

REGENERAÇÃO URBANA EM FRENTES RIBEIRINHAS

O caso de Algés

CAIO SCONFENZA SILVA
(Licenciado em Estudos Arquitectónicos)

Projecto Final de Mestrado para Obtenção de Grau de Mestre em Arquitectura
com especialização em Urbanismo

Orientação Científica

Professor Doutor João Pedro Costa

Professora Doutora Maria Matos Silva

Júri

Presidente: Doutora Alessia Allegri

Vogal: Doutor João Rafael Santos

DOCUMENTO FINAL

Lisboa, FA ULisboa, Abril 2018

AGRADECIMENTOS

Aos professores João Pedro Costa e Maria Matos Silva pelo conhecimento partilhado e incentivo ao longo da investigação.

Aos amigos pela companhia e amizade durante todo o percurso académico.

À Inês por todo o apoio incondicional.

À minha família, pelo o contínuo investimento e incentivo aos estudos, acreditando sempre em mim e nas minhas capacidades.

Ao meu pai, que sempre quis que eu me formasse em Arquitectura e Urbanismo.

À minha mãe pelo seu exemplo e demonstração de força.

Por fim, à minha avó, que foi a primeira na família a obter um curso superior, e assim dedico-lhe este trabalho.

Obrigado.

RESUMO

O presente trabalho final de Mestrado enfoca-se no tema da Regeneração Urbana em Frentes Ribeirinhas.

A investigação começa no estudo sobre o genérico desfecho e realocização das actividades industriais das cidades, tendo sido possível verificar a existência de uma nova tendência de reformulação do espaço público das frentes ribeirinhas que por sua vez adicionou novas perspectivas de olhar e pensar a cidade e o seu rio.

Face à existência de vazios urbanos causados pelo sucessivo abandono das unidades industriais tem-se assistido em Lisboa a várias intervenções de requalificação urbana no seu território ribeirinho, que vieram contribuir para o reforço da imagem e identidade da cidade.

Todavia, certos espaços da cidade encontram-se ainda por definir. Assim, no presente Projecto Final de Mestrado é apresentado o Caso de Algés, mais especificamente a zona composta e envolvente ao aterro adjacente à Doca de Pedrouços. Embora evidenciando o seu potencial, o estudo mostra como esta área pouco consolidada foi perdendo a sua vitalidade económica de espaço portuário, cultural e paisagístico.

Neste trabalho investigou-se como a indústria foi afetando o território, relatando e estudando o seu passado até ao actual estado, fazendo uma análise do território em causa bem como aprofundando conceitos inerentes para que uma melhor estratégia fosse delineada. Por fim desenvolveu-se uma proposta urbana fundamentada pelas conclusões estudadas.

ABSTRACT

The investigation starts into the study of the generic cease and relocation of industrial activities on cities, which has led to a new reform of the public space of the seaside areas, adding a new perspective of thinking about the city and its river.

Taking advantage of the urban voids caused by the successive desertion of industrial units, several urban regenerations have been carried out in Lisbon's waterfront areas in this past years. This fact contributed to reinforce the image and identity of a city related with its river. Also, a new perspective on the riverfront was added to the urban interventions such as a programmatic model associated with the territory's economics and functional activities.

However, certain areas of Lisbon are still to be defined. Therefore, in this present work, the Algés's case is presented, where its landfill nearby to Pedrouços dock is inactive towards a consolidated city. This fact contributes to the loss its economic vitality, cultural and landscape space. Yet the urban study of this area displays its potential.

In this work, an investigation of the industrial methods that affected the territory was made, by reporting its past to its present state, interpreting the area as well as the understanding of the inherent concepts, so that a better strategy can be made. And finally, the work developed an urban project based on the conclusions.

KEY WORDS: ALGÉS | PEDROUÇOS | URBAN REGENERATION | WATERFRONT | TEJO

ÍNDICE GERAL

CAPÍTULO 1 INTRODUÇÃO	2
1.1 CONTEXTO.....	2
2.2 OBJECTIVO.....	3
2.3 METODOLOGIA E ESTRUTURA.....	4
CAPÍTULO 2 ESTADO DO CONHECIMENTO	9
2.1 CIDADE, O SEU PORTO, E A FRENTE DE ÁGUA.....	10
2.1.1 CONVERGÊNCIA URBANA ENTRE A CIDADE E ÁGUA: TRANSIÇÃO E CONTINUIDADE.....	10
2.2 CIDADE INDUSTRIAL.....	11
2.2.1 INTRODUÇÃO DO INDUSTRIALISMO NAS CIDADES E SUA EXPRESSÃO NO TERRITÓRIO.....	12
2.2.2 CONVENIÊNCIAS DAS INFRAESTRUTURAS INDUSTRIAIS E O CRESCIMENTO URBANO.....	16
2.3. CIDADE PÓS-INDUSTRIAL E REGENERAÇÃO URBANA EM FRENTE RIBEIRINHAS.....	18
2.3.1 FIM DO MODELO INDUSTRIAL FORDISTA E A SUA EXPRESSÃO NO TERRITÓRIO.....	19
2.3.2 CASOS DE ESTUDO: BALTIMORE; LONDRES; BARCELONA.....	23
2.3.3 CARACTERIZAÇÃO DA REGENERAÇÃO URBANA.....	33
2.4 SÍNTESE REFLEXIVA.....	37
2.4.1 NOVAS COMPLEXIDADES DA SOCIEDADE E CIDADE NO SÉCULO XXI.....	37
2.4.2 TEMAS INTEGRANTES NO PROGRAMA URBANO.....	39
CAPÍTULO 3 APROXIMAÇÃO E INTERPRETAÇÃO DO TERRITÓRIO: O CASO DE ALGÉS	43
3.1. CARACTERIZAÇÃO DO LOCAL.....	44
3.2. EVOLUÇÃO HISTÓRICA.....	48
3.3. EPISÓDIO INDUSTRIAL DE PEDROUÇOS E BELÉM.....	51
3.3.1 AFIRMAÇÃO BALNEAR EM ALGÉS E A REQUALIFICAÇÃO DE BELÉM.....	53
3.4. ALGÉS NO SÉCULO XXI.....	59
3.4.1. NÓ METROPOLITANO E TERRAPLENO DE ALGÉS.....	60
3.4.2. INTERPRETAÇÃO DOS INSTRUMENTOS DE GESTÃO TERRITORIAL.....	63
3.5 O PROBLEMA.....	65
CAPÍTULO 4 PROJECTO	71
4.1. ESTRATÉGIA URBANA E PROGRAMA.....	72
4.2. PROPOSTA.....	76
4.3. PROJECTO JARDIM CENTRAL E SUA RIBEIRA.....	84
BIBLIOGRAFIA	101
ANEXOS	109

ÍNDICE DE FIGURAS

FIGURA 00 Perspectiva desenhada do projecto de Mies Rohe; FONTE: www.courtauldprints.com	24
FIGURA 01 Planta do projecto de Charles Center; FONTE: archplanbaltimore.blogspot.pt	25
FIGURA 02 Margaret Thatcher e Paul Reichmein na reunião de apresentação do projecto para Canary Wharf, 1988; FONTE: www.telegraph.com	26
FIGURA 03 Masterplan elaborado posteriormente pelo atelier SOM; FONTE: https://www.som.com/projects/canary_wharf_master_plan Consultado em Agosto 2017.....	27
FIGURA 04 Fotografia aérea da zona ribeirinha de Barcelona antes das intervenções; FONTE: http://sigitkusumawijaya.blogspot.pt	28
FIGURA 05 Fotografia zona ribeirinha, Moll de La Fusta actualmente; FONTE: sigitkusumawijaya.blogspot.pt	29
FIGURA 06 Contraste do mapa de declives com área edificada da Área Metropolitana de Lisboa.....	45
FIGURA 07 Planta do edificado e linha de costa do território ribeirinho entre Paço de Arcos e Alcântara.....	47
FIGURA 08 Imagem da antiga ponte sobre a ribeira de Algés, e o muro da entrada fiscal de Lisboa; FONTE: Arquivo fotográfico CMO.....	50
FIGURA 09 Imagem da antiga ponte sobre a ribeira com rua Major Afonso Palla em segundo plano; FONTE: Arquivo fotográfico CML.....	51
FIGURA 10 Carta topográfica de Lisboa com os melhoramentos por realizar em 1856; FONTE: http://www.bnportugal.pt/ (Biblioteca Nacional de Portugal, cartografia).....	52
FIGURA 11 Imagem da antiga fábrica de Gás em Belém; FONTE: Arquivo fotográfico CML.....	52
FIGURA 12 Carta topográfica de Lisboa, com as obras feitas entre 1871 e 1911; FONTE: www.bnportugal.pt/ (Biblioteca Nacional de Portugal, cartografia).....	53
FIGURA 13 Imagem aérea da antiga fábrica e a Torre de Belém; FONTE: Arquivo fotográfico CML.....	53
FIGURA 14 Fotografia de banhistas na praia de Algés; FONTE: Arquivo CMO.....	54
FIGURA 15 Projecto do Bairro Soares em 1923; FONTE: Arquivo CMO.....	54
FIGURA 16 Fotografia do comboio a cruzar o areal da praia de Algés e Pedrouços. FONTE: Arquivo fotográfico CMO.....	54
FIGURA 17 Fotografia com as placas informativas de trânsito; FONTE Arquivo fotográfico CML.....	55
FIGURA 18 Fotografia da demolição da fábrica de gás a Torre de Belém em segundo plano; FONTE : Arquivo fotográfico CML.....	56
FIGURA 19 Fotografia da demolição da fábrica de gás a Torre de Belém em segundo plano; FONTE : Arquivo fotográfico CML.....	56
FIGURA 20 Fotografia da demolição da fábrica de gás a Torre de Belém em segundo plano; FONTE : Arquivo fotográfico CML.....	56
FIGURA 21 Anuncio a realocização da Fábrica de Gás para a Matinha: FONTE: www.restodecoleccion.pt consultado em Setembro 2017.....	57

FIGURA 22	Fotografia da Estação de Algés; FONTE: wikimapia.org consultado em Dezembro 2017.....	60
FIGURA 23	Fotografia do Festival NOS Alive; FONTE: nosalive.com.....	60
FIGURA 24	Fotografia da Doca de Pedrouços nos anos 60; FONTE: www.docapesca.pt consultado em Novembro 2017.	
FIGURA 25	Fotografia aérea da Volvo Ocean Race na Doca de Pedrouços; FONTE: www.portodelisboa.pt.....	61
FIGURA 26	Fotografia aérea do terraplano de Algés; FONTE: www.portodelisboa.pt.....	64
FIGURA 27	Imagem esquemática das redes rodoviárias nacionais, distribuidora local e principal.....	68
FIGURA 28	Imagem esquemática dos usos urbanos.....	68.
FIGURA 29	Imagem esquemática da Ribeira de Algés com a malha urbana sobreposta.....	69
FIGURA 30	Imagem da área de intervenção com o limite administrativo dos municípios de Lisboa e Oeiras assinalado.....	73
FIGURA 31	Imagem dos sectores estratégicos.....	73
FIGURA 32	Imagem esquemática dos acessos a partir da estação Algés.....	76
FIGURA 33	Imagem esquemática do prolongamento da Av. dos Combatentes.....	76
FIGURA 34	Desenho dos sistemas de vistas propostos.....	78
FIGURA 35	Desenho dos sistemas de vistas propostos, em perspectiva.....	78
FIGURA 36	Esquema do prolongamento dos espaços verdes existentes.....	79
FIGURA 37	Desenho em planta dos percursos propostos.....	79
FIGURA 38	Desenho dos percursos propostos, em perspectiva.....	80
FIGURA 39	Esquismo dos espaços verdes e edificado.....	80
FIGURA 40	Esquismo dos espaços verdes e edificado, e ciclovia.....	81
FIGURA 41	Desenho em planta dos percursos e edifícios propostos.....	81
FIGURA 42	Desenho em perspectiva da proposta.....	83
FIGURA 43	Esquema dos usos da proposta urbana.....	83
FIGURA 44	Esquema dos percursos propostos- novo centro urbano de Algés.....	83
FIGURA 45	Planta geral da proposta.....	85
FIGURA 46	Esquismo em planta do Jardim Central.....	86
FIGURA 47	Perspectiva geral da proposta.....	89
FIGURA 48	Simulação perspéctica da travessia norte sobre a ribeira.....	89
FIGURA 49	Corte ilustrativo da bacia de retenção de águas pluviais e ribeira de Algés.....	90
FIGURA 50	Planta do Jardim Central.....	93
FIGURA 51	Desenho em perspectiva do Jardim Central.....	95
FIGURA 52	Desenho em perspectiva da praia de Algés.....	96
FIGURA 53	Esboço da primeira bacia de retenção.....	99

CAPÍTULO 1 | INTRODUÇÃO

1.1 Contexto

Lisboa nasce como cidade portuária, onde a necessidade e interesse pela actividade náutica assumiu-se como um dos grandes dispositivos para o desenvolvimento do território e da cidade. Posteriormente essa relação entre a cidade e o mar revelou ser um estímulo para desenvolver as operações urbanísticas na frente de água com impactos significativos na sua dinâmica ganhando assim a frente ribeirinha um outro tipo de convivência com a cidade.

Apesar desta identidade como cidade portuária, inevitavelmente muitas mudanças se deram neste aspecto, denunciando o facto de muitos dos espaços com frente rio obedecerem a diferentes modelos de dimensão e actividade, que outrora foram fontes responsáveis pela promoção, expansão e gestão da cidade.

Numa leitura do território ribeirinho é possível identificar efeitos das actividades industriais do século XIX que de certa forma comprometeram a existência dos espaços de transição e continuidade entre os tecidos consolidados e a frente rio.

Numa análise superficial este factor, fisicamente, traduz-se numa barreira generalizada entre os tecidos urbanos consolidados e a frente rio da cidade de Lisboa, e num estudo sincrónico do território, são denunciadas outras complexidades associadas à gestão e planeamento do território.

Essas complexidades globais integram problemas que recaem aos exercícios da Arquitectura e do Urbanismo. Não assumindo que estas duas actividades são o principal elemento de resolução dos problemas das zonas ribeirinhas, é reconhecido que são um dos

principais instrumentos para materializar a união de soluções para o problema.

Neste enquadramento é assumido que novas exigências para as frentes ribeirinhas sejam necessárias, assim sendo, ao longo do trabalho procura-se compreender esses modelos que tanto afetaram as frentes ribeirinhas e conseqüentemente definir quais as exigências que são impostas para o crescimento coeso destes espaços na cidade e território. Desta forma o trabalho realiza uma operação de intervenção ao nível da regeneração urbana na frente ribeirinha de Algés.

1.2 Objectivo

O trabalho tem como objectivo a criação de uma proposta urbana que vise a regeneração urbana da área de estudo com os conceitos estudados e abordagens referentes às frentes ribeirinhas, cidade e espaço público.

O projecto incorpora um conjunto de medidas de carácter estratégico desde a escala metropolitana à escala local para proporcionar uma melhor integração destes espaços com os elementos urbanos periféricos procurando estabelecer novos sistemas de continuidade e transição entre a cidade consolidada e a zona ribeirinha de Algés.

Procura-se a materialização de um elemento unificador na relação com o mar, englobando estratégias que possam vencer, eliminar e incorporar barreiras de modo a prolongar percursos longitudinais e transversais, numa tentativa de constituir novas relações entre o desenho proposto e as estruturas antigas. Pretende-se articular os espaços públicos com a frente de água através de espaços verdes unificadores, possibilitando condições para que sejam explorados novos

equipamentos associados ao rio estimulando a promoção de mais actividades desportivas, de lazer e bem-estar, assim como proporcionar uma relação entre o mar e a sua zona adjacente de modo a recuperar antiga identidade marítima destes espaços.

1.1 Metodologia e Estrutura

A escolha do local de intervenção e das intenções gerais de projecto de maneira a averiguar a viabilidade do trabalho marcaram a primeira fase da construção do Programa de Proposta de Final de Mestrado que teve como primeiro foco a procura de uma problemática urbana relevante e actual.

Após a proposta ter sido aprovada pelos orientadores, foram consultados e interpretados vários instrumentos de gestão territorial no âmbito da melhor compreensão do território bem como a identificação mais extensa das suas condicionantes e carências. Nesta abordagem foi incorporado também a consulta de obras bibliográficas e projectos relacionados com a conteúdo da investigação.

Através da pesquisa e da sistematização de referências bibliográficas, desenvolveu-se a percepção e compreensão dos conceitos incidentes nas temáticas do projecto sustentando uma visão crítica e mais cirúrgica sobre problema e a forma de sustentar e justificar as soluções da proposta.

Após a compreensão mais consolidada sobre os temas teóricos abordados, procedeu-se uma análise histórica que abrangeu as dinâmicas de ocupação e abandono dos aterros portuários e das infraestruturas envolventes. Esta análise foi acompanhada também por várias visitas ao local em estudo para constatar, em primeira mão, os seus problemas associados.

A fase seguinte correspondeu à articulação entre as problemáticas teóricas e o desenvolvimento da estratégia do projecto resultando numa análise incisiva da área de intervenção contemplando diferentes aprofundamentos, desde a escala metropolitana à escala dos municípios de Oeiras e Lisboa à escala 1:25000 e 1:5000.

Após definidas as intenções gerais foram feitas aproximações à zona de intervenção proporcionando a realização de uma estratégia que envolveu um estudo mais extenso entre as escalas 1:5000 e a 1:1000 com especial atenção para a escala 1:2000 que foi o nível de análise mais desafiante por ser a fase em que todos os aspectos da investigação, nomeadamente, problemática teórica, estratégia e proposta.

Consequentemente foi desenvolvida uma proposta de intervenção, à escala 1:2000, que fosse de encontro aos objectivos traçados previamente e que reflectisse todo o trabalho desenvolvido. Por último procedeu-se à elaboração de uma proposta de desenho urbano do espaço público como finalização do desenvolvimento do trabalho à escala 1:500.

Em síntese, o Projecto Final de Mestrado é estruturado em três fases essenciais. A primeira é constituída pelo bloco teórico (Capítulo 2) onde se analisam os primeiros conceitos que sustentam o desenvolvimento do projecto urbano, estabelece-se neste capítulo uma clarificação e entendimento sobre os casos de estudo, de maneira a sintetizar abordagens e soluções projectuais para que se adopte uma posição crítica e reflectida na proposta.

A segunda fase consiste numa introdução ao caso de Algés, fazendo um enquadramento da área de estudo tendo em conta a recolha de documentação histórica e

cartográfica, evidenciando sempre os conceitos incidentes nas temáticas das frentes ribeirinhas e regeneração urbana.

Por fim, segue-se a proposta (Capítulo 4), que descreve e explica as opções tomadas no projecto, nas diferentes escalas de intervenção. Este exercício é iniciado pela explicação da estratégia urbana onde são expostos os pontos principais do programa e numa fase seguinte é explicado o projecto numa escala mais aproximada de forma a aprofundar sobre o desenho urbano optado.

CAPÍTULO 2 | ESTADO DO CONHECIMENTO

2.1 Cidade, o seu Porto e a Frente de Água

A água sempre foi parte integrante das cidades, destaca-se quase sempre entre os factores que levaram ao desenvolvimento das mesmas. O estudo da morfologia das aglomerações urbanas junto à água possibilita-nos a compreender que o seu núcleo central se desenvolveu segundo a relação de proximidade com o meio aquático (Maurício; 2016; p.9), que estabelecia ligações e comunicações com outros territórios

No caso europeu, o actividade náutica está significativamente ligado aos impérios que se desenvolveram no sul da Europa, o mar era um elemento de expansão e sobrevivência, inevitavelmente estes impérios deixaram heranças físicas no território, como portos, estruturas militares defensivas, colónias comerciais, que evoluíram e se converteram em cidades estimulando e criando condições para a sua expansão para o interior do território.

Este período de intercâmbio comercial entre as cidades do Mediterrâneo, nomeadamente na segunda metade do século XVI, teve um forte impacto na imagem e estrutura urbana das cidades-porto europeias. O mar não era visto apenas como um instrumento natural de escoamento e troca de mercadorias, era assumido também por um profundo poder político, pois era o pilar de ligação comercial entre os estados.

2.1.1 Convergência urbana entre a cidade e água: Transição e Continuidade

Uma nova mudança surge em adição na passagem do século XVIII para o século XIX na medida em que a cidade já não é exclusivamente perspectivada pela actividade portuária, relacionada também com a ascensão de uma burguesia rica nos países europeus, optou-se por fomentar diferentes interpretações da cidade, capazes de representar integralmente a vida do porto. Interpretações essas que resultaram em mudanças culturais, económicas, mas também urbanas.

Ora esta mudança revelou ser crucial para que o porto fosse

compreendido como parte componente da cidade e das suas administrações-políticas urbanas. O centro funcional e geográfico das cidades costeiras dos séculos XVIII e XIX, na generalidade eram nos seus portos, que por sua vez disponham-se à cidade sendo a própria cidade uma unidade transitória entre o seu território e o mar.

Naturalmente os portos foram-se adaptando às actividades e necessidades que lhe eram impostas, conseqüentemente, a tecnologia que é umas das principais impulsionadoras da indústria, deu suporte a novos sistemas mecânicos para ampliarem as complexidades e necessidades da indústria, impondo assim alterações significativas aos portos

2.2 Cidade Industrial

A última transformação relevante que as cidades sofreram nos tempos modernos teve origem numa complexa série de acontecimentos designada por Revolução Industrial, no entanto é importante realçar o facto desta revolução não ter sido, especificamente, apenas industrial.

A realidade de transformações ocorreu em diversos campos tais como na agricultura, meios de transporte e comunicação e nas ideias económicas e sociais. (Goitia; 1982).

Com a implantação da Máquina a Vapor na segunda metade do século XVIII a produção expandiu, e a tecnologia começou a demonstrar a sua utilidade tendo uma clara expressão nos rendimentos, o que justificou um maior investimento nos instrumentos tecnológicos.

A máquina a vapor foi apenas um dos muitos fatores que se desencadearam quase simultaneamente que permitiram avanços tecnológicos, mas também progressos metodológicos. Foi em Inglaterra que surgiram os principais movimentos filosófico-sociais como forma de preparação para a revolução nas formas e sistemas de produção.

Estas *construíram a base ideológica do novo desenvolvimento industrial e capitalista* defendido por várias figuras como, Adam Smith, Jeremias Bentham e Stuart Mill. Neste enquadramento ideológico Adam Smith advoga que a

divisão do trabalho, *division of labour*, possibilita uma melhor e maior capacidade de produção, sempre através da constante execução da mesma tarefa.

O artesão que controlava todos os processos da confecção, desde o momento de extração da matéria prima até à sua comercialização passou a executar uma só tarefa desse processo permitindo um melhor aperfeiçoamento da técnica e da velocidade de concretização através da repetição. Com a introdução deste método o trabalhador passa a ter um patrão perdendo o controlo total do fabrico do produto. A secção dos têxteis foi a primeira a desenvolver, a causa estava associada ao facto das mesmas necessitarem de água para operarem, obrigando uma localização próxima do meio líquido para a construção de moinhos.

A introdução da máquina a vapor contribuiu para a lenta extinção da metodologia antiga originando uma relocalização das fábricas para onde a mão-de-obra fosse maior, os centros urbanos. O fornecimento de trabalho humano era uma peça essencial para o funcionamento deste novo sistema de produção nesta primeira época industrial, *para dispor do excedente necessário de trabalhadores e fazer face às encomendas extraordinárias das temporadas activas, tornou-se importante para a indústria instalar-se próxima de um grande centro populacional (...) o ritmo flutuante do mercado foi o que determinou para a industria a importância de contra urbano.* (Mumford; 1945; p.266; tradução do autor)

2.2.1. Industrialismo nas cidades e sua expressão no território

A expressão na cidade, para além da alteração da paisagem, sofreu alterações na medida em que novos modelos de organização se estabeleceram, unificando a organização habitacional, pela necessidade de mão de obra, à unidade industrial dando resultado às novas formas de ocupação urbana: paradigma da proximidade casa-fábrica. Proximidade essa suportada pelo desenvolvimento tecnológico do transporte colectivo que gerou o ciclo de bairros operários -nas suas diferentes formas- mas sempre preponderando a lógica de proximidade entre a casa e

fábrica.

A migração para as cidades, como o caso de Manchester, fruto de novas oportunidades de emprego, e a massiva industrialização resultaram nas conhecidas (más) consequências do estilo de vida dos operários e da saúde pública em geral. (Costa; 2013)

Segundo o autor Fernando Chueca Goitia, as práticas desta primeira industrialização *deixaram as cidades desarmadas face à tirania dos novos instrumentos de produção*, como resultado os solos urbanos e suburbanos tornaram-se propriedades das grandes indústrias para instalarem as suas fábricas nos pontos mais convenientes para as suas actividades, a apropriação dos espaços praticada pelas indústrias gerou *uma verdadeira catástrofe para a estrutura urbana*.

Os territórios ribeirinhos, na sua generalidade, foram os espaços mais sujeitos a transformações morfológicas das cidades industriais. Os próximos dois pontos põem em evidência a diferença entre a primeira e segunda industrialização de maneira a compreender as diferentes consequências no território, realçando sempre as frentes ribeirinhas.

A separação dos dois ciclos industriais e tecnológicos é pertinente também na medida em que estabelece a clarificação das antigas metodologias de gestão territorial ligadas à indústria, mas também favorece para a melhor compreensão destas zonas, abrindo espaço para discussão sobre o seu presente e pensando sobre o seu futuro.

A primeira industrialização, associada ao carvão como fonte energética, esta primeira industrialização abre novas oportunidades para o desenvolvimento exponencial da mobilidade colectiva resultando na implantação dos caminhos de ferro; transporte marítimo a vapor; e também nos métodos industriais de produção. (Costa; 2013) O advento desta nova característica energética promoveu alterações na estrutura urbana das cidades e originaram as transformações nas frentes de água *mediante da conquista massiva de novos aterros, com uma localização central -*

fronteira ou lateral à cidade compacta. (Costa; 2013; p.28).

(...) se era necessário construir uma central térmica utilizavam logo as margens imediatas dos rios, mesmo que o fumo e o transporte do carvão destruíssem locais que podiam ter conservado uma grande beleza natural.¹

Alpendres portuários, armazéns, estações de caminhos de ferro constituíam os membros que assistiam aos elementos de produção, estas práticas na sua maioria não requeriam necessariamente planos, pois a facilitação da promoção industrial era interpretada como um sinal de progresso (riqueza) das nações.

No decorrer dos exercícios industriais, em muitos casos, era primordial uma localização adjacente a uma fonte de água vinculada a terrenos planos para auxiliar o abastecimento e armazenamento de matérias primas através das vias marítimas ou fluviais, que por sua vez requeriam uma aproximação ulterior aos meios de transporte mecanizados: os caminhos de ferro.

A coordenação entre os três factores base: (1) transportes mecanizados associados, nesta fase, aos caminhos de ferro; (2) matéria prima e a sua transformação nas unidades industriais; (3) a frente de água como ponto de recepção e alteração da matéria prima bem como local de instalação dos dois pontos anteriores, definem a frente de água nesta primeira industrialização. Como resultado surgiu a necessidade de novas áreas de aterro, novos espaços para acomodar os caminhos de ferro que corriam longitudinalmente as costas marítimas

A própria indústria, centro das operações, permitiu um dos primeiros arranques da infraestruturização urbana nas cidades marítimas, mas que por outro lado desligou fisicamente a cidade do meio aquático, por estes locais se revelarem em espaços fechados, poluídos, ruidosos, de grande dimensão, e carregados de infraestruturas.

¹ Fernando Goita no livro *Breve Historia do Urbanismo*; página 159

A **segunda industrialização** entre o final do século XIX e meio do século XX, não se caracteriza por um advento ideológico tão radical como a primeira industrialização. Esta fase da indústria define-se por notórios avanços na tecnologia nomeadamente a petroquímica como fonte de energia; um avanço exponencial dos meios de transporte e telecomunicação; e um novo sistema de produção e distribuição em massa que afectaram as cidades e as suas frentes marítimas, originando novas transformações

A inclusão deste novo modelo energético possibilitou uma nova expansão na rede de mobilidade colectiva marítima, ferroviária e a introdução do autocarro. O melhor alcance a qualquer ponto do território está expressamente relacionada com o advento do automóvel como novo método de transporte individual fruto do modelo sócio-económico de produção em massa e racionalização da produção.

Este modelo estava estruturalmente vinculado com o consumo individual e o crescimento perpétuo tanto económico como populacional que marcou este ciclo, conhecido por *fordismo*, materializando novos conceitos de desenvolvimento urbano como o zonamento das cidades, que apesar de ter sido introduzido na primeira revolução industrial, mais factores foram adicionados contribuindo para uma separação das funções ainda mais nítida. (Costa; 2013).

As cidades que cresceram sob influência destes modelos ficaram marcadas por um urbanismo de matriz racionalista (zonamento do território por funções especializadas). (Portas; 1988; p.5) que originou uma nova base para desfazer a necessidade de vizinhança imediata das indústrias à cidade causando mais tarde a separação física entre a frente de água, indústria e cidade.

Dirigidas pela regulação dos investimentos públicos, pela consolidação das zonas industriais e pólos de crescimento, as indústrias gradualmente começaram a optar por novas localizações nas periferias, que suportou fisicamente a modernização da indústria pesada, e progressivamente

foram abandonando vastas bolsas de terreno na cidade, (...)produzia-se assim várias rupturas físicas entre a cidade e súbito esvaziamento de enormes áreas do seu tecido consolidado, abrindo-se, como nunca antes, oportunidades de transformação urbanística. (Portas; 1998; p.12)

As unidades industriais face ao desenvolvimento tecnológico necessitavam de: (1) novas localizações para diminuir risco de poluição associados a novas e mais actividades como refinarias e depósito de combustíveis, as petroquímicas, as siderurgias (Costa; 2012; p.31); e (2) uma necessidade de maiores áreas planas na frente de água que incrementou a instalação em aterros construídos no século XX.

Na frente de água é importante realçar que a própria actividade portuária sofreu relevantes mudanças nos seus exercícios face a novos métodos de transporte de mercadorias, exigindo tecnologia especializada e mais área portuária para atracar embarcações que gradualmente iam aumentando a sua dimensão.

Sucessivamente os pequenos portos da cidade juntamente com as unidades industriais da primeira industrialização realocavam-se em áreas mais periféricas fazendo uma otimização tecnológica e espacial face à incompatibilidade funcional ou permaneciam na cidade, entrando lentamente em obsolescência.

2.2.2 Conveniências das infraestruturas industriais e o crescimento urbano

Muitas das infraestruturas materializadas para suportar as actividades industriais tanto na primeira como na segunda industrialização resultaram, como anteriormente referido, em consequências para a cidade em grande escala, (Goitia;1982).

O próprio arranque da infraestruturização urbana foi fomentado por necessidade dos procedimentos industriais que só muito mais tarde se viria a compreender como era errada uma implantação baseada numa visão simplista e de

curto alcance. No entanto o próprio autor admite que não se pode censurar as alegadas estratégias de desenvolvimento da época por *falta de visão* que só mais tarde mais tarde pode ser considerada como tal.

Embora vários autores, nas matérias de urbanismo e planeamento urbano, denunciem vários conflitos entre os métodos de industrialização e a qualidade urbana da cidade e os respectivos espaços, é também importante estudar a relação destes *agentes industriais* com o desenvolvimento da própria urbe, dando sempre especial atenção à adição de infraestruturas no espaço urbano e não urbano e quais as suas consequências no território.

Consequências que, positivas ou negativas, não afirmam que a industrialização foi o principal promotor do arranque da infraestruturização nas cidades, mas sim um agente de grande importância que promoveu a adição do mesmo.

No livro *Splintering Urbanism*, Stephen Graham e Simon Marvin defendem que as infraestruturas são uma componente unificadora dos aglomerados urbanos e potencializam vivências e actividades urbanas revelando-se um fator aglomerador que faz da cidade uma unidade inteira e não pequenos elementos independentes ligados, posto isto, sobre as indústrias, os autores afirmam que as elaborações de infraestruturas uniformizadas permitiram a intensificação e extensão das normas urbanas industriais.

Essa aplicação generalizada, das noções *Fordistas* de organização racional, gestão científica e produção em massa de produtos uniformizados depois da primeira Guerra Mundial (1918), foi na sua essência um paradigma baseado na exploração de novas infraestruturas de rede para suportar as sociedades industriais.

Com o impulso da virtude económica, estes princípios implicavam a existência de um novo controlo centralizado das cidades e que por essa razão *foi exigido a construção de sistemas nacionais de rodovias, caminhos de ferro, infraestruturas energéticas e de comunicação, incluindo as zonas isoladas infraestruturais para uma nova era radical de*

conexão e extensão. (Graham; Marvin; *Splintering Urbanism*; 2001; p.41; tradução do autor).

A organização do crescimento progressivo dos tecidos urbanos está associada à adição de infraestruturas, muitas delas industriais, relacionadas, em muitos casos, com as estruturas existentes que exploraram as oportunidades e recursos disponíveis, a exploração do suporte infraestrutural protagonizou o desenvolvimento urbano e metropolitano ao longo da maior parte dos séculos XIX e XX, (Santos; 2013)

2.3 Cidade pós-industrial e Regeneração Urbana em frentes ribeirinhas

A década de 70 marcou o fim do modelo de crescimento Fordista, associado a um novo contexto económico que se traduz em vários motivos, entre eles destacam-se: (1) a crise económica dos anos 70 suportada por factores como o choque petrolífero* e a crise financeira do Estado Providência (Portas; 1998); (2) a emergência da economia e Estado neoliberais que introduziram um processo de globalização económica aplicando uma nova rede de fluxos de transações e comunicações.

