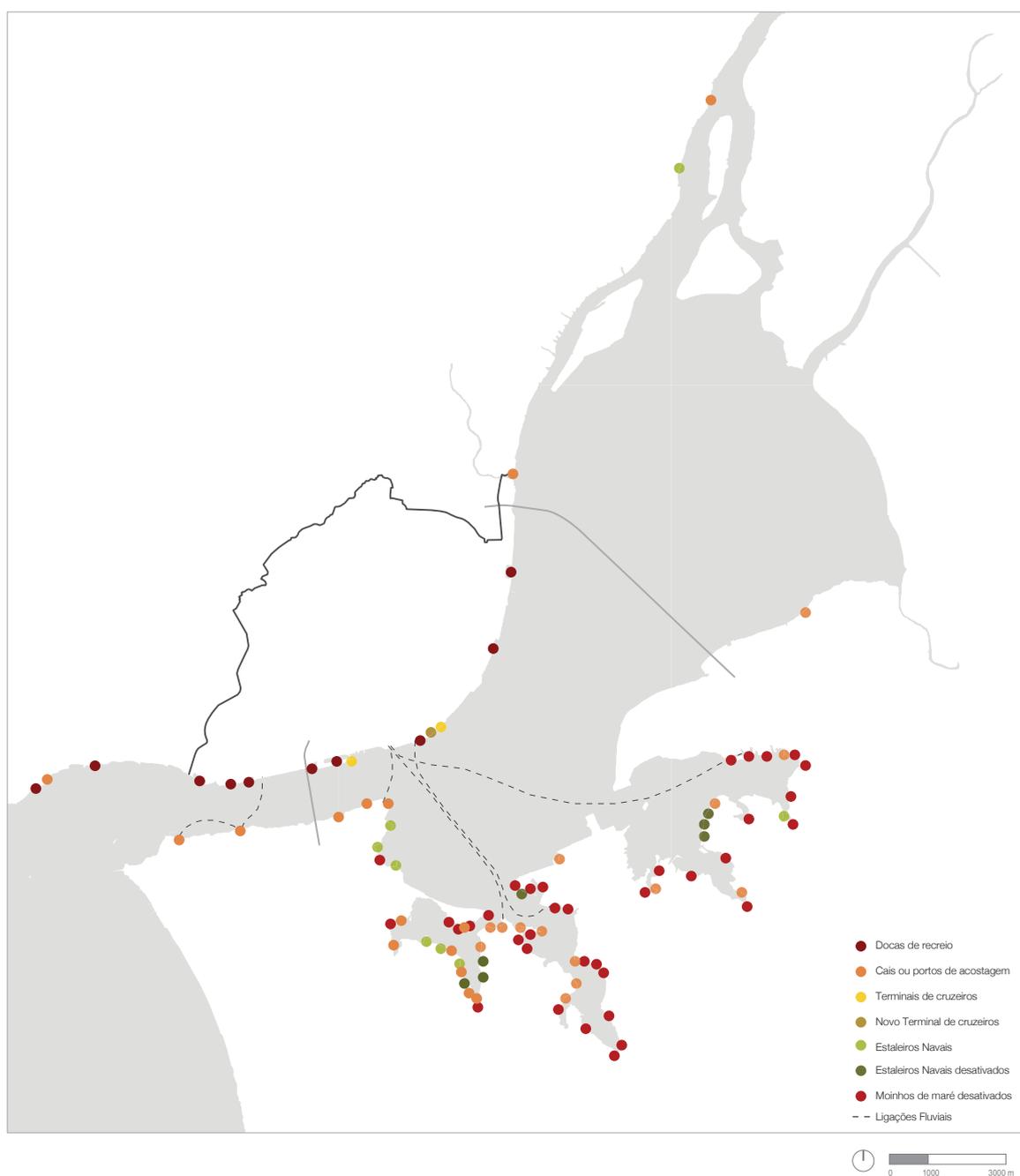


FIG. 58. Planta de localização das atividades do porto de Lisboa.



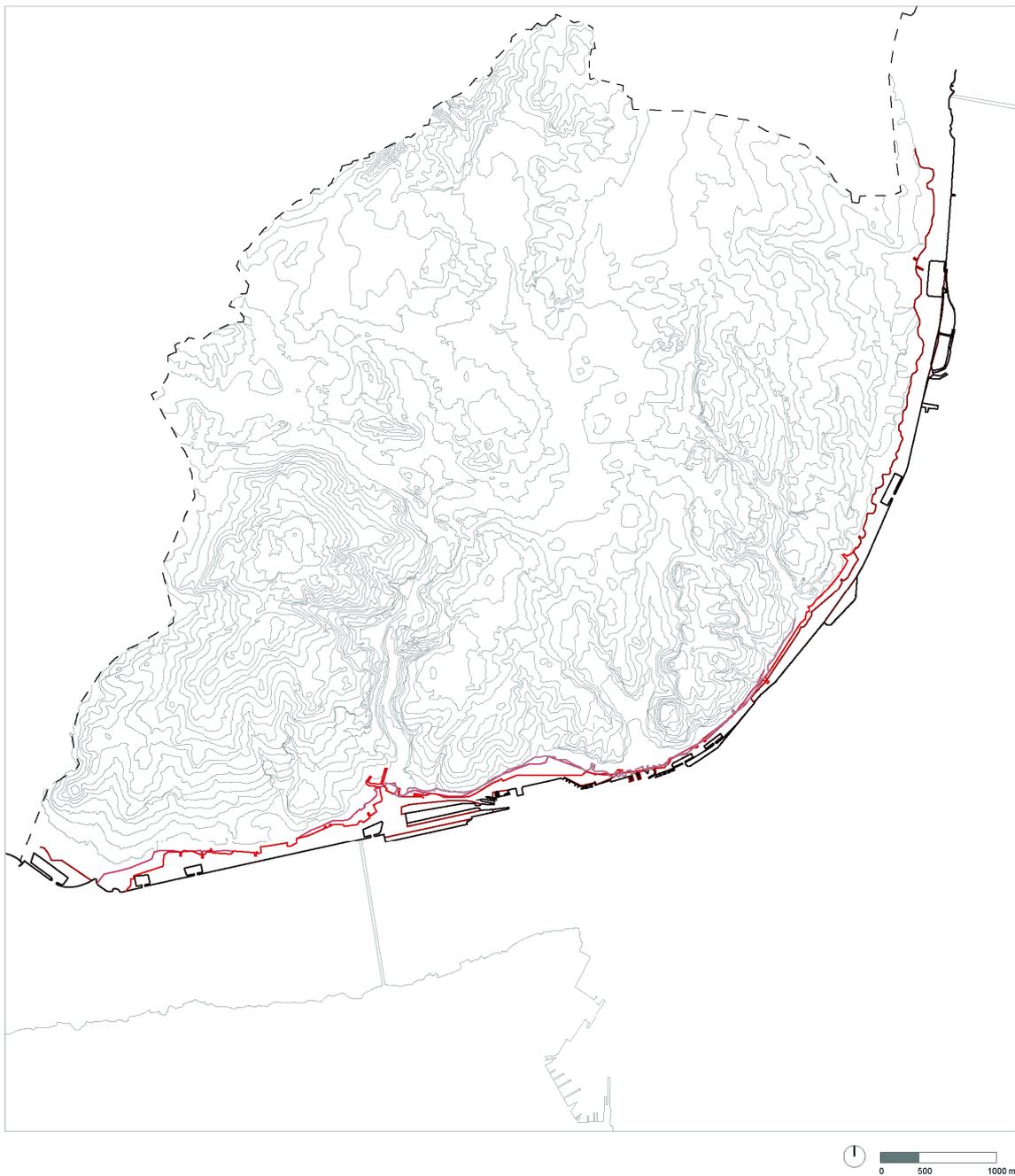


FIG. 59. Planta de evolução da linha de costa da cidade de Lisboa.

IV.2.2. Planos e Estratégias de Intervenção na Frente Ribeirinha de Lisboa

Uma nova visão da cidade e do rio deu lugar a um novo ciclo no planeamento e na gestão da cidade, desencadeado pela CML e pela APL, surgindo, no início da década de 90, instrumentos urbanísticos importantes para o desenvolvimento da cidade que referem a necessidade de (...) *devolução do rio à cidade, a bem da qualidade de vida dos cidadãos e a bem da projeção internacional desta Capital Atlântica da Europa* (FERREIRA, 1999: 26). Este território de potencialidades urbanísticas, económicas e sociais, é partilhado por diversas entidades com identidades e interesses distintos, das quais se destacam a CML e a APL, coexistindo, deste modo, variadas intenções e instrumentos de gestão territorial.

Plano Diretor Municipal de Lisboa (PDML)

O Plano Diretor Municipal de Lisboa (PDML) surge, em 1994, como instrumento de reorganização interna da cidade, estabelecendo princípios de intervenção e estabilização do tecido urbano consolidado, traduzindo os conceitos urbanísticos considerados no âmbito do PEL. O modelo de ordenamento urbanístico subjacente ao PDM assenta na inter-relação das áreas definidas no PEL e, dada a determinação da classe de “Espaço Urbano” ao concelho de Lisboa e a sua abrangência, propôs-se a sua divisão em subclasses de espaço, tendo como prioridade, estabelecer regras para a ocupação, uso e transformação do território municipal de modo a permitir a definição de programas e planos e a atuação a diferentes escalas.

Tendo em conta que no PDML o território assinalado como frente ribeirinha do município de Lisboa vai da margem à crista da primeira linha de colinas que forma o anfiteatro aberto ao Tejo, existem fatores que sustentam uma relação cidade-rio que ultrapassa o limite definido

segundo o PEL como arco ribeirinho, o que permite estabelecer um conjunto de premissas com as quais se defende que *Deixar que Lisboa se reveja no Tejo é uma conquista que beneficiará toda a cidade* (CML, 1993: 173). Desta forma, o PDML estabelece a melhoria da ligação da cidade com o rio através das “Componentes Ambientais Urbanas”, com as quais se pretende (CML, 2004: 50):

(...) preservar a qualidade do espaço público e do tecido edificado, defender e valorizar características paisagísticas marcantes (...) de forma a criar condições para a melhoria ambiental da cidade, proporcionando uma maior segurança e conforto aos utentes e a valorização da imagem e identidade de Lisboa.

Assim, constituem-se fatores que são determinantes na salvaguarda não só do “subsistema da frente ribeirinha”, mas também dos “sistemas de vistas” e das panorâmicas relacionadas com o estuário. Relativamente ao subsistema da frente ribeirinha, o objetivo primordial trata-se de melhorar a ligação da cidade com o rio e assegurar a fruição da paisagem ribeirinha, daí a atribuição à necessidade de gerar condições favoráveis de acessibilidade pedonal à margem do rio e a importância da desobstrução de vistas entre estes espaços e o rio. Já os sistemas de vistas da frente ribeirinha apoiam-se nas encostas das colinas ribeirinhas e são caracterizados por panorâmicas relacionadas com o rio e o Estuário do Tejo, subdividindo-se em setor ocidental - de Belém à Colina do Castelo-, e o setor oriental - da colina do Castelo aos Olivais -, de onde se vislumbra todo o vale do Tejo.

Além das componentes ambientais urbanas, também se pretende salvaguardar o património arqueológico existente neste espaço, contemplado no PDML como *(...) bem cultural imóvel de interesse arqueológico e geológico da estrutura patrimonial municipal (...)*⁴¹,

41. Segundo o artigo 33^a do Regulamento do PDM de 2012.

assim como preservar os espaços verdes urbanos consolidados e integrados na estrutura ecológica municipal.

Ao nível do planeamento, a intenção de reforçar a relação com o rio é transversal às revisões realizadas ao PDML, permanecendo um dos principais objetivos atuais do PDML de 2012 (CML, 2012). Nesse sentido, mais que uma preocupação em proteger e valorizar o sistema de vistas e os acessos ao arco ribeirinho, conforme definido no PEL, existem fatores que sustentam uma relação cidade-rio vinculada principalmente ao nível das áreas e atividades associadas ao arco ribeirinho. Nessa medida, realizando-se uma análise aos condicionamentos urbanísticos do território do arco ribeirinho, estipulados pelo PDML, constata-se que este incorpora toda a área do porto de Lisboa bem como a rede rodó e ferroviária marginal, definindo uma estreita faixa contida entre a malha urbana consolidada e o rio. Segundo o PDM, este integra o tecido urbano que se pretende preservar e valorizar conforme as morfologias e tipologias urbanas, o património edificado e a paisagem, regendo-se no tipo de traçado urbano, sendo, neste caso, a frente ribeirinha integrada na categoria de traçados urbanos A⁴², corresponde aos traçados orgânicos (CML, 2012).

No que respeita à qualificação operativa e funcional do solo, constata-se que o território abrangente ao arco ribeirinho não se encontra homogeneamente definida, sendo possível diferenciar zonas classificadas como áreas verdes de recreio, áreas de equipamentos e de serviços públicos e, maioritariamente, como espaços de uso especial ribeirinho. Considerando a utilização dominante, estes espaços são divididos e definidos como espaços consolidados e a consolidar, sendo

42. Segundo o artigo 40^a do Regulamento do PDM de 2012, estes traçados (...) compreendem os espaços centrais que, pela sua singularidade e características de ocupação urbana, devem ser preservadas as características morfológicas, ambientais e paisagísticas e elementos mais relevantes no sentido da sua qualificação (CML, 2012: 77).

que no caso dos espaços consolidados de uso especial ribeirinho são admitidas construções e ampliações de infraestruturas no sentido de valorizar o património cultural. Em áreas de uso especial de infraestruturas de transporte e uso ferroviário, rodoviário, portuário, entre outros⁴³, e estando localizados na frente de água sob jurisdição da APL, admite-se a criação de espaços públicos e de equipamentos, bem como a reconversão de espaços e edifícios existentes em funções de apoio ao turismo e lazer, contribuindo para a valorização arquitetónica, urbanística e ambiental do local (CML, 2012). Já no caso dos espaços a consolidar de uso especial ribeirinho, uma vez integrando zonas desafetadas do uso portuário, pretende-se uma reconversão urbana através do desenvolvimento de atividades ligadas ao lazer, cultura e desporto que tirem partido do seu posicionamento geográfico. Nestes espaços são admitidos os usos terciário, de turismo, equipamento e atividades culturais, investigação, desporto, pesca, não sendo permitidos os usos industriais não associados a atividades náuticas como náutico-turísticas e náutica de recreio.

Neste âmbito programático e projetual de execução do PDML, surgem as Unidades Operativas de Planeamento e Gestão (UOPG)⁴⁴ com as quais se traça um conjunto de objetivos, programas e projetos que possuem um caráter estruturante para o ordenamento do território, que permitem a valorização ecológica municipal, a disponibilização do solo para equipamentos de utilização coletiva, espaços verdes e infraestruturas necessários à satisfação das carências detetadas, a colmatação e qualificação do espaço consolidado, entre outros.

43. Como por exemplo, redes de saneamento básico, abastecimento e fornecimento de gás, eletricidade, água e telecomunicações.

44. Segundo o artigo 81º do Regulamento do PDM de 2012, as UOPG(...) *correspondem à aglutinação de áreas territoriais com identidade urbana e geográfica, apresentando um nível significativo de autonomia funcional, e constituem as unidades territoriais de base para efeitos de gestão municipal* (CML, 2012: 123).

Respeitando a divisão do respetivo território em diversas UOPGs⁴⁵, apenas a UOPG 2, a UOPG 6, UOPG 7, UOPG8 e UOPG 9 abrangem áreas pertencentes ao arco ribeirinho, nas quais constam programas e projetos⁴⁶ transversais a todas e específicos de cada uma⁴⁷, cujo impacte ultrapassa as respetivas UOPG, podendo até, em alguns casos, ser desagregados posteriormente em subprogramas com carácter setorial mais específico. No caso das UOPG abrangentes ao centro histórico, à área de Belém e às áreas adjacentes, respetivamente, Santos e Alcântara, são definidos programas e projetos urbanos específicos relativos à frente ribeirinha desde a zona de Santa Apolónia até à zona do Cais do Sodré, abrangendo a zona da Av. 24 de Julho até Alcântara, assim como a zona Monumental de Belém. Todavia, em determinadas áreas como Santos, a presença de infraestruturas portuárias e de transportes rodoferroviários dificulta este processo de transformação assim como a acessibilidade e a facilidade de circulação na frente de água, constituindo a minimização do efeito de seccionamento das infraestruturas portuárias existentes um outro objetivo (CML, 2012).

Atualmente, o PDML constitui um instrumento para concretizar uma nova visão estratégica sobre Lisboa, que se traduz em sete grandes objetivos (CML, 2012):

- i)** atrair mais habitantes;
- ii)** captar mais empresas e emprego;
- iii)** impulsionar a reabilitação urbana;
- iv)** requalificar o espaço público;

45. UOPG 1 – Coroa Norte; UOPG 2 – Oriental; UOPG 3 – Almirante Reis/Roma; UOPG 4 – Avenidas Novas; UOPG 5 – Benfica; UOPG 6 – Graça/Beato; UOPG 7 – Centro Histórico; UOPG 8 – Campo de Ourique/Santos e UOPG 9 – Ocidental (CML, 2012: 123).

46. Programas que (...) apesar de serem particulares a uma área específica, assumem um carácter estruturante para a concretização do modelo territorial preconizado pelo plano (...), e projetos que, numa mesma área territorial, enquadram (...) ações com responsabilidades e âmbitos setoriais distintos que, em conjunto, apresentam sinergias para a concretização da estratégia territorial (CML, 2012: 123).

47. Sintetizado no quadro da página 240 do anexo ii.

- v) devolver a frente ribeirinha às pessoas;
- vi) promover a mobilidade sustentável;
- vii) incentivar a eficiência ambiental.

Analisando o território sobre o qual se pretende intervir, segundo o PDML, constata-se que a frente ribeirinha da cidade representa um exemplo global de intervenção, constituindo um conjunto de áreas destinadas à realização de soluções que contribuam para a concretização destes objetivos anteriormente mencionados. A devolução da frente ribeirinha à população trata-se de um objetivo que se encontra articulado intimamente com a requalificação de espaços públicos presentes em algumas zonas ribeirinhas, tarefa que, por sinal, se conjuga com o impulso à reabilitação urbana e a promoção da mobilidade sustentável no sentido de captar mais empresas e emprego e potenciar a capacidade de atrair pessoas. De um modo geral, segundo estas intenção do PDML, a devolução da frente ribeirinha de Lisboa à população passa por processos de intervenção centrados ao nível do arco ribeirinho, conjunto de áreas onde se pretende (CML, 2012):

- i) reconverter as zonas ribeirinhas com uso predominantemente de recreio, lazer e desporto náutico em parceria com a APL, por substituição do antigo uso portuário (Pedrouços, Alcântara, Santos e Poço do Bispo);
- ii) criar novos polos de emprego em (Alcântara, Aterro da Boavista e Marvila⁴⁸);
- iii) reduzir a importância do eixo viário principal do arco ribeirinho, criando zonas de moderação de tráfego e diminuindo o impacto automóvel nas vivências urbanas (Poço do Bispo e Cabo Ruivo), reduzindo as áreas reservadas à circulação automóvel e permitindo requalificá-lo com características de alameda urbana (de Belém a Alcântara);

48. Como realizado no Parque das Nações.

iv) qualificar o espaço público aumentando as suas áreas permeáveis e o espaço para a circulação pedonal, também no sentido de colmatar a falta de espaços verdes em todo o arco ribeirinho, tirando proveito de novas intervenções (desde a zona da Ribeira das Naus à zona do projeto do novo Terminal de Cruzeiros Santa Apolónia);

v) aumentar as situações de transposição da via-férrea e das rodovias, criando uma maior permeabilidade urbana entre a margem do Tejo e as colinas sobranceiras;

vi) estender a rede de ciclovias para todo o arco ribeirinho.

Desta forma, prevêem-se para o arco ribeirinho, enquanto espaço diversificado a nível funcional e vocacional, operações urbanísticas coordenadas entre as diversas entidades envolvidas no processo de transformação. Considera-se não só a valorização e criação de espaços públicos ribeirinhos, como também a integração urbanística de áreas do porto de Lisboa, de áreas urbanas de equipamentos e serviços complementares das atividades portuárias, e dos interfaces de transportes urbanos com o transporte fluvial, com um reordenamento do sistema de circulação rodoviário principal.

DOCUMENTOS ESTRATÉGICOS DO PORTO DE LISBOA

Plano de Ordenamento da Zona Ribeirinha (POZOR)

Em 1995 é apresentado publicamente o Plano de Ordenamento da Zona Ribeirinha (POZOR), promovido pela APL em articulação com a CML, entre 1993 e 1994, definindo um novo ordenamento de áreas portuárias e delimitando possíveis zonas de utilização urbana na frente ribeirinha, pretendendo-se uma compatibilização entre as exigências específicas da atividade portuária e as características e usos previstos para as áreas urbanas adjacentes⁴⁹. Nesse sentido,

49. http://www.portodelisboa.pt/portal/page/portal/PORTAL_PORTO_LISBOA/AUTORIDADE_PORTUARIA/MEMORIA_INSTITUCIONAL.

segundo o considerado no PDM e com suporte legal do DL n.º 309/87 que conferia à APL o poder para intervir em funções urbanas, esta proposta implicou a reavaliação do plano estratégico portuário e o estabelecimento de áreas exclusivamente operacionais portuárias, as respetivas reservas e áreas para a instalação de usos urbanos (CRAVEIRO, 1997). Elaborado pela equipa luso-britânica constituída pelos arquitetos Terry Farrell e Miguel Correia, este tratava-se do primeiro plano a ter uma perspetiva integrada de Algés até à zona destinada à Expo 98, onde se pretendia intervir de forma diferenciada em cada zona. O plano pretendia reorganizar cerca de 14 km de frente de rio e a sua envolvente e formalizar decisões de limpeza de áreas devolutas e compatibilizar vários projetos de modernização de instalações portuárias e de valorização do património, de criação de núcleos museológicos e de requalificação de espaços públicos como palavras de ordem iniciais, na tentativa de criar espaços de lazer e devolver a frente de rio à população (APL, 1994).

Deste modo, enumeram-se seis unidades de intervenção: Algés/Belém/Junqueira (UI 1), Santo Amaro/Alcântara/Rocha Conde D'Óbidos (UI 2), Santos (UI 3), Cais do Sodré (UI 4), Terreiro do Paço/Santa Apolónia (UI 5) e Santa Apolónia/Poço do Bispo/Matinha (UI 6), como se observa na figura 60:

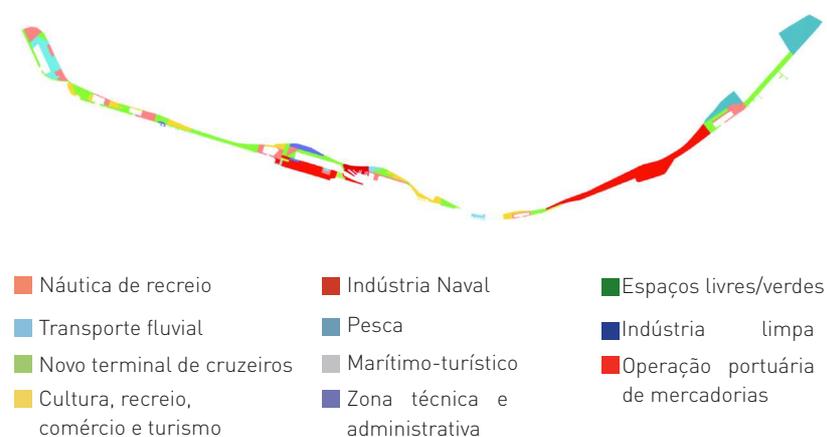


FIG. 60. Propostas do POZOR

Segundo o POZOR, nas zonas de Algés, Belém e Junqueira eram previstas as implementações de atividades relacionadas com pesca, indústria, turismo marítimo, náutica de recreio, cultura, lazer e de valorização da propriedade histórica, arqueológica e arquitetónica. Já na frente entre Santo Amaro e Alcântara, tratando-se de uma plataforma urbano-portuária, além do desenvolvimento da área operacional do porto comercial de mercadorias em Alcântara, com a remodelação do cais e o melhoramento dos acessos rodoferroviários, propunha-se também a criação de portos de recreio quer em Alcântara como em Santo Amaro, assim como equipamentos destinados ao desporto náutico.

Relativamente à zona da Rocha Conde D'Óbidos, pretendia-se uma reconversão das infraestruturas existentes, mantendo-se a função de indústria naval. Relativamente à zona de Santos, apesar de constituir a área de construção mais intensa, seria articulada com o aterro da Boavista, que viria a ser construído mais tarde, nomeadamente ao nível das cérceas, de modo a permitir a permeabilidade visual a partir da cidade, pretendendo-se, a nível funcional, manter as estruturas de apoio logístico e técnico da atividade portuária e de reparação de navios e transferir o terminal de contentores para Santa Apolónia. O plano previa a criação de um novo tecido urbano de ligação à cidade caracterizado pela valorização da propriedade histórica e arquitetónica assim como pela presença de turismo marítimo, de náutica de recreio e de espaços de lazer, dependendo a definição destes últimos usos, do interesse que os promotores imobiliários viessem a manifestar (APL, 1995).

No caso da zona do Cais do Sodré, tratando-se de uma área de interface importante para a cidade, onde decorriam, na altura, as obras do interface metropolitano, previa-se igualmente, no âmbito deste, a construção do terminal fluvial, o alargamento dos pontões em frente à Praça do Cais do Sodré e a preservação e revitalização da herança

histórica, arqueológica e arquitetónica. A zona seria sujeita a uma reestruturação profunda, conhecendo novos usos a nível comercial, cultural, de lazer e de turismo, embora pouco definidos, estando dependentes das considerações tidas em conjunto com o Município de Lisboa e segundo o PDM (APL,1995).

Para a extensão entre o Terreiro do Paço e Santa Apolónia, estava prevista não só uma preservação e revitalização histórica, arqueológica e arquitetónica, a transformação dos usos e a criação de espaços abertos e ligados ao turismo, cultura, comércio e lazer, mas também o aproveitamento de infraestruturas como a doca do Terreiro do Trigo para acostagem de embarcações de recreio. O plano de desenvolvimento para esta zona passa por manter a estação fluvial do Terreiro do Paço, pela conversão de edifícios em instalações comerciais, culturais e turísticas, assim como construir um novo terminal de cruzeiros, prevendo-se um aumento do número de turistas. Dada a característica de interface metropolitana, rodoviária, ferroviária e fluvial do local e a proximidade ao centro histórico, antevia-se para a zona de Santa Apolónia, entre a doca do Terreiro do Trigo e o terminal de contentores, a construção do novo terminal, que viria a constituir parte de um projeto mais amplo de cidade-porto, com a reconstrução e o melhoramento das áreas adjacentes. Uma vez que não existem barreiras físicas a demarcar a área de jurisdição da APL nesta zona, criam-se condições para a implementação de um projeto de conjunto entre as autoridades portuárias e o município (APL, 1995).

Por fim, na área compreendida entre Santa Apolónia e Matinha, propunha-se a instalação do principal terminal de contentores e carga geral, além da criação de zonas de serviço e de indústrias limpas não especificadas, e de estacionamento destinado a embarcações de tráfego local. Este novo terminal viria a permitir a transferência das operações do terminal de contentores de Santos, concentrando este setor neste espaço, abrangendo áreas como a doca de Poço do

Bispo e o cais da Matinha, assim como a implementação de atividades complementares nas imediações, a definir conforme os interesses do município. Este plano veio acentuar a necessidade de melhorar o acesso rodoviário e ferroviário à zona e, conseqüentemente, a separação do tráfego rodoviário urbano e portuário através da extensão da Avenida Infante D. Henrique e uma via paralela ao porto, respetivamente. Quanto ao acesso a esta zona, antevia-se uma melhoria ao nível ferroviário da cidade ao porto, necessária na altura, que viria a substituir a linha da Matinha, seria enterrada a partir da Av. Marechal Gomes da Costa para se unir à linha do Norte da CP, embora sem garantias de concretização (APL,1995).

De uma forma geral, os projetos de Alcântara e Santa Apolónia/Poço do Bispo, zonas de operação portuária, foram desenvolvidos tendo em conta as perspectivas de crescimento de tráfego e da evolução tecnológica do transporte marítimo, funcionando as restantes zonas como espaços complementares de ligação de modo a permitirem uma melhor harmonização com as áreas urbanas adjacentes e, sempre que possível, a sua adequada fruição pelas populações.

DOCUMENTOS PROSPETIVOS E ESTRATÉGICOS

Acordo de Cooperação Institucional entre a Câmara Municipal de Lisboa e a Administração do Porto de Lisboa

Assumindo a importância da união de esforços por parte das entidades em questão na coordenação estratégica de zonas ribeirinhas e admitindo que áreas de fraca atividade portuária e não especializada pudessem vir a ser afetas a novos usos urbanos, surge um Acordo⁵⁰ de Cooperação Institucional entre a CML e a APL. Com este pretendia-se uma colaboração por parte das duas entidades numa gestão integrada do espaço urbano e das atividades afetas ao lazer, recreio e desporto abrangidas em áreas de jurisdição da APL. Neste estabelecem-se os critérios de colaboração a desenvolver pela APL e pela CML em cada uma das áreas selecionadas e as linhas de orientação para as respetivas intervenções, sendo estas:

- i)** a Doca de Pedrouços, na qual se determinou a criação de condições para o acolhimento de grandes eventos náuticos de projeção internacional, impulsionando a promoção da cidade como destino turístico de primeira ordem;
- ii)** a Zona de Santos, onde se prevê a valorização do espaço público, a dinamização do espaço de forma a acolher atividades náuticas diversificadas e a melhoria das ligações entre a cidade e a zona ribeirinha;
- iii)** a Doca do Poço do Bispo, onde se deseja melhorar a qualidade e a acessibilidade ao terraplano e promover a criação de condições para um interface de qualidade entre a zona operacional portuária e uma área vocacionada para a integração de atividades de lazer (CML, 2008a).