A fragmentação do Estado Providência provocou uma ruptura no seu tipo de desenvolvimento projectado das décadas após a Segunda Guerra Mundial, adicionando novas políticas de gestão da cidade causadas pelas consequências da nova competitividade de mercado.

Esta conjuntura económica internacionalizada e imprevisível fez com que os modelos *clássicos do planeamento* ficassem ineficazes para ordenar os processos reestruturação urbana.

François Ascher relata que a planificação, instrumento chave nas dinâmicas regionais e nacionais, era um sistema baseado na previsibilidade económica a longo prazo que se repercutia nas diferentes áreas do desenvolvimento, nomeadamente do desenvolvimento urbano e ordenamento do território, *as tecnologias e os modos de organização que tinham assegurado o crescimento de produção (...)*

atingiram os seus limites. As receitas Keynesianas tornaram-se contraprodutivas nas economias abertas; as intervenções dos Estados-providência tornaram-se demasiado dispendiosas (...) (Ascher; 2012; p.51) ou seja a cidade fordista, de crescimento projectado e controlado, passa a uma nova cidade tendencialmente mais dividida e mais dispersa pelo território suportada por novos modelos de acção económica e social que gradualmente se tornavam mais individuais e independentes do modelo de gestão regional e metropolitano dos territórios.

2.3.1 Fim do modelo industrial Fordista e a sua expressão no território

A desindustrialização generalizada das cidades começou assim a expressar-se no território, com mais relevância os seguintes factores:

(1) A segunda ronda de deslocalizações, em alguns casos, de unidades industriais da segunda industrialização nas periferias, e às da primeira industrialização, uma nova pressão ainda mais intensa da cidade consolidada o que gradualmente fez libertar ainda mais espaços e de maior dimensão *que não sabemos como enfrentar* (Costa; 2013; p.33) reforçando nitidamente o programa de regeneração urbana adicionando novos desafios, principalmente na frente de água.

(2). Uma nova aposta na tecnologia especializada das indústrias convertendo cada vez mais as unidades industriais em espaços multifuncionais como por exemplo os grandes portos, que aderindo à normalização do transporte de contentores, exigiram mais tecnologia e novamente mais espaço capaz de superar exigências mais diversificadas, resultando numa multimodalidade dos portos e indústrias, que acabou por evidenciar um zonamento anacrónico das duas primeiras industrializações. *Simultaneamente, arquitectos, sociólogos, outros profissionais, e a população em geral constatavam a pobreza espacial, funcional, e qualitativa das periferias organizadas pelo urbanismo operacional, sempre pouco criativo, e descobriam o*

desperdício do território e da paisagem e do seu potencial para fazer cidade. (Lamas; 2000; p.386)

(3) Consolidação e estabelecimento da sociedade de recreio e lazer (Costa; 2013), fenómeno que denunciou às cidades uma redescoberta das potencialidades económicas e políticas das frentes de água que determinou um novo tipo de ocupação das áreas costeiras no anos 70. A progressiva promoção da classe média, o crescimento gradual da população nas grandes cidades e a nova diversificação de gostos e consumos suportaram a emergência e ascensão do turismo fazendo da cidade e da sua frente de água os cenários do *espectáculo ou do evento ocasional* (Portas; 1998: p.30).

A combinação destas circunstâncias estimulou novas intervenções nas frentes portuárias, tendo sido no norte do continente Americano que se realizaram as primeiras acções de reconversão na frente de água face ao sucessivo abandono das indústrias, cidades como: Toronto (*Harbourfront project*); Boston (*Downtown Waterfront*); Baltimore (*Inner Harbor*).

Muitas intervenções, nas frentes marítimas, manifestaram uma profunda alteração na modificação de usos, *privilegiando a componente habitacional para estratos sociais altos e jovens, além de compreender serviços e um conjunto de espaços públicos de grande qualidade, articulados com equipamentos infraestruturais de lazer.* (Machado; 1998; p.38). Foi, portanto, uma redescoberta paisagística das frentes ribeirinhas, reintroduzindo a aproximação da cidade à sua frente de água, traduzida num modelo de urbanização contemporâneo desenvolvido para estes novos lugares tendo em conta a paisagem, o ordenamento territorial, sustentabilidade do território (Lourenço; 2011).

Em suma, os programas para a ascensão e melhoria do espaço urbano eram constituídos por dois tipos (por vezes articulados) de promoção: (1) a exploração de uma estratégia económica, consolidada e autosustentável com

possíveis bases para a sua internacionalização (versatilidade económica apoiada em sectores terceirizados); e (2) uma aposta em eventos de carácter supranacional apoiado em medidas de incentivo ao turismo, consumo e lazer. (Mendes; 2013; p.41)

Na concretização dessas estratégias, o recurso à RU (regeneração urbana) afigura-se imprescindível, (...) apostando na recuperação das frentes ribeirinhas, na criação de polos tecnológicos e de serviços, parques temáticos, complexos de congressos e exposições ou então em grandes operações urbanísticas (...)²

² Mendes; 2013; página 41

2.3.2 Casos de Estudo

O caso de Baltimore | *Inner Harbor* | 1964

A operação em Baltimore, *Inner Harbor*, na década de 60 fez parte dum conjunto de intervenções que definiram o primeiro ciclo de reconversões urbanas nas frentes de água, sendo também dos casos de estudo mais referenciados.

Nas décadas de 50 e 60 a cidade de Baltimore sofre de uma deslocalização generalizada das indústrias e das suas populações para os subúrbios, fenómeno que com o desenvolvimento de novas infraestruturas, nomeadamente autoestradas e, novos e melhores meios de comunicação permitiu deslocações de actividades, relacionado também com o advento do automóvel e avanços tecnológicos na mobilidade colectiva.

Habitações, escritórios, instalações comerciais e industriais foram deixando progressivamente o centro da cidade, reduzindo para 40% a cobrança de impostos causada pelo êxodo generalizado das populações e construtores civis, cooptados pelos preços mais reduzidos do metro quadrado nos subúrbios e periferias.

Perante o declínio do centro urbano, foram adoptadas novas legislações para o desenvolvimento da cidade, preponderando programas de incentivo económico para suportar a recuperação de áreas obsoletas.

Em 1950 o *Committee for Downtown*, interveniente responsável para linear a estratégia para a cidade, dirigiu-se aos empresários responsáveis pelos negócios de grande dimensão de Baltimore, nomeadamente a *Greater Baltimore Committee*, que concordou em contribuir monetariamente para a elaboração do projecto.

De seguida estes dois intervenientes formaram a *Planning Council*, que seria a organização constituída por arquitectos; técnicos ligados à educação; ao direito e ao governo local para defender os interesses públicos, governo e cidade, e

os interesses privados, comerciantes e as entidades que financiavam o projecto.

Após o consenso dos privados e da cidade, a *Plannig Council*, avançou para o primeiro projecto para a regeneração urbana de Charles Center em 1959, a constituição destes programas potencializou a flexibilidade de intervenção dos privados face ao interesse público que constituiu a capacidade financeira para a criação de uma unidade territorial de intervenção (Magalhães; 2006; p.202).

Assim em 1964 elabora-se o primeiro projecto para o *Inner Harbor* encomendado pela cidade com duração de 30 anos. O plano, segundo o autor F. João Magalhães no livro *Cidade Portuária o Porto e As Suas Constantes Mutações*, tinha os seguintes objectivos:

- *reconstruir de Centro Municipal;*
- *estender o Charles Center até ao Inner Harbor;*
- *construir habitação de baixos e elevados custos;*
- *abrir o velho porto ao público;*
- *intervir nas velhas instalações portuárias com o objectivo de devolver a frente de água à cidade. O plano incluía a utilização de espaço ocupado por velhos armazéns, assim como criação de acessos entre os escritórios da Downtwon e a frente de água, a introdução de passeios junto à água, a construção de áreas recreativas, parques e equipamentos. (Guimarães; 1990; p.204)*

Através do sucesso das operações norte americanas estes tipos de intervenções estenderam-se ao continente Europeu, em Inglaterra, com a renovação urbana das *Liverpool Docklands* e de seguida a operação da *London Docklands Development Corporation*.

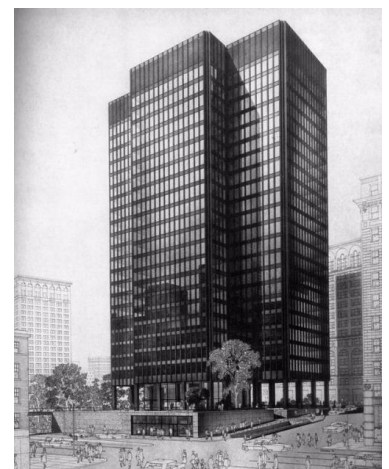


FIGURA 00 Perspectiva desenhada de Charles Center

O caso de Londres é bastante referenciado como objecto de estudo pelo seu longo processo de transformação das *Docklands* e pela implementação (parcial) da metodologia americana no que diz respeito a intervenções nas velhas frentes portuárias.

Esta reconversão londrina acabou por se revelar um exemplo para as capitais europeias *que desenvolveram programas próprios de renovação de frentes de água com maior ponderação, e principalmente, procurando uma maior integração urbana.* (Coelho; Costa; 2006; p.40)

Desde a década de 60 até meados dos anos 80, as docas de Londres, *Docklands*, foram sendo paulatinamente abandonadas. Como resposta, o Governo Central Trabalhista criou, em 1974, um plano que estabelecia como prioridade: programas de carácter social nomeadamente a habitação para os antigos residentes; e a preservação da manufactura. (Magalhães; 2006; p.176).

O plano tinha como intervenientes: (1) a Autoridade Portuária de Londres; (2) *Greater London Council*, organização que coordenava a maioria das áreas distritais; (3) Comunidades de residentes das docas, representadas pelos seus líderes; e (4) a entidade que iria financiar os investimentos, *Bank of England*.

O plano não foi bem-sucedido, tendo sido abandonado pela falta de interesse dos promotores privados, que não reviam na estratégia traçada base para lucrar com as intervenções.

Perpetuando o estado de abandono nas docas, a mudança surge em 1981 com Governo Central Conservador entretanto eleito, que procedeu à criação da *London Docklands Development Corporation* (LDDC) que numa primeira fase definiu concretamente a área de intervenção entre Tower Hamlets, New Hamlets e SouthPark, aproximadamente 2225 hectares.

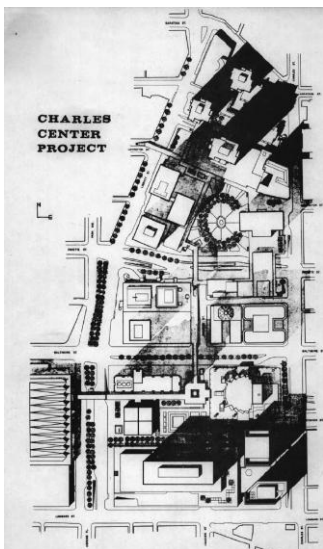


FIGURA 01 Anuncio da reabilitação de Charles Center

Pondo para segundo plano os interesses dos antigos residentes das docas, a LDDC tomou posse dos terrenos, adaptando-os e preparando para cativar investimentos.

As políticas consistiam em reduzir ao máximo as regulações urbanísticas de forma a atrair investimentos privados, as *entreprise zones* eram, portanto, espaços expostos à iniciativa privada.

Na década de 80, as entidades privadas já tinham avançado com propostas para uma ocupação de 12 hectares, sendo que dois terços eram destinados a espaço público, com uma praça de grande dimensão no centro e um milhão de metros quadrados de escritórios.

Apesar da iniciativa privada ter sido o principal motor das transformações, grande parte das construções edificadas das propostas privadas provocaram simultaneamente um desajuste na integração com a cidade adjacente, mais antiga e consolidada.

Na tentativa de estabelecer uma ordem urbanística, foi proposto um plano para área de Isle of Dogs (plano elaborado por Gordon Cullen; David Goslin; e John Ferguson), tendo sido rejeitado.

Numa terceira fase, a entidade *Olympia & York* entra na administração do novo centro financeiro de Canary Wharf que face ao fim dos benefícios fiscais cedidos pelo Estado, muda a estratégia introduzindo unidades hoteleiras e propondo a isenção de imposto locais para as empresas que em Canary Wharf se instalassem³.

A estagnação e desvalorização do mercado causaram a falência da empresa promotora, *a difícil relação funcional e urbana com a city londrina e a recessão económica sentida*



FIGURA 02 M.Tatcher na reunião de apresentação do projecto para Canary Wharf, 1988

³ De forma a atrair empresas para Canary Wharf a Olympia & York criou um fundo de 200 milhões de libras e isenções de rendas, durante 5 anos, para atrair as empresas para os edifícios daquela zona, informação retirada do livro *Cidade Portuária o Porto e as suas Constantes Mutações*.

a partir de 1989, acabariam por transformá-lo num dos maiores fracassos financeiros da década. (Portas; 1998; p.24) A atitude em relação ao planeamento urbano, neste caso específico, não foi constante ao longo dos anos, a conveniência económica e as estratégias urbanas com base nas políticas dos diferentes governos ao longo do tempo fizeram deste longo processo de regeneração urbana, como refere Nuno Portas, um “laboratório” urbanístico e arquitectónico da zona empresarial de Canary Wharf.

Factualmente, estes locais acabariam por representar um ícone de uma nova centralidade metropolitana, pelo seu impacto urbano e arquitectónico diferenciado da cidade, pela posição geográfica em relação ao centro, e mesmo pelos seus programas de desenvolvimento urbano.

Configurou, numa quarta fase, de maneira emblemática, o centro financeiro da capital britânica nos anos posteriores após concluídas as suas construções, e por várias medidas de valorização adoptadas pelo Canary Wharf Group. Numa ultima análise, estas sequências de transformações possibilita-nos uma interpretação das mesmas como um ponto de partida para a criação de “novas cidades” nas frentes ribeirinhas com *modelos urbanísticos visionários, de visibilidade e executáveis*. (Portas; 1998; p.44)



FIGURA 03 Planta do *Masterplan* posterior, feito pelo atelier SOM

É dado especial atenção à frente portuária de Barcelona, pelo meio académico, que sempre encarou este caso como um grande palco para o confronto de ideias no passado e presente usando-o como exemplo pelo facto da própria cidade, que inegavelmente orquestrou os meios necessários para a realização dos jogos Olímpicos de 1992 tornando a sua frente de água um exemplo notável de transformações de um regime industrial para uma frente marítima devolvida ao espaço público.

Para uma melhor compreensão, voltemos ao plano de expansão da cidade (plano de Cerdà), em 1859 que já depois da sua realização era tencionado uma melhor relação da mesma com o mar. Nos anos 30 a GATCPAC (Group d'Arquitectes i Tècnics Catalans per al Progrés de l'Arquitectura Contemporània) apresentaram várias propostas para a revitalização da frente marítima, que tinham um grande apoio político por parte do Governo Autónimo da Catalunha, que por sua vez tencionava modernizar a cidade e instalar dinâmicas capazes de abrir economicamente a cidade à Europa.

No entanto Guerra Civil Espanhola aliada a outras factores como a crise económica dos anos 30 fez com que nenhum dos planos da GATCPAC fosse concretizado. Com o regime Franquista, a frente portuária da cidade foi gradualmente sendo utilizada para fins industriais.

Várias vias férreas afastavam a cidade do seu porto e que simultaneamente estimulavam a ocupação generalizada de novos bairros de lata localizados na zona exterior, entre os caminhos de ferro e o mar, que acolhiam migrantes rurais. Em meados dos anos 60 é reiniciado o debate da frente marítima de Barcelona, pelo que é criado o Grupo R formado por arquitectos, urbanistas e académicos no âmbito da discussão, promoção e desenvolvimento urbano e arquitectónico da cidade bem como a preservação da entidade catalã.



FIGURA 04 Zonas ribeirinha de Barcelona antes da intervenção.

Em 1971 o Colégio de Arquitectos Catalães promoveu o Laboratório de Urbanismo que em forma de concurso definiu os principais princípios para as propostas: (1) Dar importância às estruturas históricas desde que as mesmas tenham uma base espacial para a vida urbana; (2) as estruturas históricas estavam sujeitas a mudanças quando comprometessem a vitalidade urbana; (3) assumir a importância das infraestruturas; e (4) a cidade deveria providenciar novos espaços para novas tipologias programais e conseqüentemente novos edifícios.

Surge então, em 1976, o Plano Geral Metropolitano como uma intenção integrar de frente marítima industrial e portuária com a cidade através de novas vias de comunicação capazes de interligar novas zonas do centro para a frente de água estimulando novas actividades e relações espaciais.

O plano foi revisto nos anos posteriores e para a sua execução foi criada *Gerência Urbanística Port 2000* que representava as autoridades municipais e autoridades portuárias que dividiram as intervenções na frente de água industrialmente obsoleta em quatro projectos singulares:

- *Passeig de Colom e o Moll de la Fusta*



- *Frente portuária de Barcelona e o Moll de la Barceloneta*

- *Frente de água de Barceloneta*

- *Área industrial de Poble Nos e a frente de água do Ensanche*

FIGURA 05 Moll de la Fusta, actualmente.

O Passeig de Colom tem uma função de eixo de tráfego, local e regional de extrema importância para o porto de Barcelona. No projecto, foi defendido o restabelecimento das relações quebradas pelas vias que foram criadas nos anos 60, numa espécie de corredor viário que circulava à volta da cidade e a substituição das velhas estruturas

portuárias e industriais por novos espaços públicos e novos usos.

Com a parcial demolição do cais esta intervenção providenciou uma melhor relação entre a cidade e o porto que acabou por atrair novas conexões com zona de Barceloneta. *As intervenções e obras na capital catalã, preparando-a para os jogos olímpicos, evidenciaram claramente um novo entendimento da cidade e do seu espaço publico, num conjunto de trabalhos que marcam a produção urbanística da década de oitenta, Novos jardins e praças, arborização sistemática de árvore alinhada a cordel; reforço da ideia de rua; de praça e de espaço publico: construção de equipamentos como pólos qualificadores da cidade; devolução de áreas estratégicas ao uso público; como a frente mar e o porto e; finalmente, o próprio desenho da Aldeia Olímpica.* (Lamas; 1992; p.442).

Após meio século de operações nas frentes de água, em vários territórios, em realidades diversas num regime globalizado de intervenções, é importante realçar que cada procedimento de reconversão constitui um caso específico que exige, portanto, estratégias distintas.

As diferentes circunstâncias, numa explicação sintetizada, requerem uma especial atenção em relação à(s): (1) morfologia da cidade, da frente de água e do seu porto; (2) às diferentes dinâmicas sociais e políticas de cada cidade; e (3) às diferentes tutelas administrativas que resultam em múltiplos e variados desafios, específicos, a cada operação. (Coelho; Costa; 2006)

Por outro lado, no estudo do aproveitamento de espaços libertos, são reconhecidas paralelamente certas tendências transversais e/ou similares nas estratégias dos diferentes casos. As próximas linhas abordam as operações, numa tentativa de caracterizar a evidenciada sistematização das diferentes estratégias para realçar os aspectos de carácter tipológico das mesmas.

As similares estratégias atendem aos seguintes aspectos: (1) à “conquista” de espaços públicos de carácter colectivo causado pela generalizada tentativa de atrair actividades para estes locais;

(2) À formação de áreas urbanas centrais e saturadas ou, inversamente, áreas litorais com pouca densidade com uma forte aposta em espaços verdes;

(3) À resolução de novas acessibilidades capazes de abastecer as zonas ribeirinhas, aliviando e reforçando os nós de acesso que projectam as actividades do centro para a frente de água e vice-versa;

(4) À implementação de uma versatilidade nas actividades e estrutura urbana, no âmbito da criação de uma zona atractiva apostando na imagem do espaço público com zonas para notáveis objectos arquitectónicos, procurando correntemente o sucesso generalizado do turismo e actividades terceirizadas;

(5) E à sustentabilidade ambiental, que, nas primeiras reconversões dos anos 50 caracterizava-se por uma boa administração paisagística e introdução da sustentabilidade, e nas intervenções da actualidade verifica-se uma consolidação da sustentabilidade implementada nos conceitos dos projectos, e, adicionalmente, uma introdução do tema das alterações climáticas no planeamento urbano, afectando directamente as intervenções urbanas, *principalmente nas frentes e água.* (Costa; 2013; p.34)

O exercício da sistematização das tipologias estratégicas para os processos de reconversão das frentes de água permite-nos constatar os diferentes resultados de diferentes programas servindo de exemplo, mas também surgem como preparação para futuros programas.

Nota-se que estes processos não se concretizam isoladamente, envolvendo várias entidades que promovem a delineação de uma complexa estratégia dificultando a fase inicial do processo, mas que simultaneamente causam a coesão do processo de regeneração na cidade, território, sociedade e política. Ao não atender certos pontos necessários corre-se o risco da estratégia não reflectir a coesão programática como os primeiros anos das docas londrinas.

(...) uma das características essenciais da Europa Ocidental parece ser a forma com destrói as coisas e depois as reintegra numa nova base- quebrando a tradição apenas para regressar com um novo ponto de vista- e assim produz o "revivalismo" no verdadeiro sentido da palavra.⁴

⁴Panofsky, Saxl, 1933, p.229, tradução do autor.

2.3.3. Caracterização da Regeneração Urbana

No relato do passado urbano é notória a necessidade de reconstrução das cidades na segunda metade do século XX, que por sua vez, alargaram o campo de intervenções do edificado para componentes económicas, sociais e ambientais (Mendes; 2013).

O conceito da Regeneração Urbana (RU) é pouco compreendido enquanto termo conceptual embora hajam várias operações denominadas como processos de regeneração urbana.

No ponto anterior foram referidas as melhorias (*improvements*) como consequências das conceptualmente variadas operações. Nesta fase tenta-se atingir a aproximação a um termo conceptual da regeneração urbana para sustentar a tipologia de intervenção definida na proposta do projecto urbano.

Consequentemente, é pertinente estudar as diferenças da RU com os processos “*re*” decorrentes no espaço urbano nomeadamente: reurbanização; revitalização; reestruturação; requalificação; renovação etc. Todos estes conceitos têm, implicitamente, uma noção de transformações urbanas, independentemente da sua intensidade ou de *improvements*.

Neste contexto os *improvements* da RU surgem associados à noção de (...) *desenvolvimento funcional e ao nível da visibilidade e auto-estima ou ao nível da posição relativa de dado território numa hierarquia como reposta a um período de declínio*, é, pois uma (...) *tentativa deliberada de contrariar as forças e os factores que numa determinada conjuntura são a causa da degeneração*. (Mendes; 2013; p.34)

Entre os conceitos anteriormente referidos destacam-se a renovação urbana e a reabilitação urbana que são suscetíveis a equívocos conceptuais, na medida em que podem ser confundidos enquanto à tipologia da intervenção

Numa clarificação mais objectiva é importante analisar essa distinção. Segundo o Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (RJIGT) a reabilitação urbana entende-se como *uma forma de intervenção integrada sobre o tecido urbano existente, em que o património urbanístico e imobiliário é mantido, no todo ou em parte substancial, e modernizado através da realização de obras de remodelação ou beneficiação dos sistemas de infra-estruturas, dos equipamentos e dos espaços urbanos ou verdes de utilização colectiva e de obras de construção, reconstrução, ampliação, alteração, conservação ou demolição de edificado*. Ou seja, a Reabilitação Urbana é uma transformação urbana que executa obras de conservação e/ou recuperação compreendendo que o seu delineamento estrutural e original deve ser mantido, tal como o seu aspecto exterior.

Já no caso da Renovação Urbana, também com definição no mesmo documento (RJIGT), é referido que ao termo entende-se como *uma forma de intervenção no tecido urbano existente em que o património urbanístico ou imobiliário é substituído, no seu todo ou em parte muito substancial*. Ora a definição referida faz com que uma grande variedade de intervenções sejam abrangidas pelo conceito da renovação urbana, desde uma demolição e/ou recuperação (conjugadas na mesma intervenção) do edificado a acções mais abrangentes de revitalização social e económica ou mesmo estratégias para problemas específicos como zonas espacialmente marginalizadas e degradadas.

No que toca a uma definição conceptual de regeneração urbana, previamente, é importante referir que a RU é resultado de uma necessidade ditada pelas forças da degradação urbana de um determinado e específico contexto temporal e, por isso a RU intrinsecamente, na sua própria natureza, é um fenómeno *dinâmico e não estático*⁵ o

⁵ O termo *dinâmico e não estático* foi utilizado pelo autor Luís Mendes na Revista Brasileira de Gestão Urbana: v. 5, n. 1, p. 33-45, jan./jun. 2013; página 36.

que dificulta a apreensão de uma única definição conceptual que englobe todas as suas particularidades da sua intervenção urbana. (Roberts; Sykes; 2000).

Ainda assim os autores avançam com a seguinte definição: (A regeneração urbana) *consiste numa acção e visão abrangente e integrada, que visa à resolução de problemas urbanos, e que procura gerar melhorias duradouras ao nível da condição económica, física, social e ambiental de áreas que tenham sido sujeitas a alterações.* (Roberts; Sykes; 2000; p.17; tradução do autor).

Ainda abrangente, esta definição permite numa primeira fase estabelecer critérios para apurar se certos tipos de operações urbanas adequam-se ao termo conceptual da RU. Exemplificando, permite constatar que (...) *determinadas operações ou conjuntos de ações não relacionadas entre si, ou passíveis de serem confundidas com a obrigação das instituições públicas de garantir as infraestruturas essenciais à população ou ainda implementadas, sem levar em linha de conta o contexto económico e social do território a que se aplicam, não poderão em nenhum caso ser entendidas como RU.* (Mendes; 2013; p. 36) é, pois, um planeamento urbano estratégico e integrado suportado por questões de fundo que resultam num conjunto de intervenções integradas em várias dimensões, adaptadas sempre ao contexto urbano-temporal-económico-social-ambiental, e, não se trata, portanto, de isoladas renovações do edificado.

Com base nesta premissa estabelece-se então, segundo Mendes, as seis principais características dos processos de Regeneração Urbana:

1. Abrangente
2. Integradora
3. Estratégica
4. Flexível
5. Apoiada em parcerias
6. Sustentável

Abrangente porque o seu processo procura resolver, na mesma operação, problemas sociais; económicos; urbanos; ambientais, e sistematicamente, procura a implementação de novos procedimentos e medidas de forma a afectar, positivamente, todos os sectores da área urbana.

Se procura a resolução de todos os sectores da área urbana, envolvendo diferentes agentes e autores, a RU é **integradora**. Articulados são os seus espaços e integrados estarão no território, *A palavra de ordem é integrar: integrar dimensões de intervenção; integrar funções urbanas; integrar parceiros e recursos.* (Moura; Guerra; Seixas; Freitas; 2006; p.21) A implementação e elaboração do processo; diferentes níveis hierárquicos de administração; gestão financeira apoiada em parcerias; projecto do desenho urbano bem como a promoção da sustentabilidade, estão vinculadamente integradas.

As necessidades de alterações funcionais de uma determinada área invocam a **estratégia**. O aproveitamento de oportunidades em relação a um certo desafio/problema surgem na forma de opções estratégicas que são feitas sob uma linha temporal de médio e longo prazo.

Com este factor temporal da acção programática da RU, previamente estabelecida, pode ser alvo de alterações em função de cumprimento dos objectivos, exigindo assim que seja flexível. A **flexibilidade** nasce, e faz parte, da estratégia. Pois as alterações previamente definidas estão preparadas para a constante (re)adaptação durante o processo que visam sempre o melhor resultado possível.

A RU atende às (...) *dinâmicas organizacionais e institucionais de gestão da mudança urbana; logo a mobilização do esforço coletivo é privilegiada (...)* (Mendes; 2013; p.37) fazendo com que a RU se apoie em parcerias. **Parcerias** porque (1) providencia a tomada de decisões participadas, com populações, instituições, entidades públicas e privadas etc. e até porque, os problemas urbanos requerem soluções em variadas frentes de actuação e não a meramente física; e porque (2) a RU implica, geralmente,

operações de grande custo financeiro que normalmente não são suportadas por uma só entidade seja ela privada ou pública.

Não só a **sustentabilidade** ambiental, mas também económica e social é procurada pela RU nas suas diferentes formas de intervenção tendo expressão no espaço urbano, implicando que a sustentabilidade do seu processo deve manter-se ligada ao seu compromisso de eficácia a médio e longo prazo (Salgueiro; 2011).

2.4. Síntese Reflexiva

*Regeneração urbana? ...regenerar o quê? ...e para quem!?*⁶

Na caracterização do passado urbano foram referidos alguns dos temas que englobavam os processos de intervenção urbana nos diferentes casos e estratégias que, como anteriormente referido, materializavam-se numa estratégia sincronizada com o seu contexto temporal; territorial; político; económico; social.

Esse contexto ditará, quais são -e de que modo- os modelos das variadas frentes de intervenção no bairro, localidade, cidade, região, país...é assumido que cada caso detém especialidades únicas que resultam em desafios particulares perante cada situação, no entanto, este ponto reflecte sobre a presente conjuntura global, que tem uma influência transversal nas dinâmicas da cidade contemporânea.

2.4.1. Novas complexidades da sociedade e cidade no século XXI

Sobre o presente contexto são vários os autores que nos relatam uma nova complexidade socioeconómica, à qual

⁶Nuno Portas no Ciclo de Conferências e de Conversas Públicas, denominado A Cidade Resgatada, organizado pela Ordem dos Arquitectos, Conversa #1 - Nuno Portas e Braga da Cruz - A Cidade Resgatada

merece uma especial atenção por parte das matérias de planeamento urbano. (Ascher, 2012; Costa; 2013; Portas, 2011; Viegas, 2007).

Na área da sociologia, Bauman advoga que a comunidade; cidade, religião; bairro, no início do século XX, eram os princípios que definiam a entidade do ser *individual*, enquanto que essa realidade social, hoje, está progressivamente a mudar para o inverso, na medida em que as escolhas têm, globalmente, um carácter individual mais representativo, introduzindo assim novas adversidades das necessidades sociais que causam novas expressões e consequências nas dinâmicas de uso do território e também na própria cidade.

Sobre o território, José Manuel Viegas, afirma que a cidade contemporânea é um objecto cada vez mais ambíguo e complexo, *não só por ser muito mais difícil estabelecer as fronteiras entre o território urbano e as suas adjacências periurbanas, mas também por se denotarem fortes dependências, funcionais, económicas, culturais e até anímicas, entre espaços situados em para lá daquela fronteira vaga e o seu centro motor.* (Viegas; 2007; p.261)

Os processos de aumento de diversidade social resultantes do aumento do poder de compra, nível cultural, possibilidade de acesso às novas tecnologias de transporte e comunicação, novas e mais complexas relações institucionais, tornam cada vez mais a sociedade num modelo individualizado que progressivamente vai tornando o sistema urbano cada vez mais complexo (Viegas; 2007; Ascher, 2012).

Observa-se uma progressiva evolução de instrumentos colectivos para novos modelos mais individualizados, e esse factor oferece um carácter vago dos contornos físicos e sociais, que tem *desde logo implicações quanto à capacidade de as entender e às formas possíveis de as gerir, (...) relações entre governantes e governados são forçadas a desenvolver-se já não no domínio do poder administrativo, mas sim no da percepção e avaliação da relevância das actuações da outra parte sobre os desígnios*

do próprio. (Viegas; 2007; p.261)

A cidade, como Ascher refere, reflecte as lógicas de concepção e funcionamento das sociedades que acolhe, e neste contexto, *agir hoje no campo do urbanismo requer uma compreensão fina das lógicas em jogo da sociedade contemporânea* (Ascher; 2010; p.23).

Assiste-se à ineficácia da cidade tradicional e monocêntrica para responder às solicitações e novas necessidades actuais, o que torna mais complexo o programa de intervenção urbana na cidade, suportada também por uma certa incerteza, tanto na caracterização e previsibilidade do resultado como na escolha do próprio processo estratégico. Todavia a base diretriz para linhas de intervenção apontam para a versatilidade e adaptabilidade. (Portas; 2011)

2.4.2. Temas integrantes no programa urbano

Os temas integrantes nos programas urbanos reflectem, assim, a necessidade da introdução de versatilidade e multifuncionalidade das actividades de maneira transversal no espaço urbano. Porém não faz sentido que o pensamento dessa multifuncionalidade deva assentar no pressuposto de que o usuário da cidade deva unicamente desenvolver as suas actividades numa só zona, quer pelo grande grau de mobilidade autónoma dos indivíduos quer mesmo pela própria generalizada imprevisibilidade dos comportamentos grupos sociais cada vez mais interdependentes e segregados no território.

Como Portas defende, a multifuncionalidade das actividades deve fazer com que coexistam diversas funções na mesma área correspondendo a um maior dinamismo e riqueza de modo a qualificar a população local, residente, mas também quem usufrui o espaço e *procurando a intensificação do uso do espaço colectivo e a relação de cada indivíduo com o espaço urbano e com o grupo que o habita.* (Portas; 2011; p.226) A temática da multifuncionalidade não se deve centrar numa mera materialização ou numa simples forma de adição espontânea aos processos e projectos de

regeneração urbana, nem na discussão das suas vantagens e desvantagens, mas sim como criar uma pluralidade nos usos urbanos de maneira a prosperar os espaços urbanos, sempre conceptualmente integrada na estratégia do projecto.