50. É possível consultar o documento no anexo ii - Planos e programas analisados, nas páginas 243 e 244.

Protocolo de Intenções para a Frente Ribeirinha de Lisboa

A nova abordagem estabelecida nas orientações estratégicas para o sector marítimo-portuário possibilitou não só um esforço de cooperação institucional entre a APL e a CML, mas também uma maior intervenção do município de Lisboa na gestão deste território. Nessa medida, surge um novo enquadramento institucional que visa a gestão por parte do município de áreas urbanas integradas no domínio público do Estado sob jurisdição portuária (...) *sem utilização portuária reconhecida, atual ou futura, ou seja, que não são objeto de exploração portuária, nem fazem parte dos planos de ordenamento e expansão dos portos* (DL nº75/2009: 2004). Desse modo, foi assinado em Janeiro de 2008, o Protocolo de Intenções entre o Estado Português e o município de Lisboa, relativo à Frente Ribeirinha de Lisboa, visando a desafetação⁵¹ de áreas sob tutela da APL sem utilização portuária reconhecida e passando a sua gestão para a autarquia, permitindo que o Município de Lisboa aproveitasse estes espaços para o usufruto da população. Por via deste protocolo foi também reforçada a intervenção do município na gestão partilhada de áreas em que a utilização portuária não é exclusiva, conforme se ilustra no quadro 8, para as quais foram definidos projetos que se baseiam no reforço da relação existente entre porto-cidade e a ligação cidade-rio, através da manutenção da sua vocação pública e do desenvolvimento de projetos de reconversão e requalificação urbana e de melhoria do acesso e de usufruto pelos cidadãos da frente ribeirinha de Lisboa (DL nº75/2009).

		Acordo de Cooperação Institucional CML - APL
Protocolo de Intenções para a Frente Ribeirinha de Lisboa	Zonas desanexadas da APL e transferidas para a CML	Zonas de parceria entre a APL e a CML
	Áreas sem atividade portuária conexa atual ou prevista	Áreas sem atividade portuária exclusiva reconhecida

QUADRO 8. Zonas definidas no Protocolo de Intenções para a Frente Ribeirinha de Lisboa e no Acordo de Cooperação Institucional entre a CML e a APL.

51. A desafetação destas áreas do domínio público marítimo foi estabelecida pelo Decreto-Lei nº 75/2009, de 31 de Março e promulgada pelo Conselho de Ministros a 30 de Maio.

Como resultante, as áreas de frente ribeirinha identificadas no Protocolo de Intenções foram divididas da seguinte forma:

Áreas sem utilização portuária exclusiva reconhecida

Trata-se de áreas não exclusivamente afetas a atividades portuárias, em que se deverá proceder à celebração do protocolo através da instituição da Parceria Público-Pública entre o Estado e o Município de Lisboa:

- i)** Área de Pedrouços⁵²;
- ii)** Terraplano de Santos (entre os estaleiros da Naval Rocha e o Clube Naval de Lisboa);
- iii)** Área da Doca do Poço do Bispo⁵³.

Áreas sem qualquer utilização portuária conexa atual ou prevista

São áreas sem uso portuário, atual ou futuro, com atividades de caráter urbano que não colocam em causa a operação portuária e em que se deverá proceder à cedência ou mutação dominial subjetiva nos termos estabelecidos (DL n.º 75/2009: 2004-2005), tratando-se de:

- i)** Zona Envolvente da Torre de Belém (entre o Forte do Bom Sucesso e edificações que incluem a Brigada Fiscal e o Edifício dos Pilotos);
- ii)** Zona Ribeirinha entre o Hotel Altis Belém e o Padrão dos Descobrimentos (exclui o Museu da Arte Popular);
- iii)** Terraplano da Junqueira (entre o Parque das Missas e o Parque de estacionamento junto à “Pala”, excluindo o Terminal Fluvial, o Museu da Eletricidade e a zona de Domínio Público Ferroviário);
- iv)** Zona do Cais do Sodré;
- v)** Ribeira das Naus (entre os Edifícios das Agências Europeias e a Estação Fluvial do Terreiro do Paço);
- vi)** Área da Matinha.

52. Para esta área reconhece-se a utilidade da coordenação de estratégias na [...] articulação entre usos portuários e outros usos urbanos de zonas ribeirinhas da cidade de Lisboa [...] (CML, 2008a: 1).

53. Igualmente como a nota anterior (CML, 2008a: 1).

Plano Geral de Intervenção da Frente Ribeirinha de Lisboa (PGIFR)

A definição de usos e vocações dos espaços ribeirinhos, a sua delimitação precisa e a consequente libertação de áreas para o usufruto da população, através da assinatura do Protocolo de Intenções para a Frente Ribeirinha de Lisboa, permitiu a apresentação de um plano geral de intervenção para a totalidade dos 19 km de extensão desta área de forma a perspetivar o seu desenvolvimento integrado. Com este plano, a CML pretendia gerar intervenções que permitissem a reconciliação entre a cidade e o rio, valorizando as componentes ambientais e culturais, revitalizando a cidade urbanística e economicamente, potenciando novos espaços de fruição das populações. O principal objetivo deste plano prendia-se com a criação de uma imagem conjunta de toda a frente ribeirinha, onde as sete colinas e a ligação da cidade com o Tejo seriam os pontos mais importantes, pretendendo-se [CML, 2008b: 4]:

(...) contribuir para a implementação de uma estratégia que contribua para a valorização de Lisboa ao nível regional, como centro de uma grande Área Metropolitana nacional, como capital do País; e internacional enquanto grande metrópole europeia, privilegiando a relação da cidade com o rio e o estuário como a grande mais-valia para a afirmação da cidade e materializando o conceito de grande cidade polinucleada das duas margens do Tejo.

Com o Plano Geral de Intervenção da Frente Ribeirinha (PGIFR), surge uma oportunidade de intervenção através de uma proposta de conceito urbano geral que, apesar de não se tratar de um plano de conjunto, nos termos de legislação urbanística em vigor, pretende expor uma imagem global de toda a frente ribeirinha, tendo em conta a sua unidade funcional e paisagística. Uma vez reconhecida a importância desta intervenção, desenvolveu-se uma análise socioeconómica e urbana e a estruturação de conceitos urbanos a implementar, baseando a estratégia de intervenção na identificação de determinados problemas

que na sua maioria são comuns a toda a extensão da frente ribeirinha, nomeadamente (CML, 2008b: 5):

- i)** pouca permeabilidade da faixa marginal em relação às áreas urbanas adjacentes;
- ii)** descontinuidade em termos de percursos pedonais e cicláveis ao longo de toda a margem;
- iii)** raras ligações da malha urbana consolidada ao rio, em consequência da barreira rodoferroviária e de extensas áreas vedadas ao acesso público;
- iv)** desqualificação de diversos espaços públicos;
- v)** desarticulação entre equipamentos existentes na frente ribeirinha e entre estes e os equipamentos na malha consolidada;
- vi)** dificuldade de mobilidade na margem, ao longo dela e no acesso aos equipamentos;
- vii)** Áreas de estacionamento por reordenar sujeitas a uma pressão crescente;
- viii)** carência de transportes públicos que desincentivem o acesso através do transporte individual;
- ix)** subutilização de diversas áreas portuárias.

Dada a diversidade de natureza de problemas existentes na frente ribeirinha e dado que as respetivas origens dizem respeito, em grande parte, às diversas entidades envolvidas, nomeadamente, o município, a APL, a empresa Comboios de Portugal (CP), entre outros, a participação das mesmas torna-se imprescindível e decisiva nos seus processos de solucionamento. Além destes pretendeu-se envolver igualmente agentes do turismo, de atividades económicas em geral e desenvolver um debate público de modo a validar propostas com o objetivo de melhorar a qualidade de vida dos habitantes e usufruidores locais da cidade e área metropolitana, quer numa dinâmica social, cultural, económica, ambiental e urbanística. Assim, a definição da estratégia de atuação do plano baseia-se em princípios tendo em vista

as potencialidades gerais da frente ribeirinha da cidade, sintetizados seguidamente:



QUADRO 9. Potencialidades identificadas pelo Plano Geral de Intervenção da Frente Ribeirinha, de Lisboa.

O PGIFR surge com uma estratégia de intervenção para toda a frente ribeirinha tendo em vista as principais debilidades, comuns a cada zona, e os objetivos delimitados para a potenciação de cada uma das capacidades acima mencionadas⁵⁴. De um modo geral, os respetivos objetivos articulam-se numa lógica de conjunto na medida em que o reordenamento da mobilidade, a promoção da caminhabilidade⁵⁵, a qualificação do espaço público, a incrementação da polivalência dos espaços, a criação de novas atividades culturais, desportivas, lúdicas e comerciais, entre outros, concebem uma visão global para um território singular.

De forma a operacionalizar as diferentes intervenções na frente ribeirinha, este plano cria um quadro de referência para os vários planos e projetos sectoriais que a Câmara de Lisboa e o Estado viessem a promover para o vasto território da frente ribeirinha e, particularmente, para o arco ribeirinho. Assim, com apresentação de conceitos urbanos gerais⁵⁶ e com a transferência de alguns troços ribeirinhos para o domínio municipal, o PGIFR permitiu desenvolver, nos últimos anos, projetos e planos importantes para o futuro da cidade que correspondem à formalização de uma visão integrada de uma capital mais inclusiva, mais competitiva e mais cosmopolita.

54. Conforme apresentado no quadro síntese na página 242 do anexo ii - Planos e programas analisados.

55. Caminhabilidade é uma designação que provém do termo walkability.

56. Os conceitos urbanos encontram-se sintetizados no quadro da página 242 do anexo ii - Planos e programas analisados.

Destes resultaram quer soluções arquitetónicas pontuais, como sejam a Fundação Champalimaud, a ampliação do Centro Cultural de Belém (CCB), o novo Museu dos Coches, o Plano de Pormenor do Centro de Congressos e África.cont, quer planos de urbanização e de pormenor mais abrangentes como o Plano de Urbanização de Alcântara, o Plano de Pormenor da Boavista Nascente, o Plano de Urbanização do Vale de Santo António e o Plano de Pormenor da Matinha⁵⁷. A generalidade destes planos prevê a criação de parques urbanos, à exceção do PP de Boavista Nascente, com o qual se pretende a reconversão e regeneração da área através de espaços públicos assim como a definição de áreas de equipamentos, comércio e serviços, proposta igualmente presente nos planos de urbanização de Alcântara e do Vale de Santo António. A disponibilidade de novas áreas de equipamentos bem como a criação de uma nova área habitacional e de uso terciário, como proposto no Plano de Pormenor da Matinha, marcam novas centralidades da cidade de Lisboa ancoradas nas relações com a envolvente assegurando a continuidade para sul da área do Parque das Nações.

No sentido da valorização da cidade enquanto grande metrópole europeia e capital do país e em conjugação com as comemorações do primeiro centenário da implantação da República, foi elaborado um documento estratégico a ser executado sobre as zonas da Baixa Pombalina, entre o Cais do Sodré e Santa Apolónia, bem como na zona da Ajuda-Belém, sob as lógicas de intervenção estipuladas pelo PGIFR, denominado Documento Estratégico Frente Tejo (DE Frente Tejo). Estas áreas integravam-se no plano de ação da empresa Sociedade Frente Tejo, pelo que seria esta a desenvolver os respetivos projetos, tendo-se aprovado os objetivos e as principais linhas orientadoras de intervenção⁵⁸, apresentados no quadro 6:

57. Os planos encontram-se sintetizados no quadro da página 241 do anexo ii - Planos e programas analisados.

58. segundo a Resolução do Conselho de Ministros n.º.78/2008, de 15 de Maio.

Frente Ribeirinha da Baixa Pombalina	Ajuda-Belém
Qualificar a identidade do lugar e da sua qualificação cénica.	Qualificar a identidade do lugar e da sua qualificação cénica.
Garantir a fruição da frente ribeirinha através de amplos espaços verdes, circuitos pedonais e cicláveis.	Garantir a fruição da frente ribeirinha através de amplos espaços verdes, circuitos pedonais e cicláveis.
Reforçar a complementaridade entre a Frente Ribeirinha e o conjunto da Baixa Pombalina;	Reforçar a relação entre a Frente Ribeirinha e a malha urbana da Ajuda, Belém e Restelo.
Melhorar os acessos à frente de rio e aos espaços de recreio e lazer.	Melhorar o atravessamento e os acessos à frente de rio e aos espaços de recreio e lazer.
Consolidar a centralidade da Praça do Comércio e da Frente Ribeirinha, histórica, simbólica, patrimonial, captando novas formas de utilização e fruição.	Reforçar do pólo cultural e monumental Ajuda/Belém, enquanto o mais importante pólo cultural e turístico de Lisboa pela sua relevância histórica e cultural quer pela sua qualidade arquitetónica.
Contribuir para uma vivência multifuncional, compatibilizando o simbolismo e os usos: administração, serviços, turismo, comércio, equipamentos culturais, espaços de lazer e fruição, atraindo funções centrais e estabelecendo vivências diversificadas.	Contribuir para o estabelecimento de vivências diversificadas (espaços de lazer e fruição, turismo, serviços, comércio, equipamentos culturais e científicos) e para implementar uma lógica de aproveitamento e integração, em rede, dos equipamentos existentes.
Reduzir o tráfego de atravessamento e implementar alternativas de ligação através de outras zonas da cidade.	Libertar as zonas de maior utilização pedonal de tráfego automóvel e resolver problemas de estacionamento.

QUADRO 10. Objetivos Gerais do Documento Estratégico Frente Tejo para a Frente Ribeirinha da Baixa Pombalina e para a zona da Ajuda-Belém.

Surgem duas estratégias de intervenção representando uma visão de centralidade, articuladas com o Parque das Nações, que viabilizam um conceito de cidade polinucleada, na medida em que cada núcleo seja multifuncional, mantendo, contudo, as especificidades que os individualiza. Estas intervenções procuram responder a necessidades relacionadas tanto com a mobilidade, propondo-se alterações nas suas estruturas, como com a promoção e valorização das suas funções, em parte através da sua articulação com os espaços urbanos imediatos. Também o desenvolvimento do espaço público nas respetivas propostas constitui um denominador comum funcionando como meio de ligação cidade-rio através da criação de novos espaços associados à náutica de recreio e a atividades lúdicas, turísticas e culturais.

Apesar da extinção da Sociedade Frente Tejo⁵⁹, consta-se que esta decisão por parte do Estado não significou a ausência de interesse no processo de requalificação destas áreas, mas sim a convicção de que este processo deveria ser acompanhado por serviços já existentes

59. *Com vista à racionalização de custos e à simplificação dos procedimentos administrativos, o Governo decidiu proceder à extinção desta sociedade (...)* (DL n.º110/2011: 5058).

na administração central e pela CML [DL nº 110/2011: 5058]. Nesta medida, procedeu-se à cedência da posição contratual do Estado para a CML, tendo esta ficado encarregue das intervenções iniciadas, nomeadamente na Ribeira das Naus. Tendo em conta a natureza histórica destas áreas e o seu significado a nível nacional, levanta-se a questão da participação da município, como principal interveniente na cidade, na medida em que estas estratégias oferecem uma dimensão que pretende dar a Lisboa uma nova imagem e uma maior atração funcional e simbólica.

Constata-se que, as restantes estratégias lançadas no PGIFR respeitam esta lógica de centralidades de forma a consolidar a relação cidade-porto e a permitir um contínuo urbano ribeirinho, das quais são exemplo projetos como a Porta Ribeirinha Poente de Lisboa, na Doca de Pedrouços; a ligação dos Bairros Históricos ao rio, no Cais de Santos; a ligação patrimonial ao Tejo, na frente ribeirinha da Baixa Pombalina e o Parque Ribeirinho Oriente, na zona da Matinha [SALGADO, 2010: 4-12]. Em qualquer uma destas áreas as propostas de intervenção são estabelecidas independentemente da disponibilização territorial e das delimitações realizadas conforme a utilidade predominante em cada zona. A CML apresenta conceitos urbanos de novas centralidades, quer para as zonas atualmente desafetadas da jurisdição do porto de Lisboa e áreas de protocolo entre estas duas entidades, quer para as zonas de atividade portuária exclusiva, o que representa não só o desejo de uma intervenção geral como também um incentivo à participação destes agentes. Este facto constata-se com a sobreposição dos planos, projetos e áreas distinguidas na frente ribeirinha, ilustrada na figura 61.



FIG. 61. Planta de Levantamento das Áreas Definidas pela APL e dos Planos Municipais Vigentes na Frente Ribeirinha de Lisboa.

Sobrepondo os planos e projetos atualmente em vigor com as áreas distinguidas pela APL, é possível concluir que a CML apresenta e aprova propostas ao nível de todo o arco ribeirinho, incluindo para zonas sob jurisdição da APL, o que sugere uma confluência de interesses. Apesar das intenções partilhadas por ambas as partes, constata-se que as operações urbanísticas que se encontram em fase inicial de construção coincidem com as áreas sem utilização portuária conexa atual ou prevista e, portanto, desafetadas da APL, sendo por isso de exclusiva responsabilidade do município. Este assume um papel mais ativo na programação, coordenação e controlo das operações de intervenção neste território, o que, pela falta de iniciativa por parte da APL, enfatiza o papel destes agentes quer na atividade do município, quer na passividade da própria administração portuária.

Trata-se de um objetivo ambicioso, pelo que requer uma grande cooperação institucional entre todas as entidades que de algum modo interferem na zona ribeirinha. Como exemplo temos o plano da *Villa Olímpica*, em Barcelona, e da EXPO 98, em Lisboa, que apresentam um carácter emblemático no que se refere a este tipo de operações, daí a responsabilidade que a iniciativa trazia e a necessidade de se articular harmoniosamente com a restante gestão urbana de Lisboa, independentemente das competências de cada entidade.

IV.2.3. Gestão, Administração e Intervenção – O Papel dos Atores Institucionais

Partindo das premissas mencionadas anteriormente, traçaram-se caminhos para a adaptação do porto a novos desafios de desenvolvimento através da melhoria das condições de acesso aos espaços portuários, assim como pela interação entre terminais de contentores, de cruzeiros e náutica de recreio, áreas industriais e comerciais e uma frente ribeirinha voltada para as pessoas. Estes princípios foram contemplados no POZOR, propondo uma compatibilização de exigências específicas da atividade portuária e as características e usos previstos para as áreas urbanas adjacentes, segundo o considerado no PDML e com suporte legal do Decreto-Lei n.º309/87.

De forma a favorecer o crescimento económico e social deste espaço através da geração de investimento, é publicado o DL n.º 324/94, que estabelece as bases gerais da concessão à iniciativa privada de cais, terminais, equipamentos e espaços portuários, medida que veio marcar a administração do porto da cidade passando a uma comercialização destes espaços. O modelo orgânico de administração portuária que constituía a APL revelava-se limitativo e por vezes incompatível com a gestão de natureza empresarial implementada entretanto, passando a APL a sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos, com a denominação de Administração do Porto de Lisboa, S.A.. As suas competências são relativas a (DL 336/98:5738):

- i)** atribuição de usos privativos e definição do respetivo interesse público para efeitos de concessão, relativamente aos bens do domínio público que lhe está afeto, bem como à prática de todos os atos respeitantes à execução, modificação e extinção da licença ou concessão;
- ii)** Assegurar o funcionamento do porto de Lisboa nos seus múltiplos aspetos de ordem económica, financeira e patrimonial, de gestão de

efetivos e ainda as atividades que sejam complementares, subsidiárias e acessórias;

iii) licenciamento de atividades portuárias de exercício condicionado e concessão de serviços públicos portuários, podendo praticar todos os atos necessários à atribuição, execução, modificação e extinção da licença ou concessão, nos termos da legislação aplicável;

iv) assunção da responsabilidade em matéria de segurança marítima e portuária na sua área de jurisdição, definindo as condições de segurança de funcionamento do porto, em todas as suas vertentes, tendo em atenção a necessidade de garantir, de forma adequada, a sua exploração comercial;

v) expropriação por utilidade pública, ocupação de terrenos, implantação de traçados e exercício de servidões administrativas necessárias à expansão ou desenvolvimento portuários, nos termos legais;

vi) fixação das taxas a cobrar pela utilização dos portos, dos serviços neles prestados e pela ocupação de espaços dominiais ou destinados a atividades comerciais ou industriais;

vii) proteção das suas instalações e do seu pessoal;

viii) uso público dos serviços inerentes à atividade portuária e sua fiscalização.

A APL, S.A. pretende seguir princípios de cooperação social, sendo caracterizada por uma gestão mais flexível e dinâmica na conjugação do seu estatuto de autoridade portuária com atividades de prestação de serviços multifuncionais de natureza empresarial, orientada para o cliente e segundo princípios de racionalidade operacional, económica, de eficácia social e ambiental e de acordo com as melhores práticas de segurança marítima e patrimonial (DL 336/98). Paralelamente à reformulação da sua estrutura orgânica, esta entidade procedeu à identificação e desafetação de áreas sem utilização portuária conexas, atual ou prevista e não afetas ao uso exclusivo das águas,

com a previsão de uma mutação dominial subjetiva do Estado para o município de Lisboa a fim de celebrar um Protocolo de Intenções entre os mesmos. No entanto, estas áreas continuam integradas na área de jurisdição da APL, S.A., e afetas a esta entidade para a sua administração considerando que (...) *o ato de mutação dominial implica a aprovação de resolução do Conselho de Ministros* (DL 100/2008).

No sentido de uma melhor compreensão dos processos de intervenção em espaços ribeirinhos e do papel de cada entidade nesses mesmos processos, realizaram-se entrevistas junto de três atores pertencentes à APL e à CML, nomeadamente o arquiteto Rui Alexandre, responsável pela divisão “Porto-Cidade” do departamento de Desenvolvimento e Relações Institucionais da APL e referido no seguimento do trabalho como “Ator C”, o arquiteto Paulo Pais, responsável pelo Departamento de Planeamento da CML, referido como “Ator A” e o arquiteto Pedro Dinis, responsável pelo Departamento de Espaço Público, referido como “Ator B”.

Quando questionado sobre o atual processo de gestão urbana por parte da APL, o ator C afirmou que, cada vez mais, esta entidade apresenta a preocupação de manter uma boa relação com a cidade, tentando que as áreas portuárias sejam “o mais agradável possível do ponto de vista das suas atividades, mantendo a “casa arrumada””. Contudo, este declara que apesar desse esforço por parte da APL, a gestão nem sempre é fácil tendo em conta a sua responsabilidade sobre áreas, na sua maioria, concessionadas e cujos concessionários têm obrigação na manutenção das respetivas áreas. O ator C declara que esta entidade alberga um corpo técnico voltado para o acompanhamento de obras encomendadas quer para o porto, da parte de concessionários, quer para terceiros, como acontece em determinadas zonas de maior natureza pública, como, por exemplo no caso do novo Terminal de Cruzeiros de Lisboa, sendo a obra de total responsabilidade do porto. A APL possui as infraestruturas e os edifícios concessionados

a particulares e o seu contributo é manter o seu funcionamento em proveito da cidade e dos cidadãos.

Questionou-se o ator C sobre a capacidade da APL se integrar no processo de planeamento territorial, ao que afirmou que se tratava de uma capacidade anterior mas que, atualmente, recorre ao outsourcing⁶⁰, dada a redução de equipas técnicas causada pela transferência do território, passando essa capacidade de intervir praticamente na totalidade para a CML.

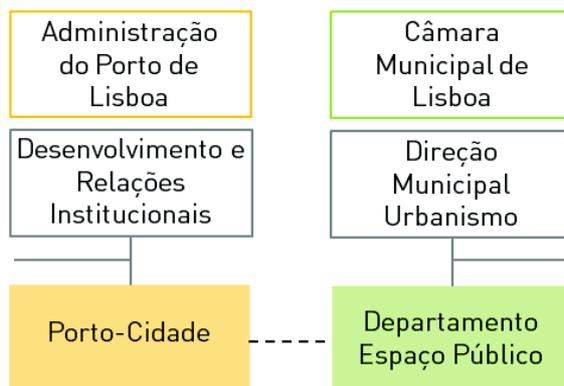
Tendo em conta o protocolo de intenções entre a APL e a CML e a desafetação de determinadas áreas da frente ribeirinha, quando questionado sobre o atual processo de gestão urbana por parte da CML, o ator A afirmou que esta entidade, com uma visão global sobre o território, assumiu estes espaços enquadrando-os na lógica de gestão e administração da cidade. A desanexação das mesmas permitiu a sua integração no processo de planeamento territorial por parte da CML, obtendo apenas um licenciamento por parte da APL na execução destes planos e projetos. Já no caso das áreas de parceria, existe uma colaboração entre estas duas entidades, reforçada quer pelos atores A e B como pelo ator C, que asseguram a existência de uma articulação prévia com o lançamento de um plano ou projeto por parte da APL, consultando a CML para a posterior emissão de um parecer, e vice-versa⁶¹.

Constatou-se que o diálogo entre as duas entidades é estabelecido entre o ator C, responsável da Divisão “Porto-Cidade” da APL e o ator B, do Departamento de Espaço Público da CML, tendo ambos os atores confirmado este reforço na relação entre a CML e a APL na

60. Outsourcing está relacionado com a utilização estratégica de fontes externas de mão-de-obra de uma empresa. (<http://www.sobreadministracao.com/outsourcing-o-que-e-e-como-funciona/>) [consultado em 04-2016].

61. Como acontece com o projeto atualmente em estudo para a futura “Marina Do Tejo”, para o Terraplano de Pedrouços, processo foi despoletado pela APL, encontrando-se atualmente em fase de análise por parte da CML para a emissão de um parecer.

regeneração de espaços mistos ribeirinhos numa gestão partilhada no sentido de dar ao público um espaço de qualidade, tendo a APL criado a divisão “Porto-Cidade” no “Departamento de Desenvolvimento e Relações Institucionais”, como se pode observar no quadro 11, há cerca de três anos.



QUADRO 11. Organogramas parciais com a relação institucional entre a Administração do Porto de Lisboa S.A. e a Câmara Municipal de Lisboa.

No seguimento do reforço desta relação em prol da cidade, assumindo que este interesse é intrínseco à dinâmica municipal, questionou-se o ator C se existe, da parte da APL, um interesse público na intervenção em espaços ribeirinhos de forma a incentivar a sua apropriação por parte da população, ao que este sublinhou o contributo desta entidade em manter os espaços e as infraestruturas funcionais, dada a natureza portuária de Lisboa. Tratando-se de uma cidade com um porto multifuncional de distintas atividades que vão desde a carga fracionada, contentorizada, de granéis às docas de recreio e terminais de cruzeiro, o ator afirma que a APL *tem a responsabilidade social de manter estas atividades a funcionar em pleno para contribuir para o bom funcionamento da própria cidade.*

Com o surgimento do Protocolo de Intenções Gerais para a Frente Ribeirinha de Lisboa e do Documento Estratégico sobre áreas sem atividade portuária exclusiva reconhecida, estabelecendo uma parceria público-pública entre a APL e a CML, definiram-se os objetivos a

atingir e as linhas orientadoras e estratégicas a adotar em matéria de transformação do território. Tratam-se de instrumentos que estabelecem um modelo de cooperação horizontal e de coordenação vertical de cariz institucional, recorrendo a vários níveis da administração, permitindo o solucionamento de operações complexas, onde a compatibilização de ações e objetivos é um elemento essencial na prossecução de intervenção no território.

IV.3. ESCALA HUMANA |

ENTRE SANTOS E SANTA APOLÓNIA



FIG. 62. Planta de localização da área em estudo, entre Santos e Santa Apolónia.

Na escala humana considera-se o indivíduo e a sua relação com o rio e com as dinâmicas que lhe são intrínsecas, urbanas e portuárias, como referência determinante na seleção e posterior análise da área de estudo delimitada segundo critérios estabelecidos no subcapítulo anterior. Assim, assumindo a intenção de reconexão cultural e social com o rio, de devolver a frente de água à esfera pública e de reintegrar as dinâmicas portuárias na cidade, a área de estudo selecionada cinge-se ao troço contínuo do arco ribeirinho compreendido entre Santos e Santa Apolónia, núcleo ribeirinho da cidade, que abrange áreas de atividade portuária, áreas sem atividade portuária exclusiva reconhecida, estabelecidas como zonas de cooperação institucional e áreas sem atividade portuária conexas atuais ou previstas, entregues ao município.

A importância da revitalização deste troço ribeirinho advém da sua localização geográfica relativamente à cidade e à própria Área Metropolitana de Lisboa e resulta num domínio global, não só de historicidade e simbolismo, mas também de funcionalidade de um centro de poder político, social, comercial e urbanístico. Como rosto de um eixo urbano com uma forte identidade cultural, de Belém ao Parque das Nações, a zona ribeirinha da Baixa Pombalina apresenta-se como um possível epicentro ao nível da revitalização, com condições favoráveis ao encadeamento de uma sucessão de intervenções. À semelhança do que aconteceu nas áreas compreendidas neste troço territorial, como no caso da Praça do Comércio e Ribeira das Naus, e acontece atualmente no Cais do Sodré, Campo das Cebolas e junto a Santa Apolónia, por constituírem parte de uma intervenção contínua a nível territorial, poderão despoletar ações de revitalização que se proliferam naturalmente ao longo do território pelas zonas envolventes. Iniciadas as obras neste troço ribeirinho compreendido entre o Cais do Sodré e Santa Apolónia, a génese desta intervenção global integra uma estratégia governamental de requalificação e

revitalização com o principal objetivo de incrementar atratividade num contexto globalizado.

Conforme se constatou com a análise realizada, este troço, atual alvo de intervenções de revitalização, engloba não apenas zonas desanexadas da APL, como também áreas sob jurisdição desta administração, o que antevê a convergência de interesses e de um conjunto de espaços de diversas vocações. Nesse sentido, torna-se pertinente realizar uma leitura sobre o mesmo, acrescentando a zona ribeirinha de Santos, área sob parceria entre a APL e a CML, tendo em conta a sua proximidade e a presença de realidades, à priori, distintas. Assim, a área de estudo cinge-se a um troço contínuo do arco ribeirinho, a frente ribeirinha da Baixa Pombalina compreendida entre o aterro da Boavista e a Estação de Santa Apolónia, que abrange áreas de atividade portuária, áreas sem atividade portuária exclusiva reconhecida e áreas sem atividade portuária conexa atual ou prevista.