Adicionando outro tema integrante no programa urbano, surge a temática das alterações climáticas e a sua influência no planeamento urbano das zonas costeiras. O tema das adaptações às alterações climáticas não é uma discussão recente a nível global nem nas matérias de urbanismo, pelo contrário, é significativa a quantidade de documentos internacionais que reconhecem a necessidade dos países, implementarem políticas e medidas de forma a minimizar os efeitos adversos das alterações climáticas.

Segundo o documento "Intergovernmental Panel on Climate Change", 2014, (IPCC), os aglomerados urbanos são áreas onde existem mais riscos concentrados causados pelas alterações climáticas entre eles a subida do nível do mar.

Apesar da arquitectura e o urbanismo serem importantes instrumentos de adaptação às alterações climáticas, há que identificar que não é só a temática da adaptação que define as políticas que irão guiar a solução do problema, como defende o documento Plano Estratégico de Cascais face às Alterações Climáticas (PECAC).

A mitigação traduz-se num grupo de acções de carácter preventivo, através de políticas de impacto global, em relação às alterações climáticas, pois a mitigação e a adaptação têm de estar incluídas no mesmo mecanismo de resposta a este fator (Costa; 2013) numa ponderação estratégica que incorpore as medidas de mitigação e adaptação mais adequadas, como mecanismos de resposta a este desafio" (Estratégia Nacional de Adaptação às Alterações Climáticas, ENAAC).

No que toca a urbanismo como resposta crucial para estes cenários, o documento internacional IPCC defende que a sustentabilidade, que é suportada pela resiliência, aceleram o sucesso da adaptação as alterações climáticas e que para garantir este mesmo sucesso é necessário intervir com

medidas eficientes em várias escalas urbanas.

Como anteriormente referido, as intervenções urbanas em frentes ribeirinhas tendem a ir de encontro aos seus estados resilientes, (Costa, 2013) (IPCC, 2014). No entanto, há que entender que nos encontramos numa fase de transição (Ascher, 2004) e que o desenvolvimento exponencial das ciências e tecnologias aliadas ao fator da globalização apoiada pela ideia energias sustentáveis começam progressivamente a expressar num novo ciclo.

Este ciclo, lentamente, começa a ganhar forma traduzindo-se em fenómenos tais como: novas deslocalizações de actividades industriais libertando vastos territórios; reestruturações metropolitanas; consolidação nas áreas do recreio e lazer e por fim introdução da adaptação às novas alterações climáticas.

Num presente em que os paradigmas se alteram e a incerteza predomina, as cidades reflectem as dinâmicas socioeconómicas, causando uma expressão directa no território (Costa 2013)

O projecto e desenho da cidade exigem um novo tipo de aprofundamento sobre os sistemas naturais, como Costa refere, leva-nos a concluir que o compactuar das diferentes áreas do saber já não são suficientes para albergar as necessidades desta nova era das alterações climáticas, por isso é preciso incluir esta abordagem de maneira integrada no conceito do projecto, principalmente em frentes de água.

**CAPÍTULO 3 | APROXIMAÇÃO E
INTERPRETAÇÃO DO TERRITÓRIO**
O Caso de Algés

3.1 Caracterização

O presente capítulo serve como introdução ao local de Algés. Realizou-se uma leitura sincrónica da área de intervenção desde os seus primeiros registos até à sua conjuntura actual, evidenciando a relação do território em causa com a cidade de Lisboa e a sua frente ribeirinha.

Compreende-se que o território, Algés e Pedrouços, localiza-se a Norte do Estuário do Tejo, e inserido da Área Metropolitana de Lisboa (AML) integra os limites administrativos dos municípios de Oeiras e Lisboa. A nível local reconhece-se Algés como a zona mais oriental do concelho de Oeiras onde desenvolve um vale que lhe é incluída a Ribeira de Algés, estando a sua encosta virada a nascente. Actualmente faz parte da União de Freguesias de Algés, Linda-a-Velha e Cruz Quebrada- Dafundo, com uma área de 1,92km² contém uma densidade populacional de 11600,5 hab/km².

Com evidência, o território é caracterizado por um grande foco habitacional que proporciona a existência em abundância de comércio local e serviços, bem como uma zona empresarial que é estimulada pela localização privilegiada, pois Algés situa-se próximo do rio fazendo fronteira com um pólo turístico-cultural de Lisboa, Belém, mas também abastecida com bons e rápidos acessos para o centro e periferia da capital.

As próximas linhas abordam a evolução histórica do lugar, não se restringindo unicamente ao território que ocupa, mas incorporando uma série de acontecimentos adjacentes que influenciaram o ponto em que se encontra a situação actual de Algés, deste modo aborda-se em primeiro lugar a sua origem.

FIGURA 06 Contraste do mapa de declives com área edificada da Área Metropolitana de Lisboa.



Área edificada



Zona de intervenção- Algés





Área de intervenção





FIGURA 07 Imagem da zona ribeirinha entre Paço de Arcos e Alcântara, evidenciando a zona de intervenção a amarelo.

3.2 Evolução Histórica

Os primeiros registos deste território surgem após a conquista de Lisboa por D. Afonso Henriques, em 1147, até então acredita-se que a existência de Algés, enquanto fixação humana no lugar, remonte à época de ocupação moura. Dada a conquista da cidade, formou-se então o “termo” de Lisboa. Desde a Idade Média até ao período oitocentista a área semelhante a que hoje designa-se por Área Metropolitana de Lisboa era designada por “termo”, na margem a norte do rio Tejo, que por sua vez era constituída por vários reguengos. No século XII o “termo” da cidade da Lisboa era delimitado a Ocidente por Oeiras e a Norte por Montagaço, e a Este por Póvoa de D. Martinho.

O reguengo de Algés era tido como área limitada a nascente pela Ribeira de Alcântara e a poente pela Ribeira do Jamor, não existia uma distinção dos espaços como há actualmente. Esta extensão era habitada maioritariamente por mouros forros que estabeleciam pequenos núcleos rurais localizados nas colinas e na frente rio dedicando-se essencialmente à pesca no Tejo e ribeiras bem como ao cultivo de hortas e pomares.

Em contraste com o centro da cidade de Lisboa o Reguengo de Algés foi evoluindo lentamente. Acredita-se que a zona ribeirinha do Reguengo era mais vulnerável a ataques e invasões, de maneira que eram zonas genericamente evitadas para a fixação de habitações, em adição, o território em causa encontrava-se sob domínio da Monarquia, e a *sua colonização foi pouco e pouco sendo feita por doações régias, aforamentos e por emprazamentos, sendo que a mais antiga data de 1373.* (Potes; 2016; p.15)

Não tendo sido sujeito a nenhuma alteração significativa durante séculos, este território viria a ser alvo de mudanças na sua dinâmica em meados do séc. XV até metade do séc. XVI, na época da expansão portuguesa face às sucessivas adaptações da cidade ao novo desenvolvimento das trocas marítimas de âmbito comercial.

Foi nesta época que o território ribeirinho começou a ser interpretado como um polo económico da cidade e território, justificado pelas trocas comerciais nas zonas adjacentes aos desembarques e chegadas das caravelas. Na extensão ocidental da cidade, fixou-se um núcleo económico associado ao comércio marítimo, que estimulou o crescimento urbano das zonas de Belém e Restelo, pela importância logística que este trecho começou a ter no quadro do controle das entradas e saídas do Tejo, bem como na produção naval. Nesta sequência, ainda no século XVI, seguiram grandes construções nesta área tal como a Torre de Belém e o início da construção do Mosteiro dos Jerónimos.

A importância dos pólos económicos nas frentes ribeirinhas foi gradualmente crescendo, até que no século XVIII dá-se o terramoto de 1755. Foi nos aterros onde ocorreu o maior colapso de edificações devido à maior instabilidade dos solos, deu-se assim o início da reconstrução da baixa e a adição de terraplenos na zona central da cidade.

A zona ocidental da cidade foi das zonas menos afectadas pelo terramoto, fator que levou a monarquia a hospedar-se na Ajuda. Consequentemente, a acomodação da família real estimulou o crescimento urbano deste território, principalmente o eixo de Belém-Ajuda face ao desenvolvimento de espaços militares e novas edificações. Na calçada da Ajuda, as construções de quartéis contribuíram significativamente para a consolidação destes espaços, este acontecimento levou a uma maior integração de Belém e Ajuda na cidade de Lisboa tornando estes espaços um dos centros da burocracia da época.

O período de maior desenvolvimento urbano e comercial da zona de Belém viria a atenuar após o incêndio da Real Barraca, na Ajuda, que levou a família real e alguns membros da corte a instalarem-se no palácio de Queluz em 1794, mas o desenvolvimento da zona estagnou também por uma série de factores que influenciaram o próprio desenvolvimento do país, nomeadamente: (1) o início das invasões francesas em 1807 e a conseqüente partida da família real para o Brasil em 1808; e (2) a extinção das ordens religiosas em 1834. Acontecimentos estes que provocaram conseqüências no

lugar de Belém, que deixou de ser visto, como o centro político e aristocrático da época.

Após um período de transformações económicas, sociais e políticas foi estabelecido o limite da cidade de Lisboa, em 1845. Ainda pouco nítido, o limite terminava em Alcântara, tendo sido criado o concelho de Belém em 1852, devido à sua antiga importância e ao seu gradual crescimento populacional e urbano. No entanto a separação administrativa entre Belém e Lisboa viria a durar só 33 anos.

Em 1885 a definição dos novos limites administrativos que incluíam Belém no concelho de Lisboa aconteceram devido à adopção da estrada militar como o seu limite, que por sua vez terminava na ribeira de Algés. Deste modo a cidade consolidou o seu limite urbano ao introduzir um sistema de portas, localizadas na sua coroa periférica, para controlar e fiscalizar a cidade.

As entradas fiscais da cidade de Lisboa foram cruciais para o a fixação e crescimentos de núcleos populacionais, onde surgiram novos bairros que foram crescendo nas zonas adjacentes do limite da cidade, como o caso de Algés, *que apesar de integrar o município de Oeiras, desde 1764, fortaleceu-se a proximidade com Lisboa e com a fácil mobilidade e acessibilidade da zona.* (Maurício; 2017; p.40)

No livro *“Os limites de Lisboa in Dispersos. Em volta da torre de Belém – II Pedrouços e Bom Sucesso.”* o autor Augusto Silva afirma que apesar das barreiras fiscais da cidade terem sido eliminadas em 1922 os limites da cidade continuavam na sua generalidade iguais, em 1968, data da publicação. Compreende-se assim a relação de proximidade de Algés com Lisboa, salientando o facto de a barreira fiscal ter sido um factor de desenvolvimento e fixação urbana para o lugar de Algés mais do que um impedimento para o seu crescimento. Esta situação faz com que este local se tornasse no primeiro núcleo fora de portas, desenvolvendo-se ao longo da linha dos transportes um conjunto habitacional e comercial consolidado.



FIGURA 08 Imagem da antiga ponte sobre a ribeira de Algés, e o muro da entrada fiscal de Lisboa.

3.3. Episódio Industrial de Pedrouços e Belém e a sua relação com o crescimento urbano

Como anteriormente referido no Capítulo 2, o final do século XIX e início do século XX, é marcado pelas alterações na estrutura da cidade causadas em grande parte pela Revolução Industrial. Neste ponto estuda-se o efeito dos modelos industriais na cidade de modo a obter uma aproximação entre enquadramento teórico e o território em estudo. Numa primeira aproximação sobre Lisboa, regista-se que em 1865, foi elaborado o Plano Geral de Melhoramentos de Lisboa numa tentativa de regulamentar as intervenções no âmbito do crescimento sustentado da cidade articulando melhor a cidade com rio.

A elaboração deste plano demorou vários anos a ser concretizado e até ao final do século XIX e inícios do século XX a cidade ainda não tinha expandido de maneira significativa até aos seus limites administrativos.

Juntamente nesta época, era clara a preocupação no que dizia respeito à reconfiguração de infraestruturas ligadas à água e de saneamento básico, pois Lisboa comparada a outras capitais europeias, neste aspecto, evoluía lentamente.

A necessidade de novas transformações na cidade conduziu à realização de planos urbanísticos que integrassem novos estudos sobre a realização de infraestruturas como: (1) a estrada de circunvalação que definia o limite administrativo da cidade; (2) os caminhos de ferro; (3) os portos em novos aterros que eram decisivos para o cumprimento de objectivos económicos bem como a instalação de indústrias; e (4) o fornecimento de água e a criação da rede de saneamento básico, que em grande parte a cidade não possuía.



FIGURA 09 Ponte sobre a Ribeira com a rua Major Afonso Palla em segundo plano.

Nesta altura começa a haver um afastamento da cidade na sua parte central em relação ao Rio Tejo, através da criação de aterros para dar lugar a unidades industriais e à criação de portos, consolidando e regularizando morfológicamente a frente ribeirinha da cidade de Lisboa, tal como hoje a conhecemos.

Em Belém, adjacente a Pedrouços e próximo de Algés, foi instalada a *Fábrica de Gaz*, entrando em funcionamento em 1889, e iluminando parte da cidade de Lisboa. A acentuada procura pelo desenvolvimento das infraestruturas associadas às indústrias transformaram as lógicas de relação entre a cidade e o rio na sua parte central, no entanto, é nesta altura que o vale de Algés começa de maneira mais nítida seu processo de urbanização.

Nota-se que em 1889 é também inaugurada a linha férrea de Cascais, partindo de Pedrouços reduzindo o tempo de distância entre Algés e Lisboa, estimulando o turismo balnear, e em 1901 é construída a linha do eléctrico que conectava a Praça da Figueira a Algés

A constante evolução e melhoramento dos acessos em Lisboa do século XIX, e inícios do século XX, fizeram com que o local se tornasse num núcleo com maior fixação urbana, sendo dos maiores núcleos suburbanos, fora do limite da cidade na época.

As quintas situadas na encosta e vale de Algés começaram a ser loteadas surgindo assim um dos primeiros bairros de Algés, Bairro Novo, adjacente à recém-aberta Avenida da República, e mais tarde novos bairros se formaram como o Bairro Foz e o Bairro Soares estabelecendo uma malha perpendicular de quarteirões no vale de Algés.



FIGURA 10 Carta topográfica de Lisboa com os melhoramentos por realizar em 1856.

FIGURA 11 Imagem da fábrica de Gás em Belém.

3.3.1 Afirmação balnear em Algés e Requalificação de Belém

Já no século XIX, a burguesia rica frequentava as praias de Lisboa, com os famosos “passeios á beira mar”, acompanhados pelos banhos no mar, que eram considerados terapêuticos. As praias mais procuradas localizavam-se na zona Ocidental de Lisboa como Belém, Pedrouços e Algés.

Numa primeira fase, o acesso ás praias só estavam ao alcance da classe alta pela falta de mobilidade colectiva. O arranque infra-estrutural da cidade e posteriormente a criação do comboio de Cascais melhorou significativamente os acessos às classes mais baixas, fazendo com que se multiplicassem as habitações de veraneio da linha de Cascais, mas também promoveu o grande desenvolvimento de Algés onde a sua praia era muito procurada.

A afluência à praia de Algés impulsionou a construção de vilas para albergar as pessoas nas épocas balneares, mas que posteriormente contribuiu para a fixação de várias construções lúdicas permanentes e que acabou por classificar comumente Algés como um local de actividade lúdica relacionada com a actividade balnear.



FIGURA 12 Carta topográfica de Lisboa, com as obras feitas entre 1871 e 1911.

FIGURA 13 Imagem aérea da antiga fábrica de gás e a Torre de Belém.

Num dos arrabaldes de Lisboa mais bonitos e aprazíveis, e muito frequentado. Acha-se ligado à capital pela linha do caminho-de-ferro de cascaes...Na praia durante a época balnear tomam banhos grande número de pessoas da capital, que para alli vão veraneiar (Pereira; Rodrigues, 1904: 207-208).



FIGURA 14 Actividade balnear em Algés, no início do séc.XX.

FIGURA 15 Projecto do Bairro Soares em 1923.

FIGURA 16 Comboio a cruzar o areal da Praia de Algés e Pedrouços.

FIGURA 17 Fotografia com as placas informativas de trânsito.



No início do século XX os núcleos urbanos da cidade de Lisboa encontravam-se já distanciados do rio, a profunda transformação da cidade industrial fez com que espaços de aterro, controlados pela Autoridade Portuária de Lisboa, transformassem a frente ribeirinha num porto de grande dimensão, suportando importantes infraestruturas rodoviárias, ferroviárias e fluviais pouco conectadas, na sua maioria sem actividades lúdicas e comerciais, praticamente durante todo o século XX.

Nos anos 40, no âmbito da Exposição do Mundo Português seguiu-se um dos primeiros exercícios de renovação urbana em frentes ribeirinha. Como objectivo de marcar a imagem do regime político, o conjunto arquitectónico elaborou grandes edificações fazendo analogia às virtudes da história nacional, concretizando obras de grande dimensão pelos artistas mais conceituados do país.

A praia do Restelo, em Belém, foi palco de acontecimentos que fizeram parte da história nacional. Sendo um espaço de memória, em virtude das partidas e chegadas de embarcações através do rio Tejo dá-se assim a monumentalização de Belém, num território marcado pelos tecidos industriais do século XIX, que causou a extinção das antigas praias. A fábrica de gás foi então demolida e realocada para dar lugar aos Jardins da Torre de Belém, bem como o núcleo central de Belém que foi demolido para implantar a Praça do Império.



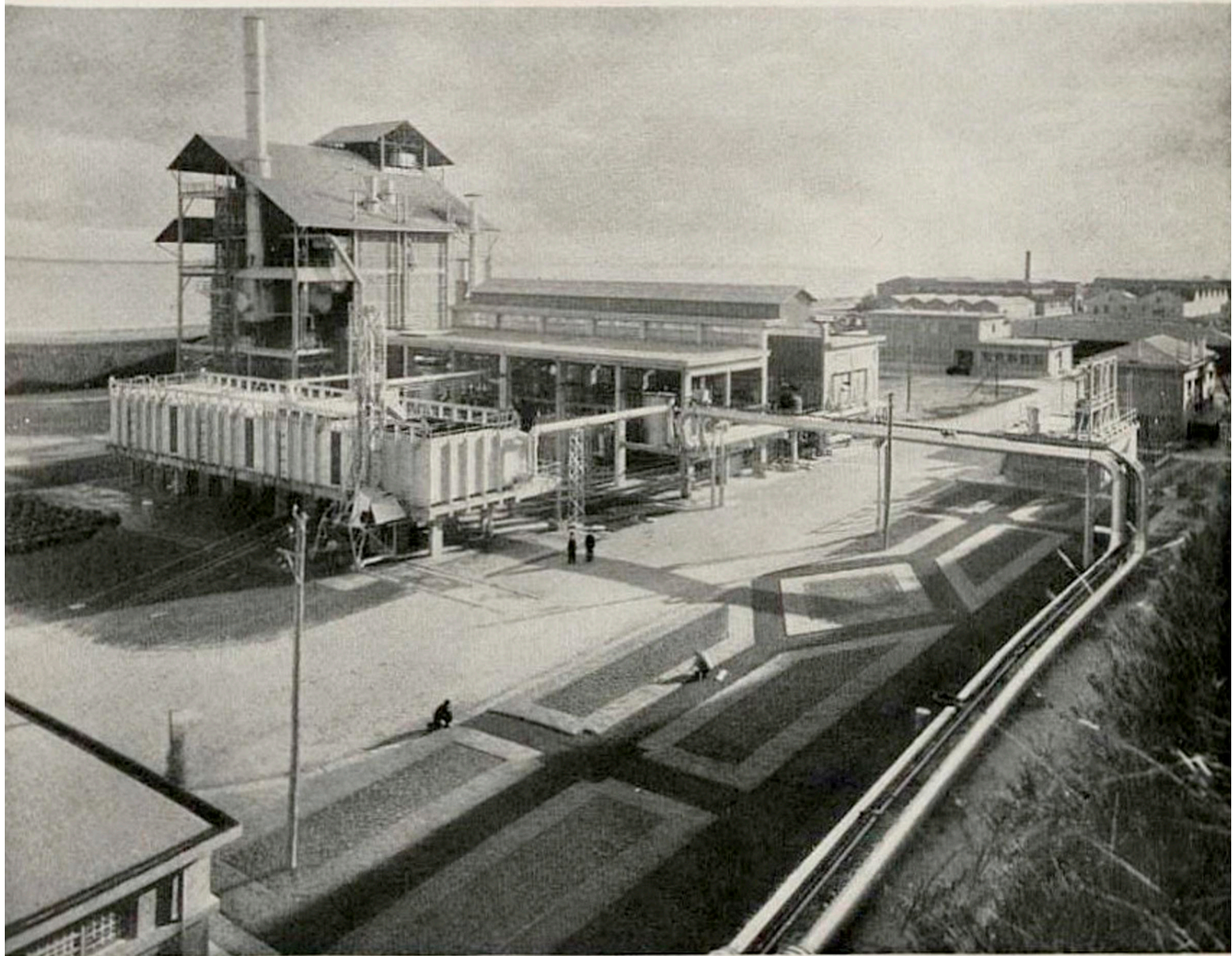
FIGURA 18 19 Fotografias da demolição da fábrica de gás em Belém

FIGURA 20 Imagem aérea da área á Torre de Blém após a demolição.

FIGURA 21 Anúncio da realocação da Fábrica de Gás, para a Matinha.

NOVA FÁBRICA DE GÁS DA MATINHA

Além de garantia do abastecimento da Cidade por uma forma muito mais eficaz, esta magnífica instalação industrial, que o saudável Eng.º Duarte Pacheco concebeu e impulsionou, vai prestar o grande serviço de permitir que a formosa Torre de Belém ressurja na plenitude da sua beleza.



VISTA GERAL DA NOVA FÁBRICA

Mais tarde, em 1948, é aprovado um dos primeiros planos de urbanização do país, Plano de Urbanização da Costa do Sol (PUCS). O plano, ideologicamente, tinha como intenção promover a junção entre urbanismo, turismo balnear, crescimento económico e emprego (Potes; 2016), pois o território viria a ser aberto à urbanização e à exploração turística pela construção da estrada marginal entre Lisboa e Cascais, segundo a Câmara Municipal de Cascais.

Este plano veio a desenvolver gradualmente a território ribeirinho entre os dois municípios, através de novos acessos e impulsionando novas fixações habitacionais ao longo da frente mar de Oeiras, bem como o turismo balnear nas praias da linha.

“Destaca-se em Oeiras a transformação de pequena vila aristocrática por indução a partir da construção da linha ferroviária de Cascais, no final do século XIX. A especificidade desta linha, como suporte do eixo balnear (...) contribuiu para um padrão de ocupação residencial polarizado pelas estações e apeadeiros, pouco distanciadas entre si. As formas de ocupação reflectem interpretações locais de modelos de cidade jardim e do modernismo europeu, num quadro de relativa convergência entre promoção privada e processos pioneiros de planeamento do território a nível sub-regional.” (Santos; 2013; p.97).

O arranque da infraestruturização nas zonas ribeirinhas provocou um crescente desenvolvimento urbano do município de Oeiras, especialmente em Algés pelo fácil acesso á linha férrea de Cascais bem como a relação de proximidade com Lisboa.

Com a estrada marginal e linha da Cascais a Sul, e a Autoestrada Lisboa-Estádio a norte, estabeleceu-se um limite mais nítido no que diz respeito à adição de edificações promovendo uma maior coesão urbana no trecho de Algés até Miraflores, deixando aos agentes privados novas pistas de que o crescimento urbano de Algés iria desenvolver-se para norte, em direção a Miraflores.

Em conformidade com a segunda industrialização no início do século XX, abordado no capítulo anterior, associado um

novo advento na área do transporte marítimo e consumo individual, vinculado com os novos sistemas de produção e distribuição em massa, é adicionado outro aterro, em Algés e Pedrouços.

A praia da Algés anexada com a praia de Pedrouços deu lugar a mais uma extensão da margem, onde viria a ser implantada no terraplano de Algés a DOCAPESCA, entidade que explorava a comercialização nesta área. Na então nova doca de Pedrouços edificou-se várias estruturas e armazéns para a comercialização do peixe e a sua respectiva sede, bem como vários espaços desenhados para as cargas e descargas em prol da distribuição para o resto da cidade.

Ora estas construções eliminaram a praia de Pedrouços e reduziram a praia de Algés empurrando-a para Sul. A norte, a praça D. Manuel I começou a ser construída em cima da ribeira de Algés, proporcionando uma estrada de circunvalação em prol a movimentação automóvel da estrada marginal e do elétrico vindo de Lisboa e eliminando a emblemática ponte que dava acesso à antiga porta fiscal da cidade

Estava então limitado o fácil acesso ao Tejo aos habitantes de Algés, pelo que a própria actividade balnear deixou de existir dada a conjuntura urbana, mas também influenciada pelas novas ofertas nas praias da linha impulsionadas pela linha do comboio.

Como anteriormente referido, Algés desenvolveu-se essencialmente para norte, em direção à autoestrada lançada pela Avenida dos Bombeiros Voluntários onde posteriormente, nos anos 80, foram loteadas e edificadas grandes unidades de habitação, Miraflores, e a norte adjacente à autoestrada fixou-se um pólo empresarial.

3.4. Algés no século XXI

A década de 90 e início do século XXI é marcado por grandes processos de regeneração urbana na frente ribeirinha da zona oriental da cidade de Lisboa, destaca-se a modernização impulsionada pela EXPO'98, que renovando a frente rio industrial substitui-a por centros empresariais, turísticos e habitacionais acompanhada por espaços

especializados na tecnologia. Esta zona da cidade passou a ser vista como o centro representativo de modernidade, visto como um dos importantes conjuntos empresariais da capital.

Durante estes anos, Algés sofreu algumas intervenções, nomeadamente em 1998 é criado o Passeio Marítimo de Algés incluindo uma doca seca, com pontões para os barcos e a também construção mais emblemática do terraplano, a Torre de Controlo de Tráfego Marítimo VTS, gerindo a navegação dentro da área de jurisdição da Administração do Porto de Lisboa.

Ainda que o terraplano tenha sido palco para algumas intervenções, nota-se o contraste entre a zona extrema oriental da cidade e a zona ocidental, sendo que o polo de interesse lúdico ribeirinho não é homogéneo nas duas extremidades da cidade. Em adição é importante referir que as últimas intervenções de consolidação urbana da frente ribeirinha têm sido genericamente na zona central de cidade, nomeadamente:

-**Renovação** da Praça do Comércio, 2009.

-**Requalificação** do Espaço Público da Ribeira Das Naus, 2009.

-**Requalificação** do Espaço Público Caios Sodré/Corpo Santo, 2015.

Na zona mais ocidental, em Pedrouços, destaca-se a edificação da Fundação Champalimaud em 2010.

3.4.1. Nó metropolitano e Terraplano de Algés

Nota-se em Algés uma centralidade viária resultado e herança do seu posicionamento privilegiado no território e das suas ofertas nível da habitação, comércio e serviços. A antiga praça D. Manuel I, a rotunda construída nos anos 50, deu lugar à estação de Algés com várias paragens de autocarros exploradas pelas empresas Carris e Vimeca, conectando a partir da estação todos os municípios adjacentes.

A estação de Algés na linha férrea, anexada ao ponto de



FIGURA 22 Fotografia da Estação de Algés



FIGURA 23 Fotografia do NOS Alive

partida e chegada de autocarros e praça de táxis, é uma paragem obrigatória por parte dos comboios que fazem conexão do centro de Lisboa a Cascais, em aproximadamente trinta minutos.

A nível viário a zona é abastecida por vias locais, intermunicipais e acesso rápidos às autoestradas A5 (antiga estrada Lisboa-Estádio) e IC17/CRIL que atravessa, através do viaduto, a estação de Algés e é finalizada no seu terrapleno, já a sul da linha do comboio.

Construído na década de 50, o equipamento da Doca de Pedrouços, com concessão explorada pela entidade DOCAPESCA SA (sociedade anónima), fazia uma parceria com diversas entidades piscatórias da região. Durante vários anos a doca foi um espaço de partidas e chegadas de barcos de pesca que por sua vez comercializavam e distribuíam o peixe para a cidade.

A doca foi desenvolvendo edificações no espaço adjacente à doca consoante a evolução da própria actividade piscatória, tendo sido adicionado o longo do tempo, armazéns, pavimentação especializada, e pontões secundários.



A entrada de Portugal na União Europeia e o seu crescente vínculo legislativo com a Europa no século XXI, fez com que gradualmente as actividades piscatórias portuguesas fossem genericamente diminuindo de intensidade. Assim a Sociedade Concessionária da Doca de Pesca reduziu os seus custos e actividades perdendo gradualmente a representatividade no mercado.



Desta maneira, em 2003 todos os serviços de venda no porto de Pedrouços são encerrados, e a sede transferida para Alcântara deixando a doca com significativamente menos actividade, abrindo espaço para o Município de Lisboa apresentar a candidatura deste espaço para regata internacional de vela, America Cup, que não se realizou.

FIGURA 24 Fotografia da antiga Doca de Pedrouços, em 1960

FIGURA 25 Fotografia aérea do Volvo Ocean Race, na Doca de Pedrouços.

Em 2009, a DOCAPESCA SA volta a estabelecer a sua sede adjacente à doca em desuso. Passado um ano, em 2010 na zona oriental da doca é construída a Fundação

Champalimaud que acabou por ser um edifício emblemático na frente ribeirinha de Lisboa.

Nesse mesmo ano, o município de Lisboa chega a acordo com a regata internacional de vela Volvo Ocean Race, a maior do mundo, para sediar o evento de na Doca de Pedrouços que se realiza de quatro em quatro anos.

O evento atrai cerca de 200 000 visitantes ao longo de doze dias, durante a estadia das equipas e dos barcos decorrem festivais, exposições e concertos gratuitos numa área de 57000m², colocando a cidade de Lisboa em evidência no palco mundial de vela reforçando a sua identidade com o mar.

Nesta sequência, o Gabinete do Secretário de Estado do Desporto e Juventude reconheceu o evento da Volvo Ocean Race como interesse nacional, anunciando e oficializando uma verba para este fim e comprometendo esta área ao evento. Foram então demolidos os edifícios a Este da doca, deixando isolados a sede da DOCAPESCA SA e dois dos seus armazéns, protegidos pelo Plano Director Municipal de Lisboa (PDM), disponíveis para obras de reabilitação.

O terraplano de Algés, a Este, abrangido pela área administrativa do município de Oeiras comumente apelidado de Passeio Marítimo de Algés não sofreu grandes alterações desde a sua construção, com excepção da anteriormente referida Torre VTS, projectada pelo arquitecto Gonçalo Byrne, constituindo um dos edifícios mais simbólicos do concelho de Oeiras. O aterro proporciona assim uma vasta área com aproximadamente 115 000m² desocupada.

Desde 2007 que o terraplano acolhe o evento anual, festival de música NOS Alive. Durante dias esta área de aterro serve de palco várias bandas de renome actuarem atraindo dezenas de milhares de pessoas. O próprio Passeio Marítimo de Algés ficou conhecido pela sua vertente de espaço propenso à realização de festivais, sendo que durante o ano, pontualmente, esta área é ocupada por diferentes organizações para executarem diferentes eventos de grande dimensão.

Constata-se que esta bolsa de terreno desocupada entre a Doca de Pedrouços e o Terraplino de Algés, vazia, aguarda eventos que nesta área têm lugar todos os anos. Para além de comprovar a qualidade desta área aberta junto ao rio, deve ser um fator a incorporar dentro soluções proporcionadas pelas futuras intervenções urbanas neste território.

3.4.2. Interpretação dos Instrumentos de Gestão do Território

Analisa-se numa primeira instância os Instrumentos de Gestão Territorial (IGT) dos municípios de Oeiras e Lisboa de maneira a compreender quais são os planos existentes para esta área.

Uma vez que o local de projecto é dividido por duas áreas administrativas é importante definir as estratégias dos dois municípios, constata-se que os Planos Directores dos Municípios de Lisboa e Oeiras, genericamente, adoptam estratégias semelhantes para o território.

Notam-se nos dois municípios a intenção de incluir nestas áreas a promoção de actividades náuticas de recreio e equipamentos bem como o crescente interesse no turismo.

No município de Lisboa, o seu Plano Director Municipal, na sua planta de qualificação do espaço urbano classifica a área da Doca de Pedrouços como Uso Especial Ribeirinho, e metade da área, a Este, próxima da Fundação Champalimaud como Uso Especial de Equipamentos. No regulamento* do plano director é possível verificar as principais especificações do termo Uso Ribeirinho:

(1). Os espaços a consolidar de uso especial ribeirinho localizam-se na frente ribeirinha e integram zonas desafetadas do uso portuário, para as quais se pretende uma reconversão urbana através do desenvolvimento de actividades ligadas ao lazer, cultura e desporto que tirem partido do posicionamento geográfico destes espaços.

(2). Nestes espaços são admitidos os usos de terciário, turismo e equipamento e actividades no âmbito da cultura,

investigação, desporto, pesca, atividades náutico-turísticas e náutica de recreio.

(3). Não são admitidos os usos de indústria, habitação e logística não associada às atividades náuticas, designadamente à náutica de recreio, à náutica desportiva, à pesca e às atividades marítimo-turísticas.

(4). A altura máxima da fachada é de três pisos, permitindo-se pontualmente quatro pisos, em função do sistema de vistas, não devendo ser superior, respectivamente, a 13 metros e a 17 metros.