Assim, primeiramente, procede-se à análise do conceitos urbanísticos das intervenções atualmente a decorrer na área de estudo, de forma a perceber de que forma estas soluções respondem às questões levantadas anteriormente, seguindo-se a realização de uma análise que assenta na observação in loco do espaço e da vida pública na área de estudo com o objetivo de consolidar essa análise. De modo a compreender o processo da elaboração e da execução destas intervenções, procedeu-se à realização de entrevistas semiestruturadas junto dos atores municipais e do Porto de Lisboa com o objetivo de compreender qual o papel de cada uma destas entidades no planeamento e na gestão deste território e qual as respetivas visões sobre o processo de intervenção nestes espaços. Uma vez encontradas áreas descaracterizadas e lacunas no planeamento e na gestão urbana, procede-se à elaboração de uma proposta estratégica de intervenção urbana, com o objetivo de colmatar o processo de intervenção global neste território.

IV.3.1. Conceito Urbanístico das Intervenções

Ligação Patrimonial de Lisboa ao Rio

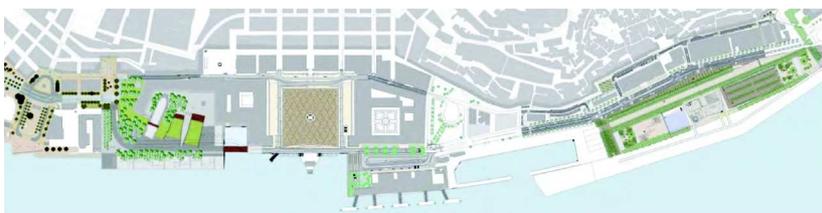


FIG. 63. Conceito Urbanístico para a zona de intervenção entre o Cais do Sodré e Santa Apolónia.

O plano de intervenção para esta área, delimitado a norte pelo tecido urbano consolidado e a sul pelo rio Tejo, engloba não só a recuperação e reinterpretação dos espaços do Cais do Sodré e da Ribeira das Naus, como também a reabilitação dos quarteirões da Av. Infante D. Henrique, entre o Campo das Cebolas e Santa Apolónia, e a recuperação parcial dos pisos térreos dos edifícios da Praça do Comércio. Os objetivos e as principais linhas de atuação para a requalificação e reabilitação urbana da frente ribeirinha da Baixa Pombalina constam do Documento Estratégico Frente Tejo (RCM n.º78/2008: 2657), tal como mencionado anteriormente no presente capítulo, sendo estes:

- i)** contribuir para a uma nova projeção de Lisboa a nível europeu e mundial e para uma nova apropriação do rio, da frente ribeirinha e da Baixa pelos portugueses;
- ii)** reforçar a complementaridade entre a frente ribeirinha e o conjunto da Baixa Pombalina;
- iii)** qualificar a identidade do lugar e a sua qualidade cénica;
- iv)** consolidar a centralidade histórica, simbólica e patrimonial da Praça do Comércio e Frente Ribeirinha, captando novas formas de utilização e fruição;
- v)** promover uma vivência multifuncional, compatibilizando o simbolismo e os diversos usos; vi) dinamizar a vida económica, social e cultura.



FIG.64. Render da proposta urbana para o Cais do Sodré.



FIG.65. Render da proposta urbana para o Largo do Corpo Santo.



FIG.66. Intervenção na Ribeira das Naus.

Cais do Sodré/Corpo Santo

Os objetivos estipulados para o Cais do Sodré/Corpo Santo no documento estratégico Frente Tejo visam fundamentalmente o enquadramento e articulação dos espaços existentes nesta área: Praça do Cais do Sodré (incluindo o Jardim Roque Gameiro); polo das Agências Europeias; Estação do Cais do Sodré e terminal fluvial; praça do Corpo Santo; Ribeira das Naus; e área urbana a norte, nomeadamente o Chiado. A intervenção nesta área segue uma lógica de articulação entre os espaços públicos referidos, promovendo a sua relação com a malha urbana consolidada e com o Tejo, contrariando a sua descaracterização e otimizando as condições de circulação pedonal nesta área da cidade.

Ribeira das Naus

O projeto da Ribeira das Naus foi desenvolvido pela Global Arquitetura, Lda. e pela PROAP, Estudos e Projetos de Arquitetura Paisagista, Lda. e, segundo o documento estratégico Frente Tejo, teve como premissa a recuperação e reinterpretação do espaço concebendo-o como área unificada de fruição pública por eliminação da barreira que delimita os edifícios afetos à Marinha. Este deve ser lido em complementaridade com a Praça do Comércio, um espaço monumental e o outro um novo jardim com uma multiplicidade de valências e funções, sem esquecer a relação do espaço com o património histórico, através da revelação das estruturas de contenção da Doca da Marinha, e com o Tejo, através da definição de zonas de estadia de contato direto com o rio.

Praça do Comércio

O projeto de espaço público da Praça do Comércio, da autoria da Bruno Soares Arquitetos, pretendeu preservar a integridade morfológica da praça, valorizando o seu carácter monumental. Surge assim um espaço

de uso predominantemente pedonal, com uma vivência potenciada pela diversificação de usos instalados nas alas nascente e poente. O espaço foi projetado tendo em consideração a sua articulação e complementaridade com as áreas urbanas envolventes, sem esquecer o contato privilegiado com o rio Tejo. Já para a Estação Sul Sueste, a ideia é transformá-lo numa “gare marítimo-turística”, gerida pela Associação de Turismo de Lisboa e financiada com verbas da Taxa Municipal Turística.

Campo das Cebolas/Doca da Marinha

A proposta centra-se na criação de um espaço urbano de conforto através de um conjunto de operações. Na zona abrangente ao Campo das Cebolas propõe-se uma praça voltada para a cidade, recolhida sob um arbóreo, mas ao mesmo tempo mais próxima e mais aberta ao rio. Promove-se a criação de um espaço agradável que se construirá como um palco da vida urbana.

A grande operação realizada na Doca da Marinha, além da reformulação do programa edificado, assume a condição de um espaço de descompressão sendo o seu funcionamento programático dividido em duas áreas. A Poente, localizam-se os edifícios e equipamentos de uso mais público. Um equipamento cultural na extremidade da doca, junto à Estação Fluvial Sul/Sueste, funciona como espaço de apoio a eventos náuticos ou outros, contendo ainda um espaço de restauração associado a uma esplanada. A Nascente, junto ao limite da Doca, contrapondo-se ao edifício do equipamento cultural, localiza-se o edifício que engloba os relocizados serviços da Marinha e da APL estabelecimentos de restauração, aproveitando as vistas, simultâneas, sobre o rio e a cidade.



FIG.67. Praça do Comércio.



FIG.68. Render da proposta urbana para o Campo das Cebolas.

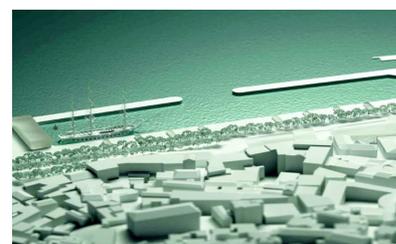


FIG.69. Render da proposta urbana para a doca da Marinha.

Terreiro do Trigo/Santa Apolónia

A proposta para esta zona aposta no seu potencial turístico, passando pelo desenho de áreas de circulação pedonal e viária, pela requalificação e articulação dos diversos espaços públicos e pelo reforço da sua relação com o tecido consolidado envolvente. Articulado com estes espaços públicos e num enquadramento de colaboração institucional entre a APL e a CML, foi lançado em Março de 2010 o Concurso Público de Concessão para a elaboração do Projeto Terminal de Cruzeiros de Lisboa, que prevê a instalação do novo terminal no espaço ribeirinho entre a Doca da Marinha, a Estação ferroviária de Santa Apolónia e a Av. Infante D. Henrique. O projeto vencedor do concurso é da autoria do Arq. Carrilho da Graça e da Global Arquitetura Paisagista, Lda., que consiste num edifício volumetricamente compacto com uma libertação do espaço envolvente para a criação de um boulevard ribeirinho que potencia a relação da população com o rio, e com os bairros históricos de Alfama, Mouraria, Castelo e Baixa Pombalina. A multifuncionalidade do espaço público traduz-se na diversidade tipológica dos espaços criados, nomeadamente a Praça do Jardim do Tabaco, de enquadramento ao edifício da Alfândega de Lisboa; o plano de água do Jardim do Tabaco, evocando a antiga Doca do Jardim do Tabaco e os Jardins Nordeste e Sudeste. Para este espaço está ainda prevista a continuidade do percurso ciclável existente a ponte, bem como a ligação ao circuito proposto para a margem oriental até ao Parque das Nações.



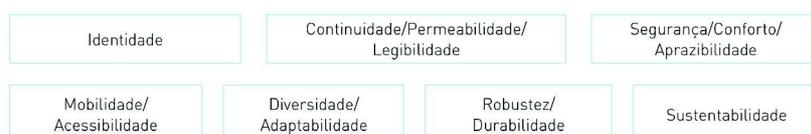
FIG.70. Render da proposta urbana para o novo Terminal de Cruzeiros.

IV.3.2. Um Olhar sobre o Espaço e a Vida Pública

No âmbito deste trabalho, realiza-se uma avaliação sobre o espaço público, denominador comum no troço ribeirinho de Santos a Santa Apolónia, analisando-se a relação urbana e social do espaço, tendo em conta a definição portuária ou urbana de cada zona, e debruçando-se também sobre os respetivos projetos que se encontram em realização. Assumindo que um processo de revitalização é sustentado pela presença humana e pela sua utilização do espaço, tornou-se essencial realizar uma observação *in loco* no troço selecionada com o intuito de compreender de que forma a população se apropria da frente de água e como se relaciona com este espaço.

Desta forma, a observação é realizada na sequência da estratégia global para a frente ribeirinha da Baixa Pombalina com o intuito de conseguir uma análise comparativa entre espaços por revitalizar e espaços intervencionados, tendo-se realizado dois percursos: em direção a oriente, da Praça do Comércio até Santa Apolónia, passando pelo Campo das Cebolas/Doca da Marinha e pelo Jardim do Tabaco; e em direção a ocidente, começando igualmente na Praça do Comércio, passando pela Ribeira das Naus, Corpo Santo, Cais do Sodré e terminando em Santos. Assim, a observação foi feita no mês de Julho, em dias de semana e durante o fim-semana, nos períodos da manhã e da tarde, de forma a conseguir a máxima informação possível.

Seguindo algumas das propostas de FERNANDES (2012), a análise sobre este território assenta na utilização e sistematização de ideias base adaptadas como critérios qualificadores do espaço público na frente ribeirinha, obtendo-se uma metodologia de avaliação qualitativa



QUADRO 12. Critérios qualificadores do espaço público da frente ribeirinha de Lisboa

Terreiro do Paço – Estação Sul Sueste - Campo das Cebolas/Doca da Marinha – Jardim do Tabaco/Santa Apolónia

IDENTIDADE



FIG. 71. Pessoas no Cais das Colunas, fotografia da autora, 2016.



FIG. 72. Terreiro do Paço, fotografia da autora, 2016.



FIG. 73. Estação Sul/Sueste, fotografia da autora, 2016.

Iniciando o percurso no Terreiro do Paço, primeiro local de uma intervenção global, constata-se o reconhecimento dos valores singulares e identitários do local através do enaltecimento da própria Praça do Comércio, com a elevação de uma placa central, e da preservação do Cais das Colunas original, mantendo-se assim a monumentalidade da antiga entrada na cidade e a própria relação com o rio Tejo. A praça define-se como um espaço de contemplação, sem mobiliário urbano, e, assim, local de passagem por parte da população local e de turistas aos quais é possibilitada a estadia em esplanadas, junto das arcadas, definindo, no todo, um padrão de vida específico de um local memorável.

Seguindo para nascente a partir do passeio ribeirinho do Terreiro do Paço, chegamos ao espaço envolvente á estação Sul Sueste, antiga porta de ligação fluvial da cidade às linhas ferroviárias do sul do país e que se encontra atualmente desocupada e visivelmente degradada, tornando o espaço envolvente algo descaracterizado e, conseqüentemente, local de passagem essencialmente por parte de quem utiliza a estação metropolitana. Contudo, é possível identificar alguma permanência por parte da população no extremo poente da estação que ladeia o Cais das Colunas e de onde se estabelece uma relação visual com o rio e com a própria frente de água da cidade, do Terreiro do Paço, Ribeira das Naus e a zona portuária de Alcântara.

A nascente da estação encontra-se a decorrer, de momento, as obras de intervenção na zona do Campo das Cebolas, para a criação de espaço público, e onde, pela precocidade da observação, se revela uma

apropriação efémera por parte da população, sendo este atualmente um local de mera passagem. Contudo, o programa para esta área configura-se positivo no sentido em que a anterior utilização como zona de estacionamento dará lugar a um espaço urbano que recuperará as valências de outros tempos, com a criação de uma praça voltada para a cidade e para as pessoas com o objetivo de recuperar a vida urbana identitária da antiga Ribeira Velha. Também nesse sentido, surgiram elementos das escavações arqueológicas que detetaram vestígios dos muros do antigo Cais da Ribeira Velha, que vão ser aproveitados no novo projeto.

Integrada neste projeto encontra-se a Doca da Marinha que, aquando da visita, permanecia vedada e sem acesso autorizado à população, pelo que houve limitações na observação do local. No entanto, segundo a CML, está programada a abertura da doca sobre a Avenida Infante D. Henrique, através de um longo passeio arborizado, bem como para a zona poente da doca, junto à estação Sul/Sueste, com a implantação de um equipamento cultural, enquanto as funções da Marinha e da APL aqui presentes serão realocizadas para um novo edifício que terá lugar na extremidade nascente da doca. Este princípio de abertura de um espaço que sempre esteve fechado, estando associado à atividade portuária, contraria aquelas que sempre foram as suas características identitárias, o que estabelecerá, no futuro, a criação de uma nova imagem e identidade do espaço com a interação entre atividade portuária e vida urbana.

Neste troço, a área presentemente vedada estende-se no prolongamento da Avenida Infante D. Henrique, entre a Doca da Marinha e Santa Apolónia, sendo que no caso da zona ribeirinha do Terreiro do Trigo até Santa Apolónia, se deve à atual execução de obras, o que condicionou, mais uma vez, a observação do local. Apesar da necessidade de maturação da intervenção, uma observação antecipada evidencia o carácter transitório deste local, constituindo a



FIG. 74. Campo das Cebolas em obras, fotografia da autora, 2016.



FIG. 75. Doca da Marinha, com acesso restrito, fotografia da autora, 2016.



FIG. 76. Doca da Marinha vedada no prolongamento da av. Infante D. Henrique, fotografia da autora, 2016.

Avenida Infante D. Henrique uma artéria rodoviária de intenso tráfego e uma mera zona de passagem por parte da população. A natureza da avenida e a atividade portuária localizada a sul da mesma moldaram, durante décadas, o padrão de vida de toda esta área, o que, com as novas intervenções pretende ser alterada. A aposta na transformação da avenida num boulevard ribeirinho bem como num novo desenho de áreas de circulação pedonal e viária constituem parte integrante do projeto do novo Terminal de Cruzeiros de Lisboa. Este edifício terá, na sua envolvente, espaços públicos multifuncionais que evocam as características identitárias da zona com a praça do Jardim do Tabaco, de enquadramento ao edifício da Alfândega, antigo celeiro do terreiro do Trigo, bem como a implantação de um plano de água, reavivando a antiga Doca do Terreiro do Trigo. Desta forma, a dinâmica que se pretende gerar visa, tal como na Doca da Marinha, a criação de um novo padrão de vida do local baseada na aproximação das pessoas a um espaço que sempre possuiu um carácter laboral portuário, potenciando-se a relação da população da cidade e dos que a visitam com o Tejo e com os bairros históricos da Baixa Pombalina, Alfama, Castelo e Mouraria, ao contrário do que se observa atualmente.

CONTINUIDADE/ PERMEABILIDADE/ LEGIBILIDADE



FIG. 77. Doca da Marinha vedada no prolongamento da av. Infante D. Henrique, fotografia da autora, 2016.

Numa perspetiva longitudinal, a frente ribeirinha da Baixa Pombalina apresenta uma continuidade espacial através da avenida Infante D. Henrique, apresentando contudo, a partir da zona do Terreiro do Paço, algumas interrupções espaciais. Passando a zona envolvente à estação fluvial Sul / Sueste deparamo-nos com a Doca da Marinha que, apesar de integrada num projeto de criação de espaço de fruição pública, no momento da observação permanecia vedada, constituindo um impasse na frente rio. Contudo, a relação da zona do Campo das Cebolas com a Doca da Marinha reveste-se de especial importância, tornando-se mais franca e permitindo o acesso efetivo até ao rio através da Doca

da Marinha, de onde se terão vistas privilegiadas sobre a encosta da Sé e Castelo e sobre o Tejo. Para a futura praça do Campo das Cebolas pretende-se também que se torne na grande porta de entrada para os que chegarem a Lisboa através do futuro terminal de cruzeiros de Santa Apolónia.

Na generalidade do troço, existe uma permeabilidade visual com a envolvente sendo possível perceber, através da avenida Infante D. Henrique, o traçado urbano que se estende até Santa Apolónia. As referências visuais de todo o espaço integram elementos como a estação Sul/Sueste, a Doca da Marinha ou o futuro espaço público que se irá erguer no Campo das Cebolas, recuperando as características da ampla praça da Ribeira Velha. No seguimento da Doca da Marinha, as obras do terrapleno da doca do Terreiro do Trigo avançam aumentando um amplo espaço aberto que enunciará não apenas um edifício contemporâneo destinado aos cruzeiros da cidade como uma diversidade de espaços criados, como a Praça do Jardim do Tabaco de enquadramento ao edifício da Alfândega de Lisboa e o futuro plano de água do Jardim do Tabaco, evocando a antiga Doca do Terreiro do Trigo.

Para este espaço está ainda prevista a continuidade do percurso ciclável existente a poente, bem como a ligação ao circuito proposto para a margem oriental até ao Parque das Nações.

SEGURANÇA/CONFORTO/APRAZIBILIDADE

Em termos de conforto e apazibilidade, além dos diversos espaços abertos que nascerão neste troço, a intervenção da própria avenida Infante D. Henrique que se transformará num boulevard ribeirinho, arborizado que permitirá uma transição mais suave entre os espaços e a malha urbana da cidade e as zonas junto ao rio. Ao nível do espaço público, na zona do Campo das Cebolas surgirá uma ampla



FIG. 78. Campo das Cebolas visto da Av. infante D. Henrique, fotografia da autora, 2016.



FIG. 79. A Doca da Marinha permanecerá vedada, em parte, fotografia da autora, 2016.

praça arborizada e rebaixada no sentido de a resguardar do tráfego automóvel da Avenida Infante D. Henrique, tornando-se assim mais acolhedora e onde se pretende criar, igualmente, um espaço lúdico para crianças.

Relativamente à zona da Doca da Marinha, além da sua abertura para a criação de espaço público, gerador de conforto e bem-estar, assume também a presença de alguma atividade exclusivamente portuária, numa parcela territorial afeta à Marinha Portuguesa, que, pela natureza das suas funções, requer alguma segurança pelo que estará vedada ao público. Seguindo para poente, na zona envolvente ao novo Terminal de Cruzeiros de Lisboa, a aprazibilidade do local encontrar-se-á na ampliação e diversidade dos espaços públicos onde a utilização de espaços verdes, mobiliário urbano e a presença de água no espelho de água e a proximidade ao rio contribuirão para o conforto da população.

MOBILIDADE/ACESSIBILIDADE

De forma a melhorar a acessibilidade e mobilidade a esta zona, a transformação da própria avenida Infante D. Henrique num boulevard ribeirinho, constitui uma intervenção com potencial na medida em que permite suavizar o tráfego rodoviário da Avenida e facilitar a fruição pública e a circulação pedonal, sendo também suporte dos percursos de mobilidade suave, ciclovias e passeios alargados. No caso da Doca da Marinha, a demolição do muro periférico que atualmente a separa da avenida, dando lugar a um grande passeio arborizado, permitirá o acesso transversal até à área do Campo das Cebolas, entre Santa Apolónia e o Terreiro do Paço. A mesma lógica estende-se à zona envolvente ao novo Terminal de Cruzeiros de Lisboa, até Santa Apolónia, onde se estende o futuro boulevard ribeirinho e uma diversidade de espaços públicos que potenciarão a mobilidade.

Também a programação da construção de um silo de estacionamento junto ao Campo das Cebolas permitirá a reposição de lugares perdidos com a obra, ganhando área ao nível do piso térreo, permitindo o acesso automóvel e potenciando a estadia no local.

DIVERSIDADE/ADAPTABILIDADE

No geral, com a criação de amplos espaços abertos neste troço, prevê-se a sua utilização por parte da população para diversas atividades, como acontece, por exemplo no caso da Doca da Marinha, com a futura implantação de um equipamento cultural e de apoio a eventos náuticos ou outros junto à estação Sul/Sueste e um conjunto de pavilhões de carácter mais efémero, dispostos ao longo da Doca da Marinha, que se destinam a albergar atividades comerciais ou de restauração. A preservação de atividade portuária neste espaço e conciliação com zonas de fruição pública evidenciam a capacidade de adaptação do espaço e a diversidade de funções que será possível observar na zona da doca.

A nascente da Doca da Marinha, até Santa Apolónia, existem condições para a realização de uma diversidade de atividades cívicas fora da vida quotidiana, tornando-o mais rico e versátil graças à capacidade de suporte do território e da própria proximidade ao novo terminal de cruzeiros que mobilizará um elevado número de pessoas. Apesar da presença de obras aquando da observação ao local, neste espaço ocorreu o *The Tall Ships Races* Lisboa 2016, onde foi possível visitar os maiores veleiros do mundo atracados na zona do futuro novo Terminal de Cruzeiros entre Santa Apolónia e o Terreiro do Paço.

ROBUSTEZ/DURABILIDADE

No caso da futura praça que terá lugar no Campo das Cebolas, pretende-se a utilização de betão e pedra de lioz no pavimento que



FIG. 80. O evento Tall Ships Race Lisboa 2016, junto a Santa Apolónia, fotografia da autora, 2016.

lhe conferirá um caráter combinado de simplicidade e solidez e, na generalidade destas áreas, está prevista a utilização de materialidade que requer, à partida, manutenção reduzida, mesmo com uma intensidade de utilização elevada graças ao surgimento do novo Terminal de Cruzeiros de Lisboa.

SUSTENTABILIDADE

Para este troço, no geral, pretende-se apostar em soluções sustentáveis e ecologicamente responsáveis ao nível da materialidade utilizada no pavimento, assim como ao nível do mobiliário urbano para o qual se pretende uma manutenção reduzida. Também com a transformação da avenida Infante D. Henrique de forma a conter a velocidade de circulação, permitirá a diminuição da poluição.

Terreiro do Paço – Ribeira das Naus – Corpo Santo – Cais do Sodré - Santos

IDENTIDADE

Seguindo pelo passeio ribeirinho para ponte do Terreiro do Paço, surge um espaço cuja intervenção passou pela recriação do passado, com a revelação das estruturas de contenção da antiga Doca da Marinha em sintonia com a nova utilização como espaço público. Neste espaço conjuga-se a contemporaneidade e a história com a apropriação por parte da população dos planos relevados inclinados e da nova escadaria que se assume como a nova praia urbana da cidade, permitindo o contato direto com o rio.

Junto ao rio, no limite ponte da Ribeira das Naus, deparamo-nos com o complexo das sedes da Agência Europeia de Segurança Marítima e do Observatório Europeu de Droga e Toxicodependência, que formam uma praça central marcada pelas suas atividades tornando-se esta uma zona de passagem essencialmente para quem aqui exerce



FIG. 81. Doca seca do Arsenal da Ribeira das Naus, fotografia da autora, 2016.



FIG. 82. Turista na praia urbana da Ribeira das Naus, fotografia da autora, 2016.

funções. Contudo, a presença de mobiliário urbano a sul da praça e no seguimento da Ribeira das Naus e o Cais do Sodré permite a estadia por parte de quem passeia junto ao rio.

No prolongamento da Avenida da Ribeira das Naus chegamos ao Largo do Corpo Santo onde, apesar da prematuridade da observação tendo em conta o decorrer das respetivas obras, se observa uma intensa vida urbana gerada pela existência de elementos marcantes como quiosques, arborização, mobiliário urbano, entre outros. Trata-se de constituintes que se pretendem valorizar e reutilizar para o nascimento de um novo espaço público que permite uma apropriação continuada, por parte da população, até ao Cais do Sodré. Este projeto, bem como o da zona do Cais do Sodré configuram-se positivos na medida em que a aposta num novo espaço público segue uma lógica de enquadramento e de articulação entre estes, a Estação do Cais do Sodré e o terminal fluvial, o polo das Agências Europeias, e a Ribeira das Naus. A ligação deste espaço à cidade, nomeadamente ao Chiado, assim como a presença da estação e do terminal fluvial, fazem do Cais do Sodré um local de interface infraestrutural que move um vasto número diário de pessoas, apesar das obras, o que reforça o espírito do lugar. Apesar do papel de espaço “charneira” no sistema de circulação, a dinâmica gerada nesta zona apenas se faz sentir a nascente destas infraestruturas, onde, além do futuro espaço público, existem algumas concessões ligadas à restauração, que tiram partido da movimentação da zona, e à vida noturna, muito associada ao Cais do Sodré.

Seguindo para poente, junto ao rio, na zona do Cais do Gás, a realidade é totalmente diferente, sendo esta zona marcada pela presença de alguns barracões concessionados para a armazenagem de equipamento de náutica de recreio, para desporto e para restauração, estando alguns destes sem uso ou em estado degradado. Apesar da falta de mobiliário urbano e de melhores condições de permanência neste local, durante o dia é possível encontrar pessoas sentadas nos



FIG. 83. Pescador no pontão do Cais do Gás, fotografia da autora, 2016.



FIG. 84. Pessoas a fazer exercício em Santos junto ao rio, fotografia da autora, 2016.

pontões, incluindo pescadores, assim como algumas embarcações de recreio, estando este espaço marcado pela relação com a água. As atividades associadas ao rio constituem um elemento característico e de potencial a desenvolver e implementar na lógica urbana local.

Na frente ribeirinha de Santos a apropriação por parte das pessoas faz-se sentir graças à ciclovia e ao pequeno passeio ribeirinho onde é possível identificar ciclistas e pessoas em passeio, embora em número reduzido tendo em conta a movimentação das infraestruturas ali próximas. A existência de algumas concessões relacionadas com desporto, restauração e discotecas, geram uma vida urbana noturna mais intensa, relativamente à diurna.

CONTINUIDADE/ PERMEABILIDADE/ LEGIBILIDADE

No Terreiro do Paço, o alinhamento da praça em relação ao cais das colunas constitui um eixo monumental com o Arco da Rua Augusta, a estátua de D. José I central na praça e o Cais das Colunas que confirmam a ligação deste espaço ao rio e à cidade, assim como a simetria das fachadas dos Ministérios em relação à praça asseguram uma lógica sistemática e de relação dos edifícios. O espaço da Praça do Comércio é interligado e complementado com o espaço da Ribeira das Naus cuja definição de um novo alinhamento preciso, figura uma nova avenida ribeirinha onde o nivelamento do pavimento da via rodoviária em relação zona pedonal permite manter a unidade e continuidade com a envolvente. As arcadas dos Ministérios funcionam enquanto elementos contínuos de transição entre o espaço construído e o espaço aberto, permitindo uma permeabilidade visual sobre toda a envolvente, assim como a própria abertura da praça para o rio representa o rosto da cidade quer a partir de terra como do Tejo. A partir da zona do Cais das Colunas, seguindo o passeio ribeirinho é possível observar as zonas envolventes desde o espaço aberto da Ribeira das Naus até ao pontão junto do edifício da Agência Europeia de Segurança



FIG. 85. Ribeira das Naus, Avenida ribeirinha, fotografia da autora, 2016.

Marítima (AESM). A centralidade simbólica da estátua de D. José I, a unidade arquitetónica, e a reorganização e condicionamento do trânsito, aumentando a dimensão da placa central e a diferenciação de materialidade entre os arruamentos e a praça, a unificação da mesma através de uma atuação ao nível da materialidade dos pavimentos e da integração do seu desenho com a envolvente, valorizando a legibilidade da dimensão global do espaço.

Seguindo para poente, como elementos identitários e referências visuais deste local, além da praia urbana e do novo espelho de água, temos também a restituição de parte da doca seca do Arsenal da Marinha. A diferenciação do material usado no pavimento relativamente à zona da Praça do Comércio permite a distinção entre estes dois espaços. No prolongamento da Ribeira das Naus, chegamos ao Largo do Corpo Santo, atual palco de intervenções que se afiguram positivas na medida em que pretendem dar continuidade à lógica de articulação entre os espaços públicos adjacentes, como a Ribeira das Naus e o Cais do Sodré, com a criação de uma área de circulação pedonal e de transportes públicos. Junto ao rio, no limite poente da Ribeira das Naus, deparamo-nos com o edifício que delimita o polo das Agências Europeias, a sede da Agência Europeia de Segurança Marítima, que se estende até à linha última da frente-rio através de uma consola que desenha uma passagem inferior junto ao rio, permitindo uma permeabilidade visual entre a zona da Ribeira das Naus e o Cais do Sodré.