(5). O índice de edificabilidade é de 1,2. As novas construções e as obras de ampliação não podem ocupar uma faixa que varia entre 25 e 20m a contar da margem do leito do rio Tejo, em função do enquadramento urbanístico e paisagístico local, para garantia do acesso e fruição da margem ribeirinha, salvo casos excepcionais cujo programa não seja compatível com esta exigência, se a Câmara Municipal considerar que revestem excepcional importância para a cidade.

(6). As atividades admitidas não devem contribuir para a degradação da qualidade da água do rio Tejo.

Ainda sobre a Doca de Pedrouços, o município publicou o Plano Geral de Intervenções da Frente Ribeirinha de Lisboa para que, após o debate público consensualizado pelo Governo e com as autoridades portuárias (APL), o documento servisse de quadro de referência para os projectos que o município e o Estado viessem futuramente a promover.

O plano tem como o essencial princípio o objectivo de promover a uniformização da imagem de toda a frente ribeirinha, incluindo os equipamentos especiais do PDM bem como a área destinada ao uso ribeirinho.

No PDM de Oeiras, na sua área administrativa Este da Doca de Pedrouços, é classificada como Espaços de Usos Especial- Turismo. No seu regulamento é referido que:



FIGURA 26 Fotografia aérea do Terraplino de Algés.

(1) Os espaços de uso especial-turismo são áreas que, pelas suas características específicas, designadamente de localização ou de afetação a utilizações públicas, se encontram especialmente vocacionadas para uma fruição livre pela população destinando-se a acolher atividades, equipamentos e infraestruturas indutoras da ocupação turística do espaço em causa e também outros usos complementares e compatíveis e que confirmam àqueles espaços um carácter multifuncional determinante para a sua qualificação.

(2) O espaço de uso ribeirinho integra uma faixa longitudinal junto à margem do rio Tejo, cujo uso dominante corresponde às atividades ligadas ao turismo, ao recreio e lazer, ao desporto e a outras atividades recreativas.

(3) São admissíveis os usos complementares ou compatíveis que contribuam para o reforço da sua qualificação e promoção.

(5) Admite-se a realização de operações urbanísticas, com exceção de novas edificações destinadas exclusivamente a uso habitacional.

3.5. O Problema

O problema deste território começa, a norte da linha do comboio, na exaustiva centralização viária de Algés. A sucessão como primeiro núcleo urbano fora de portas da cidade de Lisboa levou à gradual construção de acessos fazendo de Algés um centro conector para outros pontos da cidade.

A quantidade de vias intermunicipais que finalizam e tendem para o seu centro provocam um afunilamento de acessos no lugar, sem haver em simultâneo nenhuma formalização urbana do seu centro.

São, pois, adversidades que não se revelam como problemas pelo razoável funcionamento viário, mas que são manifestamente uma componente de desconfiguração urbana, sem nenhum dispositivo que os agregue.

Ao longo dos dois quilómetros (aproximadamente), existe um só atravessamento para o terraplano, proporcionado em túnel, anexado à estação de comboios de Algés.

Nota-se uma descontinuidade nos acessos causada pela linha do comboio e estrada marginal que condenaram as movimentações em direção à praia, não só em Algés, mas genericamente na cidade de Lisboa, onde destacam-se também as raras ligações da malha urbana consolidada ao rio, em consequência da barreira rodoferroviária e de extensas áreas vedadas ao acesso público. O próprio acesso viário para o terraplano é insuficiente pois não existe nenhuma rede viária de distribuição local que ligue a zona a norte da linha férrea ao terraplano.

A enorme distância criada gradualmente entre os primeiros bairros e arruamentos de Algés à sua praia, acompanhada pela pouca permeabilidade longitudinal em na sua direção, fizeram com que este lugar tenha perdido a sua antiga relação com o rio Tejo, perdendo a sua identidade inicial.

A praia por sua vez encontra-se suja e com falta de manutenção, não são aproveitadas as potencialidades do espaço que em simultâneo apresenta uma forte dificuldade de mobilidade na margem ao longo dela, e no acesso aos poucos equipamentos que tem.

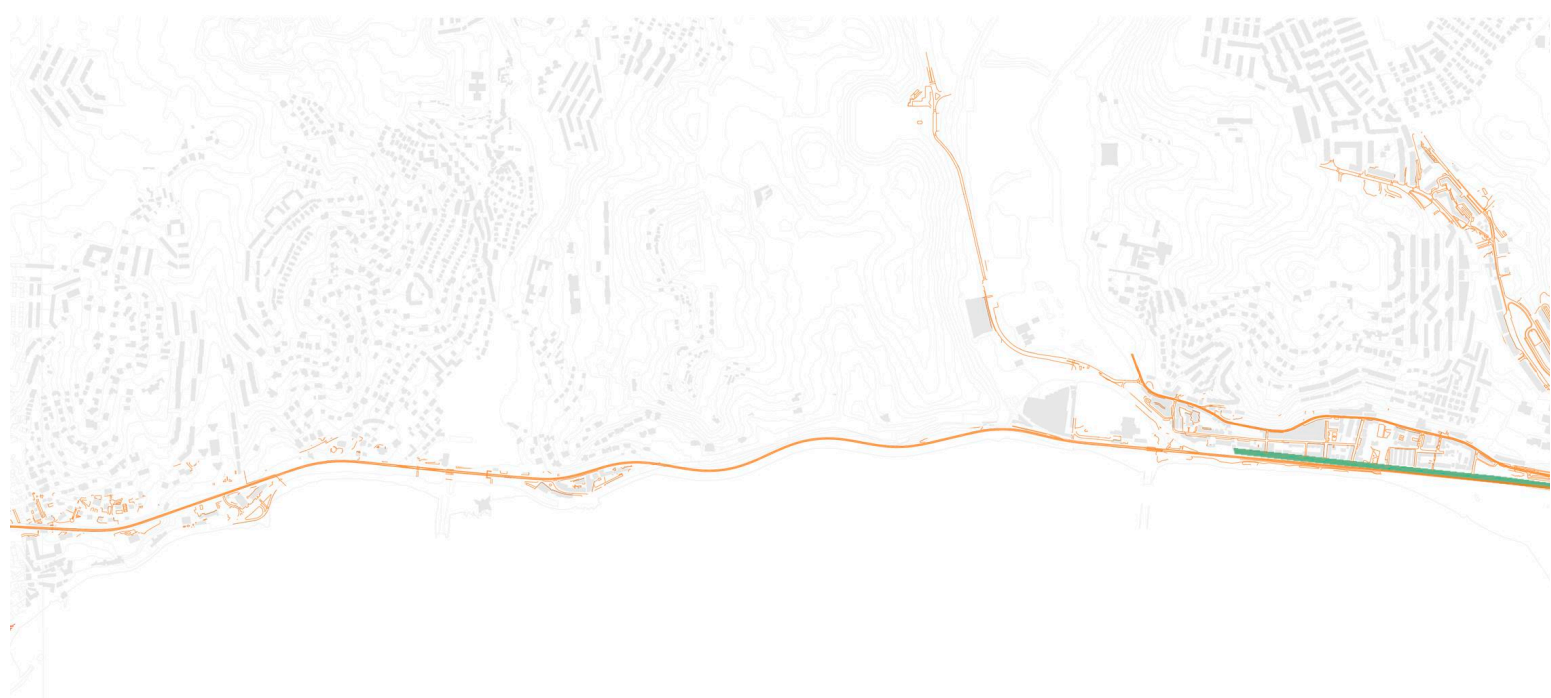
Em contraste com a forte centralização de Algés assiste-se no seu aterro, a sul, um vazio urbano, provocando uma extrema heterogeneidade entre os dois espaços apesar de se encontrarem extremamente próximos. Já no terraplano encontram-se edifícios de equipamentos abrangidos pela área comprometida do município de Oeiras, o Instituto Português do Mar e da Atmosfera (IPMA), a sua a implantação bem como a da rotunda de finalização da IC17/CRIL, que não favorecem o bom desenvolvimento do espaço pela sua dimensão, mas também pelo seu posicionamento pouco relacionado com a envolvente urbana.



FIGURA 27 Imagem esquemática das redes rodoviárias nacionais, distribuidora local e principal.

FIGURA 28 Esquema dos usos urbanos.

FIGURA 29 Esquema da ribeira de Algés e Barcarena sobreposta com a malha urbana.





CAPÍTULO 4 | **PROYECTO**

4.1 Estratégia Urbana e Programa

Após o reconhecimento Histórico de Algés e da sua interpretação em conformidade com os conceitos incidentes nas temáticas apresentadas, segue-se o Projecto.

O desafio passa por pensar a cidade em concordância com os seus elementos, realizando o exercício de exportar os conceitos estudados de maneira vinculada com a problemática apresentada e reflectindo-a no projecto.

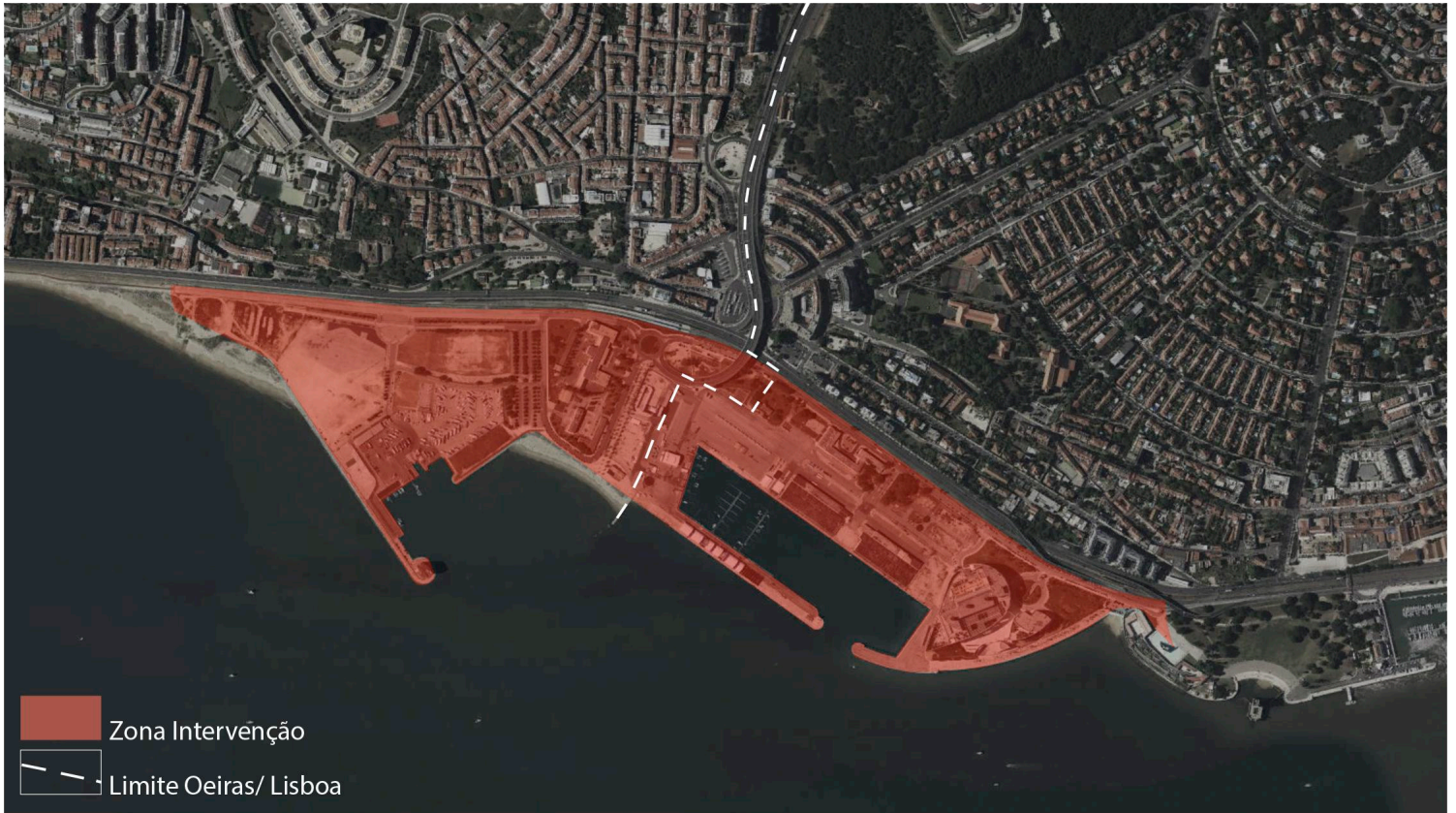
Inicialmente estabeleceu-se a área de intervenção, que numa primeira fase pretende delimitar uma área que estimule a futura proposta a contribuir para a anulação dos impasses administrativos do local, que apesar de terem estratégias semelhantes para o futuro têm, no presente, um modelo de gestão diferente para o mesmo território, fazendo com que o local apresente tenha uma dinâmica dividida e carregada de limites.

Definiu-se então os limites da intervenção a Norte pela Rua Damião de Góis, a Este pela praia do Dafundo, a Oeste pelo começo os Jardins da Torre de Belém e a sul pelo Rio Tejo, área tem aproximadamente 47ha, incluindo as zonas privadas.

O limite da intervenção foi pensado em conformidade com as unidades estratégicas, que ao fazer a leitura da área optou-se por estabelecer quatro setores estratégicos (SE), o primeiro a área do Passeio Marítimo de Algés, o segundo incorporando o IPMA com possíveis equipamentos, o terceiro constituído por espaços verdes centrais, e o quarto dedicado a equipamentos à semelhança do segundo setor.

FIGURA 30 Área de intervenção.

FIGURA 31 Área com os sectores estratégicos.



Procura-se a criação de uma local que potencialize o usufruo público para a população em geral dos dois municípios, pois é necessário pensar em novas lógicas de desenho urbano e edificado que englobem todos os usos de lazer, compatibilizando o programa com os instrumentos de gestão territorial, mas também que promova uma generalizada multifuncionalidade das actividades desta área relacionando quatro principais pontos:

- (1) Realização de **eventos**.
- (2) Promoção de **actividades lúdicas** relacionadas com **turismo e desporto**, trabalhando a **identidade do local**.
- (3) Restruturação dos **acessos** e sistema de vistas.
- (4) Criação **Espaços Verdes** aglomeradores centrais e geradores de vivências que promovam **sustentabilidade** ambiental.

Após a definição dos pontos principais, neste ponto pensa-se sobre um programa que possa anexar todos seus elementos numa acção conjunta. Como anteriormente referido⁷, a intervenção terá de ser:

Abrangente

Integrador

Estratégica

Flexível

Apoiada em parcerias

Sustentável

⁷ Capítulo 2, página 45

A nível programático é pretendida a construção de um novo espaço verde central, onde disponibilize espaço para a abertura da Ribeira de Algés bem como, que na sua intercepção com o rio, possa estender a sua praia.

Pretende-se que o eixo a qual ribeira fluirá, em direção ao Tejo, seja o eixo articulador e gerador dos sistemas de vistas dos espaços periféricos, bem como a aproximação do elemento água por parte da população, invocando a antiga memória da zona ribeirinha, mas também valorizando paisagisticamente área incentivando o interesse da população.

Propõe-se a adaptação da Doca de Pedrouços, inactiva, para uma marina de recreio, *Marina de Pedrouços Porto-Recreio*, onde integram-se espaços projectados para a realização do evento Volvo Ocean Race, realizando num espaço comum o evento a doca de recreio e áreas de lazer envolventes.

São propostos novos usos numa lógica da prática de desportos, lazer, comércio e restauração bem como a implantação de campos de jogos e zonas verdes compatíveis com a realização de eventos pontuais, que sirvam durante o ano para usufruo público na tentativa de melhorar a qualidade de vida dos habitantes e visitantes de Algés.

De maneira a otimizar as oportunidades que a área disponibiliza, é idealizado a construção de novos edifícios, percursos e acessos, em pontos estratégicos próximos da linha férrea relacionando-os com a estação e a cidade consolidada trabalhando a permeabilidade urbana. Um novo pólo de interesse turístico-comercial e económico é proposto, proporcionando uma equilibrada descentralização de Algés, que tenta atrair não só as actividades lúdicas para a zona, mas também as de utilidade económica aos munícipes.

4.2. Proposta

Para elaboração da proposta foram estudados os pontos estratégicos para que fossem estabelecidos os principais acessos da área. O desenho do eixo central onde irá realizar-se a construção do jardim e a descanalização da ribeira é crucial para articular a estação de Algés à zona ribeirinha, e promoção da uniformização transversal entre a Doca de Recreio e o Terraplino de Algés.

Assim definiu-se os principais acessos pedonais: (1) Prolongamento e requalificação do atravessamento da estação de Algés, para que otimizar a acessibilidade da estação bem como reforçar a sua centralização como acesso pedonal e lançando movimento sobre o principal eixo em direção à praia.

(2) Atravessamento de nível a partir da Praça 25 de Abril aterrando no Passeio Marítimo de Algés. A Avenida dos Combatentes da Grande Guerra é a principal avenida do Bairro Soares, comumente apelidada de Baixa de Algés, onde se revela como a linha de articulação do bairro, não só pela disposição espacial em planta, mas essencialmente por ser a rua com mais comércio e serviços da zona, que é finalizada a norte num esquema de rotunda e a sul na intercepção com a Rua Damião de Góis, onde lhe é confinante um parque de estacionamento.

(3) Atravessamento de nível após o prolongamento da Rua Mestre de Aviz, em Algés de Cima, este atravessamento pretende criar uma ligação entra a área superior de Algés com o terraplino através da requalificação do antigo Convento de São José que se encontra no PDM como Area a Concretizar, tendo sido aprovado em 2008 um projecto de reabilitação.

(4) Atravessamento de nível adjacente á Rua Travessa da Torrinha, em Pedrouços, em conformidade com o Plano Geral de Intervenções de Frente Ribeirinha de Lisboa, é pretendido ligar a área de Pedrouços a norte com a sua Doca a sul.

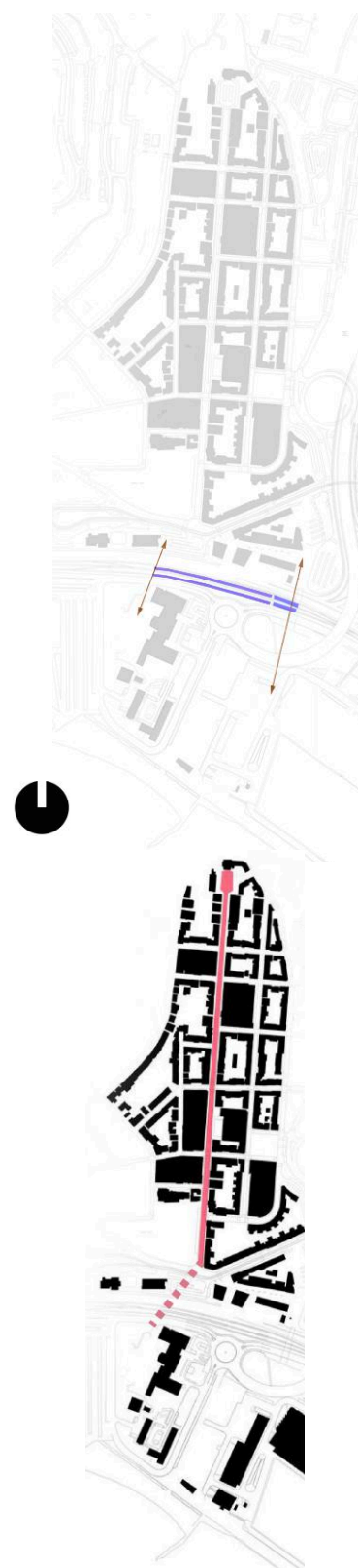


FIGURA 32 Imagem esquemática dos acessos a partir da estação.

FIGURA 33 Imagem esquemática da Av. dos Combatentes a vermelho e o acesso para o aterro.

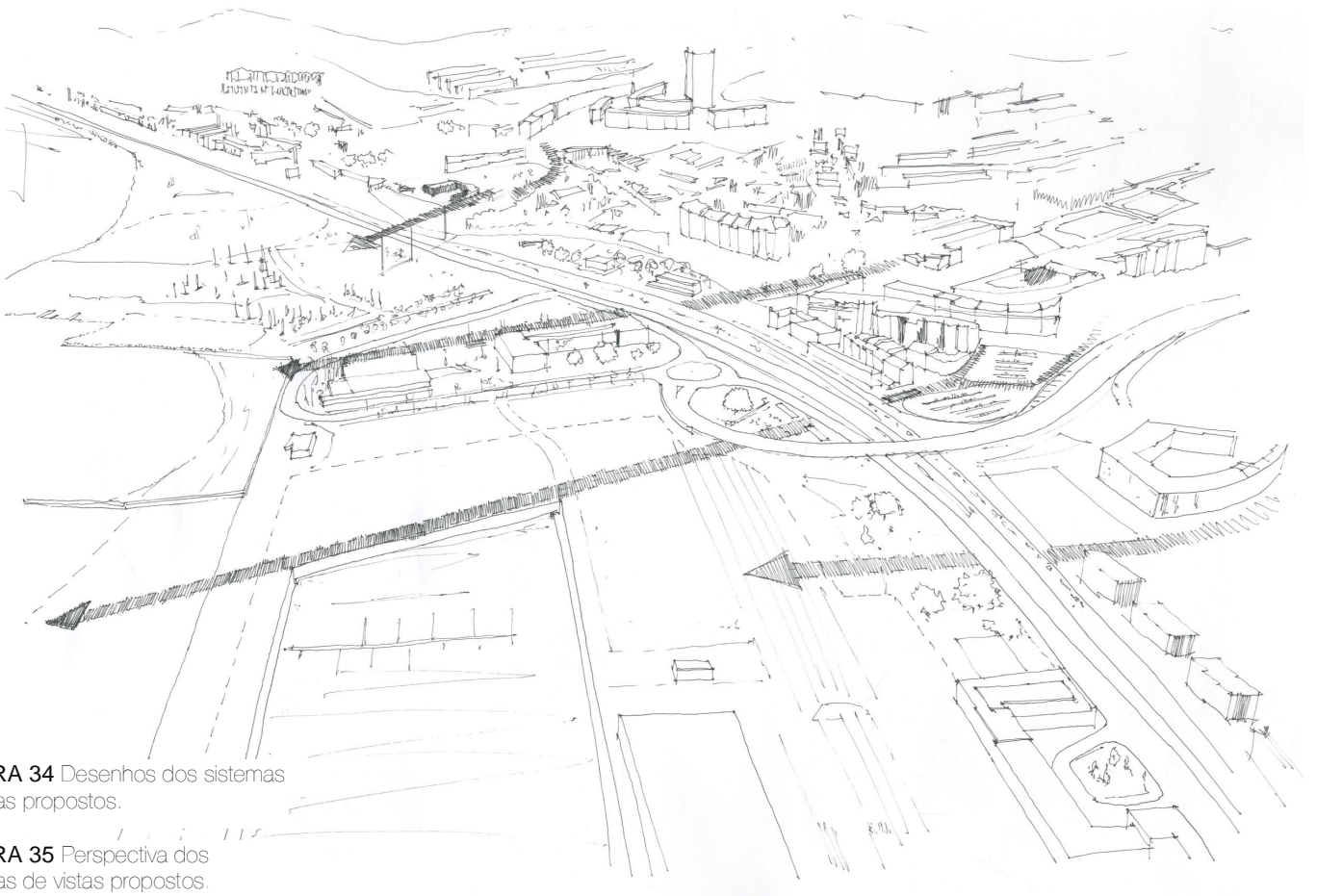
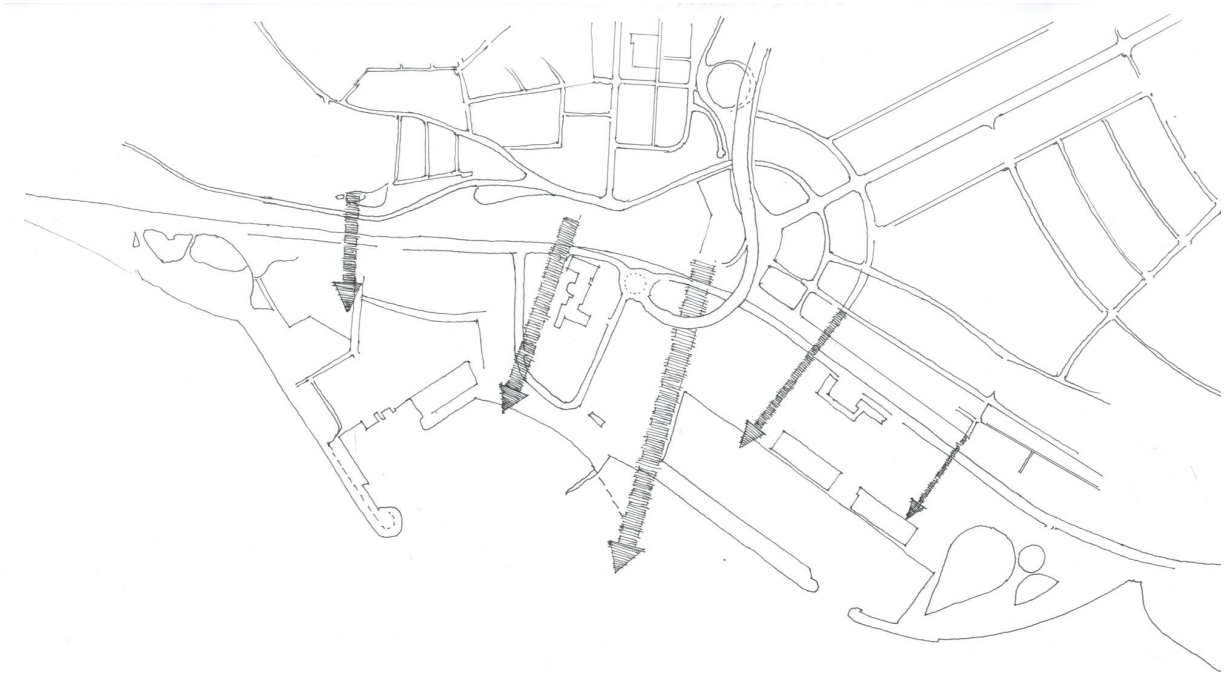


FIGURA 34 Desenhos dos sistemas de vistas propostos.

FIGURA 35 Perspectiva dos sistemas de vistas propostos.

Estrategicamente optou-se pela criação de espaços verdes como meio de ligação entre o Parque Nacional do Jamor, Terraplano de Algés e Jardins da Torre de Belém. Face ao desenvolvimento do parque adaptado para prática de desporto e eventos, numa escala local mais aproximada trata-se de uma união de três grandes parques urbanos. A Este entre o Dafundo e Algés o Parque do Passeio Marítimo de Algés, ligado ao Jardim Central no centro de Algés que por sua vez através de vias pedonais de áreas verdes promove uma série de percursos até aos Jardins da Torre de Belém.

Desta maneira pretende-se que os espaços verdes sejam o elemento condutor entre edificado, sempre presente nos percursos apoiado por ciclovias, pistas de *jogging*, bancos bem como os pinheiros mansos (espécie já existente na área) providenciando sombra e abrigo que acompanham os trajectos.

O Jardim Central deve actuar no espaço urbano como centralizador principal, em alinhamento com a sua estação, lança acessos para os jardins periféricos e manipula as movimentações para o seu interior. Em conformidade com o desenho da ribeira, pretende-se que o parque promova a conexão longitudinal entre a estação e a Praia de Algés.

Os espaços verdes são concebidos por diferentes tipos de vegetação consoante o tipo de espaço, dimensão, utilidade ambiental e manutenção. Conforme a sua localização na área a vegetação irá variar entre relva, prado florido, prado sequeiro e outras espécies arbustivas preferencialmente autoctones.

O edificado foi planificado em conformidade com os principais acessos do programa, percursos idealizados e espaços verdes. Na zona a Este, no Dafundo, é proposta a construção das novas instalações do Sport Algés e Dafundo, materializando um pavilhão com uma piscina olímpica e vários campos de jogos interiores e exteriores sendo dois deles, com acesso público e pensados para incorporar eventos.

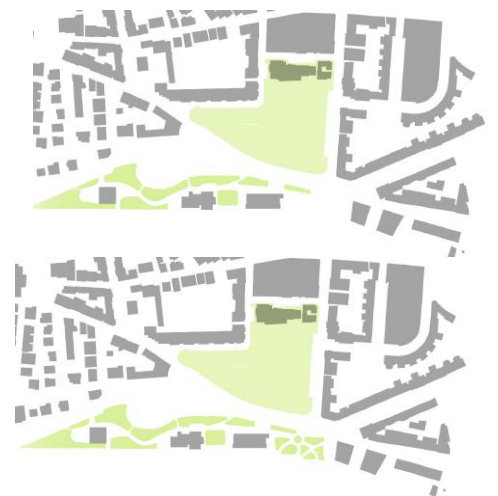


FIGURA 36 Esquema do prolongamento dos espaços verdes existentes.

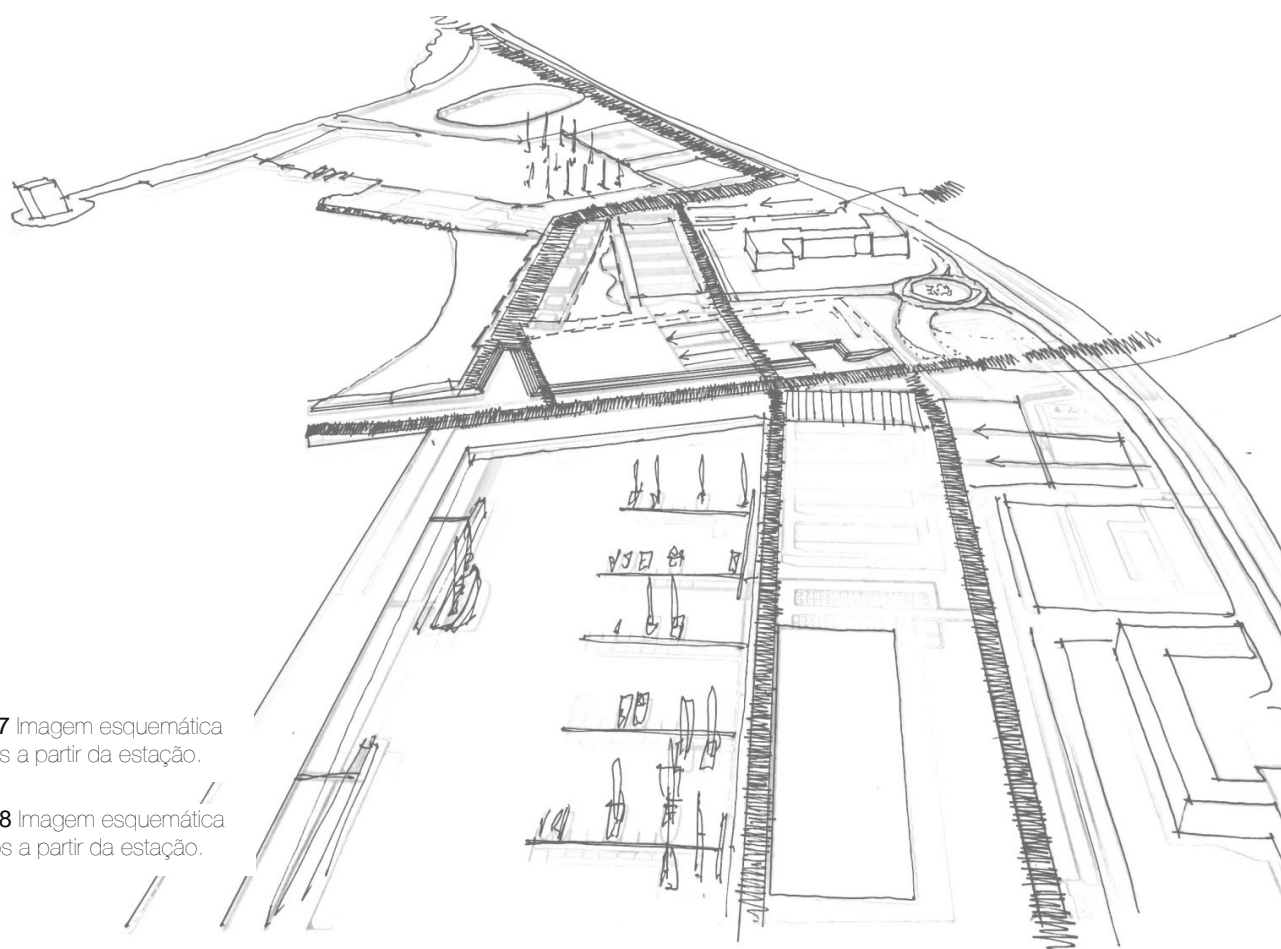
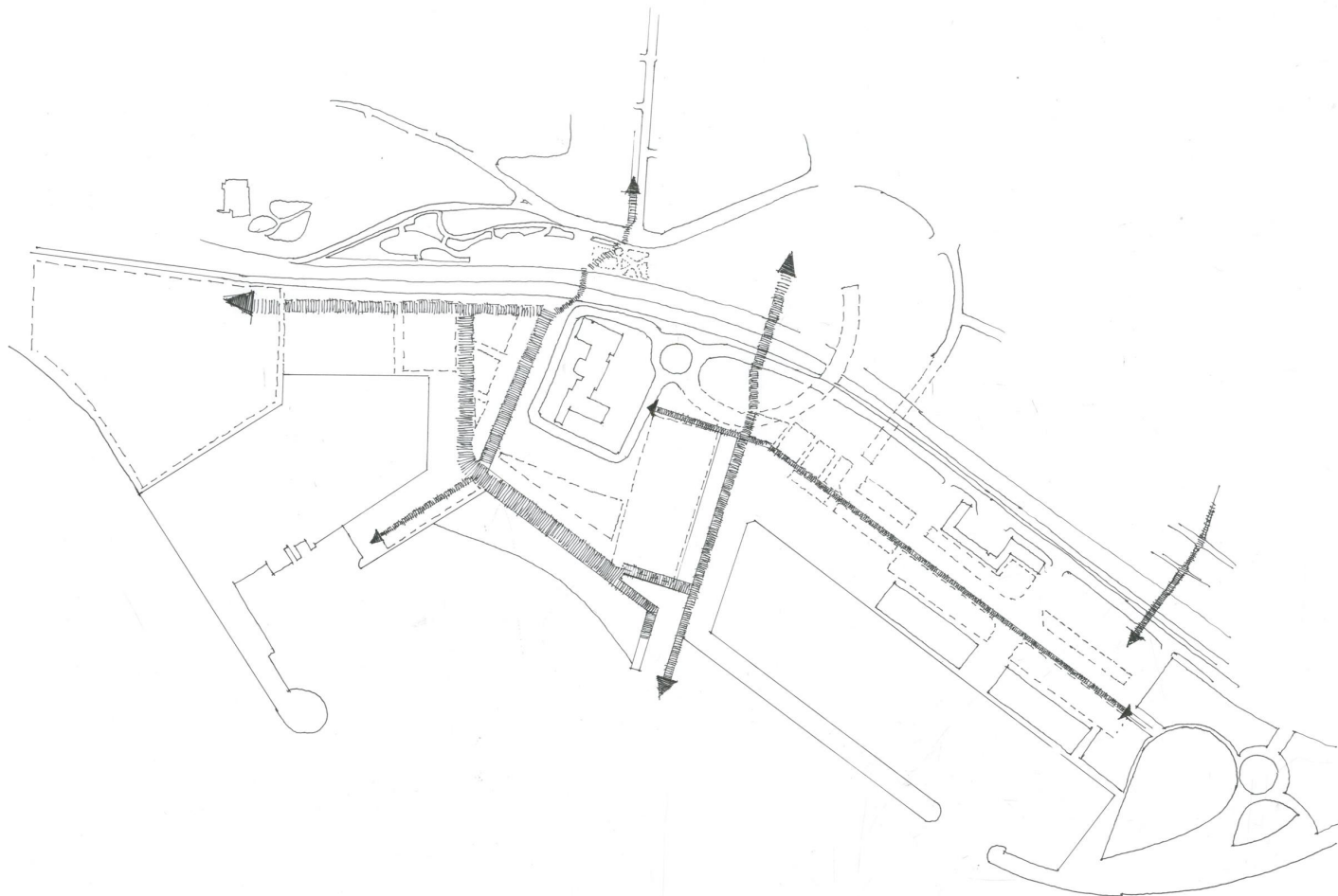


FIGURA 37 Imagem esquemática dos acessos a partir da estação.