O programado alargamento de passeios, continuidade de percursos pedonais, aumento da arborização e a aposta na criação de eixos exclusivos aos transportes públicos estende-se à zona do Cais do Sodré, promovendo a relação entre as malhas urbanas. Esta ligação entre espaços é realizada igualmente pelo passeio ribeirinho através da utilização da mesma materialidade à base de calçada portuguesa, que se prolonga desde o Terreiro do Paço até ao Jardim Roque Gameiro,



FIG. 86. Passeio ribeirinho prolonga-se do Cais do Sodré até ao Terreiro do Paço, corredor ribeirinho, fotografia da autora, 2016.

que fará parte da recuperação da tipologia da Praça-Jardim do Cais do Sodré, o que assegurará a complementaridade dos espaços.

A transição da zona intervencionada do Cais do Sodré para a zona de Santos, junto ao rio, é realizada de uma forma descontínua ao nível do espaço público e de espaços verdes, uma vez que a zona de Santos não se encontra incluída na dinâmica de intervenção atual da zona. Apesar da presença de alguns edifícios de restauração e de vida noturna também em Santos, o caráter funcional desta zona é distinto, sendo um lugar marcado por uma descaracterização notória, com um acesso meramente local por parte de quem aqui trabalha, o que intensifica essa quebra. Tendo em conta o traçado urbano e a natureza dos limites físicos da frente de água de Santos, assim como a limitada cércea estabelecida para as edificações, a permeabilidade entre a cidade sobre o rio nesta área é facilitada, potenciando-se essa relação. A existência de algum edificado abandonado ou devoluto interrompe essa transparência transversal em certas zonas vedadas, ao contrário do que acontece ao nível longitudinal, ao longo do passeio ribeirinho, a partir do qual a frente de água de Santos se apresenta como enquadramento visual que se estende até à zona da doca de Alcântara. Os elementos identitários da zona de Santos encontram-se essencialmente ao nível do limite físico da frente-rio onde encontramos os pontões do Cais do Gás e na própria paisagem que, pelas características do recorte da própria linha da frente de água, que desenha um plano de visão que abrange a zona portuária de contentores de Alcântara.



FIG. 87. Espaço degradado na frente de água em, fotografia, a autora, 2016.



FIG. 88. Santos, relação visual com o rio e com a zona portuária de Alcântara, fotografia da autora, 2016.

SEGURANÇA/CONFORTO/APRAZIBILIDADE

Na Praça do Comércio os passeios das esplanadas passam a incorporar as arcadas, aumentando os níveis de conforto proporcionando-se a apropriação destes espaços em períodos distintos. O passeio ribeirinho é alargado oferecendo melhores condições de conforto, segurança e de ligação à zona da Ribeira das Naus.

Já na Ribeira das Naus a presença de sistemas de iluminação, de espaços verdes e mesmo a diferenciação de pavimento nos espaços de circulação pedonal e ciclável e o nivelamento entre a via rodoviária e a pedonal fornecem algum conforto. Neste espaço, um elemento de particular relevância na promoção de bem-estar da zona é a escadaria ribeirinha, sendo apropriada de forma consistente por todas as faixas etárias pelo seu contacto com o rio.

Seguindo pela Avenida da Ribeira das Naus e chegando à zona do Largo do Corpo Santo, o aumento da área de circulação pedonal, a restrição de vias rodoviárias, assim como a utilização de mobiliário urbano, permitem uma fruição mais confortável do espaço.

Relativamente à zona do Cais do Sodré, a apazibilidade do local encontrar-se-á na ampliação da praça Duque da Terceira onde a circulação automóvel se realizará mais intensamente, deixando as laterais e a zona do Jardim Roque Gameiro para a circulação de transportes públicos, perdendo-se a zona de estacionamento pré-existente e o aumentando do espaço público com a implementação de árvores e mobiliário urbano.

No caso da zona de Santos, como espaço generalizadamente descaracterizado, a inexistência de mobiliário urbano, de sistemas de iluminação, assim como a sobreposição da ciclovia e a via de acesso rodoviário local, evidenciam o desconforto gerado no local.

MOBILIDADE/ACESSIBILIDADE

O percurso ao longo do troço foi realizado, na generalidade, de forma fluída, apesar do decorrer das obras que, uma vez terminadas, evidenciarão o programado aumento do espaço público afeto aos peões, em detrimento do automóvel, a oferta de transportes públicos e a utilização e nivelamento de pavimento mais confortável entre via rodoviária e pedonal, como no caso da Ribeira das Naus, facilitando a



FIG. 89. Pessoas na praia urbana da Ribeira das Naus, fotografia da autora, 2016.



FIG. 90. Cais do Sodré, área destinada à circulação pedonal e de transportes públicos, fotografia da autora, 2016.



FIG. 91. Cais do Sodré, passagem pedonal e da ciclovia junto ao rio apesar das obras, fotografia da autora, 2016.

mobilidade por parte da população. Essa mobilidade mantém-se até à zona da frente de água de Santos, embora com sinais de degradação ao nível da pavimentação, e com uma acessibilidade mais reduzida que poderá ser melhorada.

DIVERSIDADE/ADAPTABILIDADE

Começando no Terreiro do Paço, a vasta área permite a ocorrência de vários eventos ocasionais, tais como a passagem de ano, projeções de multimédia nas fachadas e concertos, uma capacidade multifuncional que acentua a adaptabilidade do local. Também na zona da Ribeira das Naus, com a presença da esplanada junto ao pontão a poente, apoiada por um quiosque fixo e outro ocasional, é induzida uma dinâmica social, especialmente motivada pela vista sobre o rio, que se manifesta quer no período diurno como noturno. Durante o dia é possível encontrar pessoas em passeio ou na praia urbana ou nas zonas relvadas, lisboetas mas especialmente turistas, enquanto durante a noite a permanência ou passeio é realizado essencialmente por parte de residentes.

Já entre o largo de Corpo Santo e o Cais do Sodré, tratando-se de espaços exteriores amplos com uma fluência pedonal brevemente reforçada, poderão albergar diversos acontecimentos ao nível do exterior, além da atividade noturna já decorrente ao nível dos espaços de restauração e discotecas destas áreas.

Na zona da frente de água de Santos, associado ao desporto e à restauração, está alguma dinâmica ainda presente no local, embora pouco significativa, ao contrário da vida noturna que se faz sentir mais intensamente. A existência de diversas edificações assim como de amplos espaços abertos fornecem à frente ribeirinha de Santos, a capacidade de albergar diversas atividades cívicas ligadas ao rio.



FIG. 92. Esplanada no pontão junto à Ribeira das Naus, fotografia da autora, 2016



FIG. 93. Ribeira das Naus, pessoas à sombra nos espaços verdes, fotografia da autora, 2016



FIG. 94. Recinto exterior de discoteca em Santos junto ao rio, fotografia da autora, 2016.

ROBUSTEZ/DURABILIDADE

A generalidade destas áreas recentemente intervencionadas apresentam alterações ao nível da materialidade do pavimento conforme a intensidade de utilização em cada uma, sendo que é possível observar a presença de materialidade permeável, calçada portuguesa no passeio ribeirinho, cubos de basalto no piso rodoviário, entre outros, na generalidade em bom estado. Também para as zonas atualmente em obras, como são os casos do Largo de Corpo Santo e o Cais do Sodré, está prevista a utilização de materialidade que requerem, à partida, manutenção reduzida, ao contrário do que acontece na zona ribeirinha de Santos onde o pavimento se encontra em mau estado, mesmo com intensidade de utilização reduzida.

SUSTENTABILIDADE

As apostas assentam na utilização, sempre que possível, de pavimentos permeáveis e recicláveis, como no caso da Praça do Comércio, cuja placa central incorpora um pavimento permeável em terraway (gravilha e lioz), e na zona da Ribeira das Naus, um pavimento revestido a basalto na via rodoviária e pedonal. Também na ponte de atravessamento entre a Ribeira das Naus e a Praça do Comércio onde o pavimento de circulação automóvel consiste num vigamento contido entre chapas metálicas ligeiramente mais elevadas, de forma a conter a velocidade de circulação, diminuindo a poluição.

Já nas zonas de Corpo Santo e Cais do Sodré, prevê-se manter a lógica sustentável ao nível da materialidade utilizada, assim como ao nível do mobiliário urbano com o qual se pretende uma manutenção reduzida, o que poderá constituir uma aposta para a frente de água de Santos, com soluções sustentáveis e ecologicamente responsáveis.



FIG. 95. Avenida da Ribeira das Naus, pavimento com pouca manutenção, fotografia da autora, 2016.



FIG. 96. Cais do Gás, pavimento em mau estado, fotografia da autora, 2016.



FIG. 97. Praça do Comércio, pavimento permeável, fotografia da autora, 2016.

IV.3.3. O processo de Intervenção

Uma vez analisados os planos e projetos vigentes sobre o troço ribeirinho entre Santos e Santa Apolónia e realizada posteriormente a observação in loco sobre o espaço público, com as intervenções atualmente a decorrer nesta zona, constata-se que o processo de intervenção se encontra, no geral, implementado de acordo com os modelos urbanísticos descritos anteriormente no presente capítulo e estabelecidos nos respetivos planos e projetos. Tendo em conta a natureza das diversas zonas e seguindo a lógica de separação territorial deste troço segundo zonas afetas à APL, zonas transferidas da APL para a CML e zonas de parceria entre a APL e a CML, é possível constatar, também pelo decorrer das obras, que a ação de intervenção na frente ribeirinha é facilitada em terrenos pertencentes à CML ou transferidas por parte da APL. A requalificação do Terreiro do Paço despoletou este processo na área mais emblemática da cidade, seguindo-se a Ribeira das Naus e as recentes intervenções no Cais do Sodré e Corpo Santo, compondo estes exemplos não somente da abertura da CML no processo de intervenção, como também da sua urgência em revitalizar esta zona da cidade. Entre espaços de naturezas distintas, o espaço público apresenta-se como denominador comum, demonstrando-se, na generalidade, com qualidade, respeitando os critérios qualificadores sobre os quais se realizou a observação.

Enquanto estas intervenções abrangem território pertencente à CML, foi possível identificar zonas como o Terreiro do Trigo, Campo das Cebolas, Doca da Marinha e Santos que constituem situações distintas que levantaram diversas questões. No sentido de compreender o processo de intervenção nestes espaços ribeirinhos, procedeu-se a entrevistas com os responsáveis institucionais das entidades envolvidas, sendo o arquiteto Pedro Dinis (ator B) do Departamento de Espaço Público da CML, o arquiteto Rui Alexandre (ator C) da Divisão “Porto-Cidade” do Departamento de Desenvolvimento e Relações

Institucionais da APL e ainda o arquiteto Abrantes Siuza (ator D) do Departamento de Infraestruturas do Estado Maior da Armada da Marinha Portuguesa.

No caso da zona do Terreiro de Trigo, apesar de prevalecer sob a jurisdição da APL e, mesmo tendo esta tomado a iniciativa para a construção de um novo terminal de cruzeiros, dado o aumento do número de turistas na cidade, existem questões relacionadas com as necessidades da cidade, cujo solucionamento diz respeito à CML e que levou à realização de uma conversação entre estas duas entidades de forma a conceber uma intervenção global de requalificação. Segundo o ator C, existe um interesse superior do lado da cidade, por questões de continuidade do território e de reformulação da própria rede viária, tendo-se realizado um trabalho conjunto entre a APL e a CML. Esta dinâmica da cidade com a APL, na perspetiva do ator B, vem reforçar a ideia de que a simbiose cidade-porto é real e que não são   possível conjugar atividade portuária com a dinâmica urbana, como também   benéfico para a cidade na medida em que, no caso específico do novo Terminal de Cruzeiros de Lisboa, além da infraestrutura portuária desejada, se "irá gerar espaço público e regenera o urbana, com o reperfilamento da avenida, tornando tudo coerente".

Relativamente às zonas do Campo das Cebolas e da Doca da Marinha, áreas integradas numa lógica de rela o urbana definida, constatou-se a ocorrência de obras no Campo das Cebolas, território maioritariamente municipal, e a inexistência de qualquer interven o na zona da Doca da Marinha, um enclave militar. No caso da Doca da Marinha, questionou-se a CML, a APL e a Marinha Portuguesa sobre a existência de algum tipo de acordo entre as entidades, pelo que os atores A, B e C confirmaram a existência de um protocolo tripartido entre as entidades. Segundo estes atores, a iniciativa partiu da CML, sendo a responsável pela obra e pela futura área de frui o pública, enquanto que a Marinha irá manter fun es junto da doca e a APL

a gestão urbana do local, permanecendo cada entidade com a sua parcela “sem a ocorrência de honorabilidades nas suas alterações”, como afirma o ator D. Este esclareceu também a existência de um conjunto de equipamentos e veículos de combate à poluição no mar, entre outros, que exigem o seu espaço e que, perante os trabalhos que a CML pretendia imprimir neste espaço, levou a Marinha, também num espírito de colaboração, a transferir estes equipamentos para outras zonas⁶² e a ceder metade da área da Doca da Marinha. Contudo, quando questionado o interesse por parte da Marinha em manter funções nesta área, o ator D mencionou a importância da sua localização estratégica para fins de segurança, definindo-se um raio de ação mais favorável ao apoio de embarcações, poluição do mar, entre outros. Através deste protocolo nasce uma nova dinâmica institucional na relação cidade-porto num espaço desde sempre selado por uma natureza portuária e que no futuro ganhará uma identidade distinta, de maior proximidade com o rio por parte da população.

Por outro lado, ainda numa lógica de parceria, se a polémica cidade-porto encontra soluções, como no caso da Doca da Marinha e mesmo com o novo Terminal de Cruzeiros, em certas zonas de Lisboa esse problema prevalece, como acontece no caso da frente de água de Santos. No seguimento da observação das áreas atualmente em fase de construção, considerando a ligação da zona de Santos à zona de interface de transportes do Cais do Sodré, a proximidade ao centro da cidade e o facto de a sua frente de água se tratar de uma zona de parceria entre a CML e a APL, constata-se que a sua estagnação poderá estar interligada a um impasse institucional.

62. Segundo o ator D, o core da brigada de poluição foi basculado para o Alfeite e para a doca de Santos, entre o estaleiro da Naval Rocha e o Urban Beach, espaço cedido pela APL.

Quando questionados sobre a existência de programas para esta zona, da parte da CML, o ator B afirmou a existência de um modelo urbano, baseado no documento estratégico estabelecido pelas duas entidades, que define, essencialmente, a implantação e demolição de alguns edifícios respeitando as indicações relativas ao sistema de vistas estabelecidas no PDM. Da parte da APL, o ator C assegurou que, além da indicação das volumetrias propostas no modelo estabelecido pela CML, não existe nenhum plano ou parâmetros urbanísticos sugeridos pela CML para esta zona de parceria, onde se espera um papel igualmente ativo da APL no processo de intervenção, tendo o ator C afirmado que existe maior dificuldade na sua concretização através de apenas um documento estratégico. Segundo o ator C, a CML deveria definir este espaço como área de intervenção prioritária, apresentando um plano ou projeto de forma a iniciar o processo de revitalização. Seguindo esta lógica, tendo em conta a elaboração dos Planos de Pormenor da Boavista Nascente e Boavista Poente, seria de esperar que estes englobassem a frente de água de Santos e se apresentasse uma proposta urbana para esta área. Todavia, isso não acontece dado que a frente de água se trata de um território partilhado pelas duas entidades, o que deveria antever a participação de ambas na decisão. De momento a APL apresenta, neste espaço, alguns edifícios concessionados tendo tido a atenção de não o fazer relativamente aos edifícios destinados a demolição, segundo o documento estratégico, que se rege pelas indicações apresentadas no PDM relativamente à preservação dos alinhamentos e dos sistema de vistas, como afirmou o ator B.

Ainda numa perspetiva sobre áreas de parceria entre a CML e a APL, tendo em conta que o caso de Terraplano de Pedrouços contraria este impasse na medida em que se encontra em desenvolvimento um projeto para este espaço, questionaram-se os atores A e C sobre o que terá diferido no processo de intervenção deste espaço,

comparativamente à frente de água de Santos. O ator C afirmou que se terá tratado de uma questão de prioridade, de estratégia e de oportunidades desencadeadas pelo diálogo entre a APL e a CML, pelo que o processo do concurso para o projeto terá sido despoletado pela APL, maior interessado nesta intervenção dada a natureza do projeto. Apesar de atualmente sem a capacidade de realizar planeamento, do ponto de vista de instrumentos, a APL tem a possibilidade de encetar um processo de intervenção para a cidade. Contudo, de momento não existem planos para o porto e para as atividades ligadas à náutica de recreio presentes na frente de água de Santos, o que torna este espaço numa zona expectante e dependente de um entendimento entre as partes. Este “trata-se de um território complexo, dos melhores territórios próximos do rio, no centro da cidade, um espaço privilegiado e por isso, também, cobiçado”, na visão do ator C, afirmando que o natural para esta zona será a abordagem da APL por parte da CML no sentido de realizar um plano ou projeto para esta zona de Santos, esperando que desponte através do desenvolvimento dos atuais planos e projetos por parte da CML na envolvente desta zona. Esta visão é partilhada pelo ator A, da parte da CML, defendendo que a transformação dos espaços a norte desta área e com o reperfilamento da própria Avenida 24 de Julho, se poderão reunir condições para o desenvolvimento de um projeto com o qual se contrarie a sua descaracterização, otimizando as condições de circulação pedonal e consolidando a relação com o Tejo.

O Documento Estratégico de Cooperação sobre a frente de água de Santos constitui uma ferramenta utilitária para a programação de ações que visam a execução de um plano, embora não defina um modelo de ocupação e uso do solo. Este instrumento não apresenta uma utilização expressiva, o que estará relacionado com a ausência de um interesse declarado da parte de qualquer uma das entidades e com a dificuldade associada à programação da urbanização deste

espaço que, uma vez elaborada, poderá contribuir não somente para uma utilização mais difundida nos projetos e ações dos atores em zonas de cooperação, como na intervenção de revitalização específica do espaço da frente de água de Santos.

IV.3.4. Proposta Urbana para a Frente de Água de Santos

Uma vez realizada a análise sobre a frente ribeirinha entre Santos e Santa Apolónia e tendo em conta a devida maturação temporal das intervenções a decorrer atualmente neste troço, é possível verificar a presença de descontinuidades a nível territorial, nomeadamente na frente de água de Santos, uma área estabelecida num acordo de cooperação institucional entre a CML e a APL. Esta zona de parceria entre as duas entidades integra um espaço com um timbro portuário laboral vinculado, estando muito marcado pela ligação com o rio e com a própria dinâmica da cidade de outros tempos. É esta identidade bilateral e a privilegiada proximidade ao rio e ao centro da cidade que fazem deste um espaço complexo e cobiçado, sendo, por isso, necessário solucionar este impasse institucional através da apresentação de um plano ou projeto por parte da CML ou da APL, de modo a enquadrar a lógica de atividade portuária com a lógica urbana. Desta forma, deve estabelecer-se um compromisso entre a necessidade de incutir novas dinâmicas urbanas tirando proveito do valor do espaço, gerando vivências que remetem a população para uma identidade coletiva e memorial deste troço da frente ribeirinha.

Atualmente, a própria cidade vem impor a criação de novas sinergias neste espaço, através das atuais intervenções programadas segundo o Plano de Pormenor da Boavista Nascente, do reperfilamento da Avenida 24 de Julho criando um boulevard ribeirinho, da requalificação do espaço público envolvente ao Largo de Santos e mesmo da extensão de uma ponte pedonal a partir do edifício da sede da EDP. Assumindo estas intervenções, as linhas de orientação estabelecidas entre a APL e a CML no documento estratégico e o modelo volumétrico definido pela CML para este espaço, define-se uma proposta de intervenção, ilustrada na figura 95, que pretende melhorar as ligações à cidade, regulamentar a utilização deste espaço valorizando o espaço público e dinamizá-lo de forma a acolher atividades náuticas diversificadas.

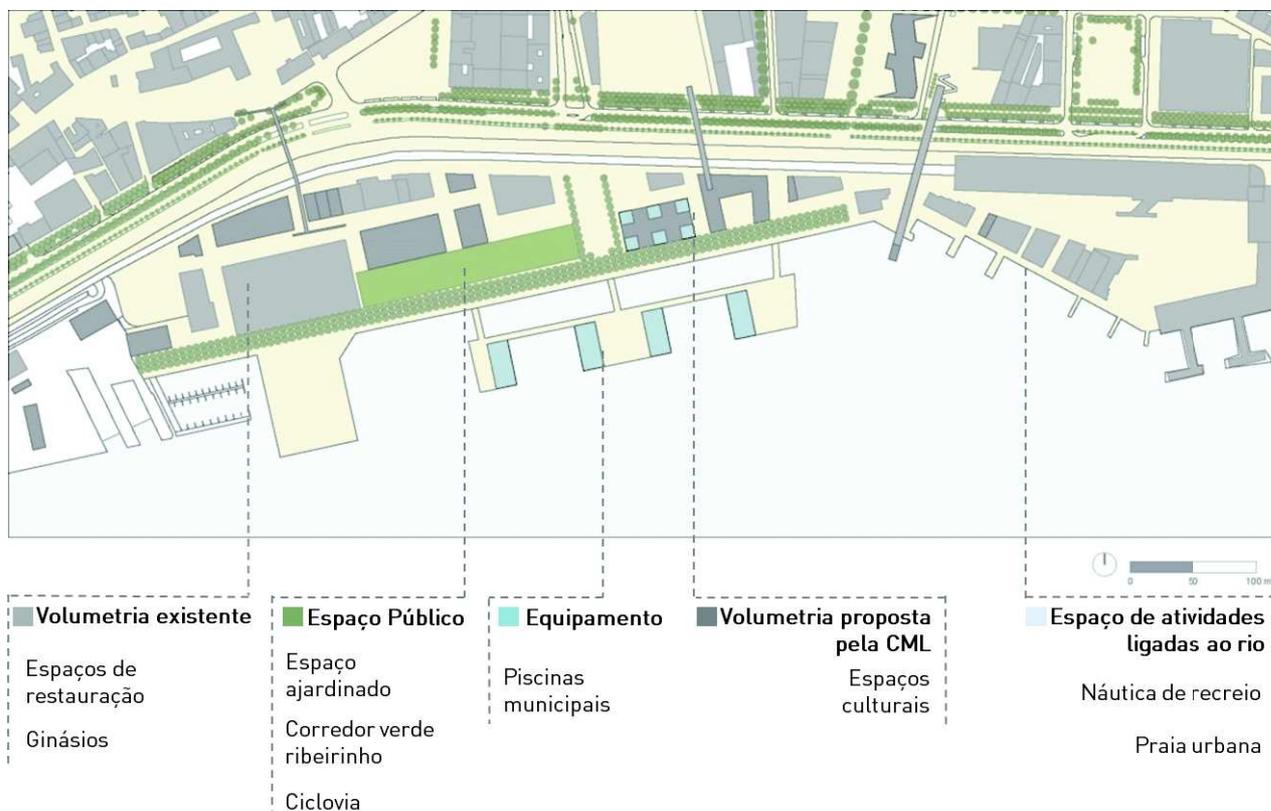


FIG. 95. Proposta de modelo urbano para a frente de água de Santos.

De um modo geral, a proposta tem em conta a volumetria sugerida pela CML, indicando os possíveis usos a implementar, a rede viária a definir e a área de espaço público a criar, respeitando os alinhamentos visuais da cidade sobre o Tejo, salvaguardados segundo o PDM, nomeadamente da Avenida D. Carlos I, assim como os alinhamentos transversais da volumetria aqui presente em relação ao rio. Com esta proposta pretende-se manter as funções de restauração, de comércio, de assistência e de desporto existentes em alguns dos edifícios concessionados, propondo para os volumes desocupados, a instalação de usos de restauração, culturais e desportivos.

A preservação e a preconização de atividades de náutica de recreio como desporto, constitui a base da lógica de interação entre porto e cidade para este espaço, adotando o município, paralelamente e seguindo a mesma lógica de ligação com a água, a instalação de piscinas

municipais. A implementação de piscinas municipais nesta frente de água é proposta com o objetivo de promover as atividades associadas à água, programando-as, especialmente, junto das escolas, na tentativa de incutir às novas gerações o contacto com a água e com o rio. Com esta lógica de relação cidade-porto-água, pretende-se a criação de um espaço único de fruição da população, que poderá, a longo prazo, reconhecer nesta zona partilhada com a APL a importância do porto na cidade, aceitando a dinâmica portuária na lógica cidadina.

Sendo o espaço público o denominador comum de todas as intervenções a decorrer no troço entre Santos e Santa Apolónia, pretende-se manter essa coerência urbana, agregando este espaço às zonas envolventes através deste elemento, com a utilização de materiais semelhantes, mobiliário urbana e espaços verdes. Ao nível do espaço envolvente a estes volumes, junto dos edifícios de vida noturna, propõem-se a criação de um amplo espaço público arborizado com a possibilidade de acesso ao rio através de uma solução semelhante à adotada na Ribeira das Naus, com uma praia urbana que se desenha no prolongamento dos pontões do Cais do Gás de onde saem as embarcações de recreio. Neste espaço pretende-se que o atual parque de estacionamento dê lugar à implantação de espaços verdes e de mobiliário urbano que permitam a estadia das pessoas, sendo o estacionamento deslocado para o futuro parque subterrâneo do Cais do Sodré.

Para este espaço propõem-se ainda a continuidade do percurso ciclável existente a ponte ligando-o ao circuito proposto para as zonas a nascente e que se prolonga até ao Parque das Nações, passando este circuito para junto da Avenida Brasília e libertando a via junto ao rio para circulação pedonal.

IV.4. CONSIDERAÇÕES SOBRE AS ESCALAS DE INTERVENÇÃO

Concebendo a frente ribeirinha de Lisboa como o objeto de estudo central da investigação, considera-se fundamental a compreensão das suas transformações ao longo do tempo e do seu sistema de organização, no sentido de fundamentar a necessidade de intervir nestes espaços.

Assim, como resultados, a uma macro escala constata-se a importância da atividade portuária da cidade na economia nacional e regional que advém de atividades relacionadas com a indústria, transporte de mercadorias, náutica de recreio e tráfego de cruzeiros, sendo que estas atividades se encontram integradas nos desafios de hoje no sentido em que se pretende articular os espaços de interface-rio a uma escala metropolitana, assim como criar novas centralidades e favorecer a esfera pública na apropriação destes espaços. Uma vez analisados os documentos e planos estratégicos, foi possível constatar que os eixos estratégicos comuns contemplam dinâmicas de competitividade, dinâmicas institucionais, territoriais e sociais sob domínios dos quais se destacam o turismo, sistemas de governança, revitalização urbana e identidade e qualidade de vida, respetivamente, como se constata pelo quadro 13:



QUADRO 13. Eixos estratégicos de intervenção comuns aos documentos e planos estratégicos analisados.

Desta forma constata-se a importância da verticalidade e horizontalidade da ação por parte dos agentes, o Estado como proprietário, fazendo-se representar pela APL, entidade responsável pela gestão urbana da frente ribeirinha de água e a CML, principal interveniente na cidade.

Embora haja uma crescente constatação que as transformações das zonas portuárias são processos que envolvem prazos extensos, tal como aconteceu com a criação do porto industrial, há igualmente a percepção da sua enorme importância enquanto lugar histórico. Sobre o aterro recai, a dada altura, a atenção da população que sente uma atração especial por este espaço e entende que a zona portuária se pode converter no maior espaço público de Lisboa, o que, juntamente com o aparecimento de vazios urbanos junto ao rio, levou ao nascimento de diversas oportunidades de criar novos equipamentos e de construir nova arquitetura. Comprova-se que qualquer intervenção nesta zona pode valorizar as potencialidades da arquitetura, como se verifica, por exemplo, com a transformação dos edifícios industriais que, enquanto projetos urbanos, desenvolvem a sua própria presença. No entanto, na frente ribeirinha, os vários vazios desempenham um papel crucial como conjunto coerente de um contínuo cultural no espaço e no tempo, cuja imagem transcende o volume, a estética e a função da arquitetura.

Uma vez realizada a análise aos principais planos, documentos e projetos estratégicos de intervenção na frente ribeirinha da cidade de Lisboa, constata-se que a própria delimitação da frente ribeirinha é determinada incluindo não somente os espaços de relação direta com o rio, abrangidos no arco ribeirinho, mas também os espaços coincidentes com as colinas, vales e arruamentos que definem eixos de visão perpendiculares ao rio estabelecendo com este uma relação visual e a estrutura ecológica urbana que defende a ligação

da estrutura verde da cidade ao estuário. Segundo o PDM, exige-se a criação de condições para acessos pedonais e rodoviários à margem do rio, promovendo uma ligação simbólica e uma fruição da paisagem ribeirinha, excetuando-se os espaços consolidados de uso especial de infraestruturas, sob jurisdição da APL e afetos a uso portuário, com base em fundamentação técnica das suas condições de exploração⁶³. Porém, em termos práticos ao nível do planeamento, o que é definido como “área de intervenção da frente ribeirinha⁶⁴” compreende essencialmente as zonas incluídas no arco ribeirinho, ou seja, essencialmente zonas sob jurisdição da APL que, graças às atividades portuárias, paradoxalmente, têm constituído barreiras à ligação da restante cidade com o rio.

É possível averiguar que a partir dos anos 90, desencadeado pela necessidade de projetar a cidade como capital atlântica devolvendo o rio à urbe, surge um novo ciclo no planeamento e na gestão do território, tendo sido realizados estudos sobre as vocações e as intenções para a frente ribeirinha numa perspetiva de encontrar soluções de interesse quer para o município, quer para o porto de Lisboa. Apesar da visão global sobre este troço territorial, tendo em conta a sua unidade funcional e paisagística, os diversos planos vigentes estão associados a lógicas territoriais distintas, pelo que se devem eliminar especulações sobre as vocações de usos dos vários segmentos da frente ribeirinha num horizonte temporal adequado a ações de planeamento e ordenamento do território. Nesse sentido, é importante identificar as principais orientações estratégicas para este vasto território, sendo possível encontrar pontos fortes e pontos fracos, comuns em alguns casos, identificados no quadro 14.