FIGURA 38 Imagem esquemática dos acessos a partir da estação.

Relocalizam-se também o seu clube e armazém de vela, que se encontram em Belém. Por sua vez o quarteirão que a instituição ocupa no Bairro Soares, ficará disponível para a adaptação de unidades habitacionais, ou mesmo para exploração turística que poderá ser uma fonte de rendimento para o clube. A sua renovação deve, no entanto, promover a homogeneidade urbana do bairro visto que o Sport Algés e Dafundo desenvolve as suas actividades num pavilhão de grandes dimensões imediato a edifícios de habitação. Quer-se então a transferência integral da instituição para junto do mar, onde se iniciou.

Idealiza-se que no eixo que dá seguimento à Av. dos Combatentes da Grande Guerra, a construção quatro edifícios de escritórios e um hotel. A proximidade do pólo cultural de Belém e dos fáceis acessos para Lisboa e Cascais bem como a realização de eventos justificam a criação destes equipamentos, sendo que o próprio hotel pode estar associado ao desporto náutico.

Tirando proveito da proximidade da estação bem como da estrada marginal, este conjunto de escritórios e hotel que será o edifício mais elevado, (com cinco pisos conforme o PDM Oeiras), terão uma dupla função de apelar a atenção dos cidadãos que circulem na estrada marginal e na linha férrea bem como promoção de uma nova imagem do *Parque do Passeio Marítimo de Algés*.

São propostos também um conjunto de edifícios dedicados ao comércio e serviços, pois nesta zona pretende-se promover mais vivências do que no primeiro conjunto de edificado que tem um carácter mais privado. Exposto a sul mais próxima da praia, esta área é destinada essencialmente ao público, realizando novas actividades de comércio nas suas galerias e terraço, proporcionando mais vivências.

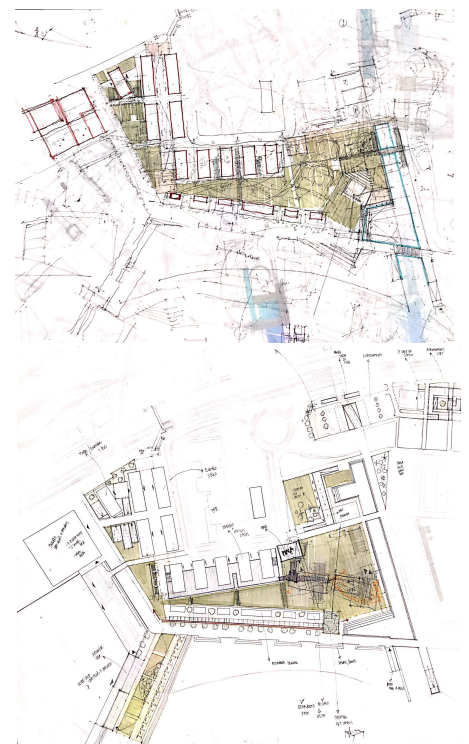


FIGURA 39 Esquisso dos espaços verdes e edificado.

FIGURA 40 Esquisso dos espaços verdes, edificado e ciclovia.

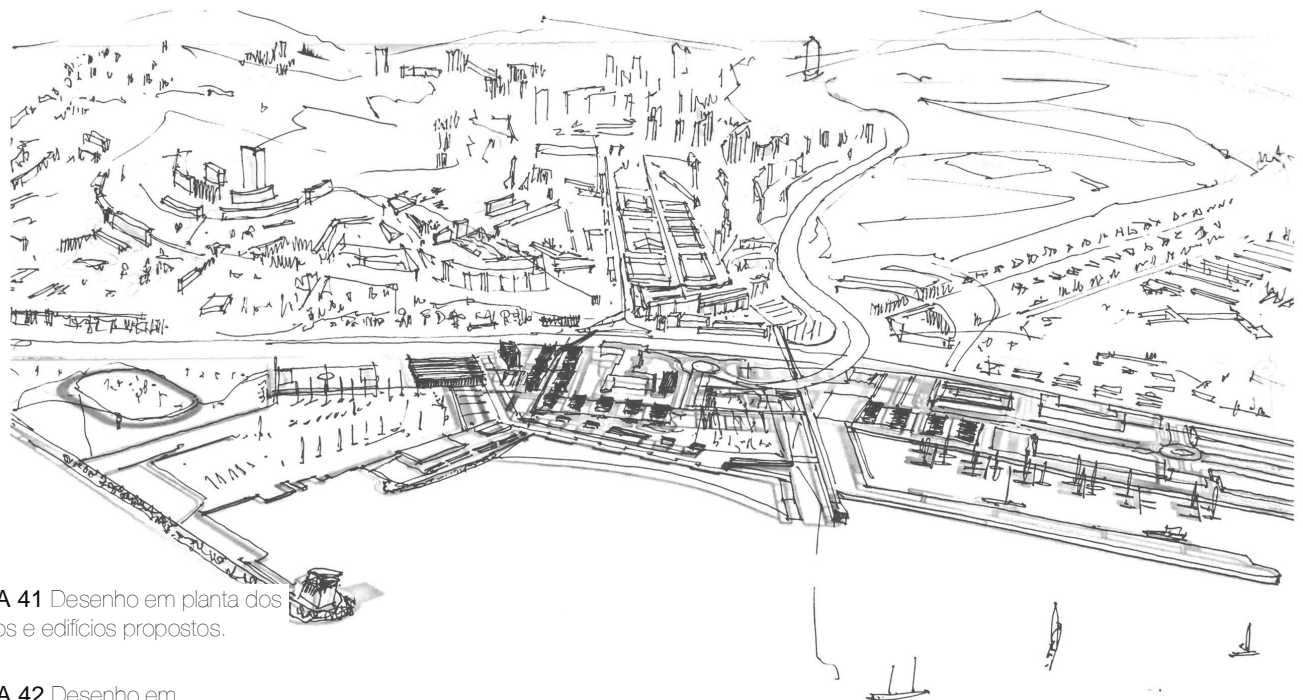
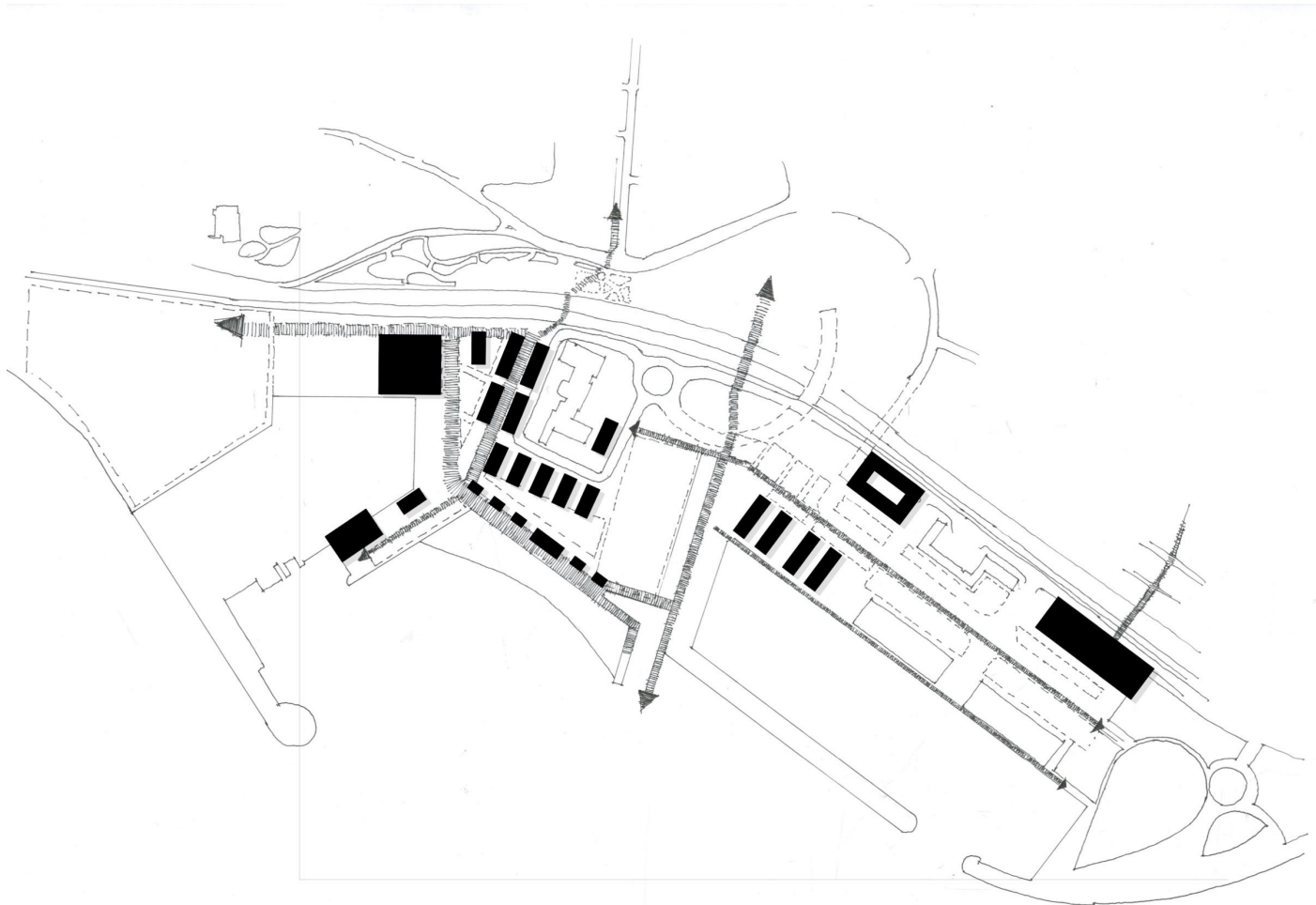


FIGURA 41 Desenho em planta dos percursos e edifícios propostos.

FIGURA 42 Desenho em perspectiva da proposta.



FIGURA 43 Esquema dos usos propostos.

FIGURA 44 Esquema dos novos percursos- novo centro urbano.

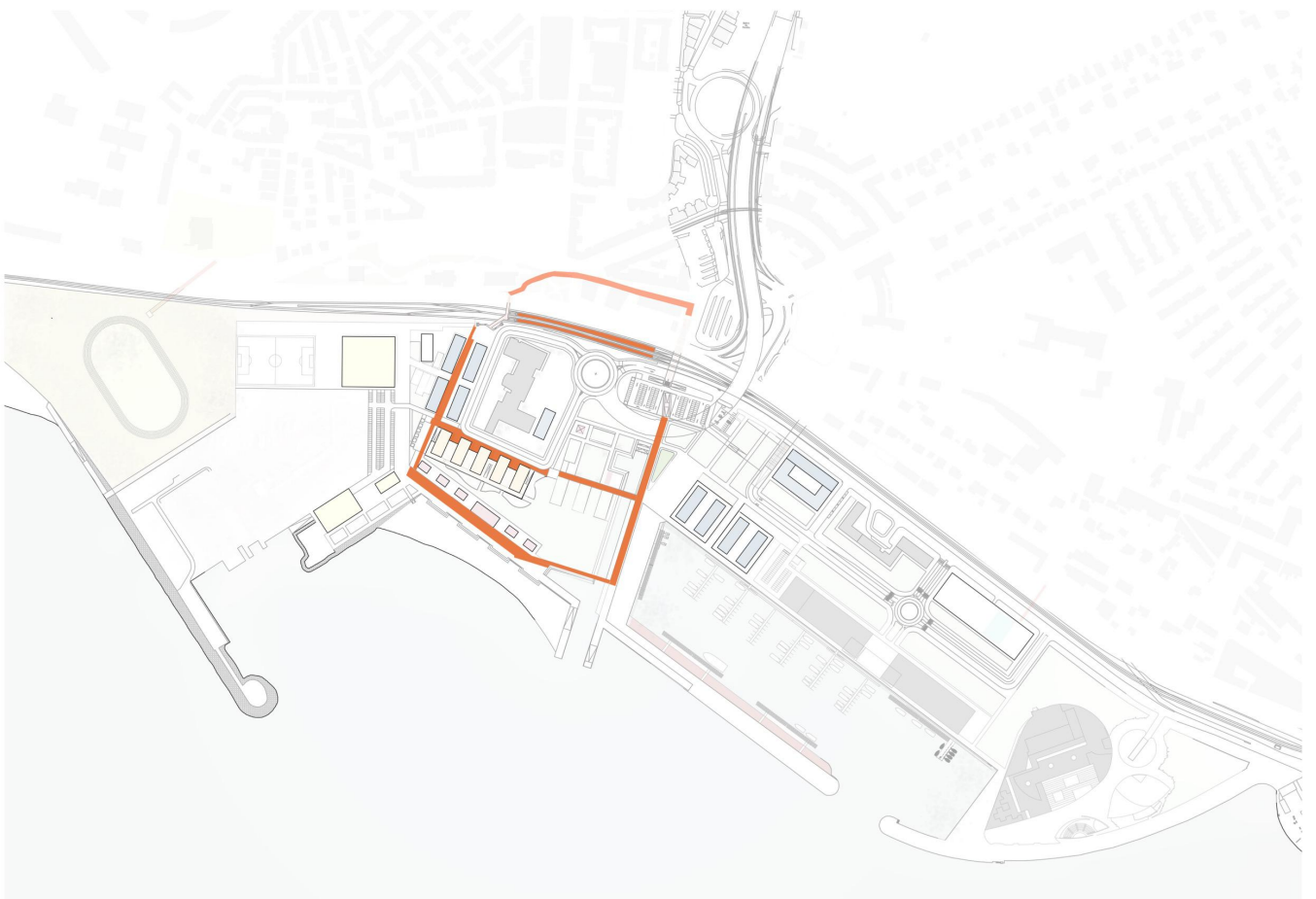


FIGURA 45 Planta geral da proposta.



4.3. Projecto do Jardim Central e a sua ribeira

A intenção da duplicação da ribeira de Algés já foi publicamente expressa por parte da Câmara Municipal de Oeiras, principalmente depois das cheias de 2008 e 2009.

A sua canalização foi feita em momentos diferentes, sendo a primeira como anteriormente referido nos anos 40 com a construção da praça D.Manuel I (actual estação de Algés) pela Direção-Geral dos Serviços Hidráulicos (DGSH), canalizando a água num troço de 50m, e a segunda canalização foi feita em simultâneo com o avanço sobre o rio para a construção do terraplino de Algés e Doca de Pedrouços, estendendo a canalização existente num troço de 850m em direcção ao Tejo, nos anos 50.

Pensa-se que face às cheias de 1967, ao construir-se o acesso que atravessa a linha férrea em túnel da estação de Algés, em 1975, foi adicionado por essa razão, uma secção para um possível projecto no futuro na perspectiva de uma terceira adição à canalização da ribeira existente. Com 35 metros de comprimento e 8,5m de largura a secção encontra-se hoje inactiva.

Em 2009 foi assinado um protocolo a Camara Municipal e a INAG-Instituto da Água para a realização da regularização da Ribeira de Algés, de forma a minimizar os efeitos e probabilidade de cheias, onde no Planta de Classificação do Solo da C.M.O. a área de projecto é classificada como Zona Ameaçada pelas Cheias.

A Câmara de Oeiras acredita que a duplicação da ribeira de Algés é a melhor solução para evitar as cheias que atingem aquela freguesia em períodos de chuvas fortes, disponibilizando-se para suportar metade dos custos da obra. Público, 24 de Março de 2008.

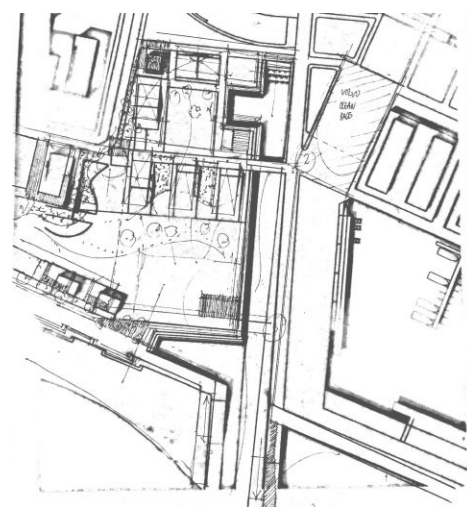


FIGURA 46 Esquissa em planta do Jardim Central.

A realização de obras para regularização da linha de água da ribeira consistiu assim, num sistema de drenagem misto em que se fez um desvio de caudal, por um lado, e noutra, uma bacia de retenção com volumes de encaixe diferentes que libertam a água em momentos diferentes, drenando-a para o rio⁸.

No desenho proposto, sob a ribeira é lhe inculcida a função de revigorar a reabilitação da mesma, preparando-a para futuro. Esta intervenção não se assume, portanto, como uma acção de resolução da problemática das cheias, até porque essa resolução remonta para questões á escala da bacia hidrográfica.

No projecto, a Ribeira tem o papel de materializar uma política de corredores verdes e manutenção de áreas permeáveis que poderão contribuir para diminuir as inundações e possivelmente melhorar a circulação e qualidade do ar como Ribeiro Telles tem vindo a defender.

Com isto pretende-se essencialmente dar oportunidade para a sistematização deste tipo interpretação sob ribeiras e recursos hídricos naturais. Intervenção esta que poderá no futuro servir como elemento articulador não só da área em causa, mas de todo o território, ligando interfaces das zonas ribeirinhas a zonas mais interiores acompanhadas por acessos de fácil implementação como ciclovias, vias pedonais entre outros.

A abertura da ribeira de Algés assume-se como um eixo condutor em direcção a jusante, com 235 metros este elemento organiza e estrutura toda a implementação espacial do *jardim central*.

⁸ Explicações de António Monteiro engenheiro de hidráulica ao jornal SOL, 2014.

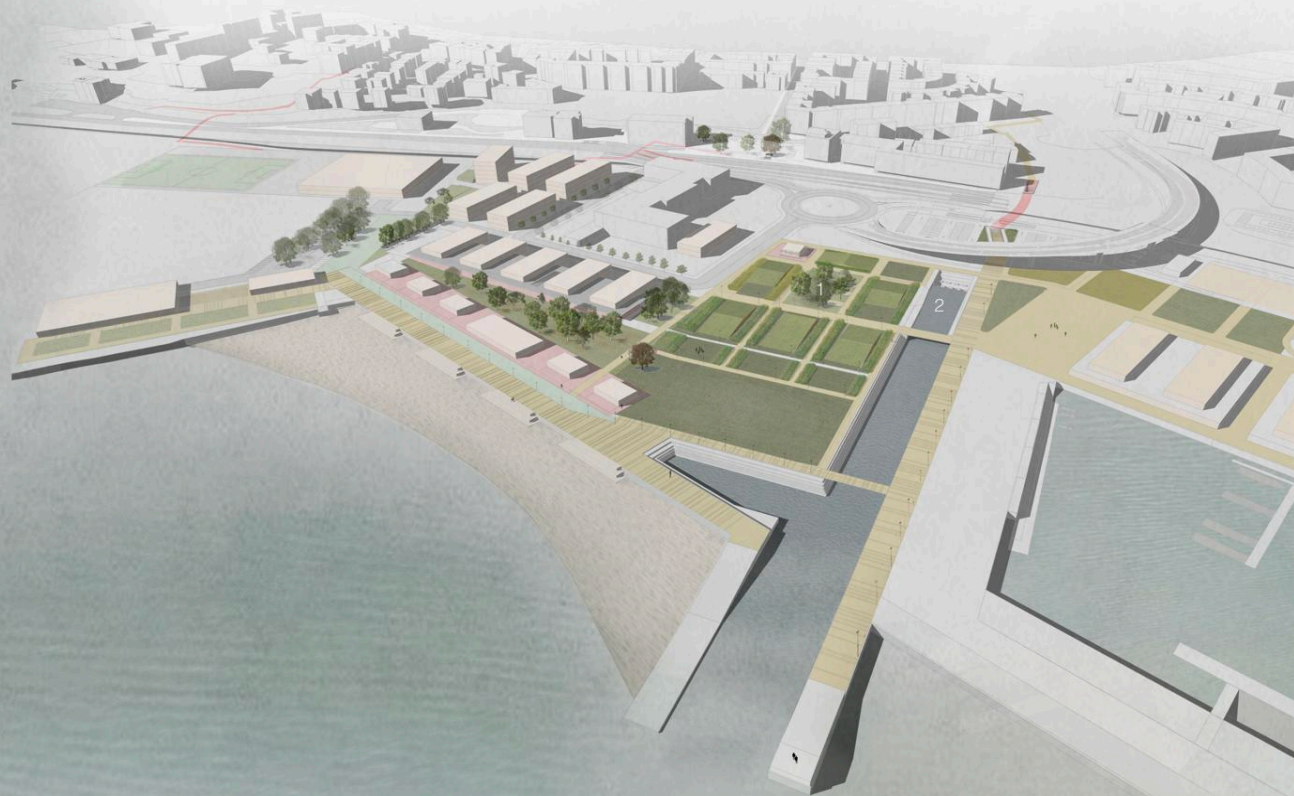
Sendo que a água pluvial recolhida das áreas periféricas é escoada para a ribeira, numa perspectiva ecológica, a proposta urbana procura evitar a sua mistura com a água salgada, impedindo desta maneira o desaproveitamento de largas quantidades de água captada.

Optou-se então por incluir no parque urbano uma bacia de retenção⁹ para a captação de águas pluviais, que visasse a acumulação controlada de água de zonas seleccionadas do projecto. Conforme a sua (1) proximidade com a bacia, e (2) com os diferentes graus de permeabilidade dos pavimentos escolhidos, a infraestrutura pluvial foi projectada de maneira que pudesse promover a autossustentabilidade das zonas verdes propostas, e indirectamente reduzir a probabilidade de inundações e cheias nesta zona do território ribeirinho.

Assim sendo, a infraestrutura foi calculada para armazenar 703M3 (703 mil litros) de água, o que equivale apenas a cerca de 40% da sua capacidade, e 13% de toda a água pluvial da área de intervenção.

Espera-se também que nas estações mais chuvosas a água acumulada, à vista, proporcione diferentes vivências ao espaço, remetendo aos munícipes e visitantes do local uma relação mais vinculada com a água e a própria Natureza. Simultaneamente é pretendido reforçar a antiga identidade do local outrora fortemente relacionada com o mar e a foz da ribeira.

⁹Tecnicamente, a terminologia mais apropriada para a infraestrutura pluvial proposta designa-se por bacia de detenção. *Outras resoluções semânticas relevantes ajudaram a elucidar a diferença entre “retenção” e “detenção”. Em resumo, em sistemas de retenção, a água é geralmente colhida e reutilizada, fica no local e se infiltra no solo. Nos sistemas de detenção, a água destina-se a drenar para fora do local através de fluxos ou tubos de drenagem.* SILVA; 2016; p.208; (tradução do autor).



1 | Bacia de retenção

2 | Ribeira de Algés

Prado florido

Rampas propostas

FIGURA 47 Perspectiva geral da intervenção

FIGURA 48 Simulação da travessia norte sobre a ribeira de Algés.

FIGURA 49 Corte da bacia de retenção e ribeira.





CRIL

7.35

1%

tanque cisterna

4.0

2.2

MARÉ MÁXIMA

MARÉ MÉDIA

Esta zona do jardim actua no espaço em sintonia com a sua clareira mais próxima da praia. O contraste destes dois espaços é salientado pela quantidade e tipo de espécies das vegetações escolhidas para os locais, uma vez que na área da bacia de retenção é pretendido proporcionar um local com mais sombra e menos movimento, conferindo a possibilidade de percorrer a vegetação desnivelada a uma cota inferior em relação a todo o espaço envolvente.

Sobre o Jardim Central, a nível esquemático face à grande dimensão da área optou-se por idealizar uma série de percursos desnivelados, constituindo rampas, não só para enriquecer paisagisticamente o parque, mas essencialmente, para limitar equilibradamente certas áreas de entrada no espaço, de forma a evidenciar as clareiras do jardim, induzido e estimulando o cidadão a percorrer o percurso sugerido.

A modelação de terreno e a construção de muros de suporte formam as rampas que constitui também objectivo essencial a criação de um espaço verde público com vocação lúdica, protegido relativamente ao arruamento e viaduto, aberto sobre o plano do relvado e adjacente à ribeira proporcionando uma vista alargada sobre a sua foz. Estas elevações poderão, eventualmente, ter uma incorporação funcional em caso de eventos visto que os degraus da ribeira formam o desenho de um palco, numa cota menos elevada.

A indução ao percurso tem também expressão nas diferentes espécies de vegetação que criam, e moldam o espaço relacionando-os com a ribeira, que na margem a Oeste terão degraus para aproximar o visitante da água.

A descida destas formas de terreno para o plano pavimentado é efectuada suavemente, através de pontos comuns a partir da qual a cota mantém-se constante até atingir a faixa do passeio. O jardim intercepta a ribeira através de degraus percorríveis que se estendem harmonicamente pela água, transformando-se em banco no seu final, já na praia de Algés.

FIGURA 50 Planta de Jardim central.

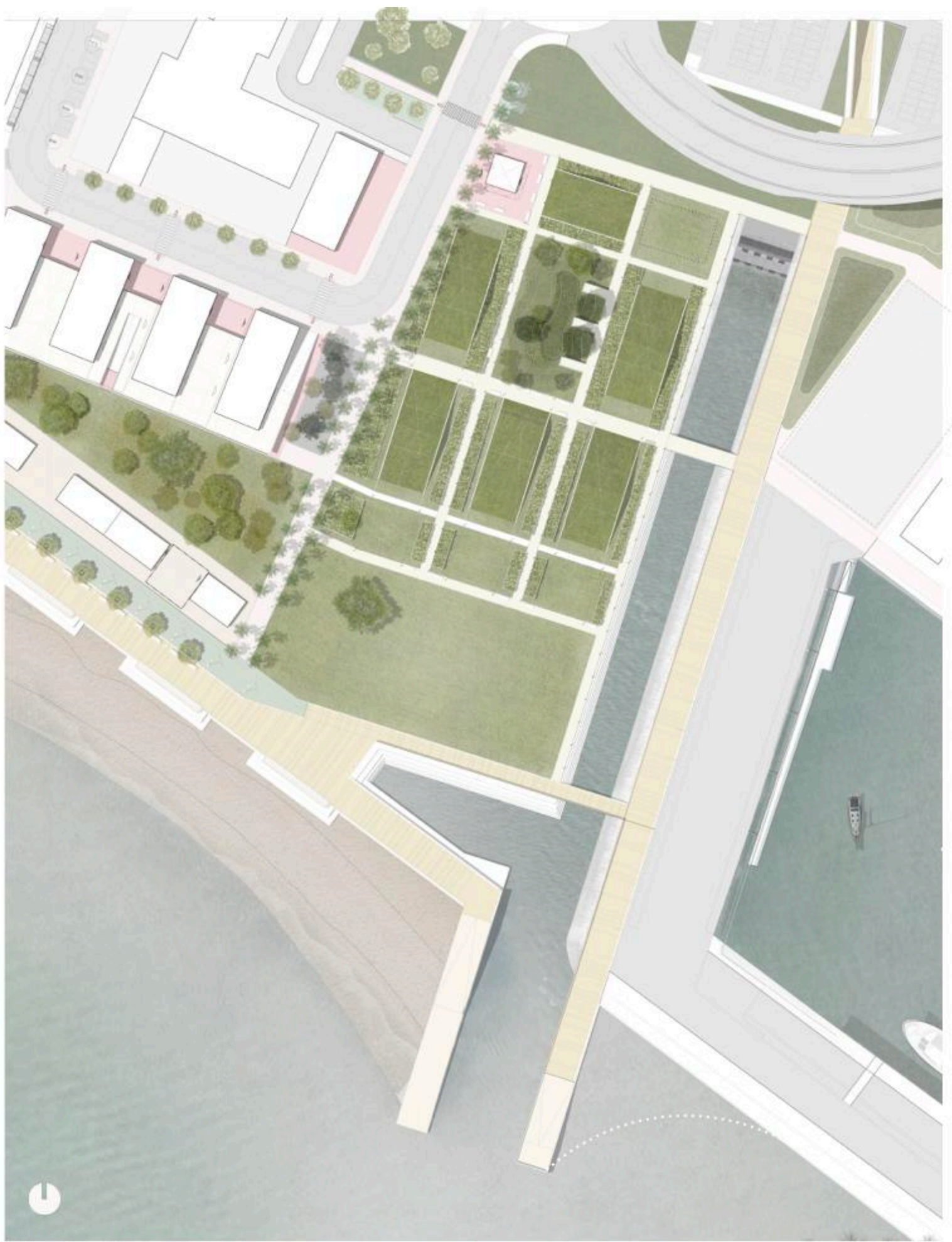


FIGURA 51 Desenho em perspectiva do Jardim Central.

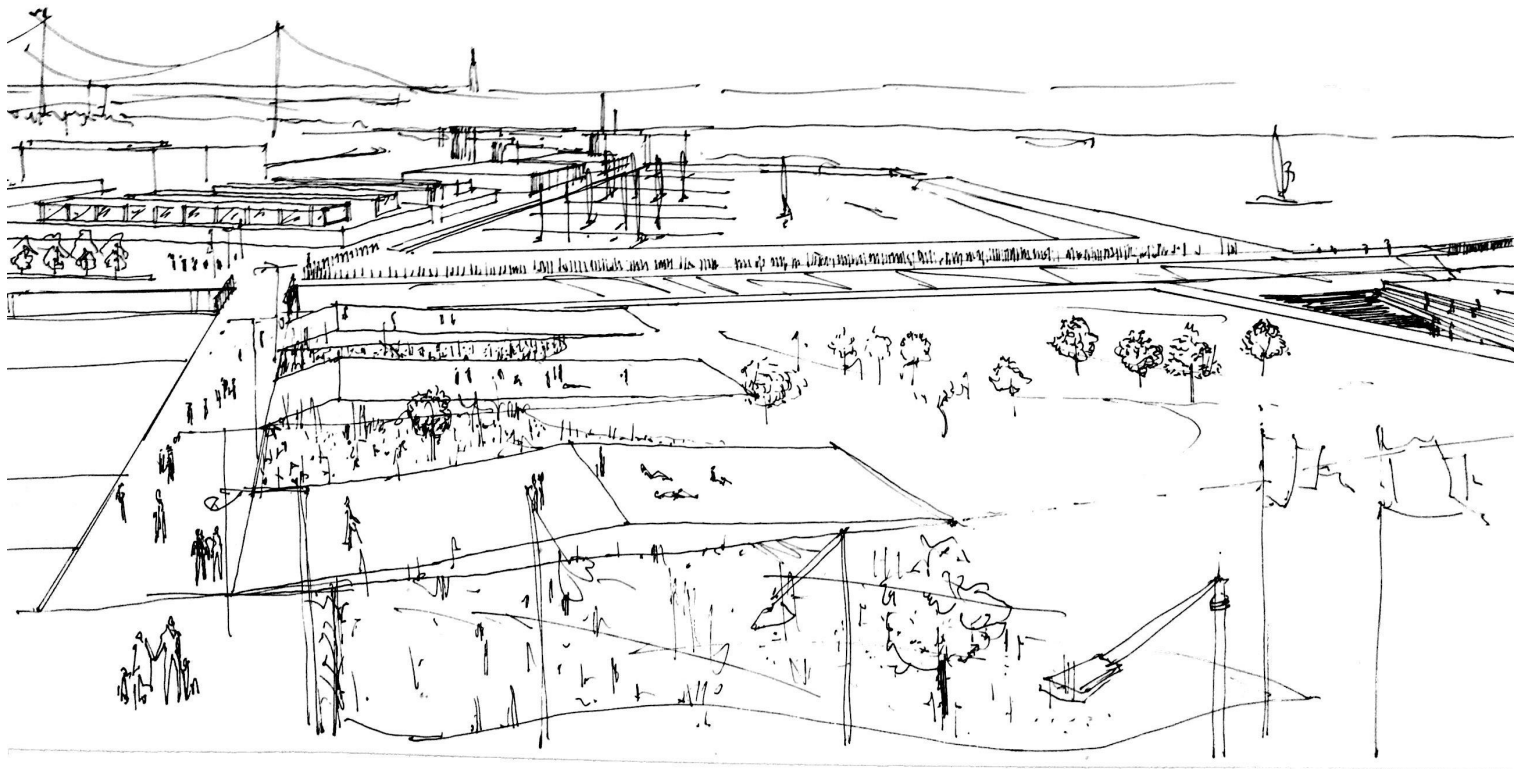


FIGURA 52 Desenho em perspectiva da praia de Algés.