63. Segundo o número 3 do artigo 18.º do PDM (CML, 2012).

64. Foram realizados por parte da APL, do Município e posteriormente em conjunto.

Planos e Documentos Estratégicos de Intervenção		Pontos Fortes	Pontos Fracos
Documentos Estratégicos do Porto de Lisboa	POZOR (1994)	Invocação da atenção das pessoas para o porto; Limpeza de áreas devolutas, valorização do património; abertura de espaços não utilizados na vertente estritamente portuária.	Geração de especulação imobiliária; Densidade excessiva de construção; Falta de espaços abertos.
	PEDPL (2005)	Regeneração de áreas degradadas e obsoletas com valor patrimonial; Criação de espaços culturais, de recreio náutico e de espaço público junto ao rio; Aumento da competitividade; Melhoria do sistema de transporte e tráfego na atividade portuária; Melhoria da qualidade de vida da população; Diversificação de atividades para a população e para o turismo.	Falta de articulação entre as propostas efetuadas e o edificado existente; Efeito barreira na articulação cidade-porto não é eliminado; Degradação ambiental a longo prazo.
Instrumentos de Gestão Territorial	PROT-AML (2002)	Preservação do património nacional; Reforço do Porto de Lisboa; Combate à exclusão social; Investimento em atividades lúdicas, de turismo e de lazer.	Relação da população com a zona ribeirinha dificultada; Descentralização dos equipamentos de apoio social; Consequente agravamento dos problemas sociais.
	PEL (1992)	Reconhecimento do Arco Ribeirinho como unidade territorial; Despoletar de intervenções de requalificação da zona ribeirinha; Ligação cidade-rio sem se perder o porto; Criação de novas centralidades; Valorização da qualidade ambiental e patrimonial; Dinamização da produção cultural; Redução da sobrecarga do centro tradicional.	Falta de solução para a barreira ferroviária; Falta de propostas que reproximem a população da frente ribeirinha; Elemento "barreira" acentuado em algumas zonas; Falta de articulação com Planos estratégicos.
	PDM (1994/2012)	Devolução da frente ribeirinha às pessoas; Fixação da população; Impulsionamento da reabilitação urbana e de zonas históricas e industriais; Qualificação do espaço público; Promoção da mobilidade sustentável; Valorização do território através de uma dinâmica mista portuária e urbana.	Falta de solução para a barreira ferroviária; Falta de propostas que reproximem a população da frente ribeirinha; Elemento "barreira" acentuado em algumas zonas; Falta de articulação com Planos estratégicos.
Documentos Prospetivos	Acordo APL e CML (2008)	Cooperação entre o Município e a APL; Promoção da utilização pública de espaços mistos; Melhoria da acessibilidade; Ordenamento do tráfego rodoviário; Criação de espaços verdes.	Objetividade de algumas propostas; Relação entre o Município e a APL vaga e sem aparente efeito prático.
	Protocolo APL e CML (2008)	Cooperação entre o Município e a APL; Reconhecimento do potencial de áreas sem utilização portuária para utilização pública; Possibilidade de "acelerar" o processo de intervenção; Estabelecimento de vocações territoriais.	Relação entre o Município e a APL vaga e sem aparente efeito prático;
	DE Frente Tejo (2008)	Consolidação da centralidade da Baixa Pombalina e afirmação da centralidade de Belém-Ajuda; Fruição da frente ribeirinha; Melhoria da acessibilidade e da mobilidade; Contribuição para vivências multifuncionais.	Articulação entre as zonas de intervenção e as áreas ribeirinhas envolventes é um pouco vaga; Dificuldade em atenuar as barreiras rodoferroviárias existentes.
	PGIFR (2008)	Preservação do património histórico; Criação de infraestruturas de suporte ao turismo; Criação de novas atividades culturais, desportivas, lúdicas, comerciais e de restauração; Reordenamento da mobilidade; Promoção da "pedonalidade".	Dificuldade em atenuar as barreiras rodoferroviárias existentes; Congestionamento do trânsito; Propostas um pouco vagas.

QUADRO 14. Pontos Fortes e Pontos Fracos dos Planos e Documentos Estratégicos para a Frente Ribeirinha de Lisboa.

A elaboração destes planos estratégicos de intervenção que, após sujeitos a discussão pública, sofreram alterações ao longo do tempo, procuram responder em conformidade com as orientações estabelecidas. Contudo, apesar da potencialidade reconhecida de alguns dos planos, propostas e documentos estratégicos, muitos destes não se concretizaram devido a diversos motivos tais como:

- i)** pouca vontade política;
- ii)** falta de capacidade de investimento financeiro;
- iii)** complexidade do processo de revitalização;
- iv)** propostas pouco realistas devido a grandes transformações no território;
- v)** a incidência de algumas propostas sobre áreas muito extensas, não respondendo a problemas específicos;
- vi)** dificuldade em restabelecer a relação porto-cidade;
- vii)** dificuldade em estabelecer parcerias público-privadas.

As necessidades e os objetivos atuais em vários projetos apresentados indicam a disponibilização das zonas portuárias para uso público e acesso ao rio. No entanto, a política que está a ser seguida atualmente não promove o diálogo com as forças civis da sociedade e não conduz à definição de uma coordenação estruturada das várias entidades envolvidas.

Relativamente aos planos, projetos e documentos estratégicos presentemente em vigor, destacam-se os Planos de Urbanização de Alcântara e os de Pormenor da Boavista Nascente, de Salvaguarda da Baixa Pombalina e da Matinha, que atuam sobre zonas de potencial centralidade devido à sua localização geográfica. Com estes planos pretende-se reequilibrar as respetivas zonas numa perspetiva socioeconómica, reduzindo a sobrecarga do centro tradicional e desconcentrando as atividades fortemente geradoras de fluxos de

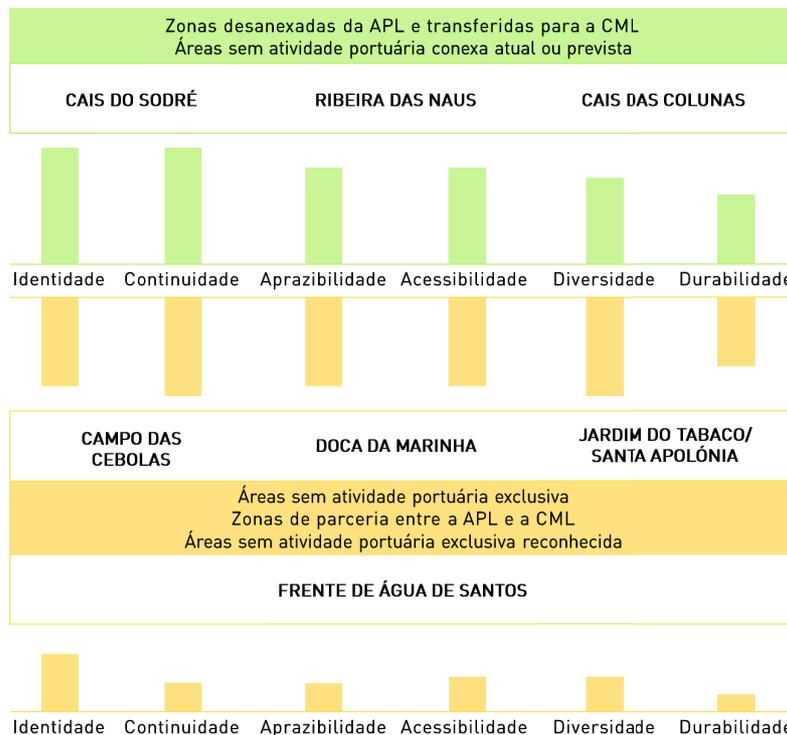
tráfego, à semelhança do que foi realizado no Parque das Nações. Além disso, uma vez que atuam sobre malhas abrangentes à extensão da frente ribeirinha estabelecida no PDM, a génese de intervenção de alguns destes planos passa pela elaboração de uma lógica homogénea da malha da urbe até ao Tejo através de propostas coerentes sustentadas numa relação cidade-rio. Ao contrário de casos como o Plano de Pormenor da Matinha, de Salvaguarda da Baixa Pombalina e mesmo o Plano de Urbanização de Alcântara, em outros planos e projetos este princípio de revitalização é secundário na medida em que a ligação ao arco ribeirinho e ao rio é meramente visual e o acesso pedonal é pontual, como no caso do Plano de Pormenor da Boavista Nascente ou do Projeto Urbano do Centro de Congressos de Lisboa. À semelhança destes, grande parte dos planos e, principalmente, dos projetos em vigor, assentam sobre espaços de transição ou que, pela ausência de funções definidas, apresentam maior dificuldade no estabelecimento da relação cidade-rio.

O conceito de relação cidade-rio, segundo o PDM, passa pela devolução da frente de água à esfera pública, através da criação de novos espaços verdes e espaços associados a atividades lúdicas, turísticas e culturais, tendo sido um dos seus primeiros e principais objetivos ao longo do tempo (CML, 1993, 1994, 2012). Nesse sentido, o desenvolvimento de espaços públicos constitui um dos programas interventivos principais dos planos vigentes no arco ribeirinho, funcionando este como meio de ligação das diversas áreas da cidade com o rio.

No caso de alguns planos e projetos já aprovados com o intuito de as transformar em espaços destinados ao lazer, poucas ações foram concretizadas até ao momento, persistindo ainda áreas desvitalizadas. O processo de apropriação destes espaços ribeirinhos por parte do município tem encontrado não apenas barreiras físicas como também

a própria APL, identificando-se incompatibilidades e conflitos entre as atividades portuárias e outros usos, o que representaram, nos últimos anos, dúvidas e prejuízos para todos os intervenientes. Apesar de se verificar, atualmente, uma preocupação por parte da própria APL, principal proprietária, em facilitar a ação da CML, principal interveniente na cidade, através da transferência de poderes de ação desta entidade para o município, contemplada no protocolo de 2008, constata-se que este modelo está orientado para a exclusão da autoridade portuária nos processos de revitalização da frente de água de Lisboa. Esta abordagem é distinta do caso da cidade de Barcelona, no qual as autoridades portuárias foram incluídas com o interesse e a preocupação de articular as zonas portuárias e as suas atividades com as novas dinâmicas urbanas implementadas, eliminando as barreiras físicas e transformando o território portuário e criando espaços públicos ribeirinhos. Esta constituiu uma solução de sucesso na medida em que a perceção destes espaços foi alterada, levando à aceitação e ao reconhecimento do porto por parte das pessoas.

Tanto com os projetos de referência como no presente objeto de estudo, foi possível verificar que nem todas as cidades que hospedam um porto, o consideram como um elemento-chave da sua identidade. Uma vez realizada a observação ao troço ribeirinho entre Santos e Santa Apolónia e uma avaliação qualitativa do espaço público, tendo-se verificado que, de uma forma geral, as intervenções neste troço valorizam os critérios definidos por FERNANDES (2012), à exceção da frente de água de Santos, conforme se observa no quadro 15:



QUADRO 15. Gráfico de avaliação qualitativa do espaço público do troço ribeirinho entre Santos e Santa Apolónia segundo critérios definidos por FERNANDES (2012).

Constata-se que os cidadãos e as autoridades reconhecem outras características como mais importantes para a sua identidade, estando as pessoas, muitas vezes, mais relacionadas com o elemento natural que constitui o rio Tejo do que com a paisagem do porto artificial. Embora seja clara a forma como as atividades e o desenvolvimento portuários têm afetado o caráter e morfologia da cidade, os habitantes não são capazes de se relacionar com o porto, considerando-o, muitas vezes, um impedimento para uma relação mais fluída com o rio.

No entanto, constata-se que as ações a decorrer no momento se encontram concentradas na frente histórica ribeirinha da cidade, entre a zona do Cais do Sodré e Santa Apolónia, rosto de Lisboa e expoente máximo da sua identidade, onde se pode observar o início de um processo de transformação da realidade da cidade. Neste espaço, as atuais intervenções pretendem abranger e relacionar

dinâmicas urbanas, de criação de espaços públicos e melhoramento ao nível da mobilidade, e dinâmicas portuárias, com a construção do novo Terminal de Cruzeiros de Lisboa. Neste espaço, as necessidades técnicas do porto são aliadas às necessidades da cidade na criação de espaços voltados para as pessoas, o que permitiu uma parceria entre as entidades responsáveis, particularmente a APL e a CML. O aumento do volume de cruzeiros em Lisboa levou à necessidade de construir o novo Terminal que, pela sua instalação junto ao núcleo urbano da cidade, irá influenciar as possibilidades futuras num contexto da relação cidade-porto. Contudo, a génese deste relacionamento tem-se baseado numa coexistência de interesses e objetivos distintos e, nessa medida, tendo em conta as intervenções a decorrer neste troço e o seu carácter predominantemente público, tornou-se pertinente a discussão sobre o papel das entidades portuárias e sobre o tipo de instalação a adotar num espaço de domínio portuário e municipal.

Desta discussão surge o caso da frente de água de Santos, como espaço de parceria entre estas entidades que se pretende que seja integrado na lógica de intervenção global sobre o troço que se estende até Santa Apolónia. Pretende-se estabelecer esta zona como possível representação espacial da interação entre o porto e a cidade na devolução da frente de água e do rio à esfera pública, através da interação de atividades ligadas à água, implementadas por cada uma das entidades, e no desenho de um modelo urbano que privilegie a continuidade da implementação de espaço público que decorre nas restantes áreas.

V. CONSIDERAÇÕES FINAIS

No que respeita ao desenvolvimento da investigação, importa referir, no que respeita às questões abordadas ao longo do capítulo II, Cidades e Frentes de Água – Teorias e Práticas; Características e Intervenções, é possível constatar que, tanto a cidade de Lisboa como as cidades estudadas no capítulo III, se inserem na descrição da sexta fase de relação cidade-porto defendida por HOYLE (1999), na medida em que foi possível encontrar, quer no caso de estudo quer nos projetos de referência, novas ligações entre o porto e a cidade. Estas ligações poderão ser reforçadas no futuro, uma vez que o desenvolvimento económico através das atividades ligadas à água constitui uma solução tida em conta nos casos nacional e internacionais estudados.

Nos diversos casos coexistem problemas comuns relacionados com os respetivos contextos institucionais, urbanos e sociais, que desempenham um papel crucial em todos os casos, exigindo a integração das soluções segundo estas lógicas, adaptadas a cada caso. Considera-se que a questão institucional, em qualquer um dos casos, corresponde ao maior entrave no processo de intervenção nas respetivas frentes de água, o que acaba por influenciar as respetivas dinâmicas urbanas e sociais. Desta forma, constata-se que a relação entre a cidade e o porto é afetada positiva ou negativamente, a nível institucional, pelos sistemas de governança adotados, podendo a diferença ser percecionada no esforço que as autoridades portuárias estão dispostas a fazer pela interação com a cidade.

Relativamente ao caso de estudo, a sua análise foi realizada segundo as três escalas definidas, tratando-se, numa macro escala, a posição da cidade de Lisboa como capital e metrópole inserida num contexto estuarino; numa escala urbana, a posição da cidade em relação à frente ribeirinha na totalidade da sua extensão numa lógica urbana

e; numa escala humana, a posição do indivíduo como usufruidor destes espaços onde se gera vida pública. A discussão foi orientada segundo as respetivas questões específicas, contudo, conclui-se que as diversas escalas se afetam e influenciam mutuamente.

Nesta medida, as estratégias globais de intervenção para Lisboa, como cidade portuária, visam o seu reconhecimento a nível internacional, nacional e regional, estando estas estratégias fortemente direcionadas para o seu desenvolvimento económico através das dinâmicas portuárias da cidade que englobam não somente atividades ligadas às indústrias pesadas de carga fracionada, contentorizada e de granéis, assim como ao tráfego de cruzeiros e náutica de recreio. Apesar da transversalidade das atividades portuárias no tempo e no espaço, constata-se que, nos últimos anos, as suas logísticas se alteraram, substituindo uma presença marcada de atividades que geravam uma intensa vida pública na zona ribeirinha - como a pesca, tráfego de passageiros e mercadorias, entre outros - por atividades portuárias mais pesadas. Dada a representação destas atividades na economia nacional e regional, constata-se que esta realidade constitui um paradigma da cidade de Lisboa a manter, o que, pelas implicações técnicas e limitações de segurança relativas às atividades portuárias pesadas, se conclui que não é possível alcançar uma integração física total entre a cidade e o porto, apenas uma coexistência sustentável (BRUTTOMESSO, 2011). Esta coexistência consiste numa harmonização entre dinâmicas portuárias e urbanas, cujas respetivas atividades se realizam lado a lado e onde as intervenções que pretendem concretizar a ligação longitudinal ao longo da frente ribeirinha contornam zonas como a doca de Alcântara e a zona de Xabregas, sem se cruzarem, estabelecendo com estes uma relação essencialmente visual.

No entanto, a dinâmica portuária não se restringe a atividades pesadas de contentorização, abrangendo igualmente dinâmicas relacionadas com o tráfego de cruzeiros e de náutica de recreio que representam uma vasta área de docas e espaços ribeirinhos onde o contacto com a água é especialmente privilegiado. Apesar das suas atuais atividades, a diminuição e cessação de parte das atividades portuárias anteriores e a consequente ocorrência de um processo de obsolescência levaram a que, em determinadas zonas da frente ribeirinha, restem apenas vestígios da memória do que o lugar em tempos foi. Este acontecimento suscitou interesse por parte de várias entidades no impulsionamento de um processo de revitalização destes espaços e de reintegração do rio na lógica da cidade, tendo influenciado as entidades portuárias ao estabelecimento de um protocolo de intenções com a CML que visava a desanexação de vastas áreas da frente ribeirinha. Este processo permitiu uma ação mais imediata por parte da CML, principal entidade interveniente, na elaboração de projetos e planos nestas áreas em função da cidade.

Ao nível do planeamento, apesar da evolução das estratégias de intervenção nesta frente de água, constata-se que os planos atualmente em vigor e em fase de execução correspondem a um desenvolvimento de vinte anos, tendo o processo de execução sido despoletado apenas posteriormente a uma desanexação, por parte da APL, das áreas do porto ativo que se englobavam nas ações de intervenção dos mesmos. Como resultado, o caso de estudo que define o troço ribeirinho entre Santos e Santa Apolónia constitui um exemplo destas intervenções em espaços entregues à CML, tendo estas sido alvo de alterações – como no caso da zona da Ribeira das Naus e do Cais das Colunas – e atualmente a decorrer – como na zona do Cais do Sodré – que se juntam a intervenções em áreas de domínio municipal – como na Praça do Comércio, no Largo de Corpo Santo e no Campo das Cebolas.

No que toca a zonas sob jurisdição portuária, neste troço, destaca-

se a zona do Jardim do Tabaco que se prolonga até Santa Apolónia e cujo projeto de construção do Novo Terminal de Cruzeiros de Lisboa pretende dar resposta ao aumento do tráfego de cruzeiros que constitui, atualmente, uma fonte significativa de rendimento para a cidade, na medida em que esta se torna, cada vez mais, num importante destino turístico. É nestas circunstâncias que o Estado e as entidades portuárias criam uma oportunidade de elevação estratégica da cidade, com a construção de um novo terminal de cruzeiros no centro da cidade, com as melhores condições geográficas e estratégicas, de forma a dar resposta à expressiva procura turística. Aliada à necessidade de revitalizar espaços descaracterizados na frente ribeirinha, surge a possibilidade de transformar este espaço emblemático com a criação de uma nova lógica de centralidade despoletada por esta atividade portuária específica, uma vez que a presença do novo terminal de cruzeiros irá induzir a criação de novas dinâmicas urbanas nos espaços envolventes. Desta forma, é possível concluir que a necessidade de combinar uma estratégia entre cidade e porto afeta o desenvolvimento quer económica, como física e socialmente, na medida em que uma melhoria técnica portuária pode causar uma redistribuição espacial e, consequentemente, originar um novo acesso à água.

A APL, como principal entidade responsável pelo território abrangente à extensão da frente ribeirinha, pretende manter as atividades de cruzeiros e de náutica de recreio, assumindo uma responsabilidade social na manutenção das mesmas e das respetivas infraestruturas para a contribuição de um bom funcionamento da própria cidade, tentando conciliá-las com as novas funções dos espaços urbanos envolventes. Contudo, a situação da zona de Santos representa um caso de incongruência, uma vez que, apesar da parceria criada entre a CML e a APL sobre este território de atividade portuária não exclusiva, a sua realidade não corresponde às intenções estabelecidas.

Constata-se que esta não se trata de uma zona de intervenção prioritária, contrariamente ao caso da Doca de Pedrouços, igualmente estabelecida como área de parceria e sobre o qual decorrem atualmente estudos para a elaboração de um projeto, assim como ao caso da Doca da Marinha que, apesar de não se tratar de uma área de parceria previamente estabelecida, constitui um caso exemplar da cooperação entre as entidades envolvidas.

Assim, define-se um modelo urbano que pretende integrar a frente de água de Santos na lógica de intervenção global sobre o troço ribeirinho que se estende até Santa Apolónia, através da conjugação das atividades ligadas ao rio aqui presentes – de náutica de recreio – com atividades igualmente ligadas à água, implementadas pela CML – a criação de um espaço de piscinas municipais. Assumindo o seu potencial de espaço próximo do centro histórico, com valências urbanas e portuárias, pretende-se gerar um novo tipo de interação entre ambas as realidades privilegiando a devolução da água à esfera pública, dando continuidade à criação de espaço público que decorre nas áreas envolventes. Com esta abordagem poder-se-á manter a identidade portuária neste espaço, introduzir uma relação mais equilibrada e melhor aceitação da presença do porto na cidade e mostrar uma certa variedade na imagem da frente de água da cidade, tornando-a mais coerente.

No entanto, constata-se que o papel das entidades portuárias deverá ultrapassar a gestão e administração do território e das atividades do porto, sendo necessário que se assuma como elemento constituinte da estrutura urbana e da imagem coletiva da cidade. A divulgação dos abordados soft values do porto deverá auxiliar na aceitação por parte da população, uma vez que, se considerarmos que as entidades portuárias se tratam de instituições políticas, torna-se razoável que haja um investimento na melhoria da sua imagem pública. Assim,

embora a integração física do porto na cidade não seja possível na totalidade da frente ribeirinha da cidade, a integração social deverá ser considerada como um importante objetivo.

Desta forma, conclui-se que é cumprido o objetivo central do trabalho que se prende com a apresentação de uma estratégia de revitalização da frente de água de Lisboa que integre a lógica portuária na lógica urbana e que vise a devolução da frente de água e do rio à esfera pública, na medida em que o troço ribeirinho selecionado, entre Santos e Santa Apolónia, se poderá configurar como epicentro deste processo de intervenção. Com a estratégia proposta, apresentam-se condições para a reintegração do porto no quotidiano da população podendo servir como exemplo a reter em processos de revitalização sobre toda a frente ribeirinha de Lisboa.

Implicações futuras

Olhando para o futuro, importa lançar o desafio que visa entender qual a possibilidade de aplicação desta abordagem no processo de revitalização neste troço ribeirinho, expandindo a sua implementação para outras áreas da frente ribeirinha de Lisboa, como forma de compreender se seria essa uma forma efetiva de gerar vida pública em espaços de interface cidade-porto. Assumindo o papel crucial dos atores intervenientes neste processo, este desafio leva-nos ao levantamento de algumas questões como: que influência teria a adoção de um sistema de governança de parceria entre a APL e a CML? Qual a possibilidade de integrar a APL no processo de planeamento sobre áreas de parceria com a CML? E acima de tudo, a questão que apenas poderá ser corretamente respondida aquando da finalização deste processo: qual o verdadeiro impacto que este processo de revitalização da frente ribeirinha de Lisboa pode ter junto dos vários atores e da população em geral?

BIBLIOGRAFIA

ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE LISBOA (APL) (1987), *100 Anos do Porto de Lisboa*, Lisboa, Administração do Porto de Lisboa.

ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE LISBOA (APL) (1994) – *Plano de Ordenamento da Zona Ribeirinha (POZOR)*, Lisboa, Administração do Porto de Lisboa.

ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE LISBOA (APL) (1995) – *The Port of Lisbon Development Plan*, Lisboa, Comprehensive Outline.

ALEMANY, J. & BRUTTOMESSO, R. (2011) – *La Ciudad Portuaria del Siglo XXI – Nuevos Desafios en La Relación Puerto-Ciudad*, Veneza, RETE.

ALMEIDA, D. (2009) – *Planeamento e Gestão de Frentes de Água – A Frente Ribeirinha Norte de Almada, Novos Espaços, Novos Tempos*, Tese de Mestrado, Lisboa, Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa.

ASCHER, F. (2001) – *Les Nouveaux Principes de l'Urbanisme*, Paris, Editions de l'Aube.

ASSOCIAÇÃO DOS ARQUITECTOS PORTUGUESES (AAP) (1988) – *Seminário Internacional "Renovação Urbana nas Zonas Ribeirinhas*, Lisboa, AAP.

ASSOCIAÇÃO DOS ARQUITECTOS PORTUGUESES (AAP) (1998) – *Lisboa, A Cidade e o Rio: Concurso de ideias para a renovação da zona ribeirinha de Lisboa*, Lisboa, AAP.

BARATA, A. (2002) – *Lisboa “caes da Europa”. Realidades, desejos e ficções para a cidade (1860-1930)*. Lisboa, Edições Colibri.

BIRD, J. (1963) - *The major Seaports of the United Kingdom*, Londres, Hutchinson.

BRIGGS, A. (2006) – “The Welfare State in Historical Perspective”, in Pierson, C. & Castels, F., *The Welfare State Reader*, Cambridge, Polity Press, pp. 16-30.

BRUTTOMESSO, R. (eds) (1993) – *Waterfronts. A new frontier for cities on water*, Veneza, Centro Internazionale Città d’Acqua.

BRUTTOMESSO, R. (2011) – “Port and City: from integration to coexistence”, in Alemany, J. & Bruttomesso, R., *The Port City of the XXIst Century, New Challenges in the Relationship between Port and City*, Veneza, RETE, pp. 102-117.

CABRAL, J. & RATO, B. (2003) – “Urban Development for Competitiveness and Cohesion: The EXPO 98 Urban Project in Lisbon”, in Moulaert, F. et al. (eds), *The Globalized City. Economic Restructuring and Social Polarization in European Cities*. Oxford Geographical and Environmental Studies, Oxford University Press, Reino Unido, pp. 209-228.

CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (CML) (2004) – *Regulamento do Plano Diretor Municipal de Lisboa*, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa.

CANTAL-DUPART, M. & CHALINE, C. (1993) - *Le Port Cadre de Ville*, Paris, Ed. L’Harmattan.

CASTELLS, M. (1983) – *A Questão Urbana*, Rio de Janeiro, Paz e Terra.

CHALINE, C. (1991) - *Ville et port: une nouvelle donne. Le reaménagement des fronts d'eau dans quelques métropoles mondiales: evaluation des impacts territoriaux et socio-economiques sur la dynamique urbaine, Rapport de Recherche au Plan Construction*, Université Paris XII, Institut d'Urbanism de Paris, Créteil.

COSTA, J. (2002) – “The New Waterfront: Segregated Space or Urban Integration? Levels of Urban Integration Factors of Integration in some Operations of Renewal of Harbour Areas”, in *The Arts in Urban Development Waterfronts of Art II*, Universitat de Barcelona, nº3, pp. 27-64.

COSTA, J. (2007) - *La Ribera entre Proyectos. Formación y transformación del territorio portuario, a partir del caso de Lisboa*, Tese de Doutoramento, Barcelona, ETSAB-UPC.

CRAVEIRO, M. (1997) – “A Articulação entre planos e projectos: a experiência de Lisboa”, in *Sociedade e Território – Que Rumos para o Urbanismo?*, nº 24, pp. 8-17.

CRESPÓ, J. (2013) – *Governança e território. Instrumentos, métodos e técnicas de gestão na Área Metropolitana de Lisboa*, Tese de Doutoramento, Lisboa, Faculdade de Arquitetura, Universidade Técnica de Lisboa.

CULLEN, G. (2010) - *Paisagem Urbana*, Lisboa, Edições 70.

DIAS, M. (2000) – *Lisboa Desaparecida*, 9ª Edição, Lisboa, Quimera Editores.

DURÃO, V. (2012) – “Análise Urbana de Territórios Construídos – Os Aterros na Baixa e na Frente Ribeirinha de Lisboa”, Lisboa, in *Revista da Gestão Costeira*, 12 (1), pp. 17-30.

ESTEVENS, A. (2005) – “A Reabilitação de Frentes de Água como Modelo de Valorização Territorial”, in *A Geografia Ibérica no Contexto Europeu*, nº 30, pp. 12-24.

FADIGAS, L. (2010) – “Frentes de águas: paisagens de dupla leitura”, in *Portus Ciudad y Waterfront Urbano*, nº16, pp. 27-31.

FELDMAN, M. (1999) – “Urban waterfront regeneration in the Baltic States: the case of Tallinn”, in *North European and Baltic Sea integration*, Berlim, Nordregio/Springer, pp. 121-133.

FERNANDES, A. (2012) - *Metodologias de Avaliação da Qualidade dos Espaços Públicos*, Tese de Mestrado, Lisboa, Instituto Superior Técnico, Universidade Técnica de Lisboa.

FERNANDES, A. (2014) – *Dinâmicas de Revitalização de Frentes Ribeirinhas no Período Pós-Industrial: O Arco Ribeirinho Sul do Estuário do Tejo*, Tese de Doutoramento, Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa.

FERREIRA, V. (1997) – *Lisboa, a Metrópole e o Rio. Centralidade e Requalificação da Frente de Água*, Lisboa, Editorial Bizâncio.

FERREIRA V. & INDOVINA, F. (1999) - *A cidade da Expo' 98: Uma reconversão da frente ribeirinha de Lisboa?*, Lisboa, Bizâncio.

GARCIA, P. (2010) – *Plataforma Tejo, o Regresso ao Rio – A Frente Ribeirinha de Lisboa e o Século XXI*, Lisboa, Fundação Serra Henriques.