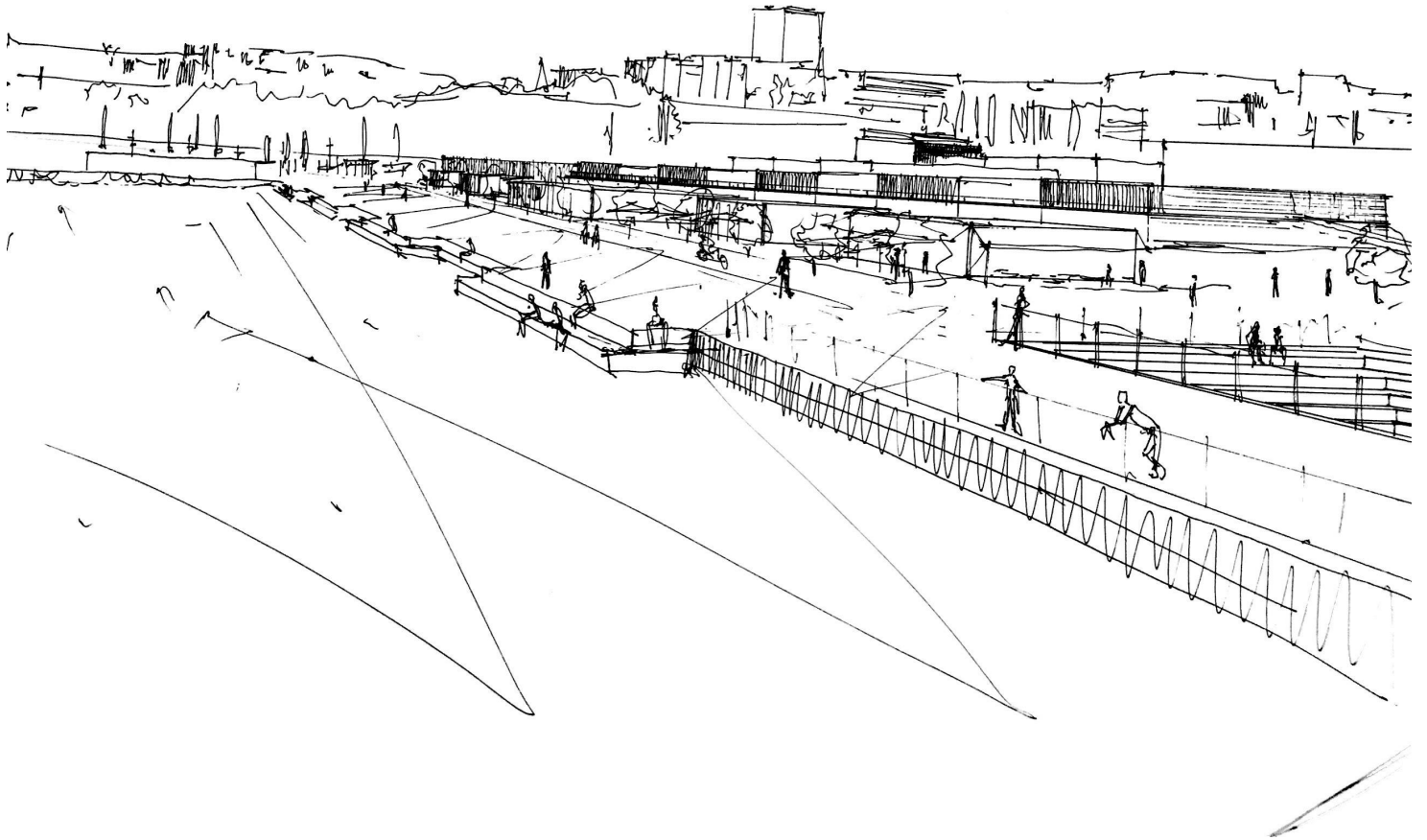
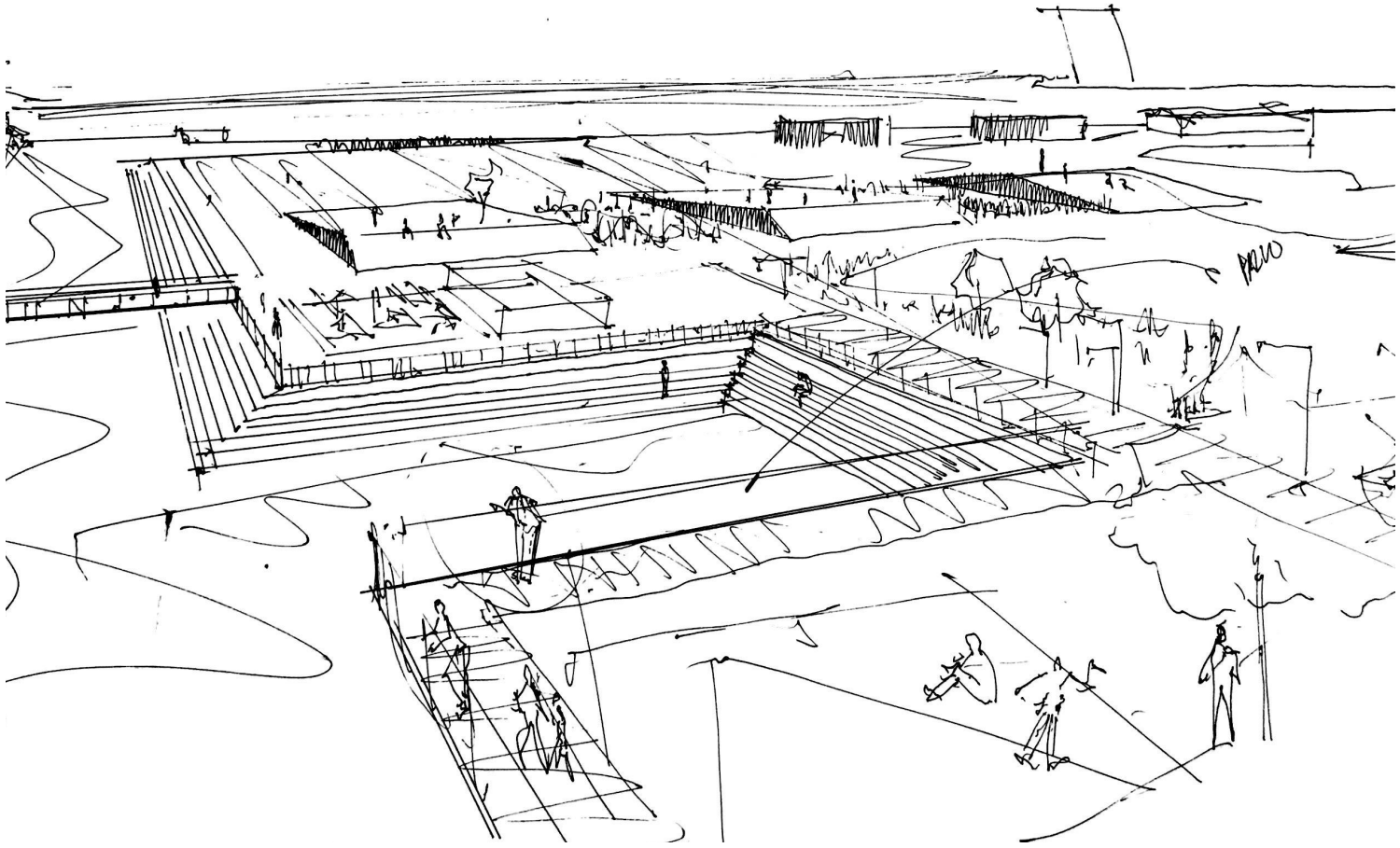


FIGURA 53 Esboço da primeira
bacia de retenção idealizada-



CAPÍTULO 5 | CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo da investigação constatou-se que Algés é uma área de charneira morfológica do território, e esse factor reflecte-se na sua hierarquia viária, sendo um ponto gerador de acessos.

Nota-se que o arranque infraestrutural, muito estimulado pela primeira industrialização, foi essencial para o seu crescimento e afirmação urbana numa primeira fase e que, numa fase posterior, a sucessiva adição de infraestruturas foram gradualmente provocando uma exaustiva convergência de acessos viários, contribuindo para a genérica desformalização do seu centro. Muitos dos limites estabelecidos pelas infraestruturas condenaram a transição urbana homogénea entre o edificado e o rio, mas fizeram prosperar a boa circulação viária contemplando a centralidade de Algés.

Contudo a análise das condições para o Projecto Final De Mestrado destacam variadas potencialidades e oportunidades da área. O Projecto tentou materializar as oportunidades essencialmente nas áreas de domínio: (1) económico, de usos e actividades; (2) morfológico, infraestrutura e arquitectónico; (3) ambiental; (4) social cultural e identitário.

O trabalho investigou o facto de muitos dos espaços com frente rio obedecerem a diferentes modelos de gestão territorial com outros impulsos económicos de dimensão actividade provenientes da era industrial, evidenciando as suas causas mas constatando a sua incompatibilidade com a dinâmica das cidades contemporâneas, mas constata-se simultaneamente que essa não é a principal razão pela qual a o problema do caso apresentado se mantém, até porque em outras situações na cidade já foram realizadas intervenções bem sucedidas.

No caso de Algés o elemento articulador, de charneira morfológica, não se reflecte equitativamente ao nível da tutela administrativa, como se esperaria na perspectiva do planeamento urbano. Este factor dispõe para o mesmo território diferentes modelos de gestão que vão gradualmente dificultando o processo de aproveitamento de oportunidades no âmbito da regeneração urbana.

Num ponto em que território é morfologicamente uniforme e contínuo, assiste-se à divisão da área em 3 tutelas administrativas (APL, CMO, CML), desta maneira, programaticamente, é introduzido o quinto ponto para o aproveitamento de potencialidades, não ao nível do urbanismo, o do **domínio estratégico, político e institucional (5)** onde se sugere: (1) um vínculo mais nítido e operativo de carácter executivo e institucional entre a cidade e a comunidade portuária (APL), no âmbito da promoção económica, infraestrutural, e ambiental; (2) que se envolvam actores públicos e privados em parcerias com compromissos assumidos transparentemente e enquadrados pelas princípios estabelecidos nos *Masterplans* locais; e por último (3) a criação de plataformas intermédias de carácter institucional que liguem segundo a estrutura hierárquica existente as soluções urbanas de uma maneira mais flexível e adaptável para responder colectivamente aos desafios dos processos de regeneração.

Neste âmbito, o projeto urbano deve apelar a um trabalho interdisciplinar de cooperação entre diversas entidades públicas e privadas de forma a dinamizar o local, através de uma rede de oferta e procura que se autossustente.

Os conteúdos apresentados neste Trabalho Final de Mestrado estabelecem a aproximação aos conceitos e formas de pensar os territórios ribeirinhos na relação com um desenvolvimento urbano sustentável. Acredita-se que a proposta de regeneração urbana vem estabelecer novas relações de continuidade da cidade com o Rio Tejo.

Neste sentido, o presente trabalho procurou ter uma reflexão crítica sobre as problemáticas das frentes ribeirinhas, incorporando-as com os conceitos de Regeneração Urbana e a sua antiga actividade industrial. Estes factores aliados e interligados às questões mais relevantes da sociedade, política ou economia podem gerar discussões e reflexões pertinentes para que no futuro se proporcionem boas soluções para a disposição urbana no território ribeirinho.

CAPÍTULO 6 | **BIBLIOGRAFIA**

ASCHER, François. *Novos Princípios do Urbanismo seguido de Novos Compromissos Urbanos*. Um Léxico; Lisboa; 2012; Livros Horizonte.

BAUMAN, Zygmunt; *Liquid Modernity*. Cambridge; 2000; Polity Press

BRANDÃO, Pedro; **JORGE**, Filipe; *Lisboa, a cidade e o rio – concurso de ideias para a renovação da zona ribeirinha de Lisboa*; 1988; Lisboa, AAP.

CHANDLER, Alfred, Jr. Belknap; Scale and Scope. *The Dynamics of Industrial Capitalism*; 1990; Cambridge; Harvard University Press

COELHO, Carlos; **COSTA**, João. *A renovação urbana de frentes de água: infraestrutura, espaço público e estratégia de cidade como dimensões urbanísticas de um território pós-industrial*. Artitexto. Lisboa: CEFA; Lisboa; 2006; CIAUD.

COSTA, João. *Urbanismo e Adaptação às Alterações Climáticas – As Frentes de Água*. Lisboa, Lisboa; 2013; Livros Horizonte.

COSTA, João. *La Ribera Entre Projectos. Formación y Transformación del Territorio portuario, a partir del caso de Lisboa*; 2007; Barcelona; Tese de Doutoramento pela Universidade Politécnica Da Catalunha..

DURÃO, Vítor. *Análise Urbana de Territórios Construídos, Os Aterros na Baixa e na Frente Ribeirinha de Lisboa, Portugal*. Lisboa; 2012; Revista de Gestão Costeira Integrada vol. 12, nº 1.

FADIGAS; Leonel. *Urbanismo e Território- As políticas públicas*; Lisboa; 2015; Edições Sábado

GEHL, J.; *Life Between Buildings: Using Public Space*. Copenhaga; 1996; Danish Architectural Press.

GOITIA, Fernando. *Breve História do Urbanismo*. Lisboa; 1982; Editorial Presença.

GOMES, Levy. *Algés ao longo dos tempos*, Oeiras, 2005, Câmara Municipal de Oeiras.

GOMES, Miguel Cândido Varandas Martins Chuva - *Infra-estruturas como agregador urbano. Caso de estudo - 2ª circular: entre limite e interface*. Lisboa: FA, 2012. Tese de Mestrado.

GRAHAM, Stephen; e **SIMON**, Marvin. *Splintering Urbanism-networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*. New York; 2001 Routledge.

HALL, Peter. *Waterfronts: a new urban frontier*; Berkeley; 1991; Institute of Urban and Regional Development, University of California.

IPCC. Climate Change 2014: Synthesis Report. Contribution of Working Groups I, II and III to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change. IPCC. Genebra, 2014; Intergovernmental Panel on Climate Change

LAMAS, JOSÉ: *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*;1989; Lisboa; Fundação Calouste Gulbekian Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica

LOURENÇO, Tânia Vanessa Mendes da Costa - *Construir no construído. Redescobrir a frente de água como estrutura de espaço público da cidade*. Lisboa: FA; 2011; Tese de Mestrado

LYNCH, Kevin. *Good City Form*. Cambridge. Massachusetts, 1981, The MIT Press

MACHADO, Aquilino; *Os Espaços Públicos Da Exposição do Mundo Português e da Expo 98*; Lisboa; 2006; Edições Parque EXPO 98.

MAGALHÃES; João; *Cidade Portuária, o Porto e as suas constantes Mutações*; Lisboa; 2006; Edições Parque EXPO 98

MENDES, Luís; *A regeneração urbana na política de cidades: Inflexão entre o fordismo e o pós-fordismo*. São Paulo; 2013; Revista Brasileira de Gestão Urbana, vol. 5, n.º 1.

MEYER, Han. *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; 1999; International books.

MUNFORD, Lewis. *"La Cultura de Las Ciudades"*. Buenos Aires; 1945; EMECE

MOURA, Dulce; **GUERRA**, Isabel; **SEIXAS**, João; e **FREITAS**, Maria. *A revitalização urbana. Contributos para a Definição de um Conceito Operativo. Cidades – Comunidades e Territórios*, no12/13; Lisboa; 2006; Centro de Estudos Territoriais

NÉU, João. *Em volta da torre de Belém II Pedrouços e Bom Sucesso*. Lisboa, 1998, Livros Horizonte.

PANOFSKY, Erwin; e **SAXL**, Fritz. *Classical Mythology in Mediaeval Art*, Vol. 4, No. 2. Nova Iorque; 1933; Metropolitan Museum Studies

PORTAS, Nuno; **DOMINGUES**, Álvaro; **CABRAL**, João. *Políticas Urbanas II: transformações, regulação e projectos*. Lisboa; 2011; Fundação Calouste Gulbenkian.

PORTAS, Nuno. *Cidades e Frentes de Água*. Porto; 1998; Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto.

POTES, João. *Da cidade ao Tejo - Requalificação de Nós Infraestruturais em Zonas Ribeirinhas – O caso de Algés e Pedrouços*. Lisboa; 2016; Tese de Mestrado, Faculdade de Arquitectura, Universidade de Lisboa.

ROBERTS, Peter; **Sykes**, Hugh; *Urban Regeneration: a Handbook*; Londres; 2000; SAGE Publications

SALGUEIRO, Teresa; **CACHINHO**, Herculano. *Retail planning for the resilient city: consumption and urban regeneration*. Lisboa; 2011; Centro de Estudos Geográficos da Universidade de Lisboa.

SALGUEIRO, Teresa; *Lisboa, periferia e centralidades*; Oeiras; 2001; Celta editora.

SANTOS, João; *O Tecido de Adição - Transformações urbanas a partir do suporte infraestrutural* em: **COELHO**, Carlos. *O Tempo e a Forma*, nº2. Lisboa; 2014; Argumentum.

SANTOS, João. *Espaços de mediação infraestrutural*, Interpretação e projecto na produção do urbano no território metropolitano de Lisboa. Lisboa, 2012, Tese de Doutoramento- Faculdade de Arquitectura Universidade de Lisboa

SANTOS, João. *Da urbanidade à territorialidade das margens do Sado*. Contributos e desafios para uma regeneração urbana da frente ribeirinha, portuária e industrial de Setúbal. Lisboa, 2005, Tese de Mestrado- Faculdade de Arquitectura Universidade de Lisboa

SILVA, Augusto; *Os limites de Lisboa in Dispersos*. Em volta da torre de Belém – Il Pedrouços e Bom Sucesso, Lisboa; 1968; Livros Horizonte.

SILVA, Maria; *Public space design for flooding: Facing the challenges presented by climate change adaptation*; Barcelona; 2016; Tese de Doutoramento – Universidade de Barcelona.

SILVA, Maria; e **COSTA**, João. *Urban flood adaptation through public space retrofits: The case of Lisbon (Portugal)*. Sustainability. Lisboa; 2017; CIAUD.

TALLON, A. *Urban regeneration in the UK*; 2010; Londres: Routledge.

TELLES, Gonçalo. *Textos Escolhidos*. Lisboa 2016;
Argumentum

Documentos Públicos Oficiais:

**DIRECÇÃO-GERAL DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
E DESENVOLVIMENTO URBANO-** Servidões e Restrições
de Utilidade Pública; Lisboa, 2011.

**REGIME JURÍDICO DOS INSTRUMENTOS DE GESTÃO
TERRITORIAL**, DL n.º 80/2015, de 14 de Maio. Lisboa, 2015

**COMISSÃO DE COORDENAÇÃO E DESENVOLVIMENTO
DE LISBOA E VALE DO TEJO-** Plano Regional de
Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa.
Lisboa, 2010.

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS- Gabinete
do Secretário de Estado do Desporto e Juventude.
Despacho n.º.3931/2015 - Diário de República n.º. 77/2015,
Série II. Lisboa, 2015

CÂMARA MUNICIPAL LISBOA; Plano Geral de Intervenções
na Frente Ribeirinha: documento de enquadramento. Lisboa;
2008.

CÂMARA MUNICIPAL LISBOA. Carta Estratégica de Lisboa
2010-2024, Relatório 5 - identidade e cultura, Lisboa; 2009.

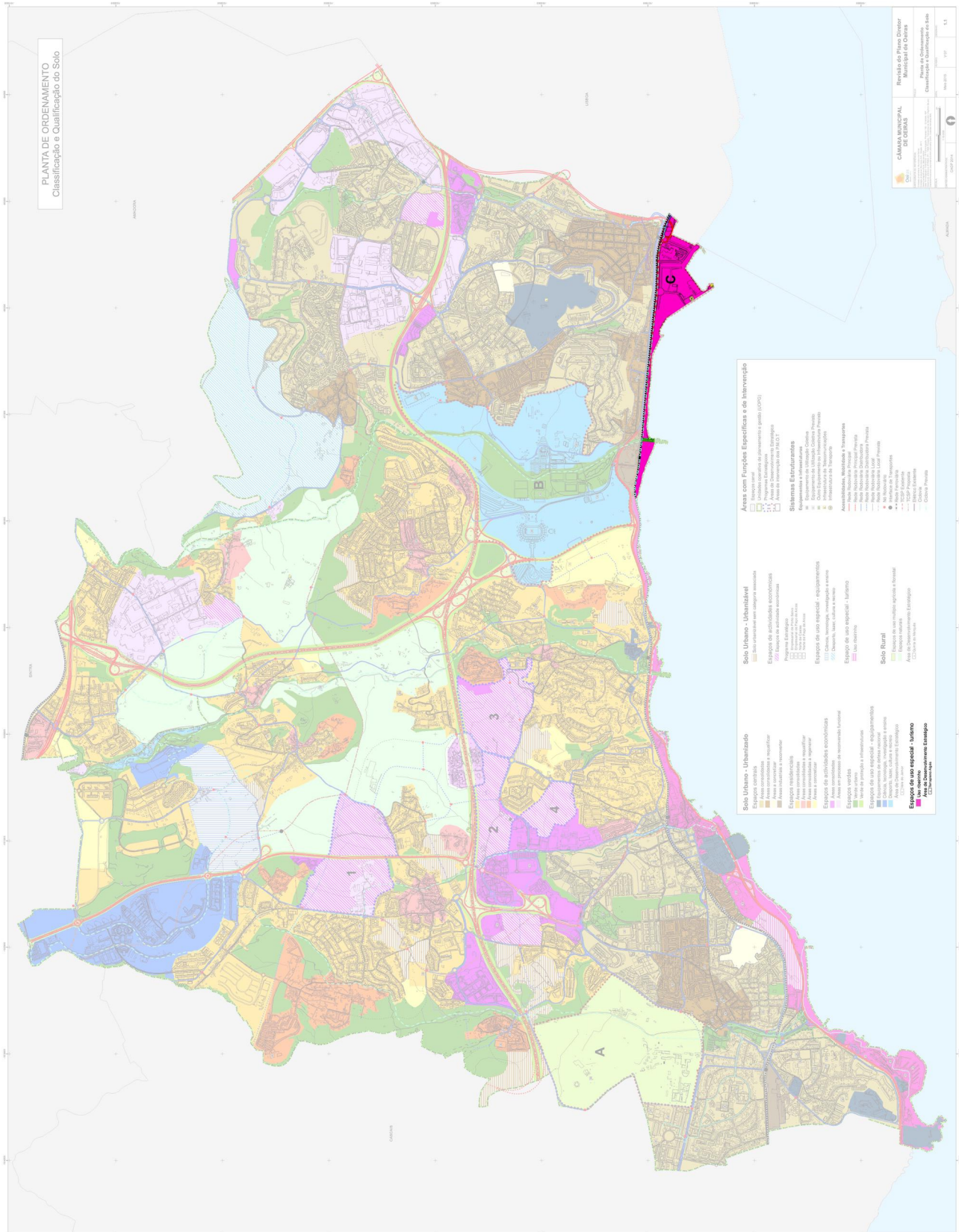
CÂMARA MUNICIPAL DE OEIRAS. Plano Director
Municipal, Oeiras, 2015.

CÂMARA MUNICIPAL DE CASCAIS. Plano Estratégico de
Cascais face às alterações climáticas. Brochura Institucional.
Cascais; 2010.

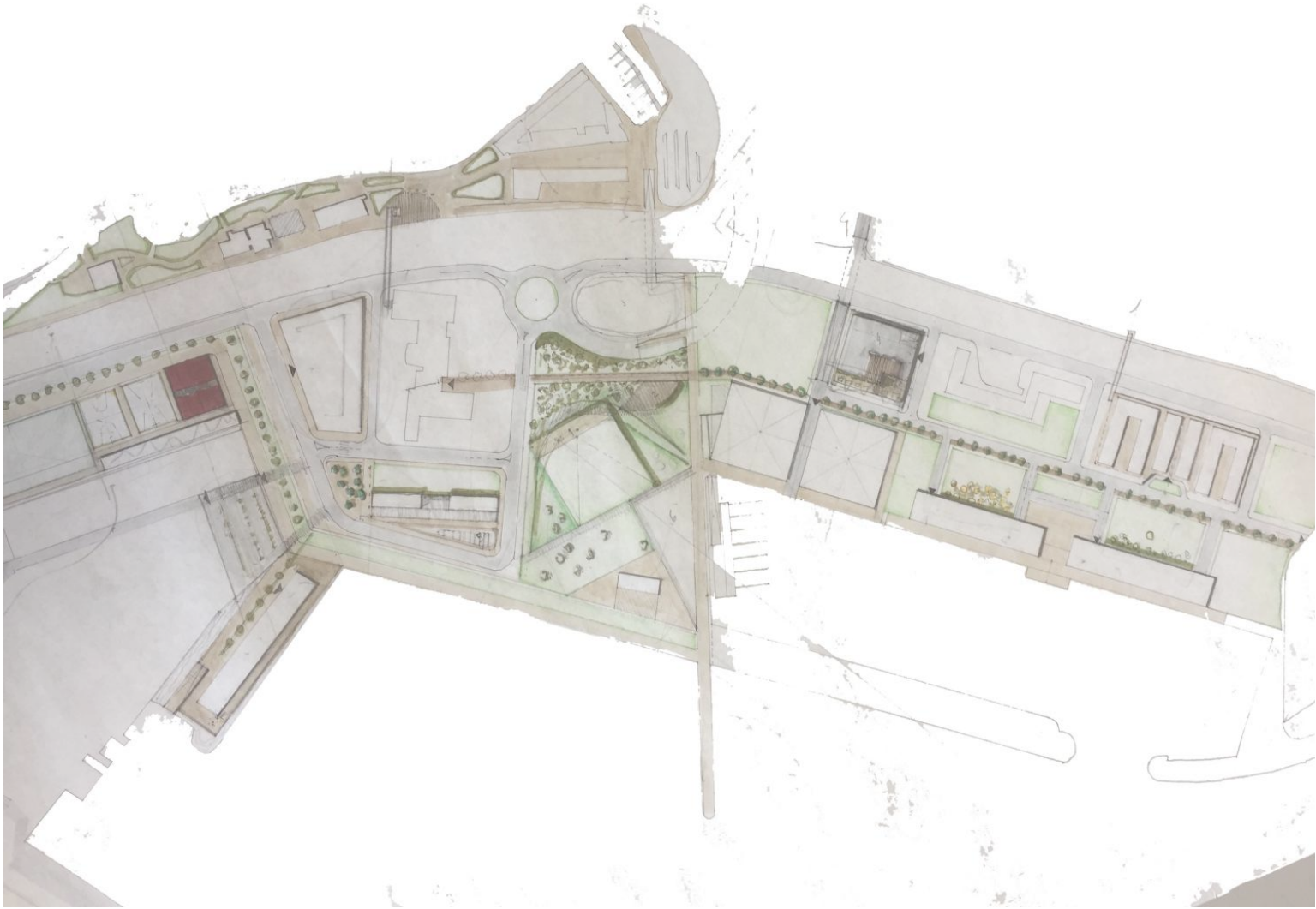
ANEXOS

Instrumentos de Gestão do Território	I
Esquissos das tentativas da proposta urbana	II
Desenhos perspectivados	III
Fotografias das maquetas de estudo	IV
Fotografias das maquetas finais	V
Paneis de apresentação	VI

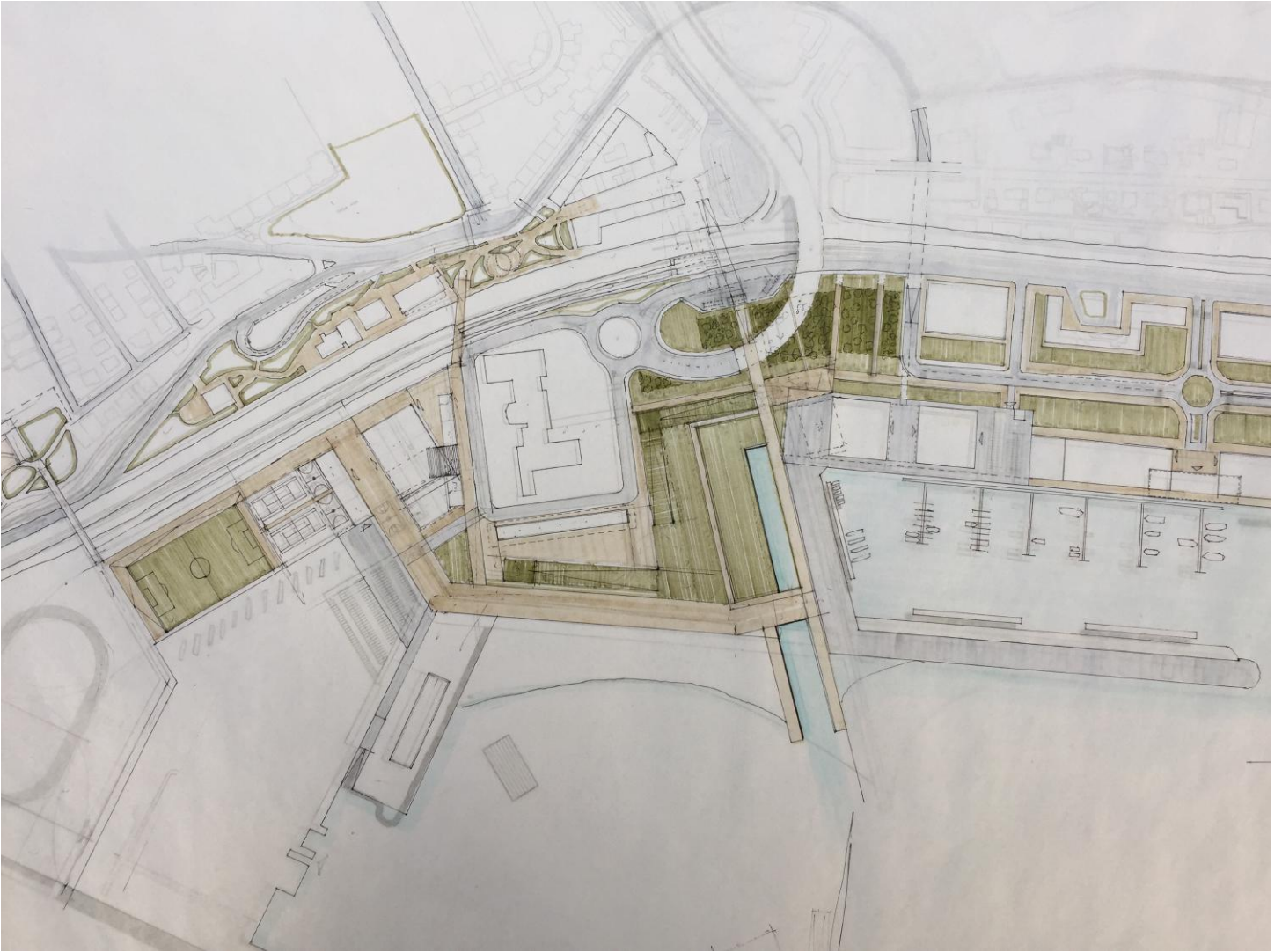
Planta de usos do solo do município de Oeiras.