GUIMARÃES, J. (2006) – *Cidade Portuária, o Porto e As Suas Constantes Mutações*, Lisboa, Parque EXPO'98.

HEALEY, P. et. al. (eds.) (2002) - *Urban governance, institutional capacity and social milleux*, Ashgate, Aldershot.

HOYLE, B. (1989) - "The port City Interface: Trends, Problems and Examples", in *Geoforum*, Vol. 20, pp. 429-435.

HOYLE, B. & PINDER, D. (1992). *European port-cities in transition*, Londres, Belhaven, for the British Association for the Advancement of Science.

HOOYDONK, E. (2007) - *Soft values of seaports, a strategy for the restoration of public support for seaports*. Antuérpia, Garant.

HOOYDONK, E. (2009) – "Port city Identity and Urban Planning", in *Portus*, 18, pp. 16–23.

JESSOP, B. (2002) – "Liberalism, neoliberalism, and urban governance: a State-theoretical perspective" in *Antipode*, 34 (3), pp. 452-472.

KRIEGER, A. (2004) – "The transformation of the urban waterfront", in *Remaking the Urban Waterfronts*, Urban Land Institute, pp. 22-45.

LYNCH, K. (2008) - *A Imagem da Cidade*, Lisboa, Edições 70.

MACHADO, A. (2005) - *Os espaços públicos da Exposição do Mundo Português e da EXPO'98*, Lisboa, Parque EXPO.

MACKAY, D. (2000) - *La Recuperació del front marítima*. Barcelona, Fundació Bosch i Gimpera, Universitat de Barcelona.

MEYER, H. (1999) - *City and Port - Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York and Rotterdam: changing relations between public urban space and large-scale infrastructure*, Roterdão, International Books.

MESQUITA, A. (1998) - *A Reconversão de Espaços-Urbano-Portuários: o caso de Lisboa*, Tese de Mestrado, Lisboa, Faculdade de Arquitectura, Universidade Técnica de Lisboa.

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS (MOP) (1991) - *Referências Históricas do Porto de Lisboa*, Lisboa, Administração do Porto de Lisboa.

NORCLIFFE, G. et. al. (1996) - "The emergence of postmodernism on the urban waterfront geographical perspectives on changing relationships", in *Journal of Transport Geography*, 4(2), pp. 123-134.

PEREIRA, M. (2009) - "Cultura de Planeamento e Governação: Contributos para a coesão territorial", in *GEO-Centro de Estudos de Geografia e Planeamento Regional*, Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, pp. 816-838.

PORTAS, N. (1998) - *Cidades e Frentes de Água / Cities and Waterfronts*, Porto, Faculdade de Arquitectura do Porto.

ROSA, L. (1996) - "Expo'98", in Trigueiros, L. et. al., *Lisbon World Expo'98 - Projects*, Lisboa, Ed. Blau, pp. 39-55.

ROSA, L. (1999) – “A Cidade da Expo’98. Uma Reconversão na Frente Ribeirinha de Lisboa”, in Ferreira, V. et. al., *A Cidade da Expo’98*, Lisboa, Editorial Bizâncio, pp. 173-183.

SALGUEIRO, T. (2001) – *Lisboa, periferia e centralidades*, Oeiras, Celta.

SARAIVA, M. (2010) – *Cidades e Rios. Perspectivas para uma relação sustentável*, Lisboa, Parque Expo.

SEIXAS, J. (2006) - *Uma Análise Crítica à Governação da Cidade*. Tese de Doutoramento, Barcelona-Lisboa, Universidad Autónoma de Barcelona/ISCTE.

SILVA, F. et. al. (2009) – *Operações de Renovação Urbana em Frentes Ribeirinhas. O Processo e o Espaço Público Resultante: Lisboa, Barcelona e Rotterdam*, Lisboa, Centro de Sistemas Urbanos e Regionais (CESUR).

FONTES DA INTERNET

ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE LISBOA (APL) (2005) – *Plano Estratégico do Porto de Lisboa, Relatório de Síntese*, [em linha] Disponível em http://www.portodelisboa.pt/portal/page/portal/PORTAL_PORTO_LISBOA/AUTORIDADE_PORTUARIA/GOVERNO_SOCIEDADE/PLANO_ESTRATEGICO/Relat%F3rio%20S%EDntese.pdf [consultado em 04-2016].

BRUNET, F. (1995) – *An Economic Analysis of the Barcelona’92 Olympic Games: Resources, Financing and Impact*. Barcelona, Centre d’Estudis Olímpics, Universidade Autònoma de Barcelona, [em linha] Disponível em http://olympicstudies.uab.es/pdf/wp030_eng.pdf [consultado em 01-2016]

CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (CML) (1992) – *Plano Estratégico de Lisboa (PEL)*, [em linha] Disponível em <http://www.cm-lisboa.pt> [consultado em 05-2016].

CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (CML) 1993) – *Plano Diretor Municipal, Relatório de Enquadramento*, [em linha] Disponível em <http://www.cm-lisboa.pt/fileadmin/VIVER/Urbanismo/urbanismo/planeamento/pdm/1994/pdm.pdf> [consultado em 04-2016].

CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (CML) (1994) – *Regulamento do Plano Diretor Municipal*, [em linha] Disponível em <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/planeamento-urbano/plano-diretor-municipal/enquadramento-do-pdm/regulamento-do-pdm> [consultado em 04-2016].

CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (CML) (2008 a) – *Cooperação entre o Município de Lisboa e o Porto de Lisboa, Acordo de Cooperação Institucional*, [em linha] Disponível em <http://www.cm-lisboa.pt/fileadmin/VIVER/Urbanismo/urbanismo/planeamento/prospectivos/transferencia/files/acordo.pdf> [consultado em 02-2016].

CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (CML) (2008 b) – *Plano Geral de Intervenções da Frente Ribeirinha de Lisboa (PGIFR)*, [em linha] Disponível em http://www.cm-lisboa.pt/fileadmin/VIVER/Urbanismo/urbanismo/planeamento/prospectivos/ribeirinha/documento_enquadramento.pdf [consultado em 02-2016].

CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (CML) (2009) – *Carta Estratégica de Lisboa 2010-2024 – Um compromisso para o Futuro da Cidade*, [em linha] Disponível: http://www.cm-lisboa.pt/fileadmin/MUNICIPIO/Camara_Municipal/Carta_Estrategica/A_Carta_Estrategica_Lisboa_Comissariado.pdf [consultado em 03-2016].

CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (CML) (2012) – *Plano Diretor Municipal de Lisboa (PDML)* [em linha] Disponível em <http://www.cm-lisboa.pt> [consultado em 05-2016].

COMISSÃO DE COORDENAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL DE LISBOA E VALE DO TEJO (CCDRLVT) (2002) – *Plano regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROT-AML)*, [em linha] Disponível em <http://www.ccdr-lvt.pt/pt/plano-regional-de-ordenamento-do-territorio-da-area-metropolitana-de-lisboa/54.htm> [consultado em 04-2016].

LONDON DOCKLANDS DEVELOPMENT CORPORATION (LDDC) – *Annual Report and Accounts 1981/82*, [em linha] Disponível em <http://www.lddc-history.org.uk/reports/index.html#Reports> [Consultado em 01-2016].

NEL-LO, O. (1997) – *The Olympic Games as a Tool for Urban Renewal: The Experience of Barcelona'92 Olympic Village*, Barcelona, Centre d'Estudis Olímpics, Universidade Autònoma de Barcelona. Disponível em: http://olympicstudies.uab.es/pdf/wp090_eng.pdf [consultado em 01-2016].

PIERSON, C. & CASTELS, F. (2006) – *The Welfare State Reader*, Cambridge - UK, Polity Press. Disponível em https://books.google.pt/books?hl=pt-PT&lr=&id=OdWdQs8RT1QC&oi=fnd&pg=PA16&dq=the+Welfare+State+in+Historical+Perspective&ots=BkxFOe_nlf&sig=Xe4wKZROVMPvXvbdvtvi5xdgRuT8&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false [consultado em 01-2016].

SAIRINEN, R. & KUMPULAINEN, S. (2006) – *Assessing social impacts in urban waterfront regeneration*, Environmental Impact Assessment Review, Elsevier, Vol. 26(1), pp. 120-135. Disponível em <http://ac.els->

cdn.com/S0195925505000764/1-s2.0-S0195925505000764-main.pdf?_tid=6c21d4ee-9d06-11e6-97be-00000aab0f01&acdnt=1477656339_9cd007efe3a74620d241c3c51e53a110 [consultado em 11-2015].

SALGADO, M. (2010) – “Reconquista da Frente Ribeirinha de Lisboa”, in *Portus plus*, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa. Disponível em http://www.retedigital.com/wp-content/themes/rete/pdfs/portus_plus/3_2012/Contribuciones/Manuel_Salgado.pdf [consultado em 01-2016].

LEGISLAÇÃO

DECRETO-LEI nº 35/716 – “Diário do Governo I Série”, 138 (46-06-24) 579-585. [em linha] Disponível em http://www.portodelisboa.pt/portal/page/portal/PORTAL_PORTO_LISBOA/AUTORIDADE_PORTUARIA/LEGISLACAO/APL/DL%2035716%20de%201946.pdf [consultado em 05-2016].

DECRETO-LEI nº 309/87 – “D.R. Série I”, 180 (87-08-07) 3062-3068. [em linha] Disponível em <https://dre.pt/application/file/a/417766> [consultado em 05-2016].

DECRETO-LEI nº 88/93 – “D.R. I Série A”, 69 (93-03-23) 1435-1438. [em linha] Disponível em <https://dre.pt/application/file/638811> [consultado em 04-2016].

DECRETO-LEI nº 324/94 – “D.R. Série I-A”, (94-12-30). [em linha] Disponível em <http://www.iapmei.pt/iapmeileg03p.php?lei=2322> [consultado em 05-2016].

DECRETO-LEI nº 336/98 - “D.R. Série I-A”, 254 (98-11-03) 5737-5744. [em linha] Disponível em <http://www.portodelisboa.pt/portal/>

page/portal/PORTAL_PORTO_LISBOA/AUTORIDADE_PORTUARIA/LEGISLACAO/APL/DL%20336-98%20APL%20S.A..pdf [consultado em 05-2016].

DECRETO-LEI nº 75/2009 - “D.R. Série I”, 63 (09-03-31) 2004-2013. [em linha] Disponível em <https://dre.pt/application/file/603130> [consultado em 06-2016].

DECRETO-LEI nº 56/2012 - “D.R. Série I”, 216 (12-11-08) 6454-6460. [em linha] Disponível em <https://dre.pt/application/file/191924> [consultado em 06-2016].

RESOLUÇÃO DE CONSELHO DE MINISTROS nº94/94 - “D.R. I Série-B”, 226 (94-09-29) 5916-5980, [em linha] Disponível em <https://dre.pt/application/file/609202> [consultado em 04-2016].

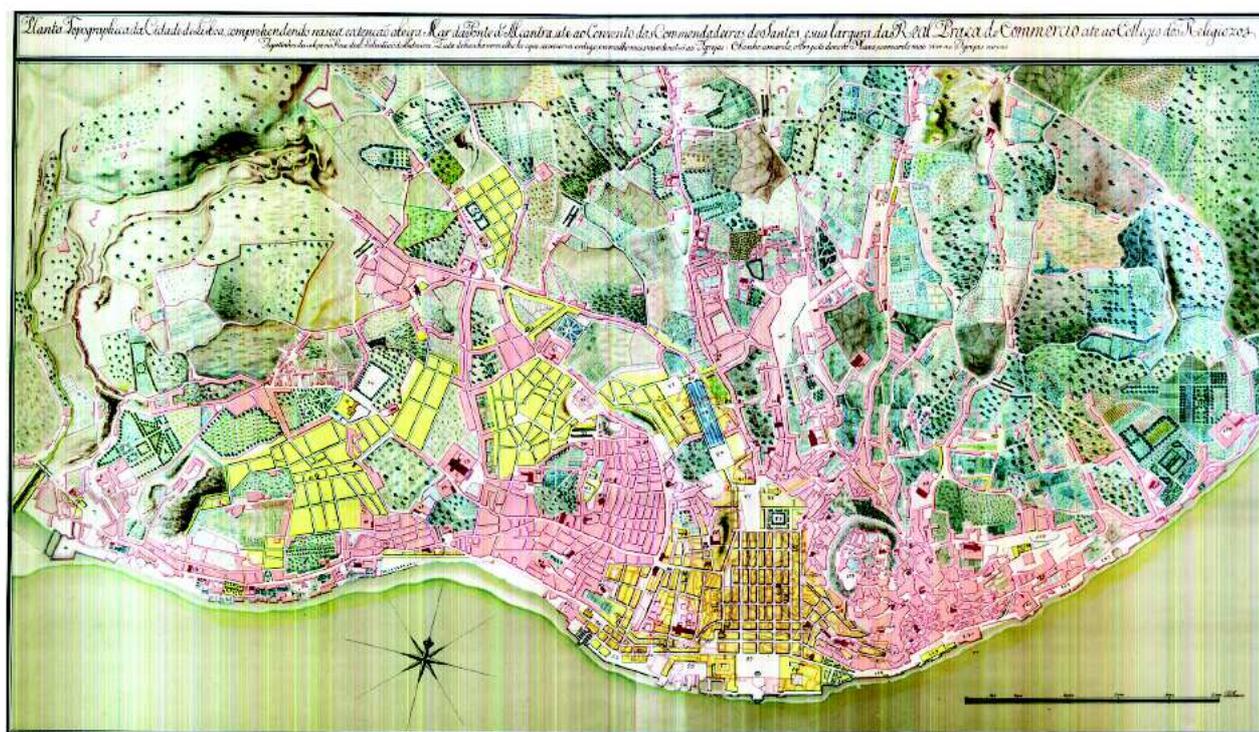
RESOLUÇÃO DE CONSELHO DE MINISTROS nº78/2008 - “D.R. Série I”, 94 (08-05-15) 2651-2663. [em linha] Disponível em http://www.portodelisboa.pt/portal/page/portal/PORTAL_PORTO_LISBOA/AUTORIDADE_PORTUARIA/LEGISLACAO/PORTO_LISBOA/RCM%2078-2008.pdf [consultado em 05-2016].

ANEXOS

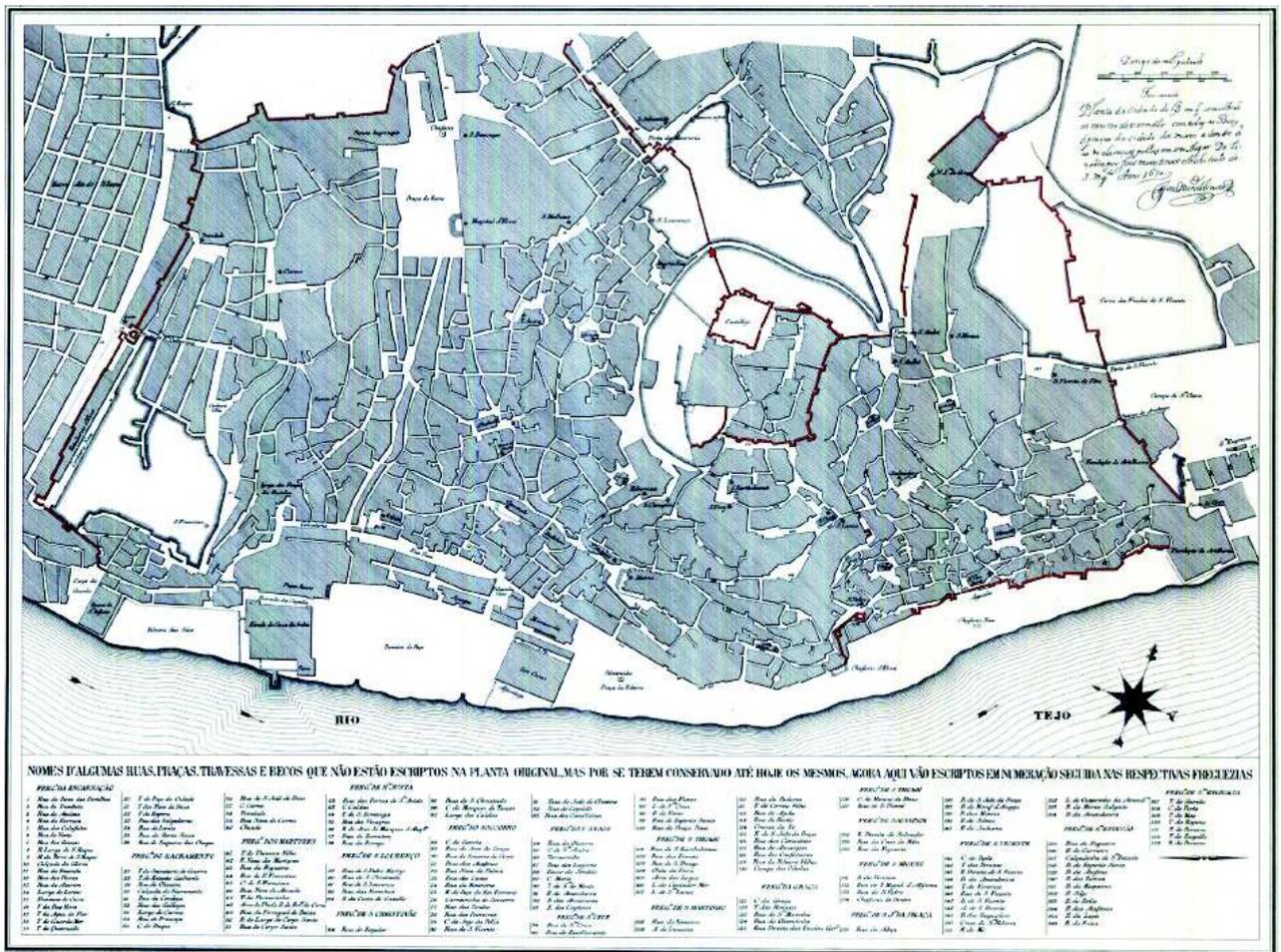
Anexo I - Cartografia Histórica



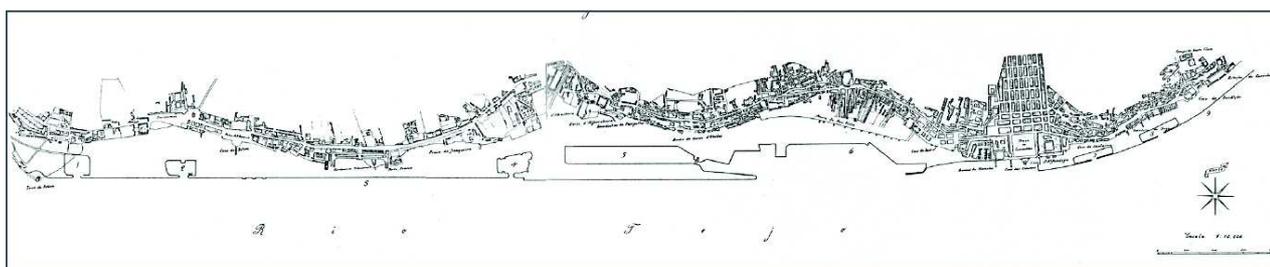
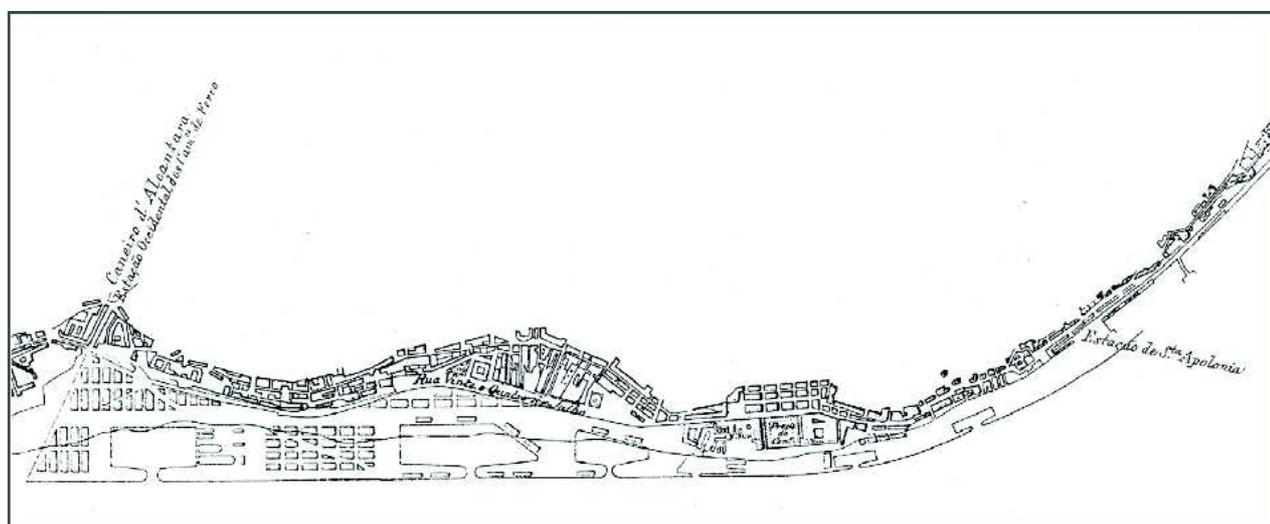
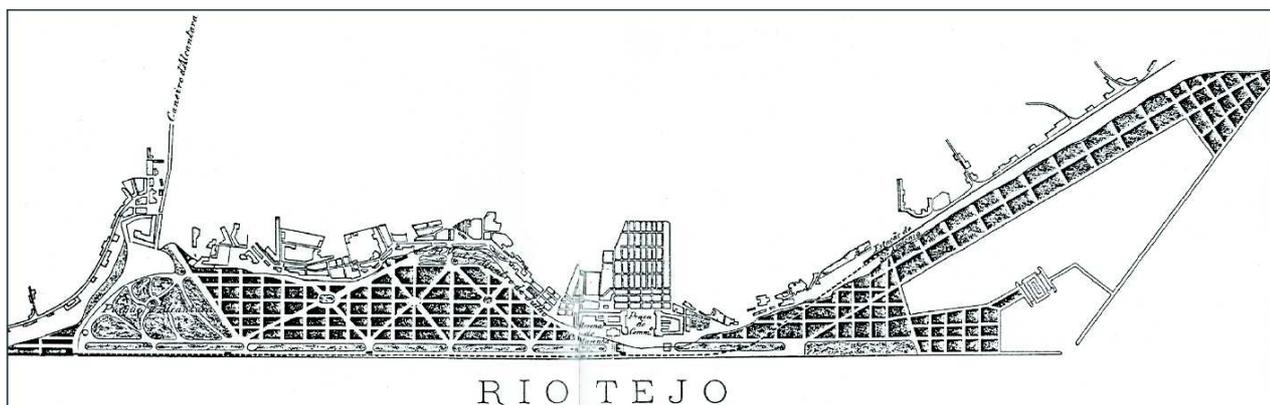
Planta da cidade de Lisboa (1650) João Nunes Tinoco, Coleção Vieira da Silva. Fonte: Centro de Cartografia FAUL



Planta Topographica de Lisboa (1756) Eugénio dos Santos, Carlos Mardel, Coleção Vieira da Silva. Fonte: Centro de Cartografia FAUL



Planta da cidade de Lisboa (1868) João Carlos Bom de Souza. Fonte: Centro de Cartografia FAUL



Projeto para o Porto de Lisboa (1870) Thome de Gamond. Fonte: *100 Anos do Porto de Lisboa*, pp.74-75

Projeto para o Porto de Lisboa (1885) Hildevert Hersent. Fonte: *100 Anos do Porto de Lisboa*, pp.87

Marginal da Cidade de Lisboa (1960) José Bacellar Bebianno. Fonte: *100 Anos do Porto de Lisboa*, pp.140-141



Levantamento da cidade de Lisboa no início do século XX (1991) Júlio Silva Pinto. Fonte: Centro de Cartografia FAUL

ANEXOS

Anexo ii - Planos e Programas Analisados

Quadro Síntese sobre a Frente Ribeirinha de Lisboa segundo o PDM.

<p>Plano Estratégico de Intervenção</p>	<p>Objetivos para a Frente Ribeirinha</p>	<p>Conceitos para a Frente Ribeirinha</p>
<p>Integração urbanística das áreas portuárias, as quais implicam adequados acessos rodó e ferroviários e áreas urbanas de equipamentos e serviços complementares das atividades portuárias;</p> <p>Integração dos interfaces de transportes urbanos com o transporte fluvial (Terreiro do Paço, Cais do Sodré e Belém);</p>	<p>Salvaguardar e valorizar as relações visuais estabelecidas entre os espaços públicos nas encostas das colinas ribeirinhas e o rio e o estuário. Setor Ocidental (de Belém à colina do Castelo) Setor Oriental (da colina do Castelo aos Olivais)</p> <p><u>Subsistema da Frente Ribeirinha</u></p> <p>Criar condições de acessibilidade pedonal à margem do rio e de fruição da paisagem ribeirinha através da preservação dos arruamentos pré-existent e dos respetivos alinhamentos visuais sobre o rio.</p> <p><u>Estrutura Ecológica</u></p> <p>Os espaços ribeirinhos são abrangidos num conjunto de espaços verdes consolidados que integram uma estrutura ecológica urbana municipal com funções de equilíbrio ecológico que permite a dinâmica das marés.</p> <p><u>Património Arqueológico</u></p> <p>As operações urbanísticas que possam ter impacto ao nível do subsolo destas áreas a ser sujeitas a acompanhamento presencial da obra e à realização de ações ou trabalhos, com vista à identificação ou preservação de elementos de valor arqueológico eventualmente existentes no local.</p>	<p><u>Sistema de Vistas</u></p> <p>Salvaguardar e valorizar as relações visuais estabelecidas entre os espaços públicos nas encostas das colinas ribeirinhas e o rio e o estuário. Setor Ocidental (de Belém à colina do Castelo) Setor Oriental (da colina do Castelo aos Olivais)</p> <p><u>Subsistema da Frente Ribeirinha</u></p> <p>Criar condições de acessibilidade pedonal à margem do rio e de fruição da paisagem ribeirinha através da preservação dos arruamentos pré-existent e dos respetivos alinhamentos visuais sobre o rio.</p> <p><u>Estrutura Ecológica</u></p> <p>Os espaços ribeirinhos são abrangidos num conjunto de espaços verdes consolidados que integram uma estrutura ecológica urbana municipal com funções de equilíbrio ecológico que permite a dinâmica das marés.</p> <p><u>Património Arqueológico</u></p> <p>As operações urbanísticas que possam ter impacto ao nível do subsolo destas áreas a ser sujeitas a acompanhamento presencial da obra e à realização de ações ou trabalhos, com vista à identificação ou preservação de elementos de valor arqueológico eventualmente existentes no local.</p>
<p>1994</p> <p>Criação e valorização dos espaços públicos ribeirinhos (Praça do Comércio, Praça do Cais do Sodré, Cordoaria Nacional, Praça Afonso Albuquerque, Belém, Torre de Belém, Doca dos Olivais/EXPO 98);</p> <p>Integração urbanística e paisagística da rede viária ribeirinha e o reordenamento do sistema de circulação rodoviário principal (Av. da Índia, Av. Brasília, Av. 24 de julho, Av. infante D. Henrique e pela linha ferroviária de Cascais);</p> <p>Proteção e valorização do sistema de vistas ribeirinho definido.</p> <p>Atrair mais habitantes;</p> <p>Capitar mais empresas e emprego;</p> <p>Impulsionar a reabilitação urbana;</p>	<p>Qualificação Urbana</p> <p>Espaços consolidados (originalmente afetos à exploração portuária)</p> <p>Espaços a consolidar (desafetados da exploração portuária)</p> <p>Espaços consolidados</p> <p>Espaços a consolidar</p>	<p>Programas e Projetos Urbanos</p> <p>Transversais</p> <p>UOPG 9 (Zona do Museu do Oriente)</p> <p>UOPG 9 (Doca de Pedrouços)</p> <p>UOPG 8 (Santos)</p> <p>UOPG 7 (Santos e Cais do Sodré)</p> <p>UOPG 9 (zona da Fundação Champalimaud, zona da Torre de Belém e zona do Museu da Eletricidade)</p> <p>UOPG 7 (Doca da Marinha)</p> <p>UOPG 2 (zona norte do Braço de Prata)</p> <p>UOPG 9 (Estação Fluvial de Belém e Gare Marítima de Alcântara)</p> <p>UOPG 8 (Rocha de Conde D'Óbidos)</p> <p>UOPG 7 (Estação Ferroviária e Fluvial do Cais do Sodré, Estação Fluvial do Terreiro do Paço)</p> <p>UOPG 6 (Santa Apolónia a Beata)</p> <p>UOPG 2 (Cais de Matinha)</p> <p>UOPG 9 (da zona dos jardins da Torre de Belém até à Praça Fronteira à Gare Marítima de Alcântara)</p> <p>UOPG 7 (Ribeira das Naus, zona abrangente à Praça do Comércio e à Estação Fluvial do Terreiro do Paço e Campo das Cebolas)</p>
<p>2012</p> <p>Devolver a frente ribeirinha às pessoas;</p> <p>Qualificar o espaço público;</p> <p>Promover a mobilidade sustentável;</p> <p>Incentivar a eficiência ambiental.</p>	<p>Arco Ribeirinho</p> <p>Espaços a consolidar</p> <p>Espaços consolidados</p> <p>Espaços consolidados</p> <p>Espaços consolidados</p>	<p>Ligação cidade-rio: espaço com funções de recreio, turismo e cultura.</p> <p>UOPG 7 – Projeto Urbano Frente Ribeirinha/ Santa Apolónia – Cais do Sodré; Projeto Urbano Frente Ribeirinha/ Av. 24 de Julho – Alcântara (UOPG 8);</p> <p>UOPG 9 – Projeto Urbano Monumental de Belém; Projeto Urbano Alcântara Mar.</p>