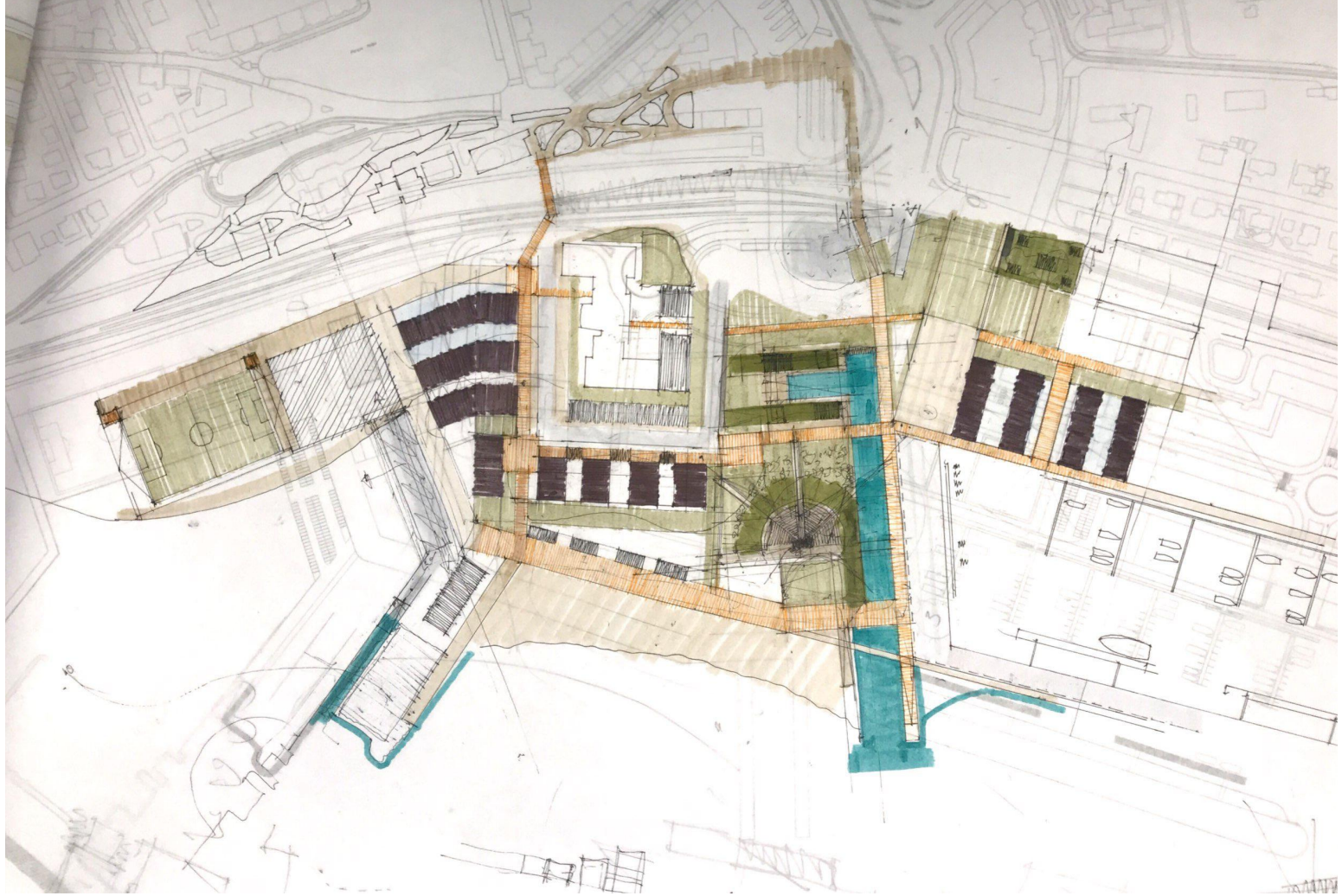
Il Esquissos da proposta

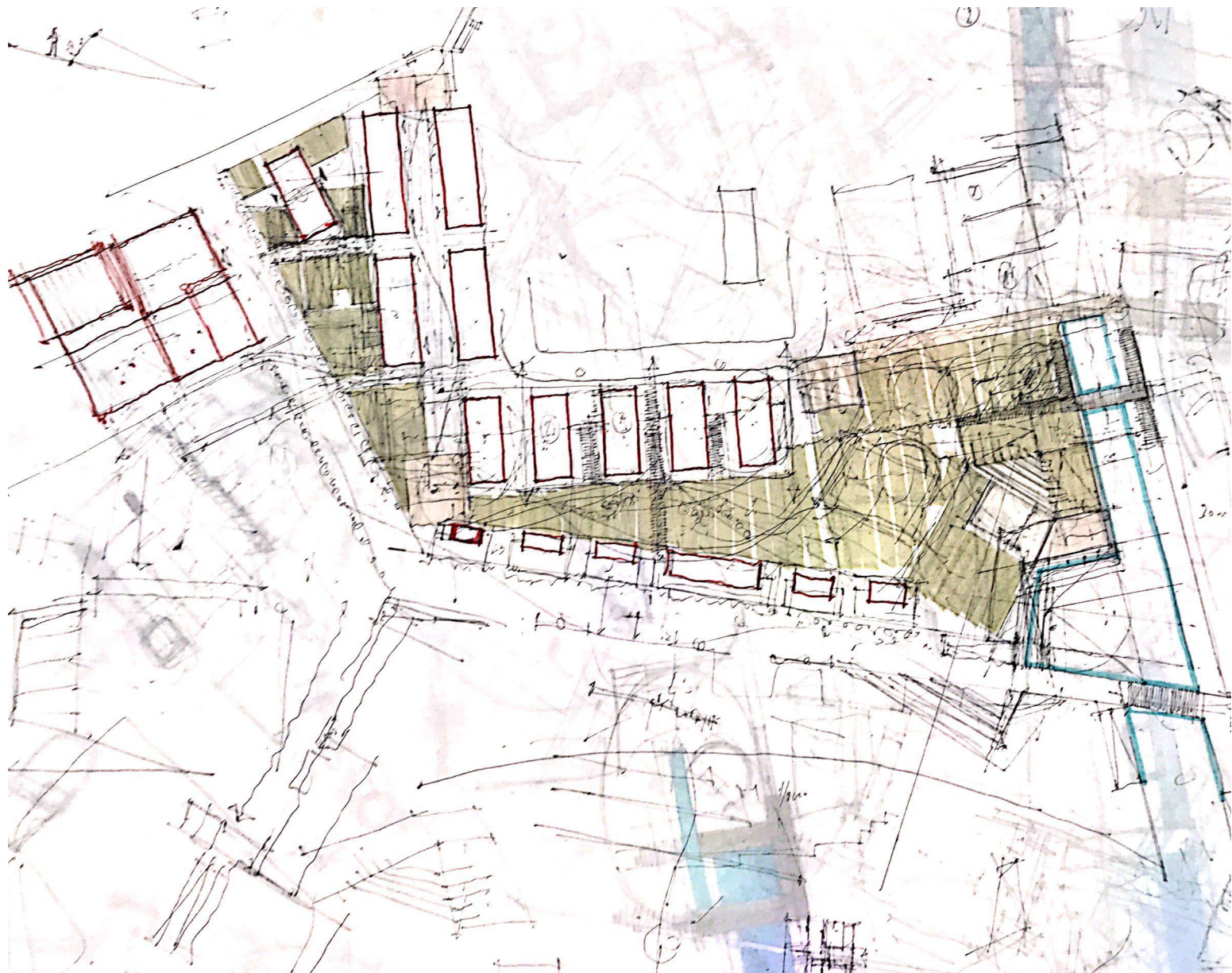


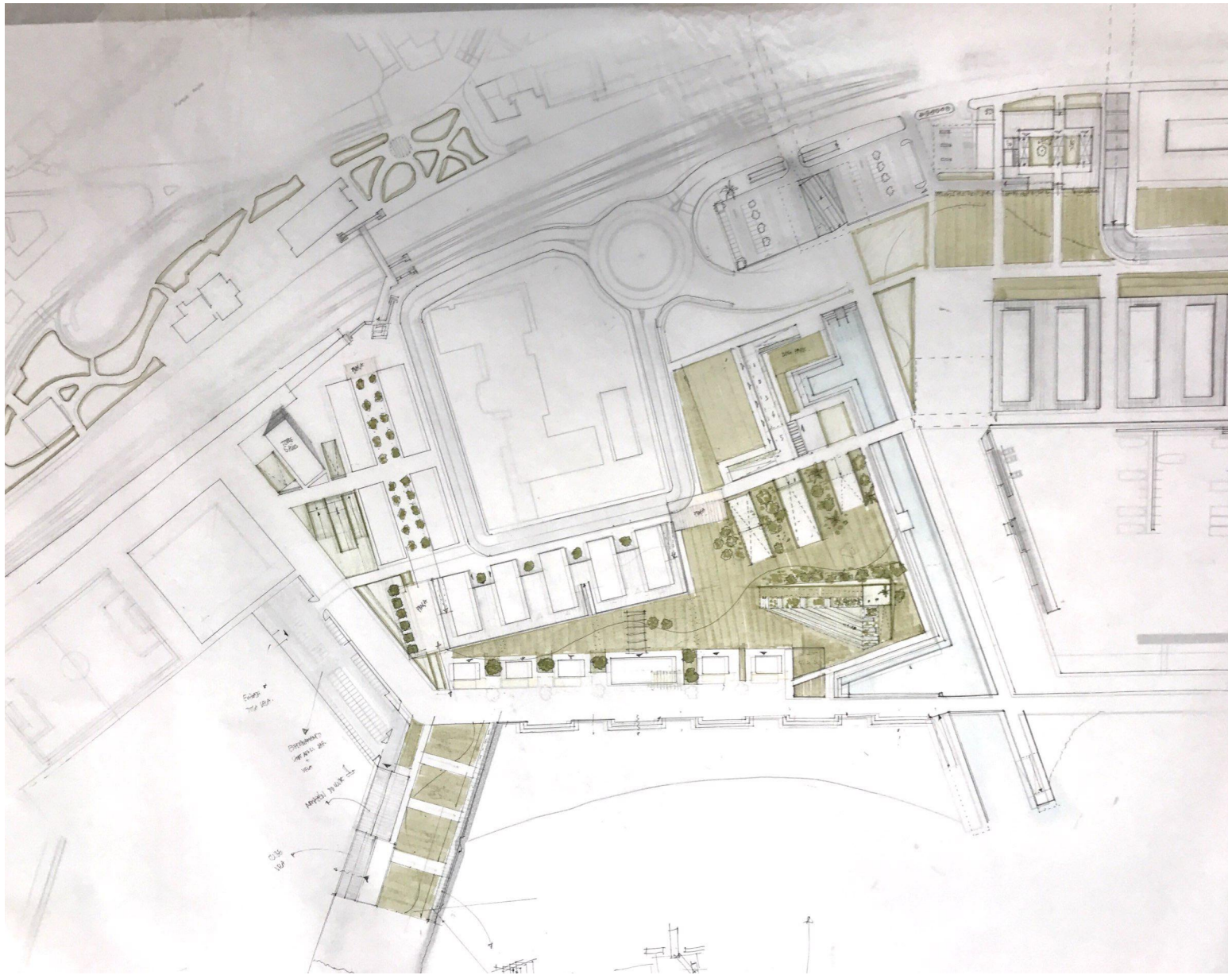






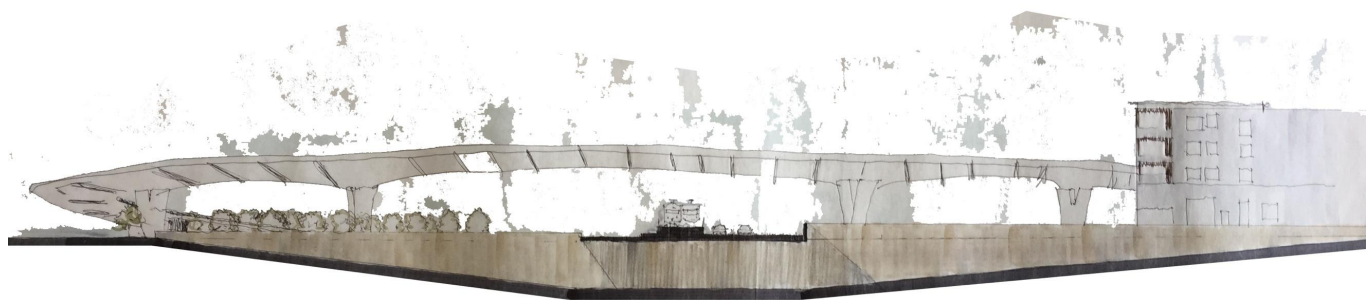
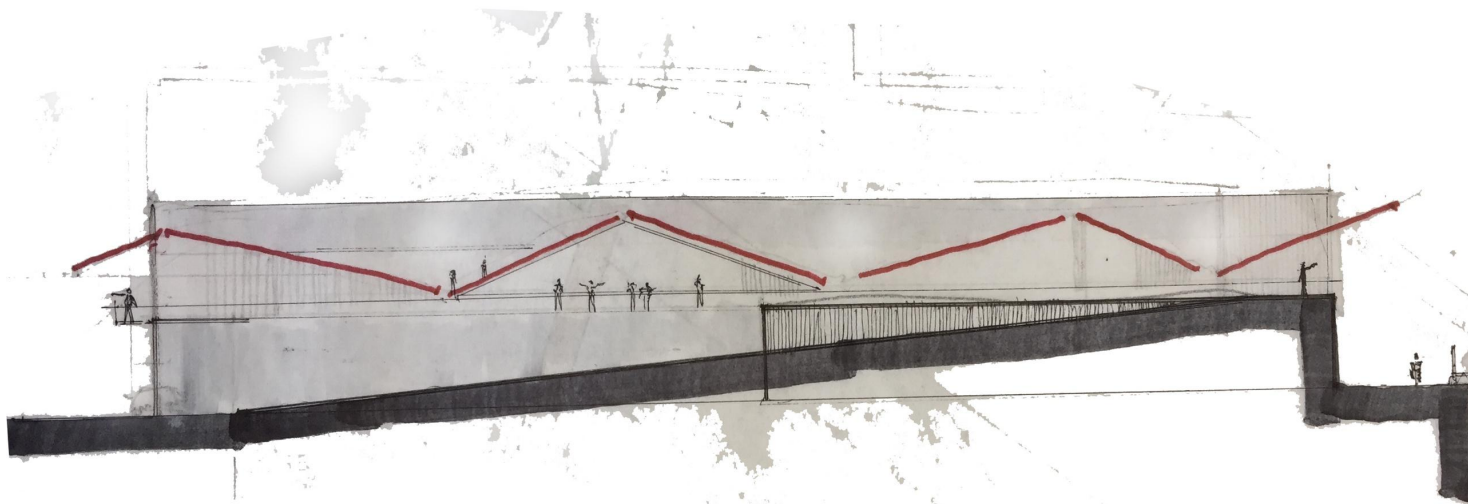


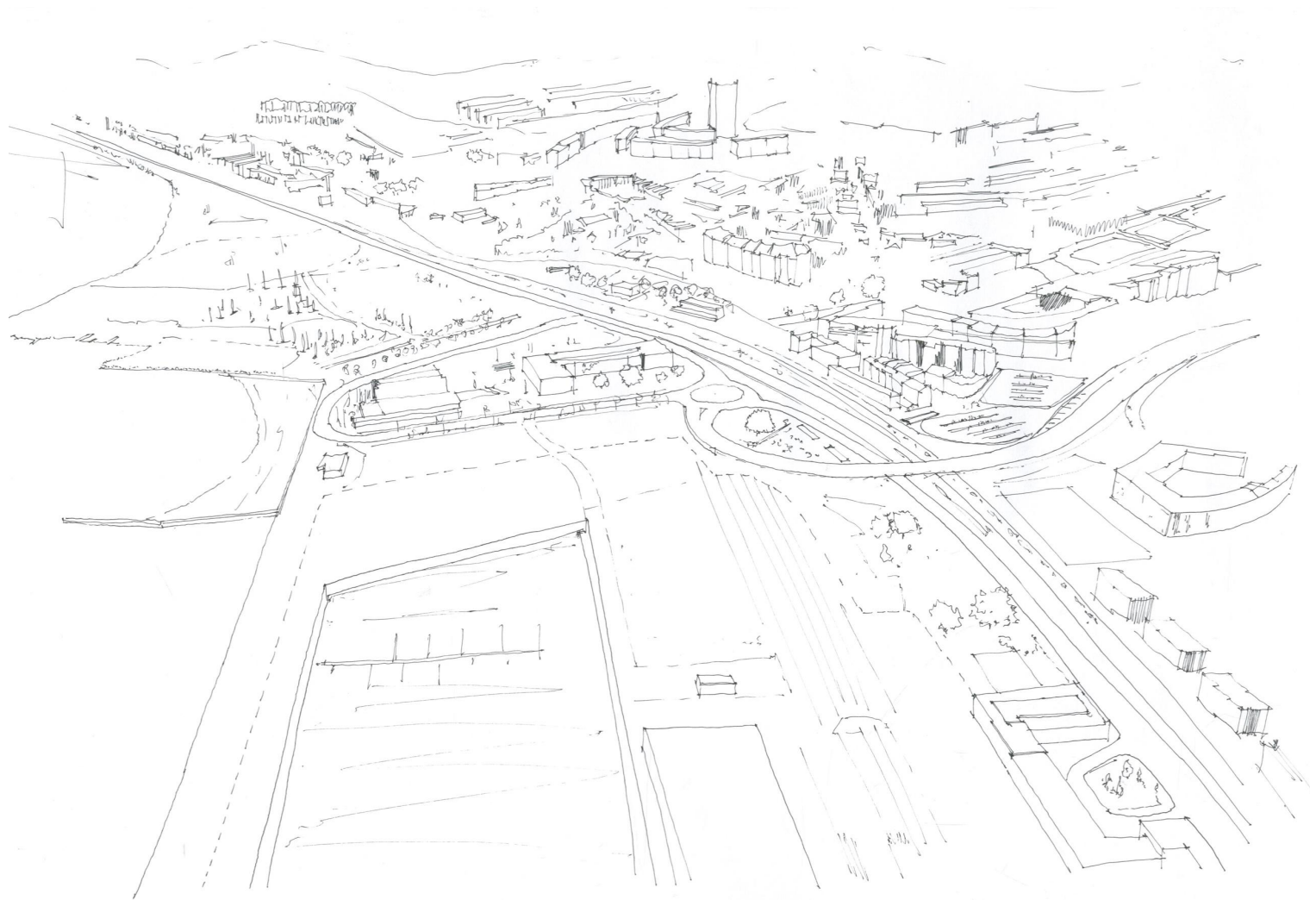


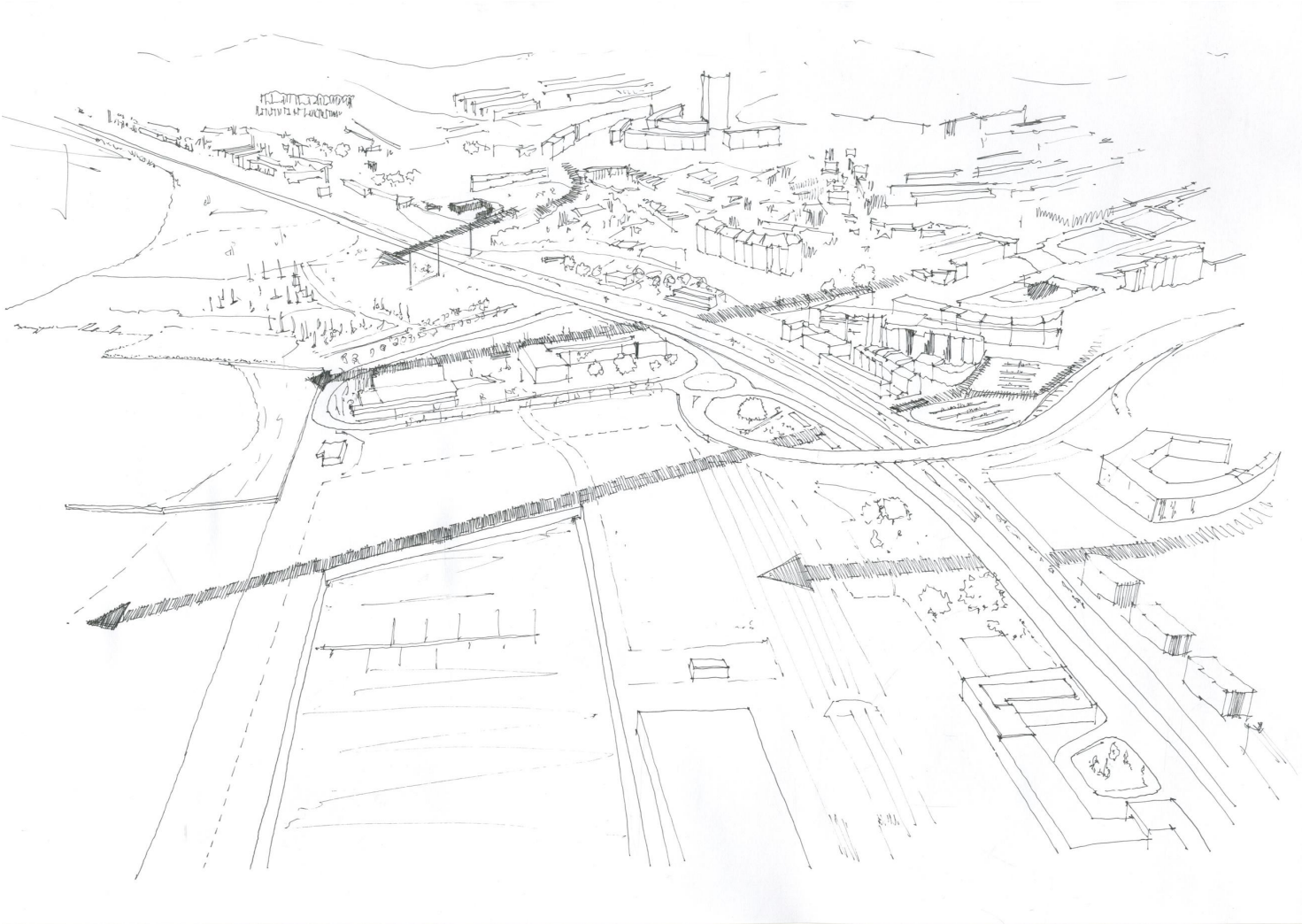


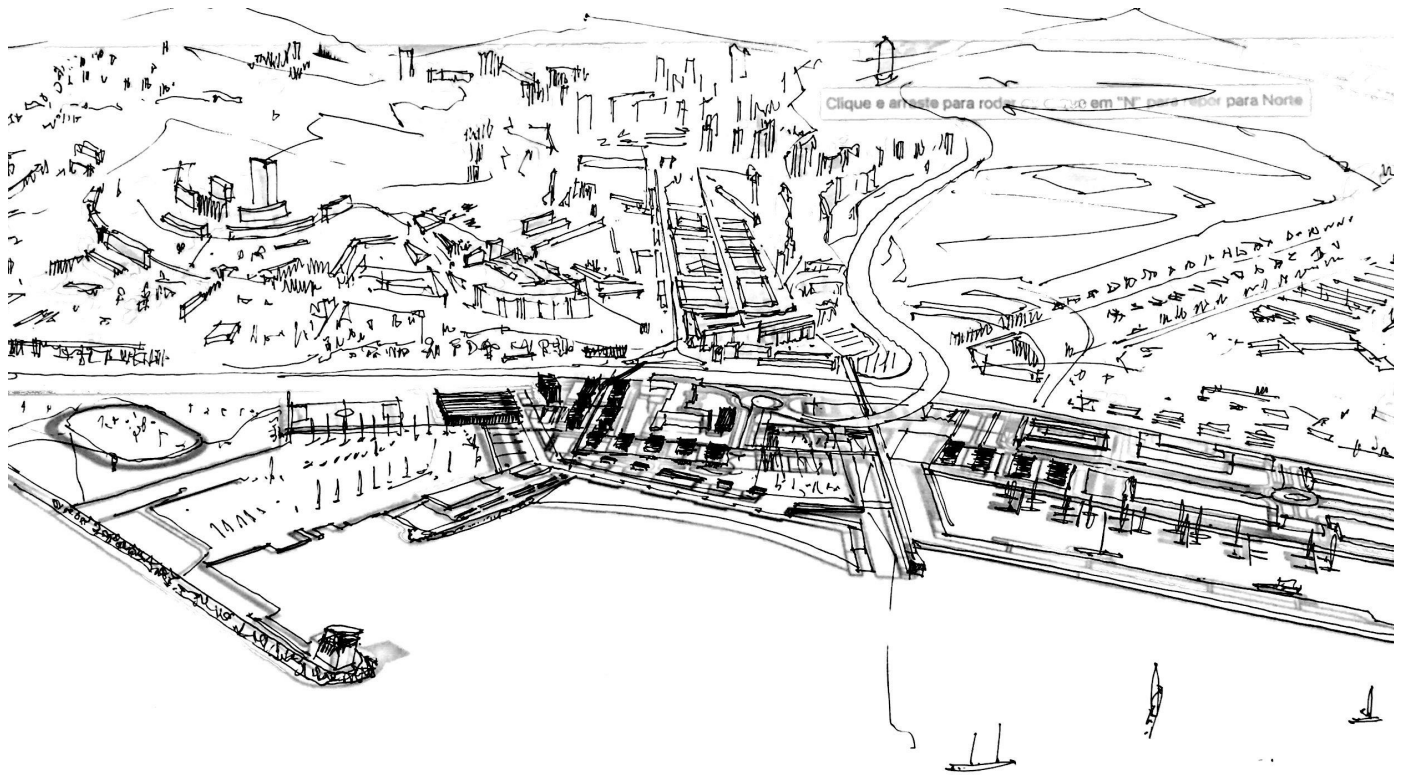


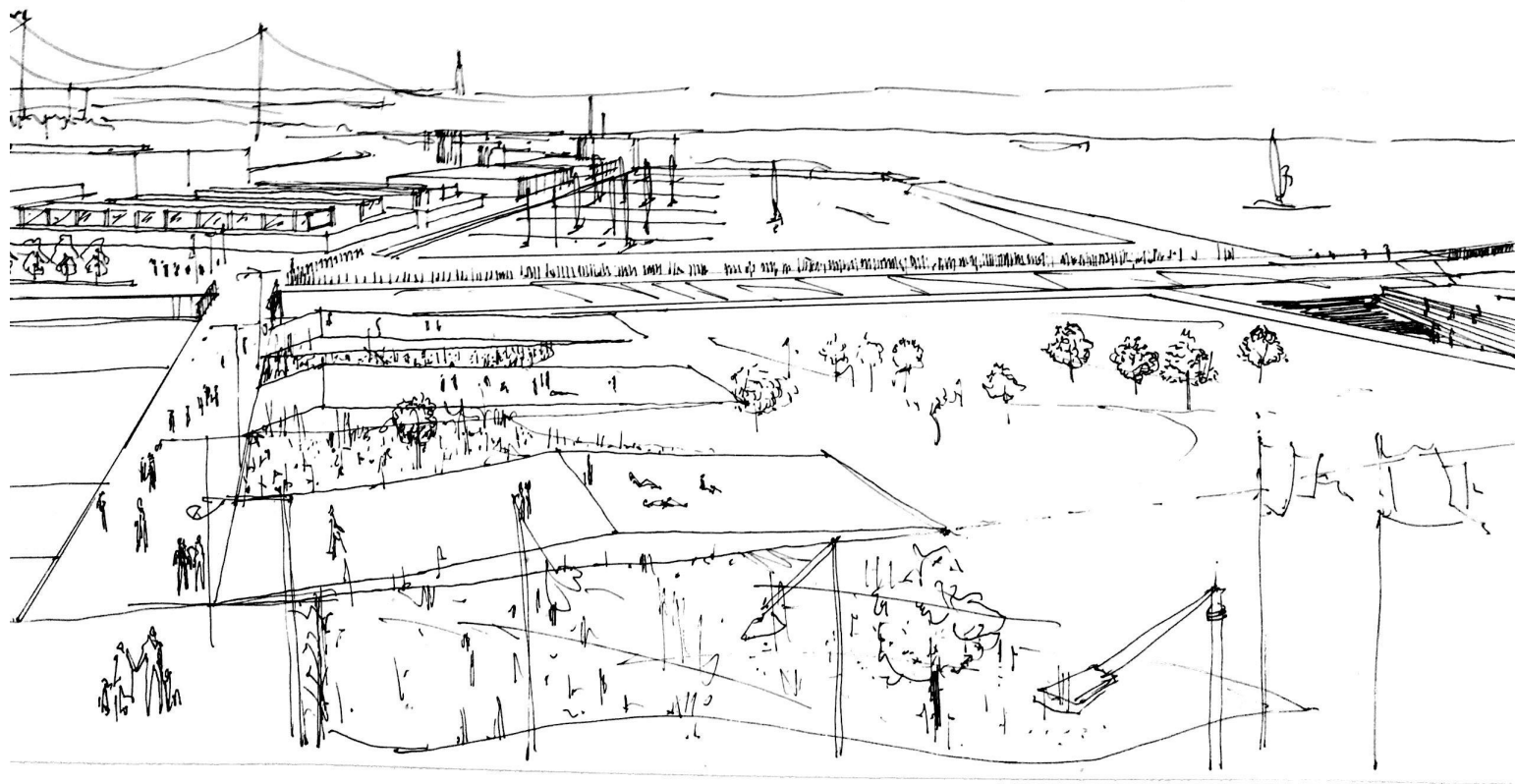
III Desenhos perspectivados da proposta

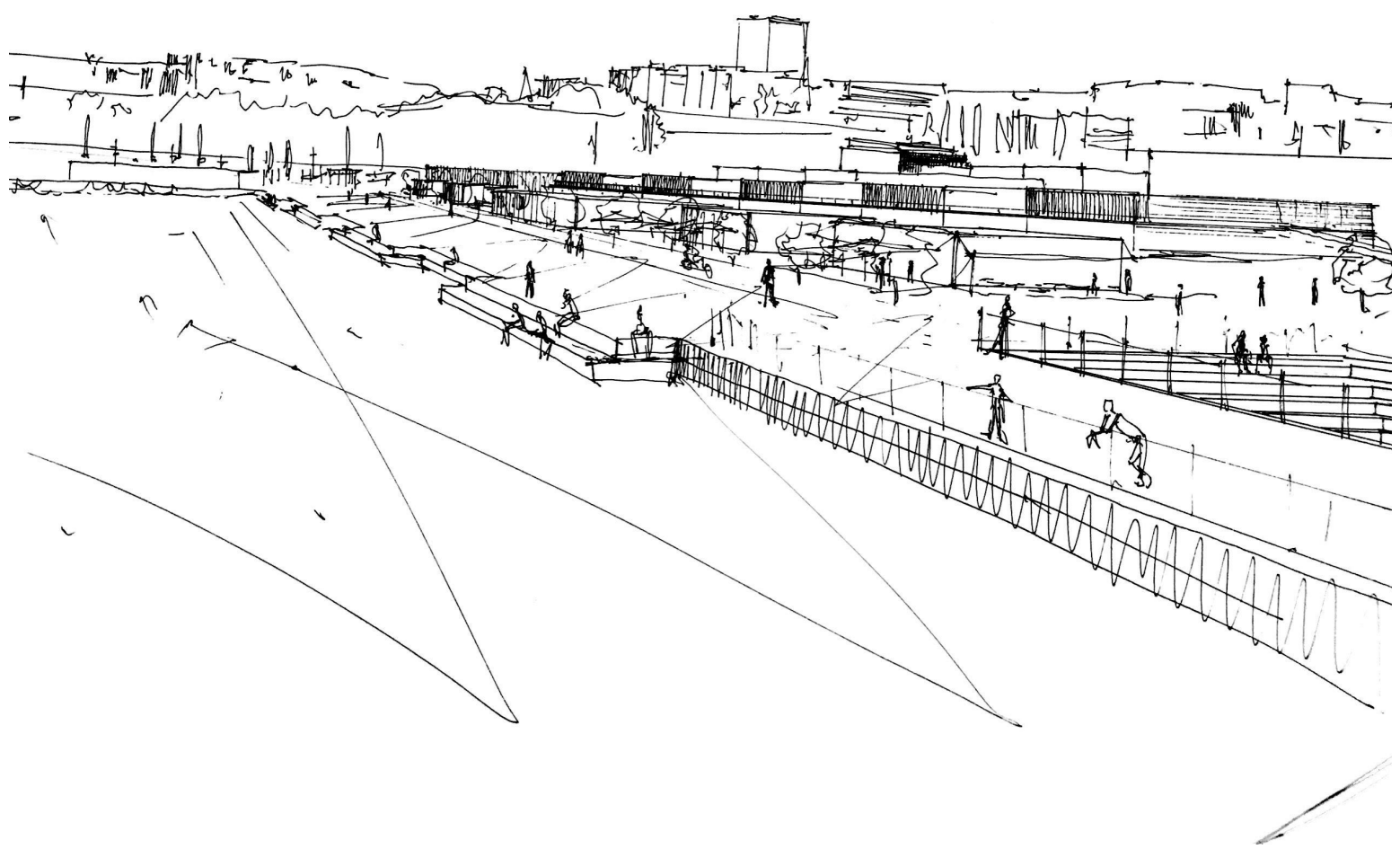


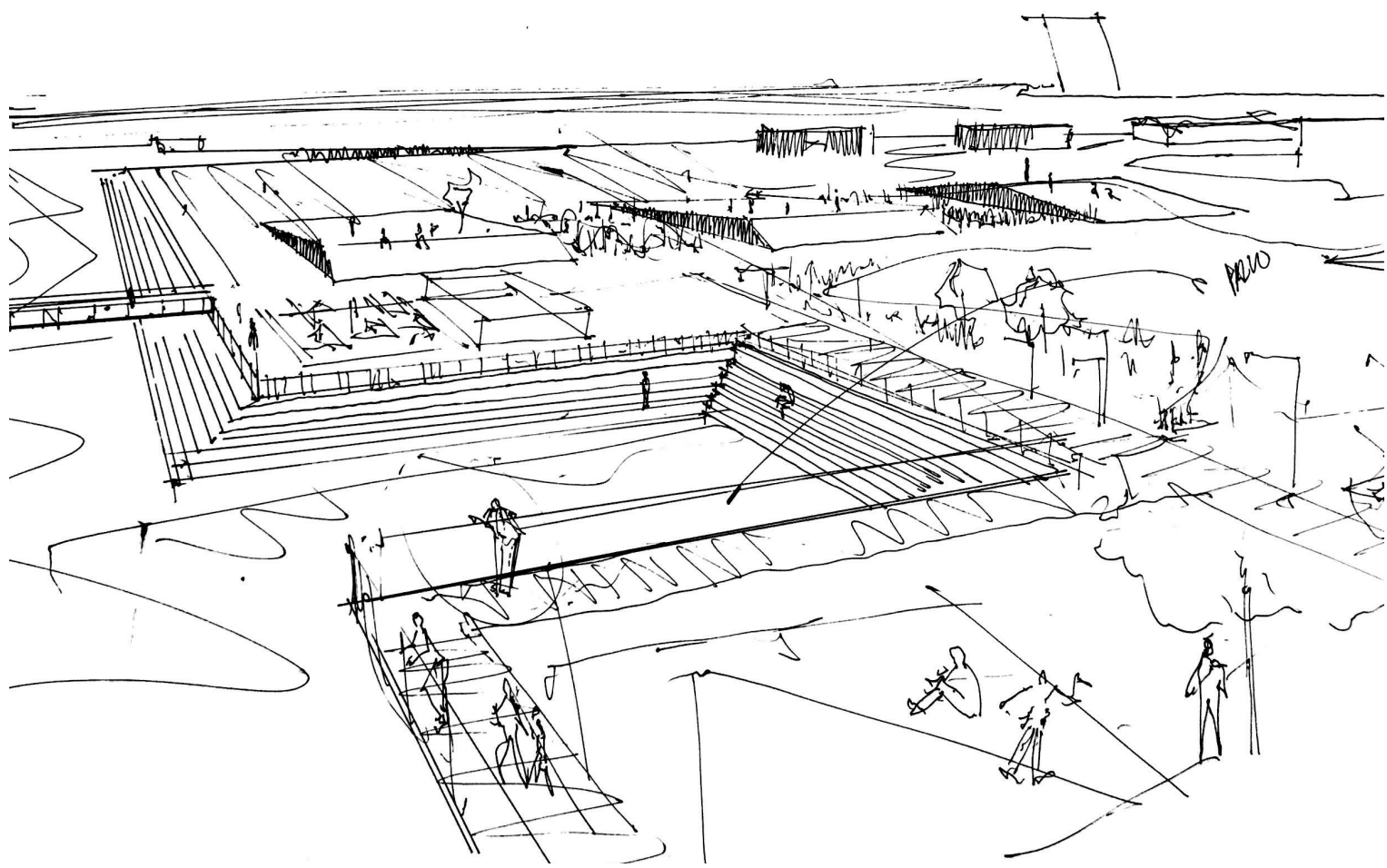




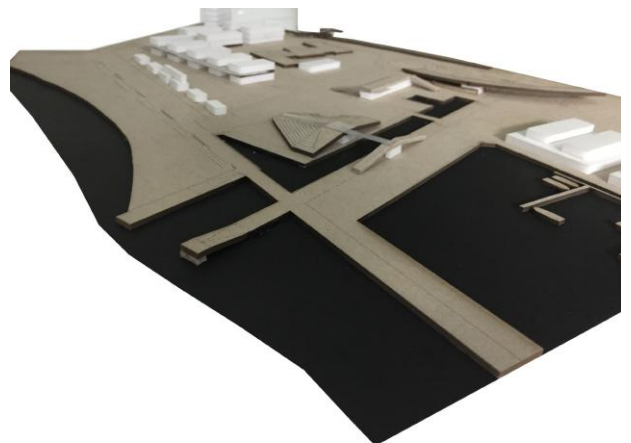
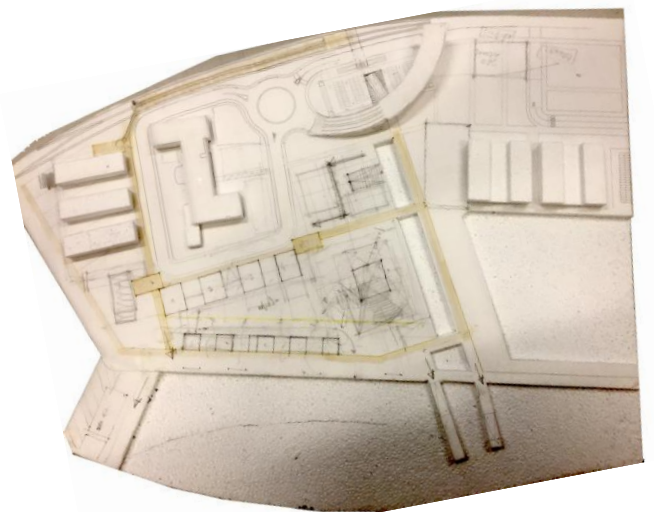








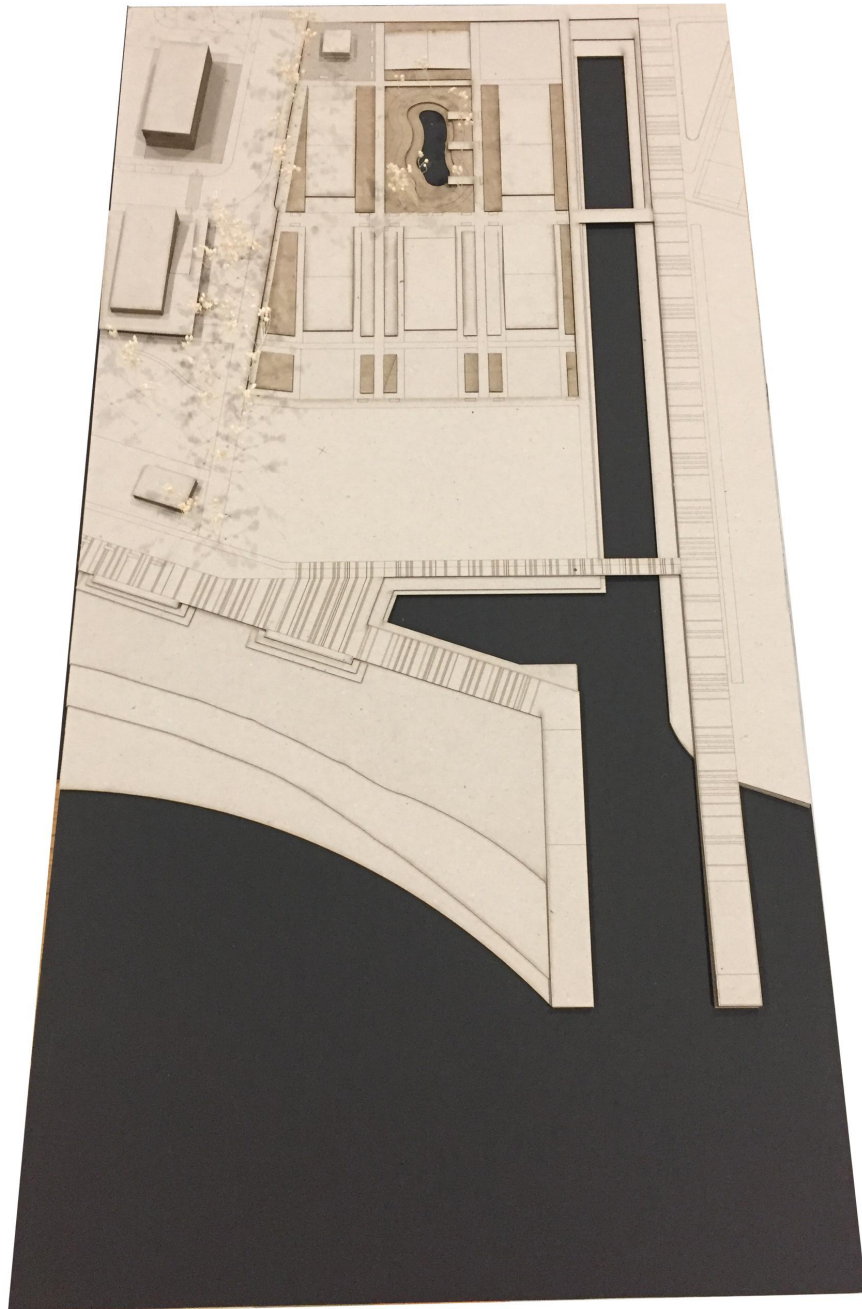
IV Fotografias das maquetas de estudo



V Fotografias da maqueta final







VI Painéis de apresentação

P1

REGENERAÇÃO URBANA
EM FRENTES RIBEIRINHAS
O CASO DE ALGÉS

Enquadramento
Territorial



Área edificada



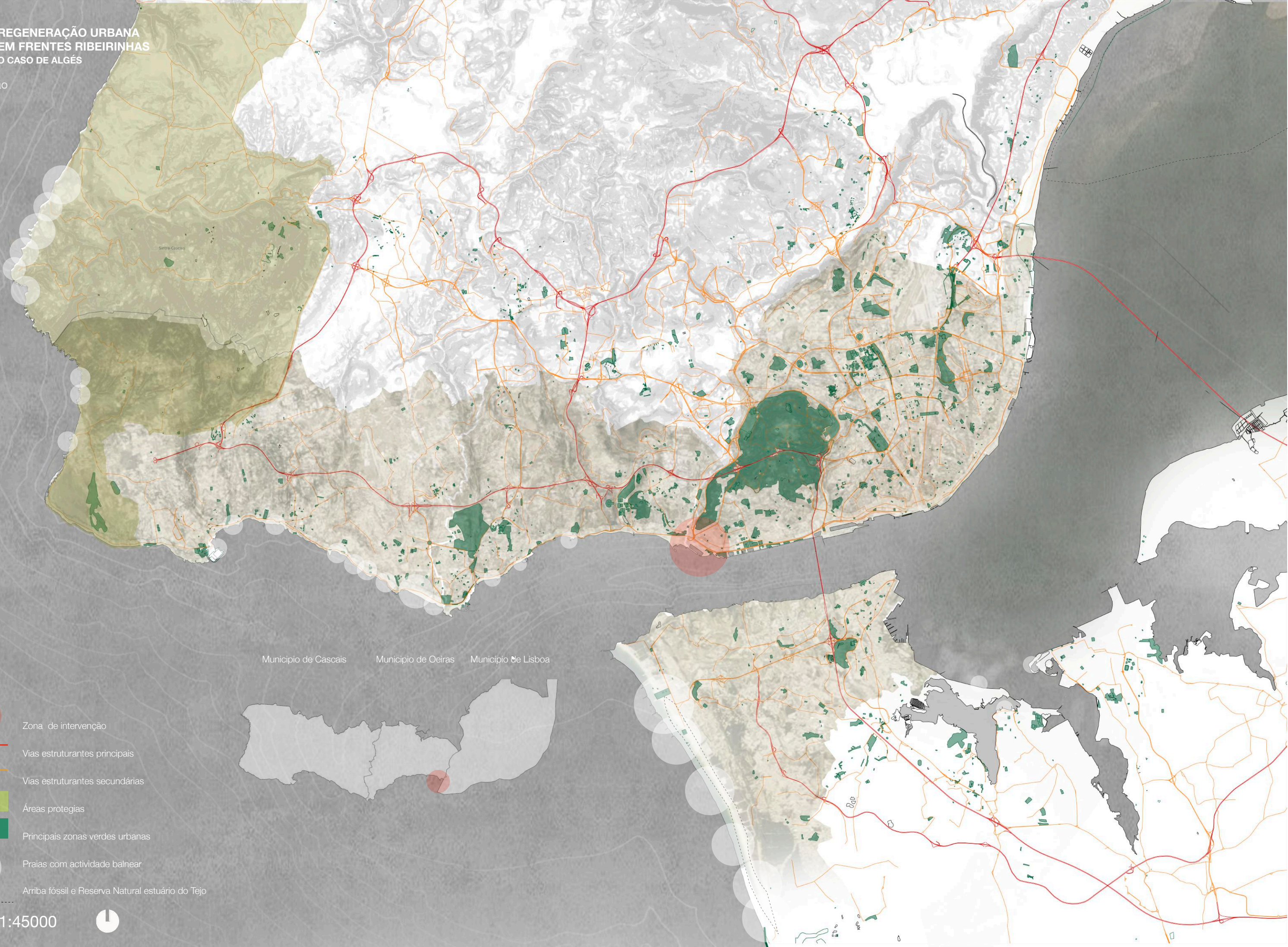
Zona de intervenção- Algés

Escala 1:75000



P2 REGENERAÇÃO URBANA EM FRENTES RIBEIRINHAS O CASO DE ALGÉS

Aproximação
Análise



Escala 1:45000



P3 REGENERAÇÃO URBANA
EM FRENTES RIBEIRINHAS
O CASO DE ALGÉS

Aproximação
Análise



Vale do Jamor

Vale de Alcântara

2002
1996
1987
1977
1965
1958
1947
1850

Porto Brandão

Trafaria

CASCAIS

Núcleo urbano com significativa atratividade é caracterizado pela sua actividade turística é um pólo de interesse económico e turístico de toda a área metropolitana de Lisboa.

ALGÉS

Um dos primeiros núcleos urbanos fora de Lisboa, Alges localiza-se numa posição privilegiada próxima de rápidos e bons acessos num ponto de convergência morfológico e infra-estrutural da frente ribeirinha.

Importante ponto de acessibilidade da cidade por ser a zona de interceção da linha férrea com o metro e transporte fluvial. Com proximidade imediata a várias espaços com recentes intervenções urbanas na frente ribeirinha o Cais do Sodré é caracterizado por uma ampla oferta de actividades lúdicas.

Evolução do edificado



1938

1971

1993

2009



P4 REGENERAÇÃO URBANA EM FRENTES RIBEIRINHAS O CASO DE ALGÉS

Aproximação
Análise
Estratégia

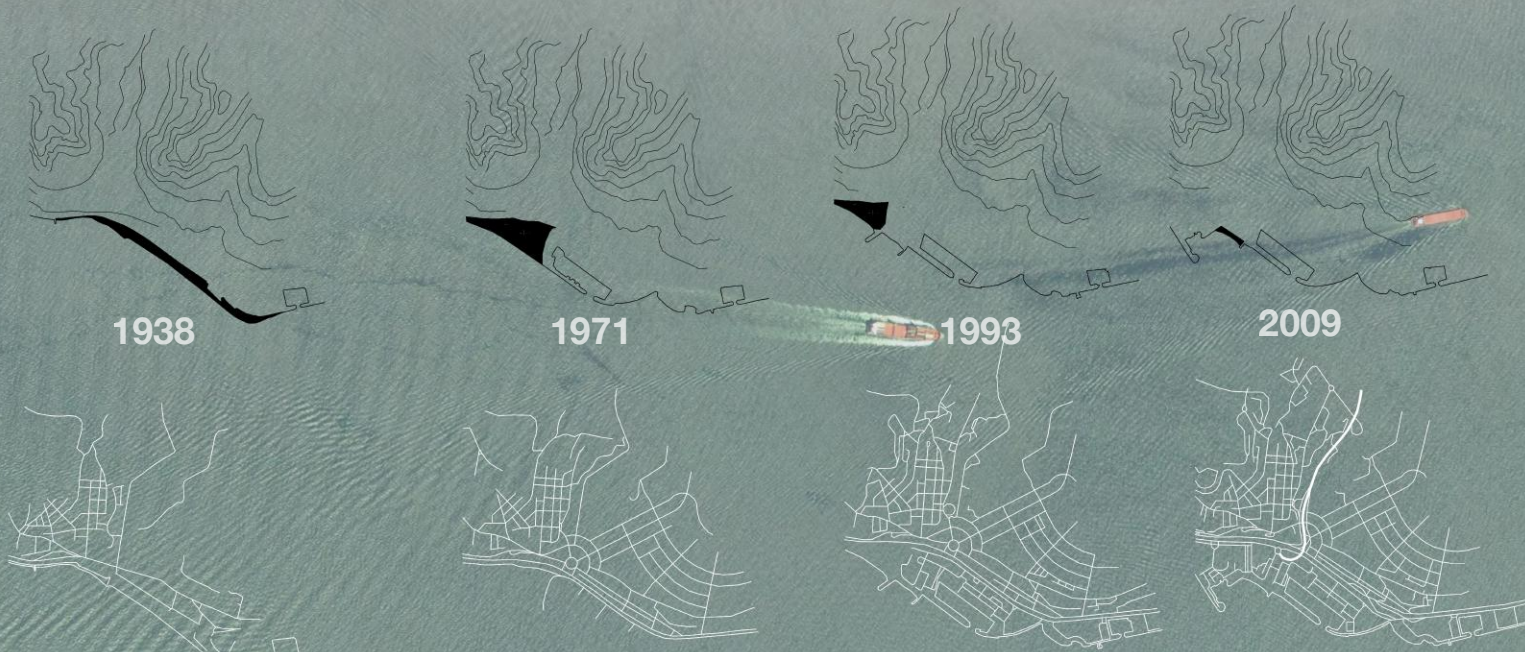


SE- Secção estratégica

○ Zonas com maior actividade

- Habitação
- Habitação e Comércio
- Comércio
- Equipamento
- Serviços

Contínua redução do areal



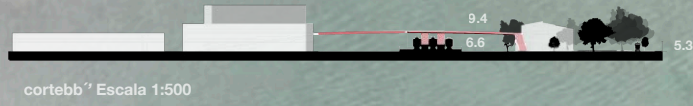
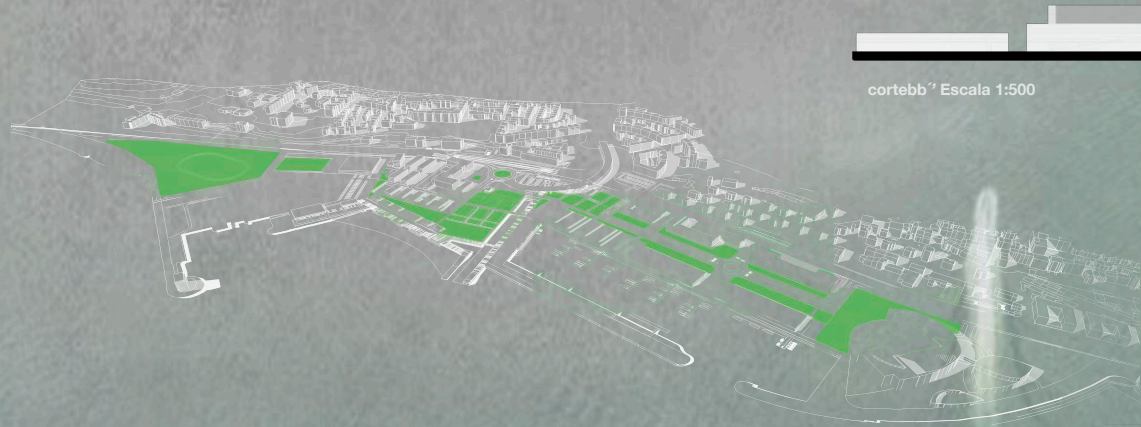
Contínua adição de infra-estruturas



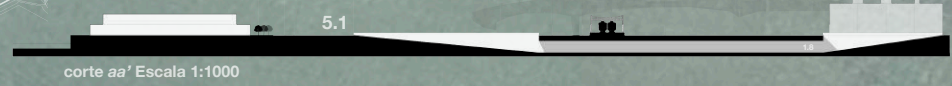
P5 REGENERAÇÃO URBANA
EM FRENTES RIBEIRINHAS
O CASO DE ALGÉS

Apresentação
Projecto

Esquema dos espaços verdes



Esquema do edificado proposto



Esquema do percurso proposto



1º percurso - União com a estação ferroviária

2º percurso - Zonas comerciais

3º percurso - Acesso à Praia de Algés

Escala 1:2000



Tabela de áreas do edificado proposto

LEGENDA EM PLANTA	USOS	ÁREA DE IMPLANTAÇÃO	Nº PISOS	ÁREA CONSTRUÇÃO
	Pavilhão Sport Algas e Natúrio	3794M2	2	7588M2
a	Armazém pavilhão do clube de Vela	1039M2	1	1039M2
a	Edifício Clube de Vela	480M2	1	480M2
a	Edifícios de escritórios	680M2 x 4	2x2 + 3x3	3400M2
b	Edifícios de escritórios	3500M2 x 2	2	10000M2
b	Edifícios de escritórios	1113M2	3	3340M2
b	Comércio e serviços	2712M2	2	7463M2
c	Restauração	929M2	1	929M2
d	Equipamento saúde	4335M2	2	8700M2
e	Hotel	102M2	5	510M2
f	Estacionamento subterrâneo	2112M2	1	2112M2
DEMOLIÇÕES	EDIFÍCIO	ESTADO	Nº PISOS	ÁREA DEMOLIÇÃO
	Restaurante (relocalização)	Bom	1	420M2
	DGPA (relocalização)	Médio Mau	3	570M2
	DGRM (relocalização)	Médio	1	1000M2

Escala 1:1000



P7 REGENERAÇÃO URBANA EM FRENTES RIBEIRINHAS O CASO DE ALGÉS

Projecto
Bacia de Retenção

Água pluvial direccionada para a bacia de retenção

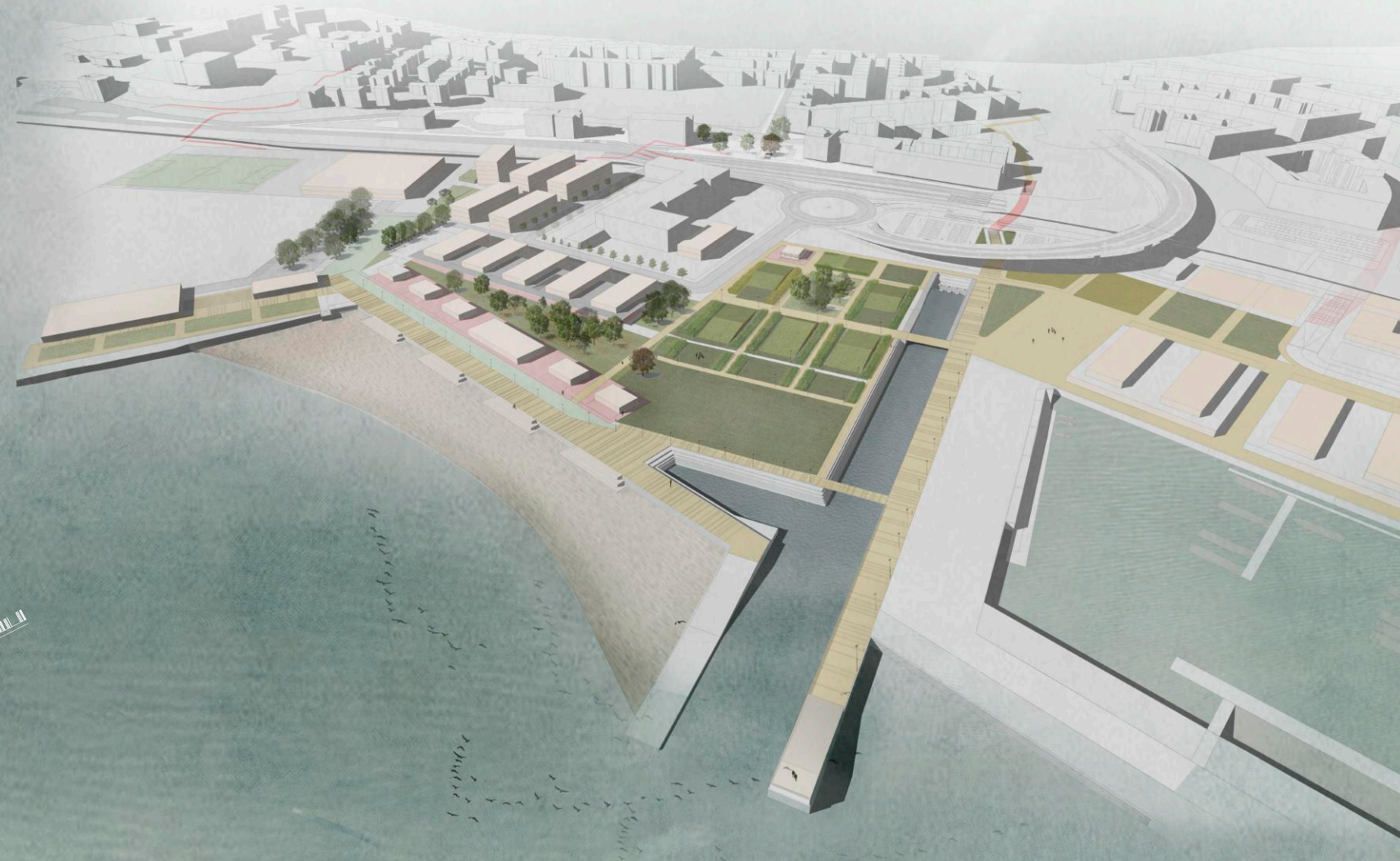
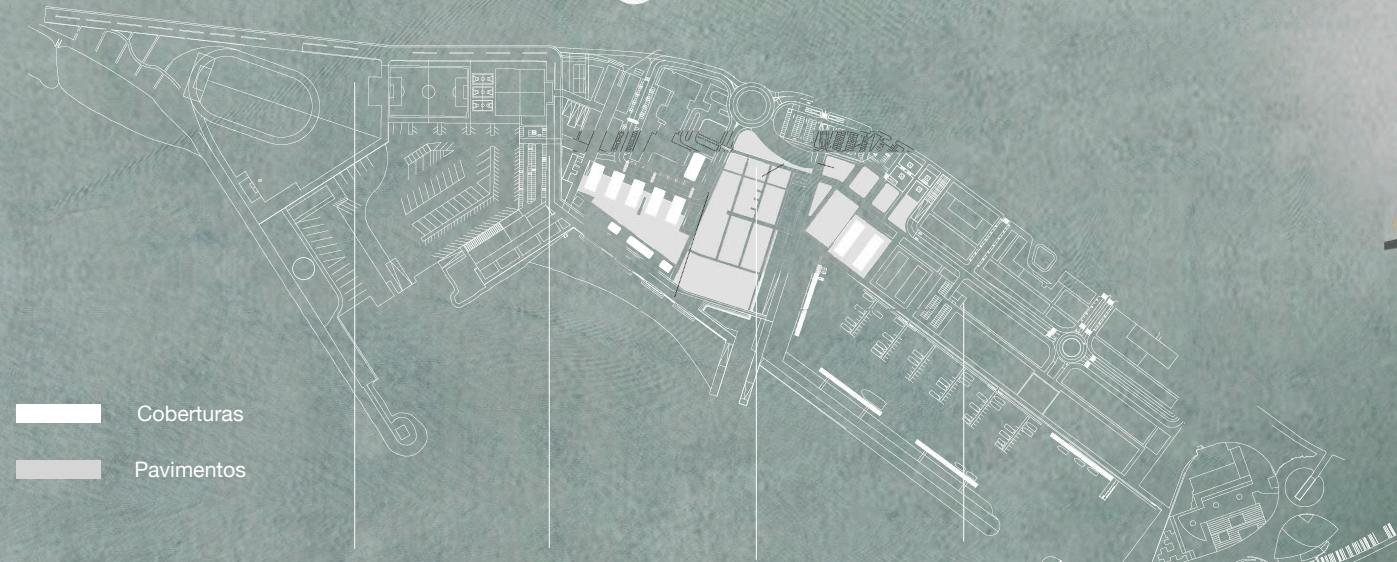


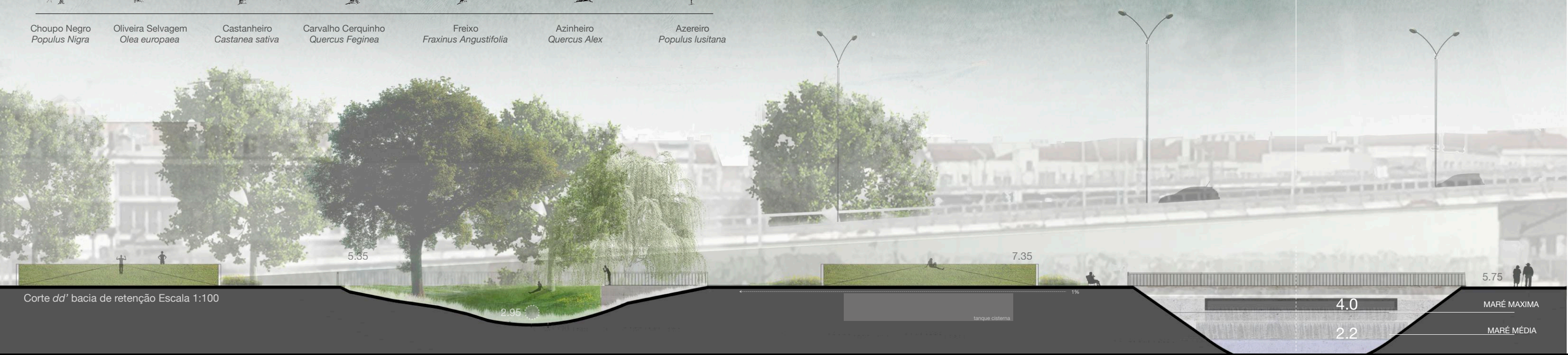
Tabela de armazenamento de águas pluviais

	SE1	SE2	SE3	SE4
Água das zonas +	705M3	130M3	355M3	455M3
Água das zonas -	484M3	768M3	0	898M3
Total	1190M3	898M3	355M3	1353M3
Água direccionada	0	170M3 (14%)	355M3 (~100%)	180M3 (13%)
TOTALM3 DE ÁGUA PLUVIAL	705M3			

=> 40% da capacidade máxima da bacia de retenção.
=> 18% da água total da área de intervenção.

- Choupo Negro
Populus Nigra
- Oliveira Selvagem
Olea europaea
- Castanheiro
Castanea sativa
- Carvalho Cerquinho
Quercus Feginea
- Freixo
Fraxinus Angustifolia
- Azinho
Quercus Alex
- Azereiro
Populus lusitana

CRIL



Corte dd' bacia de retenção Escala 1:100

5.75
MARÉ MÁXIMA
MARÉ MÉDIA

4.0
2.2

7.35

5.35

2.95

tanque cisterna

P8 REGENERAÇÃO URBANA
EM FRENTES RIBEIRINHAS
O CASO DE ALGÉS

Projecto
Jardim Central



Escala 1:500

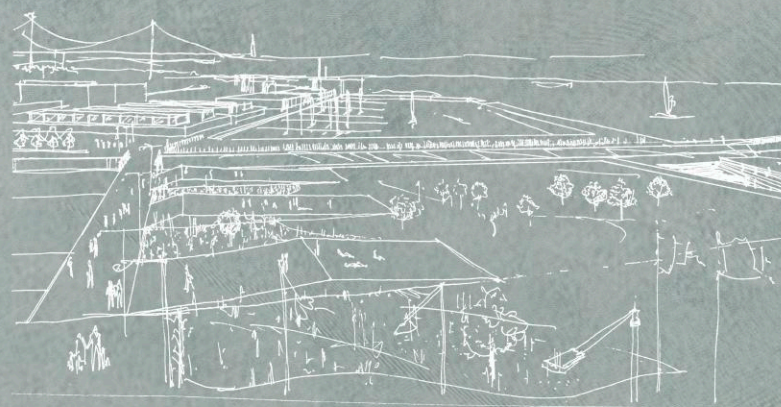
5.25

3.7

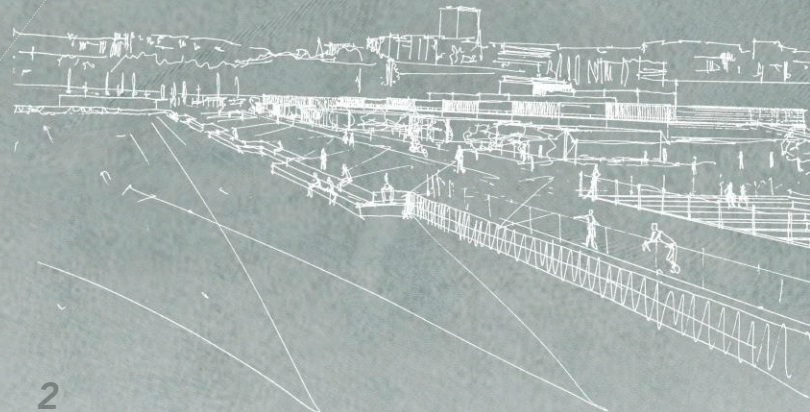
7.35

5.75

corte ee' escala 1:200



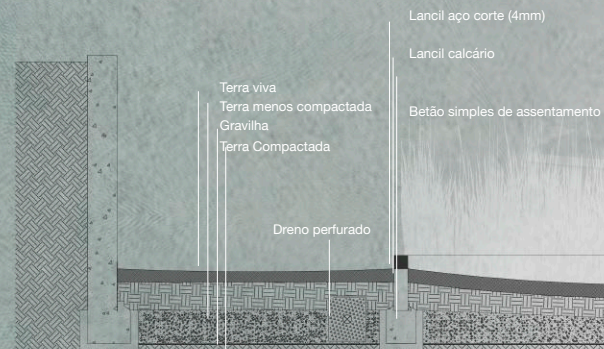
1



2



3



Pormenor construtivo da rampa | A | escala 1:20



Pormenor construtivo do degrau | B | escala 1:20