Quadro Síntese sobre os Planos e Projetos Vigentes na Frente Ribeirinha

Planos Eficazes em vigor na Frente Ribeirinha de Lisboa	Objetivos	Conceitos
<p>Plano de Urbanização de Alcântara</p> <p>Estabilizar um quadro de desenvolvimento urbano local que contribua para a coesão do tecido social e urbano, integrando aspetos de sustentabilidade territorial e incorporando a estrutura ecológica urbana enquanto componente fundamental de qualificação ecológica, ambiental, paisagística e de mitigação de riscos naturais;</p>	<p>Estabilizar um quadro de desenvolvimento urbano local que contribua para a coesão do tecido social e urbano, integrando aspetos de arqueológico, arquitetónico e urbano;</p> <p>Definir as condições e regras de salvaguarda do património histórico, regulamentar as condições de integração de usos de comércio, habitacionais, de serviços e equipamentos, tendo em atenção as características dos edifícios;</p> <p>Reestabelecer a segurança e salubridade do edificado;</p> <p>Criar uma frente ribeirinha coerente;</p>	<p>Delimitação de subunidades Operativas de Planeamento e Gestão com ações e programas urbanos específicos para cada zona (SOPG 1 e 2);</p> <p>Criação de uma nova centralidade da cidade marcada pela disponibilidade de áreas de equipamentos, comércio, serviços e atividades de base tecnológica;</p> <p>Criação de novas áreas de espaço público;</p> <p>Reconversão de edifícios existentes para novas funções, de apoio à Marina, ao turismo, de lazer e atividades lúdicas (ex: Gare Marítima de Alcântara e docas);</p> <p>Requalificação do espaço de utilização coletiva da área através de um único projeto paisagístico e urbano;</p> <p>Reorganizar a malha existente integrando-a na cidade com a criação de mais habitação, comércio e serviços;</p> <p>Criação de um novo centro empresarial com a introdução de um novo ícone arquitetónico, a sede da EDP;</p> <p>Potenciação de equipamentos existentes</p> <p>Criação de espaços públicos com características que possibilitem o usufruto, a estadia e o lazer;</p>
<p>Plano de Formosa da Boavista Nascente</p> <p>Implementar uma malha urbana que corresponda a um modelo urbano qualificado;</p> <p>Favorecer a inversão da tendência de decréscimo demográfico verificado na freguesia de S. Paulo;</p> <p>Articular a nova malha urbana com a área envolvente;</p> <p>Recuperar os interiores dos quarteirões como espaços de utilização pública;</p> <p>Promover o espaço público;</p> <p>Garantir as relações da cidade com a zona ribeirinha;</p>	<p>Estabelecer as regras para a conservação e a reabilitação do edificado, considerando a otimização energética-ambiental do mesmo;</p> <p>Estabilizar um quadro de desenvolvimento urbano local que contribua para a coesão do tecido social e urbano, integrando aspetos de sustentabilidade territorial e estabelecendo as regras e critérios de ordenamento e gestão urbana das novas edificações;</p> <p>Contribuir para uma identidade urbana própria da área, através da valorização das suas especificidades formais;</p>	<p>Delimitação de Unidades de Execução com ações e programas urbanos específicos para cada zona (UE4 – Frente Ribeirinha);</p> <p>Integração de projetos em curso na zona (Terminal de Cruzeiros, Colunas, Edifícios das Agências Europeias e Terminal de Cruzeiros);</p> <p>Criação de um espaço público qualificado que privilegie a ligação ao Tejo e a memória do componente histórica do local;</p> <p>Instalação de uma unidade hoteleira de 5 estrelas no edifício do atual Ministério da Administração Interna;</p> <p>Requalificação do Campo das Cebolas com restauração e comércio tradicional;</p> <p>Criação de um amplo espaço público ribeirinho na Ribeira das Naus que integresse a antiga doca seca do Arsenal da Armada;</p> <p>Estabelecimento de ligações pedonais entre a Praça do Comércio e os pátios interiores dos edifícios a nascente e a poente da mesma;</p> <p>Criação de um percurso ciclável na frente ribeirinha;</p>
<p>Plano de Urbanização do Vale de Santo António</p> <p>Contribuir para uma identidade urbana própria da área, através da valorização das suas especificidades formais;</p> <p>Reconverter a área para usos mistos;</p>	<p>Estabelecer sistemas de continuidade urbana, quer para Norte (Parque das Nações) quer para Sul (Matinha e Braço de Prata);</p> <p>Criar ligações francas à cidade alta;</p> <p>Criar espaços com tratamento paisagístico de verde público;</p> <p>Avaliar os valores patrimoniais em presença, nomeadamente de arqueologia industrial e ponderar a sua salvaguarda;</p> <p>Equacionar a integração do núcleo museológico no edificado a propor, contabilizando-o como equipamento público de carácter cultural;</p> <p>Inverter a tendência de litoralização da AML;</p> <p>Promover a coesão interna da Península de Setúbal e do seu Arco Ribeirinho e criadas condições para o desenvolvimento do policentrismo;</p> <p>Minimizar a pressão sobre espaços naturais protegidos e o alargamento e a dispersão excessivas das áreas suburbanas próximas do litoral no contexto metropolitano;</p>	<p>Estabelecer sistemas de equipamentos urbanos e tecnológicos, uso terciário e, maioritariamente, à habitação;</p> <p>Elaboração do projeto da nova catedral da cidade tendo em conta a proximidade do rio;</p> <p>Requalificação da frente de rio com a criação de um novo Parque Urbano;</p> <p>Integração o parque urbano na estrutura ecológica municipal;</p> <p>Articulação da nova catedral no novo Parque Urbano com elementos de arqueologia industrial a recuperar;</p> <p>Ligação à cidade através do prolongamento da Avenida dos Estados Unidos da América;</p> <p>Reconversão urbana das áreas degradadas e obsoletas do Arco Ribeirinho;</p> <p>Avaliação dos impactos das novas infraestruturas subjacentes à construção da nova travessia do Tejo;</p> <p>Proposta de um novo parque urbano que estabeleça a ligação entre Marvila e a frente ribeirinha;</p>
<p>Plano de Formosa da Matinha</p> <p>Estabelecer sistemas de continuidade urbana, quer para Norte (Parque das Nações) quer para Sul (Matinha e Braço de Prata);</p> <p>Estabelecer as relações funcionais e visuais com a frente de rio;</p>	<p>Estabelecer sistemas de continuidade urbana, quer para Norte (Parque das Nações) quer para Sul (Matinha e Braço de Prata);</p> <p>Estabelecer as relações funcionais e visuais com a frente de rio;</p> <p>Reconverter a área para usos mistos;</p> <p>Contribuir para uma identidade urbana própria da área, através da valorização das suas especificidades formais;</p>	<p>Estabelecer sistemas de continuidade urbana, quer para Norte (Parque das Nações) quer para Sul (Matinha e Braço de Prata);</p> <p>Estabelecer as relações funcionais e visuais com a frente de rio;</p> <p>Reconverter a área para usos mistos;</p> <p>Contribuir para uma identidade urbana própria da área, através da valorização das suas especificidades formais;</p>

Quadro Síntese sobre o Plano Geral de Intervenção da Frente Ribeirinha de Lisboa

Documentos e Planos Estratégicos de Intervenção	Problemas Identificados na Frente Ribeirinha	Potencialidades Objetivos
<p>Pouca permeabilidade entre o orço ribeirinho e as áreas urbanas adjacentes.</p> <p>Existência de barreiras físicas rodovéias e de extensas áreas vedadas que dificultam a ligação da malha urbana consolidada ao rio.</p> <p>Descontinuidade de percursos pedonais e cicáveis ao longo de toda a margem.</p> <p>Desqualificação do espaço público.</p> <p>Desarticulação entre equipamentos existentes na malha urbana consolidada.</p>	<p>Identidade</p> <p>Clar uma imagem conjunta de toda a frente ribeirinha, tendo como pontos focais os sete colinas e a relação da cidade ao rio.</p> <p>Clar melhores condições para a afirmação do Porto de Lisboa, atenuando os impactos negativos das atividades mais incómodas para as áreas adjacentes.</p> <p>Preservar o património histórico do Porto de Lisboa, implicando, em alguns casos, a requalificação de infraestruturas portuárias e a mudança de uso.</p> <p>Implementar atividades culturais, desportivas, lúdicas, recreativas, comerciais e de restauração na faixa marginal da frente ribeirinha.</p> <p>Clar infraestruturas de suporte ao turismo de cruzeiros, à náutica de recreio, ao lazer e ao desporto.</p> <p>Concentrar no sopé das colinas fronteiras ao rio (Pedrouços, Belém, Alcântara, Aterro da Boavista, Beato, Poço do Bispo e Matinha) novas áreas residenciais e atividades com ligação fácil e direta à margem do rio.</p> <p>Reordenar a mobilidade privilegiando os meios de locomoção suaves e o transporte coletivo em detrimento do transporte individual, desenvolvendo o conceito de zonas de estacionamento automóvel e de autocarros.</p> <p>Clar percursos pedonais entre os diversos equipamentos património, espaços verdes e locais de interesse em toda a frente, bem como a malha urbana adjacente, se necessário, superar grandes diferenças de cotas.</p> <p>Incrementar a multifuncionalidade e polivalência de espaços.</p>	<p>Massa Crítica</p> <p>Eliminar a barreira rodovéias, particularmente na zona monumental de Belém, entre a fundação Champalimaud e o Museu dos Coches, transformando a Av. da Índia numa alameda de distribuição local e em Alcântara, através do desvio da via rodovéias e rodovias.</p> <p>Reduzir o tráfego rodoviário na marginal ribeirinha (particularmente no troço entre Santa Apolónia e o Cais do Sodrê) através da alteração da estrutura de suporte à mobilidade na cidade.</p> <p>Especializar os tratamentos em função da sua natureza e do impacto na cidade, estabelecendo ligações diretas das áreas portuárias às redes regionais e nacionais utilizando a via ribeirinha com via de distribuição e não como via rápida.</p> <p>Clar ligações pedonais transversais à frente ribeirinha e um percurso pedonal e ciclovel ao longo da mesma (com acesso condicionado a viaturas de emergência), permitindo vistas privilegiadas da cidade.</p> <p>Clar dois sistemas de transportes públicos contínuos em toda a frente ribeirinha, terrestre e fluvial.</p> <p>Desenvolver um sistema de vistas ao longo da frente ribeirinha, ao nível da malha urbana, ao nível da margem do rio e ainda a partir do rio para a margem.</p> <p>Conetividade Visual</p> <p>Clar e promover enfiamentos visuais a partir de pontos na encosta no interior da malha urbana.</p> <p>Reestruturar e qualificar os espaços públicos, potenciando a sua utilização, nomeadamente através de uma definição da rede de equipamentos e mobilidade de apoio que promovam a sua fruição diurna e noturna.</p> <p>Estabelecer uma rede coesa de equipamentos e elementos patrimoniais e entre estes e a estrutura verde.</p> <p>Aumentar a permeabilidade da cidade à margem do rio permitindo utilizar toda a frente ribeirinha como espaço público.</p> <p>Estabelecer a zona ribeirinha como área prioritária de revitalização da cidade.</p> <p>Clar a imagem – "Lisboa, o Tejo e Tudo".</p> <p>Realizar concursos de ideias para projetos em áreas específicas a desenvolver na zona ribeirinha.</p> <p>Organizar um festival anual que promova o tema "Lisboa cidade porta" e o Tejo, envolvendo múltiplas áreas no âmbito da cultura, do desporto, do recreio e do lazer, envolvendo escolas, coletividades e a sociedade civil em geral.</p> <p>Desenvolver as várias ações previstas, avaliação dos constatamentos técnicos e financeiros e escalonamento da sua execução no tempo.</p> <p>Desenvolver medidas de participação pública ao longo de todo o processo de desenvolvimento de requalificação da frente ribeirinha (sessões temáticas, workshops, divulgação de projetos, entre outros).</p> <p>Estudar a forma de fazer participar nos grandes investimentos a realizar os promotores que beneficiam diretamente das mais-valias geradas pela revitalização da frente ribeirinha.</p> <p>Estabelecer protocolos entre as várias entidades que de algum modo intervêm na área</p> <p>Estudar a possibilidade de utilizar o transporte fluvial na logística urbana.</p>
	<p>Conetividade Física</p> <p>Especializar os tratamentos em função da sua natureza e do impacto na cidade, estabelecendo ligações diretas das áreas portuárias às redes regionais e nacionais utilizando a via ribeirinha com via de distribuição e não como via rápida.</p> <p>Clar ligações pedonais transversais à frente ribeirinha e um percurso pedonal e ciclovel ao longo da mesma (com acesso condicionado a viaturas de emergência), permitindo vistas privilegiadas da cidade.</p> <p>Clar dois sistemas de transportes públicos contínuos em toda a frente ribeirinha, terrestre e fluvial.</p> <p>Desenvolver um sistema de vistas ao longo da frente ribeirinha, ao nível da malha urbana, ao nível da margem do rio e ainda a partir do rio para a margem.</p> <p>Conetividade Visual</p> <p>Clar e promover enfiamentos visuais a partir de pontos na encosta no interior da malha urbana.</p> <p>Reestruturar e qualificar os espaços públicos, potenciando a sua utilização, nomeadamente através de uma definição da rede de equipamentos e mobilidade de apoio que promovam a sua fruição diurna e noturna.</p> <p>Estabelecer uma rede coesa de equipamentos e elementos patrimoniais e entre estes e a estrutura verde.</p> <p>Aumentar a permeabilidade da cidade à margem do rio permitindo utilizar toda a frente ribeirinha como espaço público.</p> <p>Estabelecer a zona ribeirinha como área prioritária de revitalização da cidade.</p> <p>Clar a imagem – "Lisboa, o Tejo e Tudo".</p> <p>Realizar concursos de ideias para projetos em áreas específicas a desenvolver na zona ribeirinha.</p> <p>Organizar um festival anual que promova o tema "Lisboa cidade porta" e o Tejo, envolvendo múltiplas áreas no âmbito da cultura, do desporto, do recreio e do lazer, envolvendo escolas, coletividades e a sociedade civil em geral.</p> <p>Desenvolver as várias ações previstas, avaliação dos constatamentos técnicos e financeiros e escalonamento da sua execução no tempo.</p> <p>Desenvolver medidas de participação pública ao longo de todo o processo de desenvolvimento de requalificação da frente ribeirinha (sessões temáticas, workshops, divulgação de projetos, entre outros).</p> <p>Estudar a forma de fazer participar nos grandes investimentos a realizar os promotores que beneficiam diretamente das mais-valias geradas pela revitalização da frente ribeirinha.</p> <p>Estabelecer protocolos entre as várias entidades que de algum modo intervêm na área</p> <p>Estudar a possibilidade de utilizar o transporte fluvial na logística urbana.</p>	<p>Escala Humana</p> <p>Estabelecer uma rede coesa de equipamentos e elementos patrimoniais e entre estes e a estrutura verde.</p> <p>Aumentar a permeabilidade da cidade à margem do rio permitindo utilizar toda a frente ribeirinha como espaço público.</p> <p>Estabelecer a zona ribeirinha como área prioritária de revitalização da cidade.</p> <p>Clar a imagem – "Lisboa, o Tejo e Tudo".</p> <p>Realizar concursos de ideias para projetos em áreas específicas a desenvolver na zona ribeirinha.</p> <p>Organizar um festival anual que promova o tema "Lisboa cidade porta" e o Tejo, envolvendo múltiplas áreas no âmbito da cultura, do desporto, do recreio e do lazer, envolvendo escolas, coletividades e a sociedade civil em geral.</p> <p>Desenvolver as várias ações previstas, avaliação dos constatamentos técnicos e financeiros e escalonamento da sua execução no tempo.</p> <p>Desenvolver medidas de participação pública ao longo de todo o processo de desenvolvimento de requalificação da frente ribeirinha (sessões temáticas, workshops, divulgação de projetos, entre outros).</p> <p>Estudar a forma de fazer participar nos grandes investimentos a realizar os promotores que beneficiam diretamente das mais-valias geradas pela revitalização da frente ribeirinha.</p> <p>Estabelecer protocolos entre as várias entidades que de algum modo intervêm na área</p> <p>Estudar a possibilidade de utilizar o transporte fluvial na logística urbana.</p>
	<p>Promoção e Marketing</p> <p>Estudar a forma de fazer participar nos grandes investimentos a realizar os promotores que beneficiam diretamente das mais-valias geradas pela revitalização da frente ribeirinha.</p> <p>Estabelecer protocolos entre as várias entidades que de algum modo intervêm na área</p> <p>Estudar a possibilidade de utilizar o transporte fluvial na logística urbana.</p>	<p>Operacionalização</p> <p>Estudar a possibilidade de utilizar o transporte fluvial na logística urbana.</p>

PLANO GERAL DE INTERVENÇÃO DA FRENTE RIBEIRINHA DE LISBOA



Cooperação entre o Município de Lisboa e o Porto de Lisboa

Acordo de Cooperação Institucional

Reconhecendo a utilidade em unir esforços e coordenar estratégias para promover formas de articulação entre os usos portuários e outros usos urbanos de zonas ribeirinhas da cidade de Lisboa, a APL e o Município de Lisboa entenderam celebrar um acordo de cooperação.

Este acordo visa o estabelecimento de formas de colaboração entre as duas entidades, tendo em vista a gestão integrada do espaço urbano e das actividades de recreio, lazer e desportivas em áreas da jurisdição da APL, como seja a Doca de Pedrouços, a Zona de Santos e a Doca do Poço do Bispo.

No acordo de cooperação institucional em apreço estabelecem-se os critérios de colaboração a desenvolver pela APL e pelo Município em cada uma das áreas seleccionadas.

Assim e, de forma sintética, na Doca de Pedrouços pretende-se criar condições para a organização de eventos náuticos de projecção internacional, na Zona de Santos tenciona-se valorizar o espaço público, disciplinar e melhorar as ligações entre cidade/zona ribeirinha, e na Doca do Poço do Bispo deseja-se promover a reestruturação dos usos portuários e a integração de actividades de lazer.

A prossecução dos objectivos fixados para cooperação institucional poderá conduzir à celebração de protocolos específicos tendentes ao desenvolvimento de acções concretas em cada uma das zonas ribeirinhas em causa.

Objectivos/linhas de orientação definidas para as áreas seleccionadas

<p>Área I – Doca de Pedrouços</p> <p>Dinamização da área de forma a nobilitá-la para acolher grandes eventos náuticos de projecção internacional, impulsionando a promoção de Lisboa como destino turístico de primeira ordem.</p>	
---	--

<p>Área II – Zona de Santos</p> <p>Permitir uma nova dinâmica dos espaços já existentes, valorizando a valência de espaço público, dinamizar o espaço de forma a acolher actividades náuticas diversificadas, melhorar as ligações à cidade, bem como regulamentar a utilização do espaço.</p>	
<p>Área III – Zona da Doca do Poço do Bispo</p> <p>Melhoria da capacidade dos terraplenos, bem como a melhoria das acessibilidades à zona portuária e, ainda assim, a criação de condições de ordenamento do tráfego rodoviário que serve os terminais existentes e de um interface de qualidade entre a zona operacional portuária e a margem restante a montante, vocacionando uma área estimada de 18.500m² para lazer.</p>	

ANEXOS

Anexo iii - Entrevistas

DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO DA CML | ATOR A - ARQUITETO
PAULO PAIS

DEPARTAMENTO DE ESPAÇO PÚBLICO DA CML | ATOR B - ARQUITETO
PEDRO DINIS

INTENÇÕES/PLANOS

Qual o valor estratégico da intervenção na Frente Ribeirinha de Lisboa na perspetiva da CML?

Lisboa é uma cidade milenar e que se desenvolveu na margem do Tejo, intimamente relacionada com o Tejo, e portanto o Tejo está na génese da própria cidade. É uma cidade que se desenvolveu até praticamente ao final do século XIX ao longo do Tejo, primeiro numa das colinas sobranceiras ao Tejo, a colina do Castelo, depois desenvolveu-se para a atual zona da Baixa e para a colina sobranceira. E portanto, durante séculos, a cidade esteve ali estabilizada entre aquelas duas colinas e bastante cintada pelas muralhas entre aquelas duas colinas. Depois foi-se desenvolvendo lentamente ao longo do século XIX em direção a jusante, portanto em direção a Belém, mas sempre numa realidade muito ribeirinha. A partir do século XIX, finais do século XIX, foi construído o porto de Lisboa e há o desenvolvimento de um cordão industrial portuário na frente ribeirinha que cria pela primeira vez um divórcio entre a cidade e o rio. Por outro lado, com o rasgar da Avenida da Liberdade nos finais do século XIX e com o plano geral de melhoramentos no início do século XX, a cidade desenvolve-se para norte para o planalto central, portanto perdendo esta relação da cidade com o rio, exceto uma relação puramente funcional de

atividade portuária e visual, das colinas para o rio. Mas, portanto, o rio deixou de fazer parte do quotidiano dos lisboetas a partir do século XIX. A reorganização e a contração das atividades portuárias criaram aqui uma oportunidade de repensar a frente ribeirinha, a infraestruturação da mesma e de reconciliar outra vez a cidade com o rio ganhando novas oportunidades de um relacionamento mais íntimo outra vez da cidade com o rio. Foi nessa perspetiva que em 2009 o município estabeleceu um protocolo com o Estado central e com a transferência dominial de parte da frente ribeirinha para a Câmara, por outro lado fizemos a revisão do Plano Diretor Municipal em 2012 em que uma das principais ideias é, precisamente, devolver a frente ribeirinha às pessoas. E uma das primeiras medidas que a Câmara tomou foi controlar a situação automóvel na frente ribeirinha, no sentido em que a chamada circular ribeirinha era a segunda via com mais tráfego na cidade de Lisboa e portanto houve aqui um trabalho de retirar o tráfego, de requalificação de toda aquela marginal no sentido de retirarmos lugar aos carros e de ganharmos lugar para as pessoas e, portanto, criando outra qualidade de vida e outra oportunidade para haver regeneração daqueles tecidos que eram tecidos que tiveram durante décadas processos de degradação física, de esvaziamento de atividades económicas, da população, entre outros, e, portanto, reganhando outra vez para o centro uma nova centralidade, reganhando pessoas, funções urbanas e criando intensidade de vida urbana onde ela estava perdida ou onde se tinha degradado. Portanto, essa é a grande estratégia da câmara relativamente à frente ribeirinha.

Tendo uma intenção de um todo, de devolução, como funcionam os planos pontuais?

O Plano Diretor Municipal tem uma estratégia global para a cidade e uma estratégia particular na devolução da frente ribeirinha às pessoas

e assume, em termos macroestruturais, a revisão da hierarquia viária dando, precisamente, como instrumento a possibilidade de que tudo isso possa acontecer. Depois, os Planos de Urbanização e de Pormenor bem como os projetos de intervenção na frente ribeirinha, são instrumentais no sentido de formalizarmos, de operarmos a transformação do território de acordo com a estratégia global que foi definida ao nível do PDM. É isso que tem acontecido, em que o espaço público ganha um grande protagonismo no sentido de unificar as diversas áreas, funcionando como denominador comum, além da revitalização das funções centrais.

Quais são os planos municipais que se encontram em vigor atualmente?

De ocidente para oriente, temos o Plano de Urbanização de Alcântara, que se insere nesta lógica, temos os Planos dos Aterros da Boavista Nascente e Poente, em que o primeiro se trata de um plano eficaz e o segundo se encontra a ser terminado, estamos a desenvolver os Planos de Pormenor de reabilitação urbana da Madragoa, do Bairro Alto e Bica, o Plano de Salvaguarda da Baixa Pombalina, já eficaz, e estamos a desenvolver o Plano de Pormenor de Reabilitação Urbana da Colina do Castelo. Temos a seguir o Plano de Urbanização do Vale de Santo António, o Plano de Pormenor da Matinha e depois temos os Planos da Expo. Ainda no caso da Matinha, este plano depois insere-se numa intervenção mais global ligada à urbanização do Braço de Prata, embora tenha sido o loteamento, ele vai cozer com esta lógica e vai viabilizar o Parque Urbano Oriental que dá continuidade ao espaço público da EXPO e faz a ligação aos Vales interiores, como é o caso do Vale Fundão.

GESTÃO E ADMINISTRAÇÃO

Qual é o papel desempenhado pelas entidades responsáveis pela frente ribeirinha, nomeadamente a CML e a APL?

Tem havido um reforço na relação entre a CML e a APL, um diálogo e uma colaboração na regeneração da frente ribeirinha e no planeamento das áreas que têm uso misto e, portanto, tem havido um bom relacionamento em termos globais. A própria APL tem também, neste momento, uma estrutura própria, tem uma divisão própria que tem esse papel de ligação com a cidade.

PARCERIA CML e APL

No caso das áreas de parceria entre a CML e a APL, quem toma as decisões?

Evidente que à Câmara cabe o papel liderante, no sentido em que a Câmara tem a gestão do território em termos globais e tem uma visão global para o território e portanto tem havido uma conversação ao mais alto nível entre a vereação da CML e a APL.

Como é que a gestão e administração do território são realizadas nos casos dos espaços que foram desafetados da APL e nos espaços de parceria entre a APL e a CML?

Relativamente às zonas que foram desafetadas da APL, a CML assumiu a gestão, já no caso das zonas de parceria a gestão continua a ser da APL, em termos formais, depois através de protocolo é possível que a CML intervenha nalgumas dessas zonas.

O que está a ser feito nas zonas que foram desanexadas da APL?

Neste momento o que está a avançar é na zona da Matinha, a ideia do Parque Ribeirinho, na zona da Baixa Pombalina os projetos estão neste momento já em curso, na zona de Belém trata-se essencialmente de áreas de espaço público que está a ser gerido pela CML, espaço que já está tratado e portanto não há nenhum projeto, é manter o que está. Relativamente à zona da Matinha, foi feito um concurso para o projeto de paisagismo para a criação de um parque ribeirinho e neste momento está contratualizado com os promotores imobiliários que estão a intervir naquele território, portanto a concretização de um parque ribeirinho.

Como tem sido o processo de cooperação entre a CML e a APL, uma vez realizado o protocolo?

Tem havido uma conversação entre a CML e a APL, no caso das partes que foram desanexadas a CML tem feito o planeamento dessas áreas, as áreas que têm uso misto que, portanto, mantém alguma função portuária e continuam sobre a gestão da APL mas se reconhece que não tem uso exclusivo portuário tem havido um desenvolvimento de projetos por parte da APL em conversação com a CML. (Na APL menciona o caso da Doca de Pedrouços, mas não há nenhum plano, apenas estudo).

Relativamente à questão da relação cidade-porto, como é que o porto é integrado na lógica urbana de espaços próximos a zonas exclusivamente portuárias?

A ideia não é suprimir as funções portuárias na frente ribeirinha, tendo em conta que se trata de uma cidade portuária, portanto pretende-

se que se mantenha como tal. Aquilo que tem havido é sempre um tratamento de como é que a atividade portuária não vai conflitar com o resto das funções urbanas e portanto particularmente em matéria de acessibilidades, estocagem de contentores, etc, tem havido essa relação. Como eu referi, o Plano de Urbanização de Alcântara foi particularmente pertinente na perspetiva de planear também o quadro de acessibilidades para precisamente conseguirmos esse objetivo de não conflitar e portanto, ainda há muito trabalho pela frente, há muitas infraestruturas que não foram renovadas ou que não foram criadas e que portanto limitam a atividade portuária em Lisboa. Estas zonas estão vedadas, têm questões de segurança, particulares, têm movimentações de carga contentorizada que é complicada para o resto da cidade.

E nas zonas de parceria com a APL?

As zonas da parceria são áreas mistas, portanto, mantém alguma atividade portuária, particularmente ligada à náutica de recreio, função portuária mais ligeira, em que se perspetiva a coexistência com outros usos urbanos e portanto que é integrada na vida da cidade e portanto sobre essas concetualmente não há, à partida, conflito.

RELAÇÃO CIDADE-PORTO

Os planos atualmente vigentes pretendem integrar as zonas portuárias na lógica da cidade?

Por exemplo, o plano de Alcântara tenta fazer, exatamente, a mediação entre a cidade, as funções não portuárias e as funções portuárias, tentando compatibilizar os vários usos presentes. Nas outras áreas em que temos planos, não entramos nas áreas portuárias, tirando

na Matinha, tangencialmente, em que a ponte Cais da Matinha se mantém como reserva, e aí também há uma compatibilização entre as funções urbanas e as funções portuárias de reserva. Estamos ainda a desenvolver, neste momento, um estudo prospetivo para o Vale de Chelas em que se levanta a hipótese de desafetação de parte da área portuária do Terminal de Santa Apolónia, perspetivando-se que, saindo o Terminal de Santa Apolónia para Setúbal, o que poderá acontecer em termos de regeneração da cidade naquele espaço.

Como vê a presença do porto e das suas atividades no quotidiano das pessoas, como é que poderá ser a aceitação por parte da população, por exemplo no caso da zona de Santos?

A zona de Santos tem funções mistas, há, portanto funções portuárias que se mantêm, e por outro lado nós temos funções exclusivamente portuárias e temos do lado, digamos de terra, funções que já são funções urbanas e de coexistência e portanto não creio que haja particular conflito nessa zona.

ENTRE SANTOS E SANTA APOLÓNIA

Quais são as entidades que estão efetivamente a atuar neste troço em cada zona?

A zona da Ribeira das Naus e do Cais das Colunas foram junto ao resto da cidade em termos de gestão, assim como a zona do Cais do Sodré, nomeadamente junto à estação ferroviária, no Cais do Gás e no prolongamento do Jardim Roque Gameiro. Os terminais fluviais, como desempenham atividade portuária são geridos pela APL, como no caso do terminal fluvial do Cais do Sodré e da estação fluvial Sul Sueste, sendo que neste último existe uma parceria com a CML no

sentido de transferir para este as marítimo-turísticas para recuperar este património. Há ainda um projeto de revitalização do espaço público que se integra com o novo terminal de cruzeiros em que houve uma conversação entre a CML, a APL e a Marinha, que tem a doca da Marinha no Jardim do Tabaco.

Na zona da Praça da Europa, uma parte pertence à APL e outra parte à Marinha Portuguesa, tendo de haver sempre conversação entre as entidades. Já no caso de Santos a gestão urbana é feita pela APL, mas intervindo a CML é quem atua.

Assumindo que o conjunto de intervenções se encontra integrado numa lógica urbana contínua, como é vista a questão da Doca da Marinha? Pretendem integrá-la na intervenção global? Existe alguma proposta? Pretendem estabelecer algum tipo de acordo com os responsáveis (APL e Marinha) nesse sentido?

Sei que houve, em tempos, uma intenção de colocar na Doca da Marinha os navios históricos, como forma de exibição dos navios históricos, mas neste momento não sei o que está acordado com a Marinha. Mas existe um interesse por parte da CML em conversar com a Marinha nesse sentido.

Quem são os promotores das atuais intervenções na zona do Cais do Sodré e no Campo das Cebolas?

A EMEL, como empresa municipal, está a executar a obra por uma questão de gestão da mesma. (uma vez que se retiram os lugares de estacionamento existentes anteriormente, ganhando novos no embasamento quer do Jardim de Roque Gameiro, quer no Campo das Cebolas.

Os projetos que se encontram, de momento, em fase de construção, estão integrados no Plano de Pormenor de Salvaguarda da Baixa Pombalina?

Sim, à exceção do projeto do novo Terminal de Cruzeiros de Santa Apolónia que se trata de um projeto do Estado, mas em que foi conversado com a CML numa visão global, até porque a CML fez um Plano Geral de Intervenção da Frente Ribeirinha e no fundo foi um documento prospetivo para poder ir concertando as intervenções na frente Ribeirinha de uma forma coerente. O Terminal de Cruzeiros, localiza-se numa zona da APL, contudo realizou-se um concurso público onde a CML também interveio para a escolha do próprio projeto. A APL poderia ter feito simplesmente uma infraestrutura portuária, mas o que vai ser feito é um edifício pelo arquiteto Carilho da Graça que alberga um terminal de cruzeiros mas irá ser feita uma intervenção maior ao nível do espaço público que permite por exemplo que Alfama passe a ter um jardim, portanto, é essa interação da cidade com a APL que gera esta oportunidade e este pretexto para termos uma intervenção urbana que irá gerar espaço público e regeneração urbana, com o reperfilamento da avenida, tornando tudo coerente. Uns fazem uma parte, outros fazem outra de maneira que tudo fique, idealmente, cozido.

Como vê a possibilidade de uma gestão partilhada pela CML e pela APL nas áreas de parceria?

Mesmo nos planos municipais de ordenamento do território sobre as áreas da APL, esta entidade intervém enquanto parceiro dando parecer sobre os planos urbanísticos e portanto naturalmente há sempre uma concertação entre a CML e a APL ao nível do desenvolvimento urbanístico da frente ribeirinha. Todas as funções não portuárias estão sujeitas também a licenciamento e portanto há aqui um controlo

da própria CML ao nível das intenções e intervenções da APL na transformação dos territórios mistos.

Na zona de Santos ela confina com o Plano de Pormenor do Aterro da Boavista Poente que vem viabilizar a transformação da Avenida 24 de Julho num Boulevard urbano. Depois temos, sobre a colina, a Madragoa alvo de um Plano de Pormenor de reabilitação urbana, já eficaz. Toda a intervenção da Avenida 24 de Julho inclui também a revitalização do jardim de Santos e a continuação desta zona. Estamos neste momento a trabalhar também em parceria com o Estado, com o Ministério da Cultura para a realização de um Plano de Pormenor de reabilitação urbana das Janelas Verdes, em que o pretexto é a possibilidade de ampliação do Museu das Janelas Verdes para 24 de Julho e, portanto, criar uma nova acessibilidade ao Museu das Janelas Verdes, revitalizando assim este troço ribeirinho. Relativamente a estes existe um projeto de reabilitação do Jardim de Santos e da Avenida 24 de Julho. [perguntar ao arq. Pedro Dinis]

ENTREVISTA

DEPARTAMENTO DE DESENVOLVIMENTO E RELAÇÕES INSTITUCIONAIS – DIVISÃO “PORTO-CIDADE” | ATOR C - ARQUITETO RUI ALEXANDRE

Qual o valor estratégico da intervenção na Frente Ribeirinha de Lisboa na perspetiva da APL?

A frente de água, quando é portuária, o valor é do ponto de vista da atividade do porto, que em termos económicos tem impacto na cidade dado que Lisboa se trata de uma cidade portuária. Se estamos a falar da frente de água para usufruto do cidadão, digamos que o valor para o porto é real mas está mais na responsabilidade do município. Há cerca de 10 anos atrás, o porto tinha muito mais áreas que não eram só de atividade portuária, portanto, tinha e ainda tem algumas áreas, muito menos hoje em dia, as ditas zonas mistas que tinham muito espaço público de lazer, e hoje ainda tem, sobretudo os espaços ligados às docas. Desse ponto de vista, havendo esta espécie de fronteira que não se percebe muito bem, porque o território é contínuo e não é feito de barreiras, a gestão do porto nestas áreas mais híbridas, de difícil classificação, a preocupação do porto é manter uma qualidade aceitável do espaço público. Por vez é difícil dado que se trata de um território muito vasto e mesmo em termos de espaços verdes, por exemplo, o custo de manutenção é elevado e portanto é extremamente complexo. O porto de Lisboa tem assumido a responsabilidade mas é uma tarefa difícil.

Dada a realização do protocolo e a desanexação de certas zonas, a que zonas da frente ribeirinha se resume a jurisdição por parte da APL hoje em dia?

Em 2008, foi realizado um protocolo de transferência de áreas para a CML, representando uma grande parte do território ribeirinho do concelho. Neste momento, a jurisdição da APL cinge-se à zona de Pedrouços, às docas do Bom Sucesso, de Belém e de Santo Amaro, considerando os seus contornos e a sua influência, a doca de Alcântara, que representa um núcleo portuário prolongando-se até à estação do Cais do Sodré. A zona de Santos é englobada, embora se trate de uma zona expectante e de gestão partilhada com a CML.

De uma forma geral, quais são as atividades portuárias presentes na frente ribeirinha de Lisboa?

Começando por Algés, uma parte do terraplano de Pedrouços tem atividade portuária que tem a ver com o VTS (Torre de Controlo de Tráfego Portuário), tem um parque de embarcações de recreio e um estaleiro; depois existe atividade de náutica de recreio nas docas do Bom Sucesso e de Belém, sendo que nesta última existe também um parque de reparação de embarcações de recreio. Na doca de Santo Amaro há uma doca de recreio; a doca de Alcântara, além de uma parte terciária, com o aluguer de espaços por parte de privados, alberga atividades como náutica de recreio, contentores e cruzeiros, sendo que este último é ainda complementar ao novo terminal de cruzeiros de Santa Apolónia dado o aumento da procura de cruzeiros. Na Rocha de Conde D'Óbidos tem também um estaleiro de reparação naval e uma parte dominial de terciário ligada a grande parte das empresas que se encontram instaladas em Alcântara que estão, de alguma forma, ligadas à atividade portuária, como empresas operadoras dos terminais, ligadas à náutica de recreio.

No troço entre o Cais do Sodré e Santa Apolónia, existe uma interrupção com a Sede das Agências Europeias, zona pertencente à nossa jurisdição, e a zona do terminal fluvial Sul Sueste em que, embora concessionada à Transtejo, a gestão é feita pela APL uma vez tendo uma atividade, não do porto, mas ligada ao estuário do Tejo. Aqui existe ainda um enclave militar, o caso da doca da Marinha (e também junto à Torre de Belém, a zona do forte).

Na zona do novo terminal de cruzeiros, trata-se de um núcleo que engloba a zona do Cais da Pedra (que tem o conjunto do Lux, Bica do Sapato, entre outros) que é gerido pela APL mas digamos que é um projeto ligado também ao turismo de recreio. A partir desta zona para Oriente, começa novamente a atividade portuária com os diferentes terminais que existem até à doca do Poço do Bispo, com o acrescento do pontão da Matinha, dada a existência de alguma atracagem de embarcações.

Que planos/projetos se encontram em vigor neste momento? E relativamente a zonas portuárias e mistas?

Estamos neste momento a iniciar um processo para termos um novo Plano Estratégico, com a sua resolução isso será mais claro para se perceber quais são as intenções do porto. Como estamos numa fase transitória, com uma nova administração e portanto é difícil porque nem sequer lhe consigo explicar qual é a estratégia neste momento porque ainda está a ser trabalhada. Sei que está a ser preparada uma consulta e portanto ele vai existir em breve.

Relativamente às chamadas zonas mistas, existe, para a doca de Pedrouços, um plano para a chamada “Marinha do Tejo” do arquiteto João Pedro Falcão de Campos que está neste momento a aguardar parecer da CML e da CMO (Câmara Municipal de Oeiras), uma vez que

abrange os dois concelhos. Mas que se encontra em fase de análise, portanto não é oficial.

O que representa a atividade portuária de Lisboa na economia, PIB, entre outros?

Sei que está quantificado, mas não sei de cor. Sei que o professor Jorge Gaspar realizou um estudo sobre essa matéria e, o que é dito, é que realmente a atividade portuária do porto de Lisboa tem um impacto não só local como regional, englobando toda a região do Vale d Tejo, uma vez que o porto presta serviços na região, na cidade de Lisboa, e portanto tem, do ponto de vista económico, um impacto bastante grande e esse número está identificado.

GESTÃO E ADMINISTRAÇÃO

Como é feita a gestão nas chamadas zonas mistas, estabelecidas como zonas de parceria entre a APL e a CML? Quem toma as decisões nestes espaços?

A gestão partilhada trata-se de uma gestão em que o porto tem o poder de decisão mas deve consultar a CML que dá um parecer e, portanto, há uma articulação prévia. Por exemplo, se entrar um pedido na APL, normalmente comunicamos com a CML, tentamos conversar antes de ser emitido um parecer e esse parecer é concertado com a CML. Por vezes os pareceres também entram pela CML, depois a CML comunica com a APL, o que prova que existe uma ação conjunta. Existe um documento estratégico que define estas áreas de parceria e, portanto, este documento serve de referência.

Do ponto de vista jurídico é complicado e não há nenhuma conclusão sobre quem é que manda no quê. Quando a atividade é perfeitamente

identificada como atividade portuária, não existem dúvidas em relação à competência do porto, sendo este o responsável pela mesma atividade e quem licencia, estando claro na lei. Quando estamos a falar de atividades conexas, há pareceres que dizem que é o porto que deve ser responsável até pelo pelos licenciamentos de obras nesses territórios. Há, de facto, uma dúvida, a CML afirma que é quem deve fazer o licenciamento e portanto o que ocorre aqui muitas vezes, é haver um duplo licenciamento, que é às vezes um pouco negativo para os concessionários que não têm culpa de existir essa dúvida, mas o que o porto tem feito é, efetivamente, licenciar essas obras de um território que é seu, em que a atividade está “diretamente” ligada à atividade portuária.

No processo de gestão urbana, o que é que a APL faz exatamente?

A APL tem um corpo técnico que faz o acompanhamento de obras de terceiros, seja concessionários e acompanha também projetos ou planos que estão a ser desenvolvidos para o porto por outras entidades que são contratadas. Quando há projetos ou planos que são para uma determinada zona que seja mais de natureza pública, é feito um projeto, é executada a obra e é de total responsabilidade do porto. Hoje em dia isso já não acontece, só em casos excecionais como no caso do novo Terminal de Cruzeiros. Este é um projeto lançado pelo porto, cujo concurso foi organizado pela Ordem dos Arquitetos onde a CML participou na medida em que fez parte do júri. É tomada uma decisão, tendo ganho o arquiteto Carrilho da Graça. É feita a encomenda do projeto de execução e depois é utilizado esse pacote do projeto e entregue ao concessionário no processo de concessão para ele cumprir essa obra. A obra está a ser executada pelo concessionário, no fundo é da responsabilidade da APL, sendo o dono de obra juntamente do concessionário, dado que há um contrato entre as duas entidades e a obrigação do concessionário de terminar o negócio, e passa a gerir o

negócio.

Durante o projeto de execução do terminal de cruzeiros, todo o processo foi acompanhado pela CML, tendo-se realizado diversas reuniões, uma vez que o terminal de cruzeiros faz fronteira com a CML e existe, do lado da cidade, uma série de questões de continuidade do território e de reformulação da própria rede viária e isso foi tudo articulado com a CML, portanto há esse trabalho conjunto. Acaba por ter um interesse superior porque engloba outras questões relacionadas com a cidade. Por exemplo, relativamente ao Campo das Cebolas, o projeto foi apreciado pela APL, porque existe um parecer vinculativo dado que existe uma parte do território que ainda pertence à APL, e ainda um enclave militar, que é a Doca da Marinha, e portanto esse processo decorre e está neste momento a decorrer mas tem estas 3 entidades envolvidas.

A APL tem a possibilidade de fazer planeamento?

Hoje em dia, não. Mas há muitos anos atrás tinha. Deixamos de fazer planeamento porque as equipas técnicas foram sendo reduzidas, hoje em dia somos apenas 3 arquitetos. Houve a transferência do território e portanto a APL acabou por passar essa capacidade de intervir praticamente na totalidade para a CML. Recorre ao outsourcing.

Relativamente a zonas do porto que se tornaram obsoletas, qual a lógica de intervenção atual?

Relativamente às zonas obsoletas, elas existem, é impossível escondê-las. O que acontece muitas vezes é que são zonas expectantes ou zonas em que não há facilidade de atuação, ou porque envolvem várias entidades, que são fronteiras com outras entidades como, por exemplo, as infraestruturas de Portugal, a Direção Geral do Património e

Cultura, a própria CML. Por exemplo há zonas em que tem que se gerir as vontades das entidades todas e este trabalho torna-se um bocado mais difícil. Há outras situações em que há edifícios em estado obsoleto, a depender do interesse de um privado no aluguer desse espaço, outras situações em que os edifícios obsoletos que estão à espera de uma obra para serem requalificados ou mesmo demolidos como, por exemplo, no terminal de cruzeiros existiam armazéns abandonados, apenas foram demolidos (mais recentemente) com o pretexto da obra do terminal.

Qual o papel da APL relativamente às questões de interesse público? Têm interesse em permitir a aproximação das pessoas a zonas de atividade portuária? Pretendem integrar o porto na lógica da cidade?

As zonas que são portuárias é impossível essa aproximação, o porto não pode fazer isso porque há uma lei internacional que no fundo estabelece estas áreas como áreas internacionais, como no aeroporto, para aceder é necessário identificação, pedir autorização e portanto aí a intenção do porto relativamente à cidade é tentar que a área portuária seja o mais agradável possível do ponto de vista da sua atividade, de manter a “casa arrumada”, o que por vezes é difícil. Mas há esse esforço por parte do porto até porque este tem áreas concessionadas e os concessionários têm a obrigação de manter estas áreas e essa gestão é mais difícil.

Relativamente às outras áreas, sempre houve esta preocupação do porto em ter uma boa relação com a cidade e em permitir que, desde há já muitos anos, por exemplo, a zona de Belém, a CML faz a manutenção da zona da Torre de Belém e da zona do parque, mas por ter uma parte pertencente à APL (à volta da Torre) essa relação e essa gestão é sempre feita no sentido de dar ao público um espaço com

qualidade. Portanto há esse esforço por parte da APL, até porque a APL neste momento tem esta divisão pela qual eu sou responsável que se chama divisão “porto-cidade” exatamente para manter essa relação entre o porto e a cidade e manter esse diálogo (a divisão existe desde finais de 2013).

Mas é um tema difícil, acredito que é necessário fazer essa reflexão. Tem que partir também do cidadão perceber se é importante ou não o porto na cidade, não pode ser o porto a dizer constantemente que precisa de cá estar. A população tem de reconhecer essa necessidade.

Em relação às atividades que estão relacionadas com o porto, como por exemplo a náutica de recreio e os cruzeiros, não existe interesse económico na divulgação destas atividades de forma a incentivar a utilização por parte da população?

O porto tem a infraestrutura, a doca, tem os edifícios que dão o apoio a quem utiliza a doca e depois existe um conjunto que estão concessionados a particulares de restauração, entre outros e o contributo do porto é manter a infraestrutura a funcionar do ponto de vista de equipamentos que são para o cidadão. Por exemplo, no caso da Doca de Santo Amaro, os edifícios e o espaço público são mantidos pela APL, sendo este que mantém a infraestrutura a funcionar. Há uma questão que é, a obra portuária é muito cara e quando falamos num cais, num talude em pedra, quando há problemas, tudo isto custa muito caro. Reparar ou fazer uma obra deste tipo é complicado porque contacta com a água, trata-se de um encargo muito grande mas é a responsabilidade da APL. Em relação, por exemplo, ao novo terminal de cruzeiros, não se trata de um negócio para o porto, é um negócio para a cidade e a APL mantém a atividade de cruzeiros porque é importante para a cidade.

Não existe, então, um interesse público mas a preocupação do serviço público, por parte da APL?

Sim. Se pensarmos no equipamento, na doca e afins, a APL tem todo o interesse em mantê-los e prestar o serviço à população porque se trata de uma cidade portuária, é feita de docas de recreio, de terminais de cruzeiro, de terminais de graneis, contentores, carga fracionada e o porto de Lisboa, sendo um porto multifuncional, com um leque vasto de atividades, tem uma responsabilidade de ter estas atividades a funcionar em pleno para contribuir para o funcionamento da própria cidade e, nesse aspeto, é uma responsabilidade social.

Como vê a possibilidade de a APL recuperar a capacidade de intervir e de participar num processo de planeamento em conjunto com a CML para estas áreas?

Sim, isso seria o ideal. Mas se a CML decidir fazer um plano para Santos ou a iniciativa partir da APL, imediatamente e automaticamente haverá essa vontade conjunta, tal como aconteceu no terminal de cruzeiros.

ENTRE SANTOS E SANTA APOLÓNIA

Assumindo o conjunto de intervenções que decorrem neste troço, relativamente à Doca da Marinha, sendo uma zona da responsabilidade da APL e da Marinha Portuguesa, houve algum interesse por parte da CML em estabelecer algum tipo de acordo no sentido de integrar a Doca da Marinha na intervenção geral da zona?

Sim, há imensos contactos. No fundo a filosofia que está por trás disto tudo nestas zonas mais de lazer, é fazer com que o cidadão chegue até ao rio. Por isso penso que há essa intenção da CML de a doca ser visi-

tada e aberta ao público. Mas não sei se ela se vai concretizar, porque se trata de um enclave militar e como território militar, a decisão é do Ministério de Defesa Nacional, não é uma decisão da APL. A APL pode achar bem que a zona seja aberta ao público, mas tem de ser uma decisão da Marinha.

No caso da frente ribeirinha de Santos, tratando-se de uma das zonas de parceria entre a CML e a APL, e existindo um documento estratégico com intenções definidas, existe algum desenvolvimento no sentido de intervir neste território?

Relativamente a Santos, trata-se de um território complexo, dos melhores territórios próximos do rio, no centro da cidade, um espaço privilegiado por isso, também, cobiçado. O que acontece é que deixou de haver a atividade de terminais de ligação com as ilhas, foi desativado e passou a ser uma zona expectante. Como zona expectante, existiam edifícios que estavam devolutos e precisavam de ser ocupados, alguns foram outros não. Existem projetos suspensos nessa zona e há, de facto, a uma intenção por parte da CML com o dito documento estratégico que implica a demolição de alguns edifícios. Mas não existe nenhum plano nem parâmetros urbanísticos que nos deem indicação sobre o que seria uma volumetria possível, quais seriam os usos, qual a rede viária que se pretende para esta zona, que tipo de equipamentos, entre outros. A APL não pode fazê-lo sozinha, mas espero que no futuro, com o desenvolvimento dos atuais projetos por parte da CML, se chegue à zona de Santos. A única coisa que sei é que Santos seria uma área prioritária, portanto estamos sempre a avir para que se passe alguma coisa.

Existe neste momento, um plano eficaz nessa zona, o Plano de Pormenor da Boavista Nascente, que pretende fazer a ligação com a frente ribeirinha de Santos. Tem conhecimento deste plano?

O que conheço do plano é que existe uma ligação entre as duas áreas através de uma espécie de ponte de contacto com a zona de Santos, mas não sei de nenhum plano para a frente ribeirinha propriamente dita.

É possível que, através da apresentação de um plano por parte da CML à APL se possa iniciar um processo de intervenção na frente de água de Santos?

Se a CML solicitasse a transferência desse território para CML, poderia desenvolver um plano com toda a competência, e teria depois um parecer da APL. Enquanto o território se mantiver sob jurisdição da APL, há sempre esta necessidade de uma ação conjunta, portanto julgo que a CML não poderá fazer um plano num território que não lhe pertence exclusivamente, em que só partilha (embora sem perceber em que moldes se partilha, não é muito claro). Por exemplo, no ponto de vista do negócio, fica do lado da APL, as concessões que existem em Santos são geridas pela APL, há uma preocupação de articulação com a cidade para não haver compromissos por parte da APL para uma zona que está a ser estudada. Tendo em conta também a questão da demolição de edifícios, evitamos concessionar os que sabemos que vão ser demolidos de acordo com o documento estratégico. Os alinhamentos, as vistas, tudo isso está mais ou menos estabelecido nesse documento estratégico e nós tentamos respeitar essa orientação. Não há mais do que isso neste momento.

Na prática o que é que irá acontecer na zona de Santos?

Na prática há de avançar quando houver muita pressão, O que está a acontecer é que do lado da cidade vamos lentamente resolvendo os problemas. O reperfilamento da avenida 24 de Julho está a decorrer neste momento e tem a ver com isso e existe ali um cuidado em elevar os padrões de qualidade nessa zona da cidade. Está a haver finalmente uma resolução para o Cais do Sodré, tudo aquilo está a mexer e há imensas transformações, com o mercado da ribeira e com o edifício da EDP, o cluster de design, que são sinais de uma mudança que pode ter repercussões do lado do rio. Quem sabe se isso não será pressão o suficiente daqui a uns tempos para originar qualquer contacto entre as entidades para desenvolver um plano comum.

Tendo em conta que o Terraplino de Pedrouços também se trata de uma área de parceria entre a CML e a APL e que existe um plano que está a ser desenvolvido para esta zona, o que diferiu no processo de intervenção comparativamente à zona de Santos?

É uma boa pergunta. Não lhe sei responder. Talvez tenha a ver com prioridades, a APL achou que era prioritário desenvolver um plano para Pedrouços. É uma questão de prioridades, de estratégia, de oportunidades desencadeadas pelo diálogo entre a APL e a CML. O processo foi despoletado pela APL e neste momento encontra-se em fase de análise por parte da CML para a emissão de um parecer, sendo um processo que há já algum tempo que está em curso. Esta é uma informação ainda interna uma vez que está a ser analisado internamente e por isso ainda não foi divulgado publicamente. É um plano para a futura “Marina do Tejo”.

Por alguma razão, foi a APL que fez o plano para Pedrouços e não a CML. Uma coisa é a CML fazer um documento estratégico, outra coisa

é fazer um plano. Mas o natural seria, a CML abordar a APL no sentido de fazer um plano para Santos (a CML ou a APL o realizar), e aí a APL tem mais capacidade de atuação e de desencadear o processo. Mas isso tem a ver mais com a conversação entre presidentes da CML e da APL, esses assuntos podem surgir e passar a ser projetos.

ENTREVISTA

ESTADO-MAIOR DA ARMADA

DEPARTAMENTO DE INFRAESTRUTURAS – DIVISÃO DE ESTUDOS E PROJETOS | ATOR D - PRIMEIRO TENENTE ARQUITETO ABRANTES SIUZA

Relativamente à Doca da Marinha, existe algum contacto por parte da CML no sentido de intervir nesse espaço?

Sim, existe um protocolo tripartido entre a CML, Ministério da Defesa Nacional, em que foi conferida autonomia ao Chefe de Estado-Maior da Armada para assinar o protocolo em nome do sr. Ministro (?), e pela APL. Relativamente à Ribeira das Naus, no site da CML estará o protocolo que foi realizado sobre a Ribeira das Naus de uma forma tripartida entre a CML, a APL e a extinta "Frente Tejo", portanto imagino que este protocolo também lá esteja (não encontrado). Porque no fundo a CML será o dono de obra das intervenções que ali vão ser realizadas e terão mais informação que a própria Marinha.

O território da Doca da Marinha encontra-se sob a jurisdição de que entidade?

Neste momento existem três entidades numa área que não gera dúvidas, afeta à Marinha, outra área afeta à APL e outra área já de fruição pública afeta à CML, e daí que o protocolo tenha sido realizado a 3. Os juristas encontraram as palavras certas para que não houvesse honorabilidade na alteração destas parcelas, tendo ficado legalmente salvaguardado, foi feito sem custos para as três entidades.

Relativamente ao protocolo, o que está estabelecido?

Relativamente ao que está protocolado, posso adiantar-lhe que a Doca da Marinha será dividida a meio, sendo que a parte nascente será de utilização exclusiva por parte da Marinha, será uma área vedada e onde irá ser construído um edifício da autoria do Arquiteto Carrilho da Graça para acomodar todas as unidades que estão neste momento sediadas e espalhadas pela Doca da Marinha. Houve um compromisso por parte da Marinha de vagar toda a Doca da Marinha até ao início de Setembro (pedido em Julho) tendo libertado de alguns barracões pertencentes à APL e que irão ser demolidos rapidamente para que haja condições para iniciar a construção do novo edifício que ficará muito próximo da localização das naves em tijolo.

Será edificado um edifício de aproximadamente 1500 m² sobre dois pisos onde irá ter oficinas, hangares, locais de armazenagem, serviços administrativos e de alojamento para quem se encontra 24 horas sobre 24 horas para o caso de ser necessário auxílio e guarda dos portões. A CML será o promotor e dono de obra e a Marinha terá ter um papel ativo em backoffice.

Que funções existem neste momento na Doca da Marinha e como serão reorganizadas com a futura intervenção na mesma?

Neste momento existe uma estação salva-vidas, irão estar serviços e acessos à Capitania do Porto de Lisboa, uma brigada de primeira intervenção rápida de combate à poluição no mar, caso seja necessário recorrer, sendo que o core da brigada de poluição foi basculado para o Alfeite e para a doca de Santos, espaço cedido pela APL (entre o estaleiro da Naval Rocha e o Urban Beach). O serviço de poluição no mar tinha neste espaço um conjunto de equipamentos de contentores, de

camiões de camiões-grua que exige o seu espaço e que perante estes trabalhos que a CML pretende imprimir neste espaço fez também com que a Marinha também, num espírito de colaboração, basculasse para outras zonas.

Ou seja, a Marinha ao ceder metade da área da Doca da Marinha, foi compensada com uma área de utilização da doca de Santos, mantendo-se a titularidade, incluindo área molhada para se fundear e encostar embarcações e uma área onde estão os equipamentos pesados de combate à poluição no Alfeite, que já pertence à Marinha.

Como será realizada a divisão do espaço da Doca da Marinha?

Se tiver o rio encostado à sua barriga e considerar 2 molhos, o nascente e o poente, no alinhamento da extrema do nascente, se projetar uma linha perpendicular ao rio, do lado direito é área da Marinha e do outro lado é área de fruição pública. Depois haverá uma redução da largura da doca para respeitar os alinhamentos que já estão projetados das vias viárias, mas pouco significativa.

Qual é o interesse por parte da Marinha nessa zona?

A Doca da Marinha tem naquele espaço um conjunto de funções que justificam a sua existência, nomeadamente a travessia fluvial entre a margem norte e a margem sul (Alfeite), existe uma carreira Vougo cacilheiro, uma vedeta e não militar que é a embarcação que faz diariamente a movimentação de todo o pessoal que presta serviço num lado da margem e vive do outro lado e que, portanto se irá manter. Existe um pontão construído também à margem de um protocolo que existiu com a Estação Sul/Sueste e tinha a necessidade de garantir a guarda de material apreendido de quem cometesse delitos, que, não

existindo outro lugar era ali que era mantido. Tem ainda as instalações necessárias ao apoio aos troços de mar que no fundo garantem que as embarcações consigam atracar e sair dali, na passagem de cabos, um pouco à margem do que se vê também nos concelheiros, tem que haver sempre pessoas nas margens para dar apoio. Tinha ainda embarcações do Aquário Vasco da Gama para ir buscar água de qualidade para abastecer os tanques, entre outros. O que é que por vezes havia em termos de interpretação por quem passava por ali e que não estaria tão sensibilizado para a vitalidade daquele espaço, era a presença do espaço de estacionamento de viaturas.

Surgiu a possibilidade das funções para a Doca da Marinha passarem na totalidade para outro espaço?

Penso que chegou a haver uma hipótese de a Marinha sair para Doca de Pedrouços, por parte do sr. Vereador Manuel Salgado, na qual iriam construir um edifício de raiz para instalar todos esses serviços, mas por vezes, para que haja possibilidade de atingir todas ideias é necessário também um pulmão financeiro que nem sempre existe. Talvez a Marinha pudesse retirar a totalidade das suas funções da Doca da Marinha se houvesse outras condições noutra espaço.

Portanto, penso que resulta de uma análise profunda de todas as partes e portanto parece-me que o que foi atingindo satisfaz todas as partes. Eventualmente cada uma poderia ter uma ambição diferente mas foi o que foi possível ser atingido.

Existe interesse público por parte da Marinha na articulação de espaços de lazer com espaços de atividade leve da Marinha?

Se não houvesse interesse público, a Marinha não existia. Não existe para ter retorno ou para ter lucro, todas as missões são de defesa do espaço territorial e aí o interesse público prevalece como em qualquer outra atividade. O que acontece pode ser por vezes direto ou indireto.

A Marinha está instalada em que zonas da frente ribeirinha?

A Marinha tem outra grande infraestrutura em frente à Ribeira das Naus, da Autoridade Marítima Nacional a Capitania do porto de Lisboa em Alcântara, a Cordoaria Nacional, o Planetário e o Museu da Marinha.